



2017

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



Aerovky v předhůří Alp

č. 3



Vážení aerovkáři,

často si v Aerovkáři připomínáme různá výročí, někdy více jindy méně aerovkářská. Rozhodl jsem se dnešní úvodník věnovat jednomu kulatému výročí v naší rodině, a to by nebyl můj příspěvek, abych neodbočil i k tématu zcela jinému.

Jedna z našich „ženských“ se v plné svěžesti právě dožívá 80 let. Pravda, nenarodila se do rodiny, ale dá se snad říci, že byla asi v půldruhém roce života adoptována. Její útlé mládí před adopcí asi nebylo úplně nejšťastnější, ale nějaké ty šrámy (kdo ví, kde k nim přišla) se zahojily a ona se ocitla na svatbě mých rodičů a od té chvíle se nás drží jako věrný pes. Musím přiznat, že ani u nás neměla vždy na různých ustláno. Byly doby, kdy se s ní zacházelo hůř než s nechtěným psem. Ale ona to vždy přežila a její zmrtvýchvstání se podobalo tomu bájnemu Fénixovi. I když má o rok mladší sestřičku, která se do

rodiny vetřela podstatně později, své místo v rodině uhájila zuby nehty. Při několika omlazovacích kúrách podstoupila i nepovedené plastiky, a to protestovala tak moc, že ani z domu na ulici nechtěla. Zajímavé je, že ač „třicítka“, nevádí jí, že má make-up mocné „padesátky“ (ženskou v sobě holt nezapře). V osmdesáti letech žádné vrásky, žádné vydržené klouby, srdce jako zvon. Přesto, že ani diabetes nehrozí, popíjí velmi ráda; jsou dny, kdy dokáže za den zhltnout i 40 litrů drahého likéru a večer se tváří, že to bylo ještě málo, o kocovině nemůže být ani řeč. Naštěstí začátkem podzimu s tím pitím dá vždy pokoj a prospí zimu jako medvědice. Řeč je samozřejmě o naší érovce.

Sezóna je v plném proudu a k ní patří krom zážitků za volantem na srazech veteránů a na dovolených i fotografování. Při dnešní technice není problém mít stovky fotek i hodiny filmování. Kdo si dnes vzpomene, jaký problém byly barevné fotky nebo dokonce film z dovolené. Fenoménem dnešní doby je v oblasti fotografování něco, co jsme dříve neznali – selfie. Pravda je, že se občas rádi podíváme, jak jsme vypadali ve škole nebo před mnoha lety. Občas se vyfotíme u nějaké pamětihodnosti na dovolené, ale mít z dovolené desítky i stovky fotek přihloupě se zubících tváří, kdy není jasné odkud fotky pochází, to je už za hranou ... Věřte nebo nevěřte, s tímhle fenoménem dnešní doby se vážně zbývají i psychologové. Dlouho si mysleli, že si takové fotky dělají jen narcisté, pokud pomineme skupinu „náctiletých“, k mládí nějaké ty nesmysly patří. Zajímavý je průzkum veřejnosti (ve Švýcarsku, Německu a Rakousku), kdy 77% dotázaných si selfie fotí pravidelně a 82% uvedlo, že se jim líbí dělat selfie, ale neradi se dívají na selfie cizí. Profesorka psychologie, která průzkum udělala, nazvala tento rozpor selfie paradoxem.



Co musí být strašné, když vás známi bombardují po internetu svými selfie. V tomto mám přátele velmi rozumné.

Napadlo mě, jak asi lidé ukládají selfie? Myslím, že fotky musí opatřit popisem papř. „Takhle jsme se přihloupě zubili u Braniborské brány nebo u Eifelovky“ jak jinak by po létech identifikovali pouze stejné byt' stárnoucí tváře, když tam to zajímavé pozadí chybí? Ale jednu věc na tomhle fenoménu obdivuji. Člověka, který si všiml, jak davy lidí spínají své krátké ruce, aby se jejich rozjásaný obličej s vyceněnými zuby do foťáku vešel a hned mu zapálilo udělat na foťák tyčku (dokonce i teleskopickou) a zbohatnout na takovém nesmyslu. Tomu se říká americký sen.

Byl bych moc nerad, kdyby si čtenáři selfie-část úvodníku vysvětlili tak, že Aerovkář nemá zájem o vaše fotky. Naopak, posílejte do redakce fotky z dovolených, z veteránských akcí, s aerovkami i bez nich. Rozumný čtenář jistě chápe, jaký současný fotografický rozmar mám na mysli!



S těmihle „selfičky“ mně kamarád Petr Dražan udělal radost. A co bychom to byli za mužský, kdybychom se rádi nepodívali i na ta intimnější „selfička“ našich berušek.

– JK –



Veteran Party 2017

Jednou z akcí, která pravidelně zahajuje sezonu, je Veteran Party na Chvalské tvrzi v Horních Počernicích. Letošní 7. ročník uspořádal Klub historických vozidel 6. května. Tradičně byl zajištěn celodenní program s živou hudbou, bohatým občerstvením a diváckými soutěžemi. Jako účastníci závodu jsme letos jeli jízdu cca 40 km na zámek a tvrz ve Ctěnicích. Zde je umístěna stálá výstava muzea hlavního města Prahy s názvem Řemesla v pořádku / Historie profesního sdružování řemeslníků od středověku po současnost. Je to nádherná sbírka cca 600 světově unikátních předmětů z majetku již dávno zaniklých cechů. Při prohlídce nás nejvíce zaujaly cechovní pokladny, fergule a korouhve. Tyto předměty byly odznaky moci cechů a zároveň jsou důkazem



nesmírné hrdosti příslušníků cechu na vlastní řemeslo. Po prohlídce výstavy nás čekalo vyplnění krátkého testu z historie motorismu a Horních Počernic. Po dojetí do cíle jsme ještě do jízdniho výkazu zapisovali zajímavosti spatřené na trati jízdy a odhadovali jsme složení vzorků pečiv z místní pekárny. Z cca 80 automobilů do roku výroby 1960 přijelo asi 15 vozů Aero. Pravidelný účastník tohoto setkání Honza Wagner se zúčastnil s A50 Sodomka, která byla středem pozornosti. Děkujeme pořadatelům z Klubu historických vozidel Horní Počernice za příjemně prožitý den plný zážitků a zábavy.

Saša a Jarda Dufkovi (na snímku)



70. výročí první velké cesty Hanzelky a Zikmunda

Mnoho majitelů veteránů obdrželo v březnu pozvánku na tuto akci od znalce historických vozidel a příznivce Aero Car Clubu Petra Kožíška. Tak jsem se rozhodl, že tuto akci Národního technického muzea podpořím účastí svého vozu Aero 30 na výstavě. Z Aero Car Clubu Praha přijel ještě Honza Wagner se svou nádhernou padesátkou a Petr Dražan s Aero 30 z r. 1934. Tyto vozy kromě jiných doplňoval Jeep Vlasty Dřchoty a podí-

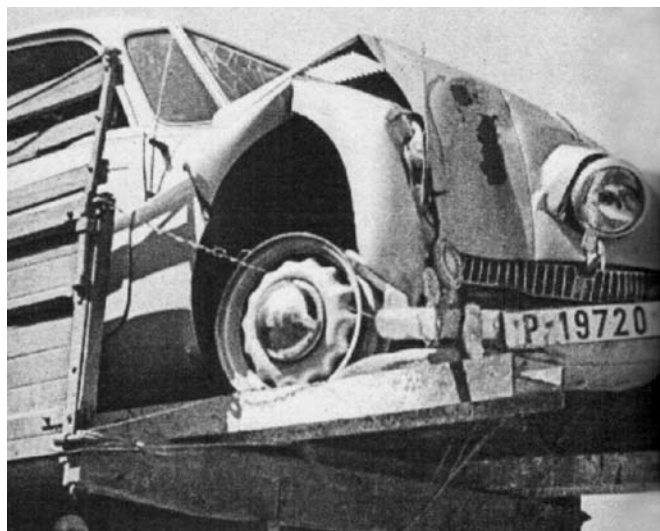


Národní technické muzeum zve majitele historických automobilů a motocyklů
do roku výroby 1970 a majitele osobních vozů Tatra bez omezení rokem výroby s jejich vozidlem
k účasti na akci, která připomene

70. VÝROČÍ OD ZAHÁJENÍ PRVNÍ VELKÉ CESTY HANZELKY A ZIKMUNDA

V sobotu 22. dubna 2017, kdykoliv v době od 10 do 17 hodin.
Automobily a motocykly účastníci budou vystavovat v areálu NTM.
Jelich posádkám bude umožněn bezplatný vstup do muzea, možnost zhlédnout film
„Století Miroslava Zikmunda“ a účast na komentované prohlídce
automobilové a motocyklové expozice NTM.
Součástí programu bude start tematické pamětní jízdy automobilu Tatra 87
pánů Horáckého, Popovce a Němčiny.
Prosíme o oznámení vaší předpokládané účasti na adresu: acsmusek@ntm.cz
nebo tel. 220399166

www.ntm.cz
www.webcestovatel.cz



vat se přišli i další členové ACC. Počasí akci příliš nepřálo, předpověď na celý den zataženo, občas déšť. Proto patří velký dík všem, kdo do této nepohody vytáhli své miláčky.

Jarda Dufek

22. dubna 1947 vyjeli na svou 1. velkou cestu s Tatrą 87 (1. foto). Ne vždy se vše dařilo podle jejich představ (2. foto); vůz se opravil a pokračoval v cestě. Asi netušili, že se po třech letech vrátí do zcela jiného státního zřízení. Snad to, že se vůbec vrátili, snad to, že jejich cesta byla velkou propagací tehdejšího režimu způsobilo, že mohli, byť omezeně, ve své činnosti pokračovat.

– JK –

Na 3. snímku je současný stav vozu ve sbírkách NTM.



AKC. SPOL. DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI,
automobilka Laurin & Klement,

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

Dokončení.

Cesta celkem dobrá bez příhod, a světe div se, bez defektu gumy. V husté spleti dobrých silnic v katovickém průmyslovém revíru očekávají nás v noci motocyklisté připravení k ukazování cesty každému soutěžícímu. Náhodou jsem vyhrál jakéhos dvouhadicového čertíka, páchnoucího mile ricinem, který se domníval, že mám hrozně na spěch, takže s přetíženým vozem jsem měl co dělat abych ho neztratil. V rovině mu to šlo velmi pěkně až do 125 km/hod.

Do cíle etapy Równice dojíždíme již za plného světla as v 1/3 ráno. Vyměňuji svíčky pro závod do vrchu, kontroluji brzdy a promazávám a po postavení vozu do parku je mojí první starostí: jeden ranní „bigosz“, což je směs všech druhů masa včetně koleček salámů, se zelím v jakési dobré gulášové omáčce. Na to se slupla dvě pívka jako nic. A u lesa na trávě se bezstarostně čeká v blahém snění na ranní start k závodu do vrchu.

Parkoviště v Równici na kopečku asi tak 800 m nad mořem; nahoře velká chata s pěknou verandou, krásnou vyhlídkou do nedozírné roviny (Równica), s dobrou kuchyní a studeným pivem. Silnice nahoru, zároveň trať zkoušky do vrchu, je úzká, avšak asfaltovaná a má mnoho zatáček. Průměrné stoupání na 7 km cca 15%. Většina amerických vozů tam vařila v plném obsazení.

