



2022

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



Klatovy: Mezinárodní jízda spolehlivosti Československem 1921 – 2021

č. 2



Vážení aerovkáři,

když jsme v době mého mládí, nemyslím to útlé, chtěli vyjádřit, že je něco nespolehlivé, nedokonalé nebo jinak problémové, tak jsme říkali, že je to „na baterky“. Už ani nepamatuji, kdy jsem toto přirovnání slyšel naposledy. Asi je to proto, že dnes máme na baterky i „na baterky“ téměř všechno. Neumíme už rozlišit, zda jde o pokrokový výrobek, slepou uličku vývoje, hračku nebo naprostý nesmysl.

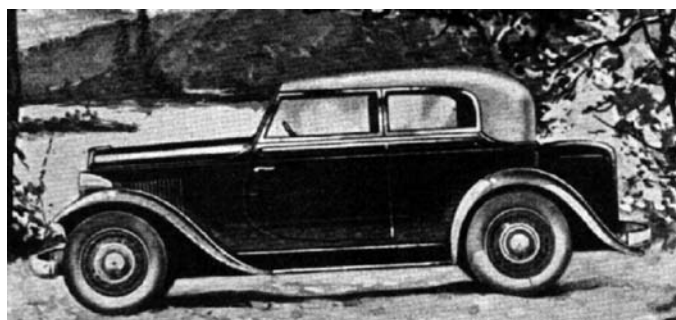
Asi víte, kam úvodními větami mířím. Ano, jsou to opět ryzí elektromobily, ač jsem se zařekl, že o nich už psát nebudu. Znovu jsem prolistoval dostupnou literaturu zabývající se použitím elektřiny pro pohon automobilu. Dlouholetí odběratelé Aereovkáře si možná ještě vzpomenu na seriál o elektromobilech převzatý z knihy V. Heinze a V. Klementa Z dějin automobilu z r. 1931. Je zajímavé, že vývoj elektro-

bilu šel ruku v ruce s vývojem benzinového motoru. Použitelný olovený akumulátor zkonstruoval Francouz G. R. Planté v roce 1859 a již kolem r. 1875 postavil Sir David Salomons v Anglii dva elektrické tricykly. Mnoho vynálezců a konstruktérů se pokoušelo někdy úspěšně jindy neúspěšně prosadit elektromobily v masové výrobě. Je také zajímavé, že již tehdy bylo poukazováno na ekologický, spolehlivý, levný a trvanlivý provoz. Dá se říci, že se mezi řádky dobového tisku dozvíme, že elektromobil je vhodný pro krátké výlety. Elektromobily se spíše uplatnily jako městské úklidové vozy a postupně přecházel vývoj elektromobilu na trolejová vozidla. Jelikož výrobci byli skoupí na podrobnější informace, podívejme se alespoň na dva elektromobily, u kterých několik údajů je. Na první kresbě je francouzský vůz Société Anonyme des Voitures Electriques A. Védérin z r. 1906. Na uvedený rok výroby je vůz velmi moderní. Nejvyšší rychlost je udána 30 km/hod. a dojezd 80 km. Druhá kresba zachycuje vůz americké společnosti Detroit Electric Car Company z r. 1931. Rychlost je udána celkem slušných 40 mil/hod. a dojezd do nedalekého okolí. O době nabíjení baterií a jejich životnosti se nedozvíme nic.

Co dodat. Do nedávna, po celou dobu vývoje a výroby elektromobilů, šlo ryze o rozhodnutí výrobců, jestli elektroauta budou vyrábět a zda s nimi prorazí na trhu nebo ne. Z historie již víme, že elektromobil byl nakonec vždy slepou uličkou vývoje a dokonce i pokusy s hybridy nebyly úspěšné.



Francouzský elektromobil z roku 1906



Americký elektromobil z roku 1931

Před nedávnem se však situace zcela obrátila na ruby. O výrobě elektromobilů již v podstatě nerozhodují výrobci, ale politici. Co si máme myslet o rádobě ekologickém programu a diktátu lidí, kteří o technice vědí málo nebo vůbec nic. Co zbývá automobilkám? Přizpůsobit se!

S potěšením musím konstatovat, že se již objevují články odborníků, a nejen v odborném tisku, o problematice ryzích elektromobilů. Při rozboru všech nectností elektroaut zbudé jen konstatování, že je elektromobil tichý a jednoduchý při ovládání. Dokonce i dlouho prezentovaná jednoduchost oprav těchto aut je postavena na hlavu při porovnání doby strávené v servisu s klasickým vozem.

Myslím, že není zcela vhodné zavrhnout úplně výrobu elektroaut. Kdo má dost zbytečných peněz, ať si koupí drahou „nákupní tašku“. Možná, že jej s ní pustí i do podzemních garáží. Ale ryzí elektro na dlouhé cesty a ještě k tomu do zahraničí a navíc v zimě? Tak odvážný bych nedokázal být. Představa, že stojím v koloně na dálnici, ze které není úniku a bez možnosti zapnout v zimě topení, je zlým snem. Když v takové situaci dojde benzin, tak si ho přinesu i v PET lahvi. Že bych si v tašce přinesl elektřinu? To nechme hloupým sci-fi filmům.

Když už píšu o rozumných technických rozbořech výhod a nevýhod elektroaut, tak musím zmínit vývoj hybridů, které sice vždy jezdí na elektro pohon, ale vyrovnávací baterie jsou trvale za jízdy dobíjeny klasickým benzinovým nebo vodíkovým motorem. U klasického motoru bylo prokázáno měřením, že v neměnném režimu pohonu generátoru el. proudu, jsou emise zanedbatelné. Do dořešení např. zmíněného vodíkového motoru by mohl být klasický motor akceptován. To ale již opakuji, o čem jsem v minulosti v úvodních psal.

– JK –



!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



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

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Pozvánka na 41. evropské setkání přátel Aero 2022

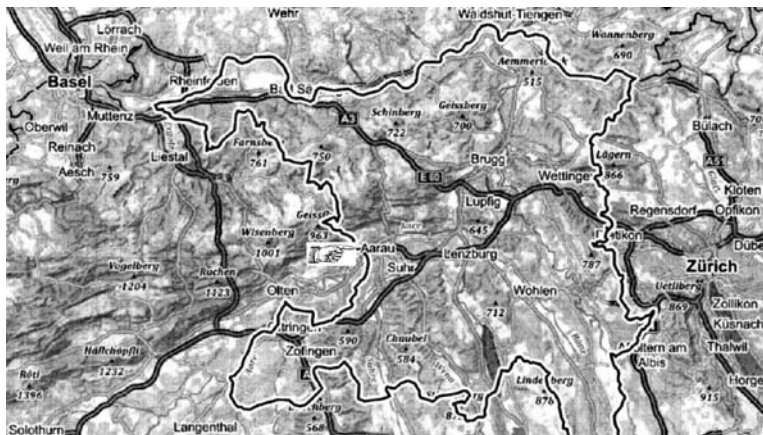


Náš časopis vychází pouze 4x ročně, a tak nebývá zvykem zveřejňovat pozvánky na veteránské akce, protože v takovém časovém rozmezí nebývá pozvání aktuální. V dostatečném předstihu nám přišla pozvánka a také přihláška na 41. evropské setkání přátel Aero 2022 s prosbou o zveřejnění pozvánky v Aerovkání.

Letošní setkání aerovkářů se koná ve švýcarském Oberentfeldenu (kanton Aargau) ve dnech od 26. do 29. srpna 2022 pod patronací Gottfrieda a Susanne Stähliových. Pro představu je na přiložené mapce kantonu obec Oberentfelden poblíž města Aarau.

Všichni aerovkáři jsou pořadateli srdečně zváni. Doufejme, že již pominula problematická pandemická opatření, která by setkání komplikovala.

Podrobnosti najdete na e-mailové adrese post@aero-ig.de nebo na e-mailové adrese pořadatelů staehli-holz@bluewin.ch



Pozn. redakce: Na letošní léto je plánována jízda po stopách automobilové a motocyklové Soutěže Malou dohodou 1937. Trasa tehdy vedla přes Československou Podkarpatskou Rus. Dnes je toto území ukrajinské a vzhledem k současné válce na Ukrajině je jízda do Rumunska přes Ukrajinu velmi nebezpečná. Pokud by byla soutěž zrušena, mohou naši aerovkáři využít pozvánku do Švýcarska. Délka obou tras je obdobná.



— red. —

Paní Marianna Kabešová - Crane na schůzi Aero Car Clubu Praha

Jak je již zvyklostí, tak se členové ACC Praha a přátelé vozů Aero setkávají pravidelně první čtvrtek v měsíci v restauraci Krušovická chalupa v Praze. Na dubnovou schůzi se přišla podívat milá návštěva, vnučka zakladatele továrny Aero, paní Marianna Kabešová - Crane, která v současné době žije v USA. V letošním roce plánovala strávit v Čechách delší dobu, ale vzhledem ke složité mezinárodní situaci se rozhodla pobyt zkrátit na tři týdny. I tak si ve svém programu našla čas na popovídání s aerovkáři. Po přivítání předsedou Jirkou Zitkem (*foto 1*) se pozdravila se známými. Při rozhovorech paní Marianna vzpomínala na krásné chvíle, které prožila s aerovkáři na evropských setkáních v roce 2015 v Harrachově, v roce 2017 ve Wildpoldsried v Německu a největší radost jí udělala účast na oslavách 100 let založení továrny Aero, které proběhly v září 2019 v Praze. Zajímala se také o fungování veteránského hnutí v nynější složité době. Při prohlížení obrázků a videí z loňského závodu 1000 mil československých, kde ze startovní listiny 113 přihlášených vozů bylo 20 aerovek, ji zaujala krásná auta i perfektní program a organizace závodu. Z posádek vozů Aero ji nejvíce pobavila fotografie smíšené čtyřčlenné česko - thajské posádky soutěžící ve voze Aero 30 krémové barvy (*foto 2*), který Karel Petschke zapůjčil svým synům. Zajímala se také o výsledky závodu a tak ji velice potěšilo první místo Aera 50 Jirky a Gabriely Čekanových v kategorii vozů do 2000 ccm (*foto 3*). Tato posádka je v posledních letech v tomto závodě velice úspěšná, v roce 2020 zvítězila a loni se umístila na druhém místě v celkovém hodnocení. Dále ji velice potěšil fakt, že výroba vozů v továrně Aero byla věnována celá jedna kapitola pořadu Klenoty s vůní benzínu České televize. Na konci své návštěvy na schůzi paní Marianna setrvala v přátelském rozhovoru u dámského stolu. Na závěr slíbila, že při příští návštěvě Prahy si opět najde čas a přijde na nějaké setkání s aerovkáři.



Foto 1



Foto 2



Foto 3

Jarda Dufek



BENZ & CIE.,
Rheinische Automobil- & Motoren-Fabrik A. G.,
MANNHEIM, NĚMECKO.
1885–1920.



1895.
1-válec, 130 × 130 mm, výkon 3 ks.

zřejmě získala Vůdčí list. S vlastní aerovkou „püllitrem“ od té chvíle předváděla své umění za volantem. Připomenu, že později získala i oprávnění pilotovat sportovní letouny. Snad mnohým z nás uniklo, že úspěšně vedla v Praze na Vinohradech svůj oděvní obchod. V roce 1931 se seznámila s o deset let starším obchodním ředitelem továrny AERO ing. Leopoldem Slavíkem a zanedlouho již byla paní Slavíkovou.

Přišla však i tragická léta. Jako spolujezdkyně Bohumila Turka byla těžce zraněna při nešťastné havárii v závodě 1000 mil československých roku 1935. Vážná zranění si vyžádala dlouhodobé léčení. Další životní ranou byla smrt jejího manžela při autonehodě v pražské Zborovské ulici. Pohřeb ing. Slavíka připadl na 15. březen 1939, den německé okupace.

Již od roku 1938 byla paní Slavíková činná v Československém Červeném kříži. V této organizaci působila za války například ve Varšavě a Bukurešti.

Od roku 1946 se její novou domovinou stalo Rio de Janeiro. V Brazílii se opět provdala a od té doby ji známe pod jménem Ela Slavíková - Feldhusen. Zbývá dodat, že se paní Ele z nového manželství narodily dvě dcery.

