



2018

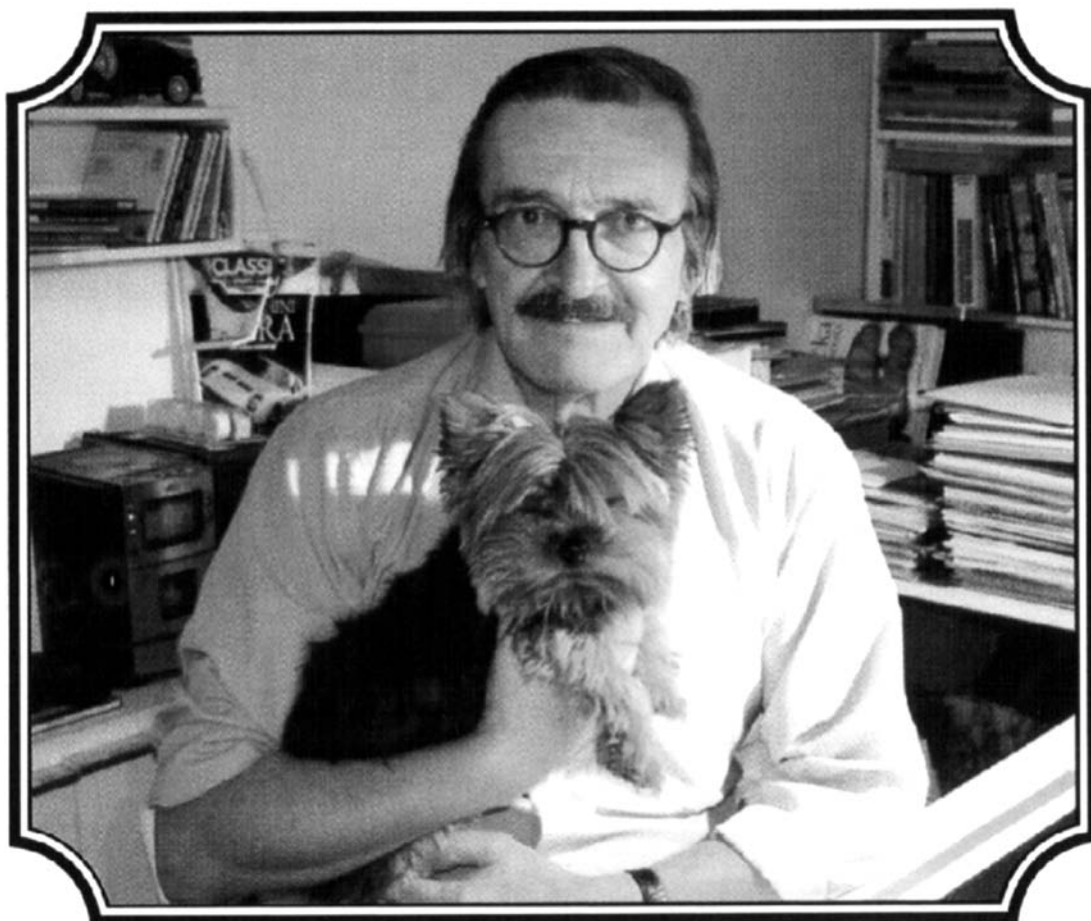
Aerovkár

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



Maestro Václav Zapadlík zemřel

č. 4



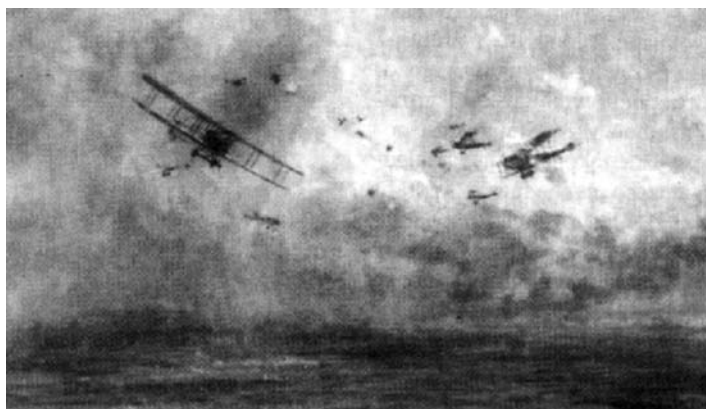
Vážení aerovkáři,

je neuvěřitelné, jak uběhly čtyři roky od chvíle, kdy jsem věnoval úvodník událostem, které rozpoutaly tak zvanou Velkou válku. Je to právě 100 let, kdy válka skončila a pro lidi tehdy žijící byla stresující válečná léta jistě nekonečná.

Dnes navážu na úvodník z r. 2014. Jak již bylo řečeno, Evropa byla tehdy ukolébána relativně dlouhým obdobím míru. V té době se dokonce zdálo, že evropské velmoci budou více spolupracovat. Idyllická předválečná léta, jak jsou z historického pohledu popisována, válečným běsněním skončila, ale není na škodu si něco z té doby připomenout. Po 76 letech se v květnu 1910 objevila na nebi Halleyova kometa a pověřiví lidé v tom tušili tragické časy.

V C. a k. Rakousku - Uhersku neměly země české žádné výsostné postavení jako Uhry. Dokonce císař František Josef I. se ani nenechal korunovat českým králem. Není nutné rozebírat důvody, proč tomu tak bylo. Pro nás je důležité, že české země byly pro Rakousko - Uhersko fungující a respektovanou technickou základnou. Češi dost neprávem hleděli pohrdlivě na Uhersko jako na zeleninovou zásobárnu říše. Možná právě proto, že Uhry získaly v říši statut království. Když říkám neprávem, tak se již moc neví, že v Budapešti měla své sídlo početná skupina vědců, kteří si již před Velkou válkou zahrávali s myšlenkou jakési neznámé energie ukryté v atomu (v té době lidé ještě nevěděli pravou podstatu, proč slunce svítí). Díky Otto von Bismarckovi (zemřel již v r. 1898) byla sjednocena do té doby samostatná německá vévodství a království v jednotné Německo. Jeho myšlenka zafixovat cenu zlata měla za následek společnou zlatou měnu, která platila od Ruska až po Anglii. Státy ale měly samozřejmě ještě své vlastní měny, čímž se různé ekonomiky nedostávaly do absurdní situace současných různých ekonomik s jednotným Eurem jako jedinou měnou. Velmi pokroková situace ve finančnictví a mnoho dalších tehdejších vymožeností Velká válka však zlikvidovala.

Každá válka měla v dějinách lidstva i zajímavé aspekty. Je to každopádně rychlý technický pokrok. Překotný vývoj zbraní a jiných technologií, kdy není čas na výběrová řízení a pomalé uvolňování peněz na vývoj, se později přenáší i do civilní sféry. Pochopitelně se urychlí i poznatky v lékařství a dalších odvětvích. Nechci tím říci, že má válka pozitivní stránky, lidstvo pouze nemá na vybranou. Markantní rozvoj byl v letectví. Vždyť před touto válkou byla letadla vnímána spíše jako „hračky“ pro velké kluky. A ani armádní stratégové v nich neviděli přílišný přínos. A víme, kam se letectví za ta čtyři léta posunulo. Letecká doprava poštovních zásilek, zahájená v Německu v srpnu 1912, byla jednou z mála výjimek, které potvrzovaly pravidlo.



Válečný snímek britského tanku dostatečně prezentuje vývoj pozemní vojenské techniky. V letectví se již užívaly termíny pro letouny průzkumné, stíhací i bombardovací. Letecké souboje se staly i námětem uměleckých děl, jak znázorňuje obraz W.G. Wyllieho již z r. 1917. Když se zamyslíme nad účinností zbraní 20. století, aniž bychom počítali zbraně jaderné, tak dva vojáci by byli schopni zničit celou Napoleonovu třisetisícovou armádu. Říkám dva vojáci jen proto, že ten jeden by potřeboval morální podporu.

Československo vzniklé po Velké válce mělo na té pomyslné startovní čáře velmi slušné postavení. Bylo to právě díky rozvinutému průmyslu, který za války ještě zmohutněl. Co však zde chybělo před válkou i po ní, byl průmysl letecký.

Historie nezná slůvko kdyby. Zopakuji svou myšlenku ze čtyři roky starého úvodníku – „Kdyby nebylo První světové války, byly by aerovky?“

Sté výročí založení továrny AERO nás čeká v příštím roce a tak o tom a mnoha dalších událostech si povíme v příštích číslech Aerovkáře.

– JK –

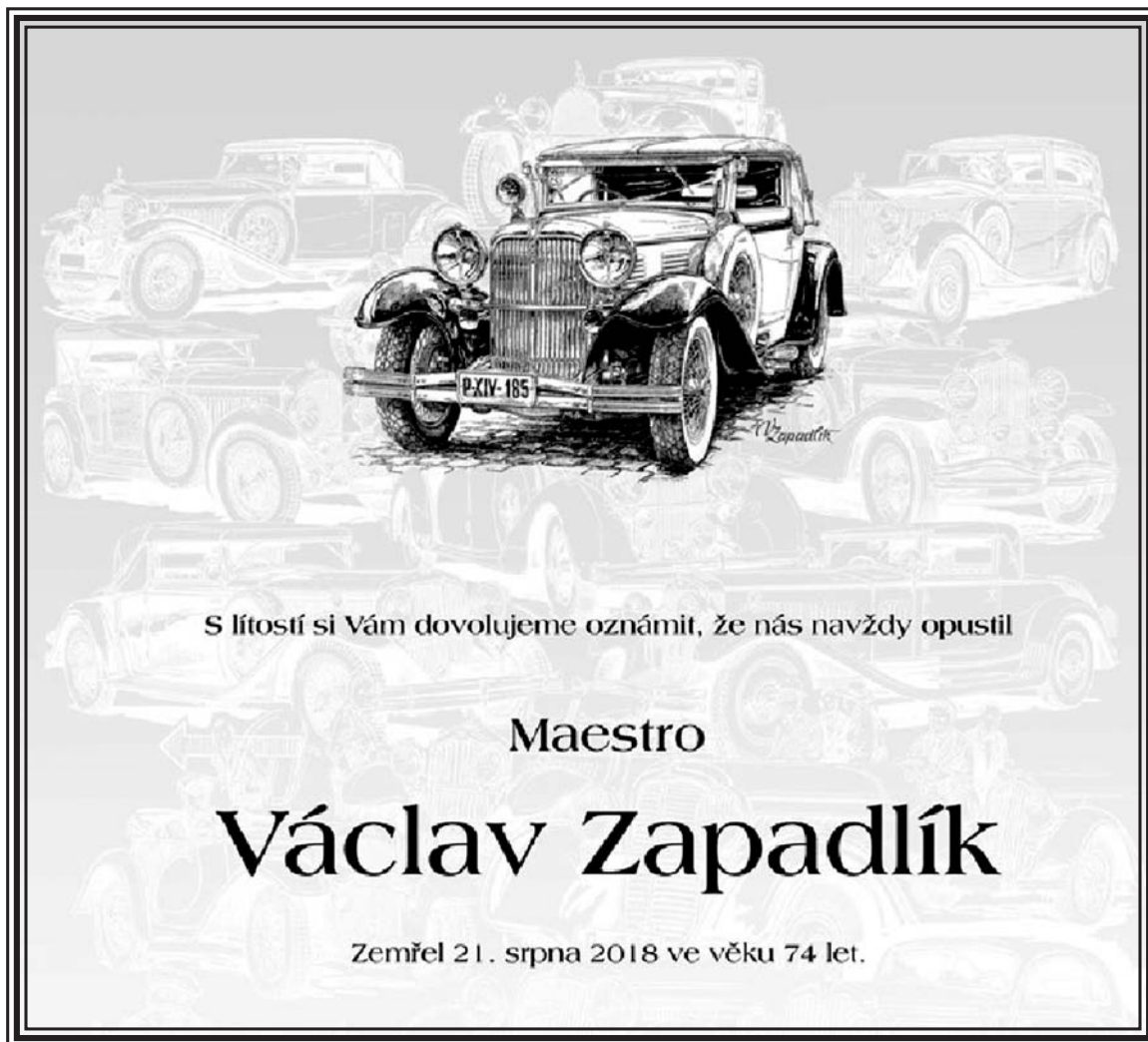
!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

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 !!!