Ráno bylo dovoleno přitěž z vozu vyjmouti, a vozy s vícečlennou posádkou jely pouze ve dvou osobách. Start dál se v pořadí večerního příjezdu do parkoviště, a tu jsem mezi posledními. Ovšem v předepsaném průměru. Trať je dlouhá 3 km.

Apropos, v této etapě dokončil pan Ripper na „Adleru-Junioru“ pro defekt rychlostní skříně a vypadl ze soutěže. Sám však nevypadl z humoru. Dobrý chlapec.

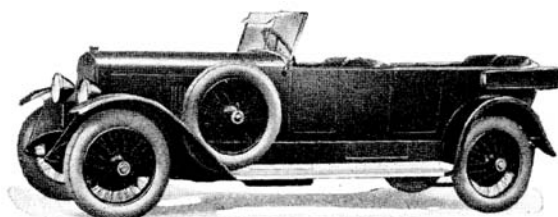
Sjíždíme ke startu v řadě. Dole je již připraveno ranní občerstvení co hrdlo ráčí v dřevěné boudě, a krásné dámy rozdělují toto s bohatou přílohou milých úsměvů. Moc dobré, a moc příjemné. Jako jeden z prvních startuje „Ford V-8“. Docílí času 3 min. 11 vt. Mám po starosti, věděl jsem již, že budu rychlejší. Trochu z konceptu mne přivádí Guillaume na „Adleru“, startující přede mnou, který je v určitém úseku podle mého měření rychlejší než „Fordka“.

Přede mnou přijíždí na start ještě 1 „Popular“. Pán vyměňuje jakési prudší názory s panem starterem k vůli hluku motoru a telefonickému hlášení shora, honí pilně motor, aby ho ohřál. Chudinka, on byl ještě uhřátý z předpředšlé etapy z písku, tak že se mu ani do kopce nechce. Così v něm ještě zachrastilo, načež definitivně zhasnul. Do Varšavy jej pak přitáhli. Jezdec jej neopatrností uštvál.

Konečně je řada na mně. Pan kontrolor mi bere do stopek čas kromě elektrického měření. V závodě děláme se strojem oba co můžeme. Roztrubuji dvojčičku v jednom rovnějším úseku až na 80. Prolétneme několik ostrých zatáček, pak cíl, a pokračujeme volněji až nahoru do parkoviště. Nahoře zjišťuji svůj čas: 2 min. 48“. První cesta mne vede ke Guilleaumovi, jedinému vážnému soupeři ve vrchu. Jeho čas 2 min 56“ mne uspokojuje. Padesátka je první v soutěži s největším náskokem dobrých bodů, bez trestných.

Po startu z Równice pokračujeme po mizerných cestách co nejopatrněji na Lódž a odtamtud po betonu do Varšavy. Poněvadž nechyběly opět 2 defekty gum, bylo nutno dotahovati tempem i nad 110 v hod. Jedu poslední etapu na svíčky poměrně studeného stupně, které ve studeném motoru nerady zapalují. Protože jde ráno o dalších 6 dobrých bodů za okamžitý start a ujetí vzdálenosti 15 metrů, při čemž jezdec stojí 3 metry před vozem, vyměňuji z opatrnosti svíčky za sadu o stupeň teplejší a dojíždím posledních několik km mírným tempem do Varšavy.

Poněvadž se ráno k seřazeným vozům již nesmí, nechávám I. rychlost zasunutou v předvečer, klíček trčel v zapalování (ovšem vypnutý) odbrzděno, dvířka jen přivřená, benzinový kohout otevřený, ať třeba kape celou noc.



1928.

6-válec, 75×110 mm, výkon 22/50 ks.

Ranní zkouška startu na náměstí Pilsudského má pěkný průběh. Několika motorům se už ovšem nechce, Graham-Paige“ je hotov, jede 15 metrů něco přes minutu. Za to Aero 50 chytá bezvadně, kola odhazují v záběru písek daleko dozadu, a výsledek: 10,5 vt. – nejrychlejší start.

Již od výsledku závodu do vrchu je Aero 50 favoritem soutěže. Jsem celkem spokojen – a to byla chyba – že hlavní námahu máme za sebou. Že bych neměl být nejrychlejším v odpoledních zkouškách rychlosti a brzdění, o tom jsem ani nepochyboval.

Ale ouvej. Zkoušky rychlosti v kilometru s pevným a letným startem konají se as 20 km za Varšavou. Tam odjíždíme po obědě v průvodu, velmi pomalým tempem, proti parnému slunci a k tomu po větru, takže chladič postrádal chlazení. I Chevrolet vaří, i Ford vaří – Novák dolévá vodu a dostává 2 trestné body – a mně se ohřívá voda po prvé v závodě na 90°! Teplá svíčka to nevydržela a již začíná střílet samozápal do splynovače. Je konec prvního místa. Veškeré práce jsou zakázány, vyměnit svíčku nemožno, leda pod trestem 20 bodů.



Odevzdávám se osudu a souhře náhod, a přemýšlím o tom, že budu musit vytáhnouti v letném kilometru rychlost aspoň na stovku na tři svíčky, abych se udržel na druhém místě. Nabízejí mi sice výměnu svíčky se ztrátou bodů odpadnutím na poslední místo v kategorii za výhled na skvostné ceny, připadající za nejrychlejší výkony v rychlostních zkouškách: zlaté stopky a zlaté pouzdro na cigarety. Přepočítávám ještě stav bodů, a zjišťuji definitivně, že na druhé místo mám stále ještě dobrý náskok před Novákem na Fordu a dávám přednost umístění, před „zlatým teletem“.

Startuji jak o Boží Tělo s velkou střelbou do splynovače. Vytažením „čouku“ a přehlcením karburátoru krotím poněkud divokou svíci a motor se s námahou, ale přece rozbíhá až na 115, takže průměru dociluji 104,5 na letném km. Je vyhráno, druhé místo zachráněno. Straší sice ještě zkouška zrychlení a brzd s trojnásobným zastavením a rozjezdem, kterou absolvuji v čase 33 vteřin, zatím co nejrychlejší v této disciplíně Mazurek dociluje jen o 1 vteřinu lepší čas. Zbývá ještě Novák na Fordu, který by mohl být ještě o něco rychlejší a odsunout mne na třetí místo.

Zastaviv na lině cílové zkoušky brzd, odcházím k jezdcům Adlerů a v tom nalézám na zemi u stromu druhou podkovu. V rozjaření nad nenadálým štěstím zaujímám pósu proroka a říkám Guilleaumovi: Ta podkova mne vytrhne. Novák nebude druhý, protože přejede cílovou pásku a bude se muset vracet!

„Fordka“ za chvíli startuje. jede vehementně, výborně brzdí na první čáře, totéž předvede bezvadně na druhé čáře, rozjíždí plným plynem 30 m před cílem a frrrr... nejméně 15 metrů přes čáru! Jako z udělání! Neubránili jsme se poněkud nesportovnímu hlasitému smíchu, jak se mé proroctví splnilo. Čas Fordky 42 vteřin, o jeden celý bod horší než můj.

Jsem definitivně druhý, ačkoli stroj si za tuto těžkou soutěž zasloužil prvního místa daleko přede všemi.

Otiskli jsme nezkráceně vrcholně zajímavý článek našeho nejlepšího jezdce. Jeho humor je asi jedním z tajů úspěšných výsledků Vojtěchovského. Proto necht' nikdo neřekne, že článek měl být psán – škrobeněji.

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

Syn zakladatele firmy vzpomíná

Vyrůstal jsem ve společnosti automobilů od svého raného dětství a jako sportovní fanoušek jsem ovšem měl blízko i k automobilovým závodům. Když mi bylo šest let, viděl jsem poprvé skutečnou akci; německý závodník Salzer vyhrál na Mercedesu závod v Karlových Varech v roce 1924. Český automobilový průmysl patřil od konce 19. století mezi evropskou špičku v tomto oboru a vozy Laurin & Klement se těšily mezinárodní pověsti ještě před vznikem samostatného Československa. S tím souvisela vysoká úroveň řidičů, jimž tyto vozy svěřila továrna, současně se vynořila generace takzvaných „panských jezdců“, amatérů, kteří dávali v sázku své životy jen pro čest a slávu osobní či národní. Uprostřed dvacátých let upoutala v této kategorii světovou pozornost jediná žena, která byla schopna soutěžit s muži na největších závodech a dovedla je dokonce porazit: Eliška Junková, drobná manželka pražského bankéře, se na závodním okruhu proměnila ve lvici vládnoucí nejen nad svými mezinárodními konkurentkami, ale též nad svými mužskými, často nelitostnými soupeři. Její sláva trvala poměrně krátce, vzdala se závodní kariéry po tragické smrti svého muže, přesto ale zanechala své vlasti a mé generaci nehybnou vzpomínku. Vytvořila také základnu pro pochopení,

že žena za volantem není paradox, ba naopak, že tento pojem patří k ženské emancipaci, která v mé rodné zemi pokročila v té době dále, než ve většině evropských zemí.



V tomto prostředí jsem vyrůstal v rodině, spojené se vznikem československého leteckého průmyslu. Když mi bylo deset let, rozhodl můj otec experimentovat s výrobou automobilů, když už předtím získal licenci francouzské firmy Weymann pro stavbu tehdy moderních karosérií. Automobilová výroba měla doplnit výrobu letadel, tehdy postiženou světovou krizí a ohroženou nezaměstnaností a nedostatkem odbytu jak ve vojenské, tak v civilní aeronautice. Pan Leopold Slavík se zabýval prodejní stránkou zmíněných karosérií. Za okolností, mně už blíže neznámých, se můj otec seznámil s výrobcem, jehož „hobby“ byl malý jednoválcový automobil vlastní konstrukce. Jeho malé firmě chyběl provozní kapitál a naše Aero ji koupilo i s plány na auto a s konstruktérem Ing. Novotným Břetislavem za ně zodpovědným.

Jednoválcový vůz s dvěma sedadly, jediným vstupem a s nouzovým sedátkem vzadu vypadal jako hračka a vyvolal vlnu vtípů a anekdot jako: „Zákazník píše do Aero: posílám dvě prázdné plechovky od sardinek, vyrobte mně vůz. Za týden továrna telegrafuje zpět: Vůz je hotov, co máme dělat s druhou plechovkou?“ Hlavní předností bylo, že mimořádně nadaný, umělecky založený technik Ing. Voříšek Josef vytvořil pro první Aero – a pak pro všechny další modely – neobyčejně elegantní a líbivou karosérii. To byl prvořadý prodejní trumf, k němuž přistoupila dále nízká cena vozu a nadšení mladé generace, která v Aero viděla tu motorizovanou budoucnost, jakou svět dosáhl až za padesát let. Vytvořil se Aero Car Club, jehož členové se na silnici zdravili zdviženou rukou a kolem vozu vládla atmosféra, jakou předtím nikdo u průmyslového výrobku nepoznal. Další krok musel nezbytně vést k účasti na automobilových závodech. Jednoválec o půl litru

objemu na závodech? To znělo jako špatný vtíp, ale ne v zemi s tradicí a s elánem mládí. Co následovalo, je už částí nezapomenutelné historie.

