



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



Při Jarní rallye 2022 hostilo nádvoří zámku v Zákupích veterány všeho druhu.

č. 3



Vážení aerovkáři,

před 22 lety se před námi otevřelo nové tisíciletí a pokud si vzpomínám, tak největším diskusním tématem byla pře odborníků všeho druhu o tom, jestli 21. století začíná rokem 2000 nebo až rokem 2001. Tehdy jsem se také inspiroval tímto „problémem“ a vzpomínám si, že jsem mu věnoval i jeden z úvodníků. Téměř to tehdy vypadalo, že lidstvo, nebo alespoň Evropa a rivalové bývalé studené války, vstoupili do bezstarostného období. Kolikrát jsme se již v minulosti naivně domnívali, že je něco takového možné. A kolikrát jsme byly vyvedeni z omylu.

Hned z kraje nového tisíciletí si s námi tvrdě zahrála příroda. Že by přehradami zkročená Vltava mohla obrovskou část Prahy zaplavit do výše dvou metrů jako ve středověku, žádný odborník nepřipouštěl. Vodní živel ale nepostihl jen Česko. Konec

první dekády byl poznamenán finanční krizí, což už lze nazvat ekonomickou „pandemií“. Nedlouho poté si „někdo“, asi z dlouhé chvíle, sestřelil nedaleko nás civilní letadlo. Tím to však neskončilo, ale svět se v tu chvíli asi kochal úchvatným západem slunce nad mořem, a tak si ničeho nevšiml. Kovidové pandemie si všimnout musel a ta jen trochu odezněla, máme tu další „nečekanou“ situaci ...

Čtenáři neboj se, už o „krásném“ začátku milénia psát dál nebudu. Určitě by mě někdo usměrnil, že to do Aerovkáře nepatří. Asi by nám musel přistát na garáži s aerovkou dobře mířený granát, abychom si uvědomili, že se nás vše, co se nyní děje, týká.



Dovolím si slovo pandemie použít (asi nevhodně) pro ještě jednu epidemii, která nás pravděpodobně nikdy neopustí. Je to nekonečné množství smrtelných motoristických nehod. Počítejte se mnou. V Česku žije cca 10 milionů obyvatel. V důsledku dopravních nehod u nás zahyne ročně cca 400 lidí. Na celé zemi žije v současnosti cca 7,5 miliard lidí. Pokud bychom průměr úmrtí v ČR použili pro celosvětový průměr, tak by ročně přišlo o život 300.000 lidí. Jenomže celosvětová statistika smrtelných nehod podle WHO (Světová zdravotnická organizace) hovoří o ročním průměru 1,35 milionu obětí! To znamená, že denně zemře v důsledku dopravních nehod 3.700 lidí!

A kdy tahle stinná stránka motorismu začala? Historické zprávy nejsou jednotné, a tak se pokusím vybrat ty nejstarší dostupné informace. Tady konečně přišel ke slovu internet, protože jsem nenašel žádné jiné instituce, které by se zabývaly touto smutnou historií.

Píše se rok 1869. Paní Mary Ward, irská vědkyně, řídila svůj automobil, postavený jejími bratrance. V zatáčce z vozu vypadla tak nešťastně, že jí vůz přejel krk a ona na místě zemřela (Obr. 1). Její vůz byl ale poháněn parním strojem. Byl to již automobil, když ten první přičítáme Karlu Benzovi až v roce 1885?



Obr. 1 – Havarovaný vůz paní Mary Ward



Obr. 2 – Dobové foto autohavárie

V roce 1896 byl obětí autonehody první chodec, a to ve Velké Británii. Pod koly automobilu zemřela paní Bridget Driscoll. Bez rozhlédnutí vstoupila před vůz řízený panem Arthurem Edsallem. Automobil jel rychlostí 6,3 km/hod. Koroner prý tehdy prohlásil, že doufá, že se nic podobného již nikdy nestane. Co by asi řekl současným nehodám.

Údajně první smrtelná nehoda řidiče se stala v r. 1898. Pan Henry Lindfield jel z Brightonu do Londýna a při jízdě z kopce vůz narazil do plotu a poté do stromu. Pan Lindfield zemřel příští den po nutné amputaci nohy.

1. května r. 1900 se stala zřejmě první smrtelná autonehoda v našich zemích. V Hukvaldech při zkušební jízdě automobilu Prásidek řídil vůz jeho konstruktér Leopold Sviták. Při sjezdu z kopce se vůz převrátil a na místě zemřel jeho kolega Jan Kuchař. Panu Svitákovi byla amputována noha a těžce zraněn byl další spolujezdec.

Dnešní ponurý úvodník je u konce a doufejme, že nám příští doba dopřeje nějaká optimistická témata.

– 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 !!!



Dne 21. dubna 2022 zemřel v nedožitých 76 letech

pan Miroslav Ferkl

naděšený aerovkář a náš kamarád.

V našich vzpomínkách na dálkové cesty Evropou zůstane Slávek pohodovým člověkem, kterého nikdy nic nerozhodilo.

Věnujme Slávě tichou vzpomínku.

Za ACC Praha Josef Křourek



Vzpomínka na našeho tatku.



Miroslav Ferkl – Slávek, aerovkář, kterého celý život Aerovky doprovázely. Nejen ty reálné, ale i různé miniatury a vlastně cokoli s jejich motivy, které jsme mu pravidelně dávali k narozeninám a vždy mu vykouzlily úsměv na tváři.

Jeho táta vlastnil Aero 1000 (litra) a tam vše zřejmě začalo. Rád vzpomínám na historku, kdy se Slávek rozhodoval, zda si pořídit Velorex 350, nebo Aero 30 kabriolet. V roce 1974 pořídil Velorex 350, protože stál 3 000 Kčs zatímco Aero 3 500 Kčs. Koncem června 1997 jsme si konečně jeli pro Aero 30 polokabriolet a nečekaně jsme tak zachránili Aerovku před velkou povodní při soutoku Moravy s Bečvou. Najednou se nám díky ní otevřel nový svět a to v podobě vyjížděk po různých soutěžích po republice, kde jsme začali získávat různá umístění. Aerovka nám otevřela dveře i na setkání vozů značky Aero v zahraničí. (Holandsko, Rakousko...)

V roce 1998 získal Slávek rozebrané Aero 30 S (byla uvedena do provozu v Praze na Letné k 80. výročí firmy Aero) a tak začala nová kapitola jízd bez předního skla a střechy za jakéhokoliv počasí. Ten se s ní najezdil! Poznalo se to na jejím i jeho zevnějšku. Slávek soutěžení a jízdu v otevřeném autě bez střechy miloval a hlavně poznávání nových lidí, kteří se velmi rychle stali i jeho přáteli.

Do sbírky přibyla i Aerovka, kterou jsme náhodou objevili na Karlštejně jako vrak. Jaké bylo při objevení překvapení, že Aero 30 stále pokračuje okny až do zadní části a jedná se o užitkový vůz kombi vyrobený v malé sérii. Po zdařilé renovaci byla společně s dalšími i na mé svatbě.

Slávek se vždy těšil na víkendové setkání veteránů, na kamarády a závod samotný, kdy se v něm probudil soutěživý duch. Obdivoval jsem, s jakou jistotou řídí, jak se orientuje v itinerářích a jak zná z paměti snad všechny cesty po ČR.

Slávek se stal pro mě a mé blízké ideálem pohody a klidu. Řídil se pravidly, která nebyla nikdy vyslovena, ale byla zřejmá. Vzájemně si s kamarády dělali ze sebe legraci, smáli se, bavili se a hlavně nikdy sám sebe nebrali vážně...

Slávek se jako správný aerovkář cítil v Aerovce stále mladý.

Mirek Ferkl jun.



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

Návrhy karoserií vozů AERO ing. Voříška

Na výkresech je návrh továrního kabrioletu pana Voříška z 18. září 1935. Výkresy i skutečně vyrobený vůz jsou dokladem toho, že továrna AERO několik pravých kabrioletů vyrobila. Provedením se tyto kabriolety liší od výrobků karosárny Sodomka. V sé-

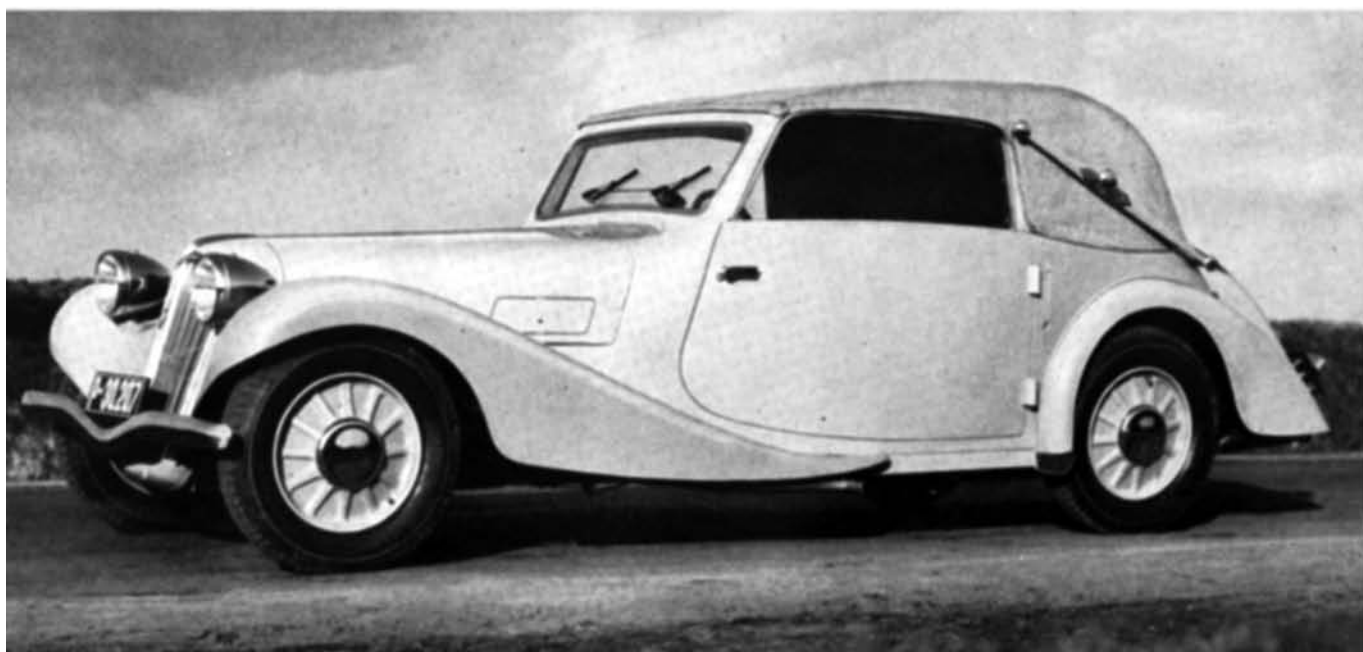
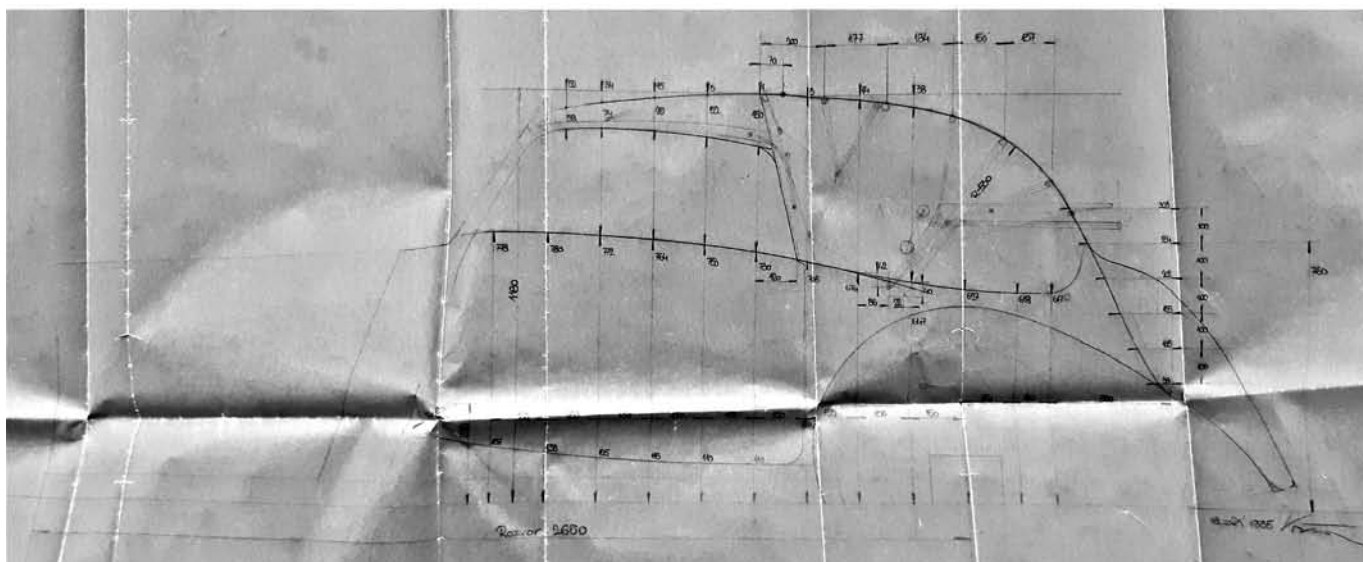
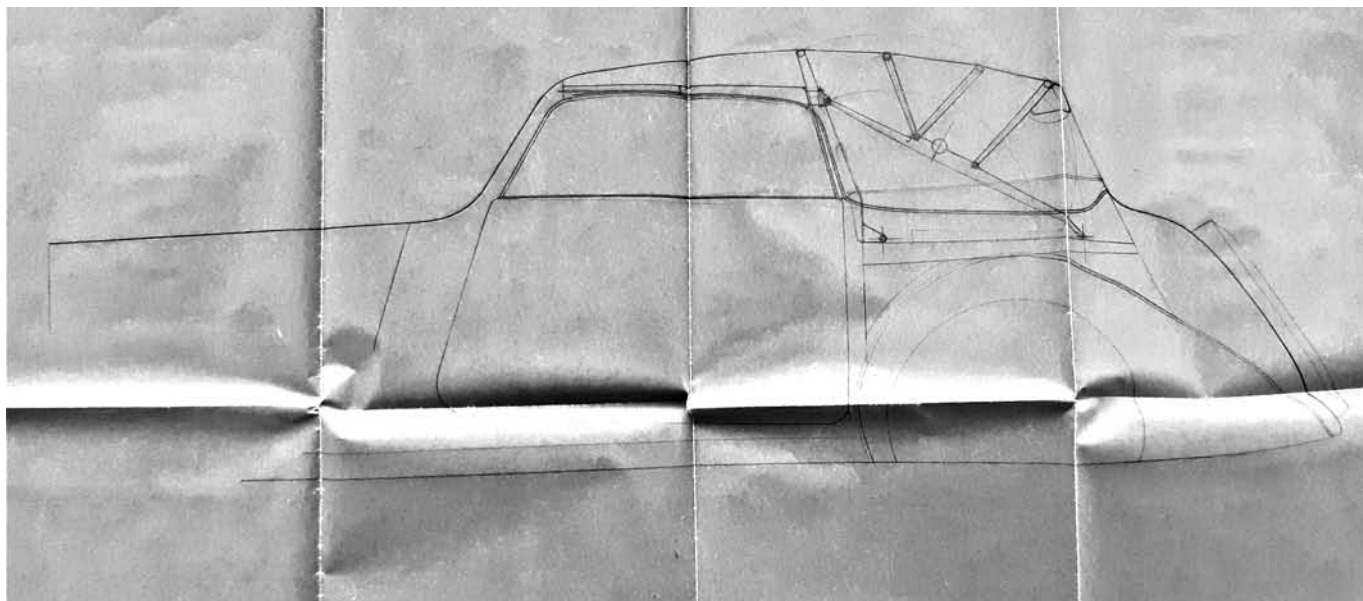