Poslední rozloučení se konalo 29. srpna t.r. v Ústřední obřadní síni na Olšanských hřbitovech v Praze za účasti velkého počtu Václavových přátel a obdivovatelů jeho jedinečného díla.



Když skončí životní pouť některé známé či významné osobnosti, objeví se většinou v médiích mnoho úvah, hodnotících z nejrůznějších názorových hledisek její roli ve společnosti. K tomu se v případě Václava Zapadlíka ani necítím povolán a nechci ani sepsat jeho „curriculum vitae“. Nejlépe to ostatně se vším všudy popsal Maestro sám v úvodních slovech dvou nádherných knih „Maestro Václav Zapadlík“ (2009) a „Kouzlo karoserie“ (2012). V obou je uvedeno motto jeho života:

Svět je plný klenotů, ale ty co taky vrčej, ty jsou nejkrásnější.

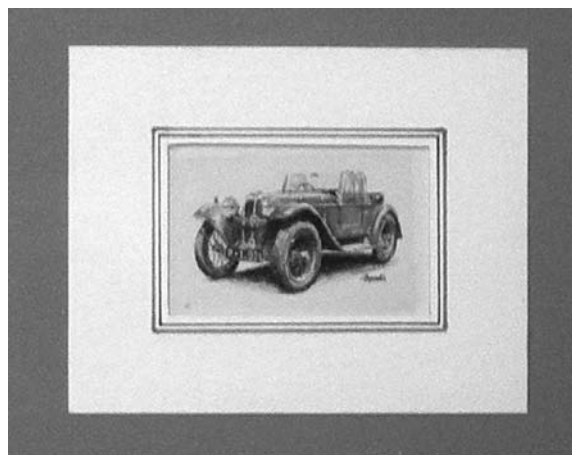
Dovolte mi proto, abych zde Maestrovi věnoval několik osobních vzpomínek na vzájemné přátelské kontakty.

Začalo to někdy v polovině 70. let, kdy jsem se v pražském ACC vážně věnoval klubovému zpravodaji „Aerovkář“. Musel jsem mimo jiné zajišťovat pro historickou rubriku různé zajímavé dobové materiály na téma „aerovky“. V té době byl členem redakce časopisu Svět motorů, milý, až dobrácký, p. Milan Busta, jehož agendou byly zprávy o činnosti motoristických organizací Svazarmu. Tím se také dozvěděl o ACC Praha a jeho zpravodaji. Z celkem banální jednorázové záležitosti se na základě nabídky šéfredaktora Světa motorů vyklubala moje delší spolu-

práce se Světem motorů, spočívající v občasném dodání příspěvku do sloupce Z historie motorismu (hlavně domácího). To už v podobné roli účinkoval Ing Ivan Dvořáček, fundovaný veteránista a technik z Ústavu pro výzkum motorových vozidel. Třetím z party externistů byl jako ilustrátor právě Václav Zapadlík. Jeho úlohou bylo dodat k příspěvkům obrazový doprovod. Proto jsem se občas musel s panem Zapadlíkem nad naším úkolem sejít, většinou to bývalo u něj v Holešovicích. Později jsem něco sepsal i pro šéfa „Motoristické současnosti“ Miloše Kovaříka a pro „Automobil“ Ing Milana Jozífa. Pro oba tituly kreslil, resp. maloval, i Maestro, kterého jsem si po čase už mohl dovolit takto důvěrně oslovovat. Brzy jsme se domluvili i na tykání.

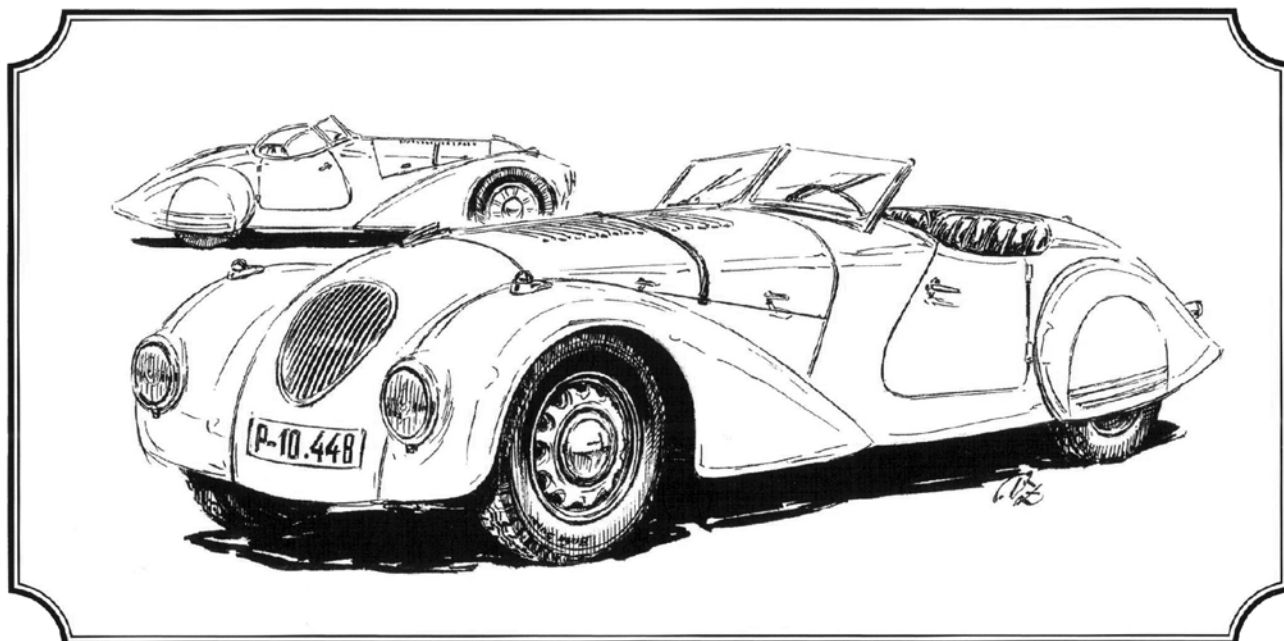
Jednou jsme se sešli v našem novém půdním bytě, abychom se o společném článku poradili, a aby nám to lépe šlo, připravila moje manželka Dáša něco k snědku, co se hodilo k výbornému moravskému červenému ze soukromé vinice. Po práci jsme si ještě příjemně poklábosili. Ráno asi v 1/2 7 někdo klepe na dveře, kouknul jsem kukátkem a on to Maestro. Otevřu a ptám se cože u nás zapomněl. Prý nic, ale naopak že nám něco nese. A se slovy „Mně se u vás tolik líbilo, že jsem vám v noci namaloval aerovku“ a podal mi balíček. Co v něm bylo, vidíte na obrázku: malinká červená ajrovička zvící krabičky od zápalek, v červené paspartě a světlém rámečku. To byl celý Václav.

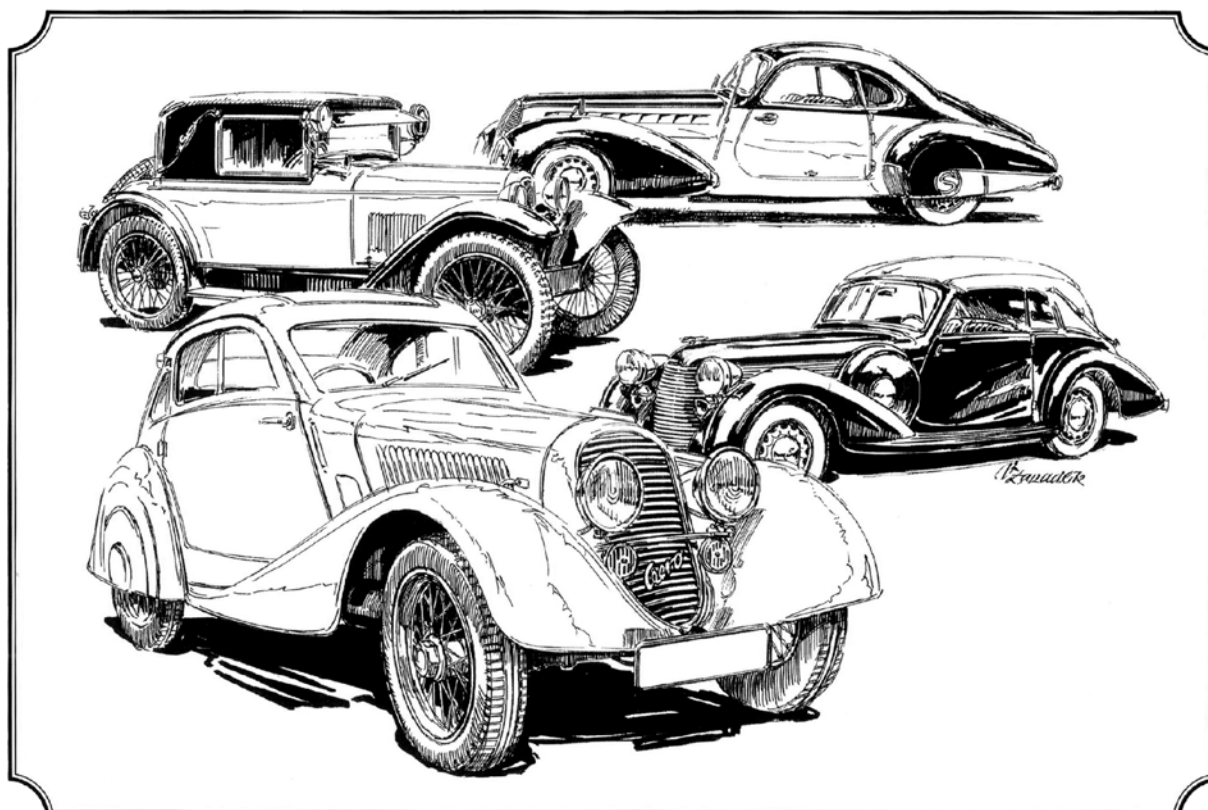
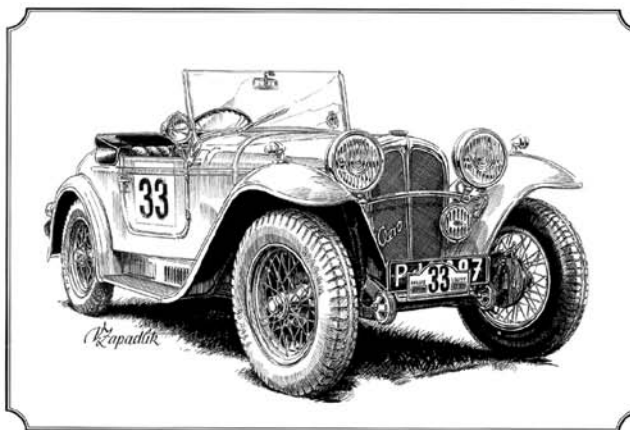
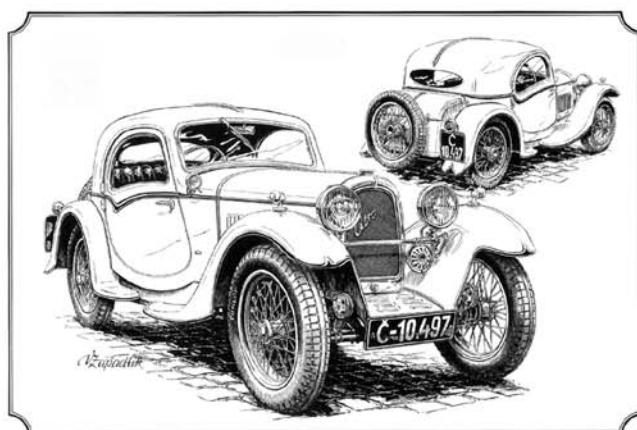
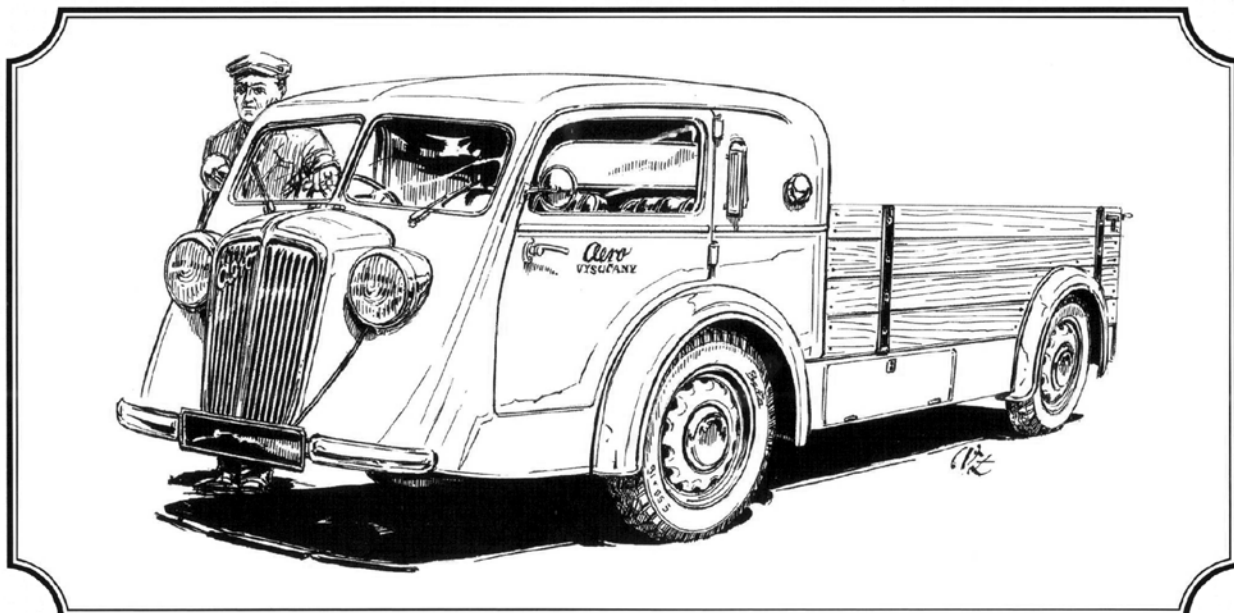
Dílko bylo mezi Maestrovými obrazy, vystavenými na „Prvním salonu automobilových výtvarníků“, pořádaném při Retro Prague 2002, středem pozornosti. Na velkém panelu byl umístěn osamocený obrázek a vedle byla zavěšena na špagátku velká lupa – inu, opět jeden z typických Václavových žertů.