Skupina mladých nadšenců – Slavík, Kramer, Bašek – inspirovaná tehdy také ještě mladým mým otcem, se pustila do práce prodat „malý vůz pro velké cesty“ s tak trochu americkým postojem k „public relations“, mezi než patřily i závody. Dvě hlavní rallye tehdejší Evropy – Monte Carlo a hvězdicová jízda německého autoklubu – zavedly kategorie vozů nejnižších kubatur, a slavný již motocyklový závodník Bohumil Turek se stal profesionální hvězdou továrního týmu, ke které se brzy připojila skupina podnikavých amatérů. A v této atmosféře mladého nadšení jsem se, sotva začínající teenager, poprvé dozvěděl o tehdy 18 leté Ele Chejnové, která, sotva se dočkala řidičáku, se už objevila na stránkách sportovních příloh pražských novin. Pozdější manželka výše zmíněného Leopolda Slavíka se přes noc stala první závodnicí na malých aerovkách a múzou mladé generace nadšených aerovkářů. Sama vám poví, jak to pak šlo dál a jakých dosáhla ve své kariéře úspěchů na aerovkách všech modelů. Co ale stojí za povšimnutí je fakt, že nikdo ve vedení továrny nezaváhal důvěřovat mladé krásné dívce, která by se byla mohla stejně dobře uplatnit ve filmu, na divadle či v uměleckém světě. Ing. Josef Bašek, který od počátku vylepšoval, zdokonaloval a posiloval aerováčkou stáj, svěřil paní Ele novému model na závod, kde obzvláště vynikala. A od té doby nebylo již možno si ji odmyslit od slavné tradice firmy, která je vedoucí továrnou letadel v České republice a před nedávnem uzavřela strategické partnerství s mamutím americkým Boeingem.

Československo, kdy v něm působila paní Ela, bylo zemí mladých, zemí téměř neomezených možností pro lidi podnikavé, odvážné a sebevědomé. Že právě ona představovala mezi ženami tyto vlastnosti úspěšného mládí, ji zapsalo do paměti všech, kdo byli tehdy účastni na budování nového státu a na výchově mladé generace. Nacistická okupace, v jejímž předvečeru tragicky zahynul její manžel, válka a pozdější komunistická vláda přerušily osudově tento vývoj. Nám starým pamětníkům nezbyvá než si přát, aby další generace dala znovu vyniknout ženám typu Ely Slavíkové, která dnes může z brazilské vzdálenosti hrdě vzpomínat na slávu nejen vlastní, ale i své rodné české země.

JUDr. Vladimír Kabeš

Převzato z časopisu VETERÁN č. 46/1998-99 – do Aerovkáře přispěl Karel Jičínský.



Jedinečné automobilové karoserie ze 30. let – pokračování 1.

Připravil Karel Jičínský



Do druhého letošního čísla AEROVKÁŘE jsme na str. 9 a 10 zařadili první desítku obrázků automobilů se zakázkovými karosériemi ze 30. let minulého století. Ve třetím čísle najdete obrázky osmi dalších francouzských speciálů a ještě něco navíc – stručné pojednání o tom, jak dva Italové dali vzniknout slavné francouzské karosářské firmě.

Giuseppe Ficoni se narodil v roce 1894 v malém městě Farini (tehdy asi 6000 obyvatel), které se nachází v severní Itálii (provincie Piacenza, region Emilia-Romagna) mezi Jano-

vem a Parmou. Rodina však po několika letech Itálii opustila a uchytila se v Paříži. Když bylo hochovi 14 let, byl dán do učení k výrobci kočárů, kde vynikl hlavně v práci s kovy. Posléze ale musel narukovat a bojovat v první světové válce.

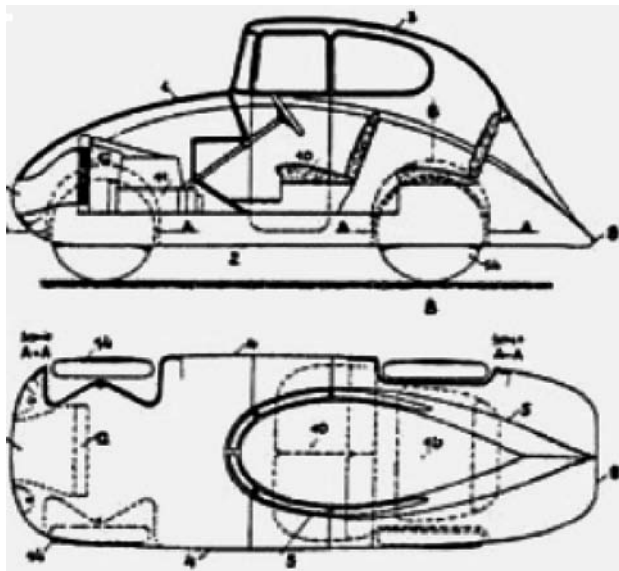
Po návratu do civilu si otevřel v Boulogne-sur-Seine (předměstí Paříže) opravnu karosérií, kde začal upravovat karosérie cestovních automobilů podle svých představ. Práce se dařila a *Carrosserie automobile* vzkvétala – do roku 1925 už Figoni vyráběl kompletní karosérie se značkou *Figoni* na chassis různých značek, jako např. Delahaye, Bugatti, Renault, Delage, Panhard a Alfa Romeo. V následujících deseti letech také navrhnul řadu aerodynamických karosérií závodních vozů (včetně Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans – vítěze 24hodinovky v letech 1932-34 a rekordní Delahaye Type 138 18CV Speciale vytrvalostní 48hodinovky v Montlhery 1934).

V roce 1935 se spojil s obchodníkem **Ovidiem Falaschim** (také Italem), který se ve společném podniku ujal managementu a řízení finančních záležitostí. Figoni se tak mohl pod novou značkou *Figoni & Falaschi* věnovat designu a výrobě luxusních

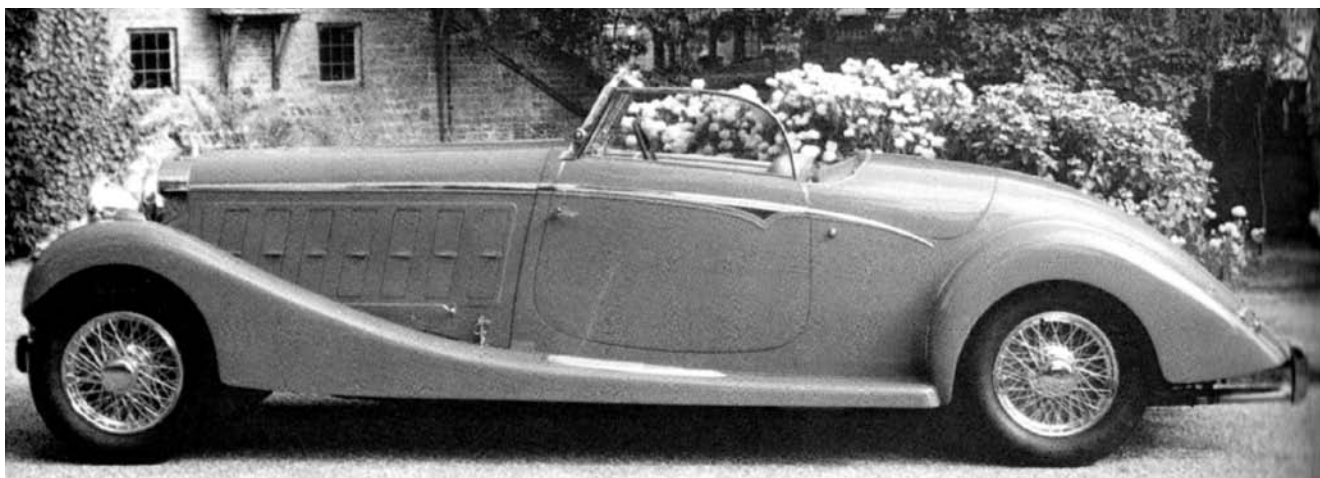
karosérií ve stylu, který se stal jedním z pilířů francouzské karosářské školy v období do konce 40. let. Základním impulsem byly pro Figoniho už ve 20. letech rychlé pokroky v aerodynamice letadel, jež se v té době pokoušel uplatnit při designu automobilových karosérií hlavně všestranný technik a vynálezce Paul Jaray.

Jeho kapkovité tvary Figoniho naprosto okouzly a jejich aplikaci na své výtvary jim vtiskl punc přímo uměleckých děl. Základní aerodynamické tvarování těla karosérie a blatníků dovedl ještě umocnit dokonalými detaily (kola z větší části zakrytá „sukněmi“, hodně skloněné čelní sklo, pouzdra reflektorů i dveřních klik a dokonce i složená střecha splývaly s liniemi karosérie – jen tak mimochodem navrhnul a dal si patentovat střechní sklápěcí mechanismus. Linie ozdobných chromovaných listů akcentovaly aerodynamický image vozu. Stejně tak působilo barevné pojednání interiéru a hlavně exteriéru: Figoni používal nitrocelulózové laky jasných barev, často v dvoj- či trojkombinaci, případně i metalízy. Palubní deska s perfektní výstrojí bývala ze vzácného dřeva.

Současné tržní ceny automobilů této kategorie (odborné odhady) zpravidla nedosahují částek, za které jsou na aukcích nakonec vydraženy.



Kapka Jaray



Hispano-Suiza 68bis 1934 Saouchick



Panhard Dynamic 1937
styl Art Deco



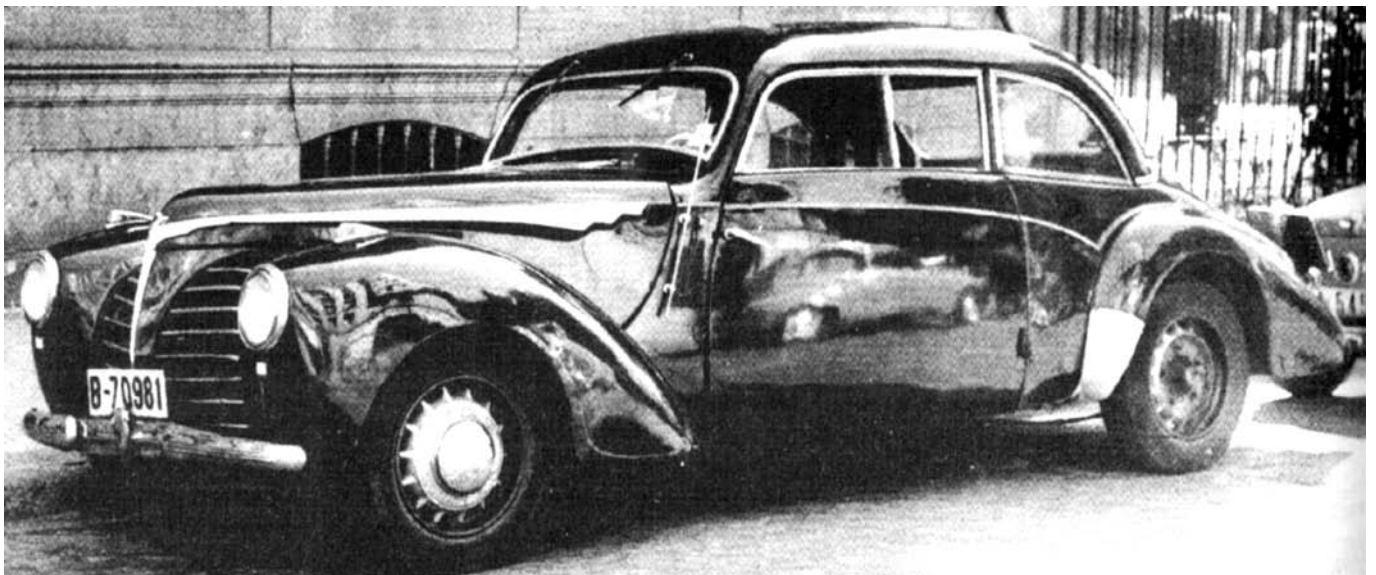
Peugeot 402 Darl'Mat Paulin 1938



Renault Viva Grand Sport



Talbot T150C SS 1937



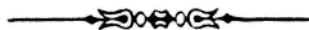
Rosengart Supertraction 1933



Talbot Lago T120 1935 F et F



Talbot Lago T150 C F et F Goutte d'Eau



Pro úplnost uvádíme další dvě stránky z brožury AUTOSALON 1936 – PROGRAM A INFORMACE

Každého zájemce

se nejprve zeptejte odkud je a podle jeho bydliště ho bezpodmínečně předejte rayonovému zástupci, prodavači té které, prodejny aneb přímo vedoucímu té které skupiny.