1895.
1-válec, 150 × 150 mm, výkon 5 ks.

riové výrobě produkovala továrna pouze tzv. nepravé kabriolety, i když byly obchodně nabízeny jako kabriolety. Hlavním rozpoznávacím znakem sériových kabrioletů jsou pevné rámy oken dveří.

Výkresy a foto Aera 30 kabriolet nám poslal Jan Wagner.

– JK –



AERO-SPEXOR AFRIKOU

Několik postřehů z putování AERO-SPEXORu

– 6. část –

Pokračování reportáže F.A. Elstnera pro *Pražský ilustrovaný zpravodaj*. Text této části není zkrácen.

* * *

Projíždíme branou východní Sahary a před očima se vlní písečná rovina Messauda. Bílý vůz se plouží přesypem, pak vyrazí ruka ze dvířek a dává nám znamení! Pozdě!

Vletěli do zaváté díry. Takový náraz vám načechrá kosti! Vůz lítá jako při havarii!

Povolují spojku a opatrně zpomalují. Pak objíždím nebezpečné místo dalekou oklikou.

Petríček, stepní vlk, neví, co se stalo bílým. Vidí jenom nás, modré, že objíždíme přesyp.

Zbrunátní:

„Taky šofěři! Che - - -! Šlápněte, Suda, na plyn! To se vezme příkladným tempem, do toho! Co to jde! A chyťte ten volant nahoře, proboha, nedrážděte mne!“

Suda se přikrčí a pod vozem pssssss, pssss – Syčí písek!

I Carraciola by zapomněl dýchat!

„Rychleji, tempo, člověče ...!“

„Sedneme si, nevydržíme ...!“

„Nic se neboj, já jsem tady!“ zuří Petříček. „Do toho, víc - - -!“

Bum!!! Prásk!!!

Aerovička pláče, narazí vpředu i vzadu, Petříček skočí, vyrve Sudovi volant a rovná divokou situaci.

„Od rána vám říkám, Sudo, že neumíte řídit! Ještě, že jsem chytil volant!!!“

Václav Suda se tiše směje.

„Čemu se smějete, co je na tom k smíchu???“

Suda si ohmatal naraženou hlavu a pak povídá:

„K smíchu je, že jste ten volant chytil d o l e ...“



Ilustrační foto z dobového tisku

PRAZDROJ V POUŠTI.

Na společné poradě Aerospexoru před odjezdem v Praze, sdělil nám lékárník Doubek, Plzeňák puncovaný s dalekým rodokmenem, že se stalo něco neobyčejného. Plzeňský Prazdroj se rozhodl, že pošle do všech míst, kudy pojedeme, bedny s plzeňským pivem! Pan inženýr Petříček tehdy zřetelně slzel.

„To je přece, co?“ povídá Lobosickému.

„To není, ne že to je,“ ukonejšil ho pan Lobosický. „Protože my z Prahy, já i Elstnerovi, pivo vůbec nepijeme. My jsme skoro abstinenti. Kozímu mléku dám vždycky přednost!“

Je to jistě pod čest pravého Plzeňáka, má-li se pustit na cestu do Afriky s takovými vyvrheli.

Křivdili nám. Jestliže si nepotrpím na pivo, rád se napiji vína a ti druzí se mnou. Není to náruživost, pouhý protest, aby mne lidé nepokládali za prohibičníka.

Ostatně, naši přátelé na africkém břehu, pokud jsme je na recepcích uctívali pivem, lili si je do úzkých sklínek a říkali, že to má z pravého šampaňského jen pěnu. To že jejich šumivá vína jsou přece jenom lepší.

Tak se stalo, že se ani Aerospexoru nepodařilo jižní Evropu s přilehlou Afrikou odnaučit pít vína, které je ve Francii po pěti francích a jakožto italské Cinzano Asti Spumante stojí celkem pár lir. Zato půllitříček piva je tam za patnáct korun a pijí je výstřední slečny z menších kelímků brčkem.

Škoda, že se v našich vlastech severských nedaří révě, nýbrž jen ječmenu a chmelu! Clo, které se platilo z jednotlivých beden Prazdroje, bylo tak vysoké, že za to byla cisterna šampaňe!

Při tom připomínám ke cti Plzeňákům, že ty drahocenné zásilky dali na pospas zahraničním autoklubům, sotva si vzali jednu, dvě lahvičky na památku.



Ilustrační foto z dobového tisku

Už jsme se několik dní nenapili chladné vody! V lybické poušti jsou vody slané, které snesou jen domorodci. Volných studní jsme se báli, třebaže jsme byli imunisováni proti tyfu. Pili jsme tedy jen jednou denně, jestliže se nám podařilo stihnout včas do oasy.

Na rychloměru vyskakuje třetí stovka. Jedeme značnou rychlostí, po tvrdé písčité kůře. Nevím, kolikátou hodinu.

Zde se neříká: „Kolik je hodin?“ ale „Kde jsme?“

Vůdci Doubkovi je svěřena zlá úloha, aby hospodařil se silami svých společníků. Partneři v druhých vozech se střídají. Stále se srážíme, protože odmítám vystřídání. Vzal jsem si do hlavy, že těch 14.000 km si ujeďu sám. Člověk je totiž neřád. Vydrží víc, než si myslí.

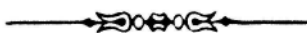
Když už tedy Doubek neví, jak by se pojistil, zastaví, vyleze z vozu a opře se o kapotu.

„Co je vám, pane lékárníku?“

„Omdlévám! Je toho víc, než tělo žádá! Docela zničen! Rozbalte šunku, bude se jíst!“

Někde se na lesklém dnu solného jezírka krájíme tlusté podešve z deseti šunek, které jsme dostali v Plzni. Deset vybraných kusů, trojnásobně uzených. Žena hrabe v náradí.

Text psaný kurzivou je citací z dobové reportáže. Upravený text – JK –, dobový materiál MUDr. Jan Wacław



Z historie ropovodů

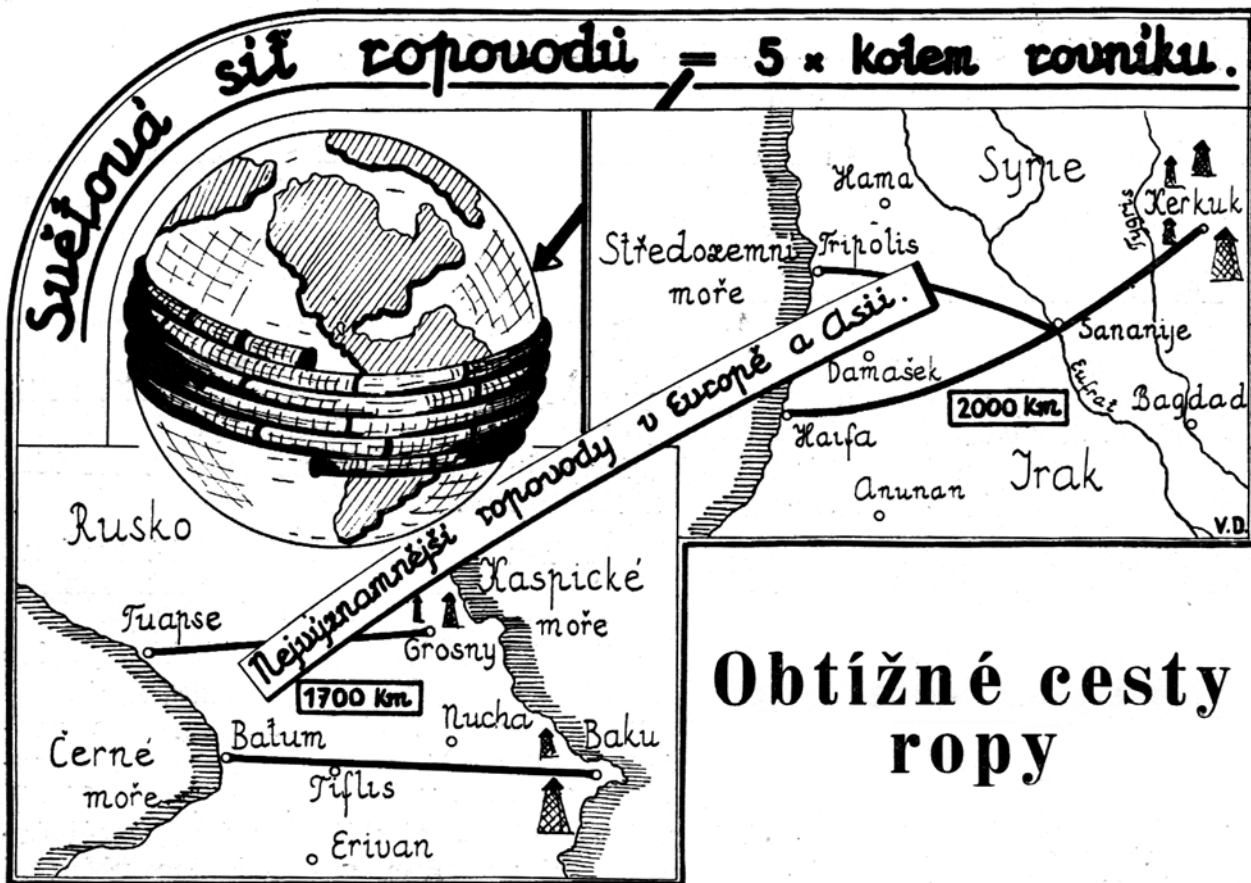
V období po 24. únoru 2022 dochází v otázce zásobování Evropy (mimo evropskou část Ruské federace) fosilními palivy ze zdrojů v RF ke zvýšení zájmu veřejnosti o historii těžby ropy právě v této oblasti. Tento příspěvek je výběrem z dobového tisku z roku 1940.

Od okamžiku, kdy ropa a výrobky z ní nabyly technického a hospodářského významu, počala být aktuální otázka její dopravy, která musela být co možná laciná a rychlá. I když šlo o značná množství a velké vzdálenosti, ukázaly se být nejlepším způsobem dopravy dálkové ropovody, vybavené potřebnými čerpadlovými zařízeními a nádržemi.

Představu o světové těžbě ropy v tisících tun (1 tuna = přibližně 7 barelů) v roce 1939 udává tato tabulka:

USA	180 000	Holandská vých. Indie	8 800	Kolumbie	3 400
SSSR	31 000	Rumunsko	6 700	Trinidad	2 520
Venezuela	29 000	Mexiko	5 400	Ostatní země	13 180
Iran	11 000	Irak	4 700		
				CELKEM	290 400

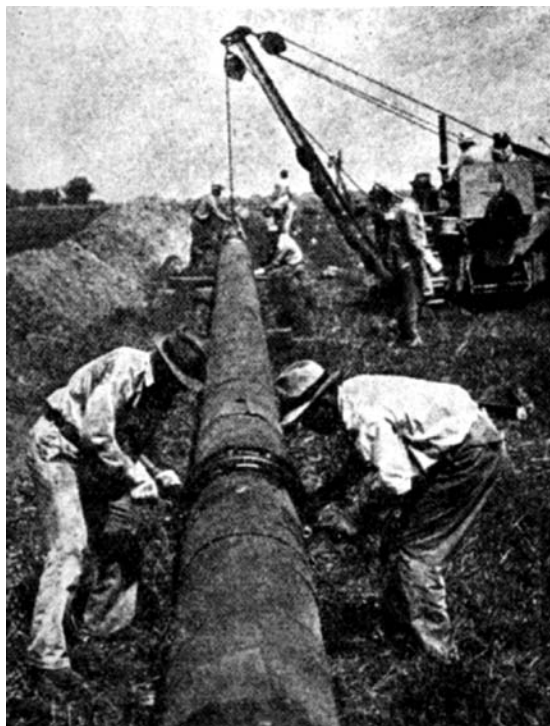




Obtížné cesty ropy

První ropovod, dlouhý 7 km, byl zřízen roku 1862 v Pennsylvanii. Nyní mají tzv. pipelines v USA délku celkem asi 200.000 km a dopraví cca 150 milionů m³ ropy ročně.