ne Kouřím a kafe nepiju a takže jsem se přidružil a dal jsem si taky kafičko. Bylo vidět, že ho takový mumraj zmáhá. Já jsem měl ale radost, že se mu po letech dostalo konečně zaslouženého uznání v podobě výstavy v „nejvíce špičkové“ galerii věhlasného jména.

Z rozsáhlé tvorby Maestra Zapadlíka jsme vybrali to, co je nám nejbližší – aerovky.





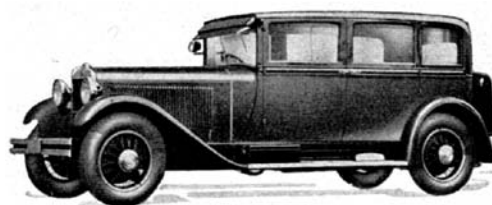
Připravil Karel Jičínský



Český kabriolet a českoslovenští karosáři pokračování



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



1930.
8-válec, 75×110 mm, výkon 60 ks.

Dnešní díl seriálu zahajujeme netradičně nikoli tam, kde byl v minulém čísle Aerovkáře přerušen u firem „od K“, ale vložkou o **Servisu Aero Jaroslava Jonáka z Dolních Beřkovic**, který není v přehledu Ing. J. Firšta uveden. Na toto přitažlivé téma byla zveřejněna řada článků nejenom v minulých ročnících našeho zpra-



vodaje (viz č. 2 a č. 4 ročníku 2012), ale i jinde. Proto jsem jako přílohu vybral z archivu dvě reprodukce dobových materiálů, týkající se nešťastného konce J. Jonáka a jeho speciálu Aero 30 S. Havaroval 25. září 1949 na Ceně města Brna – krátce po startu sjel do příkopu a narazil do mostku, havárii nepřežil. Posledním závodem, kterého se Jonák před tragickou Cenou města Brna zúčastnil, byl pravděpodobně VIII. ročník Lochotínského okruhu, který se konal 28. srpna 1949. Ve třídě automobilů do 1100 ccm (10 kol po 4300 metrech) skončil z šesti startujících na 2. místě časem 30:11,4 min – o pouhé 2 desetiny vteřiny za vítězným Jaroslavem Vlčkem na Magdě. Dva soupeři vzdali (v 1. kole František Pakandl s DKW a v 6. kole Karel Kácha s Fiatem).

Závěrem ještě poznámku k údajné Jonákově účasti na Soutěži Malou Dohodou 1937 – loni vyšla o této akci skvělá knížka Jana Tučka (viz č. 1/2018), v níž jsou publikovány veškeré údaje o přihlášených resp. startujících vozech a posádkách z ČSR a o jejich umístění. Nikde není o Jonákově účasti zmínka. Na str. 16 je sice uvedeno, že firma Aero do soutěže předběžně přihlásila svůj team šesti automobilů (dva tovární vozy A 50 měli řídit Vladimír Formánek a Ela Slavíková) – svou přihlášku však téměř vzápětí odvolala, údajně „z důvodů čistě technických“ (že by ovšem byl mezi zbývajících čtyřmi přihlášenými zrovna Jaroslav Jonák se svojí A 30 S si rozhodně nemyslím).

Firma	Místo	Období
Jonák, Jaroslav	Dolní Beřkovice	1935-1949
Kaiser, Felix	Liberec	1937
Kálmán, Vojtěch	Nitra	1937
Karosa, Fr. Žemlička	Praha-Holešovice, Plynární 1336	1925-1938
Kleissner a Pinkas	Cheb	1924-1939
Klimmt, František	Ústí nad Labem	1936-1938
Knížek, K	Turnov	1913-1938

Kňourek, Josef	Jaroměř	1937
Kohler, Viktor	Bruntál	1938
Kolář, Josef	České Budějovice	1936-1938
Koller, Ondrej	Bratislava	1936-1938
Koppel, Wilhelm	Teplice	1937
Kopper a Zellfel	Svoboda nad Úpou	1938
Kotrupczik, Richard	Ostrava	1937
Kožíšek, Josef	Praha-Žižkov	1926-1938
Kraus, Antonín	Most	1937
Krupička, František	Světlá nad Sázavou	1937
Krýsl, Otto	Praha-Žižkov	1936-1938
Kuchyňka	Hodonín Ždánice?	1938 (?)
Kulháněk, A.	Brno-Královo Pole	1937
Kusalík	Bratislava	30. léta
Laivr, František	Hradec Králové	1938
Lánský, Čeněk	Praha-Karlín	1921-1937
Lehmann, Václav	Duchcov	1937
Leitner, Karel	Plzeň	1926-1938
Lepil, Tomáš a synové	Rousínov-Slavíkovice	1920-1947
Linire-Toušek	Mělník, od roku 1939 Poděbradova 411, Praha 3	1935?-1943
Lipták, J.	Poprad	1937
Lískovec, Ludvik	Praha	1936
Löw, Antonín	Kraslice	1938
Ludvík, František	Praha-Smíchov	1936-1941
Lukeš, Antonín	Dvůr Králové nad Labem	1926-1937
Malý, Antonín	Praha	1936-1938
Mareček, Karel	Praha	1926-1937
Marek, Vojtěch	Praha	1936
Mayer	Banská Bystrica	1936-1938
Měchura, Al.	Praha-Žižkov	1938
Metyš, Bohdan	Litomyšl	1925-1937
Miholics, Alexander	Užhorod	1924-1939
Michl, Vilém	Praha-Smíchov	1924-1937
Mikeš, Fr.	Hradec Králové	1936-1938
Míkl, Antonín	Přerov	1936-1938
Miler, František	Nový Bydžov	1938
Mitura, Jan	Ostrava	1926-1939
Möller a Vaněk	Staré Město u Uherského Hradiště	1931
Movak (poz. M. Gürtler)	Ostrava	konec 20. a začátek 30. let
Nagy, Josef	Trnava	1937
Neef a Stolle	Kukleny	1919-1939
Németh, Jozef	Košice	1937
Nestler, Adolf	Blatno u Chomutova	1924-1938
Neumann, Klemens	Bartošovice v Orlických horách	1924-1938
Novák, K.	Strakonice	1938
Nunvář, Jan	Zlonice	1936
Oettl, Heinrich	Štětí Wegstädtl (?)	1939
Opelka a Horák	Babice u Uherského Hradiště	1937
Opawsky, Karel	Bílovec	1937-1939

Připravil Karel Jičínský

Uvádíme druhou část brožury z letecké sekce továrny AERO „**Letecká příručka AERO**“. Tato brožura z roku 1936 navazuje na příručku z roku 1930, kterou jste měli možnost nahlížet na stránkách Aerovkáře v letech 2005 – 2007. Jelikož brožura neobsahuje snímky letadel jako ta předešlá, vybereme postupně dostupné fotografie z archivu.

Brožuru zaslal Petr Klusák

– red. –

TOVÁRNA AERO

Továrnu Aero v prvních měsících prvního roku trvání naší republiky založil a vede dr. Kabeš. Zdravá zásada, že podmínkou zdárného a rychlého vývoje letectví každého státu jest vybudování samostatného a výkonného průmyslu, našla bezesporné potvrzení ve výsledcích továrny Aero od jejího založení docílených, o nichž aspoň zčásti krátce chci se zmíniti.

Z původních provisorních místností přesídlila Aero v roce 1923 do nových vlastních budov ve Vysočanech, kde pracuje dnes v moderně vypravených dílnách s dokonalým strojním zařízením, vybavena po stránce technické vším co získáno zkušenostmi vlastními a v průmyslu letadlovém zahraničním.

Již v roce 1920 vyšla z továrny první samostatná práce, stíhací letoun Aero A-2 s motorem Hispano-Suiza 220 HP. Vedena snahou nezanedbatí ničeho, co mohlo by pro stát znamenati technický pokrok v letectví, vykonala továrna vlastním nákladem pokusy se stíhacím letounem Aero A-3, opatřeným turbokompresorem Rateau.

V době, kdy dopravní letouny byly i v cizině reprezentovány vojenskými stroji civilnímu účelu jen přizpůsobenými, zkoušela továrna Aero dopravní limousinu pro pilota a čtyři cestující v kabině s motorem Maybach 240 HP. V roce 1922 další typ dopravního letounu Aero A-10 dodala továrna již v serii ministerstvu veřejných prací pro Čsl. státní aerolinie.

Není bez zajímavosti a dokazuje to stupeň technické vyspělosti továrny, uvedu-li, že seriový stíhací letoun Aero A-18 docílil v roce 1923 stoupacího času 0—5000 metrů 8' 30". Rok poté vybavila továrna tentýž letoun povrchovým chladičem vlastní konstrukce, který na tehdejší dobu byl sám pro sebe úkolem těžko proveditelným. Vítězství tohoto letounu v ceně prezidenta republiky,

kdy také zatížení na 1 m² obnášelo na tehdejší dobu úctyhodné číslo 95 kg, dokazuje, že byl vyřešen úspěšně.