Stánek Aero

Vedoucí stánku: . . . Slavík

Poukázky na předvádění jízdy sl. Bělohradová

Telefon sl. Bělohradová

Dotazy na zastoupení . Vedoucí jednotlivých skupin, odkud je dotaz anebo Formánek

Předváděcí vozy . . . Formánek

Volné vstupenky pro zájemce jednotliví vedoucí skupin anebo Formánek

Dotazy na export . . . ing. Šulc

Objednávky přijímá . Slavík, kterému se každá objednávka ihned po uzavření předá

Poukázky na obědy . Formánek a sl. Bělohradová

Dotazy na letadla . . . Slavík

!!! 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 !!!

Zajímavý dobový materiál továrny AERO „Stručné pokyny pro předávání vozů A e r o“, doplňuje naši představu o komunikaci mezi továrnou a prodejci automobilů. Pro nás jsou zde i poučné informace, např. seřízení zadních brzd podle zahřátí brzdových bubnů – u aerovek bez diferenciálu není seřízení jednoduché. Zajímavé jsou i další informace.

Tiskovinu poskytl ze svého archivu Karel Jičínský.

Stručné pokyny pro předávání vozů A e r o :

- Zajíždění:** Zajížděti nutno opatrně, neboť na správném zajíždění závisí trvanlivost vozu. Rychlosti předepsány jsou v instrukční knize "Obsluha vozů Aero", kterou obdrží zákazník při převzetí vozu.
- Startování:** Používá-li se k němu výhradně starteru elektrického, nemá se startovati dlouho a neuvede-li se motor po čtvrtém startování do pohybu, je nutno řídit se dle pokynů v instrukční knize uvedených. Je-li motor studený, přeplaví se stisknutím kolíčku na plovákové komoře karburátor tak, až postranními dvěma otvory benzin přetéká, zasune se klíček na rozvodné desce, přivře vzduch a teprve se startuje. Zvláště v zimě pak jest velmi důležité startovati s vyšlápnutou spojkou, při čemž doporučuje se před startováním motor při vypnutém zapalování několikrát protočiti starterem ručním.
- Zapalování:** Jest bateriové, jehož hlavní součásti jsou kontakty přerušovače. Kontakty nutno udržovati v čistotě a zvláště, což je nejdůležitější, dbáti toho, aby jejich vzdálenost nebyla větší ani menší než 0.4 mm. Ku kontrole této vzdálenosti slouží kontrolní plíšek, který patří k náradí. Na správném seřízení těchto kontaktů závisí správný výkon a bezvadný chod stroje.
- Dynamo:** Ku kontrole, zda dynamo baterii správně nabíjí, jest zamontována na rozvodné desce červená žárovka, která při chodu motoru musí bezpodmínečně zhasnouti. Není-li tomu tak a je-li poháněcí řemen dynama dostatečně napnutý, hledá se vada v elektrickém vedení.
- Baterie:** Jest 6-tivoltová, umístěná pod sedadlem řidiče. Je nutno ji udržovati v čistotě a doplňovati občas destilovanou vodou tak, aby hladina náplně byla asi 1 cm nad deskami. Svorky baterie je nutno také občas natřít hustším tukem.
- Brzdy:** Nožní brzdou, která působí současně na obě zadní kola, je nutno seříditi častěji tak, aby při silnějším zabrzdění byly oba brzdící kotouče zadních kol stejně zahřáty. Není-li tomu tak, seřídí se tato stavěcími šrouby, které jsou na koncích brzdících táhel u zadní osy.
- Chladič:** Po ujetých cca 300 km je nutno kontrolovati náplň vody, event. vodu doplniti. Při mrazech pak, neužívá-li se nemrznoucích náplní, nesmí se zapomenout vodu na noc vypustiti.
- Pneumatiky:** Je velmi důležité nehumstiti je více než v instrukční knížce předepsáno a to přední 3/4 atm, zadní pak 1 atm. Je-li tlak větší, pak celý vůz tím nesmírně trpí a na nerovnějším terénu špatně se ovládá.

Benzinová nádrž: Jest obsahu 21 litrů. Poněvadž vůz jest opatřen motorem dvoutaktním, používá se k pohonu výhradně benzinové směsi, t.j. normálního benzínu, při čemž do každých 10 litrů benzínu přidá se 0.25 l Aero Vacuum "D" oleje, v zimě i v létě. Použije-li se však normálního "BB" autooleje, pak se přidává dvojnásobné množství tohoto oleje. Tento možno přilévati přímo do nádrže, při čemž je dbáti toho, aby dvoucestný benzinový kohout pro rezervu byl uzavřen. Jinak znečistil by se splynovač resp. jeho potrubí (viz instrukční knížku).

Mazání: Tuk z rychlostní skříně je nutno po každých 10.000 km vypustiti a pak skřín po vypláchnutí petrolejem znovu naplniti pokud možno hustým tukem. V zadní ose doporučuje se tuk pouze doplňovati a to po každých ujetých 3000 km. Totéž platí pro mazání ložisek předních kol. Veškeré maznice pak, zvláště u předního řízení, je nutno mazati po ujetých 500 km spec. tlakovou pumpou, která patří k výzbroji. Pro mazání nosných per doporučuje se používati spec. kožených bandáží, do nichž se tuk doplňuje asi po ujetých 5000 km rovněž tlakovou pumpou. Jinak je nutno nosná pera občas promazávati obyčejným hustším olejem.

Nátěr vozu: Pro konservování laku vozu a pro oživení původního lesku doporučuje se alespon jednou měsíčně natřiti vůz speciální polírovací vodou a pak měkkým hadrem vyleštiti.

Skládací střecha: Nesmí se skládati, pokud je ve stavu vlhkém, neboť jinak by její potah velmi trpěl a se srážel. Napínání a skládání střechy je nutno při předávání vozu předvésti.

Praha, v červenci 1932.

AERO továrna letadel
Praha - Vysočany.

Výročí smrti Tomáše Bati



Před 85. lety dne 12. července 1932 v 5.58 hod. zahynul tragicky ve věku 56 let zakladatel obuvnického gigantu Tomáš Baťa. Letadlo Junkers se v mlze zřítilo několik minut po startu. Cesta do Švýcarska, kde měl „Král obuvníků“ otevřít nový závod, skončila katastrofou. Zkušený pilot Jindřich Brouček, který chtěl let odložit kvůli nepříznivému počasí, s varováním neuspěl a také zahynul.



PRO VOZY

Aero

VÝHRADNĚ

PNEU

Bata

ních krásách Rakouska. Když občas píšu o našich aero-cestách tak nemám rád styl „...bylo krásné počasí (nebo ošklivé), našli jsme krásné ubytování (nebo nic moc), k jídlu jsme měli samé dobroty (nebo nestálo za nic) atd... Tak si radši prohlédněte pár fotek, protože všechno dopadlo tak jak to není napsáno v závorkách, ostatně, jak jinak!

Pro čtenáře se proto budu věnovat takovým drobnostem, o kterých aerovkáři raději taktně mlčí.

První den jsme se sjeli individuálně k Petrovi Libánskému na chalupu; slabých 200 km. Pro aerovku je to jen nezáživná rozcvička. Hned ráno, což je v našich seniorsko-aerovkářských podmínkách něco kolem 11. hodiny, jsme vyrazili do úžasného, pro turisty mírně utajeného historického městečka Jaroměřic nad Rokytinou.



Jaroměřice nad Rokytinou – u zámku a na náměstí

Při zpáteční cestě, za intenzivního slunečního jasu, což zdůrazňuji jen proto, že na aerovkách není vidět žádné světlo v akci, jsem si všimnul, že aerovce přede mnou nesvítili nic ani v lesním šeru (jen připomínám, že při našich kolektivních jízdách mám vyhrazenou poslední pozici). Večer jsem dotyčného kamaráda upozornil na tuhle drobnou závadu. Bylo nás tam tolik, že pomlouvání zůstanou v anonymitě; to se přeci mezi přáteli nedělá, pomlouvat, zvláště, když něco nefunguje každému z nás. Protože při cestě nikdo neopravoval, byli jsme přímo nedočkaví se na problém vrhnout, a to rukama plnými hrnků kafe a pivních lahví. Nebudu to napínat. Přerušovače blinkrů byly plné vody, takže se odporové drátky dobře chladily, čímž nefungovaly (nevím proč s tím výrobce nepočítá). Brzdová světla – žárovky nejspíš made in China – sice přepálené nebyly, ale jejich teplota byla tak obrovská, že se sklo uvnitř doslova pokovilo, což světlo nepustilo ven. Koncová světla ve dne není vidět nikdy, takže se s nimi není nutné zabývat. Rozhodnuto, co nesvítili, vyměníme. Leč, krabičky s náhradními žárovkami a jinými drobnostmi zely prázdnotou. Státní svátky – zavřeno ... Aspoň něco se podařilo zprovoznit.



Výlet na Krippenstein

Příští den nás již čekalo Rakousko. Odjezd byl neuvěřitelně časný, kolem půl desáté. Aerovky snad vědí, že se v zahraničí

musí chovat slušně, tak jely, jako by jim těch osmdesát let nebylo. Pravda, zase moc nesvítily. Dorazili jsme do městečka Aigen a tam na „jedničkovém“ kopci na nás čekal prázdný hotýlek. O výletech do bližších i vzdálenějších míst už mluví fotky.

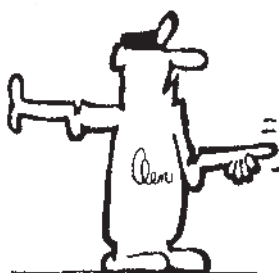


Úžasné městečko Hallstatt



Aerovky ujely za pět dnů 1300 km bez újmy a stejně na tom byly i jejich posádky. Musím ale přiznat, že aerovky Dražanů a Dufků nás opustily dříve a celou cestu neabsolvovaly. Ta naše jela za 8, 88 l./100 km. Není to holt žádný „alkoholik“.

