2017

Aerovkář

ČASOPIS AERO CAR CLUBU

AERO CAR CLUB PRAHA, z.s.

v Českém klubu historických vozidel, z.s.

Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5

Vladimír Vojtěchovský – X. Raid automobilowy

č. 2

Vážení aerovkáři,

když jsem byl malý kluk, tak šestiletý, sundal můj táta v roce 1954 aerovku se špalků a dal ji kompletně zrenovovat. Jak jsem již někdy popsal tehdejší dobu, stát zabavoval i osobní auta, která byla psána na znárodněné živnosti – proto byla aerovka pět let na těch špalkách. Bylo jí již 16 let a pro tehdejší státní moc již nebyla zajímavá. Naše rodinné jízdy aerovkou jsem už v minulosti také popsal, ale jednu mou klukovskou touhu ne. Ti starší z vás si jistě pamatují pověsti, které kolovaly mezi šoféry, jak malý kluk přiběhl k porouchanému automobilu s bezradným šoférem, něco málo „pošteloval“ a auto se šťastným šoférem odjelo. Táta byl celkem technický zdatný, ale byl zvyklý dávat vůz do servisu a dosti časté závady na našich cestách řešil improvizací tak, abychom jen dojeli k nějaké opravně. V té době již lidé neměli přílišnou motivaci něco opravdu stoprocentně opravit a tak tátova improvizace byla nahrazena zase jen improvizací tentokrát „odbornou“. No, a já jsem snil o tom, že otevřu kapotu něco „pošteluju“ jako ten zázračný kluk a aerovka odjede zcela uzdravená. Nebudu vás napínat, zázrak se nekonal, a tak aerovka jezdila většinou od závady k závadě za trvalého písklavého kolísavého zvuku. V osmnácti letech jsem získal řidičák a táta řekl „... vezmi si ajrovku a jeď si kam chceš“. Za známého písklavého zvuku jsem začal s již dosti zdevastovanou aerovkou jezdit a můj dětský sen se rozšířil na představu kompletně zrenovované aerovky. I stalo se. Prvním počinem ještě před kompletním rozebráním vozu bylo zjistit příčinu těch častých poruch, které prakticky vždy souvisely se zapalováním. Suchá vačka přerušovače způsobovala poruchy pohyblivých kontaktů (jak triviální závada). Pro mne ale nebylo jednoduché zjistit, jak se vačka mazala. V přerušovači totiž vůbec nebyl plechový kroužek pro uchycení mazacího filcového válečku. Jak jsem již řekl, tehdejší autoopravny vyměnily kontakty a víc je nezajímalo. Kontakty tehdy ještě byly k mání, a tak si je každý radši vyměnil sám.

V několika předchozích úvodnících jsem se rozepsal o inteligentních samořiditelných automobilech a současných autech přecpaných elektronikou a při té příležitosti jsem si vzpomněl na pověsti o zázračném klukovi. Dnes už není snem, ale realitou, že k vašemu novému porouchanému autu přiběhne „zázračný“ automechanik se „zázračnou“ diagnostikou – a nic – začne skrytá improvizace, o které jsem také již psal.

Sám sebe považuji za člověka, kterému se říká materialistický skeptik. Tím jsem se stal díky své profesi – silnoproudé el. technice, která je již také prolezlá elektronikou a já se vždy setkávám s nepříjemnými následky tam, kde má být technika opravdu spolehlivá! Snad z tohoto důvodu mě velmi potěšil popis testování inteligentního samořiditelného vozu. Autor samozřejmě zatajil výrobce, asi aby nepoškodil jeho jméno a propagaci zřejmě nesmírně drahého vývoje. Velice krátce. Automobil byl testován v běžném provozu. Choval se velmi opatrně, což způsobovalo problémy v plynulosti dopravy a skutečným problémem bylo nutné předjíždění nebo pouze přejíždění jízdních pruhů. Vůz nebyl např. schopen rozpoznat, z jakého důvodu vozidlo před ním zastavilo; jestli je to v rámci kolony např. před křižovatkou (kdy ještě „nevidí“ na značku nebo semafor) nebo jen zastavení, kdy může vozidlo před sebou předjet. Hlavně v městském provozu musel často přebírat řízení klasicky řidič. Ve stísněných podzemních garážích dokonce vůz oznámil po několika pokusech, že není schopen úkol splnit. Myslím, že vývoj tentokrát skutečně předbíhá dobu a „inteligentní“ samořiditelné vozy asi budou muset počkat, až ze silnic budou vyloučeny vozy klasické. Nevím, jestli takový vůz má smysl (i díky jeho ceně, která jistě nebude malá), když příliš často bude muset zaskočit živý řidič. Nechci být vizionářem, ale budoucnost, které se naše generace nedožije, bude spíše v jakýchsi sdílených vozidlech, která budou mít své vyhraněné trasy, a dotyčný zákazník (bez řidičského průkazu) jen navolí cíl cesty a tam vozidlo ponechá. Ta myšlenka vychází z toho, že si mnoho lidí nenechá vzít klasické řízení vozu.

Řeč se točí kolem samořiditelných aut, ale víme, co umí nebo neumí elektronika současných vozů? Při jedné debatě jsem se zmínil, že moderní auta špatně brzdí motorem, což vzbudilo nesouhlas. Jenže benzínový motor s elektronickým dávkováním ani nemůže klasicky brzdit motorem jako vůz s karburátorem. Mám ve zvyku si trochu s tou elektronikou za jízdy hrát. U takto vybaveného vozu není nutné při rozjezdu přidávat plyn (rozjezd je samozřejmě pomalejší), což funguje až do trojky. Potom brzdí motorem jen k okamžiku, kdy dávkování paliva začne fungovat bez možnosti jej omezit. A jsme u jedné zajímavosti. Způsob elektronického dávkování u moderních vozů je možné s trochou fantazie srovnat s úsporným zařízením Dörner, ke kterému jsem se vrátil v technické rubrice. Výrobci dnešních vozů zdůrazňují úsporu paliva a doporučují jezdit stále se zařazenou rychlostí, kdy při jízdě bez plynu je údajně nulová spotřeba – jako u Dörneru. Nedalo mi to prozkoumat jak to skutečně funguje. K tomu pomáhá palubní počítač, kdy vidíte okamžitou i průměrnou spotřebu. Zjistil jsem zajímavé věci. Při jízdě z dostatečně prudkého kopce bez plynu je spotřeba skutečně nulová. To funguje však jen pokud zemská gravitace dostatečně točí motorem. Pokud přejíždíme z mírnějšího kopce nebo na rovinu (stále bez plynu), začne se automaticky dávkovat palivo (tady je zásadní rozdíl od Dörneru, kdy by bez přidání plynu vůz zastavil) a systém se snaží udržet vůz v chodu. Zajímavé je, že pokud k tomu dojde v mírném klesání, je momentální spotřeba větší, než když rychlost vyřadíme. Tím se znovu vysvětluje, že moderní benzíňáky moc motorem nebrzdí. Při dlouhodobějším pozorování mi vyšlo, že vzhledem ke spotřebě je celkem jedno jestli jezdíme stále se zařazenou rychlostí nebo, jak jsme zvyklí z aerovky, rychlost vyřazovat. Nechyťte mě ale za slovo; popsané automatické úkony mají poměrně velkou setrvačnost, takže tyhle „procházky“ schopnostmi vozu musí být dlouhodobější (popisuji chování Škody Fábie 6 let staré, ve které je všechno, co v té době bylo z elektronické nabídky k mání). Další zajímavostí, se kterou jsem narazil při diskuzi, byla funkce brzd. Stalo se mi, že jsem při brzdění tzv. „šlápl do peřin“. Pedál na podlaze a nic. Při rychlém opětném šlápnutí bylo vše v pořádku – je to klasická závada hydrauliky. To se stalo v průběhu půl roku třikrát, takže hlavní brzdový válec – kapalina nikde neunikala. S novým brzdovým válcem při několika pokusech pohrávání si s brzdami jsem zjistil, že při zastavení např. na červené, kdy lehce držíte brzdový pedál, je možné se větším tlakem dostat s pedálem až na podlahu. Samozřejmě, po výměně válce se drastický propad při brzdění již nekoná. Tím je vinna ABS, ale napadne nás vyzkoušet si to dopředu?

– JK –

Smrtelná dávka ve Stuttgartu

Je 24. února, pípá telefon. Ahoj Jirka, ahoj Michal. Na příští pátek a sobotu si nic nesjednávej, jedeš do Stuttgartu. Děkuji za informaci a ptám se, proč. Vloni jsi litoval, že jsi to nevěděl a že by jsi jel taky. Tak letos jedeš. Tak jsem absolvoval ve čtvrtek schůzi ACC Praha ve vší počestnosti a v devět hodin mazal domů. V pátek v půl třetí vstal, potom nevím, ale v půl čtvrté jsem seděl v Letňanech v Passátu. Michal senior, který řídil, junior se rozvalil na zadní sedadlo. Na mne zbylo sedadlo a funkce navigátora. Senior nacvakl do držáku Blaženu a mohli jsme vyrazit. Přesto, že z Prahy do Stuttgartu je trasa složitá, ani jednou jsme se nehádali. Ani s Blaženou. Cestou řešil senior kompromis mezi cestou úspornou a cestou rychlou. Jeli jsme tedy rychle a úsporně. Jsme ve Stuttgartu. Tady jsem se dozvěděl, kde zapomněli odbočit a kde bloudili i vloni. Bláža chvílemi nesměle protestovala, ale cíl jsme našli. Na parkoviště před výstaviště jsme dorazili půl hodiny před otevřením, takže nás ospalí Němci nechali zaparkovat téměř u vchodu do výstavních hal. Za tu půlhodinu při kupování vstupenek a návštěvách WC jsme se několikrát ztratili a zase našli a v devět hodin jsme zaklekli do startovních bloků a vlítli do první haly. Přišla první smrtelná

Ukázka karosářské práce na výstavě

dávka. Hala byla určena k nabídce všeho. Veškeré příslušenství, které si dovedete představit. Původní v „nálezovém“ stavu, restaurované i nově vyráběné. Nářadí a tisíce modelů samohybů všech velikostí a měřítek. A taky se dalo všechno koupit. Neodolal jsem a koupil si zadní mlhová světla na obě aerovky a boční osvětlení registrační značky na cinkáče. Jsou kovová a „dobová“. Kupodivu světýlka nebyla dražší než obdobná světýlka na burzách v Česku. Přecházíme do další z šesti hal. V nich už není tolik pultů a stánků s příslušenstvím. Jsou tam prezentace různých výrobců náhradních dílů motorů, převodovek, podvozků, karosářských dílů a čalounění. Od těch udělátek, kopýtek a šablonek nešel junior téměř odtrhnout. V této části mělo své zastoupení i Česko firmou Kalina industries s.r.o. Je to výrobce těsnění. Více na www.kalina.cz. Bylo tam ale hlavně nepřeberné množství automobilů a motocyklů. Opět smrtelná dávka samohybů. Předválečná vozidla jsou zastoupena poměrně skromně, převažují vozidla let šedesátých a sedmdesátých až po současnost. Dominují Mercedesy, VW, BMW a Porsche. Hojně jsou zastoupeny značky italské, francouzské a britské. Z americké produkce je několika vozy zastoupen Ford. Zejména Mustangy. Z Česka a východních zemí ani jedno auto. Ani jedna Aerovka, Tatrovka, Škodovka nebo Pragovka. Snad se dá počítat pouze několik Trabantů. Procházíme z haly do haly, dáváme pivo, potkáváme Dana a Elenu Dickovy a dojmy se nám začínají smazávat a míchat do jediné velké koule. V podvečer opouštíme areál a odjíždíme do pensionu, nájemného řadového patrového domu v klidné vilové čtvrti nedaleko výstaviště. Večeře z vlastních zásob, zhodnocení dne, doplnění tekutin. Litr vína na osobu, večerní prášky, trochu hygieny a postel. Ráno opět trochu ranní hygieny, ranní prášky, snídaně z vlastních zásob. Vyrovnáme účet za ubytování a nasedáme. V plánu máme návštěvu dvou muzeí. Porsche a Mercedes. Obě muzea jsou si dost podobná. Jsou to moderní budovy a exponáty jsou

Sascha 1921 Alexandra Kolowrata – muzeum Porsche
Přední kolo (motor) elektromobilu z r. 1900 – muzeum Porsche

Smrtelná dávka „medáků“ ...

... a „poršáků“

uspořádány do časové spirály. Výtahem vyjedete do nejvyššího patra, kde se Vám otevře pohled do celého prostoru budovy.

Na nejvyšší galerii jsou umístěny nejstarší exponáty a dokumentace z raného období firmy. Po sestupné spirále po obvodě haly procházíte dalšími galeriemi, na kterých jsou umístěny další exponáty. Každá galerie je nejen časově, ale i tematicky zaměřena. Jsou k vidění prototypy, speciály, vozy s historií a po slavných osobnostech. Ale hlavně vozy sportovní a závodní ze všech období. V posledním oddělení je jakýsi pohled do budoucnosti prostřednictvím elektromobilů a vodíkových motorů. V muzeu Mercedesu je přeci jenom něco navíc. Je tam historický pohled nejenom na produkty Mercedesu, ale jsou tam připomenuty i další historické mezníky a události. Jsou tam připomenuty obě světové války, první družice, první člověk ve vesmíru, první člověk na měsíci, stavba berlínské zdi, bourání berlínské zdi, internacionální pomoc v roce 1968, pád socialismu 1989 atd. A to je vše. Po šestnácté hodině nám zůstává Stuttgart ve zpětném zrcátku a uháníme domů. V Letňanech jsme coby dup. Loučíme se, já se překládám do svého auta a děkuji Michalům. Byly to krásné dva dny se smrtelnou dávkou historických automobilů a vším, co k nim patří.

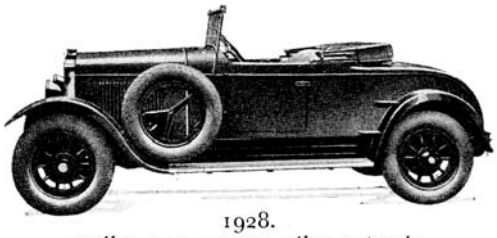
Jirka Zítek

Aero 50 v soutěžích a závodech

Loni jsme si připomněli kulaté výročí představení nejsilnějšího vozu z nabídky továrny Aero. V letošním roce je to již 80 let, kdy začal s vozem Aero 50 závodit Vladimír Vojtěchovský. Tento

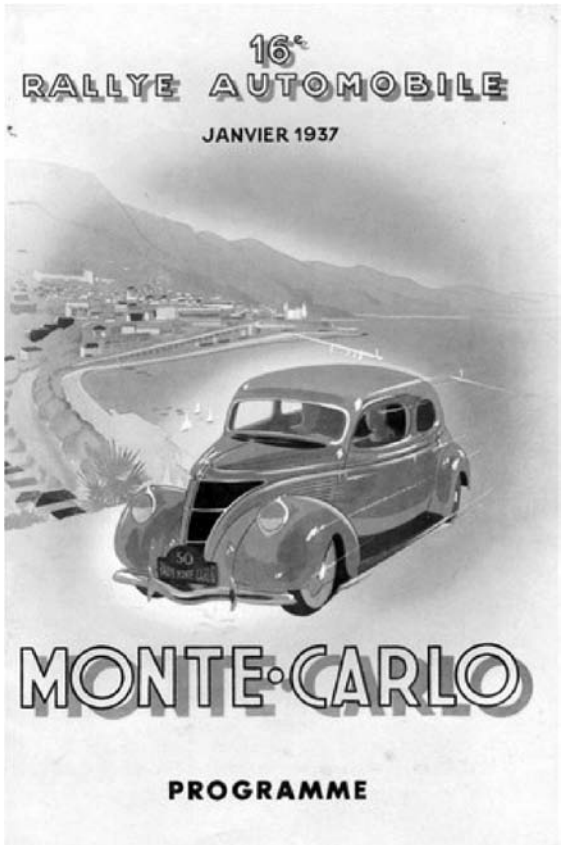
AKC. SPOL. DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI,

automobilka Laurin & Klement,



1928.

