



2021

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



*Odhalíme karosářskou firmu, která je autorem tohoto roadsteru
AERO 30 z roku 1934 ?*

č. 3



Vážení aerovkáři,

při psaní úvodníku pro minulé číslo Aerovkáře jsem se v duchu zařekl, že již nikdy nebudu psát o elektromobilech. Už jsem svých individuálních názorů i názorů odborníků napsal dost a nechci riskovat kritické připomínky na opakující se téma. Ale znáte to, jak to v životě chodí.

V Průhoncích u Prahy byl otevřen první autoservis TESLA v Česku. Tedy ikonický servis elektromobilů. Protože již léta v tomto autoservisu, který dříve provozoval JAGUAR, provádím pravidelné revize elektroinstalace, měl jsem tu „čest“ provést revizi po všech nutných úpravách el. instalace i pro nového provozovatele.

Musím zmínit pár technických informací. Servis má 16 nabíjecích stanic, každá o výkonu 22 kW! Ty jsou zapojeny do skupin po dvou nebo čtyřech stanicích, skupin je pět. Stanice mezi sebou elektronicky komunikují tak, že při obsazení všech stanic ve skupině je výkon skupiny omezen „jenom“ na 22 kW. Zmínil jsem, že skupin je pět, tak si každý lehce spočítá, že potřebný výkon při plném obsazení je 110 kW! Pochopitelně současný příkon celého servisu nestačí a již se začíná budovat nová trafostanice. Do dalších technických detailů není nutné zacházet. Na tomhle příkladu názorně vidíme, co čeká energetiky až se ryzí, to zn. pouze bateriové, elektromobily skutečně rozšíří.

Zaměstnanci servisu jsou sami mladí lidé a tak jsem neodolal a zeptal se jich, jak moc fandí ryzím elektromobilům a jak vidí jejich budoucnost. Mimochodem se tam auta i prodávají v průměru za 1 milion Kč, což je pro normálního člověka cena v současnosti nedostupná. Jejich reakce byla spontánní, důvěra bezmezná. Přítakal jsem, že v elektromobily věřím také, ale takové, které nebude nutné dobíjet. Přestože taková auta již jezdí (zmínil jsem se o nich v minulém úvodníku), překvapilo mě, že vůbec nechápali, o čem mluvím. Připouštěli nanejvýš klasický hybrid, který však neřeší podstatu věci. Když jsme si vzájemně vysvětlili, o jaký druh pohonu jde, tak jsem jim položil otázku, proč mnohé automobilky přecházející na výrobu ryzích elektromobilů zároveň dosti horečně vyvíjejí zdroj elektřiny (vodíkový motor, vodíkový článek a pod.)? Na to mi nebyli schopni odpovědět. Ostatně na tuhle otázku mně ještě neodpověděl nikdo.

Jenom pro zajímavost. V Ústavu jaderného výzkumu v Řeži u Prahy je vyvíjen „minireaktor“, který by měl být zdrojem energie nejen pro elektromobily. To není novinářská kachna, zkoušky tohoto zdroje již fakticky probíhají. Že to bude nebezpečné? To bych musel připomenout, kolik odvětví (hlavně zdravotnických) pracuje s radioaktivními technologiemi. Vždyť jsem se o tom v jednom z úvodníků také zmínil. Nehledě na to, že v budoucnu bude možné využít vyhořelé palivo z jaderných elektráren.

Zajímavou zprávou je, že veřejné nabíjecí stanice v Česku zejí prázdnotou, každý radši nabíjí doma, což vyjde podstatně levněji. On nás ten politický diktát o zákazu klasického pohonu automobilů přijde ještě hodně draho. Když se v současnosti připravuje zákon o povinném ručení za elektrokoloběžky a elektrokola, tak to sice s elektromobily nesouvisí, krok k pořádnému zdanění elektřiny pro ně to však je.

Z jiného soudku. V textu jsem se zmínil, že zaměstnanci servisu jsou mladí lidé. Žádnou ženu jsem v personálu sice neviděl, ale nechci riskovat preferenci mužů ve smyslu prosazované tzv. korektnosti. Ta se šíří světem rychleji a zhoubněji než koronavirus a brzy přejde také v pandemii. Ti, kdo totální korektnost bezhlavě prosazují (spíše diktují), si neuvědomují, že potlačují základní demokratická pravidla. Právo na vlastní názor, řídit se tím, co není zakázáno, je povoleno a hlavně práva jednoho nesmí potlačovat práva druhého. Mnohdy rádo by pokrokovou korektnost prosazují lidé pochybné inteligence. Někdo moudrý se nechal slyšet, že současné chytré telefony jsou chytřejší než jejich uživatelé.



Náš přední egyptolog a archeolog Miroslav Bárta, prorektor Univerzity Karlovy, zabývající se vznikem, vývojem a kolapsem civilizací vydává knihu **Sedm zákonů jak se civilizace rodí, rostou a upadají**. Je to člověk nesmírně vzdělaný. Ve velmi zajímavém rozhovoru, který poskytl novinářům, se zabýval i současným stavem naší společnosti. Tak se na jeho knihu už těším.

Na závěr malé odlehčení. Vůbec nefandím různým mnohdy bezduchým mailům, které si lidé stále přeposílají. Ale snímek elektromobilu, nabíjeného z krásné nové nabíjecí stanice, poháněné dieselaagregátem, stojí za zveřejnění. Stará pravda říká, že lidská blbost nezná mezí. Řekněte, není to pravda?