Když jsem v archivu vybíral nějakou vhodnou fotografii, tak mi do oka padla ta, která vystihuje její životní elán. Usměvavá tvář za volantem vyjadřuje vše. No, a co ten letmý pohled? Vždyť je jí podobná Lady Diana. Téměř bych si myslel, že ten pohled princezna Diana od paní Ely okoukala ...

Vzpomínka na paní Elu

Inteligentní a krásná žena, tak ji známe z mnoha dobových fotografií. Když čtu o významných lidech, žijících v dávné minulosti, tak mě často napadne, jak ten který člověk asi vypadal. Antropologové a historici se pomocí současných technických možností čas od času pokusí zrekonstruovat jejich podobu. My však žijeme již dlouho v době, kdy máme možnost uchovat ve fotografii autentickou podobu našich předků.

Čas je v našem životě neúprosný. Před 110 lety se 5. května 1912 narodila Eliška Chejnová, kterou známe pod jménem Ela Slavíková. Tato všestranná, sportovně založená dáma je příkladem žen, které si rozumějí s technikou a s volantem automobilu.

Vzpomínkou na paní Elu se nechci vrátet k mnohokrát popsaným sportovním úspěchům, ale několik postřehů z jejího života je jistě zajímavou a krásnou připomínkou k jejím nedožitým 110. narozeninám.

Ve svých šestnácti letech již uměla řídit automobil a v osmnácti samo-



– JK –

AERO-SPEXOR AFRIKOU

Několik postřehů z putování AERO-SPEXORu

– 5. část –

„Košílatým“ vyprávěním pokračuje reportáž F. A. Elstnera pro *Pražský ilustrovaný zpravodaj*. Text této části není zkrácen.

* * *

Tyto citové důvody působily na věrného manžela tak hluboce, že si stáhl čepici na oči a povídá:

„Tak teda jedem! Ať to všecko praskne!“

Až dosud, kam se šlo, šel celý Aerospexor. Vzpomněli si tedy na mne, muže, který si vozí vlastní ženu sem, do země hříchu a byl to právě Petříček, který se mne ujal.

„A když jdu já, musí Elstner taky!“ promluvil ohnivě. „Když trpí moje žena, ať trpí i jeho. Ostatně, když ho namočíme, bude aspoň mlčet, až se vrátíme do Evropy!“

Jestliže jsem byl někdy v životě věrný, tedy se tak stalo jen proto, že nemám žárlivou ženu. Jak není paní choť žárlivá, ztrácí vedlejší láska všechnu půvab.

Dole v palmierách svítila v našem domě světla, z pevnosti přišli důstojníci v hedvábných pláštích a už byli skoro netrpěliví, že naši nejdou.

Stáli jsme nad tím kolbištěm nevěry v otevřeném okně a přiznám se bez mučení, že mi šla krev do hlavy. Taková příležitost! Žena se mi tiše smála.

„Berberky mají sametové oči, vlasy jemně spletené, plná ramena a neméně zdařilé pokračování, a je to všecko tamhle za palmou, nu –“ mluvila do mne.

Sešel jsem dolů a promluvil s Doubkem, že mám velmi zvědavou ženu, že by snad mohla aspoň na chvíli s námi, včas odejde.

„Pošetilče! I mne z toho mrazí v kostech! Víte vůbec, co je to saharská Venuše? Utrhněte se nějak ženě a přijďte se na nás koukat oknem.“

Sotva odešli, vypravila mne žena, abych jménem rodiny šel pro reportáž a já si vážil víc její neopatrnosti, než její důvěry. Jdu tichou nocí a vidím dvě postavy u našich tří Aero.

Jedna je dopola zasunuta v zadní prostoře pro zavazadla, sotva nohy koukají, a druhá tlumeně hovoří:

„Jsou tam jedny dlouhé zelené korály! Ty jsou moje! To si vyhrazuji! Jako že se Suda jmenuju, tak půjdou té nejčernější třikrát kolem těla! Haha!“

„A víš, bratře, já zase věřím na prstýnky! To se vezme pěkně beruška berberská za ručičku, poplácá po tvářičce, navlíkne prstýnek.“

Mluvil zřejmě jako portýr z námořnického baru.

Pro všechny případ jsem si naplnil kapsy jabloneckými šperky a pospíchám za kamarády.

Za portierou ze skleněných perel je čtverhranný pokojík s hliněnou podlahou. Kolem podezdívka, vyložená polštáři. Asi troje dveře do menších pokojíků. Vojenský dům lásky ve východní Sahaře!

„Musím vás představit našim slečnám“, povídá a pak přivádí jednu po druhé.

Hm –

Nejsou ošklivé na zdejší poměry, ale je toho z nich zpropadeně málo vidět. Jsou zabaleny až po oči, nehty mají červeně nabarvené hennou, podávají špičky prstů.

Na tvářích jemné tetování, modré kvítky a křížky.

Přistupují k nám, uctivě se uklánějí a podávají nám ruce.

Mám hloupý dojem, že jsem přišel někam na vyslanectví na čaj.

Pak jsme si sedli, přinesli nám čaj se zelenými listy máty, nikdo nemluví, a slečny, ty prostopášené Venuše, se zřejmě hrozně stydí a klopi oči mnohem cudněji, než dobře vychovaná lyceistka.

Usedají zdvořile k nám, dorozumívají se jak to jde, ukazují vyšité šátky, náramky.

Pan Lobosický, muž naprosto svobodný, naznačil komandantovi francouzsky, že je čtvrt na dvě v noci a že by se tady mělo začít!

„Začít? A s čím? Bavíme se přece velmi dobře,“ namítal pan major.

Doubek vzal do hrsti svazek krásných náramků.

Pak se pokusil odhalit mladou, velmi svůdnou tvář, chytil tu ženu za ramena a smekl jí šaty s ramen.

Jen kousek, ani ne tolik, co vidíte na bílých ženách v lóži Velké opery.

Prudce se otočila, jako by ji na nože bral a utekla ven mezi palmy a keře ricinu.

Hotové Barnabítky!

Zdvořile jsme se odporoučeli a po cestě mluvíme s důstojníky, co že je to tam vlastně za ústav.

Veřejný dům?

Ano, veřejný dům! Ale jen tak pro přátelství. Když přijde do pouště mladý hoch, chvíli blázní a miluje jednu po druhé. Docela delikátně, bez veřejnosti! Je naprosto vyloučeno, aby se některá z dívek svlékla před ostatními, nebo před několika muži! Jste v Africe, nejste mezi divochy střední Evropy!



Manželé Elstnerovi nakládají vak z kozlí kůže
ze zásobní vodou

Za půl roku zapomene důstojník na milování. Znechutí se mu okoralé rty, ztvrdlé ruce, provazové pletence vlasů, vůně arabských parfémů i rudá henna.

Náš pochod do pevnosti podobal se návratu zmoklých slepic.

„Sudo, máte ty zelené korále? Kolikrát jste jí je otočil kolem těla?“

Suda mlčí. Doubek jde s Lobosickým a dívají se do země.

Mne páli v kapse hrst jablonecké bižuterie.

Možná, že by se mi po tom všem podařil nějaký morální závěr, třeba mravně říkání pro nemravné Evropany. Kampak s tím!

Až se dostaneme ze Sahary na sever, najdu ve svých zápiscích podrobnosti o návštěvě veřejných domů v Maroku. Nemyslím, že by to bylo nemravné psát o prodeji lásky, když se najdou jiní, kteří si ji chodí kupovat. A tam, na severním pobřeží, je to docela všední živnost.

Jestliže člověk projel z Misuraty do Honu, šel spát ve dvě v noci a v šest vstává, je nakloněn pošetilostem.

„Tak jak se páni měli včera?“ ptala se paní Elstnerová při startu.

„No, víte, ono se o těch věcech těžko mluví před dámou.“

„Tak jste tedy statečně odolali! Jak je to krásné!“

Z červené Aerovky vyletěl oblak kouře, jak se Suda s Petříčkem naduli a jestliže jsme sem tam viděli fatu morganu, byla to jistě paní Sudová a paní Petříčková, které se z obzoru pyšně dívaly na svoje statečné hochy.

JAK SE DRŽÍ VOLANT.

Už jeli toho dne padesát kilometrů.

Suda za volantem a Petříček, jako matčin miláček, hotové dítě v kočárku. Nohy ven z Aerovky, jednou rukou objímá Sudu a spí. Tak se střídají po dvou hodinách. Někdy se Petříček bezvládně náchýlí, Suda nemůže dýchat. Vrtí se chvilku a pak: „Bum! Bum!“ vletí naschvál do kamenité díry.

Vozičku zapraská v kostech, Petříček procitne a křičí: „Pro bohy!!! Co se děje! Kde to jsme?“

Suda zahučí: „I nic! Ležte si na své půlce! Před chvilkou jste mi dal hlavu na klín, pak jste mne hladil po vousech a žbrblal jste něco o Karličce a že se „dnové vysvobození blíží“ a tak. Kdo to má poslouchat! Jestli jste zamilovaný, já vám najdu sedmikrásku! Trhejte si, má-li vás ráda!“

„Sedmikrásku! Pane Bože, já bych chtěl vidět sedmi krásu! Nebo aspoň nějakou jinou českou květinu kdyby šnytlík! Kam nás to ten Doubek vleče!“

Aerospexor vyjíždí zvolna z předsaharských stepí, které vojensky ovládla Itálie již v roce 1912. Dalo to ostatně zatracenou práci, než vyhnali Turky a s nimi spojené arabské rebely. Za světové války pak vypuklo arabské povstání, Italové rozumně odešli a teprve mezi lety 1921 – 1924 zabrali končiny jižní Lybie.

K útoku na Fezzan se odvážili teprve za šest let.

Šlo o mezinárodní blamáž! Podaří se ovládnout tu obrovskou nádobu smrti, duté zrcadlo pouště? Zde se roztaví karavana za šest dní, jestliže nedojde k studni!

Text psaný kurzivou je citací výňatků z dobové reportáže.

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

Ještě jednou o lihobenzinech

K propagaci užívání lihobenzinových směsí motoristy sloužily ve 30. letech nejen kampaně v tisku, rozhlasu a filmových týdenících, ale i oblíbené motocyklové a automobilové soutěže a závody. Terčem byli jak diváci, tak čtenáři sportovních rubrik deníků a časopisů i návštěvníci kin. Komentátory byli vesměs skuteční odborníci z řad profesionálních redaktorů a mnohdy i bývalých či současných závodníků.

Textové a fotografické přílohy jistě v mnohém mluví samy za sebe.

Program a itinerář mezinárodní jízdy s náhradními palivy.

Opakujeme program podniku, který právě pořádají autokluby francouzský a italský pod názvem „Mezinárodní jízda s náhradními palivy“, ve dnech od 21. června do 17. července.

21. červen: příjezd francouzských vozů do Říma.
22. „ hlášení v Littoriu a vážení.
23. „ kontrolované pokusy.
24. „ přestávka.
25. „ etapa Řím—Florence. Kontrolovaná etapa.
26. „ zastávka ve Florencii.
27. „ Florence—Padua.
28. „ Zastávka Padua. Návštěva Benátek.
29. „ Padua—Milán.
30. „ Zastávka v Miláně. Výstava elektrických vozidel italských.

1. červenec: Milan—Turin pro lehká vozidla.
Milan—Pinerolo pro těžká vozidla.
2. „ Turin—Grenoble pro lehká vozidla.

„L'Auto“, 10. VI. 1935.

Pinerolo—Grenoble pro těžká vozidla.

Grenoble—Lyon.
Zastávka v Lyoně. Výstava elektrických vozidel francouzských.
Lyon—Besançon.
Besançon—Nancy.
Zastávka v Nancy.
Nancy—Lucemburk.
Lucemburk—Brusel.
Zastávka a expozice v Bruselu.
Brusel—Cambrai.
Cambrai—Rouen.
Rouen—Le Mans. Kontrolovaná etapa.
Zastávka v Le Mans. Příprava pro zítřejší zkoušky.
Kontrolované pokusy na okruhu v Le Mans.
Le Mans—Paříž.
Expozice vozidel v Paříži na náměstí Svornosti.

Propagace náhradních paliv v zahraničních motoristických soutěžích byla prezentována v tamním tisku a přinášely ji i československé časopisy. Na následující straně je zajímavý výňatek zprávy o Mezinárodní Alpské jízdě s náhradními palivy pro užitková vozidla se zaměřením na druhy náhradních paliv.