Rozsáhlé dálkové ropovody byly poměrně brzo postaveny i v Rusku: Jednoduché staré vedení Baku – Batumi, dlouhé 885 km se 17 čerpacími mezistanicemi, bylo otevřeno už v roce 1908 - k tomu bylo postaveno v roce 1930 druhé téměř rovnoběžné vedení s 13 čerpacími mezistanicemi, ale s větší výkonností. Dalším pokrokem bylo jednoduché vedení Machač-Kala - Voroněž, dlouhé 1368 km s 28 čerpacími mezistanicemi, dokončené v roce 1938.



Svařování trub a izolace spojů

Poznámka: Jediný nezamrzající přístav Ruska na Kaspickém moři se původně jmenoval Petrovskoje. Název Machač-Kala (Machačův hrad) nese od roku 1921 podle revolucionáře Dachadajeva, přezdívkou „Machač“. Stalo se pak hlavním městem autonomní Dagestanské republiky. Voroněž je ruské město, ležící severovýchodně od ukrajinského Charkova. Na mapce v obrázku je zakreslen další ropovod Groznyj - Tuapse. Starší ropovod Groznyj - Machač-Kala, dlouhý 160 km, není na mapce uveden, stejně jako další nové dálkové ropovody Machač-Kala - Groznyj - Armavir - Trudovaja (1 056 km) a vedení od kavkazských zdrojů do průmyslové oblasti Uralu. Návrhy dalších hlavních ropovodů na území býv. SSSR podle záměrů prvních dvou „pětiletků“ (1928 – 1938) se nepodařilo v plné míře realizovat – cíle bylo dosaženo až v roce 1940.

Blízký východ (tzv. „irácký ropovod“ – viz mapka): délka 1740 km, 15 čerpacích mezistanic.

Rumunsko: V roce 1914 byl dán do provozu ropovod Ploesti - Konstanca dlouhý 320 km s 6 čerpacími mezistanicemi.

Připravil Karel Jičínský

„JAK JSEM STAVĚL POTRUBÍ“ (chvilka vzpomínání)

Po ukončení studií na fakultě inženýrského stavitelství ČVUT (směr hydrotechnika) jsem si dobrovolně zvolil umístěnkou k n.p. Vodní stavby na stavbu přehrady Jirkov na horním toku Bíliny. Krušné hory jsem měl rád. Po nějakém čase mě direktce nasadila na místo stavbyvedoucího akce „Potrubí přívodu chladicí vody“, potrubí hydraulické přepravy strusky do sedimentační nádrže a přívod užitkové vody, což

byly pomocné objekty Armabetonem právě budované tepelné elektrárny „Pruněrov“ u Kadaně. Hlavní zdroj vody byl tzv. „Podkrušnohorský privaděč“ – umělé betonové koryto, napájené výtlakem z Ohře u Rašovic. Slouží dodnes hlavně průmyslu v dolním Podkrušnohoří (podrobněji viz Wikipedia).

Moje první stavba vlastně začala přípravnou etapou, během které jsem musel vyhotovit harmonogram a nároky na nasazení mechanismů atd. Vlastní činnost v terénu začala převzetím staveniště, tj. kolíku s hřebíkem na louce se souřadnicemi a niveletou (vedle už ležela první hromada různých trub). Následovala stavba boudy (kancelík, sklad a cimra pro manšaft) a vyměření tras a malých objektů podle projektu. První dvě potrubí velkých průměrů 500 a 600 mm byla z ocelových trub. Pro jejich svařování, izolaci svárů a pokládku jsem měl k dispozici buldozer „Stalinec“, opatřený bytelným jeřábkem podle zlepšovacího návrhu mechaniků z dílen v Jirkově (podobnost s mechanismem na obrázku v mém příspěvku je čistě náhodná). Moji partě (ve špičce 15-20 pracovníků) tudíž práce odsejpala, zkrátily se termíny a byly prémie. Po kolaudaci jsem se přesunul na jinou akci.

Karel Jičínský

Otázky a odpovědi z dobových předpisů silničního provozu

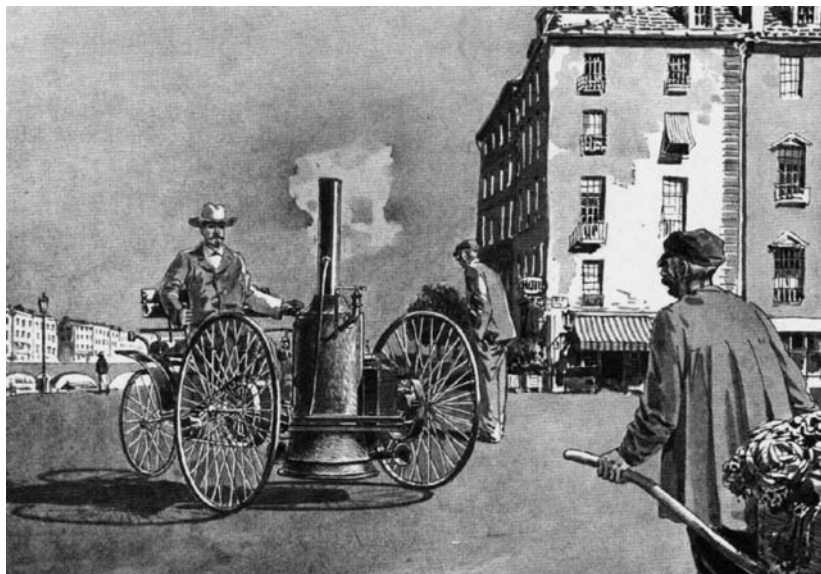
– 4. část –

Dobový materiál zaslal pan Vladimír Němeček.

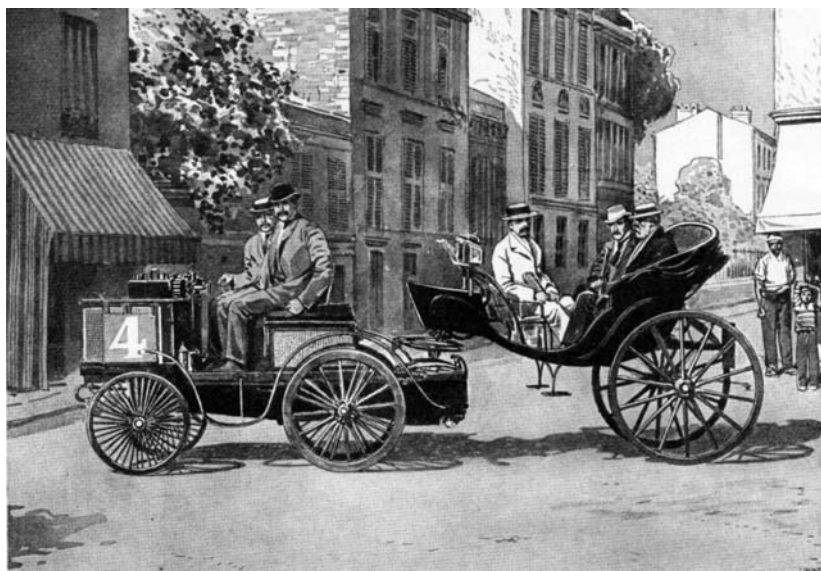
36. Z jakých součástí sestává motor?
Z částí pohyblivých, z částí nepohyblivých a z příslušenství.
37. Které jsou části nepohyblivé?
Válec ze šedé litiny, karter či kliková skříň z hliníku neb elektronu.
38. Které součásti patří k mechanismu klikovému?
Píst s pístními či těsnicími kroužky, pístním čepem, ojnice, kliková či zalomená hřídel.
39. Jaké rozvodové mechanismy známe?
Ventilové a šoupátkové. Oboje jen u motorů čtyřtákních.
40. Jak je uspořádán rozvod u motoru šoupátkového?
U šoupátkového motoru systém Knight, jest rotvod se dvěma šoupátky s otvory pro ssání a výfuk.
41. Z čeho sestává ventil?
Z talířku, stvolu či tyčinky, z pružinky, s podložkou a nárazníčkem, na který působí váčková hřídel.
42. Co patří k příslušenství motoru?
Karburátor či splynovač, zapalování, chlazení, mazání.
43. Z čeho se skládá karburátor?
Z komory plovákové, plováku, jehly zav., komory rozprašovací, z trysky a škrtící klapky.
44. K čemu slouží karburátor?
K přípravě výbušné směsi.
45. Z čeho sestává výbušná směs?
Z jemně rozprášeného benzínu, smíseného se vzduchem 1:15, t. j. na 1 díl benzínu 15 dílů vzduchu.
46. Jaké látky možno používat k pohonu výbušných motorů?
Benzín, směs benzínu a lehu, petrolej atd.
47. Z čeho se vyrábí benzin?
Z nafty, černé to olejovité hmoty, která se vyskytuje v zemi, pomocí destilace.
48. Jak se vyrábí benzol?
Z kamenného uhlí.
49. Kdy se objeví střílení do karburátoru?
Když je směs příliš chudá na benzin, neb je-li ssací ventil špatně zabroušen, nebo zůstane-li ventil viset, nebo když je na stěnách válce usazeno mnoho karbonu.

DION – BOUTON

Francie 1883



strýci, jenž byl předsedou společnosti civilních inženýrů), vzorně provedeným miniaturním parním strojem. Vyptá se na adresu výrobce a za několik hodin stojí v Clignancourtu před drobným mužem *George Boutonem*, který se svým švakrem Trépardoux vyrábí tyto strojky. Bouton se narodil v Paříži jako syn malíře a učitelky hudby, vyučil se zámečnictví a mechanice, pracoval v Havru a vrací se r. 1869 do Paříže, kde pracuje v různých dílnách, aby konečně se švakrem založil dílnu. Sem vpadá tedy mladý aristokrat, jenž nabídne společníkům vyšší výdělek, budou-li s ním vyrábět *opravdové* parní vozy. Je to v automobilismu doba, kdy Amédée Bollée otec unaven zanechává svých parních vozů, kdy Lenoir vidí naposledy svůj motor použitý v dopravě – na člunu, kdy vládne pára a pomalu teprve proniká Ottův motor. Zatím firma „Trépardoux & Cie“ se přeměnila na „de Dion, Bouton a Trépardoux“ a zařídila se v rue Pergolèse v sešlém domě s chudou zahrádkou, která uvidí první zkoušky stroje, jenž se narodí r. 1883. Je to čtyřkolka na bicyklových kolech s parním strojem, jenž nahání kola řemenem. Následujícího roku proměňují v parní vozidlo dvousedadlový tricýkl Rudge, dávše na místo zadního sedadla generátor a stroj, který vážil 50 kg, vyvinoval 1 ks a budil naději, že dosáhne rychlosti 30 km v hodině. Stroj budí pozornost, i vážná „La Nature“ o něm přináší článek.



Parní traktor Dion-Bouton v závodě Paříž-Rouen 1894.

zdokonalený stroj, jenž docílil rychlosti 20 km za 30 minut.

De Dion však už v tu dobu se zajímá také o benzinový motor, proti němuž je zaujat společným Trépardoux. Firma hledá své určení: bude stavět parní traktory k dopravě těžkých nákladů, má zdokonalovat své parní tříkolky, nebo bude vyrábět kotle pro námořnictvo? Dion dává tedy svůj benzinový motor provést „mimo dům“ u pařížského mechanika Delalanda. R. 1889 vystavuje firma na pařížské výstavě, dostává za parní vozidlo stříbrnou medaili i zakázky na ně. Ale de Dion je vystavenými benzinovými vozy utvrzen v přesvědčení, že nutno nastoupiti *novou cestu*. Téhož ještě roku dostává patent na výbušný motor

Hrabě a zámečník vytvořili naprosto různými vlastnostmi osobními, ale společnou vůlí dílo, které znamená ve francouzském i světovém automobilismu více než znamenitou továrnu. Albert de Dion (* 9. března 1856 na zámku Manbreuil u Carquefou u Nantes), byl ve svém mládí „veselý Pařížan“. Nádherný, bohatý šlechtic, šermíř, duelant, hráč, ale bystrý intelekt a loyální povaha.

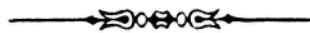
Sháněje prosincového dne r. 1881 kotillony (*pozn. red.: drobné dárky*) k plesu u některého svého aristokratického přítele, je v hračkářském krámkě upoután jako milovník mechaniky (kteroužto náklonnost má snad v krvi po svém

Firma se stěhuje do Puteaux, které proslaví a zveliči. Ovšem jí hrozí jiná pohroma. Aristokratická rodina Dionova je uražena jeho nedůstojnou sociální situací, „dětinskou zálibou v mechanických vozech“, jeho „rozhazováním rodinného jmění“ a navrhuje soudní „ochranná opatření“. Ale de Dion pokračuje a otec se později s ním smíruje, ba podporuje ho na této dráze. R. 1885 a 1886 vycházejí z dílny opravdové vozy, jež předcházejí vlastní patenty. Zároveň se firma ohlíží po něčem, co by skýtalo naději na lepší obchody, nabízí francouzskému vojenskému námořnictvu parní kotel, ale ztroskotá se na byrokratické omezenosti vojenských úřadů. Dion staví v té době člun Eclair, po němž následuje Meteor, který svou rychlostí i vlnami, které zdvihal, způsobuje tolik svízeli od úřadů, že jej firma odstrojila a parního stroje užívala v dílně. Zatím jejich parní tříkolka vyhrává závod, který vypsala r. 1887 list Le Vélocipède v Paříži. Byla ostatně jediným startujícím. Následujícího roku úspěch opakovat lehčí a

chlazený vodou, má i zajímavé myšlenky o víceválcovém motoru, vynalézá rotační motor s 12 válci ve hvězdici a druhý 4válcový, předstihuje tak daleko dobu, v níž rotační motor (v podobě motoru Gnôme) nalezne vstup do letectví. Dále vynalézá v té době tricykl s dvouválcovým motorem dvoutaktním a přímým náhonem zadního kola a se zapalováním buď elektrickým nebo rozžhavenou trubkou. Ve všech těchto snahách má v Butonovi stejnou podporu, jako v Trépardouxovi odpůrce, což povede v r. 1894 k rozchodu s tímto společníkem, který umíněně tvrdí, že „pracovat ve výbušných motorech znamená pracovat proti páře a tudíž proti sobě samým“. Zatím r. 1891 je de Dion zvolen do poslanecké sněmovny rekordním počtem hlasů.