– JK –



!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



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

P.S. – **Hledáme němčináře, který nebo kteří by byli ochotní překládat náš časopis. Předem děkujeme.**

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Továrna Walter kdysi a dnes



Josef Walter

výrobní produkce prudce stoupala. V roce 1905 následovalo přemístění výroby do ještě větších a modernějších dílen, kde se velmi úspěšně rozvíjela výroba motocyklů a různých i účelových tříkolek. Později došlo i k výrobě prvního pokusného automobilu.

Převratným rokem vývoje továrny Walter byl bezpochyby rok 1913. Celá výroba se přestěhovala do nové velmi moderní a již vlastní továrny v Praze-Jinonicích. Nová firma nesla honosný název **J. WALTER & SPOL., spol. s ruč. obm. TOVÁRNA MOTOROVÝCH VOZIDEL** (pozn.: ve zkratce „s ruč. obm.“ se tehdy používal archaický tvar „obmezeným“). V nových prostorách továrny se vyráběly automobily, motocykly i tříkolky. Je však nutné dodat, že výroba motocyklů a tříkolek zde byla ukončena v roce 1921.

Těsně před vypuknutím 1. světové války vyhořela velká část továrního areálu, ale po rychlé opravě se továrna povinně věnovala výrobě válečného materiálu. Po válce v roce 1919 se firma změnila na akciovou společnost s názvem **Akciová továrna automobilů J. Walter & spol., Praha-Jinonice**.

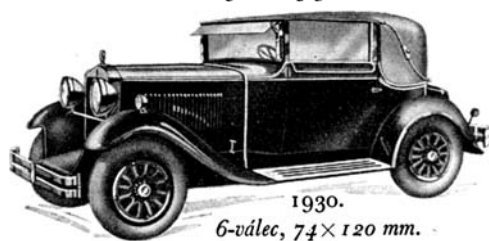


Areál jinonické továrny Walter v roce 1930

Pro nás aerovkáře je zlomovým obdobím rok 1922. Ve vedení firmy došlo k rozkolu a Josef Walter odešel na vlastní žádost, byť měl do té doby ve firmě rozhodující slovo. Za odstupné založil Josef Walter novou firmu v Praze-Košířích a specializoval se na výrobu automobilových součástek a hlavně ozubených kol. Jinonická továrna si však vymínila ponechat v názvu jméno Walter. Takže v Praze byly dvě továrny pod jménem Walter, které však vzájemně již neměly nic společného. Aby celá anabáze

AUTOMOBILES MARTINI,
SAINT-BLAISE – NEUCHÂTEL, ŠVÝCARSKO.

1898–1931.



1930.

6-válec, 74 × 120 mm.

Když se vyřkne jméno Walter, tak si každý aerovkář vybaví ozubená kola a soukolí v aerovkách, motocykly a automobily Walter. Ti znalejší si vzpomenou na letecké motory stejného názvu, které továrna AERO montovala do některých typů letadel. Pražští pamětníci aerovkáři mají před očima také rozsáhlý areál továrny Walter s pozdějším přejmenováním na Motorlet, n. p. Praha-Jinonice. Asi málokdo z nás aerovkářů přemýšlí, kdo a kdy byl dodavatelem zmíněných výrobků. Ono to bylo s historií firmy Walter ale složitější.

Zakladatel továrny Josef Walter se narodil 19. prosince 1873. Vyučil se strojním zámečnickem a brzy po vyučení začal v dílně v pražském Smíchově opravovat bicykly a drobné technické výrobky. Díky své pili a technickému citu začal jízdní kola vyrábět. Traduje se, že jeho budoucí žena měla dvě sestry a jejich otec byl bohatým pražským podnikatelem. Aby přesvědčil svého budoucího tchána o své technické zdatnosti, vyrobil pro všechna tři děvčata velmi kvalitní bicykly. Věno jeho nastávající způsobilo přemístění firmy do nových modernějších dílen rovněž na Smíchově. Po několikaleté výrobě kol již opatřených přídavným motorem vyjel z dílen v roce 1902 skutečný motocykl. Díky spolehlivosti a kvalitě jeho

byla ještě zamotanější, tak jinonická továrna začala od roku 1923 vyrábět letecké motory a v témže roce obnovila výrobu motocyklů. Josef Walter se synem Jaroslavem také nezháleli a ve své nové továrně v Košířích vyrobili od roku 1926 několik prototypů motocyklů. Obrovské zakázky na dodávky ozubených kol však nedovolily rozjet jejich sériovou výrobu. Je jasné, že motocykly vyrobené v obou firmách nesly název Walter. Sběratelé motocyklů mohou tedy vlastnit „waltry“ od dvou nezávislých výrobců.

Když Josef Walter založil novou továrnu, bylo mu téměř 50 let. V té době byli padesátníci považováni za staré lidi. Svědčí to o tom, jak cílevědomým a vitálním člověkem Josef Walter byl. To vše se odehrálo dlouho před tím, než továrna AERO začala vyrábět automobily. Letecké motory dodával firmě AERO jinonický Walter a později pro automobilovou výrobu dodával ozubená kola a soukolí Walter košířský.

Jinonická továrna Walter byla znárodněna již v roce 1945, jelikož měla nad 500 zaměstnanců. Nový název zněl **Letecké závody, n. p. Praha-Jinonice** a od r. 1949 **Motorlet, n. p., Praha-Jinonice**. Po 2. světové válce vedl košířskou továrnu Waltrův syn Jaroslav a ke znárodnění došlo po komunistickém puči v r. 1948.

Josef Walter zemřel ve věku 76 let 15. ledna 1950. Jeho košířská továrna byla zbořena po roce 2006, přičemž několik let před úplnou likvidací se stále zabývala výrobou ozubených kol. Podle mých informací byla posledním jejím programem výroba soukolí pro tramvaje.