4-válec, 75×110 mm, výkon 14/34 ks.

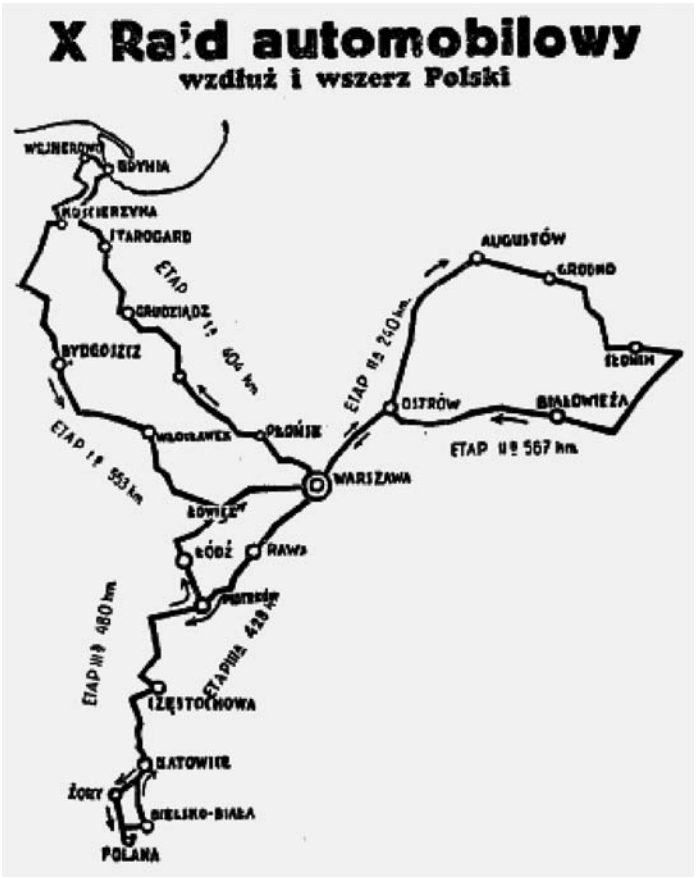


velkoobchodník s chmelem z Rakovníka se narodil v roce 1900. Již od 12 let jezdil s automobilem svého otce. K závodění s vozem Aero ho přivedl vynikající jezdec továrny Vladimír Formánek až po jeho 35. narozeninách. V roce 1936 si zakoupil sériový vůz AERO 50, se kterým se v letech 1937 a 1938 zúčastnil význačných soutěží a závodů v ČSR

Vojtěchovský při zkoušce akcelerace

i v zahraničí. Jeho prvním velkým závodem bylo Rallye Monte Carlo, které se jelo 26. – 31. ledna 1937. Se spolujezdcem M. Žákem jeli se startovním číslem 42. V konkurenci 81 posádek v cíli (startovalo celkem 121 vozů) dokončili závod na 37. místě. Druhá posádka V. Formánek a V. Steinberg s vozem Aero 30 obsadila 33. místo. Oba vozy startovaly z Bukurešti. Trasu soutěže zvolili přes ČSR o celkové délce přes 4000 km. V Zimní soutěži automobilů, která se jela 22. února v okolí Prahy, se v osobních automobilech do 2000 ccm umístil na 5. místě. Dalším závodem, kde dosáhl na stupně vítězů, byl Zdibský okruh. 25. dubna zde získal čestnou cenu dr. Kabeše jako nejlepší jezdec na vozech Aero. V celkovém hodnocení skončil na 3. místě. Na Českobrodském okruhu, který se jel 23. května, vyhrál třídu do 2000 ccm a v celkovém hodnocení byl se sériovým vozem Aero 50 druhý za Kubíčkem, který jel na závodním Fordu Special. Jeho největším úspěchem v této sezoně bylo druhé místo v X. Mezinárodní soutěži Polského Autoklubu. Tento závod se jel v termínu 6. – 11. června a trasa rallye byla rozdělena na 3 etapy. První etapa Varšava - Grudziadz - Gdynia - Bydgoszcz – Varšava (978 km), druhá etapa Varšava - Augustow - Grodno - Slonim - Bělověžský - Varšava (807 km) a třetí etapa Varšava - Czestochowa - Ustroń - Krakow - Radom – Varšava (825 km). Smolná porucha svíčky před rychlostní prémií Vojtěchovského připravila o celkové vítězství. Více o průběhu této soutěže v článku z Aero Revue 1937. Již 20. června jel další závod a to 500 km slovenských, kde měl v cíli nejlepší čas z vozů československé výroby. Po úspěchu v Polsku přijal pozvání bukurešťského representanta továrny Aero k účasti na soutěži pravidelnosti pořádané 22. srpna v rumunské Sinai. Zde skončil v konkurenci 22 vozů na 4. místě. O týden později se jel ve stejném regionu závod do vrchu. Zde skončil V. Vojtěchovský ve velké konkurenci sportovních vozů větších obsahů na pěkném devátém místě. Uvážíme-li, že všechny sportovní podniky absolvoval s jedním sériově vyrobeným vozem, bez podpory továrny, s minimálním časem na přípravu na další podnik, tak se jistě jedná o veliký sportovní výkon a svědčí to i o kvalitě a výdrži vozů Aero 50. V. Vojtěchovský se stal na VIII. řádné valné hromadě Aero Car Clubu konané 21. října 1937 nejlépe oceněným jezdcem a obdržel zlatý odznak ACC.

V. Vojtěchovský: AERO 50, polská soutěž a vůbec ...



Je to kříž, když se na stará kolena starý kocour zjančí. Tento všední případ postihl jednoho otce četné rodiny, takže s tím má teď na všech stranách potahování. Zakoukal se v zimě do smaragdových očí jedné, lepých tvarů, štíhlé, všude černé,typ brunety, vrozené elegance. Jenom nožky má trochu podšité, ale to se jí odpustí. Začal jsem s tím potajmu velmi brzy. Už ve dvanácti letech; a od té doby jsem jich mnoho vystřídal. Ale s touhle poslední jsem téměř srostl za půl roku, co se známe. Vzájemně se netýráme vrtochy a máme se vůbec moc rádi. Ona mně vyhoví vždycky bez odmluvy; reaguje na každý můj pohyb a já bych ji za to na rukou nosil. Kdyby, jen kdyby neměla přes 9 metráků. Je to moje AERO-padesátka. Prodělali jsme už spolu letos dost. Počínaje zimním „Rally Monte-Carlo“, kde stroj prokázal nejvyšší spolehlivost, jen má začátečnická závodní zkušenost odhalila své slabiny. Však už v zápětí na „Zimní Soutěži AKRČS“ jsme věděli víc a také ji spolu absolvovali na zlatou.

„Zdibský Okruh“, kde startovala padesátka Aero i já po prvé v rychlostním závodě, prokázal, že bude nutno se stroji AERO 50 v budoucnu i v rychlostních závodech počítati. „Českobrodský okruh“ to potvrdil. Na cestovní stroj, dosahující v jednotlivých kolech průměru 104,5 km, je to výkon velmi pěkný.

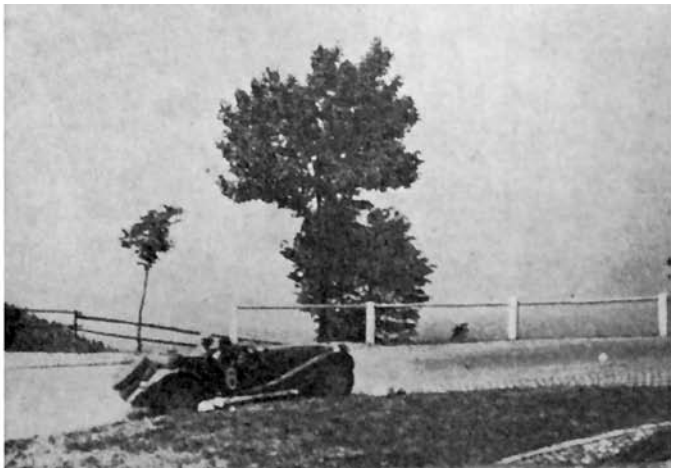
S těmito zkušenostmi a s důvěrou ve stroj vypravil jsem se do Polska sám po zcela krátké přípravě na „X. Mezinárodní soutěž Automobil-klubu Polskigo“, kterou tam krátce nazývali „raid polski“.

Cesta tam utekla bez příhod, až na to, že jsem ještě v Čechách našli první pěknou podkovu. To bylo dobré znamení. Z Prahy do Varšavy je přímou cestou přes Německo pouhých 640 km. Poněvadž jsem si však chtěl prohlédnouti trať závodu do vrchu, který byl vložen do třetí etapy, a také kus trati poslední etapy, vyjíždíme přes Těšín a po 20 km už jsme na trati závodu.

Cestou tam doprovázel mne znamenitý lékař, sekundář kliniky prof. Pelnáře, Dr. Bobek. Měl jsem tedy o osobního lékaře postaráno, zatímco závod jsem projel sám bez mechanika. Jednak na to byl přídavek 15ti dobrých bodů, kdo řídil celou cestu sám, jednak ve dvousedadlovém voze, který měl být po celou soutěž obsazen přiděleným kontrolorem, to jinak ani nešlo. Páni kontroloři se střídali každou půletapu a byli to jednak inžinýři konstruktéři od „Polskiho Fiata“, který je tam vyráběn v licenci, jednak důstojníci. Všichni vesměs bezvadní molodci s dobrým smyslem pro sport.

Cesta od našich hranic vedla nás přes Krakow a Czenstochovou do Varšavy, takže nám tachometr ukázal 940 km. Asi 30 km za hranicemi přestal bezvadný asfalt a beton, a my „přijechali“ na „bublaninu“, které se snad jen před válkou mohlo říkat silnice. Široké to bylo dost, ale díry v tom jak široké tak hluboké. Kvůli měkčí jízdě pěkně vypolštářované bezedným prachem.

„Ať sem drajcén, když na tomhle dokážu průměr 60 km“ byla moje první starost, zatímco při rychlosti kolem 35 km to s námi lomcovalo ve všech směrech. Krom toho ne právě nejlepší značkování silnic a moje úplná neznalost polských tratí byly příčinou hlubokých vrásek na mém ustaraném čele. Ale člověk automobilový je neřád jako každý jiný a zvykne si. A tak jsme asi po 100 km nepozorovaně jeli 60 díra-nedíra. Mimo to páni pořadatelé ukázali se skutečnými gentlemany k cizím účastníkům a zorganizovali v době soutěže bezvadně ve dne v noci fungující orientaci po celé trati od Těšína k Baltu a k ruským hranicím. Na každé i bezvýznamné křižovatce, kdy by ani začátečník neodbočil, konalo službu vojsko, policie a četnictvo, takže nám nebylo třeba mapy ani vzít do ruky. Budiž jim za to vzdána čest a chvála.



Udržení průměru ukázalo se v závodě snazším, než se dalo předpokládati. Jednak, jak jsem řekl, si člověk zvykne i na kočičích hlavách starodávného dláždění „kalit“ kolem 70, byť i osy narážely o podvozek, a pak každá z etap skládala se as ze 60% cest mizerných a ze 40% výborných a dokonce betonových vozovek. Tam se dalo mnoho dohnati, ovšem při rychlostech nad 100 km. Stálé nebezpečí za zdržení píchnutím gumy nutilo každého jezdce najeti si co nejvíce do zásoby, na dobrý průměr. Polské silnice krom prachu oplývají vydatně různým výběrem hřebíků a je tady o práci na gumách víc než postaráno. Já sám měl pravidelně 2 – 3 defekty gum (jedině píchnutí), zatím co se vyskytli i tací „matadoři“, kteří to dovedli až na 6 – 7 píchnutí za půl etapy. To potrefilo jeden vůz teamu „Mercedes“, a ti chudáci přijeli k cíli ani ne tak udření jako usakrovaní.

Tož o účastnících. Celkem se přihlásilo a startovalo 24 vozů, ač bylo 25 čísel. Třináctka byla vynechána. Nicméně pan von Guilleaume, starší šedivý pán – jel soutěž sám! – šef teamu Adler měl na svém raceru pěknou chromovanou třináctku. Asi si na ni potrpí.

Účastněné vozy byly rozděleny do 5 tříd podle obsahu válců.

V I. třídě do 1000 ccm startovaly: 3 DKW a 3 Škoda-Popular, vesměs s polskými jezdci, 1 „polski Fiat“, 1 malý Opel.

Ve II. tř. do 1500 ccm byly: 2 Fiat limousinky, 1 Steyer a pak atrakce raidu, 1 malý Adler Trumf-Junior, řízený výborným krasořečníkem a vždy veselým „championem“ Ripprem z Krakowa. Zlí jazykové o něm tvrdili, že mu šef equipy „Adler“ zakázal pít vodu i v tom vedru, aby mu plechová pusa nezrezivěla.

Ve III. třídě byla elita: team 3 vozů „Mercedes-Benz“ do 2 litrů, a team 3 „Adlerů“. Oba tovární teamy skvěle připravené, znamenitě obsazené skvělými jezdci.

IV. třída do 3 litrů nebyla obsazena.

V. třída do 4 litrů obsahovala: 1 Graham-Page s kompresorem, 1 Ford V-8 otevřený, 2 limousiny „Chevrolet“, 1 Fiat Arditta otevřený, a to nejlepší na konec 1 Aero 50.

Je vám to asi divné, jak se dvoulitr Aero dostal do 4 litrové kategorie? To máte tak: Proposice pravily, že dvoutaktní motory dostanou přirážku na kubaturu válců plus 30%. Tedy ze 2 litrů rázem 2,6 litru. To je snad jedině v Polsku, kde mají před dvoutaktem přímo posvátnou hrůzu. Zasvěcenci vědí proč. Stalo se už několikrát, že jim menší dvoutaktíky „vykleply“ na závodech jejich „kanony“ zcela svěže. V Polsku v soutěži když řeknete „dvoutakt“, zježí se jim vlasy na hlavě tak, jako když před žateckým chmelařem řeknete „daňová revise“.

Dále bylo v proposicích, polsky zvaných „regulamin“, že nesejde-li se v třídě počet alespoň 3 vozů, jest celá třída přidělena k následující vyšší. A tak nás s „Fiatem Ardittou“ šoupli do 4 litrové třídy. Poněvadž nejsilnější vozy startovaly napřed, dostalo se mi startovního čísla 6.