Dion a Bouton jsou sami. Vynalézají nový systém převodu síly kardanem a mají i úspěchy sportovní, neboť jejich parní traktor se zavěšenou kočárovou karoserií vítězí v prvním závodě mechanicky hnaných vozů, který r. 1894 pořádá na podnět Pierra Giffarda Petit Journal z Paříže do Rouenu 126 km, které Dion-Bouton projíždí první za 5 hodin 40 minut. Cena ovšem zůstala benzinovému vozu Peugeot, protože Dionův vůz neodpovídal pojmu automobilového vozu podle propisic.

O podílu, který měli pánové de Dion a Bouton na vývoji benzinového vozu bude promluveno v kapitole Benzinové vozy.



85. výročí I. ročníku (a také posledního) soutěže Malou dohodou.

Jak asi všichni čtenáři vědí, měla se letos konat vzpomínková akce pro připomenutí soutěže Malou dohodou. Trasa byla naplánovaná téměř v historických stopách soutěže. Tehdy vedla trasa přes Podkarpatskou Rus, což bylo československé území. Tato část ČSR byla po 2. světové válce zabrána Sovětským svazem a stala se součástí Ukrajiny. Války asi není nikdy dost, a tak současná válka na Ukrajině všechny plány zhatila. Jízda přes Ukrajinu by byla za této situace nereálná a velmi nebezpečná.



Před deseti lety k 75. výročí soutěže jste si mohli přečíst v Aerovkáři reportáž převzatou z časopisu Aero Car Club Revue i s výsledky akce. Řekněme si dnes něco o tom, co to Malá dohoda byla a proč tak byla nazvána i soutěž.

Malá dohoda byl politicko-vojenský pakt, který iniciovala po 1. světové válce Francie. Spojenectví Československa, Rumunska a Jugoslávie bylo uzavřeno již v roce 1921. Československo v čele s ministrem zahraničí Edvardem Benešem bylo jakousi vůdčí silou spojenectví. Průmyslově vyspělé Československo dodávalo oběma společníkům zbraně. Z dobových materiálů ale vyplývá, že právě ekonomická zdatnost ČSR budila u obou převážně zemědělských společníků nedůvěru. Hospodářské dohody mezi třemi společníky se dají charakterizovat slovem „vlažné“.

Hlavní myšlenkou Malé dohody a Francie byla stabilizace poměrů střední a jihovýchodní Evropy po 1. světové válce. Velmi znepokojivě působilo v té době Maďarsko, které po rozpadu Rakousko-uherské monarchie přišlo o rozsáhlá území. Maďarsko bylo dokonce podezíráno ze snahy obnovit monarchii a upevnit si moc. Je také nutné si uvědomit, že na území států Malé dohody žila velmi početná maďarská menšina. Postupem času bylo také jasné, že spojenectví tří států musí čelit vlivu Německa a Sovětského svazu. Rychlý nástup nacismu v Německu a fašismu v Itálii donutil státy Malé dohody podepsat určité dohody např. s Tureckem a Československo dokonce uzavřelo se Sovětským svazem v r. 1935 spojeneckou smlouvu.

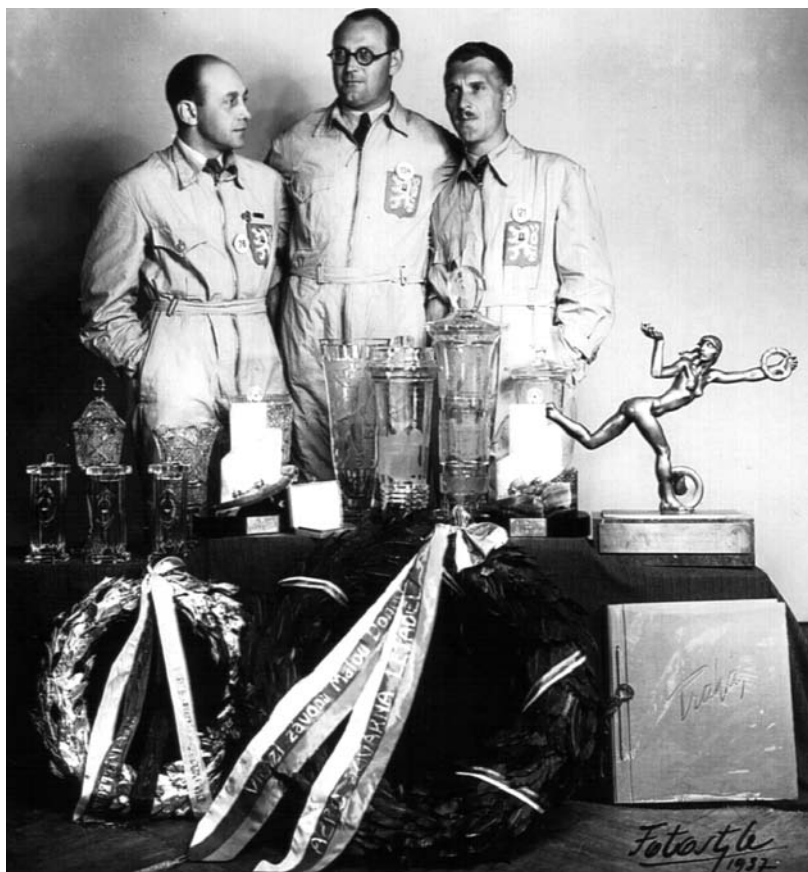
Myslím, že dále by bylo zbytečné situaci příliš rozebírat. Stručně řečeno, Francie se již začala „starat o sebe“ a Jugoslávie a

později i Rumunsko se přikláněly (zatím) hospodářsky k Německu. Všechny tři státy sice ještě podepsaly smlouvu s Francií, ale vše šlo k rozpadu Malé dohody.

A jaký smysl měla soutěž Malou dohodou? S myšlenkou soutěže přišel Autoklub Republiky Československé. To je celkem logické, protože Československo se ještě duševně bránilo nacionalismu. Pomocí sportovního podniku to byl jistě politický pokus, i když dost naivní, prezentovat Malou dohodu jako pevný svazek. Proč by také pořadatel do názvu soutěže vnesl název svazku? A proč by Edvard Beneš, v té době již prezident republiky, převzal nad soutěží patronát? O politickém smyslu soutěže nebyly pochybnosti ani v době jejího konání.

Zbývá dodat, že se soutěž vydařila, ale její vliv na mezinárodní situaci a postupný odklon partnerů od společné dohody byl nulový. S konečnou platností se Malá dohoda rozpadla v lednu 1939 po vypovězení smlouvy Rumunskem i Jugoslávií.

Na vzácné fotografii je vítězný tým Aero Car Clubu ve třídě automobilů – Otakar Nimsahaus, Rudolf Sochor a Stanislav Kafuněk. 5. místo obsadil tým ACC – Antonín Hurt, Fany Kronbauerová a Jiří Pohl.



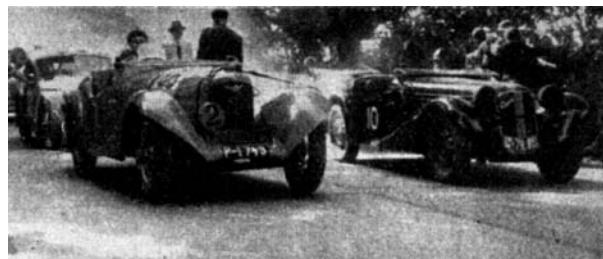
Z dostupných materiálů poskládal – JK –,
foto poskytl Petr Klusák

Československý okruh 1937.

Řekl bych, že nejkrásnější na tomto okruhu bylo počasí. Ale to bych byl nespravedlivý k závodníkům, kteří dali ze sebe, co mohli nejvíce. Pořadatelé měli nejlepší snahu.

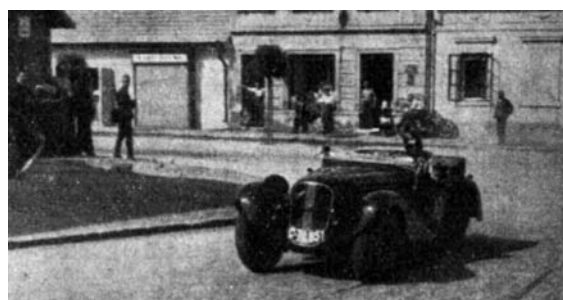
Velká poptávka po patnicích – zejména v dámském světě. Jinak jsme si představovali účast dobrých závodníků poněkud větší, mám na mysli zejména automobily.

Kubiček má již svůj standard, ať říkáme jeho vozu Bugatka nebo Fordka, ba chceme-li být dokonce tak nediskrétní, jako jeden deník, a prozradit na něj, že jeho stroj je z nákladního vozu. Pohlové nebývají vždy na tomže závodu, ale jejich Bugatka i MG mají vždy do rychlosti co mluvit. Nás zajímá, co Aerovkáře, Vojtěchovský. Je to jezdec, který začal tak říkajíc na stará kolena, ale nezaspal. Jeho styl je od závodu k závodu lepší a jeho jistota a klid jsou „těm mladým“ velmi příkladnou předlohou. Toť se ví, že jeho vůz – podotýkám – soukromý vůz a stále týž vůz – se s ním dělí o zásluhu na polovic. Vojtěchovského padesátka byla na tomto okruhu nejrychlejší vůz do dvou litrů, byla rychlejší, než druhý v kategorii přes dva litry. A do Kubička chybělo Vojtěchovskému jen 25 vteřin! I tak byl nejrychlejším vozem čs. výroby.



Dobře se umístil v seniorech do 1100 ccm Kubín a v juniorech téže kubatury Budský. Hampl přišel do styku s patníky – škoda.

Sensací nebylo, jen dosti nehod. Je vidět, že beton a asfalt nebo dlažba mají také své nevýhody – svádějí k přepínání. P.



1. Start. Vojtěchovský Aero 50 a Navrátil Imperia.

2. Vojtěchovský.

3. Kubín Aero 30.

4. Hampl Aero 30.

5. Hamplova havárie.

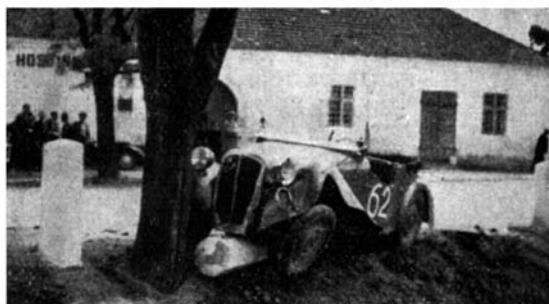


Foto:
Neckář, Praha II.,
Palác Skaut

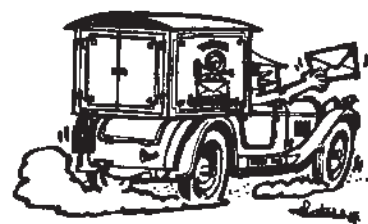
Převzato z ACC
Revue 1937



Pane Klusáku,

bohužel jste nepochopil mou diskusní odpověď na Váš příspěvek. Rozhodně toleruji i Váš názor! Nešlo mi vůbec o názor o originalitě, proti které naprosto nic nemám, ale o způsob, jakým napadáte všechny aktivní veteránisty, kteří se ze známých důvodů, odchýlí od originality. Kde je Vaše tolerance? A je mi líto, pokud berete fakta jako osobní urážku.

F. Budinsky



Jarní rallye 2022

Ve dnech 12. – 15. května 2022 se konal 2x odložený (z důvodu covidu) XXXIII. ročník Jarní rallye.

Centrem rallye byl opět hotel Bezděz ve Starých Splavech, kde jsme byli ubytováni. V pátečním programu byla etapa do Skalska, kde jsme navštívili Parostrojní muzeum a zahradní železnici, kterou postavil místní zubař. Měli jsme i možnost se vláčkem povozit. Pak jsme pokračovali do Dobrovic na prohlídku cukrovaru a muzea cukrovarnictví, dále na oběd na zámku Lobeč



Zahradní vláček ve Skalsku



Hrad Houska



Na autodromu Sosnová

a po obědě na prohlídku hradu Houska. Po cestě jsme měli hledat místa podle nafocených fotografií, které jsme obdrželi v itineráři, a měli jsme napsat, na kterém km jsme je viděli. To byly úkoly do celkového hodnocení. V sobotu vedla etapa na autodrom Sosnová u České lípy. Zde jsme se zúčastnili přehlídky historických závodních automobilů a na závěr jsme jeli jízdu pravidelnosti na okruhu Sosnová, která byla opět hodnocena na celkové umístění rallye. Po obědě v České Lípě jsme jeli na prohlídku zámku Zákupy a k večeru opět návrat do hotelu Bezděz. Zde bylo večer vyhodnocení celé rallye. V neděli dopoledne pak už byl jen výlet na hrad Bezděz a po obědě bylo ukončení rallye a odjezd domů. Celá rallye byla za krásného počasí nádhernou krajinou v okolí Máchova jezera.



Před námi hrad Bezděz



Ukázka středověké „zábavy“

Děkujeme Veteran Vintage Clubu za opravdu krásnou a pohodovou soutěž.