Jinonická firma se po roce 1989 vrátila k názvu Walter, ale po roce 2008 došlo k vyklizení areálu a po demolici zůstala pouze středová dílenská budova. V současnosti je budova součástí rozsáhlého administrativního, obchodního a bytového komplexu.

Co říci závěrem? Je potěšující, že si naše společnost začíná vážit lidí, kteří dokázali nepromarnit svůj život a posunout lidský um kupředu a které chtěl komunistický režim vymazat z paměti. Fotografie s plastikami leteckých motorů s koňskými zadky, naznačující sílu motorů vyráběných v továrně Walter. Fotka je pořízena z nového **Walterova náměstí**.



Současný pohled na historickou budovu z jihu.



Současný pohled z nového Walterova náměstí.

Foto a text – JK –

R. JAKL – Vše pro auto!

oprava k č. 2/2021, str. 9

Informační a propagační brožurka známé firmy **JAKL** – prodejce „všeho pro auto“. V brožuře byly mimo jiné užitečné informace pro řidiče (výťah z různých vyhlášek a předpisů – zvláště cenné byly ty, jež se týkaly jízdy po Praze).

Karel Jičínský

PROČ je „AEROVKA“ spolehlivým, rychlým a bezpečným vozidlem?

PROTO, že má bronzové součástky z nejhodnotnějšího lisovaného a taženého „Rübelova bronzu“ č. sl pat. č. 28.891 ochr. zn. 31.125

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

Vše pro auto!

1938

P 1938

JAKL - SPOL. S R. O. PRAHA I
KRALOVYDVOŘSKÁ 19

Předválečné právní předpisy

– z archivu Karla Jičínského –

Ústřední studentské knihkupectví a nakladatelství v Praze (1922-1940) vydávalo kromě učebnic a původní beletrie také informační a právní příručky pro potřeby studentstva. V jednom čísle Studentské revue ze 30. let byla čtyřstránková příloha, jejíž titulky a úvodní odstavce přetiskujeme:

VÝTAH Z DOPRAVNÍCH PŘEDPISŮ

Sestavil JUDr. František Kratochvíl

VŠEOBECNÝ PŘEDPIS

Každý účastník dopravy musí se chovat tak, aby nikoho více než jest nezbytně nutno neohrožoval, neobtěžoval, neomezoval nebo nepoškozoval. Prostě řidič nesmí být bezohledný, musí brát vždy ohled na ty druhé. (Postíhání chodce blátem atd.)

ŘIDIČSKÉ PRŮKAZY

Každý, kdo chce řídit na veřejných silnicích motorové vozidlo, t. j. motoricky poháněné, na koleje nevázané a po zemi se pohybující, potřebuje k tomu řidičský průkaz. Tento průkaz musí mít každý řidič vždy při sobě a na požádání jej musí vydati příslušným orgánům k přezkoušení. O vydání řidičského průkazu se žádá u okresního národního výboru, nebo úřadu národní bezpečnosti příslušného podle místa bydliště. Každý žadatel se musí podrobiti zkoušce.

Před dosažením 16. roku věku nesmí nikdo řídit motorové vozidlo jakéhokoliv druhu, před dosažením 18. roku věku motorová vozidla tříd 1, 2 a 3. Výjimky může povolit úřad se souhlasem zákonného zástupce.

Řidičské průkazy jsou rozděleny do 4 tříd. Každá třída opravňuje k řízení určité skupiny motorových vozidel tak tedy:

První třída: platí pro všechny motocykly. Nezáleží na tom, zda s přívěsným vozíkem nebo bez něho. Dnes nerozeznáváme takovéto rozdělení, prostě ten, kdo má řidičský průkaz opravňující jej k řízení motocyklu určité kategorie, může jezdit jak s přívěsným vozíkem, tak i bez něho.

Druhá třída: platí pro těžká nákladní auta, t. j. motorová vozidla, jejichž vlastní váha prázdného vozidla přesahuje 3 a půl tuny a pro vlaky o více než 3 nápravách bez ohledu na třídu tažného vozidla. Samozřejmě, že platí také pro auta, jejichž vlastní váha jest menší než 3 a půl tuny, krátce dá se říci pro všechna auta i ta, která mají ve vleku vlečné vozy.

Třetí třída: platí pro všechna motorová vozidla, která nenáležejí k třídě 1, 2 nebo 4. Jsou to všechny osobní a nákladní automobily, pokud jejich vlastní váha nepřesahuje 3 a půl tuny.

Upozorňuji, že rozhodujícím, jest vlastní váha vozidla a ne únosnost.

Rozdíl mezi druhou a třetí třídou se pokusím vysvětlit na příkladu:

Máme nákladní automobil o únosnosti 2 tuny, ale jest z nějakého těžkého materiálu a váží prázdný 3600 kg. K jeho řízení potřebujeme tudíž třídu druhou. Naproti tomu máme nákladní auto o únosnosti 5 tun, ale jest celé z lehkého materiálu a váží prázdný 3450 kg. K řízení této pětitunky by nám opět postačil řidičský průkaz pro třídu třetí.

Čtvrtá třída: platí pro motorová vozidla s obsahem válců až do 250 ccm a motorová vozidla s rychlostí ne vyšší jak 20 km. Když někdo postaví automobil a zabuduje do něj motor o obsahu 250 ccm, stačí mu k jeho řízení řidičský průkaz pro 4. třídu.

Ten, kdo chce řídit všechna motorová vozidla, musí mít řidičský průkaz na 1 a 2 třídu. Řidičské průkazy tříd 1, 2 a 3, opravňují k řízení třídy čtvrté. Řidičský průkaz třídy druhé, opravňuje k řízení třídy třetí.

Při odvětku porouchaného motorového vozidla stačí řidičský průkaz pro třídu vlekoucího vozidla. Není tudíž tento případ považován za vlak.