5. června večer byly vozy přejaty vojenskou technickou komisí a parkovány přes noc na nábřeží Kosciuszkově. Kontrola vozů byla zevrubná, že musel býti předložen i seznam veškerého nářadí a náhradních součástek vezených s sebou. Použití součástky mimo seznam bylo trestné.

V etapních parkovištích byly veškeré práce zakázány, kromě doplnění pohonných látek, vody v chladiči a opravy pneumatik. Dolití vody po cestě přinášelo 2 trestné body. Na to zašel v poslední etapě p. Novák na Fordu. Rovněž Richtr („Chevrolet“) vypařil vodu v poslední etapě jel rychlostní zkoušky s poloprázdným chladičem, chtěje se vyhnouti penalisaci.

V neděli v 10 hod. dopoledne po startu, konaném v minutových intervalech mezi každým vozem, vede nás cesta z Varšavy hezký kus po rozbitém dláždění a středně mizerné silnici na sever. Ve voze mám co kontrolora jednoho z pánů inženýrů z „Polskiho Fiata“. S povinnou přítěží 120 kg písku, s reservním tankem vzadu na 50 litrů, s reservními díly, zavazadly, s olejem a 4 dušemi mám na zadní ose náklad as 250 kg, kromě 2 osob posádky. Zadní osa a pera se prohýbají smíchy na těch děrách.

Po startu nasazuji tempo as 60 km, kterého bylo na tom dláždění „plné zuby“. Už asi v 15 km předjíždí mne první „Mercedes“, pak celý team jejich. Zatnu zuby, říkám si: s tím lažírováním to nepůjde, budeš muset přidat, co kdyby tak hřebík, musíš si něco najeti do foroty. V tom něco syčí a zadní kolo už drncá po kočičích hlavách. Než se to zastavilo, jsou z duše hadry. Montuji a předjíždí mne team Adlerů a první Fiat 1,5 litru. Trvalo to 12 minut, poněvadž přetížený zadek sedí tak hluboko, že tam ani hever nejde podstrčit. Najíždím na velké kladivo ráfkem, aby se kolo zvedlo a hever vešel pod vůz, a pan kontrolor mne hlídá. Použití kamene znamenalo trestný bod, ježto by to byla cizí součást mimo seznam. Najednou kde se vzal, tu se vzal, nějaké dobrotisko šofér soukromý, který k vůli mně zastavuje, chápe se vozu za blatník a zuřivě zvedá. Já na něho česky: dáš ty ruce pryč! a pan kontrolor ho mírní po polsky a vysvětluje, že bych dostal trestné body za cizí pomoc.

Právě nasedáme a již se v prachu objevuje první z malé kategorie. Naštěstí as po dalších 10 km vypukne dobrá silnice, místy beton, takže vysokým tempem dotahuji předjevší mne výborně jedoucí Adlery, se kterými pak vjíždíme na konci současně do Gdynie. Před kontrolou zastavujeme. Všichni vybavují proprietky a spravují unisono gumy v družném rozhovoru.

Pak pohodlně vjíždíme do kontroly, natankuji „miešanku Drago“ a jdu odpočívat do hotelu Riviera těsně na břehu Baltu.

Gdynia je krásná, moderně vybudovaná, samý asfalt, s krásným přístavem plným parásků a člověk by na to rád hleděl. Povinnost však velí jíti v půl sedmé večer spat, neb po půlnoci se pokračuje zpět do Varšavy, ovšem jinou cestou, než tam.

Půlnoční start klape v bezvadné organisaci. Ráno dojíždíme bez významných příhod po celkem dobrých cestách do Varšavy; jen 2 gumy beru z parku s sebou k opravě a předávám je mechanikovi našeho Aero zástupce s příkazem přivézti je v půl jedné na parkoviště, ježto v 1 hod. odpoledne je start do Augustowa.

Po tříhodinovém odpočinku v hotelu se vracím na start a sháním se po svých gumách. Nikde nic. Ono už za pět minut jedna, a pořád nic. Vtom z hlavního stanu mne shánějí, že mne volá telefonicky Praha, kterou jsem z každé etapy informoval o průběhu jízdy. Po skončeném hovoru běžím k vozu, zatím co první už startují. Hrůza mne polévá! Obě reservy už trčí v zadu na držáku a šťastný zpocený mechanik září, jak mi ještě v poslední chvíli pomohl, zatím co pan kontrolor hlásí cizí pomoc.

Honem spěchám k panu předsedovi sportovní komise, jemuž vysvětluji, jak k té cizí pomoci za mé nepřítomnosti u telefonu došlo. Páni v uznání benevolentně dovolují, aby mechanik opět vlastnoručně gumy s vozu sundal; pak nastartuji, a teprve sám montuji kola na držák a se zpožděním as 2 minut odjíždím do Augustowa. Byla to nejkratší etapa, měřící jen 240 km.

V etapě stojí vozy na dvoře bývalých ruských kasáren a „kierowci“, čili řidiči, jdou odpočívat na celou noc do přepychového pensionu, stojícího u velkého jezera s plachetkami a motorovými čluny uprostřed krásných lesů. Krásný večer, znamenitá večeře, osvěžení u jezera a pak prudká „chrápačka“.

Druhý den v 10 hod. start k nejtěžší etapě přes Slonim do Varšavy, 567 km. Některé z motorů už ráno těžko startují, byvše v předešlých etapách už příliš namáhány. Prozatím jsou však všichni bez trestných bodů a všichni s dobrým průměrem jízdy.

Padesátka naskakuje svěže a jedeme. Po 50 km většinou mírným stoupáním jedu opatrně, abych v horku nezahřál stroj nad 75°, nechávaje jich mnoho předjeti věda dobře, že přijde nebezpečný kus 50 km pískem bez silnice. A přišel. Písek bezedný – silnice se tam někdy začne stavět. To tam asi jednou přišel „geometr“, tyčky zapomněl doma, mávl rukou a řekl: tady půjde silnice. Tak se tamtudy zatím jezdí.

Jedu na málo plynu, z poloviny dvojkou v tempu mezi 50 – 60, maje již před tím najeto v zásobě nad průměr 60 km v hod. Nedám se nikým mýlit k rychlému tempu, ačkoli mne předjely obě „DéKáWu“ (tak tomu říkají v Polsku) a dva „Populáři“. Jsem snad poslední v tom písku, ale s motorem pořád kolem 80 stupňů chladným.

Asi v 10 km za písčitým terénem kontroluji průměr a konstatuji, že mám 25 minut najeto do zásoby na průměr. Nicméně zrychluji na dobré silnici tempo a předjíždím s chladným motorem všechny ty upachtěné, kteří to v písku uvařili. Tak pan „Graham-Page“ stojí na okraji silnice a pilně vyrábí pod kapotou. Později se dovídám, že to zadřel. Udýchal to i s kompresorem. DKW stojí kus dále, vyměňuje svíčky. Jeden „Popular“ se také přebírá v motoru. Předjíždím Mazurka na Chevroletu, montuje defekt gumy. Totéž za chvilku oplácí on mně, montuji já.

Konečně posledních 100 km před Varšavou skvostný beton. Rafička komíhá stále kolem stovky, pak těsně ve Varšavě pro osvěžení ještě honem jeden hřebík do zadní gumy, a už vyjíždíme k cíli II. etapy. „Graham“ již dojíždí zpožděně, rovněž tak 1 z Populárů. Číslo 8., „Mercedes“ měl kolisi s fasuň-

kem, dojíždí pozdě, a po opravě v dílně (výměna zadní poloosy a cizí pomoc) kvituje s díkem celkem 40 trestných bodů. Čís. 5, Fiat-Arditta se strefil ve Varšavě do zábradlí mostu a dojíždí poslední. Jen padesátka, Adleři a 2 Chevrolety, jedou stále jako hodiny. Také Ford V-8 a 2 Mercedesy jsou dosud s plným počtem dobrých bodů.

Před III. etapu je zlatým hřebem programu odpočinek ve Varšavě celých 24 hodin. Toho využíváme k prohlídce večerního, nikoliv nočního, života. Vnitřní město je pěkné. Za to ale konstatujeme svorně s Drem Bobkem, že nožky našich dívek pražských i mimopražských, jsou mnohem hezčí, než těch varšavských. To je „rácí". Za to v blůzičkách se polské dívky mají víc čím ohánět. To je také „rácí". Inu, každá rasa má své půvaby.

Nutnost býti fit, zabraňuje jakékoli choutce na nějaký ostřejší nápoj, jakož i enormní ceny alkoholických nápojů. Stalo se nám totiž ten večer, že jsme 3 chlapci zaplatili v hotelu „europejskim" v kavárně za 3 černé kávy a 5 malinkých náprstků Benediktinky 25 Zlotých, čili 137,50 Kč. Tak, a teď mluvte. Také za 1 kg jablek tyrolských, silně namrzlých, žádají v lepším obchodě 5 zlotých, čili 27,50 Kč, a totéž za kg lepších třešní. Tož pojedeme zase soutěž, a to první díl poslední etapy, směřující k Těšínu, do Rownice. Start je večer z Varšavy v 9 hodin.

– Dokončení příště –

Aero Car Club Revue č. 8/1937 – připravil Jarda Dufek – JD –

Jedinečné automobilové karoserie ze 30.let

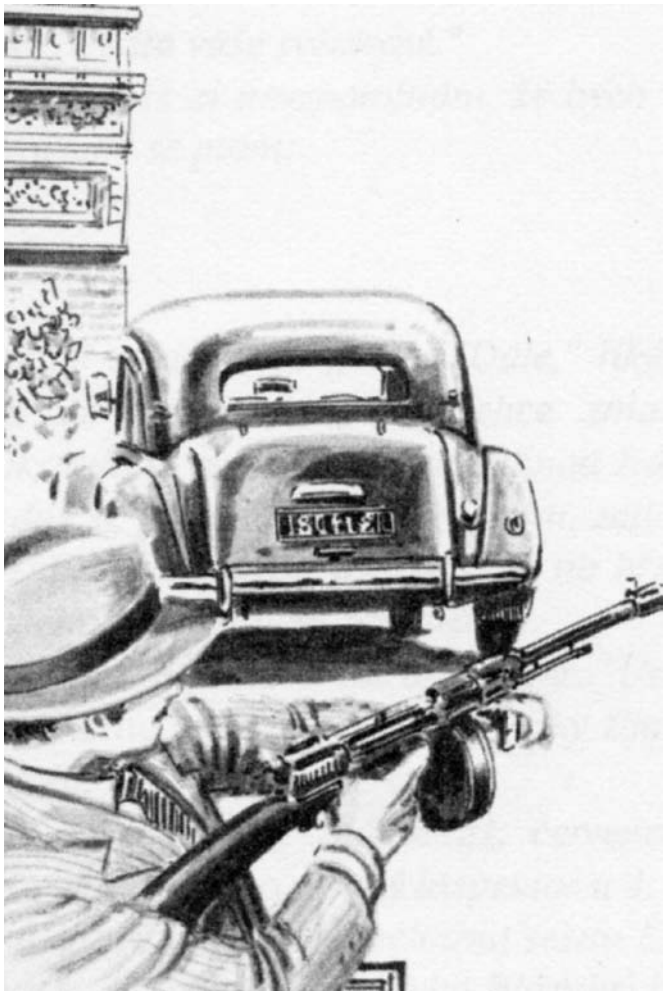
Připravil Karel Jičínský

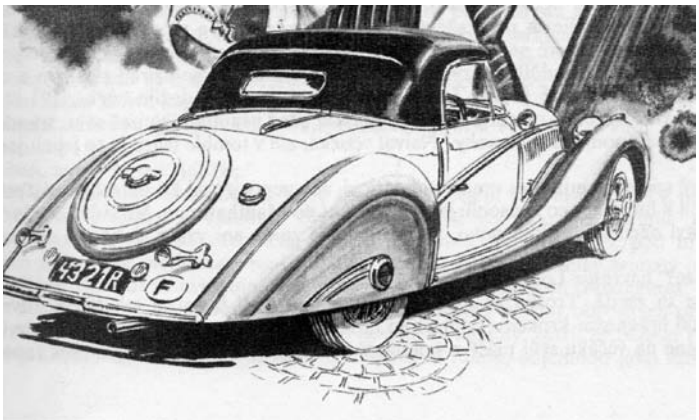
Možná, že jste byli překvapeni titulní stranou prvního letošního čísla AEROVKÁŘE s obrázkem nádherného sportovního vozu, tak podobného některé z kreací Josefa Sodomky na podvozku Aero 50 z konce 30. let. Na následující stránce přidal zodpovědný redaktor několik řádek komentáře s uvedením značky a typu vozu i původce karoserie.

A teď něco o Delahaye z obálky:

Neslavný konec „slavného" automobilu

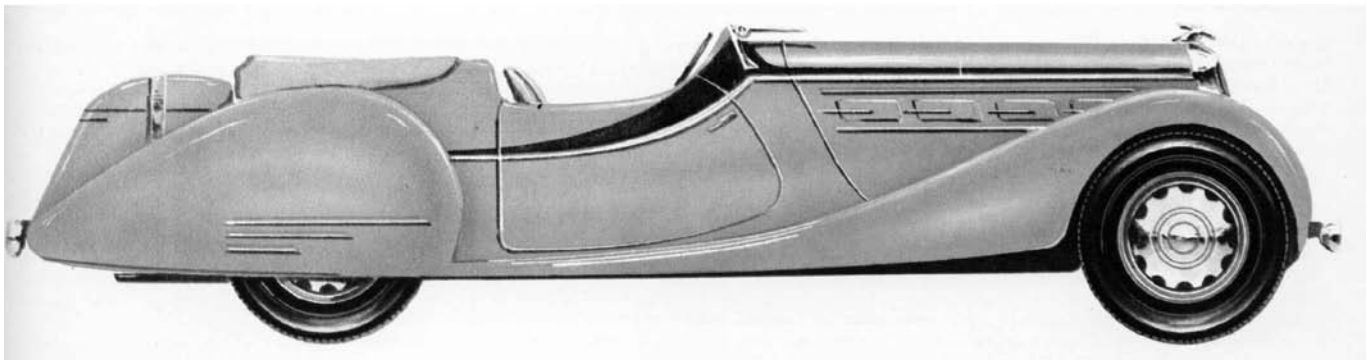
Po osvobození Francie od Němců působila po několik let hlavně v Paříži řada part bankovních lupičů, z nichž profesionalitou a brutalitou vynikal „gang černých citroënů", nazvaný podle výkonných a rychlých vozů Traction avant. Vůdce, který loupeže naplánoval, většinou pak na jejich provedení zpovzdálí dohlížel a pak celkem v klidu z místa akce odjížděl v luxusním kabrioletu, který zakoupil od švédského diplomata (vozu zůstala SPZ i tabulka CD). Jednou to však nevyšlo – úprk lupičů od banky byl doprovázen přestřelkou s muži zákona, při níž byl šéfův automobil tak poškozen, že byl pak pro něj k nepotřebě. Známý ilustrátor pak vzal tuto scénu jako námět pro svou kresbu. V roce 1949 se gang po smrti svého vůdce definitivně rozpadl.