– EB a JK –



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 15 – Úprava brzd AERO 30.

str. 16 – Seřízení hladiny karburátoru SOLEX.

str. 17 - 18 – Diferenciál pro malé aerovky. Tab. ložisek A 30 a A 50 z počátku současného ACC Praha.

str. 19 - 21 – 4. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera.

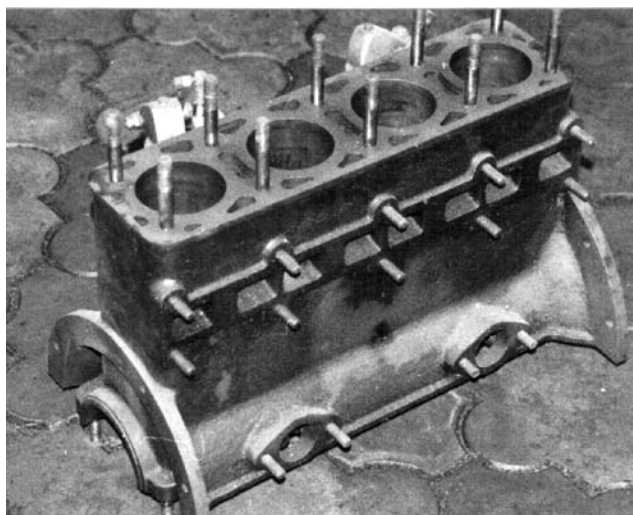
str. 22 – Tabulka ložisek A 500, A 662, A 750, A 1000.

str. 23 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – Karoserie – limusina, (otevř. vůz). **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!**

Kolega Petr Klusák zaslal do redakce fotografii bloku motoru, který zdánlivě připomíná motor A 50. Za povšimnutí stojí i dva vykukující karburátory AMAL.

Čtyřválec AERO 30? Před časem (dávným) jsem dostal fotku motoru (myslím, že se jedná o A 30 čtyřválec), jehož „identitu“ se mi dosud nepodařilo zjistit. Nemohlo se jednat např. o motor z kreace p. Voříška? V článku v čís. 1/2016 jsou na str. 11 dohady, kolik těchto „kreací“ bylo vyrobeno?.

P. Klusák



Šetři:

**Žádej pístní kroužky
ALBA!**

Československý jakostní výrobek
akc. železáren v Komárově.

**Sklady: PRAHA II.,
Havlíčkovo n. 3. Tel.: 201-41-4.**

Úprava brzd AERO 30

Milý Aerovkáři a přátelé modrého dýmu.

Byl jsem požádán o disertační práci o účinnosti brzd Aero 30. Jak jistě všichni víte, tak provedení je několik. Já se budu věnovat brzdám lanovým a to modelem lano průběžné přes dvě kladky a modelem se seřizováním každého kola zvlášť.



U modelu s průběžným lanem (horní 2 foto) se stává, že lano se po kladkách klouže, a proto začne brzdit zadní kolo dříve než přední. Také seřízení je obtížné z důvodu vůlí a ohybu lana. Při seřízení na nejmenší možný krok brzdového pedálu se zablokují zadní kola jako první. Tento jev je velký problém při intenzivním brzdění na mokré vozovce, kdy nastane smyk.

Dlouho jsem seřizoval a zkoušel a výsledek stále stejný. Po dohodě s majitelem jsem navrhnul úpravu brzdových pák na pedálové tyči.

Vzhledem k neznalosti poměrů sil jsem zvolil metodu pokus omyl. Úprava musí být vždy vratná do původního stavu, a proto jsem vzal pasovinu tl. 4 mm a vyvrtal jsem dvě díry 8,2 mm v místě šroubů pro původní kladky. Spodní část jsem nechal delší a od spodního otvoru pro šroub kladky jsem po 20 mm vyvrtal tři otvory. Pasovinu jsem přišrouboval místo krycího plechu, který se dává přes kladky.

Lano jsem z předních brzdových pák sundal a přidělal na horní kladku. Tím jsem získal menší páku pro zadní brzdy. Na přední brzdy jsem dal nová lana a ty jsem postupně posouval vyvrtanými otvory a prostřední otvor se osvědčil. Dalším plus je lano v přímce se seřizovacím šroubem. Tlak na brzdový pedál se změnil jen nepatrně a brzdný účinek se mnohonásobně zvětšil.



U druhého modelu je postup složitější, zde se musí svářet vzhledem k složitému profilu. Zadní brzdy jsem nechal v původním stavu. Z pasoviny tl. 4 mm jsem vyřezal páku podobnou originálu s již známou vzdáleností pro nový otvor, tuto jsem přišrouboval do původního otvoru pro přední lano, pak po obvodu přivařil na původní páku. Spodní část se musí přetočit k ose seřizovacího šroubu předních brzd.

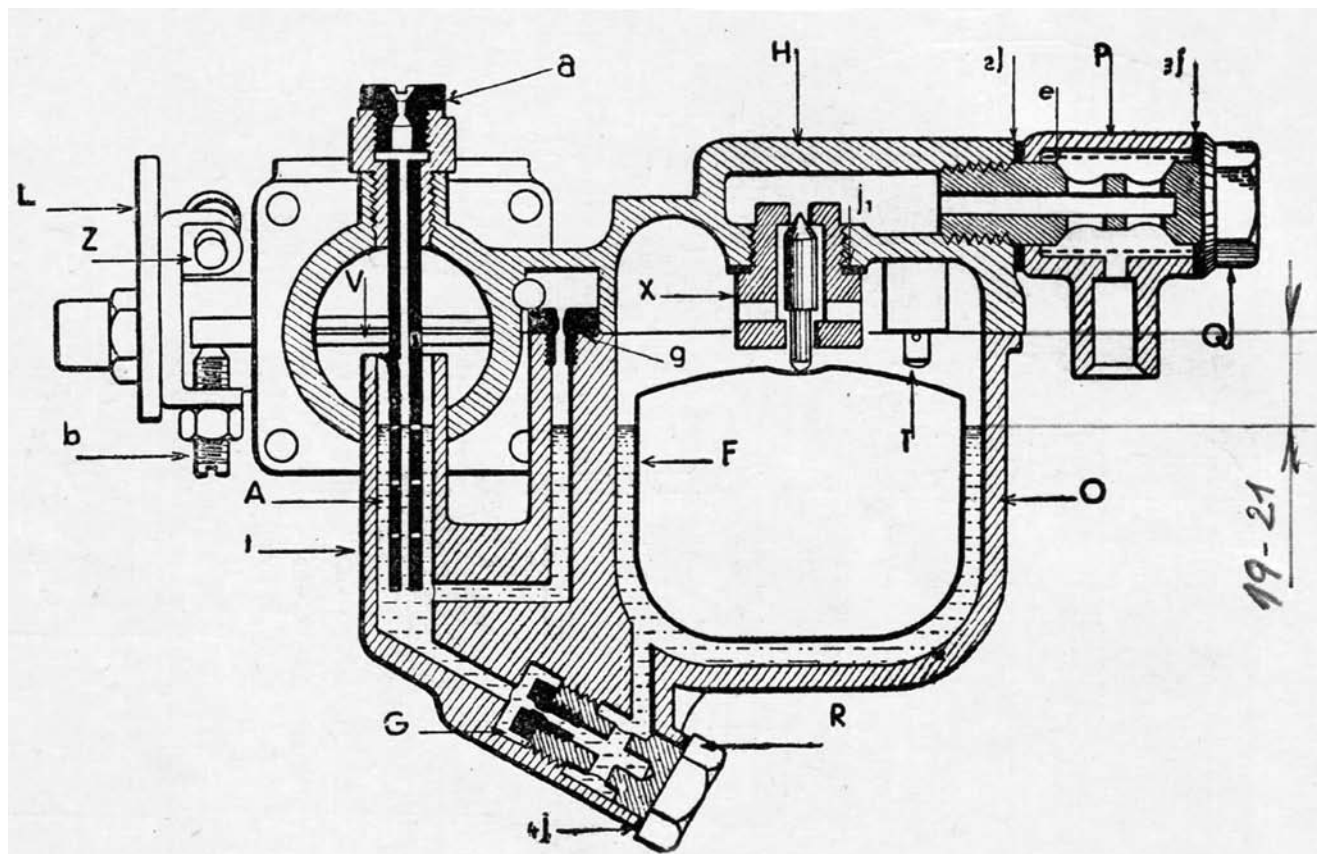
Michal Fiala jun.

se jedná pouze o prodloužení raménka pro lano přední brzdy. Otočný bod brzdové páčky je beze změn a z tohoto pohledu není viditelný, jelikož se jedná o odlitek z ocelolitin.

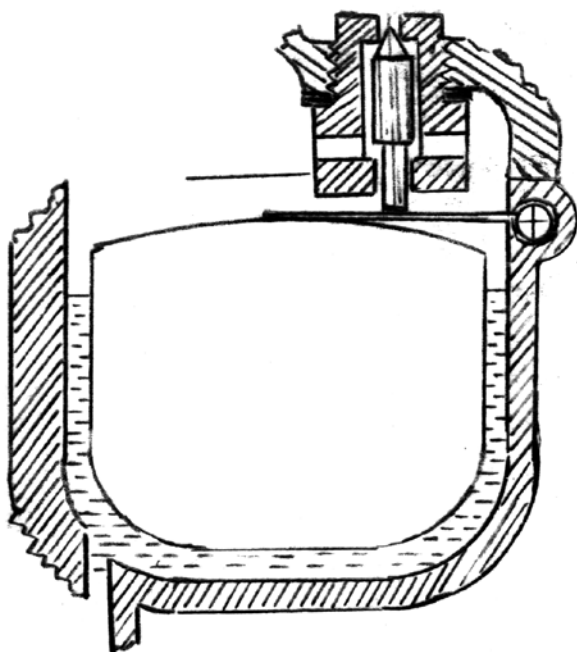
Seřízení hladiny karburátoru SOLEX.

O seřizování karburátoru SOLEX již byla v Aerovkáři řeč, ale výška hladiny byla zatím opomíjena.

Prvním předpokladem pro seřízení hladiny je dobře těsnící jehlový ventil (X). Jeho těsnost vyzkoušíme tak, že odšroubujeme plovákovou komoru (O) a vylijeme z ní benzín. Po opětovém osazení komory do ní pustíme benzín asi na dvě minuty, plovákovou komoru znovu odšroubujeme a posuvným měřidlem (šuplérrou) změříme výšku hladiny. Snad není nutné zdůraznit, že při každém měření musí být plováková komora ve vodorovné pozici. Takto i s benzínem komoru našroubujeme a benzín pustíme na delší dobu, alespoň 1 hodinu. Plovákovou komoru poté odšroubujeme a pokud je hladina i po této době ve stejné úrovni, máme jistotu, že ventil dobře těsní. Výška hladiny by měla být v rozmezí 19 až 21 mm (pod úrovní dosedací plochy plovákové komory). Mám vyzkoušeno, že i vyšší hladina 17 až 18 mm ještě nemá vliv na funkci karburátoru ani na spotřebu. Karburátor však může více tzv. rosit. Kde hladinu měříme, je znázorněno kótou na obrázku.