Mezinárodní Alpská jízda s náhradními palivy pro užitková vozidla.

Jízda koná se ve dnech 8. až 18. září t. r. Pořádá ji „Švýcarská Společnost pro studium pohonných látek“ v Bernu, na návrh a za spolupráce rakouského kuratoria pro hospodárnost a italského Touring-klubu.

Všeobecné podmínky: Způsob a účel jízdy: Tato jízda koná se jako pokračování a doplnění první mezinárodní Alpské jízdy s náhradními pohonnými látkami konané na podzim roku 1934, a má za účel, na základě zkušeností nabytých při první jízdě dále zkoumati možnosti pro použití náhradních pohonných látek pro motorová vozidla i s pohonem Dieselovým a parním, zvláště při provozu v hornatých zemích.

Druhá Alpská jízda s náhradními palivy má především zjistiti spolehlivost a hospodárnost různých paliv, a omezuje se na rozdíl od první jízdy pouze na vozidla užitková.

Start vozidel bude 8. září 1936 v Curychu.

Čl. 1.

Připustěná motorová vozidla, pohonné látky a soutěžící.

lovými, jednak parními. Pro tato vozidla neplatí předpisy uvedené v čl. 2.

Čl. 2.

Jakožto náhradních pohonných látek může být použito:

- Pevných paliv každého druhu, jako kamenné uhlí, hnědé uhlí, koks, brikety, dříví, dřevěné uhlí, lignit a pod. nebo jejich směsí,
- plynných paliv jako zemního plynu (methanu), svítiplynu neb jiných plynů;
- tekutých pohonných látek jako lihu, lihových směsí nebo jiných směsí, v nichž však nesmí býti více než 50% vah. benzínu;
- libovolných jiných směsí, jejichž obsah benzínu nepřesahuje 50% vah.

Co se týče zaopatření pohonných látek pro jízdu mohou se jednotliví soutěžící informovati u obchodního vedení 2. Alpské jízdy nejpozději do 20. srpna.

* * *

Pozadu za evropským trendem nezůstávaly ani motoristické soutěže v ČSR a soudobý tisk.

Fenomenální Juhan na Jawě a Gutenhauser na Rudge s lihovým palivem.



Plochá dráha AKRČ na Strahově dne 10. května 1935 ukazuje 50.000 divákům pokrok techniky lidí, motorů a paliv.

VYDAVATEL: SPOLEČNOST PRO ZPENĚŽENÍ LIHU S. S. R. O.
ODDĚLENÍ MOTOROVÉHO LIHU A DYNALKOLU

PRAHA II., NA POŘÍČÍ 26

• TELEFON SERIE 305-41, 312-51 - MEZIMĚSTSKÝ - ČÍSLO 305-46

Závodní úspěchy Zd. Pohla od 1. ledna 1935 s palivem o vysokém obsahu lihu.

1. Závod do vrchu Jenerálka 28./IV. 1935 — I. místo, absolutní vítěz, nejlepší čas dne.
2. Velká horská cena Německa ve Freiburgu, září 1935 — I. místo v kategorii sport vozů.
3. Rallye Monte Carlo, 1936, leden — II. místo v kat. do 1500 ccm.

4. Českobrodský okruh 5./V. 1936 — I. místo, absolutní vítěz, nejlepší čas dne.
5. Lochotínský okruh 24./5. 36 — I. místo, absolutní vítěz, nejlepší čas dne.

Připravil Karel Jičínský

Po dvou letech se vraťme k seriálu Z dějin automobilu. Připomeňme si dávno zapomenuté konstruktéry a jejich samohyby.

* * *

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

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ

75

L. CHRISTEN CZISCHEK
Rakousko 1879/80

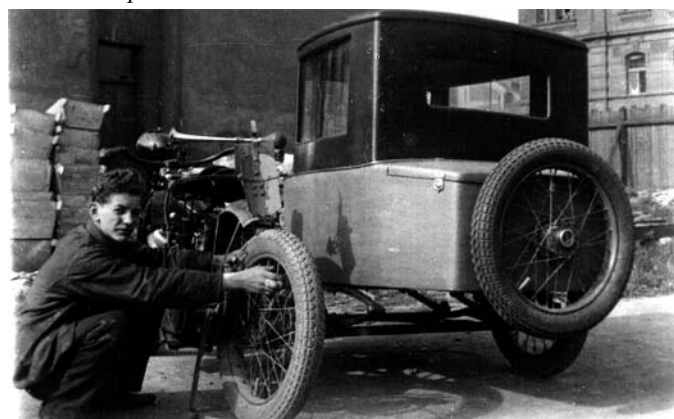


Koncem 60. let si postavil stavitel lokomotiv *Gerorg Sigl* ve Vídni silniční lokomotivu. Měla plechový rám, široká a velká hnací kola s elastickým a vyměnitelným obložením obručí, řízení volantem a šnekem přímo na přední kolo. Vůz jezdil v okolí továrny. Prof. ing. *Ludwig Christen-Czischek*, žijící v Badenu u Vídně, postavil r. 1879/80 v Celovci tříkolku čili – jak sám praví – parní velocipéd, na který dostal 30. října 1880 rakouský a uherský patent. Podle originálních konstrukčních výkresů, uložených v Technickém museu ve Vídni, byl nad přední otočnou osou, řízenou jezdcovými nohama, kotel vytápěný petrolejem, pod ním dva oscilující parní válce s táhly přímo na kliky zadního hnacího kola. Před sedadlem uprostřed bylo pomocné řídicí kolo a vedle brzdová páka. – Druhý exemplář této tříkolky zhotovila r. 1886/87 v Bělé ve Slezsku strojárna Twerdy.

Posílám foto sidecarů, údajně se jedná o výrobu AERO, což nemohu ovšem nijak dokázat. Možná, že někdo z aerologů může doplnit. Fotky mně poslal člověk, který se zabývá motocyklovou historií.

Petr Klusák

Pozn. red.: Mohlo by se jednat o nástavby z karosářských dílen na podvozcích AERO. Detaily podvozků nejsou z fotek ale dostatečně patrné.



Otázky a odpovědi z dobových předpisů silničního provozu

– 3. část –

Dobový materiál zaslal pan Vladimír Němeček.

24. Kterému automobilu dáváme přednost na křižovatkách?
Přednost dáváme tomu automobilu, který přijíždí z levé strany.
25. Musí mít každé auto zpáteční rychlost?
Každé auto, které váží více než 350 kg, musí mít zpáteční rychlost.
26. Jaké automobily rozeznáváme?
Parní, elektrické, s motorem výbušným, vysokotlakým
27. Z jakých hlavních součástí sestává automobil?
Z karoserie a chassis.
28. Z čeho sestává chassis?
Z konstrukce nosné a hnací.
29. Z čeho sestává konstrukce nosná?
Z rámu vozu, předních a zadních
30. Z čeho sestává konstrukce hnací?
Z motoru s příslušenstvím, spojky, kardanového kloubu, kardanové hřídele, diferenciálu a hnacích kol.
31. Proč nazýváme motory výbušnými?
Protože jsou poháněny výbušnou směsí.
32. Proč nazýváme motory čtyřtákními?
Protože pracují ve čtyřech taktech, z nichž jeden jest taktem pracovním.
33. Co jest pracovní cyklus?
Souhrn čtyř taktů, které se ve válci stále opakují: ssání, komprese či stlačování, exploze či výbuch a výfuk.
34. Který takt jest nejdůležitější?
Takt třetí, protože jím získáme sílu k pohybu klikové hřídele.
35. Proč nazýváme motory dvoutákními?
Protože každý druhý takt jest taktem pracovním.

Identifikační číslo vozidla VIN (VIN, VehicleIN) pro Aero typy 500 až 1000 z čísla motoru nebo čísla podvozku (= rám, podvozek, výrobní číslo)

V časopisech Aerovkář roku 2020 byla vedena diskuse na téma: „Proč jsou v dokladech k vozidlu u vozů Aero tak rozdílná čísla?“ Byly zmíněny tyto skutečnosti: Společnost Aero měla všechna vozidla s číslem na podvozku (rám, podvozek) a na všech plechových dílech vozu dle konkrétního systému. Motory byly číslovány pomocí jiného systému. Při vzniku prvních dokladů k vozidlu v ČSR se zadávalo tzv. číslo motoru pro podvozek a pro pohonnou jednotku.

Co se ale stalo, když motor musel být nahrazen náhradním motorem? Změnilo se v takovém případě vůbec něco v dokladech k vozidlu? Nevíme přesně. Ale tehdy začaly první zmatky s různými čísly a pokračovaly, když byly po letech vydány nové doklady k vozidlu. Kde bylo číslo motoru, pokud byl motor mezitím vyměněn?

Proto došlo ke změně systému a postupně se zadávalo tzv. číslo podvozku (= rám, podvozek, výrobní číslo), které v papírech nahradilo číslo motoru. To vysvětluje různá čísla ve stávajících dokumentech.

Následující výsledky o těchto číselných systémech jsou shrnuty z publikací na toto téma – z knih, z článků v Aerovkáři a z dalších textů a seznamů. Informace o výrobních číslech pocházejí od Jana Černého (Sodomka-Freund, Vysoké Mýto), Karla Jičínského (archiv ACC), pana Janečka (CZ), Tomáše Slabého (CZ), Jaroslavy Brutarové (CZ), Viktora Vadury (ACC Rakousko), Štěpána Zapadlo (CZ) a Dalibora Konvičky (CZ).

Aktuální, existující výrobní čísla pocházejí z archivů ACC (Karel Šebesta) a Aero-IG (Willfest Brücker, Michael Strauch). Dále byly shromažďovány a vyhodnocovány prodejní inzeráty z internetových portálů. Výsledkem bylo 320 vozů Aero (A10 až A20), které posloužily jako základ pro následující výsledky a závěry.

1. Číslo motoru jako VIN

Z hodnocení celkem 80 vozů Aero 500 až 1000, u kterých bylo jako VIN použito pětimístné číslo motoru, je s pouhými 8 odchylkami jasně vidět následující schéma:

Aero 500: čísla motorů od 10 000 do 19999

Aero 662: čísla motorů od 20000 do 29999

Aero 750: čísla motorů od 30000 do 39999 (může být rezervováno pro Aero 750)

Aero 1000: čísla motorů od 40000 do 49999

2. Číslo rámu/šasi (= výrobní číslo) jako VIN

U firmy Aero začínaly rámové a plechové díly typů A 500 až A 1000 třímístným číslem 001 a byly číslovány průběžně až do čtyřmístného čísla. Z hodnocení celkem 240 vozů Aero 500 až 1000, u kterých bylo jako VIN použito číslo rámu/podvozku, je patrné následující přiřazení výrobních čísel – jen s malými odchylkami:

Aero 500, vyrobený v letech 1930 až 1931: v. č. od 001 do 1500 vyrobeno: 1360 kusů

Aero 662, vyrobené v letech 1931 až 1933: v. č. od 950 do 3600 vyrobeno: 2345 kusů

Aero 750, rok výroby 1932: v. č. od 1500 do 1600 vyrobeno: 40 kusů

Aero 1000, vyrobené v letech 1933 až 1934: v. č. od 3000 do 4150 vyrobeno: 270 kusů

Aero 662 model 34, rok výroby 1934: v. č. od 3700 do 4300 vyrobeno: 280 kusů

Celkem: 4295 kusů

Mezi Aero 500 a 662 a mezi Aero 662 a Aero 1000 v číslování roku výroby samozřejmě dochází k překrývání ve výrobě. Je také možné, že Aero 500 bylo dodatečně vybaveno motorem 662, nebo v některých případech také Aero 662 s motorem 500. Něco podobného je možné také mezi Aero 1000 a Aero 662 model 34.

Nejnižší výrobní číslo, které jsme zaregistrovali, bylo v. č. 04x u Aero 500 roadster a nejvyšší v. č. bylo 419x u Aero 662 sport. Existovaly také dvě zvláštní výjimky: A 662 sport, model 34 s v. č. 49xx a A 1000 sport vyrobené v roce 1933 s v. č. 58xx. Celkem bylo údajně vyrobeno pouze 4300 kusů těchto aerovek s pohonem zadních kol! Bylo by zajímavé vědět, zda ostatní vozy Aero mají v. č. (č. podvozku) přes 4300.