Právě tak pustila se továrna do stavby prvního československého dvoumotorového letounu Aero A-24, jež dohotovila v téže roce a jest jen litovati, že ve snaze po vytvoření dalšího typu dvoumotorového letounu nenašla porozumění. Ve dvousedadlových letounech svými letouny Aero A-12, postavenými v roce 1923 a od něho odvozenými, dala našemu vojenskému letectví typy, které dlouhou dobu tvořily jeho spolehlivou výzbroj. Našla svůj odbyt i za hranicemi.

V dějinách továrny dlužno uvést také okolnost, že byla u nás první, která postavila vodní letoun Aero A-29, který konal svoji službu našemu vojsku na Jaderském moři. V roce 1927, kdy vypsána soutěž M. V. P. na dopravní letoun, který měl sloužiti k zásobení parku Čsl. státních aerolinií, umístila se továrna se svým typem na prvním místě. Tento zaveden na leteckých tratích právě tak, jako dopravní letouny Aero, které po něm následovaly. Skutečnost, že slouží do dnešních dnů, dokazuje jejich kvalitu. Dodány byly také francouzské společnosti Franco-Roumaine a firmě Baťa. Stupeň dokonalosti továrních výrobků nejlépe možno pozorovati také z úspěchů, kterých tyto dosáhly na kolbišti sportovním. S pýchou mohu prohlásiti, že kdykoliv se zúčastnila továrna Aero svými letouny jakýchkoliv sportovních podniků, neodešla téměř nikdy poražena. Krátký čas, v jakém mnohdy byla k soutěžím vyzvána a v jakém musila tyto úkoly zdolat, svědčí velmi dobře o tom, že zachovala si ve všech složkách svých pracovníků smysl a ducha pro radost z práce, výkonnost a pružnost.

Jediná se může pochlubit, že dvakrát vyhrála závod o cenu prezidenta republiky, osmkrát získala našemu letectvu poctu býti držitelem světových rekordů. V největším mezinárodním závodě turistických letounů z 34 letounů různých států umístila se svými 2 letouny na 1. místě v závodě mužstev a obsadila 4. místo v celkové klasifikaci jednotlivých letounů, nechávajíc za sebou letouny států větších a finančně daleko mocnějších.

Není možno uváděti všechno, na čem se v dnešní době v továrně pracuje. Jsou to důvody rázu vojenského. Možno však bezesporně říci, že naše nové typy stojí svými vý-



Horní foto – Vojenský letoun A 230.1 navazoval na model A 30. Motor Škoda Lorraine Dietrich 12 Cc – 450 k (330 kW). Vybava – kulomet a podvěšené bomby. Dolní foto – Vojenský letoun A 230.20 – sériová varianta A 230 s obdobnou výbavou.





Mobilizace – 23. září 1938

Jedním z letošních výročí je také vyhlášení mobilizace dne 23. září 1938. Vzácné foto z této události zachytilo hned dvě „třicítky“. V rámci mobilizace byla povolána i soukromá vozidla, ale z fotografie není možné určit, zda se jedná o vozy vojenské nebo civilní. Zřetelnější aerovka má dvě rezervní kola a nemá poklice, což by nasvědčovalo na vojenský vůz. To však mohlo být provedeno během přejímek vozů. Jestli jsou náboje kol čtyř nebo pěti šroubové, což by vozy jednoznačně identifikovalo, není viditelné.

– JK –



Kutná Hora 2018

Ve dnech 18. – 19.8.2018 se v Kutné Hoře konal již X. jubilejní ročník veterán rallye – jízdy pravidelnosti do vrchu Kaňk. Závodu



Náměstí v Kutné Hoře ...



... a exhibice Michala Fialy jun.



Marie a Karel Petschkeovi s bavorákem ...



... a ukázka garderoby madam Petschkeové

se zúčastnilo několik desítek automobilových veteránů do roku výroby 1940 a jejich posádek v dobových kostýmech. Záštitu nad rallye tradičně převzalo Národní technické muzeum.

V sobotu a v neděli vždy od 10 hod. se uskutečnila jízda pravidelnosti do vrchu Kaňk a to každý den vždy 2 jízdy. Zvítězil ten, jehož časy se nejvíce blížily k prvnímu zajetímu. Měření bylo prováděno elektronicky na setiny vteřiny, takže měření časů posádkami, které mají pouze běžné stopky, bylo víceméně pouze přibližné a tudíž strelení se do stejného času bylo jen náhodné. To však žádné posádce nevadilo, neboť šlo především o nádhernou atmosféru celého podniku.

V sobotu odpoledne byla tradičně spanilá jízda, která letos vedla do hřebčince v Kladrubech nad Labem, kde byla komentovaná prohlídka hřebčince.

Centrum závodu bylo Palackého náměstí v Kutné Hoře, kde byla výstava veteránů a po celou dobu i doprovodný program, kde vystoupilo několik hudebních skupin a různé soutěže pro návštěvníky této akce.

Karel Petschke

Aerojízda 2018

V sobotu 22. září jsme se opět sešli s účastníky Aerojízdy v kempu Višňová u Křivoklátku. Objednávku na počasí jsme tentokrát poslali tam nahoru včas, a tak nás čekalo, zvláště pro motory aerovek, příznivé počasí. V noci sprchlo a přes den slunečno, ale bez závratných letních teplot. Posádky by možná uvítaly teplotu vyšší, ale té si letos jistě užily až dost.



Aerovky kam oko dohlédlo

Po deváté hodině začali účastníci přijíždět, až se jich nakonec sešlo 42, z toho 38 aerovek. Po přivítání a kávě s tradičně výbornými koláčky vyrazila vozidla na trať. Trasa Aerojízdy vedla již tradičně „mírně“ zvlněnou krajinou Křivoklátska a okolím Berounky v délce 66 km. Nabídla nejprve pohled zdola na hrad Křivoklát, poté několik kilometrů jízdy křivoklátskými hvozdy až do muzea motocyklů (a nejen jich) s názvem „Splněný sen“ p. Šarlingera v Pavlíkově. Kromě mnoha jiných exponátů účastníky zaujal zvláště start motocyklu s naftovým motorem. Vzhledem k jasnému počasí mnoho posádek využilo v Pavlíkově i návštěvu místní rozhledny, kde, kromě nádherných výhledů do krajiny, zaujala i choreografie trojice Aerovek z garáže Karla Petschkeho při parkování, aby fotografie byly co nejkrásnější. Když se vše zdařilo, vyrazily posádky na další kilometry, které nabídl mimo jiné pohled na zříceninu hradu Krakovce nejdříve shora a pak i zdola, trochu terénní vložku při odjezdu od zříceniny, a poté i nádherná panoramata, která si mohli vychutnat především spolujezdci, neboť řidiči byli zaneprázdněni hlavně točením volantem. Po návratu do kempu byl posádkám vnucen místopisný test, který, i přes hlasité protesty některých účastníků, nakonec všichni vyplnili.



Romantická krajina v povodí Berounky

Po obědě došlo opět na kávu s koláčky a na vyhlášení a předání cen. V testu byl nejlepší p. Vavroušek (Aero 662), který trefil 9 z 10 odpovědí, stejně jako pí Jičínská (Tatra 57K).

Nejvzdálenějšími účastníky se stali Eliška a Franta Sigmundovi (Aero 500), s kterými se často a rádi setkáváme na srazech zvláště na Moravě.

Potěšilo nás, že kromě mnoha tradičních účastníků přijelo i několik aerovek, se kterými jsme se ještě nikde nesetkali. Aerovek, jak se zdá, neustále přibývá a tak uvidíme, kolik se nás sejde příští rok na Světovém setkání Aerovek v Praze.

A abych nezapomněl, nejvíce aerovek z jedné garáže přivezl Karel Petschke se syny Michalem a Filipem, kteří představili celou vývojovou řadu cinkáčů a možná by jich přivezli i víc, ale došli jim řidiči.



V muzeu „všeho“ ...



... a definitivní tečka za Aerojízdou 2018

Takže závěrem chci poděkovat za náš rodinný pořadatelský tým všem, kteří přijeli, kteří překonali množství zataček doprava i doleva i množství kopců nahoru i dolů a budeme se těšit třeba zase za rok.

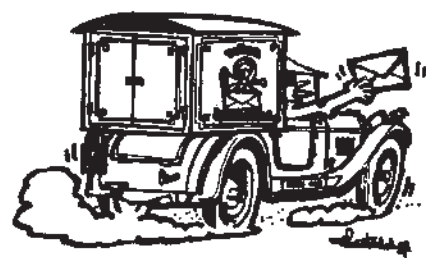
Mnoho fotografií z Aerojízdy najdete v odkazech na klubovém webu www.aerocarclub.cz

Za pořadatele Jindra Šlesinger



Do uzávěrky tohoto čísla Aerovkáře jsme nedostali od vítěze článek o letošním 37. Evropském srazu přátel Aero, který se konal v Olsbergu. Tak snad v příštím Aerovkáři.

— red —



Redakci Aerovkáře.



V Aerovkáři uveřejnil Karel Jičínský foto A 662 limuziny a podívoval se nad tím, že má reflektory jako A 500. Jedná se zřejmě o aerovku z prvních kusů. Podle Karla se A 662 vyráběly až od roku 1931. To však není tak docela pravda. Příkládám foto naší aerovky, kterou táta zakoupil v roce 1948. Foto je z roku asi 1948-49. Aerovka byla vyrobena v roce 1930 a fyzicky již neexistuje. Já jsem ji prodal v roce 1965. Byla přestavěna v 70. letech minulého století. Doklady byly někde na severu Čech, snad v Liberci. Ten kluk jsem já.

Franta Kundrát

Pozn. red.: Takové fotky z vašich archivů bychom uvítali v jakémkoliv množství.

Sentimentální vzpomínky aerovkářské holky

– dokončení z minulého čísla –

Vymysleli jsme novou soutěž, vlastně pamětní jízdu „30.000 km Bohumila Turka“. Start i cíl byl před Černínským palácem, parkoviště bylo naše. I takové věci se povedly.

Byli jsme dokonce tak „drzí“, že jsme vymysleli cestu kolem Evropy. Samozřejmě s aerovkami. Asi půl roku jsme se tím zabývali, tlačili to přes Svazarm. Dokonce jsme příslibili objíždět hrdinná místa v Sovětském Svazu, klást věnce, jen abychom to mohli poté otočit na západ. Při stěhování z Vinohrad jsem podrobný itinerář vyhodila. Bylo to úžasně vymyšlené i připravené. Víím, že jsme měli dohodnutého člověka v Praze s náhradními díly, který v případě nutnosti by vše zařídil. Mysleli jsme na vše, jen ne na to, že nikam nepojedeme. Ale naděje umírá poslední. Já byla stravovací referent. Každá třetí snídaně byla marmeláda. Jak jsem se trápila, že nemáme víc peněz.

Byli jsme bláhoví, stejně my bychom neprošli kádrově, i proto Honza musel nechat předsednictví v klubu.

Ale ta naděje a přípravy, ty nekonečné debaty u nás. Vzpomínám, kdo tam byl mimo nás. Zeman, Hodek, Jičínský, Stauchovi, Gerndtovi, víc si nevzpomínám, další účastníci ať prominou. Kobera, Zítek, Reifovi, Řehoř?

No byli jsme partou k pohledání a já na ty debaty, plány, výlety, Silvestry s nostalgií vzpomínám.

A to skládání časopisu u nás. Když jsme vydali tchyni, získali jsme dvě místnosti navíc. Peníze nebyly, tak se přivezl starý stůl od našich a kancelář pro časopis byla hotova.

Čaj a topinky byly vždy.

Od r. 73 jsme se začali scházet v kulturním sále na Hlavním nádraží. Ale nějak si nemohu vzpomenout, kde jsme parkovali. Také se změnilo místo rallye, z Živohoště jsme začali jezdit do Soběšína.

Narodila se nám dcera, tak jsme začali řešit větší auto. Koupili jsme Aero 30 a chvíli jsme měli obě auta. Pak se musel cinkáč prodat a „vypadli jsme z cink klubu“.