Nizká hladina, to zn. více než 21 mm, se projevuje někdy horším startováním, ale hlavně při déle trvajících vyšších otáčkách motoru jeho případným úplným vysazením. Není proto vhodné příliš snižovat hladinu za účelem nižší spotřeby.



O plováková komora
F plovák
t zásobník
H víko plovákové komory
X jehlový ventil
P těleso přívodu benzínu
Q šroub k přívodu benzínu
e sítko
T tepátka na plovák
R sedlo hlavní trysky
G hlavní tryska
g tryska volného běhu

A emulsní trubice
a vzdušník
V škrticí klapka
L páčka škrticí klapky
Z šroubek volného běhu
b šroubek plného otevření škrticí klapky

Těsnění:

j1 jehlového ventilu
j2 přípojky přívodu benzínu (malé)
j3 přípojky přívodu benzínu (velké)
j4 sedla hlavní trysky

Na obrázku je karburátor s jehlovým ventilem umístěným uprostřed víka (H). U těchto karburátorů je seřízení snadné, protože výška hladiny je přímo závislá na síle těsnění (J₁). Podstatně hůře se seřizuje výška hladiny u karburátorů s excentrickým umístěním jehly (malé schéma). Plovák je pohyblivě zavěšen mezi dvěma šrouby na plovákové komoře a na jehlu tlačí jako páka. Je tím samozřejmě docílena větší síla působící na jehlový ventil, což byl asi důvod k tomuto novějšímu provedení.

Seřídít hladinu můžeme dvěma způsoby. Buď opatrným přihnutím plechu, na kterém se plovák kýve, nebo silou těsnění (J_1). Oba způsoby jsou dosti náročné, jelikož páka je tak velká, že i změna síly těsnění o 0,5 mm změni výšku hladiny o několik mm. Další nepříjemností je velmi malá dosedací plocha jehlového ventilu na fibrové těsnění (J_1). Při několikerém dotažení se těsnění vymačká a tím změní opět výšku hladiny. Člověk si s tím musí pohrát.

Myslím, že všechny veteránské karburátory jsou náchylné k nějakému úniku benzínu, takže nechtějme mít karburátor vně naprosto suchý. Benzín má tendenci vzlínat, což se ještě zvyšuje při jízdě v horkém počasí, trubice – zásobník (t – písmeno na obrázku vypadá jako I) končí podstatně níž než hrana plovákové komory, tím vyšší hladina také způsobí větší únik rozptýleným benzínem. Dále je nutné osadit pod hlavy šroubů, na kterých je zavěšen plovák, těsnící podložky; na malém nákresu je vidět, že šrouby jsou blízko hladiny a tam také vzlíná benzín. Je nutné také dobře očistit dosedací plochy plovákové komory (O) a víka (H). Slitina zinkal, ze které je karburátor vyroben, má stářím tendenci oxidovat – tvoří malé výstupky a mezi dosedacími plochami vzniká mezera. Otázka je, zda dát mezi uvedené dosedací plochy těsnění; původně tam nebylo. Pokud se však pro těsnění rozhodneme je dobré ho vyrobit z elektrotechnického (prešpánového) papíru. Musí být co nejslabší, protože zvýší hladinu a můžeme ji seřizovat znovu.

Na závěr mohu doporučit při větším čištění karburátoru vyměnit všechna těsnění (kromě těsnění jehlového ventilu), fibr, ze kterého jsou vyrobená, stářím tvrdne a částečně těsnící schopnost ztrácí. Toho si můžeme všimnout hlavně u těsnění šroubu přívodu benzínu, který častěji povolujeme.

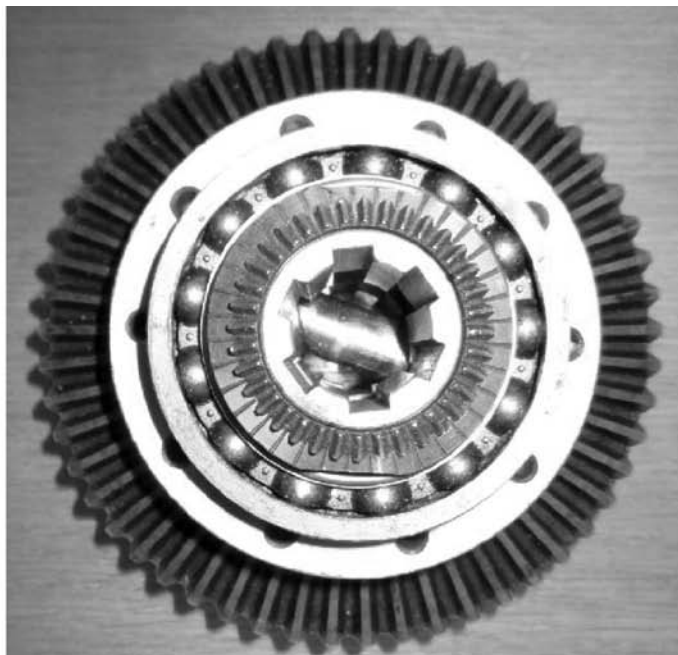
– JK –



Jak jsme v Brně naučili cinkáče jezdit do ostrých zatáček.

Po tom, co jsme v roce 2009 v podvečer na Kolibě u Ústí nad Orlicí zakládali ACC Brno, tak jsme začali přemýšlet, co bychom měli udělat pro svoje Aerovky.

Protože většina z aut, která členové klubu vlastnili, byly cinkáče, padla volba logicky na ně. Původně jsme zvažovali nechat si vyrobit redukční převodovku a mít k dispozici více rychlostních stupňů.



Po přečtení knihy Inšallah o cestě vozu A1000 do Asie jsme se rozhodli, že necháme raději vyrobit diferenciály. Ukroucené poloosy byla totiž nejčastější závada A1000 na této cca. 15.000 km dlouhé pouti nesjízdným terénem.

Podařilo se nám vypůjčit od známého sběratele veteránů originální diferenciál pro cinkáče, který kdysi vyrobila firma Walter. Jak už to bývá, nejprve jsme museli vytipovat vhodná ložiska, protože ta původně použitá se standardně nevyrábí a výroba nestandardních v malé sérii je zbytečně nákladná. Navíc na tom originálním výrobku nebyl náhon pastorku tachometru. Hlavním cílem také bylo, aby se nemuselo sáhnout na "nohavice", takže pro výměnu pevného středu za diferenciál stačí odvrtnout náty z talířového kola a toto vsadit mezi díly diferenciálu a sešroubovat celek dohromady. Samozřejmě je potom nutné seřídít vůli v zubech, pastorek – talířové kolo.

S akcí jsme začali před zhruba 6 lety, našli kovo-obrábějící firmu, ta si objednala 15 sad satelitů a planetových kol a vyrobila zkušební díly pro jeden kus diferenciálu.

Bohužel, další výroba vázla, protože firma měla převis zakázek a nepomohlo ani to, že majitelé firmy jsou vlastníci několika vozů Aero.

Nakonec jsme byli nuceni najít jinou firmu, ta loni v krátké době vyrobila prvních 6 sad a my jsme před letošní sezonou první diferenciály zabudovali, jak do úzké zadní osy vozu A662, tak i do široké osy mého litra.

V současné době máme najety první kilometry a kolega, který si objednal diferenciál do svých litrů (má je 4 s různou karoserií) považoval za zbytečně zabudovat diferenciál i do A662 s úzkou zadní osou. Když ho můj syn povozil ve své Aerovce



s úzkou osou s diferenciálem, rozhodl se změnit svoje rozhodnutí a nechává si vyrobit pár dalších sad a jednu z nich dá i do A662. Někteří aerovkáři, se kterými jsme o projektu mluvili, měli obavy, že auta s diferenciálem budou hůře brzdit.

Po najetí první stovky kilometrů mohu prohlásit, že auto s brzděnou přední osou brzdí stejně jako dříve a Aero s nebrzděnou přední osou brzdí dokonce lépe.

Lze to vysvětlit tím, že se teď dají obě strany seřadit tak, aby kola při zvednutí nápravě a stlačení brzdového pedálu kladla stejný odpor při snaze jimi pootočit.

Zdraví Ing. Petr Puškáš Brno

Tabulky ložisek A 30 a A 50 vytvořené v polovině 60. let minulého století jsou už také historií. Tak jako tabulka ložisek A 662 z té doby, uveřejněná v minulém čísle Aerovkáře, budou i tyto tabulky postupně aktualizovány.

TYP:

AERO 30

Osazení ložisky:

Místo	Druh	Rozměry			ks	Označení
		d	D	B		
Přední kola vně	jednořadé kulčkové	75	110	12	2	16115
Přední kola uvnitř	jednořadé kulčkové	75	110	12	2	16115
Klíkový hřídel	jednořadé kulčkové	35	72	17	4	6267
Klíkový hřídel – setrvač.	jednořadé kulčkové	50	90	20	1	6210
Větrák *	jednořadé kulčkové	20	47	14	1	6064
Spojka	jednořadé kulčkové	55	100	12	1	AE 55**
Drážkový hřídel v přev.	jednořadé kulčkové	30	72	19	1	6306
Drážkový hřídel v přev.	dvouřadé kulčkové	35	80	34,9	1	3307
Ojnicí ložisko	dvouřadé válečkové	30	52	26	2	VL 1000 anebo NA 30
Zadní kola uvnitř	jednořadé kulčkové	50	62	16	2	6306
Zadní kola vně	jednořadé kulčkové	25	62	17	2	6305

* jen u speciálně upravených vozů

** náhrada 6011 nebo 16012 (nutno přizpůsobit)

Zájemová skupina majitelů vozů zn. Aero je při OV Svazarmu Praha 3-Zlínkov, Koněvova 29, tel. 276 079. Schůze skupiny každý první a třetí čtvrtek v měsíci v restauraci Na

Zvonáři, Praha 3-Vinohrady, Safarikova 1. Korespondenci a objednávky klubovního časopisu zasílejte na adresu: Boh. Salaba, Praha 3-Zlínkov, Čajkovského 31, tel. 275 027.

Děkujeme těm, kteří nám zaslali svoje připomínky k popisu vozu Tatra 57 B, uvedenému na tomto místě v SM č. 156. Některé z nich čtenářům přineseme v rubrice „Radíme si“. Děkujeme také těm, kteří nás upozornili na tiskovou chybu, pokud jde o množství oleje

v motorové skřini: správně má být 3,5 l (nikoliv tedy 5,5 l).

Z těch, kteří nám ve lhůtě zaslali svoje připomínky, jsme vylosovali s. Rudolfa Fašinu z Olomouce, kterému současně zasíláme slíbenou knihu.