3. Fiktivní čísla jako VIN

Existují také VIN, která jsou zcela náhodná, skládají se z kombinace písmen a číslic a nesouvisí, tedy se dvěma systémy číslování, které Aero používá (např. X111 95 445 nebo N5276-54 nebo 6/8-409, ...). Přesto je v těchto aerovkách i číslo podvozku a číslo na plechových dílech (v. č.) vyraženo Aerem a případně číslo motoru.

4. Poznámka

Pravděpodobně v poválečném Československu majitelé zacházeli s doklady a auty poměrně volně. Auto například nešlo přeregistrovat, protože majitel neměl papíry. Majitel dostal papíry od jiného zaniklého Aera a podle toho změnil číslo karoserie. Zde si lze představit mnohé. Proto je zajímavé lépe znát původní systém číslování.

Celkem bylo hodnoceno kolem 320 vozů Aero s čísly motoru a nebo v. č. a možná rok výroby byl znám. To je pouze 8 % ze 4 300 vyrobených aerovek, a proto jsou prohlášení spojena s nejistotami. Pokud se vyskytnou odchylky od vyobrazených schémat, **žádáme vás, abyste nám zaslali fotografii vyraženého čísla rámu nebo čísla na motoru, typový štítek Aero v motorovém prostoru vašeho Aero s údaji o roku výroby a VIN z papírů emailem na: aerokarel@centrum.cz**

Naše práce je podpořena dalšími informacemi ze světa Aera, abychom si ujasnili registraci a klasifikaci vozů Aero v dočasné výrobě ve firmě Aero.

Za vaši podporu děkuji autoři: Michael Strauch (Aero-IG) a Karel Šebesta (ACC Praha)



Mezinárodní jízda spolehlivosti Československem 1921 – 2021 - pohled účastníka.

– Dokončení –



Městský park v Košicích



Účastníci jízdy v Košicích

4. den – 3. etapa v délce 421 km vedla přes Rimavskou Sobotu, Zvolen, Banskou Štiavnicu, Vrábľe a Nitru do Bratislavy. Přestože nám bylo řečeno, že cesta do Bratislavy bude již bez výrazného stoupání, opak byl pravdou. Až do Rimavské Soboty i přes velké vedro a vydatné stoupání jela Aerovka jako pila. Bohužel v jednom okamžiku se začaly ozývat kovové zvuky z motoru. Při ohledání motoru jsme zjistili, že je přehřátý a vlivem značného přehřátí došlo asi k poškození ojnicího ložiska. A nebylo divu, vždyť na dálničním ukazateli byla uvedená teplota cesty 56 °C. Po ujetí asi 210 km u obce Podkriváň jsme byli nuceni nakonec vůz pro poruchu motoru odstavit a poraženě zavolat odtahovku. Ta jela náhodou právě okolo, a tak jsme se „všichni nalodili“ a jeli směr Bratislava. Bohužel do hodiny pak kleklo pro poruchu motoru další auto, tentokrát Bugatti. Byli jsme zklamaní, protože jsme mysleli, že tím pro nás soutěž končí. Během jízdy odtahovým vozem jsme začali pomalu spřádat plán, jak bychom mohli ještě v jízdě pokračovat do cíle, i když v podstatě již mimo soutěž. Jelikož z Bratislavy jsme měli domů jen 225 km, bylo nám nabídnuto na druhý den zapůjčení odtahového vozidla, abychom mohli vyměnit nepojízdné Aero 1000 za jiný vůz. Tento den nám kvůli poruše naší Aerovky utekla zastávka s občerstvením v chromovně ve Vrábľích, kterou účastníci hodnotili jako velice zajímavou a přínosnou.

5. den když se ostatní účastníci chystali užít si volný odpočinkový den v Bratislavě, navštívit památky či vyrazit na nákupy, my jsme ihned po snídani sedli za volant odtahového vozu a vyrazili směr domov, abychom vyměnili soutěžní vozidlo. Měnili jsme Aero 1000 1933 za Aero 50 1938. Zpět do Bratislavy jsme dorazili právě včas, abychom zaparkovali vozy a mohli se s



UFO Bratislava

ostatními zúčastnit slavnostní večeře ve známém bratislavském U.F.O., kterou pro všechny účastníky jízdy připravil bratislavský Veterán Car Club. Luxusní večeři o čtyřech chodech s úžasným výhledem na Dunaj a Bratislavský hrad jsme si všichni náležitě užili.



Večeře v UFO Bratislava

6. den – do 4. etapy v délce 405 km jsme částečně odpočatí vyrazili z Bratislavy směr Malacky, Hodonín a Brno do Jihlavy, Tábora a Českých Budějovic. Cesta vedla opět krásnou krajinou Jižní Moravy a Jižních Čech a tak jsme za krásného slunečného počasí bez jakýchkoliv závad dojeli za 9 hodin 25 minut do cíle této etapy. Po cestě se k nám připojil jeden vůz, který odpadl v první etapě a v hotelu pak na nás ještě čekala Aerovka s lékařským doprovodem, která měla 1. den menší kolizi. Užili jsme si poslední společný večer všech posádek večerním posezením a povídáním.



Jihlava



Poruchy strojů

7. den – 5. závěrečná etapa v délce 397 km se celá jela bez zastavení chodu motoru a vedla přes Plzeň, Mariánské Lázně do Karlových Varů. Zde každá posádka samostatně plnila zvláštní zkoušku výkonnosti do vrchu, kdy stanovený úsek měl být projet v co nejkratším čase. Dále pak cesta vedla okolo Bečova nad Teplou až do Slaného, na dálnici po rovině u Dlouhé Míle proběhla další zkouška výkonnosti. Potom už cesta vedla přímo do Prahy. Původní cíl páté etapy soutěže byl v Dejvicích u školy a hospody Na Růžku, zhruba ve středu dnešního Vítězného náměstí. My jsme si původní cíl připomenuli několikerým obkroužením kruhového objezdu tohoto náměstí a bez zastavení pokračovali do tramvajové vozovny ve Střešovicích, kde byl

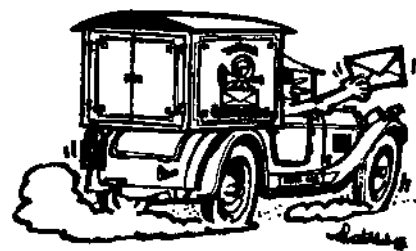
náš cíl. Tam jsme dojeli jako absolutně první za 7 hodin 22 minut. Ve vozovně po příjezdu všech posádek proběhlo slavnostní vyhodnocení, kdy každý účastník, který dojel na voze s kterým startoval, dostal cenu za vítězství a každý, kdo celou soutěž dokončil, i když na jiném vozidle, obdržel podobnou cenu, avšak jen za účast. Všechny posádky jsme se shodly, že to byl nezapomenutelný týden s prima partou a super zážitky. Velký dík všem pořadatelům za skvěle odvedenou práci a zkrátka všem zúčastněným za báječnou atmosféru.

Z celkových 20 soutěžních vozů 10 vozů soutěž vítězně dokončilo, 5 vozů jízdu absolvovalo, ale s výměnou stroje, zbytek vozů buď vůbec neodstartoval anebo soutěž nedokončil pro závadu.

V cíli



Jiří a Gabriela Čekanovi



Komentář k příspěvku Petra Klusáka o osvětlení LED

Rád bych se vyjádřil ke komentáři Petra Klusáka, týkajícího se LED osvětlení u veteránů.

V dnešním rychlém a hustém provozu je důležité být dobře viděn. To platí zejména v případě, že cestujete v malém a pomalém plecháči bez deformační zóny, jako jezdíme my. Samozřejmě se nabízí rozsvítit světla. V Německu máte stále možnost volby, v České republice je to stejně povinné.

Já jsem například do hlavních světlometů své A 662 nainstaloval dvě 45wattové žárovky. To znamená, že 90wattové dynamo je plně využito. Nicméně mám zadní světla, brzdová světla, blinkry, klakson a v neposlední řadě zapalování, které také potřebují proud.

Takže jakmile zapnu světlo, jedu na baterii. Bohužel jen do jejího vybití. Pak buď pokračuji bez světel, nebo jízda končí.

Osvětlení LED je tedy dobrá věc.

Za prvé to není na voze vizuálně patrné.

Za druhé máte dobrý jas v osvětlení. Nejen v hlavních světlometech, ale všude kolem.

Za třetí je spotřeba energie tak nízká, že můžete jezdit se zapnutými světly, blikat a troubit, jak chcete, aniž byste se báli, že se baterie brzy vybijí.

LED diody proto slouží především bezpečnosti silničního provozu, a ne divoké modernizační mánii. Navíc je lze kdykoli odstranit, aniž by se vozidlo poškodilo, nebo navždy zničila jeho "originalita".

Považuji to za dobrou věc a jsem rád, že si Daniel dal tu práci, aby to všechno zpracoval a podělil se o to s námi. Takto je možné mnohem snáze a rychleji podobné řešení implementovat.

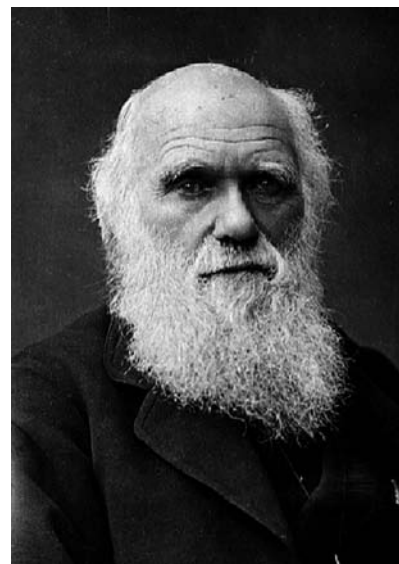
Sven Linnemann

Aktuálně k Darwinově teorii živočišných druhů

... aneb: Aerovkáři předmětem vědeckého zájmu.

V rámci sociologických studií Hudsonova ústavu evolučních teorií (Hudson Institute of Evolutionary Theory) v Yalle vznikla loňského roku v oddělení antropogeneze velmi zajímavá studie zaměřená na výzkum v oblasti lidských sociokomunit. Studie vzbudila značný rozruch zejména díky sekci nazvané „Stále ještě Homo Sapiens?“, kde na stranách 478 – 531 přichází s odvážným tvrzením, že tým identifikoval nového výrazně vyhraněného příbuzného Homo sapiens, kterého označil jako Aerofanaticus Generalis (do češtiny lze volně přeložit jako Aerovkář obecný).

Studie připouští, že Aerofanaticus Generalis je z biologického hlediska identický s Homo sapiens, avšak současně poukazuje na natolik vyhraněné rysy psychické a volní, že přichází s provokativním návrhem, aby byl Aerovkář obecný zapsán jako nový živočišný druh. To spustilo nečekaně bouřlivou diskusi odborné veřejnosti. Některé experty přímo rozlítlo, když Prof. Moonstruck, vedoucí vědeckého týmu, v důvodové zprávě na zápis druhu mimo jiné uvádí (citujeme): *Zatímco u Homo sapiens byly již mnohokrát prokázány případy kanibalismu, u Aerofanatiků ani jeden!*



Vědeckou disputaci samozřejmě necháme na odbornících. Pro náš dnešní článek jsme ale vybrali několik zajímavostí z hlavní části studie. Zajímavé zejména je, že se vědecký tým nespokojil pouze se základní charakteristikou Aerovkáře obecného („propadl jsem Aerovce či Aerovkám“), ale šel ve své práci do hloubky, a to hned natolik, že definoval a popsal některé poddruhy. Z této části studie vybíráme:

▪ **Aerofanicus Originalis** (česky Aerovkář originalista).

Originalisté své aerovkaření podřizují originalitě, nebo vlastní představě o ní. Jsou v zásadě mírumilovní, jen tzv. ortodoxní originalisté patří mezi poněkud méně snášenlivé poddruhy, co se týče jejich vztahu k poddruhům jiným. Ani oni ale nejsou obecně nijak nebezpeční; jen se občas neudrží a s jistou dávkou jízlivosti se vymezí vůči projevům jiných poddruhů, nejčastěji proti racionalistům (viz následující poddruh).