Karel Petschke

Pozn. red.:

Z vyprávění Karla Petschkeho a jeho fotodokumentace vyplývá, že velká část soutěže vedla přes historické stavby, jež jsou pro naši zemi velmi zajímavé. Vratme se na chvíli do hodin dějepisu v základní škole a posudme, jestli si ještě něco pamatujeme.

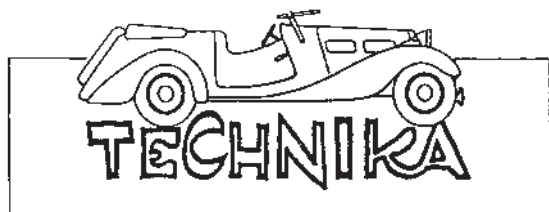
Starobylý hrad Bezděz je nepřehlédnutelnou dominantou českolipského okresu. Zajímavé je již to, že současné historické podklady přisuzují založení hradu králi „železnému a zlatému“ Přemyslu Otakaru II. Ve starších pramenech však najdeme zmínku, že v době, kdy se Otakar II. začal zajímat o tuto oblast, hrad již stál.

Zmíněný český král padl v bitvě na Moravském poli r. 1278, když chtěl zvrátit rozhodnutí, že nebude korunován císařem římsko-německým. Tady začíná jedno z temných období českého království. Na Bezdězu byla uvězněna Kunhuta, vdova po králi Otakaru II., se sedmiletým synem králevicem Václavem, pozdějším českým králem Václavem II. Vězníkem královny vdovy nebyl nikdo jiný než Ota V. Braniborský. To jsou ti Braniboři v Čechách, jak nazval svou operu Bedřich Smetana.

Nedaleko od Bezdězu stojí zámek Zákupy. Pro nás je zajímavý tím, že zde často pobýval český král Ferdinand V. řečený Dobrotivý z habsburské dynastie. Mnohde se o něm dočtete, že byl slabomyslný. Pravda je taková, že byl sice postižen rachitidou a epilepsií, byl však velmi vzdělaný. Hovořil 5 jazyky, hrál na klavír a lid jej měl rád. Pražané mu důvěrně říkali „náš Ferdáček“. Ferdinand V. zemřel v Praze v červenci 1875. Za jeho vlády to jistě nebyla „doba temná“.

A do třetice navštívili aerovkáři hrad Housku ze 13. století. O tom jsme se v dějepisu určitě nic nedozvěděli. Hrad je opředen legendami a ta nejznámější praví, že byl postaven nad průrvou, která vede až do pekel. Mystické místo lákalo vždy mnoho vyznavačů nadpřirozených sil. Není proto divu, že si hrad za 2. světové války oblíbil a využíval i štáb SS.

– JK –



Dnes v Technické rubrice najdete:

- str. 13 – Zkušenosti s převodovými oleji pro aerovky.
- str. 14 – Množství oleje v převodovce A 30 a A 50.
- str. 14 - 17 – Aerovky a zapalovací svíčky.
- str. 17 - 19 – Anabáze převodovky Aero 50 – 2. část.
- str. 19 - 20 – Ruční roztáčecí zařízení AERO 30 a AERO 50.
- str. 20 - 23 – Příběh renovace Aero 50 sport, model 1939 – 2. část.
- str. 23 – Inzerce.



Fa REKTOL nám slíbila pokračování příspěvku z minulého čísla Aerovkáře na téma, jaká konkrétní maziva použít pro aerovky. Bohužel do uzávěrky tohoto čísla jsme příspěvek nedostali. Tak doufejme, že příště.



Zkušenosti s převodovými oleji pro aerovky.

Vážení aerovkáři,

dovoluji si napsat něco málo o převodovém oleji Paramo PP 44.

Zhruba před dvěma lety jsem zakoupil 20 l PP 44 od Parama. Vždy беру větší množství, protože se kamarádi naučili chodit k nám do dílny a mají to i s pokcem o problémech s aerovkami, avšak jaké bylo rozčarování, když jsem olej přelával do menší nádoby a on se netáhnul tak jak vždy, ale tekla jako motorový olej a i barva byla jiná. Neváhal jsem a kontaktoval technika fy Paramo, kterému jsem vysvětlil celý problém a vyzdvihnul jsem potřebu hustého oleje. Po necelém týdnu jsem dostal odpověď, která nebyla nijak příznivá. „Některé složky původní receptury bylo potřeba z ekologického hlediska nahradit jinou složkou, ale olej jinak splňuje specifikaci jako dříve.“ Slušně jsem poděkoval s výtkou, že olej možná papírově splňuje specifikaci, ale vizuálně a viskózně jde o úplně jiný druh oleje než doposud. Nezbylo, než začít hledat a poptávat, kdo vyrábí podobné oleje. Většina olejářských firem, které jsou zastoupeny v ČR, vám pouze prodají nějaký olej, o kterém prodejce moc neví. Po různých pokusech jsem se dostal ke kontaktu na zástupce fy Rektol. K mému potěšení jsem zjistil, že disponují velkým výběrem olejů pro veterány a mají je rozděleny podle roku výroby vozu. Požádal jsem zástupce pana Maxatu o konzultaci našeho problému v mateřské firmě s popisem speciálního požadavku především na viskozitu oleje. Jak šel čas, tak jsem i pozapomněl na problém s PP 44. Nebylo potřeba vyměnit ani doplnit olej do převodovky, tak člověk zapomene, až do onoho dne, kdy se ve dveřích objevil pan Maxata se slovy „tak Vám nesu ty vzorky převodového oleje a máte si vybrat, vzkazují z firmy“. Opravdu v krabici poslali tři klasické plechovky z kovu s oleji různé viskozity. Po testu viskozity šroubovákem vyhrál ten nejhustší Gear 100/250. Dovoluji si tvrdit, že Gear 100 je plnohodnotným náhradníkem PP 44. Pan Maxata mi předal ještě katalog Rektolu speciálně určený pro historická vozidla. Poprosil jsem pana Maxatu, zda se firma nechce prezentovat v časopise Aerovkář s představením historie a současnosti. Článek o Rektolu byl minule otištěn a bude následovat i nějaké malé přiblížení produktů pro aerovky a třeba i pro jiné vaše mazlíčky. Je super, že v dnešní době internetu ještě funguje klasická lidská domluva s vysvětlením problému a ochotou jej řešit a ne „tak si vyberte v Ezopu“.

Michal Fiala jun.

Množství oleje v převodovce A 30 a A 50.

Je vhodné navázat na předchozí článek s opakujícím se dotazem aerovkářů „Kolik oleje se má nalít do převodovky?“. I když byla tato otázka již několikrát zodpovězena, nebude od věci si ji znovu připomenout.

Hned v úvodu se vyhnu konkrétnímu údaji o množství oleje. I v dobových technických příručkách o údržbě vozů AERO autoři (Elstner, Frei) toto množství oleje neuvádějí. Většinou se pouze dozvíme, že je nutné kontrolovat stav oleje, popř. ho dolít po 5000 km. Je totiž rozdíl, zda olejem plníme celý komplet – převodová skříň, skříň diferenciálu a polonápravy – po úplné renovaci, kdy je vše zcela bez oleje nebo když olej pouze měníme. Při výměně oleje nikdy nevyteče olej z celého kompletu všechen. Značné množství ho zůstává v polonápravách, ale i na dně skříně diferenciálu. Hustý olej také úplně nesteče ze stěn a převodů.

Všechny vyjmenované části jsou propojeny, takže olej naléváme jedním plnicím otvorem. První převodovky neměly nalévací otvor nad diferenciálem, olej se naléval přímo do převodovky po odšroubování víka s řadicími vidlicemi. Poslední provedení převodovek má dostatečně velký otvor s měrkou, kterým jde olej nalévat.

Množství oleje je dáno otvorem kontrolního šroubu na boku převodovky – olej musí z otvoru začít vytékat. U převodovek s měrkou je vyznačeno množství oleje značkami. Protože používáme hustý olej je výhodné nalévat ho po malých množstvích a vždy počkat, aby olej protekl do všech prostor a jeho hladina se ustálila. Nikdy převodovku s příslušenstvím neplníme olejem víc, než je jeho hladina vyznačena měrkami. Vyhneme se tak nepříjemnému úniku oleje. Všechny pohyblivé části se spolehlivě promazávají při uvedené hladině oleje.

Pro úplnost ještě dodám, že olej se při výměně vypouští šroubem na dně převodovky. V podlaze je pod tímto šroubem kruhový otvor.

– JK –

Aerovky a zapalovací svíčky.

Na téma, jaké svíčky použít pro aerovky, přichází od našich čtenářů stále mnoho dotazů a v Aerovkáři jsme se svíčkami již mnohokrát zabývali. Vodítkem pro výběr vhodných svíček byla **Porovnávací tabulka svíček** v č. 3/2019.

Na úvod dnešního rozsáhlého článku uvedu několik zkušeností a základních informací o rozsahových svíčkách:

Rozsahové svíčky:	č. 5	rozsah původních teplotních čísel 95 – 175
	č. 6	toto rozsahové číslo bylo dříve vynecháno, teplotní rozsah není uveden
	č. 7	rozsah původních teplotních čísel 175 – 225
	č. 8	rozsah původních teplotních čísel 225 – 240
	č. 9	rozsah původních teplotních čísel 260 – 280

Jak se chovají příliš „teplé“ svíčky – nízké teplotní číslo, např. **95** (tím není myšlena svíčka s rozsahovým číslem). Při použití ve vozech AERO se keramický izolátor se střední elektrodou rozžhaví tak, že dojde k samozápalu. Svíčka se zničí. Tyto svíčky se používaly např. za války v motorech na dřevoplyn.

Jak se chovají příliš „studené“ svíčky – vysoké teplotní číslo, např. více než **195**. Při použití ve vozech AERO se keramický izolátor se střední elektrodou rosí a zvlhne natolik, že svíčka přestane pálit. Tyto svíčky se používaly u velmi výkonných motorů a u leteckých motorů.

Petr Klusák zaslal do redakce brožuru výrobce svíček JISKRA • PAL • TÁBOR z počátku 60. let minulého století. Byť jsou informace v této brožuře 60 let staré, uvedené typy svíček na trhu již nejsou a vývoj svíček značně postoupil, podstata konstrukce a pochopení funkce je stále aktuální.

* * *

– JK –

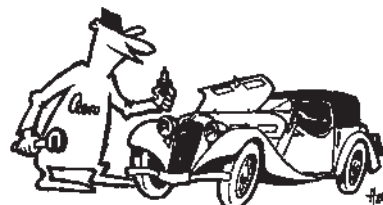
Údaje z brožury JISKRA • PAL • TÁBOR z r. 1963.

Škála tehdy vyráběných svíček s teplotním číslem (samozápalné hodnoty) – **60, 95, 125, 145, 175, 195, 225 a 240**. Do samozápalné hodnoty **125 se nazývají svíčky „teplé“, do 175 „střední“, od 195 „studené“.**

Cca od r. 1960 se vyrábí tepelná řada širokorozsahových svíček PAL-SUPER pro dvoudobé a čtyřdobé motory. V té době je zavedena do výroby svíčka s odrušovacím odporem, určená pro veškerá jednostopá vozidla a pro vozidla s dvoudobými motory bez rozdělovače. Tato svíčka umožňuje nerušený telekomunikační příjem.

Širokorozsahová svíčka se od běžných výrobků po stránce konstrukční zásadně liší a sice:

1. konstrukcí a způsobem utěsnění střední elektrody
2. způsobem utěsnění izolátoru v pouzdře
3. geometrickými tvary izolátoru
4. elektrodovým kovem
5. vnějším vzhledem



Složení elektrody svíček PAL-SUPER:

1a – ocelový svorník se závitem M 4

1b – zvláštní vodivý zátav

1c – činná část

Vodivý zátav zaručuje absolutní těsnost izolátoru, umožňuje odvod značného množství tepla z činné části střední elektrody, zabráňuje ohřívání výše položených partií v izolátoru a splňuje podmínku bezztrátového převodu elektrického proudu z kabelu na jiskřiště svíčky. Vodivý zátav má značný podíl na dosažení širokého tepelného rozsahu svíček. Činná část střední elektrody zatavená do zátavu je vyrobena ze zvláštní slitiny obsahující kromě běžně používaného niklu s manganem a křemíkem též další přísady zvyšující odolnost materiálu vůči mezikrystalické korozi zplodinami tetraethylolova přidávaného do paliva jako antidetonátor.

Izolátor svíček se vyrábí výlučně z korundových hmot obsahujících kysličník hlinitý a přísady zlepšující fyzikální vlastnosti a snižující teplotu výpalu izolátoru na technicky a ekonomicky přijatelnou výši. Receptura keramické hmoty je součástí výrobního tajemství. Použití porcelánu, steatitu ani slídy již není vhodné. Názor, že svíčky se slídovými izolátory jsou nejlepší, náleží již historii a vznikl v dobách, kdy nebyla známá korundová keramika.

Popis izolátoru:

a – Tzv. hlava je chráněna glazurou a je opatřena potiskem s údaji o svíčce.

b – Střední část „tělo“ slouží k uchycení a utěsnění izolátoru v pouzdře.

c – Spodní část „špička“ zasahuje do spalovacího prostoru.

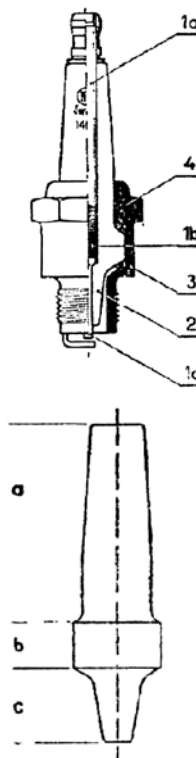
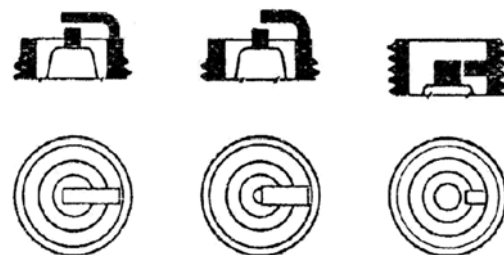
Pouzdro svíčky je vyrobeno z automatové oceli a proti vlivům atmosféry je chráněno povrchovou úpravou, nejčastěji alkalickým černěním. Na spodní část pouzdra je přivařena vnější elektroda, tvořící se střední elektrodou jiskřiště svíčky. Tato elektroda je vyrobena ze stejného materiálu jako elektroda středová.