TYP:

AERO 50

OSAZENÍ LOŽISKY

k.v. 1936-40

Místo	Druh	Rozměry			ks	Označení
		d	D	B		
Přední kola	jednořadé kulčkové	75	110	12	4	16115
Větrák	jednořadé kulčkové	12	32	10	1	6201
Větrák	jednořadé kulčkové	20	47	14	1	6204
Klíkový hřídel	jednořadé kulčkové	40	80	18	8	6208
Ojnice	dvouřadé válečkové	30	52	26	4	VL 1000*)
Tlačné lož. spojky	jednořadé kulčkové	55	100	12	1	AE 55**)
Hnačí hřídel převod.	jednořadé kulčkové	55	100	21	1	6211
Hnačí hřídel převod.	jednořadé kulčkové	50	90	20	1	6210
Hlavní hřídel (setrvač.)	jednořadé kulčkové	17	40	12	1	N 203
Kuželový pastorek	jednořadé kulčkové	30	72	19	1	6306
Kuželový pastorek	dvouřadé kulčkové	35	80	34,9	1	3307
Diferenciál	jednořadé kulčkové	70	120	14	2	AE 70***)
Zadní kola uvnitř	jednořadé kulčkové	30	62	16	2	6306
Zadní kola vně	jednořadé kulčkové	25	62	17	2	6305

*) náhrada NA 30

**) náhrada 6011 nebo 16012 (nutno přizpůsobit)

***) náhrada 6014

Zájemová skupina majitelů vozů všech typů zn. Aero je při OV Svazarmu Praha 3-Zlínkov, Koněvova 29, tel. 276-079. Schůze skupiny se konají každý první a třetí čtvrtek v měsíci v restauraci Na Zvonáři, Praha 3-Vinohrady, Safarikova ul. 1. Korespondenci, členské přihlášky a objednávky klubového časopisu zasílejte na adr. Boh. Salaba, Praha 3-Zlínkov, Čajkovského 31, tel. 275-027.

Z těch, kteří nám ve lhůtě zaslali svoje připomínky a doplňky k popisu vozu BMW 126 uveřejněnému v SM č. 10/86, jsme vylosovali P. Markupa ze Zlín; zasíláme mu knihu.

Připomínky k dnešnímu popisu vozu Aero 50 očekáváme opět do 14 dnů.

30

PŘEVODOVKA, OŽIVOVÁNÍ MOTORU

V mé Aerovce je namontována synchronní převodovka. Asi si ji nechal vyměnit první majitel. Převodovka byla celkem v dobrém stavu, pouze výstupní hřídel (mrkev) byla poškozená. Nechal jsem ji vyrobít novou. Pouzdro konce hřídele pastorku talířového kola (hrušky), které je uloženo ve výstupní hřídeli, jsem nechal vyrobít s malou vůlí, přestože jsem byl varován, že tam musí být velká vůle. Sesadil jsem převodovku, namontoval spojku a připojil motor. Celý agregát jsem usadil do rámu. Zapojil jsem provizorně zapalování, startér a připojil malou benzinovou nádržku. Namontoval jsem zrenovovaný originální rozdělovač Scintilla. Nechal jsem u něj přebrousit hřídel, osadil nová pouzdra a nová kladívka. Seřídil předstih. Přesto, že jsem měl rozdělovače dva a vyzkoušel jsem vyměnit hlavy i palce, nepodařilo se mi motor nastartovat. Palce i hlavy jsou složité a probíjely. Namontoval jsem tedy rozdělovač PAL a motor hned naskočil. Byl to super pocit slyšet motor po tolika letech. Vodil jsem si kamarády z okolních chalup do garáže a předváděl motor v chodu. Jednoho dne, když jsem se předváděl již třetímu divákovi, se najednou aerovka při přidání plynu rozjela a narazila do protahovačky. Přesto, že byla převodovka jen mírně zahřátá, hřídel pastorku talířového kola se v pouzdru zadřela. Nešlo s motorem otočit. Musel jsem celý agregát demontovat a rozpojit. Protože bylo pouzdro ve výstupní hřídeli také zadřené, musel jsem ho rozbrousit. Po této zkušenosti jsem nechtěl opakovat stejnou chybu a podařilo se mi sehnat výkres tohoto pouzdra. Podle originálního výkresu se hřídel pastorku talířového kola točí v tomto pouzdru a toto pouzdro není nalisováno do výstupní hřídele, ale točí se v něm také! Ještě se mi stalo, že po zahřátí převodovky unikal olej. Vypustil jsem olej, přetěsnil jsem výpustný šroub, nalil olej a situace se opakovala. Převodovku jsem oťel a zjistil jsem, že olej neteče pod výpustním ani pod kontrolním šroubem, ale prolíná kolem kolíku, který zajišťuje hřídel kolečka zpátečky. Nechtělo se mi opět demontovat převodovku, proto jsem pouze vypustil olej, konec kolíku a okolí otvoru jsem několikrát očistil perchlorylenem a vyfoukal kompresorem. Po vyschnutí jsem prostor zakápl sekundovým lepidlem. Aby lepidlo nevyteklo, zaprášil jsem ho dětským pudrem a přebarvil. Není to vidět a těsní to. Ještě se musím zmínit o nově vyrobené hřídeli. Nenapadlo mne ji před montáží změřit! To se mi vymstilo. Po ujetí cca 1000 km se pod kapotou ozvala rána. Ujel jsem ještě asi 20 km a zablokovala se mi převodovka. Stalo se to na 34. Evropském srazu přátel vozu Aero v roce 2015 v Harrachově. Musel jsem auto odtáhnout domů. Po demontáži jsem zjistil, že je upadlý 1 zub na výstupní hřídeli a 1 zub na stroměčku. Jak tam ty 2 zuby litaly, poškodily i ostatní zuby. Kolo bylo vyrobené s o 3 mm menším průměrem!

**KAROSERIE – VÝDŘEVA**

Karoserie je zakázková, vyrobená ve Vysokém Mýtě u firmy Sodomka. Tyto karoserie mají dřevěnou kostru, která je pobitá plechem. Do Vysokého Mýta vozila továrna Aero holé podvozky po ose. Na podvozku byla pouze osazena maska, kapoty a plechy pod kapotami, provizorní palubní deska a jedna převozní sedačka pro řidiče.

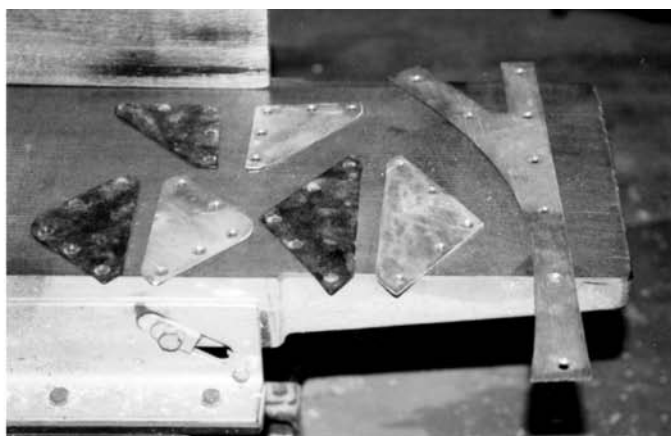
Běžné Aerovky 30 i 50 mají prahy dveří posazené na rámu. Moje Aero má prahy přišroubované na vnější straně rámu. Proto je vnitřní prostor karoserie širší o sílu rámu na každé straně, to je celkem 10 cm. Tím je ale také celá nižší. Aero 50 r. v. 1936 – 1937 má malý rám (5 x 7 cm), který se docela pěkně krouť. Abych eliminoval dodatečné prohnutí rámu, montoval jsem karoserii na rám s osazeným motorem i zadní nápravou.

Na renovaci jsem měl ve stodole připravenou jasanovou fošnu silnou 5 cm, širokou 25 cm a dlouhou 7 m. Fošna byla dobře vyschlá (9 let na vzduchu pod střechou). V roce 2002, když jsem fošnu rozměřil na potřebné délky a rozřezal, zjistil jsem velmi nepříjemnou věc. Dřevo bylo napadeno červotočem. Nacházel se jenom na okrajích, ale i tak to bylo nepříjemné. Po telefonické domluvě jsem nařezané dřevo odvezl do Středočeského muzea v Roztokách u Prahy. Zde mají ozařovací komoru, kde radioaktivním izotopem kobaltu během 48 hodin zničí veškerý dřevokazný hmyz, houby a plísň. Do týdne ozáření provedli a já odvezl dřevo na chalupu. Měl jsem velké štěstí. 10 dní po odvezení bylo celé pracoviště 3 m pod vodou při povodni.

Na zpracování byla potřebná pásová pila. Sháněl jsem nějakou starší. Našel jsem velkou prodejnu použitých strojů u Hradce Králové. Obrovská hala nacpaná stroji v různém stavu, ale vše v neskutečných cenách. Nako-



nec jsem koupil pásovou pilu v Bauhausu za cca 16.000,- Kč. Řezal jsem bez problému tvrdé dřevo do síly 15 cm. Dále jsem používal hoblovku, protahovačku, přímočarou pilu, ruční el. hoblík, vrchní frézku, ruční pásovou brusku. Kostra je složená z vyřezaných segmentů, které jsou spojené čepy a ještě příčně zakolíkované.



Nejdříve jsem osadil část s rámem předního okna (tzv. kornout). Protože jsem před opravou rámu a sejmutím karoserie pečlivě proměřil její pozici, nebyl to velký problém. Zjistil jsem, že musím nahradit dolní část sloupků okna. Potom jsem se pustil do zbytku karoserie. Musel jsem opatrně odstranit zbytky plechů tak, abych co nejméně poškodil zbylé dřevo kostry. Použil jsem již zmíněné jasanové dřevo, pouze sloupky dveří a okna jsou bukové. Dlouhé kusy, jako prahy nebo vodorovné prvky dveří, jsou lepené z několika vrstev a potom vyřezané do potřebného tvaru. Veškeré práce na mé Aerovce jsem se snažil provádět stejnou technologií tak, jak byly prováděny dříve. V případě lepení materiálu jsem se ale odchýlil a místo horkého kluhu jsem použil disperzní lepidlo Ponal a na namáhané spoje Epoxid. V místech namáhaných spojů je použito kování. Toto



kování bylo také zkorodované a většinu jsem musel vyrobít nové. Po hrubém sestavení kostry jsem ještě dopracoval a dobrousil celý povrch tak, aby jeho křivky byly plynulé a bez vln. Velmi pracné bylo dopracování vrchní části dveří.



Z původních dveří jsem sejmul rozměry a vytvořil šablony. V místech, kde byly šablony, jsem dřevo podle nich opracoval a potom dohobloval a dobrousil do plynulého tvaru. Veškeré dřevo jsem napustil 2x impregnačním Luxolem.