Příklady rozpoznávacích znaků:

Ani vlastní zážitek originalisty, kdy po ujetí několika málo kilometrů či po přejetí prvního železničního přejezdu motor zhasne, protože originální cívky Scintilla opět zlobí, ho nepřiměje k radikálnějšímu opatření. Maximálně do příště sežene jiné originální cívky a když se nikdo nedívá, provede výměnu. Ortodoxní originalista také rozhodně nevyužije možnosti, aby nahradil klasické žárovky energeticky méně náročnými zdroji světla. Musí tak občas během jízdy zastavit a jít se před vůz podívat, jestli reflektory svítí, nebo ne. Přitom předstírá, že se rozhlíží po krajině.

▪ **Aerofanicus Rationalis** (česky Aerovkář racionální).

Pro tento poddruh se již vlastně v češtině do určité míry rozšířilo výstižné lidové označení „jezdíč“, kterého se proto přidržíme. Jezdiči se dělí na jezdiče sportovní a relaxační. Nebrání se opatřením, která zvyšují spolehlivost dojezdu do cíle. U sportovních jezdičů patří k prioritám i rychlost jejich vozu.

Příklady rozpoznávacích znaků:

Jezdiči dělají všechno možné, aby cestou nemohli uvíznout. Vybavují své vozy elektronickým zapalováním či elektronickou regulací dynama, přitom se nerozpakují původní systémy nevratně vyřadit. Samozřejmostí je, že místo klasických žárovek osazují LED diody. Zejména sportovní jezdiči často nahrazují původní mechanické brzdy kapalinovými.

Vyhraněný jezdič se neštítí ani náhrady originálního motoru za jiný, výkonnější motor jiného výrobce, což budí nejvyšší kritiku u ortodoxních originalistů (a přiznejme, že ani vzhledoví autentikové zpravidla neprojevují nadšení).

▪ **Aerofanicus Magnificus** (česky Aerovkář velkolepý).

Někdy hovorově nehezky označovaný jako „naleštěnec“ jindy též smířlivěji „perfekcionista“. Jejich prioritou je dokonalý, do očí bijící, absolutně ohromující vzhled a dojem.

Příklady rozpoznávacích znaků:

Za každých okolností mají po ruce čisticí soupravu. Svůj vůz neustále sledují ostrým zrakem, zjisti-li vadu na kráse, okamžitě zasáhnou.

Naleštěnci často přivázejí svůj exponát na přívěsu a pod plachtou. Po odhalení se nenápadně rozhlíží, odkud se blíží obdivovatelé. Vrcholným zážitkem naleštěnce je, když ho někdo požádá, jestli by se mohl s jeho vozem vyfotografovat. Pokud se momentálně nikdo takový nenajde, postaví stativ, nastaví samospoušť a vyfotí se s autem sami.

▪ **Aerofanicus Authenticus** (česky Aerovkář autentický).

Autentikové obsadili životní prostor na rozhraní mezi originalisty a jezdiči. Dělají vše možné pro zvýšení spolehlivosti dojezdu do cíle, oproti jezdičům ale současně usilují o to, aby případná vylepšení zůstala co nejvíce skrytá a aby vůz vzhledově jak navenek, tak i pod kapotou vypadal co možná originálně.

Příklady rozpoznávacích znaků:

Stejně jako jezdiči se ani autentikové nevyhýbají opatřením proti uvíznutí za jízdy. Vybaví klidně svůj vůz elektronickým zapalováním či regulací dynama, ale pozor: narozdíl od jezdičů vynaloží nezměrné úsilí, aby to ani zdatný technik při letmé obhlídce nemohl poznat. Autentik je šťasten, pokud si při setkání s originalistou vyslechne ocenění o originalitě svého vozu (a v duchu se tetelí hrdostí, že si originalista prostě nedokázal všimnout, co vše autentik a Aerovkou udělal), a stejně tak ho potěší, pokud při setkání s jezdičem uslyší shovívavé: „Pěkné, ale víte, já raději dojeďu tam kam potřebuji ...“

Omezený prostor tohoto článku nedovoluje rozepsat se také o dalších poddruzích, jako jsou patináři, zlepšovatelé, dršňáci či samorostové (občas též nelichotivě „exotí“).

Závěrem již jen připomeňme, že studie Hudsonova ústavu ve shrnutí konstatuje, že bez ohledu na rozličnost projevů jednotlivých poddruhů, mají prakticky všichni Aerovkáři jeden rys společný: mají k Aerovkám citový vztah a zabývají se Aerovkami (říká se, že „aerovkaři“) s tím, že „mi-se-to-tak-líbí“ nebo „mi-to-tak-vyhovuje“. A právě to je základní kritérium určující Aerovkáře obecného.

Tolik výběr zajímavostí ze studie. Redakce bude dále pečlivě sledovat, jak se bude vyvíjet vědecká rozprava na zápis Aerovkáře obecného jako nového živočišného druhu. Budeme se samozřejmě zejména snažit podat našim čtenářům včas informace, pokud by se v této věci dělo něco významného, jako například pokud by se ukázalo, že ve vztahu k Aerofanicus Generalis budou muset být řešeny otázky nových speciálních identifikačních dokumentů, nároků na účast v sociálním či zdravotním systému, svéprávnosti, možností a pravidel používání veřejných WC a podobně.

Z originálu studie vybral, z angličtiny přeložil a komentářem doplnil Dalibor Konvička

Vážený pane Budínský,

reaguji na Váš článek v Aerovkáři č. 1/2022 na str. 16 „K čemu jsou nám historická vozidla?“.

Plně chápu Vaše rozhořčení nad mým článkem i Vaši intoleranci k jiným názorům. Zdůrazňuji, že nikomu svůj názor nevnučuji, ale na rozdíl od Vás nikoho adresně neurážím. Pokud řešíte odchylnost názorů urážkami, je zbytečné pokračovat v další diskusi. Vy jste renovaci své Aerovky svěřil firmě Dostál, tam o její originalitě rozhodli zaměstnanci firmy – samozvaní papežové originality.

K použití gufera pro vodní pumpu: Originální těsnění (L 4611) Burgmann Fg 920 se nevyrobí, obrátil jsem se na tuto firmu v Německu s žádostí o kopii výkresu. Zástupce firmy mně sdělil, že výkres neexistuje, archiv vyhořel při náletu za 2. svět. války. Doporučil použití těsnící šňůry na bázi teflonu, kterou je možné v Německu zakoupit. Zájemcům o opravu pumpy nabídnu toto řešení s tím, aby dodali předmětnou součást. Z hlediska dostupnosti (zejména cenové) dá většina přednost použití gufera, které je adekvátní náhradou. Řídím se přáním zadavatele.


Petr Klusák



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 15 – Speciální motory AERO.
str. 15 - 17 – Anabáze převodovky Aero 50 – 1. část.
str. 17 - 20 – Motorové oleje v průběhu věků – část 1.
str. 20 – Náhrada nefunkčního relé Scintilla.
str. 21 - 23 – Příběh renovace Aero 50 sport, model 1939.
str. 23 – Inzerce.



K článku **“Speciální motory AERO“** (Aerovkář č. 4/2021, str. 17) uvádím poznámku:

1934 série 3.: Do vozu 5178 p. Baška a vozu 5181 p. Dr. Kabeše namontovány pokusně ležaté 4válc. V březnu 1935 u vozu Dr. Kabeše vyměněn 4válcový motor za normální.

1935 série 8.: Vozy č. 6572 pro Dr. Kabeše a 6580 pro p. Mára (správně má být Mahra) se speciální karosérií. U těchto vozů zamontovány 4válc.

1937 série 2.: Vůz č. chassis 0200 zhotoven jako roadster se 4válcovým motorem 1000 ccm pro Dr. Kabeše. Dodatečně rozhodnuto motor nemontovat a zamontovat normální motor 30HP.

1937 série 3.: Vůz č. chassis 0316 – limusina – s motorem 4válcovým 1000 ccm. Motor byl opět vymontován a po úpravě zabudován normální motor 30 HP.

Petr Klusák

Anabáze převodovky Aero 50

V roce 2014 jsem dokončil renovaci mé Aero 50. Protože původní převodovku nebylo možné použít, namontoval jsem synchronní převodovku, která se zdála být v pořádku. Najel jsem na ní asi 1500 km. Když jsme byli na 34. Evropském srazu Aero v Harrachově, ulomil se v převodovce zub na hřídeli přímého záběru. Ještě v Harrachově se mi nabídl známý, který žije v Německu, že mi kola do převodovky a talíř s hruškou vyrobí nová. Odtáhl jsem Aero domů a demontoval převodovku. Musel jsem demontovat celou karoserii od masky až k přednímu oknu.



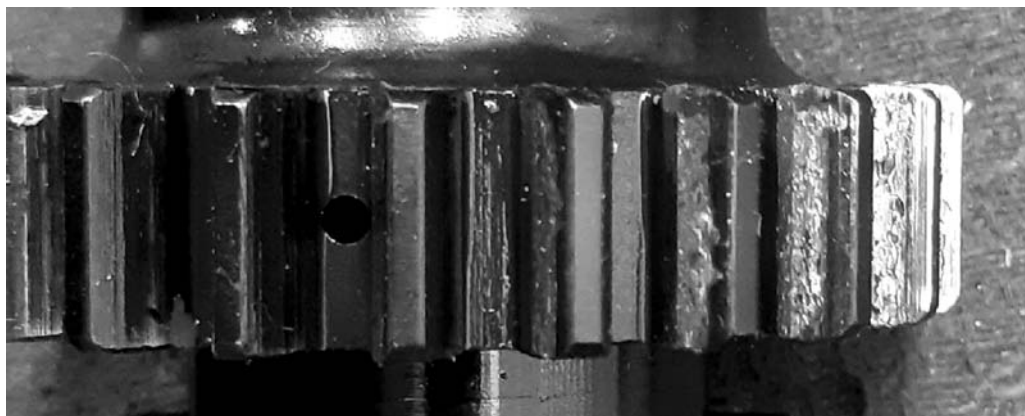
Poslal jsem původní kola a výkresy do Německa. Výkresy museli překreslit tak, aby byly použitelné pro jejich strojní zařízení. Vždy po překreslení mi zaslali výkresy a já je po porovnání s původními výkresy odsouhlasil. Bylo to potřeba, protože se stalo, že třeba chyběla kóta a doplňovat údaje až při výrobě by zbytečně prodloužilo termín zhotovení. Po kompletním schválení začala výroba. Nebudu rozebírat to, že termín zhotovení byl dlouhý a ani cenu, protože nebyla malá. Po sesazení převodovky a rozvodovky, namontování do auta a sesazení karoserie jsem auto nastartoval. Když jsem uvolnil spojku, převodovka hučela. Volal jsem do Německa a bylo mim řečeno, že si to sedne. Po jetí cca 500 km jsem vypustil olej a zjistil vněm velké množství špon.



Opět jsem kontaktoval výrobce a opět mi bylo sděleno, že už to bude v pořádku. Nalil jsem nový olej, najel jsem cca 2000 km, ale převodovka hučela stále. Protože jsem neměl dobrý pocit a radost z ježdění a stále myslel na to, že bych nemusel dojet domů tak jako z Harrachova, tak jsem se rozhodl, že převodovku demontuju a zjistím, v čem je problém. Po Aerojízdě v roce 2019 jsem auto odstavil a opět po celkové demontáži přední části karoserie převodovku demontoval. Zjistil jsem, že jsou zuby na všech kolech odřené, včetně talíře a hrušky. Nejvíce bylo ale odřené kolo druhé rychlosti. Toto kolo je u synchronní převodovky ve stálém záběru s předlohou. Proto, když motor běžel, převodovka hučela i když Aerovka stála. Výrobce mi oznámil, že jsem zřejmě převodovku

špatně sesadil. Stále jsem ale přemýšlel, jak se to mohlo stát. Po nějaké době mě napadlo porovnat kola s původními a přeměřit je. Při kontrole kola druhé rychlosti jsem zjistil, že originál kolo má správný rozměr podle původního výkresu i podle překresleného výkresu. Nově vyrobené kolo ale bylo větší! Volal jsem výrobcí a ten prohlásil, že to není možné. Asi za dva dny mě volal, že si s mistrem vzpomněli, že když ty kola vyrobili, tak si vytvořili dle rozměrů na výkrese zkušební stolici a přišlo jim, že toto kolo má velkou vůli, tak ho vyrobili nové, ale větší! Potom je jasné, proč k této závadě došlo. Nabízel mi, že to kolo mi vyrobí znovu. Namítnul jsem, že je nutné vyrobit komplet vše znovu. Na to mi navrhnul, abych mu vše poslal do Německa a že posoudí, co je potřeba vyrobit nové. Toto jsem odmítnul s tím, že by mě to stálo další náklady a aby až pojedje zase někdy do Prahy, aby se u mě zastavil a kola si odvezl. Od té doby se neozval.