Druhy jiskřišť:

1 – Jiskřiště tzv. „háčkové čelní jednopólové“. Používá se pro běžné svíčky.

2 – Zkrácené jiskřiště. **Vyhovuje lépe pro dvoudobé motory.**

3 – Količkové jiskřiště. Je určeno pro velmi tepelně namáhané svíčky na př. pro závodní stroje.



Izolátor svíčky je namáhán elektrickým proudem o napětí 5 – 15 000 V.

Maximální napětí vzniká u dvoudobých motorů při studených startech, kdy teplota elektrod a prostředí je poměrně nízká, avšak tlaky v okamžiku přeskočení elektrické jiskry jsou prakticky stejné jako při plném zatížení. Z toho vyplývá první požadovaná vlastnost svíčky: izolátor musí mít vysokou dielektrickou pevnost. Při zkouškách a hodnocení dielektr. pevnosti izolátorů možno uvažovat jako vyhovující ten případ, kdy el. pevnost izolátoru je vyšší než přeskokové napětí po povrchu izolátoru. Stoupne-li během provozu z nějakého důvodu na příklad při abnormálním zvětšení elektrické vzdálenosti – elektrické napětí na velmi vysokou hodnotu, může dojít nejvýše k neškodnému povrchovému přeskočení. Stačí pak odstranit příčinu, v našem případě seřídít elektrodovou vzdálenost a svíčka funguje normálně. U svíček, které nejsou takto zkoušeny a mají nižší dielektrickou pevnost, dojde k proražení izolátoru a trvalému znehodnocení svíčky.

Při teplotách nad 300 °C dochází u některých keramických materiálů k tzv. elektrolytické vodivosti. Takto vzniklý paralelní svod k jiskřišti spotřebuje značnou část elektrické energie dodávané zapalovací cívkou. Jiskra na jiskřišti svíčky je pak slabá nebo nevznikne vůbec. Takovýchto materiálů nelze ovšem pro kvalitní zapalovací svíčky použít. Další elektrickou vlastností izolátoru podmiňující správnou funkci svíčky je vysoký izolační odpor za tepla. Hodnota odporu izolátoru za tepla musí být nejméně řádu $10^7 \Omega$.

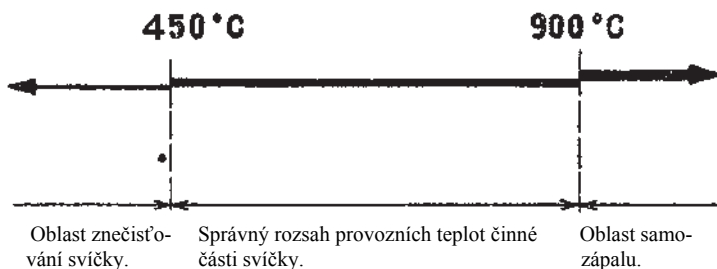
Během provozu je svíčka namáhána též mechanicky, jednak otřesy a vibracemi přenášejícími se na ni z vozidla a motoru a dále tlakovými změnami probíhajícími ve spalovacím prostoru, které činí několik desítek kg/cm^2 .

Současně je svíčka vystavena vysokým teplotám a značným náhlým změnám teploty. Při hoření pohonné látky vznikají okamžikové teploty až 2500 °C, kdežto při sacím zdvihu je činná část svíčky omývána poměrně chladnou směsí o teplotě několika desítek °C.

Tepelný rozsah svíčky je dobře patrný z teplotního grafu. Při spalování pohonné látky se tvoří ve spalovacím prostoru saze a karbon. V případě, že z těchto elektricky vodivých látek se vytvoří vrstvička na špičce izolátoru, dochází ke ztrátě energie a jiskra na jiskřišti svíčky je slabá, nepravidelná a motor vynechává. Je proto třeba, aby na špičce izolátoru a na jiskřišti se saze a karbon neusazovaly. Je však známo, že tato podmínka je splněna, dosáhne-li teplota jmenovaných částí hodnoty alespoň 450 °C. V tomto případě uvedené nečistoty shoří a činná část svíčky zůstává čistá. Nesmíme však zapomenout, že provozní teplota špičky izolátoru je též omezena horní hranicí tzv. samozápalnou teplotou, která se pohybuje kolem 900 °C. Dosahuje-li špička izolátoru teploty vyšší, pak pohonná látka při styku s jejím žhavým povrchem se zapálí dříve, než přeskočí elektrická jiskra.

Tomuto jevu říkáme samozápal. Je provázen zvýšením teploty a tlaku ve spalovacím prostoru a rychlým poklesem výkonu motoru, event. též střelením do sacího potrubí. Je třeba upozornit, že samozápal může být způsoben též přehřátím netěsnících

ventilů, **přechínajícím těsněním hlavy válce, rozžhavením usazené vrstvy karbonu** a pod. Od samozápalu nutno odlišit dodatečné zápaly, projevující se po vypnutí zapalování dalším chodem motoru. Tento jev je zpravidla způsoben jinou příčinou než svíčkou. Může se jednat o přehřátí motoru, o chudou směs, netěsnící ventily, otřepky na částech spalovacího prostoru a pod. Je třeba upozornit, že samočisticí i samozápalná hodnota nejsou konstantní. Jsou závislé na vlastnostech paliva, směšovací poměru, specifických podmínkách motoru a na konstrukci svíčky. Parametry hodnotící svíčku z uvedeného hlediska jsou: úsadová hodnota, samozápalná hodnota, tepelný rozsah.



Úsadovou hodnotou rozumíme odolnost svíčky vůči karbonování.

Samozápalná hodnota udává schopnost svíčky nepůsobit samozápaly. Samozápalná hodnota je základní veličinou zapalovací svíčky a značí se na výrobek kódem podobně jako u jiných světových značek.

Tepelný rozsah je dán intervalem mezi úsadovou hodnotou a samozápalnou hodnotou. Snahou výrobce je, aby tepelný rozsah svíčky byl co největší.

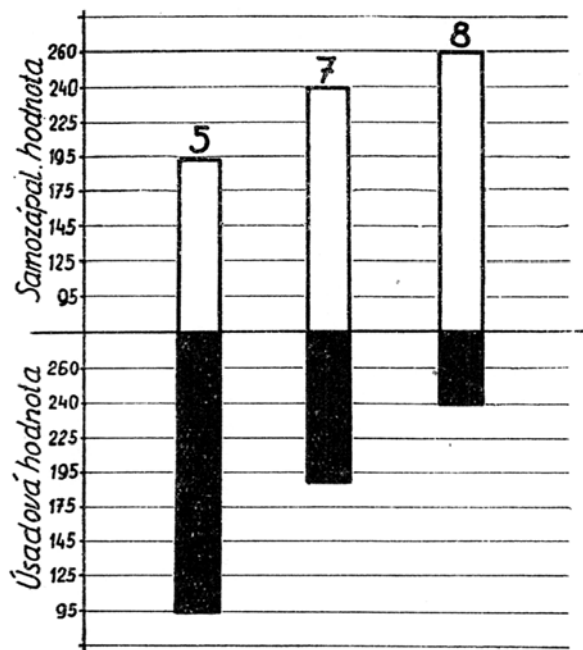
Svíčky pro dvoudobé motory.

Dvoudobé motory mají mnohem nepříznivější podmínky spalování a vyplachování než motory čtyřdobé a kladou zvláštní požadavky na zapalovací svíčky. Životnost běžných svíček v těchto motorech moderní konstrukce byla by neobyčejně nízká, proto se vyrábí speciální svíčky. Svíčky PAL konstruované pro tento účel jsou označovány indexem „Z“.

Odrušovací schopnost svíček.

Speciální svíčka PAL-SUPER s odrušovacím odporem je určena pro všechna jednostopá vozidla a všechny dvoudobé motory bez rozdělovače.

V rámci výzkumu bylo zjištěno, že pro vozidla vybavená čtyřtaktními motory s rozdělovačem nemá smysl tyto svíčky používat. Tyto motory se osazují normálními svíčkami, použije se však kabelové koncovky s vloženým odporem, dále odporu mezi zapalovací cívkou a rozdělovačem, případně též odrušovacích odporů v hlavě rozdělovače ve vývodech jednotlivých kabelů. Svíčka PAL-SUPER s odrušovacím odporem je označena indexem „R“.



Zapalovací svíčky PAL-SUPER

14-5	14-7	14-8	normální svíčky
145K-5	14K-7	14K8	svíčky s krátkým závitovým čepem (10 mm)
14L-5	14L-7	14L-8	svíčky s dlouhým závitovým čepem (18 mm)
14-5Z	14-7Z	14-8Z	speciální svíčky pro dvoutakty normální
14K-5Z	14K-7Z	14K-8Z	speciální svíčky pro dvoutakty s krátkým závitovým čepem
14L-5Z	14L-7Z	14L-8Z	speciální svíčky pro dvoutakty s dlouhým závitovým čepem
14-5RZ	14-7RZ	14-8RZ	svíčky pro dvoutakty s odrušovacím odporem
14K-5RZ	14K-7RZ	14K-8RZ	svíčky pro dvoutakty s odrušovacím odporem a krátkým závitovým čepem
14L-5RZ	14L-7RZ	14L-8RZ	svíčky pro dvoutakty s odrušovacím odporem a dlouhým závitovým čepem

Všechny uvedené svíčky mají závit M 14x1,25. U svíček se závitom M 18 je značení obdobné, pouze číslo 14 je nahrazeno číslem 18.

Volba zapalovací svíčky.

U správně zvolené zapalovací svíčky má špička izolátoru nabíhat do světlehněda, elektrody do šeda a vnější někdy až do černa. Třeba upozornit, že při užívání některých druhů benzínu nedochází k nahnědlému zabarvení špičky, nýbrž na činné části svíček se tvoří matné žlutavé nebo bílé až šedobílé práškovité úsady. Vzhled takovéto svíčky pokládáme za správný a ukazuje na zcela vyhovující samozápalnou hodnotu.

Je-li špička izolátoru černá, začazená nebo zaolejovaná, říkáme, že svíčka je pro daný motor příliš studená a nutno volit teplejší, tedy např. svíčku 14-7 nahradit typem 14-5. Vzniká-li naopak v provozu samozápal, který se projevuje náhlým snížením výkonu – především při jízdě na maximální otáčky motoru, zvláště do kopce, – má svíčka v tomto případě nedostatečnou samozápalnou hodnotu, je příliš teplá a nutno volit studenější, tedy např. typ 14-5 nahradit svíčkou 14-7. Špička izolátoru příliš teplé svíčky má barvu bílou. Elektrody svíčky jsou světlešedé se zdrsňelým povrchem nebo vytavenými krupič-

kami kovu. Kapičky tohoto kovu jsou někdy patrný i na špičce izolátoru.

Několik drobných rad.

Při montáži svíčky je doporučeno potřít závit jemným grafitem, čímž zabráníme zapečení svíčky v hlavě. Grafitem se nesmí znečistit vnitřek svíčky nebo elektrody.

Po ujetí zhruba 5000 km (**u dvoudobých motorů dříve**) je nutné svíčky vymontovat, seřídít elektrodovou vzdálenost a je-li třeba, též vyčistit.

Příčiny častého znečišťování svíček mohou být různé, na př.:

- typ svíčky pro daný motor je nevhodný, má příliš vysokou samozápalnou hodnotu
- mazací olej vniká do spalovacího prostoru (u čtyřdobých motorů)
- příliš bohatá směs v důsledku nesprávného seřízení karburátoru
- dlouhý chod motoru při volnoběhu
- jízda se zapojeným sytičem
- nesprávný způsob jízdy, jízda při nízkých otáčkách motoru, pozdní řazení, časté a zbytečné pohybování plynovou pákou ovládající akcelerační pumpičku
- u dvoudobých motorů nesprávný poměr paliva a oleje
- zapalovací systém není v pořádku
- svíčky vyměnit za nové po ujetí 15 000 km.

Elektrodová vzdálenost.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat elektrodové vzdálenosti, která má umožnit hladké studené i teplé starty, pravidelný volnoběh a chod motoru při nízkých otáčkách i bezvadné zapalování při otáčkách maximálních. Optimální hodnota elektrodové vzdálenosti není u různých typů vozidel stejná. Závisí na druhu zapalovacího systému, kompresním poměru, seřízení karburátoru, těsnosti spalovacího prostoru a na všech okolnostech, které ovlivňují složení a hustotu směsi. Všeobecně platí, že čím větší elektrodová vzdálenost, tím je dokonalejší zapálení směsi. Protože rostoucí elektrodovou vzdáleností zvyšuje se též napětí potřebné k elektrickému výboji, je horní hranice elektrodové vzdálenosti omezena napětím a energií zapalovacího zdroje. Je známo, že u magnetového zapalování napětí i energie rostou v závislosti na otáčkách, kdežto u bateriového systému energie i napětí s otáčkami klesají. Pro běžné poměry je obvyklé seřizovat elektrodovou vzdálenost svíček při magnetovém zapalování na 0,3 mm, u bateriového 0,7 mm. U obou hodnot předpokládá se plusová tendence 0,1 mm. Výrobci některých typů vozidel předepisují hodnoty vyšší a nutno se jejich předpisem řídit. Protože výrobci svíček není známo, do kterého vozidla bude svíčka zamontována, seřizuje se při výrobě svíček jiskřiště na střed, to je 0,7 až 0,8 mm.