Rovněž vlečením vlečných vozů, které jsou zařízeny pro střídavý vlek živočišným potahem nebo traktorem v podnicích polního a lesního hospodářství, nevzniká vlak a nezakládá se proto nutnost řidičského povolení pro řízení vlaků, t. j. třída druhá. Totéž platí také pro vozidla zařízená na zvířecí potah, jsou-li výjimečně tažena traktorem. V obou těchto případech

stačí třída čtvrtá. Vozidlo, třebaže jest o větší váze než 3 a půl tuny, patří do čtvrté třídy, jestliže nedosahuje rychlosti 20 km za hodinu.

Vyučovat jízdu může pouze instruktor, který k tomu má povolení od Krajského národního výboru, jest také odpovědným za řízení vozidla. Není tedy možné, aby někdo, kdo má řidičský průkaz, vyučoval svého kamaráda. Tímto počínáním by se vyučující dopustil přestupku, neboť vyučoval bez oprávnění a ten kdo řídil, by byl potrestán tak, jakoby řídil motorové vozidlo bez řidičského průkazu.

Tak jako má úřad právo vydati řidičský průkaz, tak má také v tom případě, že se někdo ukáže nezpůsobilým k řízení motorových vozidel, právo ho odebrati a případně stanoviti podmínky pro jeho znovunabytí. Jestliže jsou nějaké pochybnosti o tělesné, nebo duševní způsobilosti kandidáta, nebo i řidiče, může úřad naříditi za účelem přezkoušení předložití vysvědčení úředního, případně i odborného lékaře. Nezpůsobilým k řízení motorových vozidel jest obzvláště ten, kdo se zúčastnil dopravy, jsa pod vlivem požitých lihovin, prostě řečeno, kdo byl v podnaplém stavu. Opilost však není jedinou podmínkou pro to, aby byl někdo uznán nezpůsobilým a aby mu byl odebrán řidičský průkaz, ku příkl. stačí také, aby při vyšetřování nějaké nehody vyšlo najevo, že některý ze zúčastněných řidičů nezná dopravní předpisy, třeba dopravní značky, anebo aby se několikrát po sobě dopustil nějakého hrubého dopravního přestupku.

JAK SE STANU DOBRÝM ŠOFÉREM.

Příručka pro kandidáty šoférství, řidiče
motorových vozidel a majitele automobilů
i motocyklů.

Napsal

DR. ING. I. KUČERA,

VLÁDNÍ RADA ŽENSKÉ SPRÁVY POLITICKÉ V PRAZE.

DRUHÉ ROZŠÍŘENÉ VYDÁNÍ.



1926

NAKLADATEL **VOJTĚCH ŠEBA** KNIHKUPEC
PRAHA — ST. STRAŠNICE.

K doplnění uvádíme ještě z jiné Jaklovy brožury z roku 1933 následující výtah:

Nejdůležitější ustanovení uličního a jízdního řádu pro hl. město Prahu.

O rychlosti pojednává § 6., 14. a 15.

Rychlost v uzavřených osadách nemá být nikdy větší než 15 km za hodinu. Maximální rychlost na volných cestách mimo uzavřené osady dovolená 45 km za hodinu. Zabraňuje-li volnému výhledu mlha, dále na křižovatkách, zatáčkách, v úzkých ulicích, při vjezdech a výjezdech z domu, na místech frekventovaných, při shromážděních lidí jest předepsána největší rychlost 6 km za hod. Řidič má ovládati vozidlo tak, aby neohrožoval veřejnou bezpečnost.

O jízdě pojednává § 7., 8., 9., 10., 11., 12., 13. a 19.:

Zde platí nařízení jezdit v levo, předjíždět v pravo. Pomalá vozidla jezdí u chodníku za předepsané mírné rychlosti, předjíždí v pravo volnou polovinou dráhy. Předjíždět se smí pouze v místech, která lze přehlédnouti a to v nejkratší době. Kdo předjíždí, musí dáti znamení (houkačkou), předjížděný musí dáti znamení, že je připraven na předjetí (rukou) zmírněním rychlosti neb zajištěním do leva. Předjíždění ve stanicích elektrické dráhy jest dovoleno jen po levé straně a to pouze tam, kde je zřízeno zvláštní nástupiště. Tam, kde jest zřízeno nástupiště, smí se jezdit pouze mezi nástupištěm a chodníkem a jen, když je průjezd zamezen vozidlem pomalejším, smí se jezdit po kolejích. Při jízdě přes křižovatky jest řidič vozidla povinen ukázati jasně, jakým směrem chce zahnouti, rukou neb ukazovacem směru jízdy a to tak, aby to bylo viděti jak ze předu, tak i zezadu, ve dne i v noci. V ulicích jednosměrných a na mostech je obracení výslovně zakázáno. Mírná rychlost, nařízena dále u škol, při průvodech, oddílech vojska, u divadel, při blátivé dráze.