Po této zkušenosti jsem se rozhodl zrenovovat původní nesynchronní převodovku, ale už u nás v Česku.



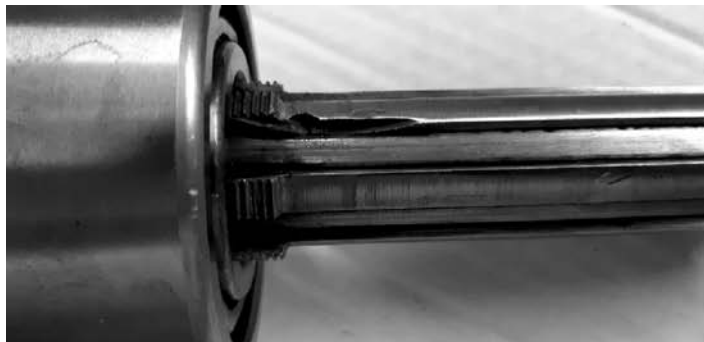
Začal jsem hledat výrobce. Kamarád mi doporučil pána pro změnu na Slovensku. Zavola jsem tedy na Slovensko. Pán byl ochotný a i cena byla rozumná, tak jsme se dohodli, že mu přivezu původní kola, výkresy a skříň převodovky, aby mohl vše sestavit na míru. To se mi zdálo rozumné. Výroba trvala asi o dva měsíce déle než jsme se domluvili. Po

telefonátu, že je už hotovo, jsem okamžitě vyrazil na Slovensko. Pán mi předvedl převodovku. Byla utěsněná a uzavřená. Protože jsem měl to doporučení, tak jsem ji ani neotevřel. Když jsem byl na zpáteční cestě někde u Olomouce, pán mi volal, že asi zapomněl zajistit matici ložiska hrušky. Po příjezdu do Prahy jsem převodovku otevřel. Když jsem chtěl podložku zajistit, zjistil jsem, že není ani dotažená matice hrušky. Znamenalo to kompletně vše demontovat. Bylo to pro mě velké zklamání. Když jsem vše demontoval, zjistil jsem, že prakticky ani jeden díl není použitelný. Volal jsem pána a reklamoval dílo s tím, že mu to přivezu zpátky a žádal jsem vrácení platby. Pán prohlásil, že jsem nějaký chytrý Pražák, ale že nemusím jezdit a ať to klidně pošlu v balíku, že už na to čekají jiní aerovkáři, kteří to okamžitě rádi koupí a on mi peníze pošle. Poslal jsem mu ještě reklamační seznam, kde bylo uvedeno vše, co bylo prakticky nepoužitelné i s fotografiemi. Než jsem stačil zařídit dopravu, napsal mi, že chce, abych mu odečetl 500 € za jeho náklady. Řekl jsem si, že je lepší přijít o část platby, než nedostat nic. Předkládám Vám pro posouzení uvedenou reklamaci.

Dobrý den pane ..., včera jsem se dal do převodovky.

1. Demontoval jsem diferenciál. Klec byla namontována obráceně, to znamená, že prostor pro mazání kloubů byl dole. Po demontáži jsem našel ve skříni kus plechu!!!

2. Demontoval jsem řazení a měl jste pravdu, že matice ložiska na hrušce nebyla zajištěná, ale také nebyla dotažená. Vymontoval jsem tedy hrušku a zjistil jsem, že jedna drážka je poškozená, že není vyvrtán na konci mazací kanálek, je tam jenom nějaká dírka v prostoru, kde běží



v pouzdru v hřídeli přímého záběru. Také je tam jenom náznak mazací drážky. Hřídel je kratší.

3. Kolo 1 + Z (obr. vpravo) má jiný tvar proti výkresu, nevím proč? Náběh zubů je jenom na jedné straně.



4. Kolo 2 + 3 (obr. vlevo) nemá náběh zubů. Nejde zařadit pořádně 3, v určité poloze nejde zasunout vůbec. Když se podaří zařadit, zuby nezajedou úplně do sebe a vidlička není zaaretovaná.



5. Hřídel přímého záběru je kratší. Plocha, která je zasunutá do ložiska v setrvačnicku je poškozená a má jenom Ø 16,8 mm místo 17 mm! Má také poškozené drážky.



– dokončení v příštím čísle –

Jan Wagner

Časté dotazy aerovkářů směřují k použití současných olejů jako náhrad za původní maziva. Michal Fiala jun. oslovil zástupce německé firmy REKTOL v ČR s žádostí o prezentaci nabízených maziv. Fa REKTOL poskytla základní informace o svých výrobcích a pro příští číslo Aerovkáře přislíbila dodat údaje o současných vhodných olejích pro aerovky.

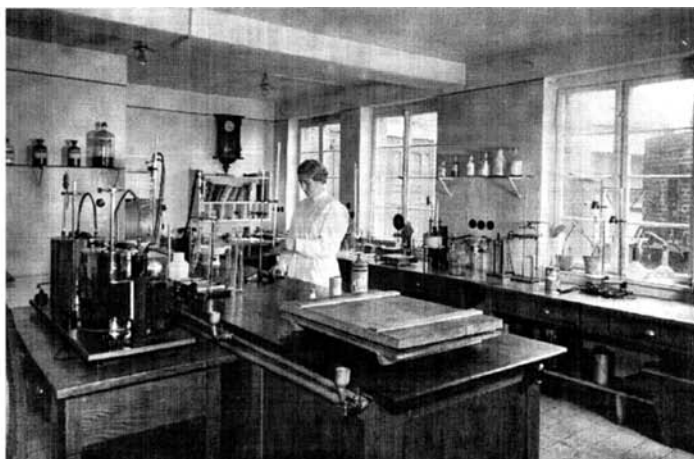
* * *

Motorové oleje v průběhu věků – část 1.

Jste hrdým vlastníkem veterána, youngtimera, oldtimera, prostě drahocenného kousku, který již na silnicích není možné téměř spatřit? S gratulací vám patří také poklona a poděkování za to, že se tak motoristická historie stává nezapomenutelnou.

Sami víte lépe, než všichni mudrcové na fórech sociálních sítí, že udržet takové auto v dobré kondici nebo jej do kondice dostat z naprosto zuboženého stavu, v jakém jste tento cenný skvost získali. Často již není možné sehnat originální díl a je nutné jej kusově nechat vyrobit, investujete pro mnohé až nepochopitelné sumy peněz jen proto, aby historie ožila.

Pokud jste se ale dostali až do fáze, kdy je váš „miláček“ provozuschopný, jistě jste stáli, či právě stojíte, před otázkou, jaké náplně volit, jaké palivo a jaké oleje? Toto je velmi správná otázka, kterou by si měl klást každý majitel auta, tím spíše auta s historickým datem výroby.



Firmě REKTOL je letos 130 let. K historickým automobilům jsou aktuální i dobové pohledy na výrobu a do laboratoře.

Na otázku správných provozních olejů je na jednu stranu odpověď jasná. Pokud máte svého „stařečka“ opravdu rádi, nepokoušejte jeho životnost tím, že mu, v naprosté a zaslepené lásce, běžíte koupit ten nejmodernější syntetický olej, který se právě dostal na trh, už jen proto, že je ověnčen všemi možnými superlativy a cenovkou, která si nezadá s příjemnou rodinnou dovolenou. Věda jde totiž mílovými kroky vpřed a vyvíjejí se jak motory, tak i oleje, které jsou těmto motorovým novinkám přizpůsobovány a jsou laděny chemicky pro maximální efektivitu v těchto strojích. Bohužel ale právě moderní chemická aditiva je přesně to, co může motor Vaší lásky poškodit trvale. Například působením na těsnění, které bude chemicky narušeno, a jeho části se pak dostanou **do palivové cesty**.

Proto je důležité vybírat olej, který je, v ideálním případě, nadefinován výrobcem, případně je možné použít adekvátní náhradu, kterou výrobce umožňuje a která splňuje nejen požadované specifikace, ale obsahuje také výhradně aditiva vhodná pro motor vyrobený v té dané době.

Toto je ona druhá strana mince, kdy máme vozidlo, máme nadšení a máme motivaci dělat vše správně, ale obvykle chybí kompletní provozní pokyny k vozidlu nebo je třeba překódovat zastaralé technické informace podle dnešních norem. V těchto případech nabízí naše společnost, německý rodinný podnik REKTOL ze severního Hesenska (Německo), svým zákazníkům exkluzivní poradenskou službu založenou na vlastním archivu dokumentů. Sbírkou původní dokumentace sahá až do roku 1892, roku založení společnosti, a obsahuje původní specifikace oleje výrobců vozidel, surovinové a výrobní dokumenty včetně receptur oleje, protokoly o laboratorních zkouškách a výsledky zkoušek motoru. Poskytují komplexní pohled na změnu v mazacím oleji a technologii motoru.

Pokud jsme zmínili vývoj motorů a s tím souběžný vývoj olejů, je nasnadě, že jeden z faktorů bude období výroby motoru Vašeho vozidla a výběr olejů adekvátní specifikacím a požadavkům této doby.

Pojďme se podívat na obecné požadavky a specifikace u olejů od historických počátků, kdy byly takové požadavky definovány:

1. Technologie motorových olejů „olejová vana“

V první německé publikaci o klasifikaci mazacích olejů byly specifikovány „Pokyny pro technické oleje 1928“, technické specifikace pro různé třídy olejů (motorový olej, převodový olej, olej pro nápravy, hydraulický olej atd.).

V následujících letech existovaly srovnatelné ropné předpisy v USA, Rakousku, Itálii, Rumunsku a Německu, které v zásadě obsahovaly rovnocenné požadavky.

Obecný požadavek na motorové oleje té doby:

Vlastnosti	Jednotka	Hodnota	Komentář
Hustota (20 °C)	g/cm ³	0,97	
Viskozita (50 °C)	°E	3,5 - 8,0	SAE 20 – SAE 30
Bod vzplanutí	°C	> 180	
Bod tuhnutí letního oleje	°C	< +5	
Bod tuhnutí zimního oleje	°C	< -5	Nejnižší teploty byly dosaženy přidáním ropy.
Číslo kyselosti, rafináty		< 0,2	Popisuje množství (mg) hydroxidu draselného, které je nezbytné k neutralizaci volných mastných a minerálních kyselin obsažených v 1g oleje.
Obsah popela	%	< 0,02	
Obsah asfaltu	%	0	
Obsah sedimentu	%	< 0,01	
Obsah vody	%	< 0,1	

V těchto předpisech o ropě byly brány v úvahu první přísady do olejů („přísady“), do minerálních olejů, z nichž většina byla založena na rostlinných a živočišných olejích nebo tucích. Zejména u motorových a převodových olejů je třeba zmínit přísady „Floricin“ a „Dericin“, které jsou založeny na ricinovém oleji rozpustném v minerálním oleji nebo na galvanickém oleji. Obě přísady zlepšují přilnavost ke kovovým povrchům (polární vlastnosti) a zvyšují tak odolnost mazacího filmu. Bohužel tyto oleje neměly dobrou odolnost proti stárnutí a musely se měnit v krátkých intervalech. Aby se zabránilo této nevýhodě, použil REKTOL „étericin“ se zlepšenou odolností proti stárnutí od Chemische Fabrik Flörsheim AG.

V roce 1933 byla v Německu zveřejněna norma DIN 6547 pro motorové oleje:

Základní struktura a obsah požadavků normy DIN 6547 pro motorové oleje byly strukturovány podle pokynů z roku 1928, přičemž byly definovány také specifické požadavky na aplikaci.

Výrobci motorů a větší státní společnosti, jako jsou Deutsche Reichsbahn a Deutsche Post, založily své technické dodací podmínky pro oleje na výše uvedených normách DIN.