Takto seřízené svíčky za normálních poměrů celkem dobře pálí ve všech režimech motoru, jak při magnetovém, tak při bateriovém zapalování. V praxi však existují případy, kde tato vzdálenost nevyhovuje a dokonce ani přesné seřízení podle předpisu výrobce motoru nezaručuje pravidelné a dokonalé zapalování pohonné směsi. Motor vynechává, „škube“ a to zvláště u čtyřdobých motorů při nižších otáčkách a malém zatížení, kdy ve spalovacím prostoru je docilováno poměrně nízkých kompresních tlaků.

K vysvětlení této závady nutno si říci, jak vlastně k zapálení dochází. Elektrická jiskra, která přeskočí mezi oběma elektrodami svíčky, musí zasáhnout určité množství pohonné látky. Toto se vznítí a zapálí pak ostatní náplň ve válci, která postupně shoří. V případě, že směs je příliš chudá (na příklad seřízením karburátoru, nasáváním falešného vzduchu a pod.) dostává se mezi elektrody svíčky nedostatečné množství částeczek paliva a jiskra, přestože na jiskřišti správně přeskočila, nezapálí. Ke stejnému úkazu dochází při netěsnosti spalovacího prostoru, na příklad netěsní-li ventily v sedlech, jsou-li prasklé nebo unavené ventilové zpružiny, špatné pístní kroužky, nesprávná vůle ventilů a pod. V těchto případech je pak stlačení směsi v okamžiku zápalu nižší, hustota je menší a mezi elektrody se opět dostane nedostatečné množství částeczek paliva. Následek je stejný jako při chudé směsi. Stav se ještě zhoršuje, je-li nastaven větší předzápal, neboť k přeskoku jiskry dochází ještě při nižším tlaku. Když jsme si vysvětlili, v čem závada spočívá, snadno pochopíme, že rychlého zlepšení chodu motoru dosáhneme v těchto případech zvětšením elektrodové vzdálenosti svíček na příklad o 2 – 3 desetiny mm. Je-li elektrodová vzdálenost větší, je silnější pravděpodobnost, že elektrický výboj zasáhne potřebné množství částeczek paliva a zapálení bude normální.

I když zvětšením elektrodové vzdálenosti dosáhneme uspokojivého výsledku, nepokládáme toto řešení za konečné a při nejbližší příležitosti odstraníme příčinu chudé směsi nebo nedostatečné komprese a seřídíme vzdálenost elektrod přesně podle předpisu výrobce motoru. Je pochopitelné, že zvětšováním elektrodové vzdálenosti nedosáhneme výsledku v těch případech, kdy příslušná závada dostoupila vyššího stadia.

Vhodné svíčky pro automobily Aero a Jawa:

Aero 30, 50	18-5RZ	Minor II	14-5RZ
Aero 150	14-5	Jawa Minor I	14-5RZ

Podklady pro článek zaslal Petr Klusák
Úprava textu – JK –

Anabáze převodovky Aero 50

– dokončení –

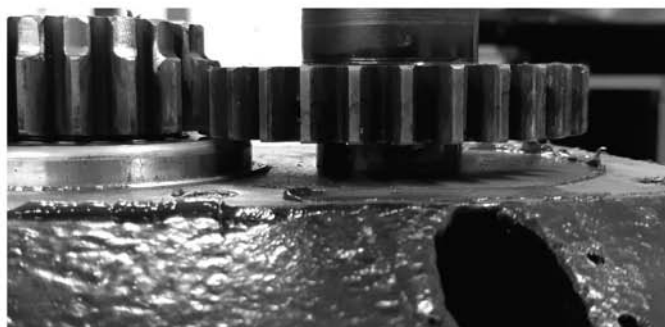
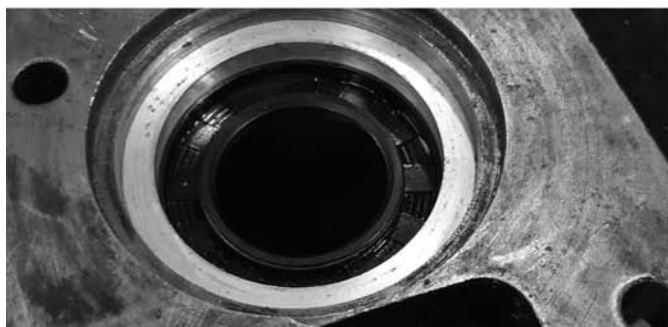
To je tak všechno. Jsem z toho v šoku. Věřil jsem Vám tak, že jsem nechtěl zničit utěsnění řadící páky a vůbec jsem se do převodovky nechtěl podívat. Tím, že jste mi volal, že je nezajištěná ta matka na hrušce jste mi alespoň zabránil smontovat celé auto. To by mě potom asi klepalo. Ta převodovka by nešla řadit a určitě by se brzy zadřela. Ten plech v diferenciálu by taky udělal paseku.



6. Stromeček nemá na kole 1 a 2 náběhy, má pouze sražené hrany. Chybí mazací otvory na těle. Chybí mazací otvory v kole 1. Kolo zpátečky je poškozené vrtáním mazacího otvoru.



7. Vložka ve spojkové vaně je o 2 mm vyšší. Proto zasahuje hřídel přímého záběru více do převodovky a nezajede celá do ložiska v setrvačniku. Stromeček drhne o ložisko hřídele.



Cca 5 měsíců jsem na Vás nespěchal, tak, jak jsme se dohodli. V této situaci Vás ale žádám o urychlené vyjádření a návrh řešení.

S pozdravem, Jan Wagner

Odeslal jsem zásilku na Slovensko. V den, kdy měla být doručena, mi volali ze Slovenska z doručovacího depa, že pán zásilku nepřijal. Okamžitě jsem mu volal a on řekl, že přece nemůže vědět, co je v balíku a proto to odmítl převzít. Žádal jsem ho, aby navrhnul, jak dál, jestli mám dorazit osobně. Asi po týdnu mi napsal, že si to rozmyslel, že jsem asi slušný člověk a abych mu to poslal znovu. To jsem provedl a situace se opakovala a balík mi přišel opět zpátky. Od té doby se pán neozval a nebere ani telefon.





Protože jsem chtěl jezdit, přestal jsem se tímto pánem zabývat a hledal jsem tentokrát výrobce opravdu v Česku. Našel jsem firmu KOVO pana Šátka v Pečkách. Odvezl jsem mu výkresy a původní vzorky kol. Pan Šátek ale nevyrábí talíře s hruškou. Proto mi doporučil pana Havla v Přerově, s kterým spolupracuje. Do Přerova jsem s výkresy odvezl opět převodovou skříň, aby mohl talíř s hruškou seřídít. Talíř s hruškou byl vyroben perfektně a byl i zaběhnut na stolici.

Hrušku jsem odvezl panu Šátkovi proto, aby mohl drážky na kolech přesně napasovat.

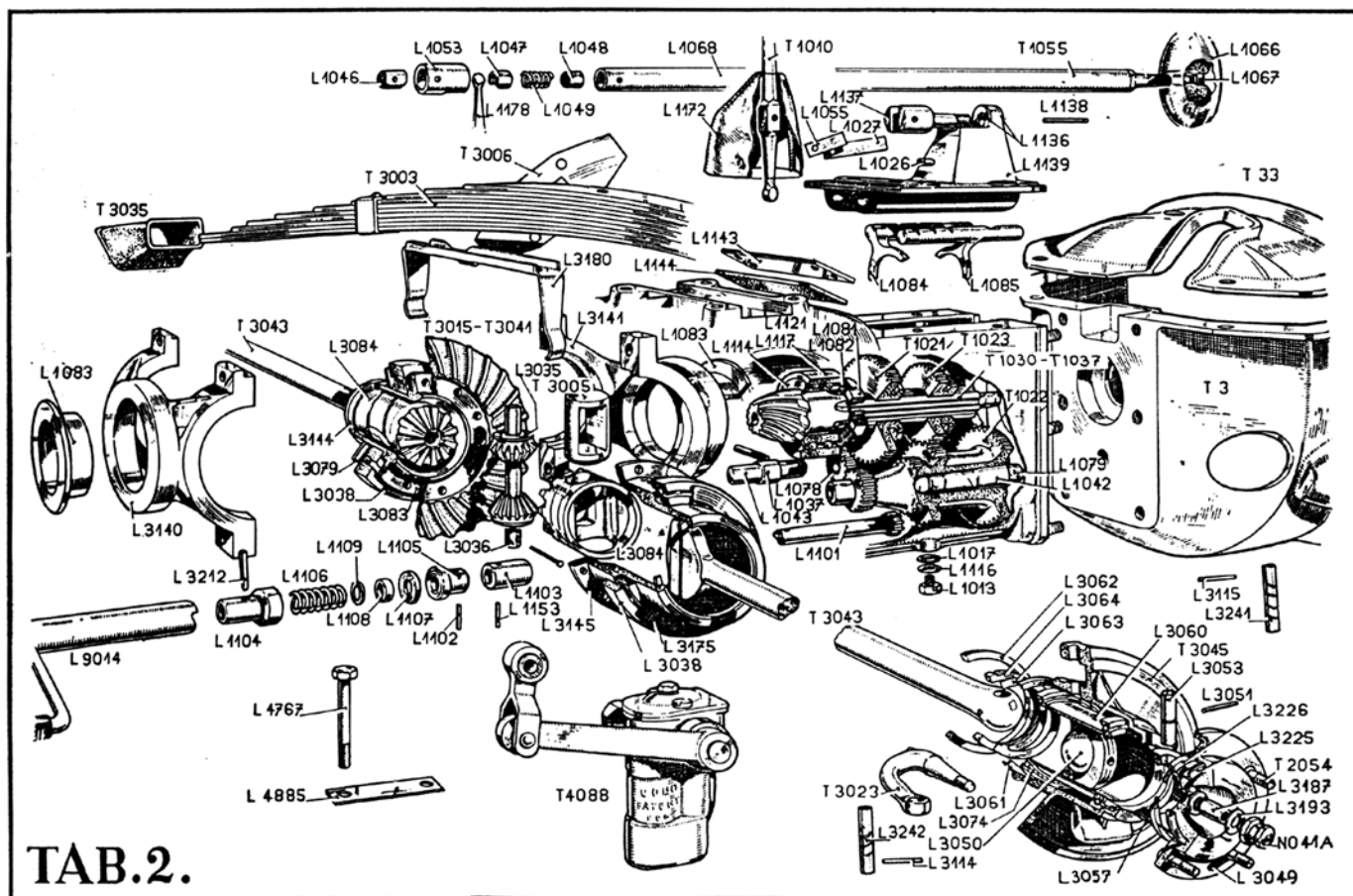
Kola od pana Šátka byla také vyrobena perfektně a tak jsem mohl konečně sesadit motor s převodovkou a uložit do vozu. Smontoval jsem i karoserii a auto nastartoval. Konečně je vše v pořádku. Nic nehučí a už můžu jezdit bez toho, že bych se bál, že nedojedu domů.

Jan Wagner

Ruční roztáčecí zařízení AERO 30 a AERO 50.

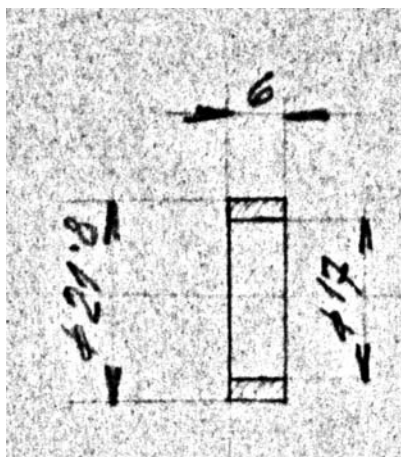
Nečekaně se na mne obrátili hned tři aerovkáři s dotazem na ruční roztáčení vozů A 30 a A 50. Je potěšitelné, že i takovéto součásti chce někdo uvést do původního stavu.

Pro vozy A 30 a A 50 bylo celé roztáčecí zařízení totožné. Záměrně jsem zvolil tab. 2 ze seznamu součástí A 50. Všechny díly jsou označeny „třicítkovým“ značením „L“. Pastorek L 1101 je po zatlačení roztáčecí klikou v záběru s kolečkem předlohy „stroměčku“ 11 zubů. Těchto 11 zubů má „stroměček“ A 30 i A 50.

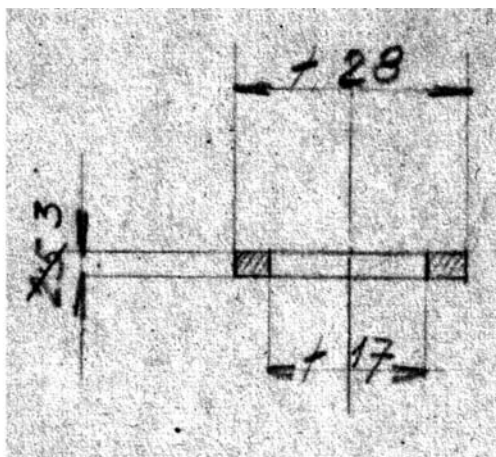




Pohled na víko diferenciálu s roztáčecím zařízením



L 1107 – mat. plst'



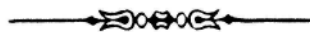
L 1108 – mat. kůže, náhr. BUNA

Pravděpodobně není moc aerovek, ve kterých se roztáčecí zařízení dochovalo. Největším problémem zařízení byl únik oleje těsněním ze skříně diferenciálu a proto se roztáčecí zařízení běžně demontovalo a otvor se zaslepil. Pod číslem L 1107 je plstěné těsnění a pod číslem L 1108 je těsnění z kůže. Kůže byla 30.12.1941 nahrazena materiálem BUNA. Pod tímto názvem v současnosti najdeme O kroužky. Není jasné, o jaký materiál se jednalo tehdy. Mohla to být guma odolná oleji nebo umělá kůže. Každopádně při obnovení roztáčecího zařízení je nutno dobře zvážit, jaké těsnění použít.

Závěrem ještě připomenu, že zaří-

zení bylo odstraňováno i z důvodu, že klikou motor natočit nešel. O tom jsem však psal již v minulosti.