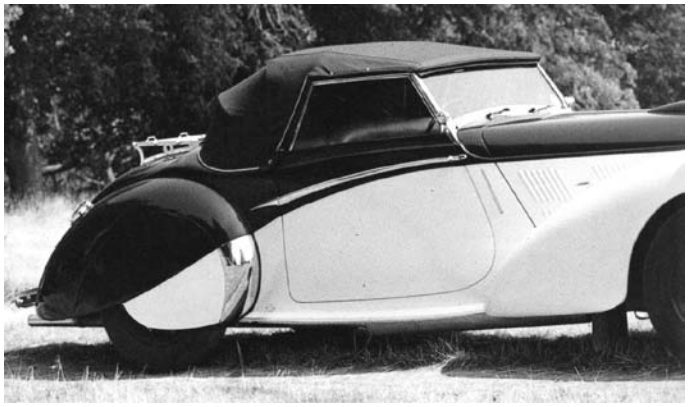


Jelikož jsem se o roli designérů a výrobců speciálních karosérií osobních automobilů zajímal dlouho, napadlo mě dotázat se šéfredaktora, zda by neměl zájem o příspěvek do zpravodaje. Souhlasil a tak jsem musel konat – byl jsem však postaven před problém co a jak. Nakonec jsem zvolil formu seriálu 30 obrázků, seřazených podle států, kde výrobci působili. Časové zařazení v dekádě 1930 – 40 vyplývá z údajů u obrázků (kromě avantgardního RR Phantom I). Ještě pár slov ke stylům designů: základním prvkem tvarosloví, uplatňovaným v různé míře, jsou poznatky aplikované aerodynamiky. Následně pak lze v zásadě hovořit o karosářském stylu francouzském, vrcholícím rozbujelými až téměř barokními tvary, konzervativním stylu

britském, svižném sportovním stylu italském a svébytném stylu americkém. Ojedinělé příklady aplikace aerodynamiky najdeme u německých značek, kde tvary zakázkových karosérií byly jen vylepšením celkově brutálního výrazu německých vozů. Osobně nepovažuji naše domácí karosáře vozů Aero za pouhé kopisty ciziny, ale za vzdělané designéry, kteří aplikací poznatků ze zahraničí vytvořili rozsahem sice nevelkou, ale důstojnou školu českou. Koneckonců posuďte sami.



Anglie – Hotchkiss 686 Grand Prix 1933 s karoserií Le Mans Sports



Anglie – Lagonda Le Mans 1938

Anglie – RR Wraith 1938

Anglie – RR Phantom I Jonckheere Coupé 1925

Francie – Bugatti 57

Francie – Bugatti 57SC Atalanta

Francie – Bugatti 57C Van Vooren (Paříž)

Francie – Delage D8-120 Aero Coupe 1937 Letourneur et Marchand

Francie – Delahaye 165 Cabriolet 1939 Figoni et Falaschi

Francie – Delahaye 135M 1936 Figoni et Falaschi

AERO – Garage

Josef Partl – České Budějovice

V minulém čísle Aerovkáře jste si jistě přečetli korespondenci mezi prodejci automobilů AERO, pány Wenkem a Pártlem. Josef Pártl st. provozoval AERO – Garage od r. 1930. Hospodářské těžkosti vedly r. 1936 k zániku firmy. V letech 1940 – 1943 (možná až do r. 1949) vedl autodílnu spojenou s prodejem automobilů a náhradních dílů jeho syn Josef Pártl ml., a to na adrese Linecká 8, České Budějovice. Zemřel v roce 1987.

Josef Pártl st.

Garáže v Českých Budějovicích

Josef Pártl ml.

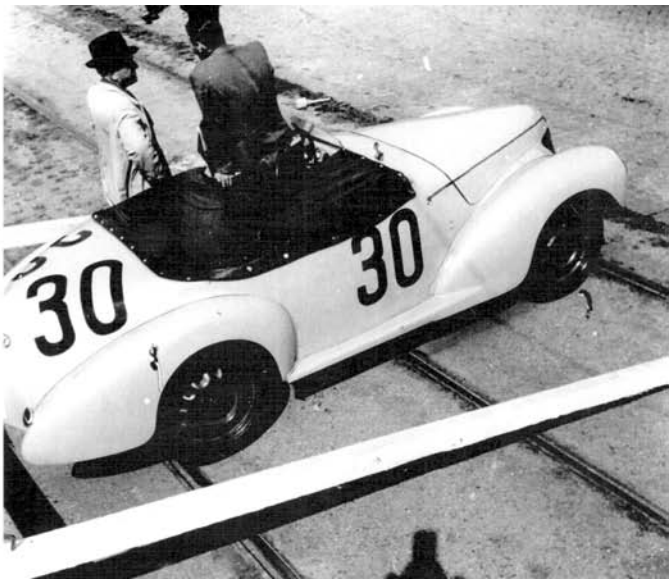
Fota a inzerát (na zadní straně obálky) zaslal Petr Klusák.

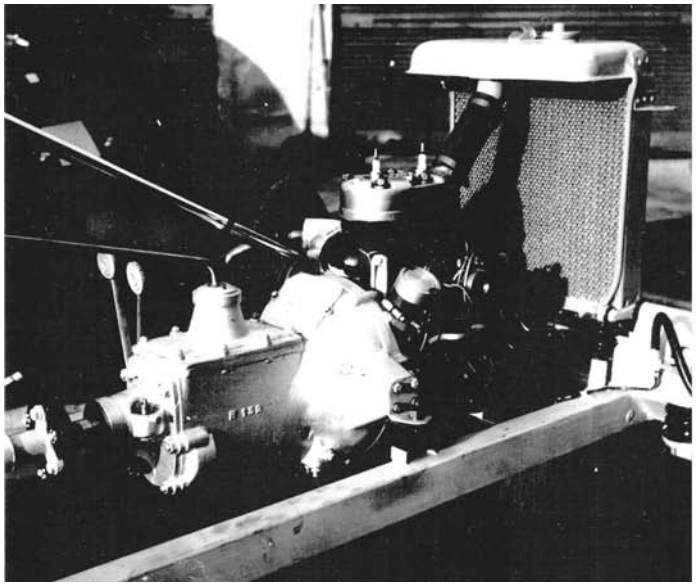
Na snímku (zřejmě svatebním) si povšimněte krom pohledné nevěsty i nezvyklého vybavení aerovky. Poklice na kolech a nárazník jsou jednoznačně nadstandardním vylepšením, ale dobovým. A co ten nárazník na „třicítce“ uprostřed. Co bychom tomu řekli dnes, kdyby se takto původně dovybavené aerovky dochovaly do dnešní doby? To by bylo řečí o originalitě. Na mnoha dobových fotografiích je jasně vidět, že k různým doplněním a úpravám docházelo i u nových vozů a na těchto fotech je navíc patrné, že doplňky nebyly vždy z nadstandardní výbavy, kterou nabízela továrna AERO. Pro ty z nás, kteří zastávají ortodoxní názor na originalitu vozu, mohou být takovéto fotografie poučením, že i ne zrovna povedená, ale dobová úprava, může být posouzena kladně.

– JK –

Kolem dokola, tentokrát Pony

Soubor fotografií automobilu Aero Pony a s panem Hanušem nám zaslal kolega Milan Turek z Plzně.





Životopis konstruktéra

ING. JOSEF VOŘÍŠEK
12.12.1902 – 1.1.1980

O jednom ze zajímavých mužů našeho motorismu nám napsal jeho syn:

Otec se narodil v Libni, v rodině začínajícího obchodníka s elektrickými spotřebiči a elektroinstalací. Studoval na karlínské reálce a v letech 1920 – 1924 na Strojnické fakultě ČVUT. Vyprávěl, že jej nepřitahovaly ani turbíny ani parní stroje a že měl jasnou představu stát se konstruktérem automobilů, přesněji karosérií automobilů. Byl totiž brilantní kreslíř, dnes by se řeklo průmyslový designér. Datum jeho příchodu do továrny Aero neznám, zřejmě to však nebylo v prvním sídle, v bývalém cukrovaru ve Vysočanech, ale v objektech na okraji průmyslové zóny mezi Starými a Novými Vysočany, vedle kolonie v „Číně". Jako ostatní konstruktéři působil i otec v obou oblastech činnosti továrny: při leteckých zakázkách jako konstruktér leteckých prvků, při automobilových jako návrhář karosérií. Nevím však přesně, kterých modelů, ani do jaké míry. Zcela určitě patřil k týmu připravujícímu vozy pro poválečnou výrobu – typu Ponny a Rekord, tehdy byl určitou dobu titulárním vedoucím konstrukce karosérií. Ale na zajíždění vozu panem Hanušem se již pamatuji.

V té době vrcholila otcova většinou dochovaná fotodokumentační činnost v rámci programu továrny. Podrobně zachytil například působení pana Turka jako továrního jezdce i jeho léčení v nemocnici po osudné havárii v roce 1935. Ve Vinohradském fotoklubu byl otec aktivním organizátorem klubové činnosti v Praze i celé ČSR. Jeho snímky uveřejňovaly časopisy Ozvěny, A-zet, Ahoj na neděli, Eva, často na titulních stránkách.

Současně se věnoval mnohostranné sportovní činnosti. Bylo to motorové létání na „Sardeli", na letišti v Letňanech (při skládání pilotních zkoušek na otázku: Kdy se ubírá plyn při přistání? odpověděl: Nad hospodou U pilota). Tenis hrál na kurtech na Vinohradech, na kanoi jel s panem Kořínkem závod Budějovice – Praha. Díky slušnému příjmu v továrně si také koupil motocykl Lewis. Přestože otec neměl řidičský průkaz, řídil vozy Aero při spanilých jízdách v okolí Prahy, kdy byli kompetentní členové posádky řízení neschopní, a možná i při dálkových propagačních cestách po Evropě. V roce 1933 to byla měsíční expedice na Sicílii a zpět v délce 5542 km s modelem Aero 662, vybaveným motorem o objemu 1500 cm^3. Snímky z této cesty jednak posloužily jako reklamní kalendář továrny, jednak v rámci otcovy účasti na mezinárodních fotografických salónech obletěly celý svět. Na podzim roku 1933 to byla jízda na autosalóny v Paříži a Londýně. Zpáteční cesta vedla přes Paříž do Lyonu a Marseille, Nizzy, Janova, Mantovy (zde byla havárie), Innsbrucku, Salzburgu a Prahy, celkem 4100 km v jedenácti dnech. V roce 1934 (?) to byla jízda Praha – Terst – Kotor – Bari – Řím – Benátky – Janov – Menton – Marseille – Lyon – Konstanz – Ulm – Frankfurt – Norimberk – Praha – Krkonoše – Praha: 6290 km za celkem 40 dní. Nevím ovšem, jakými vozy se jelo. Na Pařížský autosalón jeli s Aero 50 naposledy v roce 1938. Zachoval se snímek z opravy převodovky na dvoře hotelu ve Štrasburku.

Z jeho líčení výroby částí leteckých draků za války si pamatuji, že konstruktéři měli jedinou možnost, jak výrobu sabotovat: předimenzováním konstrukčních prvků, hlavně těch, které obsahovaly pro Říši nedostatkové kovy, byl de facto snižován počet vyrobených letadel. Ta ovšem továrna dodávala až do náletu na jaře 1945. Při tehdejší úrovni ověřovacích technik popsaná sabotáž prošla. Jakákoli jiná aktivita byla nemožná, protože alkohol a uzeniny, přidělované pilným řemeslníkům jako odměna,

by z ní udělaly smrtelné riziko.

Stejně jako většina konstruktérů si i otec po válce naivně představoval, že továrna, resp. pan JUDr. Kabeš, budou moci určovat výrobní program, ale ministerští úředníci je z toho brzy vyvedli. Přesto jel otec s panem Hanušem vozem Ponny propagační jízdu na vrchol Sněžky. Nutnou cestu přes území Polska jim zpestřili tamější vojáci ostrou, ale naštěstí nepřesnou střelbou. Těsně po válce pořídil otec podrobnou fotodokumentaci továrny, po jejím rozbombardování i z rekonstrukce, která byla zhruba provedena ještě před znárodněním továrny v říjnu 1945. Fotografoval také předávání repasovaných německých letadel československé armádě a letecký den v Praze v roce 1946. Jedinečné jsou zřejmě jeho snímky z poválečných závodů sportovních vozů, na kterých se oba nové modely Aero představovaly motoristické veřejnosti. Při nařízeném zrušení automobilové výroby v továrně Aero v roce 1947 dal otec přednost plánům šéfkonstruktéra automobilky Praga na lidový vůz, před možnou činností v leteckém programu v Letňanech.

Kromě toho se účastnil ještě oprav letadel Luftwaffe pro Izrael. Na zastrašovacím školení v Konojedech v létě 1948 se proto ostře vyjádřil proti politickému vývoji, který znamenal konec výroby civilních osobních automobilů u nás. Protože však již pracoval na konstrukci nápravy Pragy V3S, byl při továrních schůzích „pouze“ posazován mezi dva milicionáře, aby mlčel. Po modelu Praga V3S otec ještě konstruoval model S5T, to snad již v Libereckých automobilových závodech (LIAZ).

Tehdy pracoval a pobýval řadu měsíců přímo v závodech v Mnichově Hradišti a v Liberci, kde jako nejstarší vedl cyklistický oddíl. Nakonec pracoval ve Výzkumném ústavu automobilní techniky v Praze – Karlíně. Byl rád, že mladí inženýři raději počítají než kreslí a že může stát u prkna. Zvláště hodnotím, že nikdy nežehral na podřízené postavení, ke kterému byl odsouzen po roce 1948 a stále pracoval s plným nasazením. Skončil svou činnost, jakmile se s věkem přihlásily příznaky snížení výkonnosti. Měl svou práci jako celoživotní poslání.

Četné domácí výkresy z leteckého a automobilního programu chtěl otec v roce 1979 předat do Národního technického muzea (NTM). Bohužel, syn tehdejšího vedoucího příslušného oddělení NTM s dalšími výtečníky během dopravy výkresy s automobilovou tematikou ztratili, hlavně výhledové studie sportovních i závodních modelů. Jejich publikování koncem 80. let v časopisu Auto a moto veterán snad znamená, že jsou v soukromém držení v ČR a nebyly zašantročeny do zahraničí. Malá část výkresů se zachovala. Doufám, že přímí pamětníci doplní tyto moje vzpomínky na otce autentičtějšími údaji a velmi jim za to děkuji.

Prof. RNDr. PhDr. Josef Voříšek

Převzato z časopisu VETERÁN č. 45/1998 – do Aerovkáře přispěl Karel Jičínský.

Poznámka, která dokresluje výrobní program továrny za okupace:

„Když Němci zrušili v květnu 1939 ve Studénce výrobu Bü-131 pro malou kapacitu tamních dílen, přenesli ji ještě v témže roce do pražské továrny Aero (mezitím došlo 15.3.1939 k okupaci okleštěného Československa), kde byla zahájena práce na první sérii, označené číslem 49, která vyprodukovala 200 kusů letounů Bü-131 D-2. Pohonná jednotka se nezměnila. Za celou válku opustilo pražskou továrnu asi 300 letadel Bü-131.“ (Úryvek z knihy „Letouny Tatra“, autor Jan Krumbach.)