Pokud jde o tyto specifikace kvality, společnost REKTOL ve 30. letech 20. století pravidelně demonstrovala kvalitu motorového oleje pomocí laboratorních analýz, aby mohla dostávat různé objednávky na dodání od Deutsche Post a Deutsche Reichsbahn. Jako základ byly dále použity jednotlivé požadavky a zkušební postupy, například dodatečný požadavek Reichsbahn na letní motorové oleje, které podle metody Noack nemají rychlost odpařování 15%, bylo povoleno překročit (např. ještě dnes odpovídá specifikaci pro motorové oleje podle API SL. Dnes je Noackův proces stanoven v normě ASTM D5800).

Konkrétním příkladem je, že na konci 30. let 20. století byly specifikace motorového oleje pro Mercedes 170V podle normy DIN 6547 následující:

Sommer motorový olej – viskozita: 10-12 °E – 50 °C (SAE 40)

Přechodné klima – viskozita: 7-9 °E – 50 °C (SAE 30)

Zimní motorový olej – viskozita: 5-6 °E – 50 °C (SAE 20)

Interval výměny oleje každých 1 500 km, čištění olejové vany každých 15 000 km

Specifikace oleje, které mají být splněny, v zásadě obsahovaly vlastnosti výše zmíněných norem DIN, přičemž zásadním kvalitativním znakem je tendence koksování Conradsen s maximálním přípustným 0,35%. Tím byla zajištěna prodloužená doba přechodu na nepřetržitý provoz.

V té době bylo odpovědností výrobců mazacích olejů vypracovat požadované receptury oleje a provést nebo nechat provést testy oleje týkající se kvality. To zahrnovalo i odpovídající laboratorní a motorové zkoušky.

Níže je uveden příklad schválení oleje z této doby:

REKTOL HD 40 byl schválen pro tovární plnění motorů MODAG v roce 1949 testem na zkušebním stavu „Motor SRB45 č. 11835“ (MODAG Motorenfabrik Darmstadt GmbH). Vývoj oleje a test motoru byly provedeny společností REKTOL.

2. Motorové oleje s čistícím účinkem

V poválečných letech, zejména v USA, byly vyvinuty motorové oleje, které dosahovaly zvláštního čistícího účinku a zabráňovaly tvorbě kalů v olejové vaně.

To mělo za následek zavedení tříd motorových olejů API (American Petroleum Institute) **Regular**, **Premium** a **HD** v roce 1947. Pravidelné oleje byly „holé“ minerální oleje, které obsahovaly pouze přísady proti stárnutí oleje.

Třídy olejů „Premium“ a „HD“ byly oleje, které obsahovaly různé účinné látky, přičemž nejdůležitější byl podíl detergentů a dispergátorů (čisticích prostředků). Na jedné straně tyto přísady zabráňovaly tvorbě ropného kalu nebo okyselení oleje, ale také „spékání“ pístních kroužků.

V této souvislosti bylo použití vysokotlakých olejů v motorech bez papírového olejového filtru běžnou praxí. Nejběžnějším příkladem jsou motory traktorů z 50. a 60. let a motory Opel z poloviny 50. let. Mnoho motocyklů z této doby a v některých případech i dnes je navíc poháněno HD oleji a bez papírových olejových filtrů. Dalším známým příkladem jsou vzduchem chlazené motory VW boxer, které měly specifikaci motorového oleje HD a byly dosud vyráběny bez olejového filtru.

Zvláštností této technologie mazání bylo to, že poskytovala výrazně kratší intervaly výměny oleje ve srovnání s motory s papírovými olejovými filtry, což zajišťovalo, že otěr motoru a produkty spalování byly z motoru odstraněny v rané fázi, zejména při příští výměně oleje.

Například k prokázání těchto vlastností čištění motorového oleje byl vyžadován 36hodinový test motoru Chevrolet CRC L-4-545 nebo 480hodinový test motoru L-1 Caterpillar. Byla měřena tvorba kalu, čistota pístních kroužků, stárnutí oleje, otěr kovu a opotřebení ložiska.

V roce 1950 REKTOL použil k výrobě motorového oleje přísady Paranox od „German-American Petroleum Society“ (nyní Esso), což zaručovalo splnění výše uvedených požadavků:

Např. Přísada Paranox 62 („Vyvážená kombinace kovových derivátů... .. přítomností barya a vápníku... obsahující fosfor a síru“):

- 4% dávkování Paranox 62 za účelem výroby specifikace „HD-Motorový olej“.

- 2,5% dávka Paranox 62 pro specifikaci „Premium Motor Oil“.

Tyto různé třídy olejů existovaly, protože detergenty / dispergátory významně zvýšily základní vlastnosti oleje, které jsou uvedeny v mgKOH / gs technickou specifikací TBN (Total Base Number). Základní kapaliny však napadají různé materiály, zejména organické látky, jako jsou. B. „staré“ těsnicí materiály → korek, papír, guma atd. Na základě tohoto problému a na základě požadovaného intervalu výměny oleje byla v závislosti na konstrukci motoru specifikována třída motorového oleje API Premium nebo HD.

Příkladem je motor Mercedes OM 636,914 (1767ccm), který byl také použit v Unimog 2010 a 401. V té době bylo požadavkem použití motorového oleje API HD s viskozitou 7-9 °E – 50 °C (SAE 30) v létě.

3. Vícestupňové oleje

Na konci 40. let 20. století přišly na německý trh první polymerní přísady, jako jsou isobutylenové polymery od ESSO AG (Paratone) a Monsanto Company (Santodex). Ty by mohly být smíchány s motorovými oleji, aby se vytvořil vícestupňový charakter, např. 10W-30 nebo 20W-30. Tyto první celoroční oleje byly na trhu vozidel revoluční a byly zahrnuty do testovacích programů motorů mnoha výrobců motorů. Bohužel bylo zjištěno, že omezená pevnost ve stříhu těchto polymerů

způsobila, že tyto vícestupňové motorové oleje ztratily viskozitu během nejdelších dob chodu motoru. Z tohoto důvodu nebylo použití těchto olejů zpočátku možné bez omezení.

To znamenalo začátek věku vícestupňových olejů HD na počátku 50. let, které byly v následujících desetiletích průběžně dále rozvíjeny s ohledem na speciální vývoj v technologii motorů. Více se o tom dočtete ve 2. části „Motorové oleje“ v průběhu věků.

Rektol Oil Česká republika. S pozdravem z Prahy Ing. Maxat Temirkhanov, BBA.

Náhrada nefunkčního relé Scintilla.

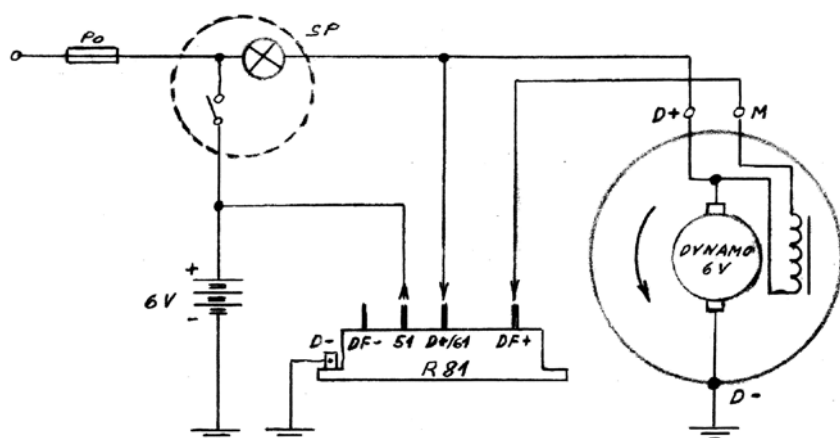
Před časem jsme s Michaelem Strauchem řešili možnost náhrady nefunkčního relé Scintilla. Víme, že pokud originální relé vypoví službu, tak nezbyvá, než ho nahradit moderní elektronikou, jelikož oprava je většinou nemožná. Funkční regulátor napětí (relé) je pro spolehlivou jízdu nezbytný, ať se to zastáncům absolutní originality líbí nebo nelíbí. **Napěťový regulátor R81** pro 6 V dynamo vyhledal Michael na internetu. Relé je vyráběno v ČR a jeho cena byla v době psaní tohoto článku cca 870,- Kč. Na internetu vyhledáte regulátor po zadání tučně psaného názvu.

Výrobce ve stručném popisu udává, že regulátor R81 je určen pro 6 V dynamo s ukostřeným mínus pólem a minimálním počtem pólů 6. Maximální proud 16A, minimální odpor budicího vinutí 2,5 Ω .

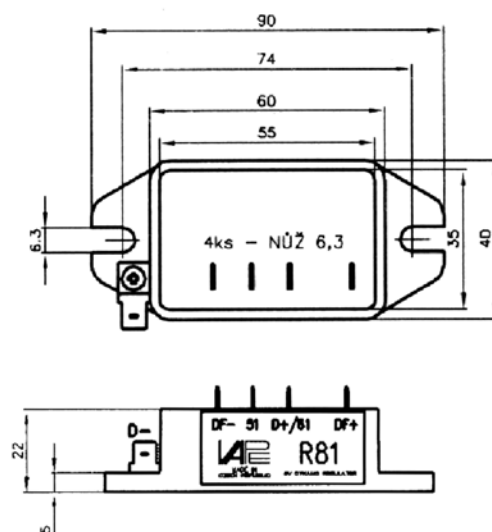
Na schématech jsou nakresleny dva způsoby vnitřního zapojení dynamu. **Dynamo Scintilla, která používáme ve vozech AERO 30 a 50, jsou zapojena podle obr. 1.** Schémata jsou překreslena z originálu, který je rovněž k dispozici na internetu. Směr otáčení kotvy dynamu je zakreslen z pohledu od řidiče. Schémata jsem překreslil z důvodu případných autorských práv, z originálu je použit pouze náčrtek s rozměry regulátoru (obr. 3).

Zatím nemám žádné zkušenosti s použitím tohoto relé. Předpokládám, že Michael Strauch nám poskytne praktické poznatky s použitím tohoto regulátoru.

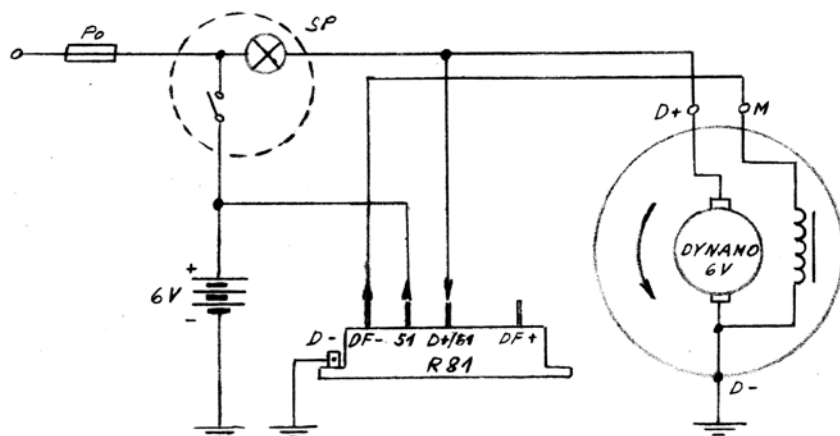
Údaj výrobce, že budicí vinutí má mít minimální odpor 2,5 Ω , nemohu nyní ověřit. Při této hodnotě odporu by proud tekoucí budícím vinutím byl max. cca 2,4 A. Čím větší by byl odpor vinutí, tím menší by protékal proud. To je pouze obecný popis.



Obr. 1



Obr. 3



Obr. 2

Proto při nízkých volnoběžných otáčkách motoru kontrolka někdy problíkává. Vím, že většina aerovkářů toto ví, ale již bylo několik dotazů na to, že po rekonstrukci elektroinstalace kontrolka nesvítí vůbec nebo naopak stále, i když vše ostatní bylo zapojeno správně.

Na zjednodušených schématech zapojení relé je také dobře patrná správná funkce kontrolky dobíjení. Při sepnutí spínače ve spínací skřínce (SP) se rozsvítí kontrolka dobíjení. Motor není nastartován – dynamo se netočí, takže jeho pól D+ je přes vinutí kotvy (rotoru) ukostřen a chová se jako pól D-. Jakmile motor nastartujeme, dynamo generuje napětí, tím je pól D+ plnohodnotný a kontrolka zhasne. Kdybychom kotvu dynamu roztáčeli pomalu, tak by dynamo generovalo napětí pozvolna a pól D+ by se měnil z „D-“ **také pomalu** – kontrolka by postupně zhasínala.