O řidiči a jeho povinnostech pojednává § 16., 21., 23., 24., 25., 29., 30., 31. a 40.:

Řidič v jízdě nesmí pustiti řízení, nesmí se baviti, kouřiti. Automobily, motocykly s přívěsnými vozíky, tříkolky, musí býti opatřeny vpředu 2 světly a osvětleny ze zadu. Dále musí býti zadu dostatečně osvětlena evidenční značka. Při setkání na volné silnici musí býti na dostatečnou vzdálenost ztlumena

hlavní světla a rozsvícena t. zv. městská světla. Řidič nesmí používatí příliš hlučných signálů a nesmí se způsobovati zbytečný hluk, zvláště je nařízeno, že ve městě musí býti uzavřen výfuk. Pasanti nesmějí býti obtěžováni ani koufem, ani prachem. Užívání sněhových řetězů ocelových dovoleno jen při sněhu a náledí, aby nerušily vrchní stavbu vozovky. Brzdy má míti každé vozidlo dvě, ruční a nožní. (Firma Bosch zavádí i pomocnou elektrickou.) Veškeré automobily uzavřené musí býti opatřeny zpětnými zrcátky, která by umožňovala řidiči viděti nazad. Řidič musí veškeré veřejné listiny, t. j. vůdčí list, certifikát, doklad o evidenční značce, stvrzenku o zaplacení silniční daně nositi stále s sebou. Motorové vozidlo smí býti zůstaveno v jízdní dráze pouze se zastaveným motorem a po utažení brzd. Dále musí býti vozidlo zajištěno jakýmkoliv způsobem před nepovolanými osobami.

§§ 27. a 34. pojednávají o povinnostech majitele neb držitele. Majitel neb držitel vozidla zodpovídá za stav vozidla, i když není zúčastněn na jízdě a řízení. Do 8 dnů musí oznámiti dopravnímu oddělení Policejního ředitelství každou změnu v osobě řidiče. Jest zodpovědný za to, že vůz nebude nikdy řídití osoba k řízení vozu neoprávněna, nemající vůdčího listu pro tenž druh vozidla. Majitelé nákladních automobilů ve Velké Praze musí opatřiti své vozy na levé straně tabulkou se jménem a bydlištěm majitele a opatřiti karoserie zřetelnými a z daleka viditelnými nápisy.

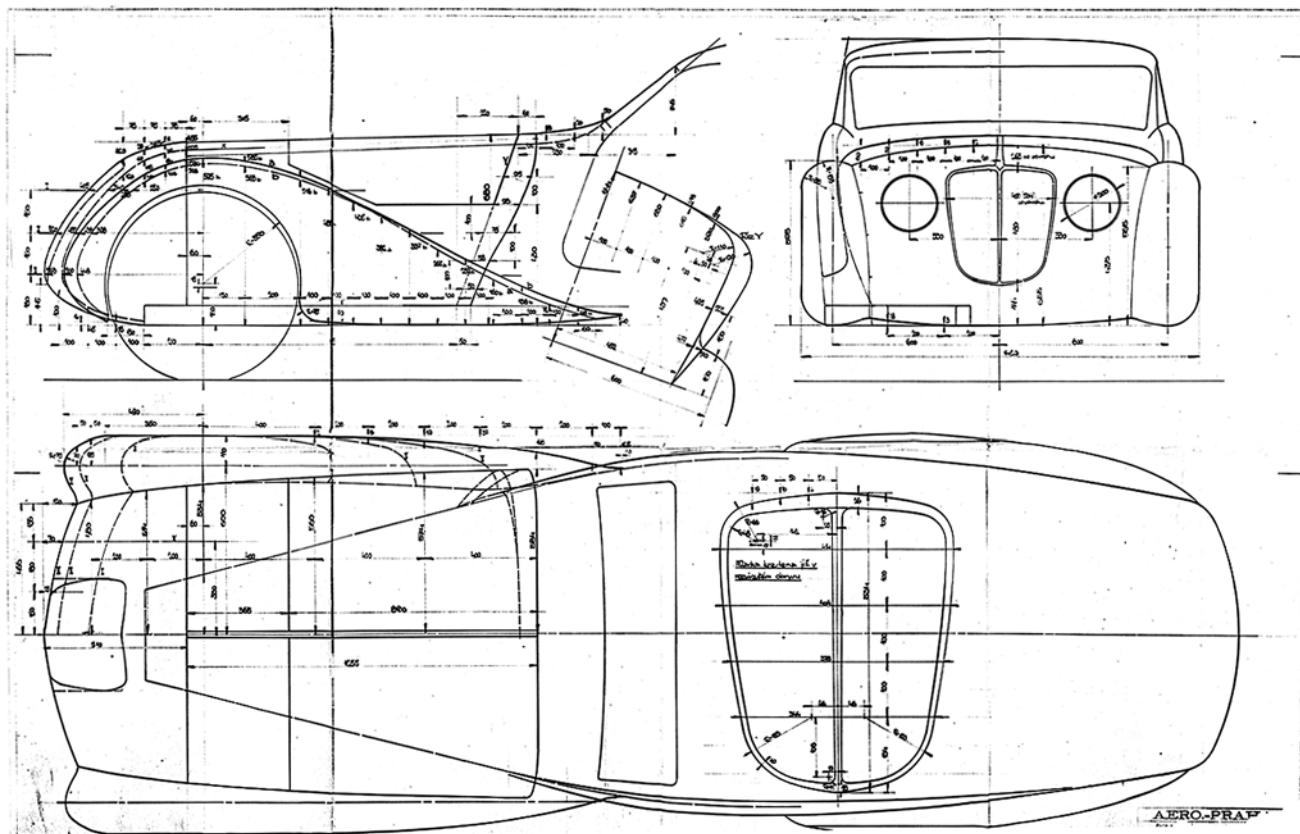
Dle § 17. přednost při jízdě:

přísluší vozidlům Hasičského sboru, vozidlům Záchranne stanice, Policejního ředitelství, bezpečnostních orgánů, montovním vozidlům elektr. drah, desinfekční stanice, autům sanitním, autům lékařů (jichž auta jsou označeny zvláštním světelným odznakem, které vydává autoklub a nesmí býti zneužito).