Petr Klusák

Tohle foto zcela jistě nepochází z fotoaparátu ing. Josefa Voříška, ale mohlo by. Úžasná momentka s Adinou Mandlovou a její aerovkou snad trochu odlehčí předchozí téma v závěru dosti ponuré.

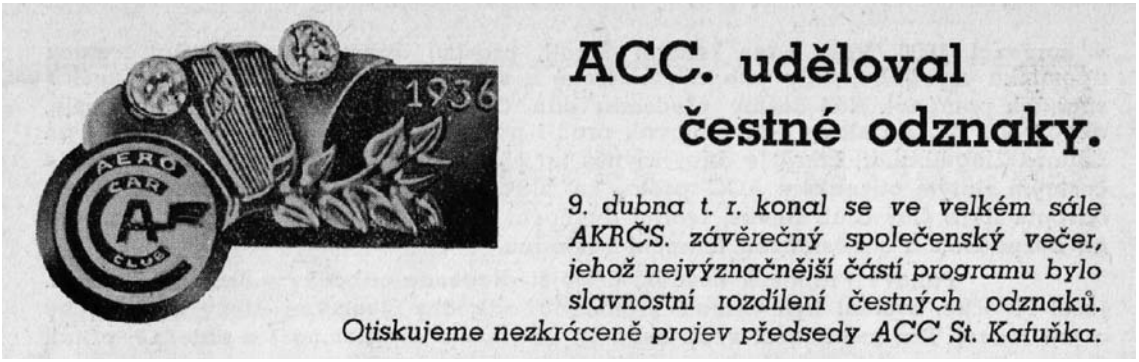
Foto poskytl Karel jičínský

Auto AERO staví se Storkovou ocelolitinou
Jakostní vůz s jakostním materiálem
Storek dodává dále: litinu všeho druhu - stroje - vodní turbiny - stroje pro obrábění kovů - převodové skříně
IGNÁC STOREK,
ocelárna, slévárna měkké litiny, a železa

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

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

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Psal se 9. duben 1937 a my po 80 letech nahlédněme do slavnostně vyzdobeného sálu k 7. výročí založení ACC a poslechněme si část projevu našeho tehdejšího předsedy p. St. Kafuňka.

Jestliže uzavíráme letošní společenskou sezonu při vstupu do sezony sportovní dnešním slavnostním večerem, činíme tak proto, abychom se mohli ve Vašem středu ohlédnouti s hrdostí na nedávnou minulost našeho klubu.

Co tvoří po skoro sedmi letech trvání našeho značkového Aero Car Clubu bohatství jeho klubovní činnosti? Bohatství, které je známo nejen každému z našich členů, ale které upozornilo na nás i ostatní motoristy a jejich organisace? Jo to naše práce a její výsledky.

...

Pane brigádní generále Čížku, pane doktore Gollere, pane předsedo Kumpero a pane doktore Srbku, mám krásný a čestný úkol požádati Vás jménem správního výboru Aero Car Clubu a všech jeho členů, abyste laskavě přijali čestné zlaté odznaky ACC, jako viditelnou známku malé snad ceny hmotné, ale tím vyšší ceny morální, neboť Vám je dává poměrně mladý, z malých začátků a vlastní prací ke krásným výsledkům došlý klub, aby Vám naznačil, jak si váží Vaší trvalé zásluhy o sjednocení touringové větve ze dvou korporací – Ligy čs. motoristů a Motor Touring Clubu a jak si bude vážiti i Vašich následovníků v tomto organisačním oboru.

...

Čestnými zlatými odznaky, jež si za chvíli dovolím předati do Vašich rukou, chceme demonstrovati přede všemi těmi, kteří by chtěli možnost a dokonce oprávněnost společného hájení zájmů čsl. motoristů popírati.

Ale ani zásluhy o vnitřní výstavbu a růst našeho klubu nezůstávají námi neoceněny. Viditelný odznak tohoto ocenění a vděčné náklonnosti přijal náš protektor, p. Dr. Vladimír Kabeš, projevující tolik zájmu o náš klub od jeho zrodu v červenci 1930. Vás, pane řediteli Šoreli, prosím, abyste rovněž přijal čestnou upomínku na dobu, kdy jste nám účinně a s nevšedním porozuměním v našich snahách pomáhal. Náš čestný předseda pan Oldřich Skokánek jistě nepotřebuje, abych zde mnoha slovy odůvodňoval, proč i on je dnes mezi vyznamenanými. Pan Eduard Ziegelbauer, který je dnes rovněž na slavnostním seznamu, vyznamenán je čestným zlatým odznakem ACC proto, že hlavně jeho zásluhou je náš klubovní časopis Aero Car Club Revue, tvořící duchovní spojnici mezi členstvem, postaven na bezpečnou a soběstačnou finanční základnu.

...

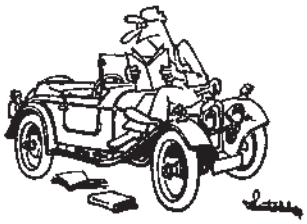
Zlatým čestným odznakem byli tehdy vyznamenáni čestní členové odbočky v Brně pan František Bezděk a pan arch. Josef Pivečko. Dále pak nejúspěšnější jezdec sezóny 1936 pan Vladimír Formánek. Stříbrné čestné odznaky převzali úspěšní jezdci, pánové Pavel Steinberg, Jiří Pohl, Michal Večeřa a Václav Uher.

...

Paní Evě a Franku Elstnerovým dovolujeme si podle jednomyslného usnesení poslední valné hromady předati po stříbrném odznaku ACC v uznání zásluh, které třeba že na konkurenční značce, nicméně na malém lidovém voze prokázali svojí populární jízdou „100 dní v malém voze" a připojili další důkaz, že naše malé vozy jsou schopny velkých výkonů.

...

Tolik tedy květnové číslo časopisu Aero Car Club Revue z r. 1937 ke společenskému večeru ACC. – JK –



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 16 – Tabulka ložisek A 662 a Brožura Autosalonu 1936 (4. pokračování – Ceník spec. výzbroje A 30).
str. 17 - 20 – Zařízení Dörner a Brožura Autosalonu 1936 (4. pokračování – Ceník spec. výzbroje A 30).
str. 21 – Současná inzerce, 4 válcové motory AERO, Tlumič nárazů AERO 30 a 50.
str. 22 – Výkres – Sestava zadního tlumiče nárazů A 30 a A 50.
str. 23 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – Karoserie – limusina, (otevř. vůz). **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!**

AERO 662 OSAZENÍ LOŽISEK r.v. 1931-1934

Místo	Druh	Rozměry d	Rozměry D	Rozměry B	ks	Označení
Přední kola vně	jednořadé kuličkové	17	47	14	2	6303
Přední kola uvnitř	jednořadé kuličkové	25	52	15	2	6205
Klikový hřídel	jednořadé kuličkové	35	72	17	4	6207
Ojniční ložiska	váleček (bez klece)	25	62	14	2	VL 2050
Setrvačník	jednořadé kuličkové	45	85	19	1	6209
Spojka	jednořadé kuličkové	45	85	11	2	6009
Přímý záběr	dvouřadé kuličkové	25	52	18	1	AA 25 nebo 4205
Kužel. pastorek vpředu	dvouřadé kuličkové	30	72	27	1	BB 30 nebo 4306
Kužel. pastorek vzadu	jednořadé kuličkové	30	62	16	1	6206
Pouzdro zadní nápravy	jednořadé kuličkové	30	80	18	2	6208
Zadní kola	jednořadé kuličkové	30	62	20	2	AA 30 nebo 4206

Tato tabulka ložisek pro A 662 pochází z poloviny 60. let minulého století a byla vytvořena tehdy Značkovým klubem AERO (ACC) při OV Svazarmu. V některém z příštích Aerovkářů se pokusíme tabulku rozšířit i pro ostatní typy malých aerovek popř. ji zaktualizovat. – red. –

Ceník specielní výzbroje pro Aero 30 HP:

Kryt chrom. na reservní kolo	Kč	150.—
Čalounění do limusiny kožené do výše oken	»	2.500.—
Montážní lampa s kabelem	»	40.—
Zámky na kapotu s vložkou	»	240.—
Příplatek na klaxon Bosch	»	200.—
Druhý klaxon Bosch	»	200.—
Držáky lyží na střechu u limusiny (naše konstrukce	»	120.—
Pérový volant bílý	»	70.—
Chromovaná kola Aero 130/40 (5 ks.)	»	1000.—
Vodní pumpa (na nový vůz příplatek)	»	600.—
Tlumiče olejové vpředu	»	580.—
Příplatek na pneus Michelin 140/40 včetně 5 kol Michelin	»	1000.—
Příplatek na dvoupáčkový karburátor Amal	»	350.—
Příplatek na sukno do limusiny	»	740.—
Příplatek na vypracování seriového motoru 1 L na max. výkon	»	1.500.—
Městská lampička na blatník neb kornout (2 kusy)	»	280.—
Teploměr »Prema«	»	650.—
Benzinoměr »Maximal«	»	280.—
Ampermetr na rozvodnou desku	»	120.—
Kapkovité ukazovatele směru na blatník	»	180.—
Bandáže na všechna péra	»	220.—
Clonka proti slunci	»	65.—
Cvoky na kopotu à	»	10.—
Čalounění kožené do otevřeného vozu čtyřsedadlového od	»	1.700.—
Čalounění kožené do dvousedadlového otevřeného vozu od	Kč	1.200.—
Čalounění z vepřovice do 4sedadlového otevřeného vozu	»	3.000.—
Čalounění z vepřovice do 2sedadlového otevřeného vozu	»	2.500.—
Čalounění kožené do limusiny do výše oken	»	2.500.—
Čalounění sedadel a stěn do výše oken v limusině z fabrikoidu	»	440.—
Dečka na chladič	»	130.—
Dečka přes zadní sedadla u otevřeného vozu	»	220.—
Držáky na lyže, chromované	»	180.—
Držáky skla, chromované u otevřeného vozu	»	60.—
Hledáček	»	235.—
Kola chromovaná (5 kusů)	»	1.000.—
Kapsy na dveře	»	120.—
Klaxon druhý (ne Bosch)	»	180.—
Kolo reservní druhé s držákem	»	360.—
Kryt chromovaný na reservní kolo	»	150.—
Lékárnička	»	40.—
Měřič tlaku pneumatik	»	35.—
Městské lampičky na blatníky	»	380.—
Mlhovka	»	470.—
Monogramy na obojí dveře	»	35.—
Montážní lampa s kontaktem	»	40.—
Obložení pedálů gumou	»	10.—
Ohřívač skla	»	160.—
Polštář za řidiče	»	160.—
Popelníček	»	30.—
Povlaky předních sedadel u otevřeného čtyřsedadlového vozu	»	260.—
Povlaky předních sedadel u limusin	»	200.—

Zařízení Dörner – dohady, mýty a skutečnost

Měl jsem zajímavý telefonát s jedním z aerovkářů. Týkal se zařízení Dörner a dotyčný aerovkář se dotazoval, zda toto zařízení bylo montováno i na karburátory JIKOV, že prý má dva tyto karburátory s cívkou Dörner. Z dostupných informací je patrno, že firma AERO montovala toto zařízení pouze s karburátory SOLEX a v tomto duchu jsme se bavili. Požádal jsem jej o zaslání fotografie jeho karburátorů, ale dotyčný se již neozval a já jsem si nepoznamenal jeho telefonní číslo. Shodou okolností se o historii zařízení snažil získat nějaké nové informace i kolega Petr Klusák. Jak už to ale bývá, informace o zařízení Dörner jsou zaváty časem a dokonce ani „vševědoucí Internet“ na dotaz nereaguje.

Zařízení je běžně uváděno jako „Elektromagnetické volnoběžné zařízení Aero“. Na otázku, jestli bylo zařízení použito i s karburátorem JIKOV, můžeme odpovědět jednoznačně – v továrním provedení zcela jistě ne. Na otázky Petra Klusáka – „Jaké bylo číslo patentu tohoto zařízení a kdo byl jeho autorem? Proč se uvádí patentové zařízení Aero, když název byl Dörner?“ – odpovědi neznáme. Ještě k tomu názvu. Nejčastěji se uvádí název Dörner, ale také Döerner a Dorner.

V roce 1988 jsem v Aerovkáři podrobně popsal funkci zařízení a to z dobových materiálů, ale hlavně z vlastní zkušenosti. Tehdy jsem vyrobil jediný chybějící díl – elektromagnetickou cívku (relé); ostatní komponenty se na mé třicítce limusině z r. 1938 (mod. 39) dochovaly. Tehdy jsem také do Aerovkáře nakreslil všechny díly zařízení v rozsahu dílenských výkresů. Z originálu (modráku) jsem také překreslil níže uvedený výkres T365 resp. T362.

Podstatou zařízení je zcela uzavřít přívod paliva do motoru při jízdě bez plynu při zařazené jakékoliv rychlosti a při nevyšlápnutém spojkovém pedálu – **žádnou jinou funkci zařízení nemá!** Pro přehlednost a pochopení funkce je nutné znovu připomenout tři dobová schémata. Na obr. 1 je umístění jednotlivých částí. Rozdílnost dalších dvou schémat je pouze v tom, že na obr. 2 je ukostřen jeden pól cívky el. magnetu a na obr. 3 je ukostřen vždy jeden pól u spínačů. To je pouze kosmetická úprava, kterou byla docílena úspora vodičů.

Oba spínače pracují paralelně, to zn., že relé se dostane pod napětí vždy, když se sepne některý ze spínačů nebo oba.

Při každém sešlápnutí pedálu spojky (i následném puštění pedálu) se automaticky přidá plyn pomocí vačky na pedálu, kladky a bowdenu, který přímo působí na páku plynu. Zároveň při sešlápnutí pedálu se sepne spínač na táhlu spojky a uvede v chod relé. Páčka na konci pohyblivého jádra relé podrží mechanismus karburátoru na volnoběh. Mezi tím jsme vyřadili na neutrál, čímž se sepnul spínač na řadící páce a relé drží volnoběh i po puštění spojkového pedálu a rozepnutí spínače na jeho táhlu.

Přidání plynu mechanicky pomocí bowdenu je důležité proto, že el. magnet není sám schopen překonat odpor převodních pák plynu. Pokud bychom vyřadili rychlost na neutrál bez sešlápnutí spojky, sepne sice spínač na řadící páce, čímž uvede relé do chodu, ale el. magnet nepřekoná velký mechanický odpor pák plynu, plyn nepřidá a motor přestane fungovat!!!

Stavěcí šroubek volnoběhu je přenesen na páčku jádra el. magnetu.

To je vše! Dodám ještě, že původně byla na karburátoru jehla místo šroubu bohatosti směsi, která otvor uzavírala. Když bylo relé pod napětím (volnoběh při vyřazené rychlosti) jehla otvor pootevřela na seřízenou bohatost směsi. Její seřízení si nedovedu dost dobře představit. Složitost této části asi byla důvodem, že velmi brzy byla jehla nahrazena nálitkem na plynové klapce, který dosedl na přisávací otvor a zcela ho uzavřel. Bohatost směsi se seřizovala původním šroubem.