Příběh renovace Aero 50 sport, model 1939

V Aerovkáři č. 2/2022 představil pan Dalibor Konvička svou rozpracovanou „padesátku“. Článkem **Volba barev při renovaci = krok do mlhy?** dal najevo, že to s renovací myslí zcela vážně. Po dvou letech je další aerovka zachráněna a pan kolega nám v několika pokračováních přiblíží radosti i starosti renovátora. Fotky hotové aerovky si prohlédneme na závěr seriálu.

1. Jak jsem k tomu autu přišel

Na stará kolena se vracím ke svému koníčku. Před cca 40 lety jsem pro vážnou poruchu odstavil sportovní¹ třicítku. Pak mě život prostě semlel natolik, že k renovaci a k aerovkaření jsem se dostal až před pár lety. Ale když už jsem k Aerovce po letech znovu trochu více přičichl, docela příjemně to zavonělo. A napadlo mě, že by mohlo být fajn si k té třicítce pořídit taky nějakou padesátku.

Od samého začátku mi bylo jasné, jaká by měla být. Měl by to být otevřený vůz, buďto roadster, nebo sportovní. Také bych jednoznačně stál o některý z těch původních modelů (36/37/38); o pozdějším modelu 1939 jsem ani neuvažoval. Ty počáteční modely otevřených padesátek jsou totiž rozhodně naše nejhezčí předválečná sériová auta vůbec (odpůrci tohoto názoru prominou, tak to prostě vidím).

Ukázalo se ale, že pokud má důležitým kritériem být slušná míra originality toho vozu, rozhodně nebude snadné jej získat. Pozorně jsem sledoval, co se kde šustne, četl inzeráty, rozhazoval sítě. Absolvoval jsem postupně řadu prohlídek, ale vždy mě něco odradilo. Buďto šlo o jasnou repliku, nebo o předělanou limuzínu, nebo o vůz, o kterém papíry prohlašovaly něco jiného, než čím skutečně byl, o auto bez možnosti identifikovat jeho skutečný původ, protože číslo rámu nebylo možno zjistit a párová čísla dílů karoserie nebyla k nalezení...

Jednou jsem na Bazoši při sledování nabídek narazil na nabídku třicítky. Skoro jsem to přeskočil. Fotky ukazovaly něco, co vypadalo vysloveně odpudivě. Tvary toho stvoření napovídaly, že by to možná mohl být otevřený vůz model 1939. Sedadla sice nebyla vidět, ale asi by to mohla být sportovní karoserie. Bylo to celé pomačkané, s poloslepými šilhavými reflektory neznámého původu, s bezzubou maskou chladiče, Brr.



Obrázek: No nekupte to!



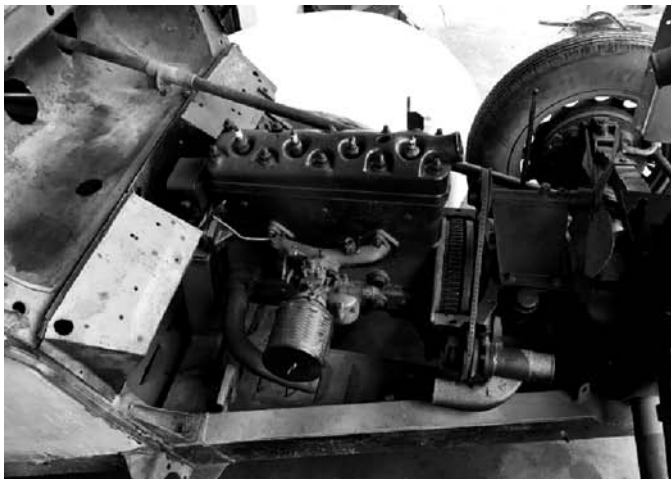
Už jsem se chystal to opustit, když jsem si všiml, že kapoty nemají dvě větrací okénka, jak je tomu u třicítek toho modelu, ale jen jedno dlouhé větrací okno. Tak tady něco nehraje, třicítky to tak přece neměly. Co to tedy vlastně je? Že by padesátka?!



¹ Tak v Aerovce říkali 4-sedadlovému otevřenému vozu s lehkou plátěnou střešou, sklopným čelním oknem a odnímatelnými okny dveří; Angličané pro tento typ karoserie mají označení *tourer*, u nás se ale slovo *túrer* moc neujalo. Často se o takových vozech nesprávně mluví jako o *kabrioletech*. *Kabriolet* je sice také auto se stahovací střešou, ale s pevnou konstrukcí rámu čelního skla, stahovacími a tedy neodnímatelnými okny dveří a s vícevrstvou (polstrovanou) konstrukcí střechy kočárového typu.

Spojil jsem se s prodávajícím, který i nadále tvrdil, že vůz je Aero 30, že byl od roku 1954 v Antverpách, ale že se tam nenašel nikdo, v jehož silách by bylo vůz udržet v provozu, ačkoli pokusy postupem času proběhlo několik. Řekl jsem, že pokusy jsou zřejmé, ale také jsem vysvětlil, že by mě zajímalo, jak vypadá motorový prostor, a jestli na rámu karoserie a třeba i na některých dílech není možno najít nějaká vyražená čísla. Pán byl ochotný a během hodiny ty trosky pečlivě prohlédl, vyhledal všechna možná čísla, nafotil další fotky a poslal mi, co jsem chtěl.

V té chvíli to začalo být zajímavé. Agregátu vévodil padesátkový čtyřválec. Rám 03729, takže sportovní padesátka model 1939. Poctivě jsem pánovi sdělil, že to není Aero 30, ale Aero 50, protože je to čtyřválec a také to potvrzují všechna čísla, co jsem mohl na rámu, masce chladiče, kapotách a dalších dílech vidět. Nijak to s ním nehnulo, tvářil se jako „Když si to chlapče myslíš, vymlouvat ti to nebudu, já vím své“.



Tak a teď babo rad'. Chtěl jsem otevřenou padesátku? Chtěl. Ale model 39? No žádná krasavice. Ale jestli jsem ani po dvou letech neuspěl s vysněnou představou, nebylo by rozumné slevit? Toto je tutově originál. A ty otevřené padesátky model 1939 jsou vlastně docela vzácné. Sportovních bylo vyrobeno jen 21; z toho 6 tak trochu zkušebně v sérii 21 a později 15 vozů v sérii 37. Pak už ale továrna nikdy další otevřené sportovní padesátky ani roadstery nevyrobila. Válka v tom udělala čáru přes rozpočet. Požádal jsem o den na rozmyšlenou. Čím víc jsem o tom uvažoval, tím méně mi model 39 vadil a tím více mě to lákalo. Plácli jsme si.

Příprava na renovaci

Auto jsme ustájili v suché garáži. Udělal jsem zběžnou prohlídku. Pomačkané plechy – to půjde, s tím jsem přece počítal. Trosky obdélníkového tachometru? To je nepříjemné, to jsem nikde nabízet neviděl, to může být problém. Tady to asi budou lamely masky chladiče, no potěš pánbůh. Ta padesátka byla evidentně opakovaně napadána kutily, někteří byli dost radikální a odvázní zároveň, ale zatím se zdá, že snad bez fatálních důsledků.



Agregát vypadá kompletní, to jsem zvědav, jaká budou překvápka, až se tomu podíváme na střeva. Pohled na výfukové potrubí asi nejlépe vystihuje, jaký že to byl můj předchůdce drsňák. Vlnovce, které mají potrubí dodat pružnost, jsou kompletně znehyněny opacérováním a místo původního tlumiče jsou za sebou navařeny dva asi motocyklové tlumiče neznámého původu. Snad se z toho podaří zachránit alespoň tu první část – vidličku.

No a konečně harampádí. K autu jsem dostal nesourodou hromadu věcí, ze kterých většina k Aerovce evidentně nepatří, ale u kterých si zřejmě předchozí majitel myslel, že by se případně při ožívování vozu mohly k něčemu hodit. Moc se tím nezabývám, jsou důležitější věci, kterým se musím věnovat.



Tak jo, jak na to? Na renovaci je třeba se dobře připravit. Vlastně to není žádný tuctový kousek, bylo by škoda renovaci zpackat. Takže začnu jen akcemi, které by se neměly odkládat. Budu potřebovat nový chladič, na ten se stojí fronta a bude to trvat, tak ať to pak na tom nevisí. S generálkou motoru to taky nebude na týden. Ale ostatní musí ještě počkat. Nejdřív se musím chvíli věnovat průzkumu, jak to auto původně vypadalo. To by snad neměl být problém. Najdu nějaké fotky, prohrabu historické materiály, navštívím nějaké současné majitele, pak zkusím poshánět, co mi k tomu chybí. Tak hurá do toho.

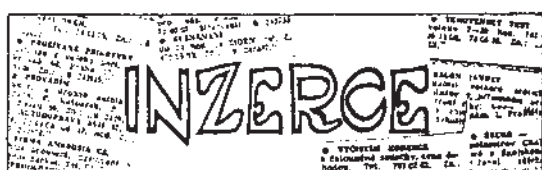
Ukázalo se, že jsem byl přílišný optimista. Prolistoval jsem stará čísla Aerovkáře a nic. Mrknul jsem na www stránky Aero Car Clubu – vůbec nic. Jdu do knížek. Jičínský nic, Gomola tam něco má, ale je to jen fotka auta před renovací a evidentně po nájedu kutilů, toho bych se nechytal. Ani tovární prospekt pro modely 1939 nepomáhá, je jen kreslený a sportovní model A50 v něm stejně není. Poptávám se a nic moc. Když něco kupuji u Zbyňka Šilhána a ptám se, říká: „To možná měl starý Holenda, ale slyšel jsem, že už nežije“. Holenda? Kdo to jen může být?

Tak první kolo průzkumu nedopadlo nejlépe. Vždyť k tomu vůbec nic není! Do čeho jsem se to pustil? Ale vzdát se to už nedá. V knížce Aero od bratří Pavlůsků si konečně všimnu fotky, na které nenápadně, v polozákrytu za Sodomkovým kabrioletem stojí druhé auto, a zdá se, že by to mohlo být ono. Zkousím kontakt na redaktora té knihy, ale z Computer Pressu prý zmizel beze stopy už před několika lety. Daří se mi ale kontakt na Aloise Pavlůska, jednoho z autorů. Je ale skeptický, myslí, že všechny materiály předal vydavatelství. Děkuji za čas, a pokládám sluchátko. Tak zase nic...

Beznaděj ale netrvá věčně. Pár dní na to mi Alois Pavlůsek posílá fotku, kterou přece jen našel na svém PC-čku. Je krásně ostrá a SPZka, která je v knize zneviditelněna, je na fotce jasně vidět. Slovensko, Prievidza. O týden později už jedu za zetěm výše zmíněného Holendy na návštěvu a na rozumy. Dělá si fotky, nasávám informace.

Odjíždím s přesvědčením, že do plechařiny se už rozhodně pustit mohu. Ostatní už budu zvládat cestou.

Dalibor Konvička



Soudobá inzerce



Koupím: Koupím na AERO 30 litinové brzdové čelisti do 2 litinových bubňů. Mohu nabídnout brzdové čelisti do ocelových bubňů, včetně bubňů, popř. zadní lampu – repliku Scintilla. Mobil: 603 316 369 M. Grošup E-mail: martingrosup@yahoo.com

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



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

Prodám: vodní pumpu A 30, A 50 po repasi Mobil: 733 130 457

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

Koupím: starší ročníky Aerovkáře, i jednotlivá čísla, jen originál. Mobil: 733 130 457

Vyměním: katalog ND A 30 česko-německý za jiný. Mobil: 733 130 457



MOTOROVÝ LÍH

v kompresorovém stroji na dálnice

VYŠŠÍ
VÝKON

NIŽŠÍ
SPOTŘEBA

CHLADNĚJŠÍ
MOTOR



Výstava dopravní bezpečnosti 21. - 30. IV. v Praze

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 LXII., číslo 2, r.v. 2022.

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

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

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