Ložiska pro A 500, A 662, A 750, A 1000

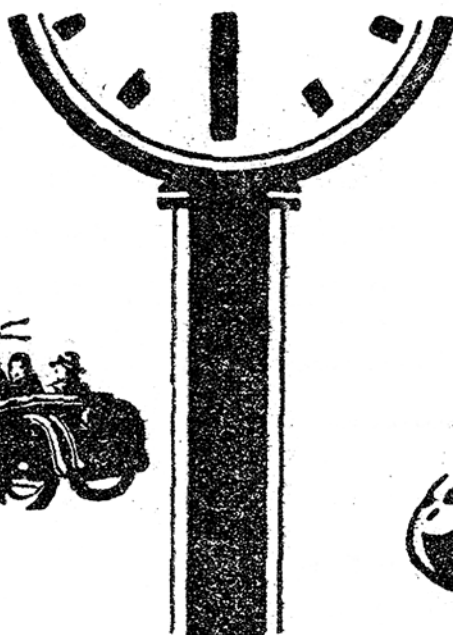
Umístění	Rozměr mm	ks	Druh	Původní zn. SKF	Současné zn. i SKF
A 500 Hlavní ložisko kliky	D 45/100x25	1	válečkové	NUM 45	NJ 309 ECP
			kuličkové		6309
A 662, A 750 Hlavní ložisko kliky	D 35/72x17	4	válečkové	NL 35	NJ 207 ECP
			kuličkové		6207 C3, C4
A 1000 Hlavní ložisko kliky	D 40/80x18	4	válečkové		NJ 208 ECP
			kuličkové	6208	6208
A 500, A 1000 Ložisko ojnicí	D 30/72x16	1–2	válečkové	VL 3100	NJ 306
			bez klece		Není v nabídce
A 662, A 750 Ložisko ojnicí	D 25/62x14	2	válečkové	VL 2050	NJ 305
			bez klece		Není v nabídce
Ložisko setrvačníku	D 45/85x19	1	kuličkové	neuvedeno	6209
Ložiska přední nápravy bez bubnů	D 25/52x15	2	válečkové	neuvedeno	NU 205 ECP
			kuličkové		6205
	D 17/47x14	2	kuličkové	neuvedeno	6303
Ložiska přední nápravy s bubny	D 30/62x16	2	válečkové	neuvedeno	NU 206 ECP
			kuličkové		6206
	D 17/47x14	2	kuličkové	neuvedeno	6303
Ložisko spojkové	D 45/85x11	2	kuličkové	6009	98209
Ložisko kardanu vpředu	D 25/52x18	1	kuličkové	4205	4205 ATN9
			2 řadé		2205 ENT9
Ložisko kardanu vzadu	D 30/62x16	1	kuličkové	6206	6206
Ložisko hrušky	D 30/72x27	1	kuličkové	4306	4306 ATN9
			2 řadé		2306
Ložisko náboje talířového kola	D 40/80x18	2	kuličkové	6208	6208
Ložisko zadní nápravy	D 30/62x20	2	kuličkové	4206	4206 ATN9
			2 řadé		2206 ETN9

V Aerovkáři byla již několikrát otištěna tabulka ložisek pro malé aerovky. V dnešní tabulce jsou uvedeny aktualizované údaje ložisek. V předchozích seznamech ložisek byly zjištěny nepřesné údaje. V posledním sloupci je uvedena současná nabídka fy SKF kromě ojnicích ložisek, která se již nevyrábějí. Fa SKF uvádí i současné ceny, ale vzhledem k případné úpravě cen v této tabulce nejsou přetištěny.

Záměrně se zde nezabývám náhradami za původní ojnicí ložiska. Doufám, že se někdo z aerovkářů podělí o své zkušenosti s tímto problémem.

Tabulky ložisek A 30 a A 50 najdete v některém z příštích čísel Aerovkáře.

Skupina: Karoserie - limusina (otevř. vůz)		AERO 30		čís. str.: 3	
č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.
L5758	Vnitřní plech zad. blatníku pravý - dtto L5757	7.4.39	L5862	Střední výztuha karoserie - cabriolet	2.4.38
L5759	Těsnící guma oken dveří - limusina	14.5.36	L5863	Šroub dolního závěsu dveří - cabriolet	4.4.38
L5760	Vyztužení pod víkem kufru	28.4.39	L5865	Střední výztuha chassis - úprava pro cabr.	4.9.40
L5761	Armaturní deska - limusina	18.9.39	L5867	Úprava chassis pro cabriolet - sestava	5.4.38
L5766	Podložka šroubu tach. příst. desky	26.2.46	L5868	Přední výsuvný oblouk - cabriolet	12.4.38
L5768	Opěrka podpěry víka kufru - limusina	21.9.39	L5869	Zadní výsuvný oblouk - cabriolet	12.4.38
L5779	Sklo předního okna - lim. a cabr.	21.1.41	L5870	Držák zadního čísla - cabriolet	6.4.38
L5780	Sestava předního okna - lim., cabr., dod. v.	21.1.41	L5871	Lůžko oblouku střechy - cabriolet	12.4.38
L5781	Lišta zvedáče skla dodávkového vozu	30.6.41	L5872	Lišta střechovíce (zašitá) - cabriolet	2.5.38
L5782	Příruba vnější kliky	18.1.43	L5878	Západka oblouku střechy - cabriolet	12.4.38
L5783	Podložka vnější kliky	18.1.43	L5879	Opěrka zadního sedadla - cabriolet	15.4.38
L5784	Pružina vnější kliky	18.1.43	L5880	Podlaha pod přední sedadlo - cabriolet	20.4.38
L5787	Šroub kliky závěru kufru	11.2.43	L5881	Držák opěrky zadního sedadla - cabriolet	20.4.38
L5788	Ložisko kliky závěru kufru	11.2.43	L5882	Střední koberec - cabriolet	20.4.38
L5789	Pojist. matice kliky závěru kufru	11.2.43	L5883	Zadní koberec - cabriolet	20.4.38
L5790	Sestava zadního levého blatníku - valník	11.6.43	L5885	Rám zadního okna - cabriolet	27.4.38
L5797	Klika uzávěru kufru	12.7.45	L5886	Sklo zadního okna - cabriolet	27.4.38
L5798	Kování matice kliky závěsu kufru	11.3.46	L5891	Gumové těsnění před. oblouku - cabriolet	22.9.39
L5799	Upravené těsnění před. okna lim. -pev. okno	9.4.46	L5893	Sestava zastavení sedaček - cabriolet	1.7.40
L5801	Těsnící guma zadního a postran. okna - lim.	3.7.46	L5894	Upínací plech zadního okna - cabriolet	29.7.40
L5804	Sestava držáku rámu prav. - cabriolet	31.3.38	L5902	Sklo na dodávkové vozy - boční	9.10.39
L5805	Třmen držáku vzpěry - cabriolet	31.3.38	L5903	Rozmístění světel dodávkového vozu	10.11.39
L5806	Držák vzpěry rámu pravý - cabriolet	31.3.38	L5904	Držák stoplampy "Meteor" pravý - dod. vůz	16.9.40
L5807	Držák vzpěry rámu levý - cabriolet	31.3.38	L5905	Držák stoplampy "Meteor" levý - dodáv. vůz	16.9.40
L5808	Vzpěra sklopného rámu - cabriolet	28.3.38	L5906	Držák cabochonu (odraz. sklo) dodáv. vůz	18.9.40
L5809	Úhelník vzpěry - cabriolet	28.3.38	L5907	Rohový plech zad. dveří pravý hor. - dod.v.	28.11.39
L5810	Výztuha vzpěry - cabriolet	31.3.38	L5908	Rohový plech zad. dveří levý hor. - dod.vůz	28.11.39
L5811	Výztužný kroužek - cabriolet	28.4.38	L5909	Rohový plech zad. dveří pravý dol. - dod.v.	30.11.39
L5812	Rozpěrná trubka - cabriolet	31.3.38	L5910	Rohový plech zad. dveří levý dol. - dod.vůz	30.11.39
L5813	Páka hlavního oblouku levá - cabriolet	5.4.38	L5911	Nosič zavazadel (střešní)	7.12.39
L5814	Páka hlavního oblouku pravá - cabriolet	5.4.38	L5925	Sklo do zadních dveří - dodávkový vůz	3.10.40
L5815	Rameno páky hlavního oblouku - cabriolet	29.3.38	L5926	Sestava zajištění podlahy - dodávkový vůz	10.10.40
L5816	Ložisko páky hlav. oblouku levé - cabriolet	1.4.38	L5927	Pevná část zajištění - na výkresu L5926	10.10.40
L5817	Ložisko páky hlav. oblouku pravé - cabriolet	1.4.38	L5928	Otočná část zajištění - na výkresu L5926	10.10.40
L5818	Západka oblouku - cabriolet	29.3.38	L5930	Okénko pro dod. vozy 30HP - stěna za řidič.	24.3.41
L5819	Držák západky oblouku - cabriolet	29.3.38	L5937	Sestava dodávkového vozu	3.4.41
L5820	Ložisko západky oblouku - cabriolet	29.3.38	L5964	Příčka držadla podlahy kufru	26.11.41
L5821	Příchytka zámku střechy - cabriolet	12.4.38	L5965	Plech držadla podlahy kufru	26.11.41
L5824	Páčka zámku střechy - cabriolet	25.3.38	L5966	Držadlo podlahy kufru - dodávkový vůz	26.11.41
L5825	Nýt páčky zámku - cabriolet	25.3.38	L5967	Rozmístění světel dodávkového vozu Hytħa	27.11.41
L5826	Nýt třmenu zámku - cabriolet	25.3.38			
L5827	Sestava zámku střechy - cabriolet	25.3.38			
L5828	Sestava vzpěry střechy pravá - cabriolet	29.3.38			
L5829	Pravé rameno vzpěry střechy horní - cabr.	29.3.38			
L5830	Pravé rameno vzpěry střechy dolní - cabr.	29.3.38			
L5831	Sestava vzpěry střechy levá - cabriolet	29.3.38			
L5832	Levé rameno vzpěry střechy horní - cabr.	29.3.38			
L5833	Levé rameno vzpěry střechy dolní - cabr.	29.3.38			
L5834	Čep vzpěry střechy - cabriolet	29.3.38			
L5835	Matice vzpěry střechy střední - cabriolet	29.3.38			
L5839	Výztužný úhelník - cabriolet	12.4.38			
L5840	Patka horního držáku vzpěry - cabriolet	29.3.38			
L5841	Čep horního držáku střechy - cabriolet	29.3.38			
L5842	Guma oblouku střechy - cabriolet	31.3.38			
L5843	Patka spodního držáku - cabriolet	8.4.38			
L5844	Čep spodního držáku vzpěry - cabriolet	29.3.38			
L5845	Napínací oblouk střechy - cabriolet	12.4.38			
L5847	Páka napínacího oblouku střechy - cabriolet	12.4.38			
L5849	Nýt páky napínacího oblouku - cabriolet	12.4.38			
L5854	Gumová manžeta hor. čepu vzpěry - cabrio.	15.4.38			
L5855	Gumová manžeta dol. čepu vzpěry - cabrio.	15.4.38			
L5860	Pravá výztuha karoserie - cabriolet	2.4.38			
L5861	Levá výztuha karoserie - cabriolet	2.4.38			



Ti, kteří přijdou vždycky pozdě...

Jsou takoví nešťastníci, kteří všechno promeškají, kteří vždycky pokulhávají několik kroků za životem a štěstím... Trochu energie, hodně tempa - a zmeškání přestane! Ale k docílení tempa potřebujete automobil, třísedadlový roadster AERO: dostanete se rychleji ku předu v životě i na silnici, učiní Vás volným, dodá Vám dobré myslí a bude Vám sloužit dlouho, věrně a skromně. Co si můžete přát víc? A přece stojí tento elegantní, zdatný Váš průvodce pouhých

Kč 18.800.-

**Začněte ještě dnes se vši energií nový život!
Především: objednejte si náš prospekt!**

Aero

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY**

Prodejna v Praze II., Na Poříčí 28

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 3, 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.