§ 18., 78. a 79. upravuje stání a parkování vozidel a jest toto zakázáno na křižovatkách, úzkých místech, v ostrých zatáčkách na stanovištích nájemných aut úředně určených a všude tam, kde to zabraňuje dopravě. Parkování je zakázáno všude, kde je zákaz tabulkou vyznačen, na mostech smějí jen zastaviti vozidla k okamžitému nastoupení neb vystoupení. Tabulky parkovací jsou kulaté, modré s bílým písmenem P. Tabulky zakazující parkování nesou bílý nápis »parkování zakázáno«.

Návrhy karoserií vozů AERO ing. Voříška

Na tomto originálu výkresu je původní popis nečitelný. Výkres je rovněž v knize Karla Jičínského Automobily Aero a jejich doba. Popis z knihy uvádí: *Návrh J. Voříška aerodynamických úprav vozů A 30 pro „1000 mil československých“ (1934).*



AERO-SPEXOR AFRIKOU

O výpravě AERO-SPEXOR AFRIKOU vyšly články i v tehdejších zahraničních novinách a časopisech. Německý **Die Stunde** uveřejnil reportáž pod názvem **Pilsen – Afrika in 12 Tagen**.



Die Aerowagen werden in Syracus an Bord gebracht, um nach Afrika zu gelangen.

Několik postřehů z putování AERO-SPEXORu

– 2. část –

Mořské útrapy ještě zdaleka neskončily. Plavba z Malty do libyjského Tripolisu byla delší než ze Syrakus na Maltu.

Dá se říci, že teprve na africkém břehu byl počátek dobrodružné cesty. Cestovatelé, kteří mají v plánu projet pouští, musí mít patřičná povolení. V té době převládala starost o cestovatele spíše z hlediska zabloudění v poušti než případného přepadení místními domorodými kmeny. Výprava měla proto doporučení československého vyslance v Římě, ministra Chvalkovského. Cestovatelům se tím otevřely dveře ke guvernérovi markýzi Badoglio del Sabotino. K představení účastníků výpravy a aerovek panu markýzi se vypravili vůdce Doubek a manželé Elstnerovi.

V bráně bílého mramorového paláce nás odporučil černý desátník na pobočnika, nějakého kapitána, ten že nás dovede k panu markýzovi.

Jdeme chladnou chodbou, po nádherných koberecích, etapami osobních stráží.

Najednou vyjde ze dveří důstojník, všichni se mu klaní a Doubek povídá: „To bude ten kapitán!“

„Koho hledáte?“ obrátil se k nám.

„Vašeho pana guvernéra,“ odpovídá Doubek a pak na to důvěrně: „Je starý pán doma?“

On nic, jen kráčel na konec chodby, potom za roh a do cedrových dveří, do místnosti velice krásné a my tři za ním.

Usedl za psací stůl a nám už to bylo trochu hloupé.

„Kde má vlastně ten pan guvernér kancelář?“ ptám se francouzsky.

„Tady!“ usmál se Ital.

Mrkli jsme na sebe.

„A je vůbec starý pán doma?“ ozval se netrpělivě Doubek.

„Je doma. To jsem totiž zrovna já, ten starý pán,“ povídá muž za psacím stolem a podává nám ruku s jadrným českým pozdravem „Nazdar, hoši!“

Prásklo do nás! Ostatně, on se ještě žádný maršál neurazil, když se mu před dámou řeklo „pane kapitáne!“

Rozpovídal se přívětivě, že měl rád našeho Štefánika, hochy legionáře.

Jedeme do končin, které ještě před třemi lety patřily kočovným Arabům, kmenům Berberů, Tebu, po případě záhadným Tuaregům, kteří prý jsou potomky antických Garamantů. Tucet pevnůstek hlídá prastaré karavanní stezky a nečetné studny. Vláda zřizuje v osadách zdravotní službu, školy, poštovní stanice.

Ovšem, vypravit se do pouští, nedávno pacifikovaných, naprosto nezvladatelných, podle nezaručené skici karavanních stezek, to není maličkost. Naše tři Aerovky, bílou, modrou a červenou čeká hodně práce.

A posádku? Hlad, žízeň, vedro! Ve Fezzanu už několik let nepršelo.

„Proč jede s vámi madam? V celé prostoře Fezzanu není jediné bílé ženy!“
 Eva mu podala pro uklidnění čestné odznaky a vlajky, které jsme vezli z Prahy a nebylo jí asi dobře. Stačilo jediné slovo a byla by přišla o všechna ta dobrodružství, která nás čekala tam dole.
 Pak jsme se šli podívat před palác, na vozy. Cestou se mluvilo o koloniích.
 „Vaše vlast nemá kolonií, pravda?“ ptal se pan guvernér.
 „Jo, my máme leda vagonové kolonie,“ šeptá mi Doubek a pak nahlas:
 „Spolehněte se, že tu cestu provedeme bez nehody, i když tu nejsou zkušenosti!“
 „Máte jistě silné, velké vozy, jsem na ně zvědav!“
 Na oslňujícím písku tropického parku, mezi banánovníky a ricinovými keři krčili se tři brouci s tabulkou ČS, naše maličké Aerovky ...
 Československo na cestách!
 Příštího dne ráno zapískala ústřední vysílačka v Trilolisu markonigam posádkám saharské divise, že:
 1. Šest československých cestovatelů, mezi nimi žena, jede do pouště.
 2. Že je vezou tři docela malé automobily, které hučí jako Bugatky a urazí v hodině devadesát kilometrů, vypijí při tom sedm litrů benzínu a váží tak málo, že se nebudou bořit do písku.
 3. Že se tomu dohromady říká Aerospexor, že se nařizuje radiotelegrafická kontrola, bezpečnostní ochrana, zásobování vodou, potravinami a benzinem, po případě okamžitá pomoc v nouzi.