Zkušenosti z používání zařízení Dörner jsou podrobně popsány v Aerovkáři č. 4/1988. Krátce lze shrnout pocit z jízdy tak, že při jízdě bez plynu se zařazenou rychlostí vůz pochopitelně více brzdí motorem. V dnešní době, kdy chceme maximálně uchovat všechny součástky, je dobré motorem nebrzdit. Trpí tím, krom jiného, hlavně bronzové půlměsíce v předních nábojích a hlavy poloos v planetových kolech diferenciálu (dochází k ťukání součástí a tím rychlejšímu opotřebení).

Základní problémy se zařízením jsou dva. Prvním je uložení vypínače pod řadící pákou, kdy vůle v kožené průchodce nádrže a vůle v přechodu svislé části páky na vodorovnou mohou způsobit spadnutí rolničky spínače z nálitku na řadící páce a tím jeho nežádoucí vypnutí. Druhým problémem je pohyblivé jádro el. magnetu. Páčka na jeho konci působí samosvorně, což je ještě zvýšeno rozdělení jádra cívky na pevnou a pohyblivou část (kvůli větší síle el. magnetu), a potom stačí i malé znečistění, aby se jádro lehce nebo vůbec nevracelo.

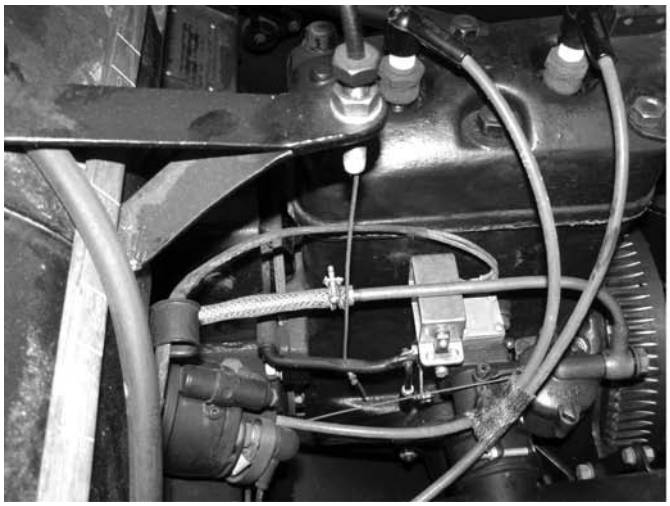
Úplně na závěr. Chcete si vyzkoušet, jak zařízení fungovalo a ve své třicítce nebo padesátce ho vůbec nemáte? Je to jednoduché. Až pojedete z kopce, zařaďte trojku a vypněte zapalování – **to je podstata věci, tu ale nelze doporučit!!!** Rozdíl je jen v tom, že v karburátoru není uzavřena volnoběžná tryska a po zapnutí zapalování byste si mohli ustřelit výfuk! To se stát u zařízení Dörner nemohlo, protože se při úplně zavřeném sání směs do motoru nedostala.

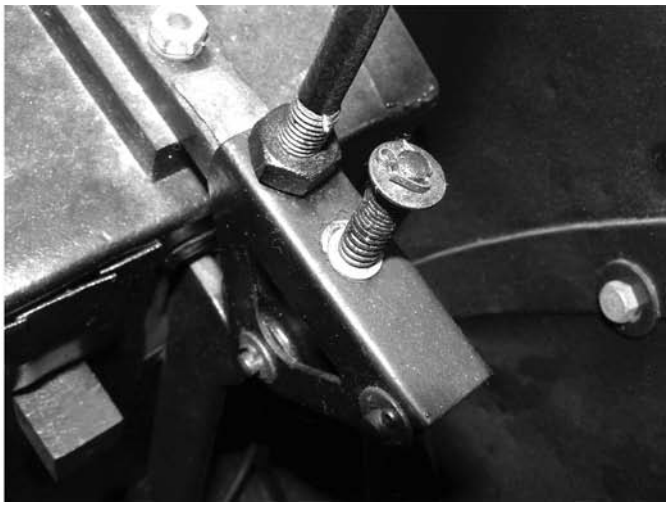
Zařízení bylo velmi propagováno pro úsporu paliva a tichý chod při jízdě z kopců bez plynu se zařazenou rychlostí. Tichý chod je pochopitelný, motor sám za této situace nepracuje a je pouze z kopce hnán zemskou přitažlivostí. Otázkou je, jak často musíme přidat i z kopce plyn, když je vůz v podstatě motorem brzděn (to jsem si i vyzkoušel). Potom můžeme pochybovat i nad tou úsporou paliva. V úvodníku srovnávám toto zařízení s elektronickým řízením dávkování paliva u moderních automobilů. Tam však automaticky dochází ke vstřikování ve chvíli, kdy vůz (bez plynu) začne zpomalovat. S Dörnerem by však vůz (bez plynu) zastavil.

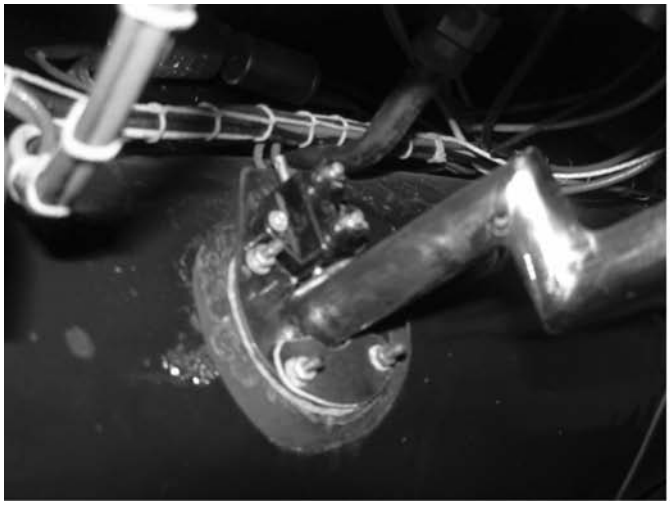
Vše nové musí být náležitě propagováno, aby se prodalo – mouchy a nevýhody se objeví až v provozu.

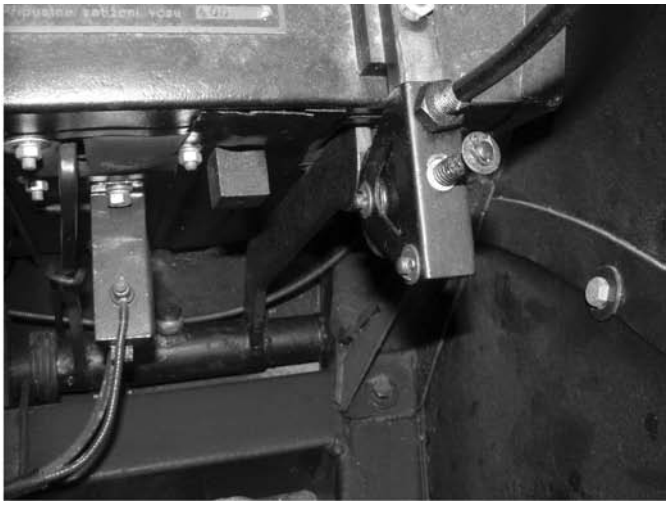
Posuďte sami, jestli zařízení mělo nějaký větší smysl a proč se tak brzy odstraňovalo.

Nemohu se zbavit kacířské myšlenky, když zařízení Dörner srovnávám (pouze z hlediska smysluplnosti) s jedním z nejmodernějších vylepšení automobilů, kdy při zastavení na křižovatce motor sám zhasne, aby za pár vteřin zase naskočil ... z takového auta bych asi radši vyskočil.

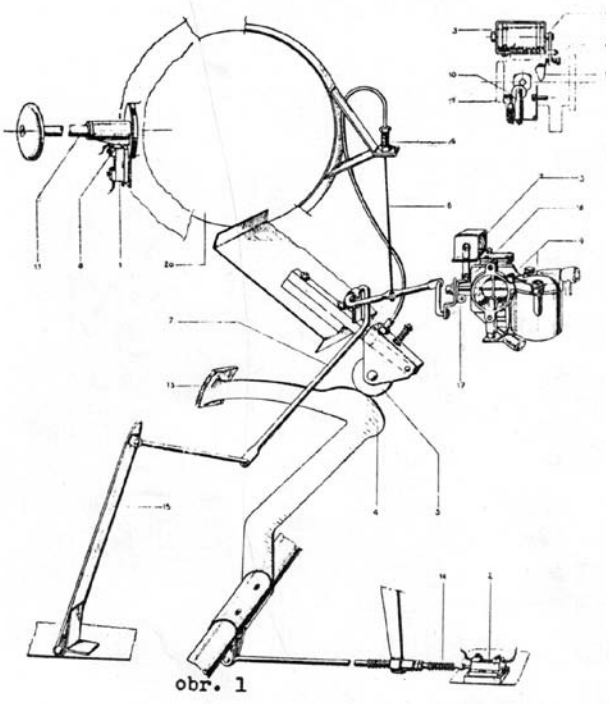




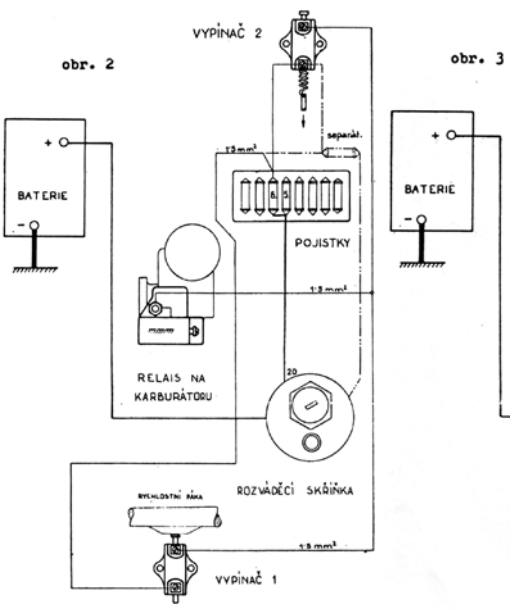


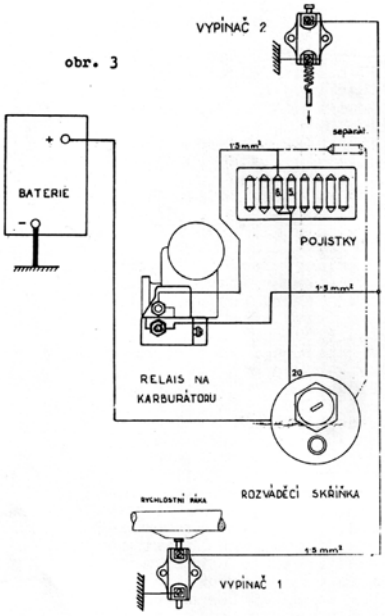


A takhle to vypadá ve skutečnosti. Řadící páka je právě v neutrálu – spínač je sepnutý (na páce je částečně vidět návarek, na který nabíhá rolnička spínače). Tři ostatní snímky znázorňují mechanický převod bowdenem od vačky na spojkovém pedálu až k páce plynu. Uložení spínače na táhlu spojky je patrné z obr. 1.

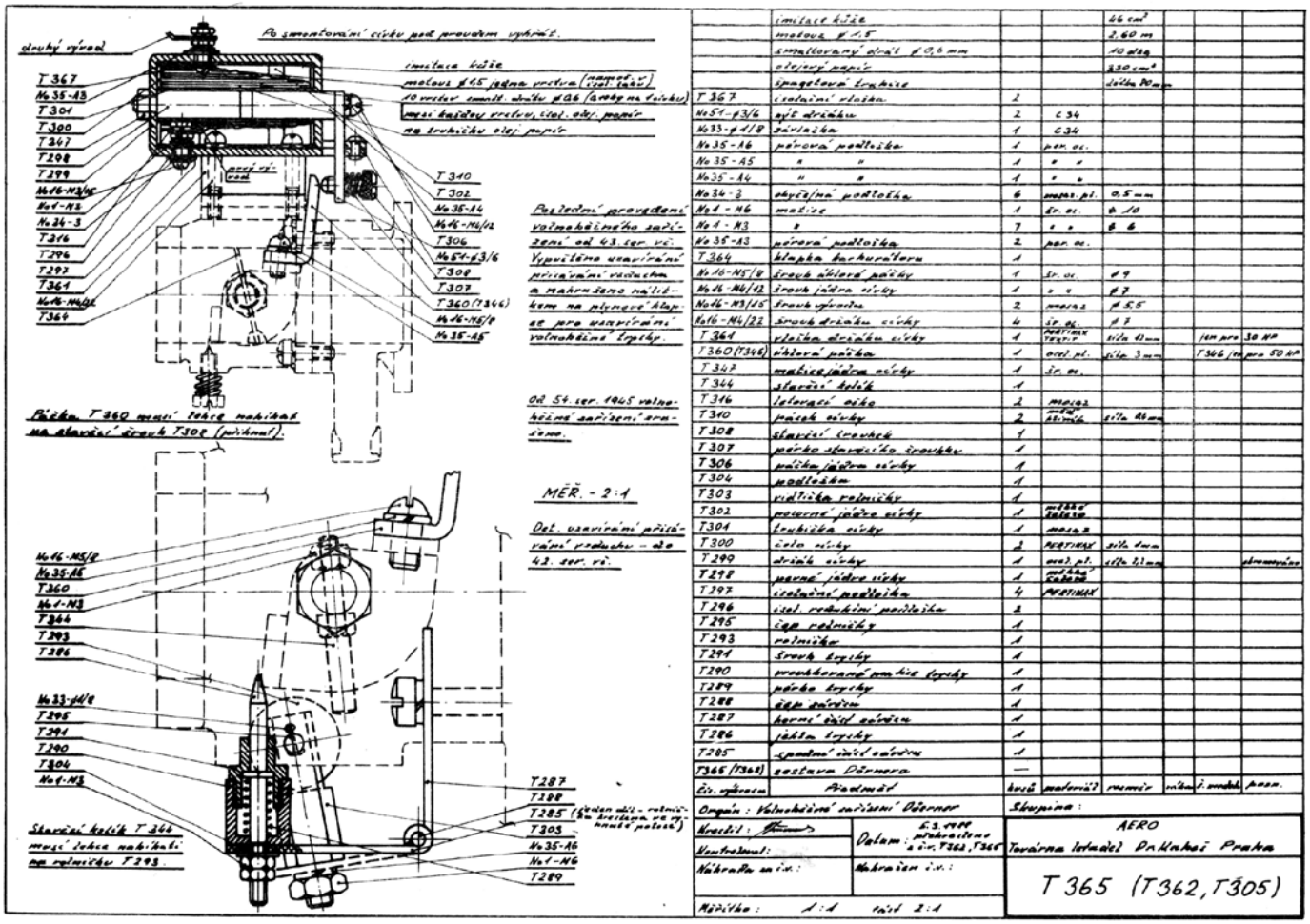


obr. 1





Tři schémata z dobových brožur. Z obr. 1 je patrné rozmístění jednotlivých prvků zařízení. Na obr. 2 a 3 jsou dvě varianty zapojení el. instalace – viz text.