Stále se jezdila Noční Jízda, Turek, rallye, ještě jiné akce. Jak jsme to stíhali?

V r. 1975 jsou schůze v Junior hotelu CKM v Žitné.



Na výletě 1969 ...



... a odkud je tohle?

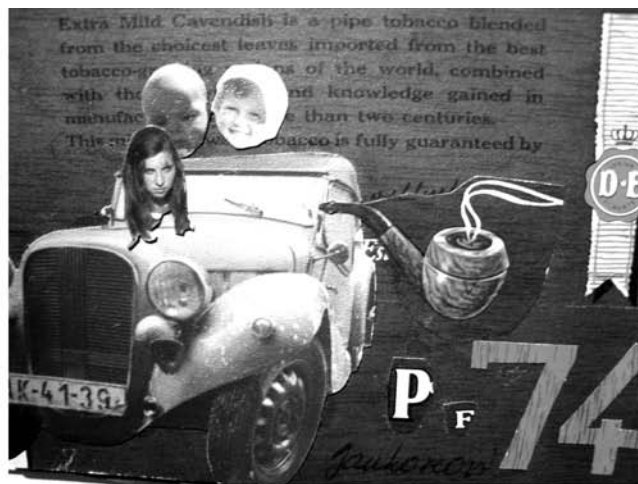


Máme krátce obě aerovky, litr se prodává 1972

Silvestr 1970



Na chatě u Kobery 1974



Návrh na PF

Pozn. red.: *Poznáte toho skřítku uprostřed dole? Tak to je náš letitý velitel Jirka Zítek.*

Předsedou se stává Jirka Zítek a celá naše tehdejší „skvadra“. Nežijí už dnes bohužel Mirek Řehoř a Franta Vintera.

V té době úžasné výjezdy, třeba na hory do Malé Úpy. Při odjezdu nám zamrzla auta. To bylo kolem rozruchu, než jsme se byli schopni všichni dát do pohybu. Ale odjeli jsme, vždy jsme odjeli.



Na chalupě



Loretánské náměstí – jízda B. Turka 1976



Francie 1979



Na voru přes Temži 1979



Anglie 1979

Nebo jeden výjezd na naši chalupu, ten se obzvláště „povedl“!. Došly zásoby, tak se vyjelo o vesnici níže na nákup. Aerovka s kamarády před námi proletěla v zatáčce ze silnice. Napravo sv. Jan Nepomucký, nalevo lípa. Bytelné pískovcové

patníky a oni před našima očima se mezi tím vším snesli na louku, dosedli, já to vidím jak ve zpomaleném filmu. Jak vypadává přední sklo, které se neporušené ukládá vedle. Pak ti dva vystoupí a díví se, kde to jsou. Odnesla to náprava. Dodnes, když mímjím onoho Nepomuckého, tak si říkám, že ti dva by ho měli mít hodně rádi.

Pak tu byly ještě svatby, Zítkovi, Balabánovi, mejdan na jejich chatě si moc dobře pamatuji. Spali jsme venku, my s oběma dětmi. Moc jsem toho nenaspala, protože tříletá Petra neustále někoho navštěvovala, k pobavení všech zúčastněných.

Přemýšlím, kdy se přestala jezdit Noční jízda a Zimní rallye.

Taky se na rallye začalo jezdit „potupně“ novějšími ojetinami. U nás to byl Wartburg. Někdo ho na rallye nazval stepní krávou. Už mu to zůstalo, sloužil několik let, než nám ho zbořil nějaký důchodce na práskách u Olšanských hřbitovů. Nám se naštěstí nic nestalo, přestože jsme vletěli do křižovatky několik metrů a to na červenou. Jen auto bylo totálně na odpis.

Aerovky se začaly garážovat, začaly starosti kam je uložit. My jsme ji garážovali kousek od Prahy ve stodole.

Později jsem dostala třicítku limuzinku od rodičů a starost byla dvojnásobná. Ale to už je jiná kapitola.

Stále přemýšlím, jak aerovky ovlivnily můj život. Proč jsem vždy naměkko, když vidím cinkáče, jeho zvuk poznám zdaleka. Je to přátelé mládí a kus života s lidmi kolem, kteří s námi společně procházeli nelehkým, normalizačním, socialistickým životem.

Měli jsme štěstí, měli jsme aerovky a sebe, přátelé. A vydrželi jsme spolu a to je dnes velká vzácnost.

Je to dar, který si musíme stále hýčkat i když mládí je to tam.

Je to stále v nás. To poznání mě uklidňuje.

V Praze 25.3.2018 Olga Jankovcová



Blíže neurčené foto malé aerovky nám zaslal Petr Klusák. Jedná se zřejmě o kabriolet A 500. I fotografie „bez původu“ jsou však pro nás velmi cenné. Mnoho detailů z dobových fotek jistě pomáhá při renovacích.

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.
Oficiální stanice AERO-CAR-CLUBU.

Proč je „AEROVKA“ spolehlivým, rychlým a bezpečným vozidlem? Proto, že má bronzové součástky z nejhodnotnějšího liso-
vaného a taženého „Rü-
belova“ bronzu čsl. pat.
č. 28.891 ochr. zn. 31.125

J. PRUNER, spol. s r. o.
Praha XVI., Smíchov, Žižkova ul. 23.



Soudobá inzerce



Navařování nástrojových ocelí, pískování.
Renovace ozubených kol, pájení mosazí /TIG/.
David PAVELKA, mob.: 775 254 715 Brno





Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 14 - 15 – Z dotazů aerovkářů. Ohlas na článek „Čím mazat aerovku?“

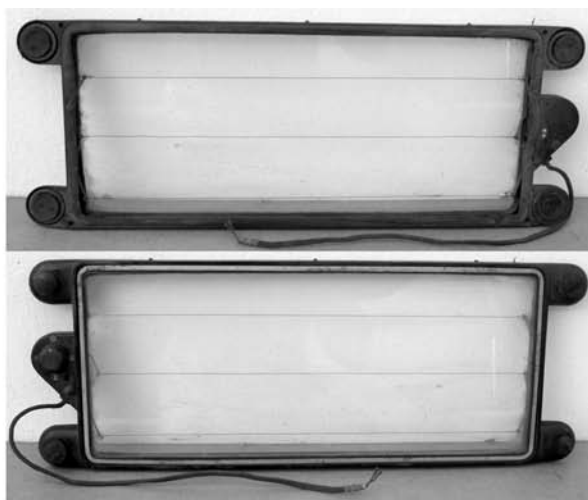
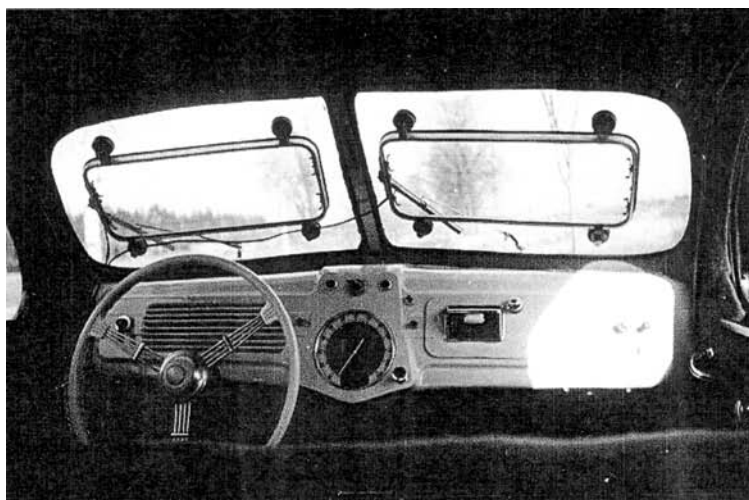
str. 16 - 18 – Aby benzín tekł jen tudy, kudy téci má.

str. 19 - 23 – 9. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera.

str. 23 – Seznam výkresů pro vozy A 50 – Přední osa, brzdy, řízení, rám, karoserie, el. výzbroj. **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu! Jedná se o poslední díl seznamu.**



Foto zajímavého doplňku pro vyhřívání čelního okna „padesátky“ zaslal redakci Petr Klusák. Mám velice podobný dobový rozmrazovač skel (viz foto vpravo), dokonce elektricky funkční. Na dolním obr. je vlevo vidět přepínač tří stupňů teploty. Všechny gumové součásti (těsnící guma a přísavky) jsou ale zpuchřelé. Jak víme, zrenovovat jde všechno, ale ... – JK –



Z dotazů aerovkářů.

Dotaz: Většina zrenovovaných „třicítek“ má na masce chladiče středovou chromovanou lištu prohnutou směrem k chladiči. Je to správné nebo má být lišta rovná?

Odpověď: Dle výkresu L 4062 (z r. 1937) je středová lišta masky chladiče rovná. K prohnutí zřejmě dochází při broušení a leštění před novým chromem.



Ještě k článku „Čím mazat aerovku?“

Vážená redakce časopisu Aerovkář,

v posledním čísle časopisu Aerovkář (č. 3/2018) mě zaujal článek „Čím mazat aerovku?“

Rád bych doplnil, že do převodové skříně, mimo olej Paramo PP44 s viskozitou SAE 140, je možné použít na trhu dostupný olej CASTROL CLASSIC EP140, který má shodnou viskozitu.

Díky obsahu EP aditiv splňuje specifikaci API GL4. Jedná se o prémiovou řadu olejů, která je dodávána v retrobalení, v plechovkách (viz přiložený prospekt).

Oleje CASTROL řady CLASSIC dodává v současnosti oficiálně na trh výhradně společnost DF Partner s.r.o., která je autorizovaným distributorem olejů a maziv značky CASTROL pro Českou a Slovenskou republiku.

Další informace k dispozici na: <https://www.dfpartner.eu/Castrol/Castrol-classic>

V nabídce jsou také drobné upomínkové předměty z edice CASTROL CLASSIC OIL.

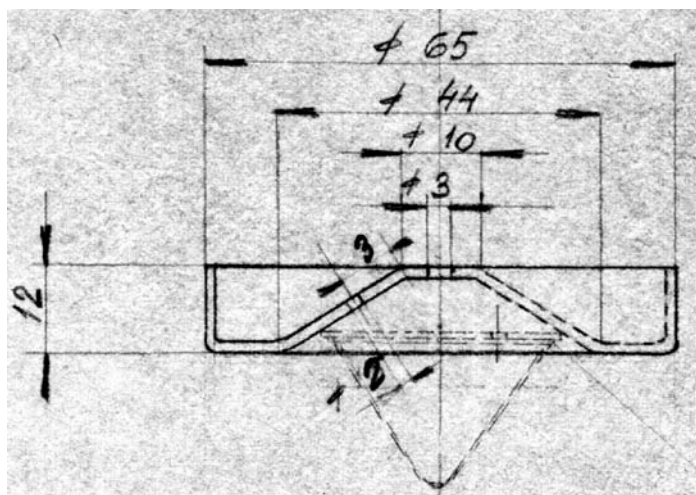
Všechny nabízené oleje jsou k dispozici skladem. Bohužel, společnost DF Partner s.r.o. nedodává výrobky a zboží přímo konečným spotřebitelům (B2C), ale pouze registrovaným subjektům (B2B).