– JK –



Příběh renovace Aero 50 sport, model 1939

2. Začátek renovace

Jdu na to. Nemohu přece čekat, až se mi podaří sehnat informace o všech detailech.

Ten začátek je psychicky náročný. Vlastně to, co si ve zuboženém stavu přivezete domů, nejdříve uvedete do stavu, který vypadá ještě beznadějněji. Připomíná to cimrmanovské „Jak chudák do ještě větší bídy přišel“. Přitom vše dokumentovat, měřit, fotit a věřit, že to snad jednou budete schopni zase dát dohromady. Rozebrat, sundat z rámu kornout i celý zadek, všechno opískovat.

Základem toho auta je rám. Otevřené padesátky model 1939 se dělaly už jen se zesíleným rámem (60/100/3). V porovnání s rámy třicítek a starších padesátek, které byly vyrobeny z jechlů 50/70/2,5 působí zesílené rámy docela robustně.

Zjišťuji, že rám není nijak zvlášť prožraný. Dobrá zpráva. Ale narážím i na méně radostná zjištění a ukazuje se, že pouze s opískováním a výměnou podlahy u rámu rozhodně nevystačím.

Přední most rámu je z konstrukčního ú-čka. Tak to je tedy něco. Je fakt, že praskání kolem předního mostu je možná největší konstrukční problém, se kterým konstruktéři třicítek a padesátek dlouhodobě bojovali a asi objektivně neměli moc šancí s tím něco zásadního udělat. Prostě to tam praská. Představuji si, jaké to asi bylo zoufalství, které někoho přimělo nahradit přední most stavebně konstrukčním ú-čkem. Ale ani to není řešení, takže návrat k originálnímu stavu.



Foto: Náhrada předního mostu

Pozor: vnější profil zesílených rámců otevřených vozů respektuje na přídí vnější obrys nezesílených rámců, takže to u zesílených rámců z každé strany ubírá 1 cm vnitřního prostoru mezi jekly rámu – normálně si toho nevšimnete, ale když potřebujete vyměnit přední most, tak ten, který vyrobíte podle výkresu, se vám tam nemůže vejít – budete ho muset z každé strany o ten cent'ák oříznout!

Zadní most se taky někdo snažil z neznámých důvodů vylepšit... Důvody nechápu, opravuji a jedu dále.

Opravdová chuťovka mě ale čeká, když vyndávám zadní čepy. Ten pravý je zlomený v pouzdře. A hned vidím, proč. Geometrie zadních čepů má daleko do sousosti: rozdíl mezi vzdálenostmi jejich pouzder vpředu a vzadu je více než 6 mm. Že by pokus o sbíhavost na zadní nápravě? (promiňte, slabý pokus o žert ;-). Když to při nějaké diskusi probírám s Josefem Kňourkem, kategoricky odmítá uvěřit – to přece vůbec není možné, to by se prostě nemohlo stát, vysvětluje mi, proč je to vyloučené, nedovede si připustit, že to mohli zmasit už při výrobě a zlobí ho, když říkám, že na tom místě opravdu není zásah kutilů vidět, a že možná kluci z fabriky kdysi třeba mohli spěchat na fotbal do Dolíčku...

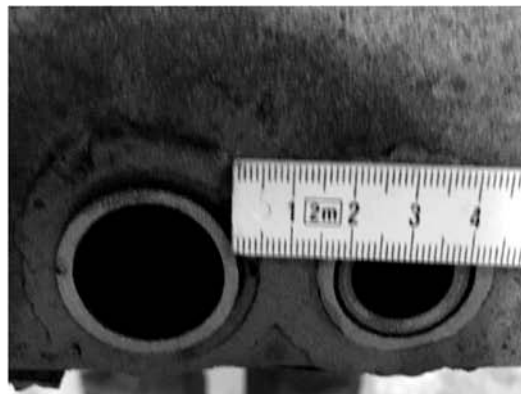


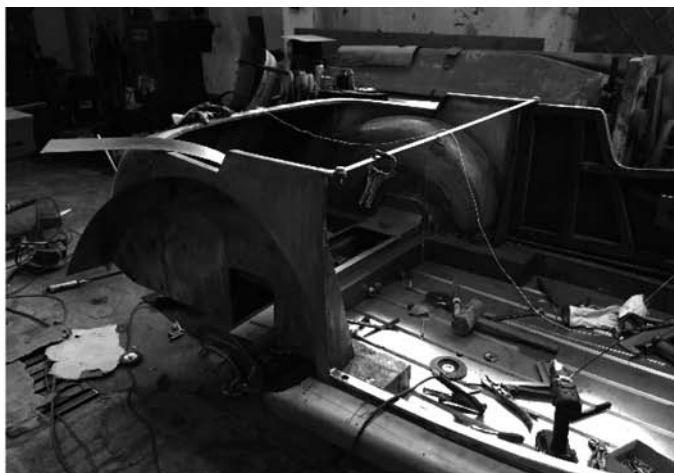
Foto: Souosost zadních čepů & čep před extrakcí a po ní.

Výměna podlahy je něco, s čím, pokud to děláte z gruntu, je třeba počítat. Bývá docela prožraná v místech pode dveřmi,

podivně poflikovaná v kufru a často různě prostříhaná pod agregátem, aby si k němu lidé zajistili lepší přístup zespodu. To vše platilo i v mém případě.

Když mám konečně rám v pořádku, přichází na řadu karoserie. Kornout a zadek se opět usazují na svá místa. Díry sedají na díry, ale je to všechno nakřivo. Bylo by divné, kdyby ne, protože tak to bylo i před rozborkou. Takže srovnávat do osy, vyrovnávat, kde je potřeba, nahrazovat příliš prorezlá místa.

Pak blatníky a stupačky. Stupačky jsou překvapivě různě široké, rozdíl je něco přes centimetr a nejsou tam žádné stopy po kutilském švajc-aparátu, takže to tak asi bylo od novoty.



Sestavujeme masku chladiče, likvidujeme boule, kolečkováním doladujeme křivky.

Cínování. Kdo jste někdy šli při renovaci na holé plechy, mohli jste si všimnout, že v továrně při výrobě karoserií Aerovek používali pro vyhlazování spojů, ale i pro doladování tvaru v místech, kde se to hodilo, místo tmelu cín. A nebyla to jen specialita firmy Aero – byla to obvyklá součást technologií tehdejších karosáren. A nejen předválečných. Ještě i na Tatry 613 se pravidelně spotřebovalo až pár kilo cínu. Dnes už se do toho lidé většinou nepouštějí. Ale mohu s hrдостí prohlásit, že při této renovaci se cín pěkně uplatnil, i když zrovna kila to nebyla. Hrdost ale umenším tím, že jsem to nebyl já, kdo to s cínem dělal. Tento typ práce se neobejde bez zkušenosti a citu. Zdeněk Ondrejka, v jehož dílně se mnoho prací na této renovaci odehrávalo, je v tom opravdový mistr. Pracuje se s plamenem, mletým cínem, dřevěným hladítkem, včelařským voskem atd. Ta technologie by stála za zaznamenání, než bude nadobro zapomenuta.

Cínovací epizodou byla i benzínová nádrž. Nádrže bývají často vevnitř dosti rezavé a pokud s tím nic neuděláte, budou se kousky rzi dostávat do karburace a působit horké chvilky. Kromě toho byla nádrž také opravdu pořádně promáčklá zprava. Takže rozletovat, opískovat, vyrovnat/vyklepat a znovu sletovat. Je to tak trochu kalvárie, ale opískováním zevnitř se nejen zbavíte rzi, ale máte perfektní přípravu na vylití kaučukem, což jednou provždy ukončí tvorbu rzi v nádrži, hlavní příčiny ucpávání trysek karburátoru.

Josef Kňourek je v ACC správcem archivu výkresů. Už ani nespočítám, kolikrát jsem se na něj obrátil o pomoc. Poprvé to myslím bylo ohledně ruční brzdy. Ta je totiž u padesátek tohoto modelu jiná, než co běžně vidáme u třicítek a starších padesátkových modelů: páka ruční brzdy je namontována hlavou dolů v prostoru za palubní deskou nalevo od volantu. V harampádi, které jsem koupil s autem, z ní ale nebylo nic. Nikde se nenabízí, nezbude než vyrobit. Ale ouvej. Zatímco výkresová dokumentace třicítek je téměř úplná, sada padesátkových výkresů je značně prořídla. Výkresy pro ruční brzdu pro

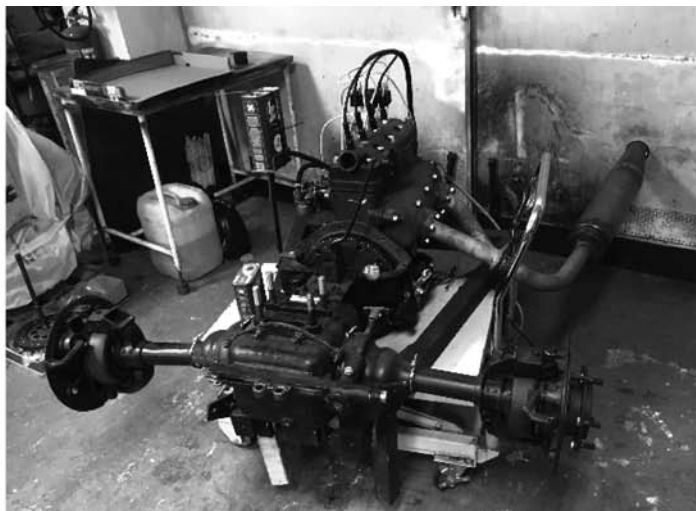


Foto: Ruční brzda (páka za palubkou a pohled ze strany motorového prostoru) a pohled do nitra benzínové nádrže, jak ho možná ještě neznáte.

model 39 prostě nejsou. Ale když už jsem u toho tématu: v jiných případech jsem občas přece jen něco z výkresů vytěžil. Vždy, když bylo možno, JK mi vyšel vstříc. Srdečné díky.

Polovinu té konstrukce ruční brzdy se mi nakonec přece jen podařilo sehnat a pro tu druhou část jsem si od jedné dobré duše půjčil originální kus a podle něj vyrobil duplikát.

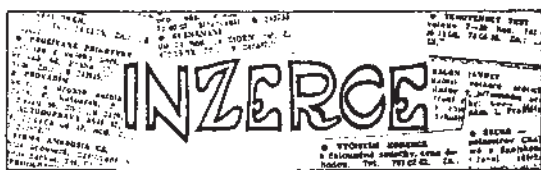
Už v této vlastně stále ještě tak trochu počáteční fázi prací musím myslet taky na to, aby věci dobře navazovaly. Je třeba včas naplánovat přípravu pro lak (tmelení broušení, ...) a lakovnu. A s tím taky přichází rada, že je dobré si včas rozmyslet otázku barevnosti. Rozhoduji se, že si pořídím 3D počítačový model a ty barvy si na něm vyzkouším. I s odstupem času myslím, že to nebyl špatný nápad (koho by to zajímalo, viz Aerovkář č. 2, 2020, str. 15, „Volby barev při renovaci = krok do mlhy?“).



Provizorně nasazujeme zadní nápravy a celý přední agregát, aby bylo možné zkontrolovat linie blatníků. Pokud ale nemůžete auto projet, pera nepustí nápravy do normální polohy a blatníky zůstanou trčet nepřírodně vysoko nad koly. A tak auto zatěžujeme pytli cementu, aby se nápravy dostaly do obvyklého úhlu. Ladíme profily blatníků, „sestejňujeme“ pravé a levé.

Ohledně renovace agregátu jen pár slov. Měla by to být strojařská rutina. Ale pro generálku padesátkových motorů ani převodovek mnoho možností nenajdete. Na svém motoru jsem zjistil překvapivou věc: zatímco válce 1 a 2 měly průměr 85,5 (takže byly nejméně jednou vybroušeny), válce 3 a 4 měly čistých 85 a byly tedy bez výbrusu. Chvíli mi to nešlo na rozum, ale pak jsem slyšel něco, co by to mohlo vysvětlovat. Na padesátkách se nejčastěji používal jeden karburátor, od kterého se potrubím rozděloval přívod směsi ke dvojicím válců. Na otevřených padesátkách se ale někdy používaly karburátory dva, každý pro jednu dvojici válců, a prý se občas stalo, že se za jízdy jeden z nich zasekl. Auto ztratilo výkon, ale nezastavilo se. Pokud to řidič podcenil a neuvědomil si, co se mohlo stát, zatnul zuby a pokračoval v jízdě, aby dojel, tak po nějaké době tu postiženou dvojici válců zadřel.

Dalibor Konvička



Soudobá inzerce



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

Prodán: 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 zajíný. Mobil: 733 130 457

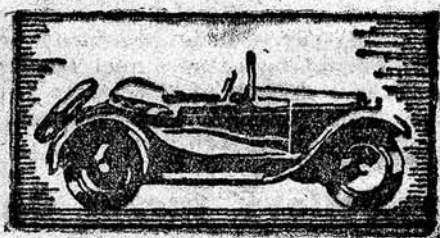


BROADWAY- MELODY....

Mrakodrapy, gigantické budovy, záplava světél, hukot frekvence, jedno auto vedle druhého — to je melodie Broadwaye, největší ulice světa! I my držíme krok s tempem naší doby! Ohromný krok ku předu jest výroba našeho třísedadlového Roadsteru-Aero, který konečně umožnil skutečně každému stát se majitelem auta! Vizte jeho přednosti: silný 10 HP motor, který umožňuje rychlost 70 km za hodinu, elegantní, výborně vypérovaná karoserie, spotřeba benzínu asi 6 litrů za 100 kilometrů a cena pouhých

KČ 18.800.—

V naší prodejně Praha II., Na Poříčí 28, stojí celá řada vozů vystavena k nezávazné prohlídce. Nebo smíme snad zaslati Vám prospekt?



Aero

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY**

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 3, r.v. 2022.

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

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

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