Výkres relé a jeho umístění na karburátoru. Horní část obr. je poslední provedení zařízení – je zde šroub bohatosti směsi a při pozorné prohlídce výkresu je vidět i nálitek na benzínové klapce. Dolní část obr. znázorňuje složitou uzavírací jehlu v místě šroubu bohatosti směsi. Tento detail je velmi schématicky nakreslen i v horním pravém rohu obr. 1.

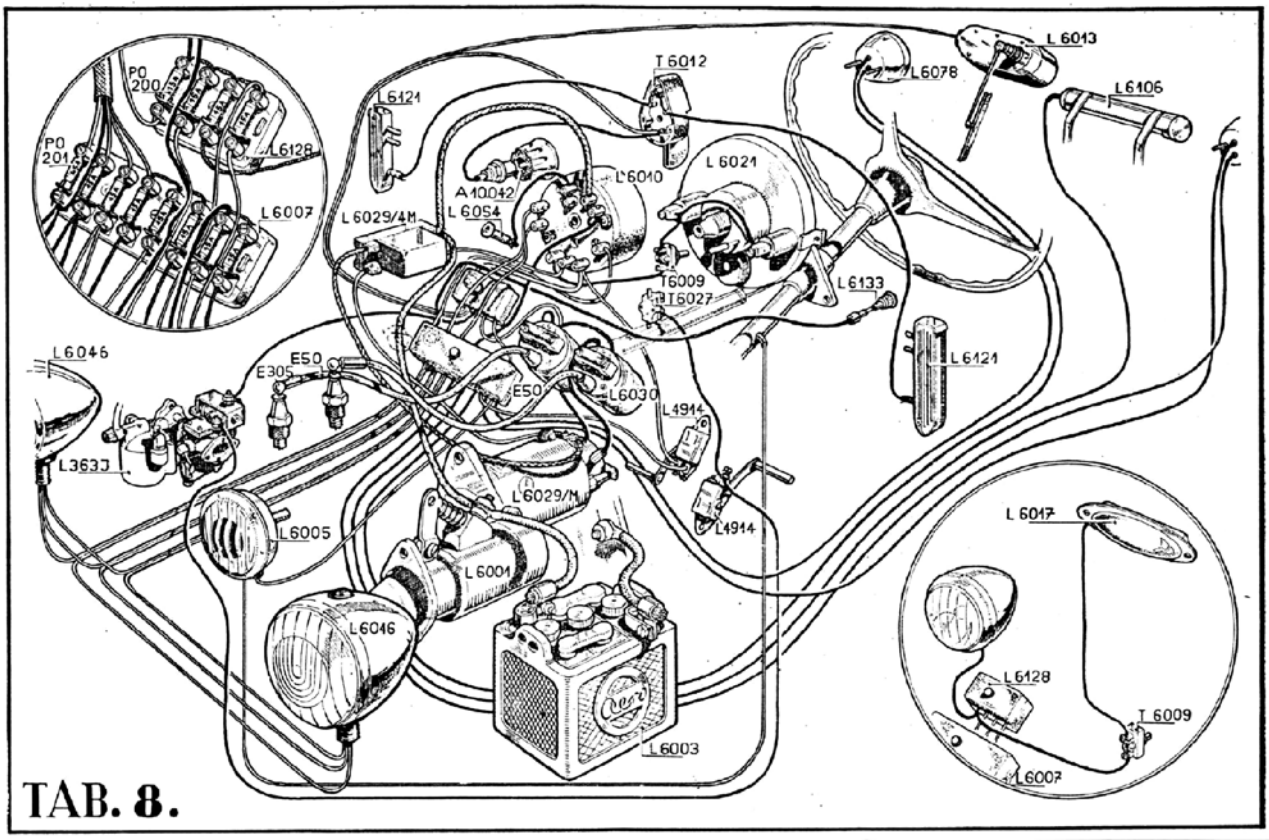


Schéma zapojení el. instalace ze Seznamu náhradních dílů pro vozy Aero 30 a Aero 50. Tvůrci seznamů tehdy použili stejné schéma pro A 30 i A 50. Naprostou chybou je stejné číslo L4914 jak pro spínač brzdového světla, tak pro zařízení Dörner. Číslo je v seznamu A 30 uvedeno jen jako Vypínač lampy „stop“. Spodní spínač zařízení Dörner je tažný, umístěn je na podlaze (ovládá ho táhlo spojky přes pružinu) a je podobný spínači u řadící páky (viz foto), ten je však tlačný.

Nezávidím tomu, kdo tenhle článek bude překládat do němčiny. – JK –

Na závěr ještě krátký výtah z knihy Aloise a Ondřeje Pavlůskových „AERO“ vyd. 2009, str. 91. Zaslal Petr Klusák

... Tato úprava (myšleno Dörner) byla ve své době vysoce hodnocena pro svou úspornost, plynulou akceleraci a pružnost motoru. Zejména v kopcovitém terénu se projevily takové přednosti, jako odstranění nutnosti dvakrát vyšlápnout spojku (převodovka nebyla synchronizovaná) a během opakovaných zkoušek se podařilo prokázat, že při hodinové jízdě v členitém terénu bylo zařízení v činnosti průměrně plných šestnáct minut.

Povlaky zadních sedadel u otevřeného vozu a limusiny	Kč	200.—
Povlaky na strany karoserie u otevř vozů i limusin	»	260.—
Přepinač světel na nohu	»	220.—
Příplatek na specielní barvu	»	300.—
Příplatek na métallisée barvu (kovovu) mimo M 16	»	300.—
Příplatek na Michelin pneu sněhový profil, za 1 kus	»	130.—
Příplatek na Bata-Tropic (5 kusů)	»	200.—
Příplatek na specielní sukno do limusin	»	740.—
Pytel na postranice	»	120.—
Reflektory velké aerodynamické 200 mm	»	450.—
Rohy kožené na kapotu (4 kusy)	»	10.—
Řemen přes kapotu	»	100.—
Řetězy (2 kusy)	»	240.—
Sedadla sklápěcí Mücke-Melder trubková do limusiny	»	380.—
Síťka na noviny v limusině	»	140.—
Spací zařízení do limusiny	»	1.200.—
Stírač druhý, samostatný	»	180.—
Střecha skládací »Webasto«	»	2.200.—
Štábky na blatníky chromované (6 kusů)	»	150.—
Tajný vypinač	»	45.—
Tlumiče nárazů dopředu, třecí	»	330.—
Tlumiče olejové	»	570.—
Věšáky na šaty do limusiny à	»	10.—
Vylepení kufru filcem	»	60.—
Zámek na zadní opěradlo u otevř. vozu	»	80.—
na kapotu (s Hahnovou vložkou)	»	240.—
Zapalovač	»	80.—
Zvýšení střechy a skla o 5 cm jakož i postranic	»	380.—

26

Konkurence :

O konkurenci budeme Vás informovati zvláštním oběžníkem, který obdržíte na společné večeři v pátek dne 16. října 1936, anebo později kdykoliv u slečny Bělohradové na stánku.

Tyto informace jsou přísně důvěrné a budou se týkati:

1. Škoda Popular, Škoda Rapid, Škoda Superb — Škoda Monte Carlo a Škoda Favorit
2. Praga Baby — Praga Lady, Super Piccolo
3. Tatra 57 a Tatra 75.
4. Z 6 — Z 4 — Z 5
5. Jawa 700

●

Vaši Aerovku

a její příslušenství dá do bezvadného stavu specialista a bývalý dlouholetý mechanik továrny „Aero“

M. SCHNEIDER, autodílna, Smíchov, Třebízského 67.

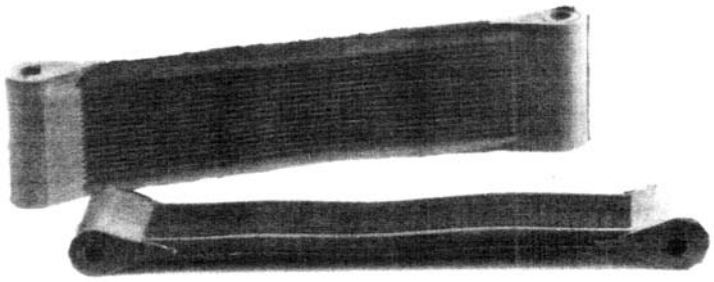
u Národního domu. Telefon 411-08.
Oficielní stanice AERO-CAR-CLUBU.

27

Nepřehlédněte současnou inzerci!

Prodám gumové omezovače dveří pro A 50, krytky kulového kloubu (L 3201) pro A 30, 50. Materiál guma NBR (olejivzdorná). Dále prodám 2 ks ložiska VL 1000, nová, nepoužitá. **Tel.: 733 130 457**

PRYŽOVÝ OMEZOVAČ



PRYŽOVÁ KRYTKA KULOVÉHO ČEPU

Pokračování Technické rubriky

V článku o ing. Josefu Voříškovi je zajímavá zmínka o aerovce A 662, která byla pro expedici na Sicílii **v roce 1933 vybavena motorem o objemu 1500 ccm.** Bližší informace o motoru však v článku nejsou. Na téma speciálních a vývojových motorů nám napsal Petr Klusák.

4 válcové motory, montované do vozů Aero

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

R. 1935, série č. 8: Vozy č. 6572 pro Dr. Kabeše
č. 6580 pro p. Mahra se spec. karosérií.
U těchto vozů zamontovány 4 válce.

Lochotínský okruh (1936) – Pavel Freund (start. č. 32) na stroji se 4 válcovým motorem, kategorie do 1100 ccm („Lochneska“); v kategorii přes 1500 ccm skončil Artur Mahr (start. č. 53) na 3. místě s vozem A 2000 („Voříšek“). Foto Aerovkář č. 2/2008.

Českobrodský okruh (3. ročník 1936)
Bratislavský Artur Mahr na dvoulitrové Aerovce, chystané původně pro letošní Rallye Monte Carlo. Mahr vzdal po 1. kole pro defekt pneumatiky.
V nejsilnější třídě debutoval Deston na 45 válcové Aerovce o obsahu 1550 ccm.

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

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

Petr Klusák

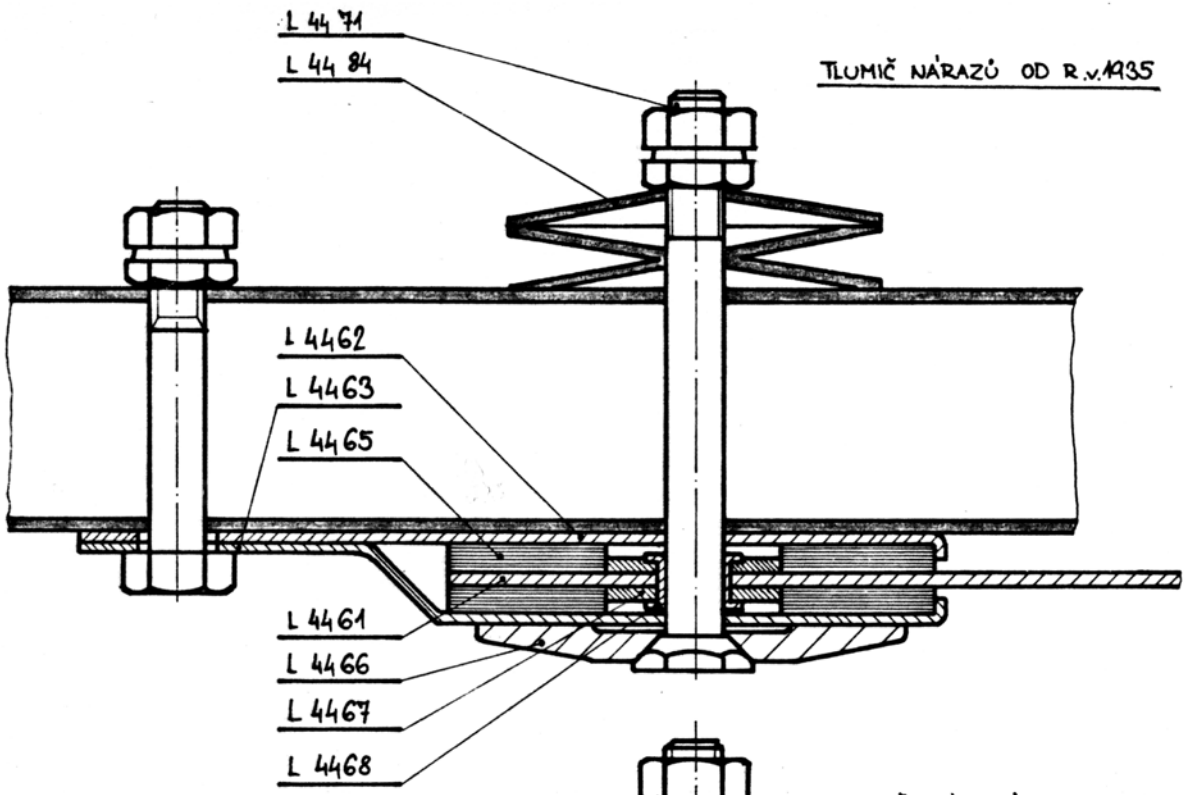
Tlumič nárazů AERO 30 a 50

Na následující straně je výkres dvou, respektive tří provedení sestavy zadního tlumiče nárazů A 30 a A 50. V minulosti směřovalo dost vašich dotazů, jak vlastně fungovalo starší provedení s „Miskovým pérem tlumiče nárazů“ (L 4484) a mnohdy nebylo aerovkářům jasné, jak byly misky sestaveny. Výkres této součástky v archivu nemáme, ale měl jsem možnost si toto provedení vyzkoušet na své aerovce. Zkráceně lze říci, že to moc nefungovalo.

Misky jsou vyrobeny z poměrně silného ocelového (kaleného) plechu a byl problém optimálně nastavit jejich dotažení šroubem L 4471. Tím, že misky neměly žádné zářezy, které by způsobily pružnost celé sestavy, bylo dotažení buď příliš tvrdé, kdy hrozila únava materiálu ramene L 4461 a jeho zlom, nebo bylo dotažení měkké a tlumič nárazy moc netlumil. Popsaný nedostatek byl celkem dobře vyřešen hvězdicovým pérem L 4790.

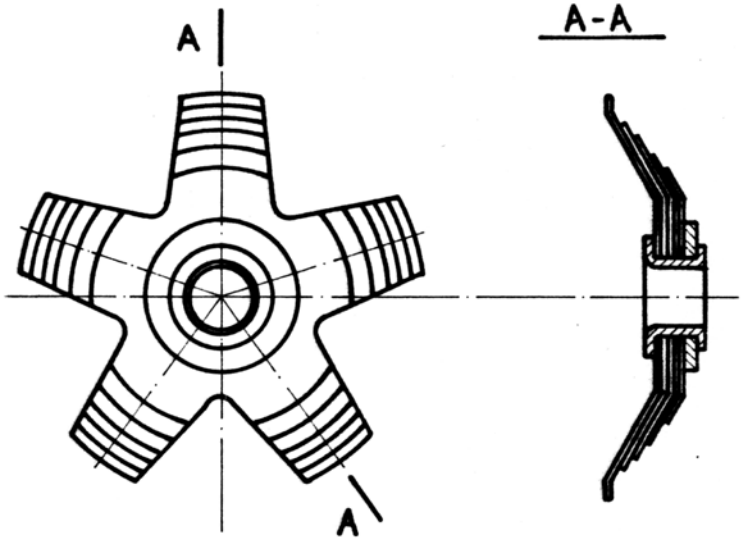
Přední tlumič nárazů (pokud byl namontován) fungoval pochopitelně obdobně, ale myslím, že vzhledem k přednímu náhonu aerovek není tlumič nutný. Asi proto byl také dodáván jako zvláštní výbava.