Nic již nebránilo vyrazit na Saharu do oblasti Fezzan přes oasu Homs do Leptis Magna zříceniny antického města. Po krátké zastávce se cestovatelům otevřel pohled na skutečnou poušť. Pokladník expedice pan Lobosický stále vyzýval k rychlejší jízdě, aby cíl cesty toho dne byl včas dosažen. Až ...



Před expedicí se otevírá východní Sahara

Letím sedmdesátkou a najednou stop! Bílý vůz stojí.
 Smekám se ke kraji a zarazím.
 Muž, jehož heslem je non-stop! leze z vozu, halí se do pláště a nasazuje triplexky.
 „Halo, Lobosický,“ volá Suda, „co je? Tomu se neříká non-stop!“
 Pan Lobosický zavrával, opřel se o palmu a řekl zděšeně:
 „Pánové, já musím – zpátky do Tripolisu!!! Já tam zapomněl aktovku!!! U guvernéra na schodech!“
 „A měl jste v ní něco?“
 „Jo ---“
 „A co?“
 „Všecky vaše prachy ---! Deset tisíc franků, čtyři tisíce lir, dva tisíce peset, akreditivy ...“

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

Z historie ACC Revue

Odezvou na článek **60 let s Aero-
vkářem** v č. 1/2021 byla fotka původ-
ních obálek pro rozesílání časopisu
Aero Car Club Revue. I to je kus histo-
rie.

Foto poslal Daniel Dick.



Kdo byl autorem karoserie roadsteru AERO 30 z r. 1934?



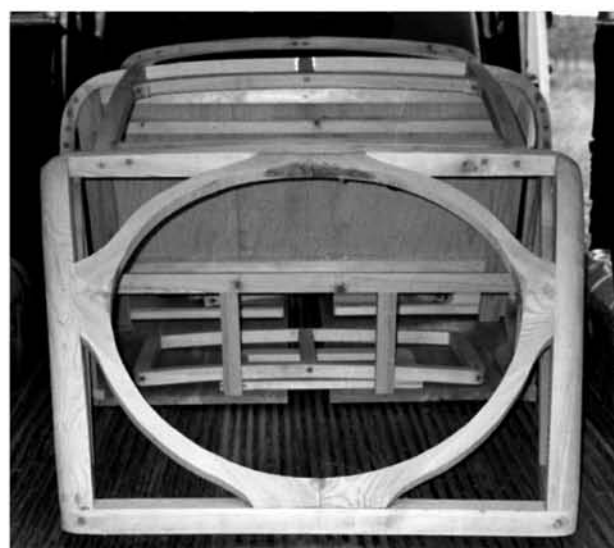
Nestává se často, že se některý z aerovkářů podělí se svými kolegy o zkušenosti se svou netradiční aerovkou. Pan Zdeněk Marek nám poslal fotografie svého roadsteru A 30 s profesionální karosérií od zatím neznámého karosáře.

Co se dosud podařilo zjistit? Předně, podle částí karoserie, které jsou tovární výroby, bylo identifikováno výrobní číslo karoserie 5172. To odpovídá 3. sérii z r. 1934, ve které byla vyrobena 3 chassis bez ozn. „S“. Takže fa Sodomka by mohla být vyloučena. Pan Marek se dotázal v muzeu ve Vysokém Mýtě, kde se problému chopil p. Martin Štěpán a tady je odpověď:

„Dle sdělení Honzy Černého byla šasi 5171 až 5173 určena pro karosování, takže i podle tohoto jde jednoznačně o práci karosáře. Tip Honzy je Uhlík (případně Plachý Brno). Protože máme digitalizovaný seznam výkresů karosárny Uhlík, tak jsem do toho nakoukl a opravdu je tam záznam z června 1934 – Aero, sportovní roadster (viz příloha, pol. 328). Bohužel z toho nedokážeme vyčíst to, zda byl realizován a ani se nenachází na nám známých továrních snímcích, ale vypadá to, že vše do sebe zapadá a mohlo by jít o Váš vůz. Záhadou jsou ovšem ony otvory na štítky (pravděpodobně) ve dveřích. To na Uhlíka naopak vůbec nevypadá, protože jsem nenašel jediný tovární snímek, kde by štítky byly přímo ve dveřích. Buď jsou pod dveřmi (ale to by otvory nebyly nad sebou, ale vedle sebe) nebo v prostoru mezi dveřmi a motorem“.

Datum	Číslo výkresu	Chassis	Popis	výkresu	Zhotoveno pro ju.	Předáno	Teorémka
19/3	321	Walter - Pine	Limousina		Walter - Simonice	Anton	388
"	322	"	"		"	Anton	388
14/IV	323	Chassis 1 km	Makritsona	Karoserie		Anton	388
14/IV	324	Chassis Graham	Gabriele	2. sérieový výkres		Anton	388
3 2/E	325	Bugatti	aerovym	Limousina	gut, vala, m.	Anton	388
6/IV	326	Seyr	Gabriele	2. série, 2. red.		-	388
6/IV 54	327	De Loh	Gabriele	2. série, 1. red., 1. red.		-	388
16/6	328	Aero	Sport Roadster			-	388
22/VI	329	Talbot	Gabriele	2. série, 1. red.	malé žebříčky, kř.	-	388
8/VI	330	Walter Senior Junior	šasi karosová	Karoserie	Čl. území Růž	-	388
11/VI	331	Tatra 30a	Lokomotiva	Karoserie	Štátní karos. úst.	-	388
10/9	332	Praga K.N	Bakterostogik	nir	-	-	388
27/9 54	333	Mercedes Stuttgart	šasi gabriele	2. série, 1. red.		-	388
11/10	334	Jawa	Limousina	2. série, 1. red.	Ing. Janeczek, kř.	-	388
1/11 34	335	Walter Junior	Obchodní	ambulane	Karl. Štrpka kř.	-	388
7/11 34	336	Tatra	-	-	Schmieding, kř.	-	388

Neposuzujeme současný stav aerovky. Můžeme o ní říci, že se jedná o „nálezy stav“. Důležité je, že do karoserie ani strojního vybavení nikdo příliš nezasahoval. Oproti továrnímu roadsteru začíná karosářská práce již tzv. kornoutem (část pod předním sklem) až po celou zád' vozu. Jiné je i upevnění okenního rámu. Když srovnáme aerovku se speciálně karosovanou Tatra (viz malý obrázek na následující straně), tak je patrna podobnost provedení dveří s návazností na zadní část vozu a způsob řešení střechy. Tatra karosovala fa BOHEMIA v České Lípě.