M +420 720 757 650 | T +420 575 571 100 | E jiri.dostal@dfpartner.cz
DF Partner s.r.o. | č.p. 165 | Neubuz 763 15 | www.dfpartner.eu

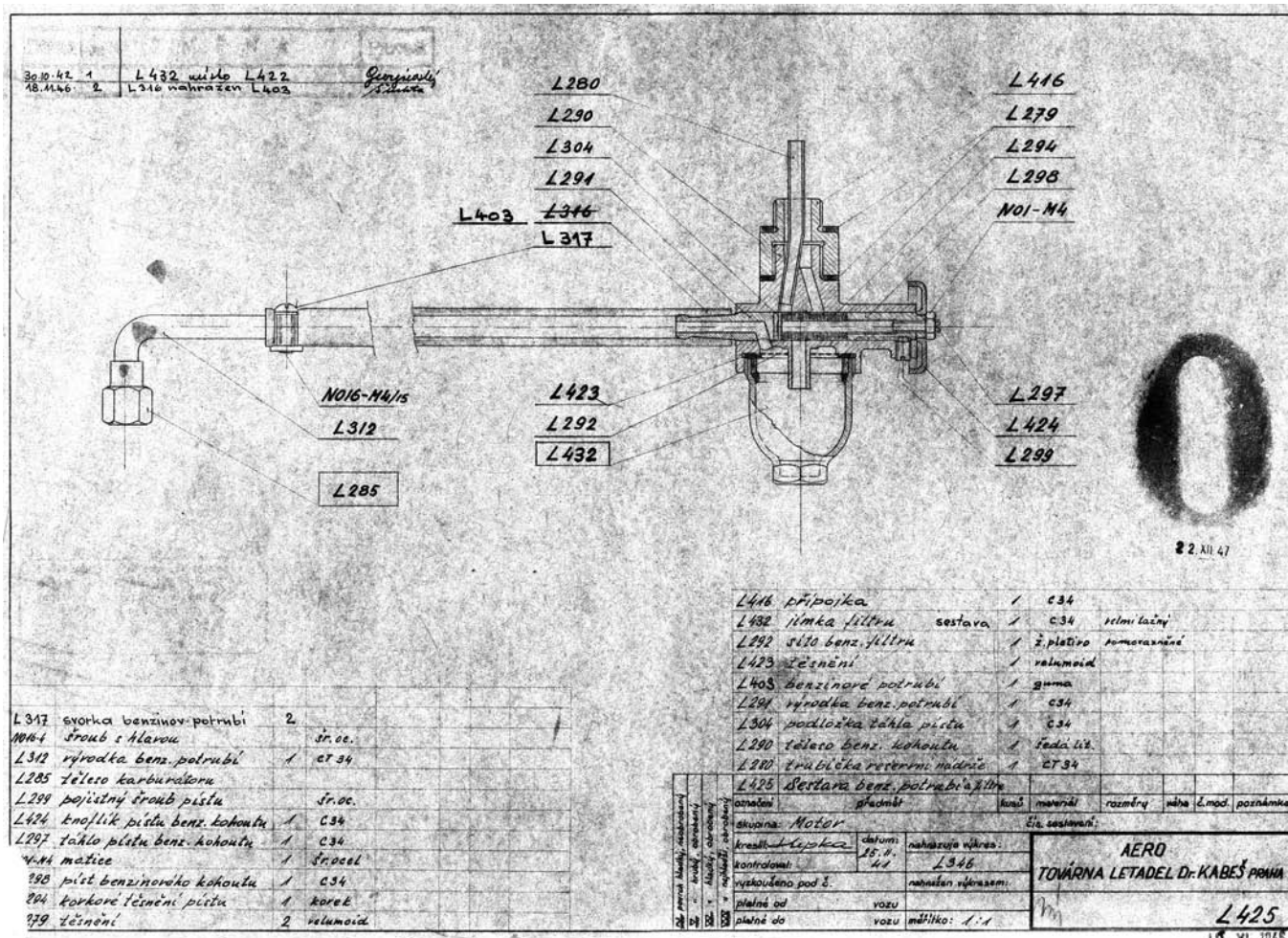


Pro spotřebu benzínu a také pro bezpečnou jízdu je důležité, aby celá cesta benzínu z nádrže přes kohout, benzinové potrubí až do karburátoru a dále do motoru byla dobře utěsněna. Z vlastní zkušenosti, ale i při pohledu do motorových prostorů cizích aerovek vím, že ne vždy majitelé vozů na toto dbají. Co se s takovou závadou nebo lépe řečeno závadami dá udělat?

Víčko nádrže obr. 1. Každý, kdo někdy načerpal plnou nádrž, ví, že při jízdě těsnění víčka dostatečně netěsní a benzín přetéká. Původně bylo těsnění provedeno z kůže o síle 1,5 mm. Pokud skutečně potřebujeme při delších jízdách plnit nádrž až k hrdlu, je vhodné udělat těsnění z kůže nebo z gumy odolné benzínu o síle 2 mm. Ale průměr těsnění zvětšit tak, aby v hrdle nádrže bylo těsné, to zn. aby jeho $\varnothing$ byl větší než 65 mm. Dále je nutné, aby otvor těsnění dosedl až na kuželový trychtýřek víčka, což je $\varnothing$ cca 25 mm. Těsnění se prohne kolem trychtýřku a těsní lépe. Nevýhodou je, že při čerpání benzínu musíme těsnění vyndat, aby nevadilo zasunutí čerpací hubice.

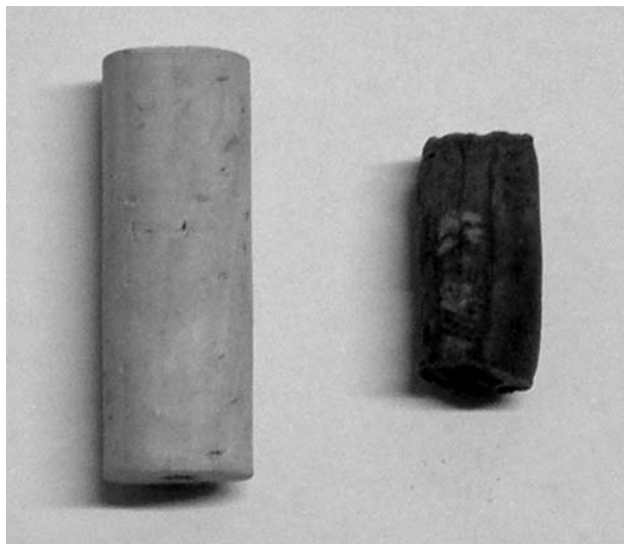


obr. 1

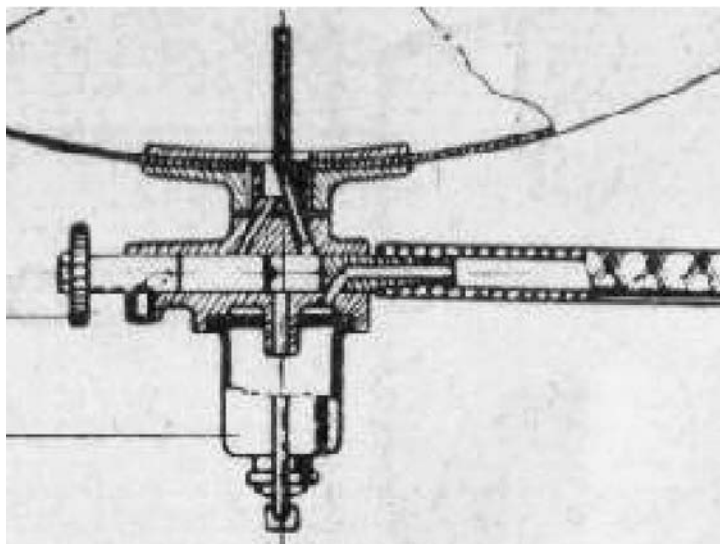


16

Těsnění jímky filtru L 423 je vhodné udělat z gumy o síle 2 mm odolné benzínu. Fíbr je příliš tvrdý a na toto těsnění není vhodný. Největším problémem benzínového kohoutu, a troufám si tvrdit, že jediným, je korkové těsnění. Nechci se dotknout umu aerovkářů, ale již několikrát jsem se přesvědčil o nepochopení seřízení těsnosti kohoutu. Originální výkres L 425 je sice z r. 1941, ale podstata provedení je stejná jako u staršího typu viz obr. 3. Na obr. 2 vidíme nové korkové těsnění a pro srovnání těsnění, které bylo v kohoutu cca 4 roky. Foto je zkresleno tím, že bylo pořízeno až po vyschnutí benzínu, takže ještě částečně fungovalo. Ze zkušenosti vím, že původní korky vydržely v kohoutu asi 6 let a poté korek ztvrdnul a přestal těsnit. Současné korky, které je občas možné koupit na burzách, se chovají opačně. Vydří max. 4 roky a po této době začnou měknout. Při častém dotahování se zkrátí tak, že sice ještě těsní směrem ke knoflíku L 424, ale netěsní směrem do benzínového potrubí. To je dobře vidět na řezu kohoutem (obr. 3).

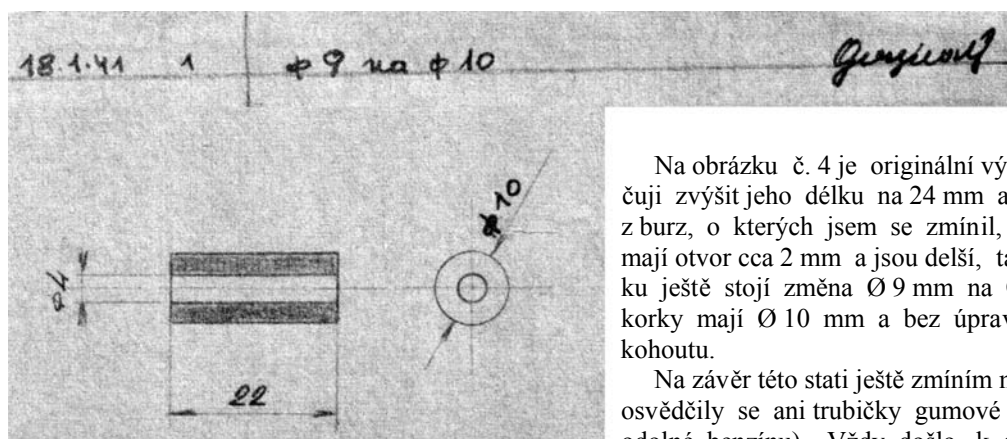


Obr. 2



Obr. 3

Dotahovat těsnění můžeme dvěma způsoby. Běžný způsob je povolit kontramatici M4 a šroubovákem otáčet táhlem pístu L 297 **proti směru hodinových ručiček!** Tím táhlo L 297 dotahujeme do pístu L 298. Poté kontramatici dotáhneme. Pokud nelze tento způsob použít (např. když drážka v táhlu pro šroubovák je poškozená), povolíme kontramatici a také pojistný šroubek pístu L 299. Následně otáčíme knoflíkem L 424 **ve směru hodinových ručiček!** Korek většinou těsní natolik, že se táhlo pístu s korkem neotáčí a dotažení docílíme. Můžeme si pomoci vhodným podržením táhla L 297 u kontramaticy. Potom nastavíme píst tak, abychom mohli dotáhnout pojistný šroubek L 299 a dotáhneme kontramatici. Pokud jsou v kohoutu všechny součástky původní, mělo by u nového korku přecházet táhlo L 297 asi o jeden závit tak, jak je patrné na výkresu. Pokud po několikerém dotahování korku vyčnívá závit táhla přes kontramatici více než 3 – 4 závity, hrozí únik benzínu do potrubí. Mnohdy je netěsnost korku přičítána jeho přírodní porézности, ale je běžné, že netěsní, protože je již příliš krátký.



Obr. 4

Na obrázku č. 4 je originální výkres korkového těsnění. Doporučuji zvýšit jeho délku na 24 mm a otvor vrtat na $\varnothing 3,8$ mm. Korky z burz, o kterých jsem se zmínil, bývají v provedení polotovaru, mají otvor cca 2 mm a jsou delší, takže je můžeme upravit. Za zmínku ještě stojí změna $\varnothing 9$ mm na $\varnothing 10$ mm (obr. 4). Dnešní měkkí korky mají $\varnothing 10$ mm a bez úpravy jdou použít do staršího typu kohoutu.

Na závěr této stati ještě zmíním mé pokusy o náhradu korku. Neosvědčily se ani trubičky gumové nebo umělohmotné (samozřejmě odolné benzínu). Vždy došlo k seříznutí materiálu v kanálcích kohoutu a kousky těsnění se dostaly do potrubí. To korek nedělá.