– JK –

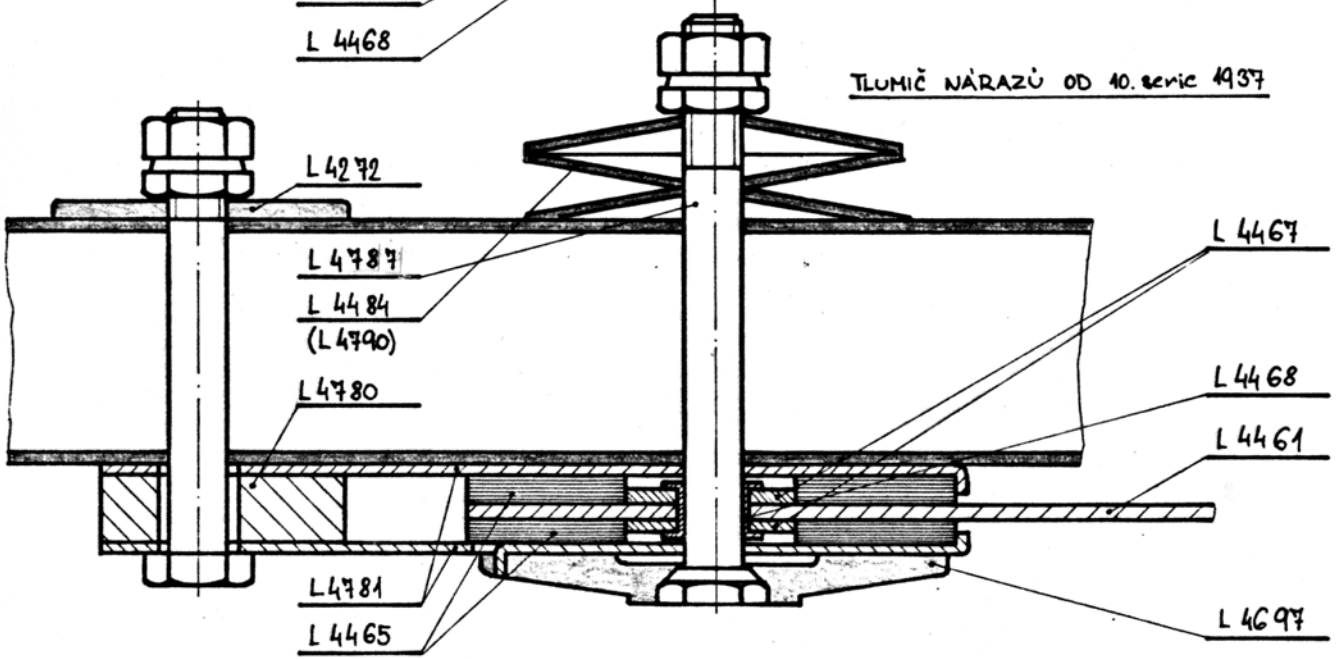


TLUMIČ NÁRAZŮ OD R.v.1935

DETAIL L 4790 OD 9. serie 1937



TLUMIČ NÁRAZŮ OD 10. serie 1937



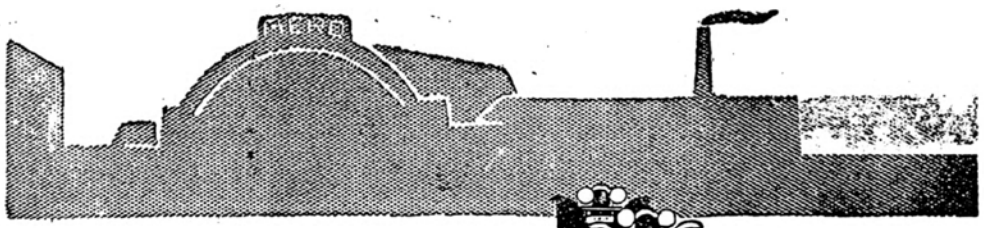
ARCHIV VÝKRESŮ ACC Praha

Předmět: SESTAVA ZADNÍHO TLUMIČE NÁRAZŮ	
Skupina: ZADNÍ OSA	
ks:	Materiál:
Datum: 24.6.1991	Nahrazuje výkres:
Platné od vozu	Nahrazen výkresem:
serie:	Měřítko: 1:1
Platné do vozu	L 44 82
serie:	L 47 88

Skupina:	Karoserie - limusina (otevř. vůz)	AERO 30			čís. str.: 2
č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.	č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.
L5387	Lůžko oblouku střechy levé (otev. vůz)	28.5.34	L5513	Krycí plech levé strany u víka - roadster	30.6.37
L5388	Napínač střechy pravý (otevřený vůz)	28.5.34	L5514	Krycí plech pravé strany u víka - roadster	7.7.37
L5389	Napínač střechy levý (otevřený vůz)	28.5.34	L5524	Levý podběh - roadster	26.6.37
L5390	Patka oblouku (otevřený vůz)	18.2.37	L5525	Pravý podběh - roadster	25.6.37
L5391	Ukončení trubky střechy (otevřený vůz)	5.6.34	L5526	Zákryt mezi podběhem a prav. str. kar. - ro.	9.7.37
L5392	Trubka střechy (otevřený vůz)	5.6.34	L5527	Krycí lišta závěsu víka - roadster	25.6.37
L5399	Pravé sedlo kornoutu (otevřený vůz)	12.335	L5541	Péro levé - uzávěr víka roadsteru	30.4.36
L5402	Levá přední konsola sedla a kornoutu (i lim.)	4.3.35	L5542	Péro pravé - uzávěr víka roadsteru	30.4.36
L5407	Profil. guma pod lištu před. skla (otev. vůz)	25.9.35	L5549	Sestava vršku kufru - roadster	8.7.37
L5410	Sestava karoserie (otevřený vůz)	15.3.37	L5550	Pravá strana závěsu dveří - roadster	23.6.37
L5413	Sklopný rám (otevřený vůz)	22.7.36	L5551	Levá strana závěsu dveří - roadster	23.6.37
L5419	Těsnění skla (otevřený vůz)	22.7.37	L5552	Výztuha otvoru ukazatele směru - roadster	18.6.37
L5428	Příchytka drátu (otev. vůz i lim.)	15.12.36	L5553	Výztuha kolmého plechu podběhu - roadster	23.6.37
L5436	Prkno podlahy kufru (otev. vůz i lim.)	19.2.37	L5554	Plech podběhu kolmý pravý - roadster	29.6.37
L5437	Výztuha dna kufru (otev. vůz i lim.)	19.2.37	L5555	Spodní výztuha dna pro res. kolo - roadster	12.7.37
L5438	Podložka obyč. pro sklopný rám (otev. vůz)	1.2.37	L5556	Horní výztuha dna pro res. kolo - roadster	12.7.37
L5439	Sklopný rám otevřeného vozu - sestava	1.2.37	L5557	Výztuha prohloubení pro res. kolo - roadster	22.6.37
L5440	Sklápěcí střecha 4 - 5 míst. otev. vozu	4.2.37	L5558	Levý zákryt u závěsu dveří - roadster	28.6.37
L5442	Hlavní oblouk střechy (otevřený vůz)	18.2.37	L5559	Pravý zákryt u závěsu dveří - roadster	28.6.37
L5443	Horní pomocný oblouk (otevřený vůz)	18.2.37	L5560	Sestava karoserie roadsteru	28.7.37
L5444	Dolní pomocný oblouk (otevřený vůz)	18.2.37	L5561	Přední oblouk střechy - roadster	14.6.37
L5445	Rohový oblouk střechy (otevřený vůz)	18.2.37	L5562	Střední oblouk střechy - roadster	14.6.37
L5446	Ložisko dolního pom. oblouku (otev. vůz)	18.2.37	L5563	Zadní oblouk střechy - roadster	14.6.37
L5447	Plech rohového oblouku (otevřený vůz)	25.2.37	L5564	Levé lůžko oblouku střechy - roadster	15.6.37
L5448	Horní vložka držáku reserv. kola (ot. vůz)	22.2.37	L5565	Pravé lůžko oblouku střechy - roadster	15.6.37
L5449	Dolní vložka držáku reserv. kola (ot. vůz)	23.2.37	L5572	Sestava pravého zad. blatníku - roadster	26.6.37
L5450	Výztuha otvoru ukazov. směru (otev. vůz)	26.2.37	L5573	Sestava levého zad. blatníku - roadster	25.6.37
L5451	Sestava dveří levých (otevřený vůz)	25.2.37	L5574	Zákryt mezi podběhem a levou str. kar. - ro.	9.7.37
L5452	Sestava dveří pravých (otevřený vůz)	26.2.37	L5576	Levá napínací páka střechy - roadster	12.9.40
L5457	Přepážka zadního sedadla (otevřený vůz)	24.5.37	L5577	Pravá napínací páka střechy - roadster	12.9.40
L5458	Držák reserv. kola otevřeného vozu	1.7.37	L5702	Dřevěná podložka zadního čísla	15.9.37
L5459	Rám opěradla (roadster)	29.3.37	L5704	Zadní pravý blatník (limusina)	22.10.37
L5462	Lišta stupačky delší (roadster a otev. vůz)	23.1.39	L5707	Osa gumového válečku - limusina	17.3.38
L5463	Lišta stupačky kratší (roadster a otev. vůz)	23.1.39	L5708	Gumový váleček opěry skla - limusina	17.3.38
L5466	Sklo před řidiče "Securitas" (pro 2 stírače)	bez data	L5709	Pérový držák válečku - limusina	17.3.38
L5467	Podlaha pro cabriolet	25.4.39	L5710	Opěra skla dveří - sestava - limusina cabri.	17.3.38
L5472	Čep ramene přerušovače (dyn. Magneton)	25.8.39	L5717	Pravá polovina závěsu kufru - limusina	25.4.38
L5473	Distanční trubka páčky zážehu (dyn. Mag.)	25.8.39	L5718	Levá polovina závěsu kufru - limusina	25.4.38
L5474	Instalace zážehu sestava (dyn. Magneton)	29.8.39	L5719	Závěr kufru 30HP bez zámku - limusina	12.7.45
L5475	Podložka spodního disku rezerv. - roadster	26.2.40	L5720	Úprava rozvodné desky pro lože volant. tru.	12.1.39
L5476	Vložka mezi rezervy - roadster	26.2.40	L5723	Těsnící guma skla - výklopné okno	22.8.38
L5486	Přístrojová deska otevřeného vozu	23.5.40	L5725	Soupis zvedačů skla	26.8.38
L5487	Obal kapsy přístroj. desky otev. vozu	23.5.40	L5728	Matice kliky závěru kufru	11.2.43
L5488	Dno kapsy přístroj. desky otev. vozu	23.5.40	L5730	Lišta zvedače skla	29.8.38
L5489	Víko kapsy přístroj. desky otev. vozu	23.5.40	L5733	Těsnění blatníku a karoserie	19.9.38
L5490	Závěs víka kapsy přístroj. desky otev. vozu	23.5.40	L5734	Podpěra víka kufru lim. mod. 39 - sestava	4.11.38
L5491	Sestava přístrojové desky otevřeného vozu	23.5.40	L5737	Konsola podpěry víka kufru	3.11.38
L5492	Rohový plech narážky přístroj. desky	23.5.40	L5738	Konsola podpěry víka kufru	3.11.38
L5493	Plech narážky přístroj. desky	23.5.40	L5739	Doraz páčky podpěry víka kufru	3.11.38
L5494	Držák reserv. kola - pohotovostní vůz	14.8.40	L5740	Sestava výklopného rámu - lim. mod. 39	28.11.38
L5496	Zadní oblouk střechy - pohotovostní vůz	23.9.40	L5742	Sestava dveří kufru limusiny a cabrio. m. 39	2.1.39
L5497	Zadní pomocný oblouk - pohotovostní vůz	23.9.40	L5744	Zadní sklo limusiny	29.11.38
L5498	Přední oblouk střechy - pohotovostní vůz	23.9.40	L5745	Lišta stupačky (delší) - limusina mod. 39	23.1.39
L5499	Přední pomocný oblouk - pohotovostní vůz	23.9.40	L5746	Lišta stupačky (kratší) - limusina mod. 39	23.1.39
L5500	Sestava střechy - pohotovostní vůz	23.9.40	L5747	Výztuha zadních blatníků	28.12.38
L5501	Levá strana karoserie - roadster	28.6.37	L5748	Závěr kufru 30HP se zámkem - limusina	12.7.45
L5502	Pravá strana karoserie - roadster	28.6.37	L5749	Dveře kufru	2.1.39
L5503	Levá strana kufru - roadster	2.7.37	L5751	Těsnění víka kufru	22.2.39
L5504	Pravá strana kufru - roadster	2.7.37	L5753	Profil gumy stupačkové lišty	25.1.39
L5505	Plech podběhu kolmý levý - roadster	29.6.37	L5754	Kluzák zámku dveří - limusina a cabrio.	25.2.39
L5506	Dno kufru - roadster	1.7.37	L5755	Uchycení gumy mezi blat. a stup. - všech. v.	29.3.39
L5511	Sestava prohloubení res. kola - roadster	8.7.37	L5756	Gumový profil mezi blat. a stup.	29.3.39
L5512	Dno reservního kpola - roadster	8.7.37	L5757	Vnitřní plech zad. blatníku levý - lim. a cabr.	7.4.39

AERO-GARÁŽE pro více jak 50 vozů
AUTO-DÍLNY-UMÝVÁRNA

PŘICHÁZÍ K VÁM TOVÁRNA,



nikoliv ovšem sama - jest vázána ku svým pozemkům, ale přichází k Vám její

nová prodejna

V nové prodejně AERO - dole najdete přesnou adresu - setkáte se vždy s ochotou podati Vám podrobné zprávy o všech typech vozů AERO, předvésti Vám oba motory o 10 HP a 18 HP, různé druhy karoserií - roadster, kabriolet, limusinu, otevřený nebo zavřený vůz dodávkový a dokázati Vám minimální spotřebu - sotva 6 l na 100 km - a neobyčejnou levnost v provozu! V nové prodejně potěšíte se krásou vzhledu i barev všech vozů AERO a potěší se i Váš smysl pro spořivost, uvážíte-li cenu

Kč 17.900·-

za roadster 10 HP. V naší nové prodejně Jste vždy vítaným hostem: bude nám potěšením, přijdete-li nás brzy navštíviti.

Aero

TOVÁRNA LETADEL
PRAHA - VYSOČANY

NOVÁ CENA KČ 16.700·-

JOSEF PARTL, ČECHOVA ULICE 67
HAVLÍČKOVA KOLONIE - TELEFON ČÍS. 756

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 LVII., číslo 2, r.v. 2017.
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.