Karburátor. Benzínový kohout velmi důsledně po jízdě zavírám. Překvapením bylo v zimních měsících, kdy i přes zavřený kohout z karburátoru vykapalo cca 3 l benzínu. Bylo jisté, že je to díky krátkému korku. Ale benzín měla zadržet jehla v plovákové komoře karburátoru. Napadlo mě, že to nemusí být jen samotnou jehlou, ale i těsněním jehlového ventilu. Jak ale zjistit, co netěsní? V jehlovém ventilu je nad jehlou otvor o $\varnothing 2,5$ mm (karburátor SOLEX). Z hliníkového drátu o $\varnothing$ cca 3 mm jsem udělal kónickou zátku a ve svěráku jsem ji zatlačil do zmíněného otvoru. Drát (zátku) musí z otvoru vyčnívat alespoň 2 mm, abychom jej mohli po zkoušce vyndat. Jehlový ventil s původním těsněním jsem našrouboval zpět. Karburátor jsem ponechal bez plovákové komory, pod karburátor jsem dal malou nádobku a pustil jsem benzín. Asi po hodině bylo v nádobce několik kapek benzínu.

Jako mnoho aerovkářů používám již hotová fibrová těsnění, která se kupují v mnohadílné sadě. S těsněním jsem experimen-

toval, ale těsnění stále „rosilo“. Pokusně jsem vyrobil kroužek z měděného plechu o síle 2 mm. Aby byla jistota, že si měď dobře sedne do malého osazení jehlového ventilu, otvor v mědi jsem udělal menší a vyřízl jsem do něj závit M 12x1,25 (to je závit jehlového ventilu). Po našroubování se měděné těsnění dostalo až za závit jehlového ventilu, takže se volně otáčelo. Jehlový ventil s těsněním jsem našrouboval do karburátoru a opatrně utáhl, až si těsnění sedlo do osazení ventilu. POZOR! Odlitek karburátoru je ze slitiny Zinkal, takže usadit měděné těsnění chce opravdu cit. Tím je měděné těsnění dobře usazeno v mosazném jehlovém ventilu. Mezi těleso karburátoru a měděné těsnění je nutné vložit ještě další těsnění z měkčího materiálu, protože tady je podstatně větší dosedací plocha a pokud bychom chtěli dotáhnout ventil tak, aby těsnila samotná měď, zcela jistě bychom zničili závit ve zmíněném Zinkalu.

Zavrhl jsem klasické vláknové těsnění a koupil současný speciální materiál na výrobu těsnění pod obchodním názvem FRENZELIT. Je měkčí a elastičtější než fibr a díky těmto vlastnostem není nutné součásti dotahovat silou jakou vyžaduje klasický fibr. To vše jsem udělal bez ohledu na výšku hladiny, abych měl jistotu, že těsnění skutečně neteče. Čtenář jistě namítne, proč jsem nepoužil FRENZELIT přímo bez měděného těsnění. Když se pozorně podíváte na foto jehlového ventilu (obr. 5) vidíte velmi malé osazení, ve kterém se těsnění může roztáhnout. Může nastat problém se seřízením hladiny, v horším případě k úplnému roztahnutí těsnění a úniku benzínu. Nevím zda všechny Solexy mají jehlový ventil s takto malým osazením.



Obr. 5



Obr. 6

Když bylo jasné, že těsnění je funkční, vyndal jsem hliníkovou zátku z jehlového ventilu a vyzkoušel těsnost jehly. Stačí dát karburátor do provozního stavu, pustit benzín a cca po dvou hodinách zkontrolovat výšku hladiny. Jehla protékala a vymýšlel jsem, co s tím udělat. Jehlový ventil je slisovaný, takže rozebrání nepřipadalo v úvahu. Také bylo jasné, že tam není zapadlé jen nějaké smítko. To, co dále popíšu, je jen pro odvážné.

Z obr. 6 je patrný postup zabroušení jehly bez rozebrání ventilu. Dolní část jehly vyčnívající z ventilu jsem uchytit do akušroubováku tak, aby jehla dosedala do lůžka ventilu. Akušroubovák jsem upevnil do svěráku. Do otvoru nad jehlou jsem natlačil brusnou leštící pastu (velice jemnou, která se používá na broušení a leštění laku). Po spuštění akušroubováku (velmi dobře lze regulovat otáčky) jsem tlačil na ventil a pomocí kulatiny o Ø cca 2,3 mm (vhodný je trn vrtáčku) jsem do otvoru stále doplňoval brusnou pastu. Před každou zkouškou těsnosti, kterou je nutné provést vždy v karburátoru, jsem ventil vypláchnul vodou a vyfoukal kompresorem. Na několik pokusů se podařilo utěsnit jehlu tak, že po dobu cca 5 hod. benzín nepropustila. Když je hladina stále v nastavené výši, operace se povedla. Pokud by hladina po dlouhé době nepatrně stoupla, asi bych to již dále neřešil. Za jízdy by karburátor nepřetekl a v garáži je přeci opravený benzinový kohout zavřený!

Ještě se zmíním o tom, že jsem z FRENZELITU (o síle 1 mm) vyrobil těsnění mezi plovákovou komorou a horní část karburátoru. Tady těsnění nebylo, přesto jsem tam vždy měl papírové, protože vzlínající benzín ve spáře stále „rosí“. Papír, byť speciální, nestačil. Těsněním se celá plováková komora dostane níže a tomu se musí přizpůsobit výška hladiny. Zároveň je o ten 1 mm níže i tzv. zásobník, do kterého zasahuje emulsní trubice. Žádný negativní vliv těsnění jsem nepozoroval.

O seřízení hladiny jsem psal v Aerovkari č. 3/2017. Při letošní cestě na 37. Evropský sraz přátel Aero (po ose ujetu 1700 km) a po výše uvedených experimentech s karburátorem jsem přišel na několik zajímavostí. Při takto dlouhých cestách se musí jet dosti svižně, 500 – 600 km denně je standard. Při delší jízdě na plný plyn (ať na dvojku nebo trojku) nastavená hladina v karburátoru 19 mm (udává se 19 – 21 mm) nestačí a projeví se to hlavně, když je v nádrži méně než 10 l. benzínu. Benzín logicky teče do karburátoru pomaleji, když je ho v nádrži málo. Dříve jsem jezdil s vyšší hladinou v karburátoru, takže jsem si tohoto „převratného objevu“ nevšiml.

Je nutné všechny popsané operace s karburátorem provádět také s téměř plnou nádrží, protože zkoušení těsnosti jehly a těsnění při téměř prázdné nádrži by nebylo příliš efektivní.

S aerovkami se budeme stále něco učit. A na to, že karburátor vždy někde trochu „rosí“, si musíme zvyknout.

Spotřeba benzínu. Po ujetí zmíněných 1700 km jsem spočítal spotřebu a vyšlo mi 8,764 l/100 km. Třicítka dostává při těchto dlouhých cestách skutečně zabrat, a tak jsem tomu nevěřil a přepočítával asi 3x. Možná, že mé téměř měsíční hraní s „benzinovou cestou“ stálo za to! Spotřebě benzínu se věnuji již dlouhou dobu. Nejdříve jsem chtěl vědět, jestli se dá věřit spotřebě udávané továrnou, ale v poslední době věřím, že kontrolou spotřeby se dají včas odhalit skryté závady.

Na závěr. Gumové desky a FRENZELIT (vše odolné benzínu) se prodávají v rozměru cca 30x30 cm v různých silách za přijatelnou cenu.

– JK –

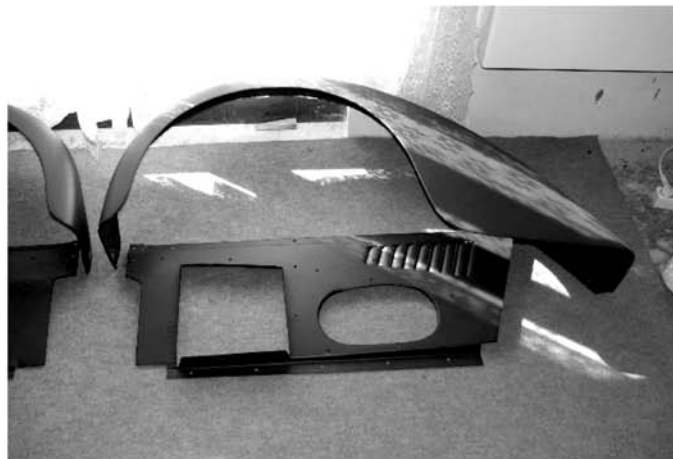
Aero 50 s karoserií Sodomka z roku 1937

9. pokračování

KAROSERIE – PŘÍPRAVA POD LAK

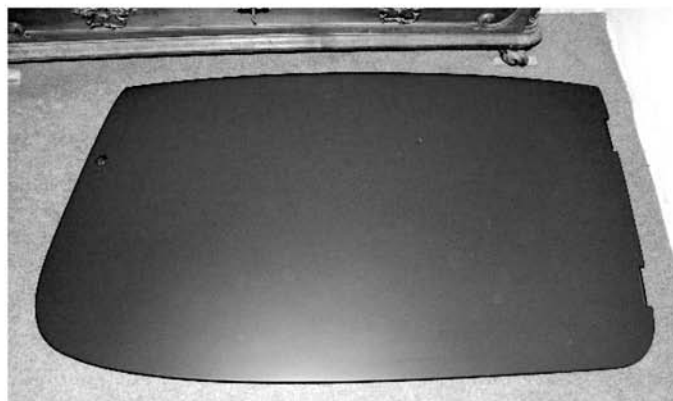
Po spasování celé karoserie jsem se pustil do tmelení. Používal jsem dvousložkový tmel. Protože nejsem profesionál, nedokázal jsem pár míst vyklepat do správného profilu a musel jsem použít tmel se skelným vláknem. Celé auto jsem přetmelil slabou vrstvou hrubšího tmelu a po přebroušení ještě jemným tmelem. Vrstvy jsem nechal vždy řádně vytvrdit. Tyto práce jsem prováděl ještě na sestaveném autě proto, aby jednotlivé díly na sebe správně navazovaly. Protáhnul jsem všechny díry pro příslušenství a naposledy kompletně osadil jednotlivými doplňky. Potom jsem celé auto rozebral. Koupil jsem si natáčecí stříkací stojan. Jednotlivé díly jsem pomocí různých přichytek upevnil na stojan a nejdříve nastříkal stříkacím tmelem a po přebroušení plničem. Nastříkané díly jsem uložil přes zimu do stabilní polohy a nechal vyzrát.





LAKOVÁNÍ

Na jaře jsem se pustil do lakování. Podle původní barvy, kterou jsem našel po demontáži plátna na konstrukci střechy, jsem si nechal namíchat barvu. Po finálním přebroušení plniče jsem nejdříve nastříkal skelet. Povedlo se mi ho nastříkat bez toho, že by mi barva někde stekla a docílil jsem nádherného lesku, bez tzv. pomeranče. Po hodině jsem se šel potěšit pohledem nad krásným lakem. Když jsem přišel do dílny, málem to se mnou seklo. Zjistil jsem, že se v laku vytvořily malé důlky. Po konzultaci s dodavatelem barvy jsem auto přebrousil, speciálním odmašťovačem odmastil a znovu nastříkal. Důlky se objevily znovu. Po další konzultaci jsem koupil ještě jeden odlučovač oleje ke kompresoru, přebrousil auto a znovu nastříkal. Výsledek byl opět prakticky stejný. To už jsem psychicky nevydržel. Pořízovat si nový kompresor jsem nechtěl. Požádal jsem Petra Dospěla, aby mě finální lak dokončil u něj v servisu. Auto a díly jsem převezl k němu, a vše nakonec dopadlo dobře.





KONEČNÁ MONTÁŽ

Z lakovny jsem vše převezl do dílny v Praze, kde jsem celé auto dokončil. Nejdříve jsem natřel černou barvou všechna místa, která nezůstávala v barvě vozu. Všechny hrany jsem oblepil maskovací páskou, aby při montáži nedošlo k poškození hran. Do přední části jsem usadil motor s převodovkou a přední nápravou. Auto jsem osadil staršími koly a odstranil pomocný stojan. Namontoval jsem dveře, boční plechy motorového prostoru, kapoty, masku, palubní desku a blatníky. (Na palubní desku a lišty na vnitřní straně dveří jsem si nechal u restaurátora starých kočárů vytvořit fládr podle původního vzorku. Je vytvořen původní technologií. Skládá se asi z šesti vrstev barvy a laku.)

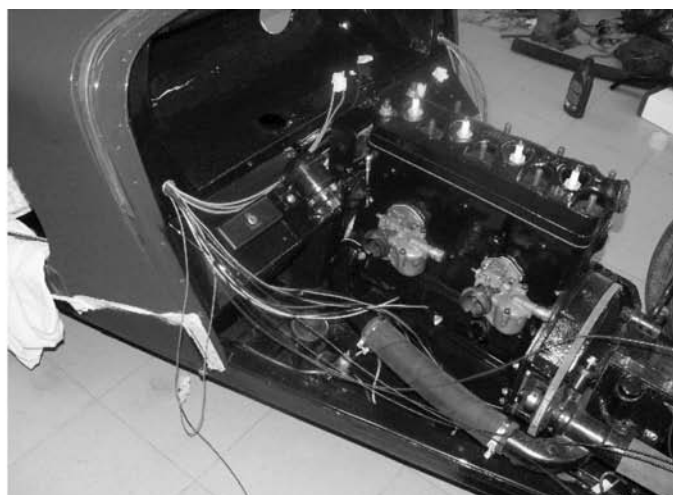


Po montáži kostry střechy jsem nechal odlít nové „kočárové vzpěry“. Původní byly zlámané a ještě v době provozu jsem zjistil, že sváry namáhání nevydrží. Popraskané vzpěry jsem sešrouboval, přetmelil a přebrousil, aby se dle nich dala vyrobit forma na odlití. Po odlití jsem zjistil, že je odlitek celý menší. Musel jsem tedy původní vzpěry zvětšit na délku i na šířku a opět přetmelit a přebrousit tak, aby výsledný odlitek byl ve správné velikosti. Vzpěry jsem svrtal a nechal nachromovat.



ELEKTRICKÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ

U Michala Fialy jsem nakoupil potřebné množství kabelů. Jejich kabely jsou výborné, včetně barevného provedení. Po natažení kabelů jsem jednotlivé svazky vyvázal voskovou šňůrou, upravil délku a konce jsem zacínoval. Nakonec jsem zapojil jednotlivé spotřebiče a přístroje. Svazky jsem přichytil ke karoserii příchytkami. Na ochranu přívodů k zadním i předním světlům jsem použil pancéřové hadice.



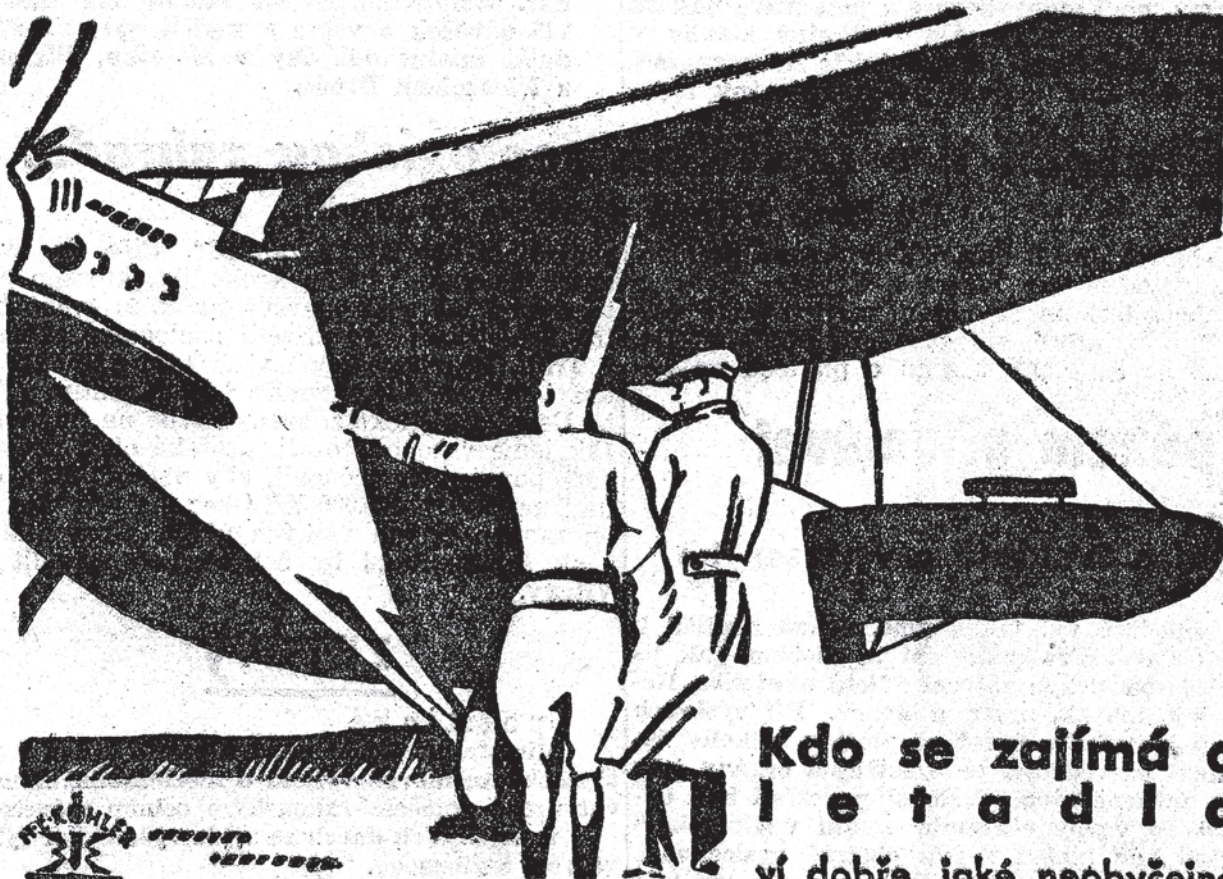


Po zapojení baterie jsem konečně natočil motor, seřídil volnoběh a poprvé po letech jsem se projel. Zatím jsem sice seděl jenom na kostře sedačky a vrstvě naskládaných dek, ale byl to nádherný pocit.

Jan Wagner



Skupina: Přední osa, brzdy, řízení, rám,			AERO 50		karoserie, el. výzbroj		čís. str.:	1
č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.	č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.			
T3003	Pero přední osy -nahrazuje T3003 z 29.7.36	25.6.45	T4019	Druhý díl podlahy	7.8.36			
T3005	Čep pastorku poloosy	3.8.36	T4020	Třetí díl podlahy - limusina	7.8.36			
T3006	Střední podložka předního pera	3.7.36	T4025	Třetí díl podlahy - roadster	11.8.36			
T3013	Taliřové kolo v záběru s T1016	25.2.37	T4059	Sestava výfukového kolena	17.11.36			
T3015	Taliřové kolo v záběru s T1030	7.4.37	T4081	Čep tlumiče nárazů - olejový tlumič	26.9.36			
T3018	Sestava spoj. tyče řízení - pravé	7.4.37	T4084	Pravý držák nárazníku	28.9.36			
T3019	Sestava spoj. tyče řízení - levé	7.4.37	T4085	Levý držák nárazníku	28.9.36			
T3020	Trubka Faudi-kloubů - kratší	8.4.37	T4100	Sestava pravé postranice	23.10.36			
T3021	Trubka Faudi-kloubů - delší	8.4.37	T4105	Táhlo páčky splynovače	7.11.36			
T3022	Pravá páčka spoj. tyče řízení	16.4.37	T4108	Rozpěrná trubka	7.11.36			
T3023	Levá páčka spoj. tyče řízení	16.4.37	T4113	Sestava žebra kapoty	11.11.36			
T3028	Podložka pevného čepu čelistí brzd	20.4.37	T4119	Závěs třmenu lana zad. brzdy	22.10.36			
T3031	Sestava přední osy a rychlostní skříně	21.4.37	T4143	Sestavení zámku roletky chladiče	6.10.39			
T3035	Kožený kryt předního pera	25.7.45	T4154	Páka akceleratoru	11.2.37			
T3036	Přední pero - rozšířená limusina 50 HP	12.7.37	T4175	Žebro kapoty	17.5.37			
T3038	Objímka hadice hydraulických brzd	3.9.37	T4176	Sestava kapoty - otevřený vůz	13.10.37			
T3039	Volantová trubka - road. a 4sedad. otev. 39	17.9.37	T4177	Přední tlumič výfuku - sestava	16.5.37			
T3040	Volantová trubka - limus. a cabrio. mod. 39	17.9.37	T4178	Vnější válcový plášť	15.8.37			
T3041/a	Výkovek taliřového kola - platí pro všech. ko.	28.6.39	T4179	Válcový asbestový obal	16.8.37			
T3043	Hřídel přední poloosy od 44. série	1.7.38	T4180	Vnější kuželový plášť	16.8.37			
T3044	Pojistný šroub čepu kloubu	18.2.38	T4181	Vnější kužel. asbestový obal	16.8.37			
T3045	Levý vnější náboj před. kola od 31. série	28.11.36	T4182	Sestava výfuku	14.3.37			
T3046	Pravý vnější náboj před. kola od 31. série	28.11.36	T4183	Sestava zadního tlumiče výfuku	22.3.37			
T3054	Přední péro pro limusinu mod. 39	21.7.38	T4649	Výztuha nárazníku	24.11.38			
T3055	Manžeta předního péra pro T3054	14.4.39	T4778	Sestava olejo-mechan. brzd	26.4.39			
T5023	Sestava větrací klapky	11.9.36	T6012	Přepínač ukazovatele směru	24.7.41			
T5074	Těsnící guma skla	17.10.37	T6013	Elektrický stírač fy Vokáč	15.1.41			
T5169	Štítek masky "Aero"	25.11.38	T6032	Schema elektrické instalace	7.3.38			
T5306	Rám postranice zvýš. roadster pravý	6.3.39	T6045	Držák stoplampy Bosch	14.6.39			
T5307	Rám postranice pravý - stejný výkres							
T5309	Sestava rámu postranice	1.4.39						
T5526	Sestava karoserie roadsteru	14.7.37						
T5554	Lišta stupačky - delší pro mod. 39	23.1.39	T7061	Přední koberec roadsteru	25.8.39			
T5555	Lišta stupačky - kratší pro mod. 39	23.1.39	T7062	Zadní koberec roadsteru	25.8.39			



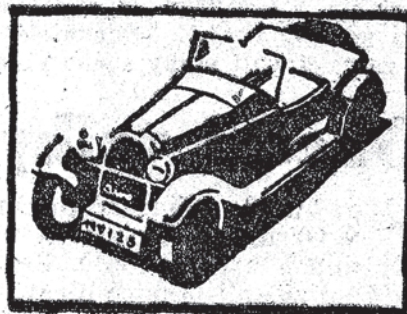
**Kdo se zajímá o
l e t a d l a**

**ví dobře, jaké neobyčejné
pečlivosti a přesnosti vyža-**

duje jejich stavba. Na každém šroubu závisí život posádky!

**Čemu nás naučila dlouholetá stavba letadel, to uplatňujeme také
při stavbě svého třísedadlového roadsteru
AERO. Žádné zbytečné součástky, přesný vý-
počet těžiště a svědomitost ve všem a
všude!! - A j e h o c e n a ?**

K ě 18.800.-



Smíme Vám předložit svůj prospekt? Jest k Vaší dispozici.

Aero

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA - VYSOČANY**

PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 28. TEL. 361-40.]

520

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 LVIII., číslo 4, r.v. 2018.

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

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