Prostor pro rezervu je sice hluboký, ale jeho řešení připouští využití pouze pro jednu rezervu. Z fotografií je také patrný pohodlný vstup do zavazadlového prostoru, zajištěný poměrně velkým víkem mezi opěradly a rezervním kolem. Ve srovnání s továrním roadsterem je „kufř“ prostornější a tudíž karosářsky lépe vyřešen.

Renovace již začala novou výdřevou

Do motorového prostoru není příliš pěkný pohled, ale při podrobné prohlídce vidíme díly, které odpovídají roku výroby. Chladič s velmi širokými voštinami se dvěma vybráními v dolní hraně zasahuje ještě nad matici předního pera. Hlava motoru se stranovým umístěním svíček, rychlostní skříň bez měřky oleje a bez velkého nalévacího otvoru a další detaily svědčí o původnosti. Vybavení motorového prostoru skutečně vypadá, že nic nebylo měněno, ale ze zaslaných fotek není patrné, kde je umístěné dynamo. Podle výrobního čísla by se mělo jednat o aerovku do 250. vozu. V tom případě by mělo být dynamo ještě vedle motoru a hnáno klínovým řemenem.



Podle stavu aerovky by si někdo z pamětníků mohl vzpomenout na dobu, kdy ještě jezdila. Snad by mohl i poodhalit její „tajemství“.

Panu Markovi přejme úspěšnou renovaci a doufejme, že nám poreferuje o jejím průběhu.

Zdeněk Marek a – JK –

Aero 50 Dynamic „Arizona“ – „výhodná investice“

Vážení aerovkáři,

Je to sen: Aero 50 Dynamic z roku 1939 s karoserií Sodomka!

Pokud chcete značně investovat, máte nyní možnost koupit si jednu ze dvou stávajících Aero 50 Dynamic Sodomka. Toto Aero 50 ze sbírky Blackhawk je k prodeji – cena na vyžádání.

Daniel Dick se mě zeptal na cenu a já jsem spontánně odpověděl 850.000,- €.

Daniel odpověděl, že další Aero 50 Dynamic v muzeu ve Vysokém Mýtu stálo pouze 85.000,- € včetně nákupu, oprav, renovace, přestavby ... To je ale jen cena materiálu pro tento Aero 50 Dynamic.

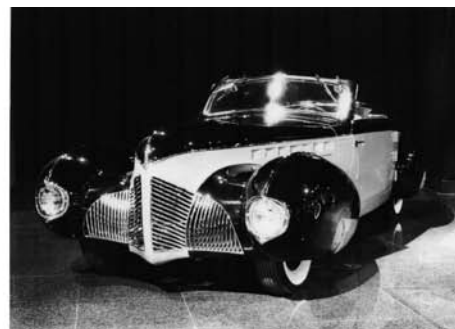
Pojďme posoudit Aero 50 Dynamic jako vozidlo. Oldtimer, příklad názoru: „Po zážitku z jízdy nenajdeme nic zvláštního, co ještě nevíme. Toto auto je nesmírně těžké na 50 koní a jak říkají bývalí majitelé podobného čtyřmístného kabrioletu Aero 50 s karoserií 1939“: „Je to chromá kachna“. „Cena za veterána, který může být používán jako vozidlo, je v tomto případě přiměřená na 85.000,- €“.

Ale to je v tomto případě velmi odlišné. Není to vozidlo ani normální klasické auto. Je to designová ikona, je to dynamický styl vyjádřený jeho duchem. Je to umělecké dílo. Existují pouze 2 kopie (bylo jich vyrobeno celkem pět, ale ostatní jsou ztraceny! Nejvyšší zájem sběratelů.

Tyto dva modely nejsou určeny k řízení, jsou srovnatelné s obrazy van Gogha, Rembrandta atd. A nejedná se o automobily ani veterány. Toto auto nikdy nejede, je doma v showroomu a jednou ročně přichází na Concours d'Eleganz v Pebble Beach.



Propagační leták k aukci



Ilustrační foto se souhlasem pana Hindrischedta

Daniel chtěl vědět přesně a napsal e-mail s dotazem na cenu. Odpověď přišla rychle: **2,000.000,- \$ slovy 2 miliony dolarů**, což odpovídá 1,638.000,- €, a to bez přepravních nákladů, cel atd.

Jsem si jist, že se „Arizona“ za požadovanou cenu neprodá. Myslím, že 85.000,- € je pro toto umělecké dílo vhodné. Cena 2,000.000,- \$ pro Arizonu je prostě šílená! Američané jsou blázni! To je jen požadovaná cena, která přivede dynamiku Aero-Sodomky do konverzace.

Závěrem:

Věděl jsem, že toto Aero 50 Dynamic Sodomka bylo ve sbírce Blackhawk a mělo být draženo společností Sotheby's v Monaku v roce 2016. Vůz však do dražby v Monaku nepřišel. Od té doby již nebyl uveden ve sbírce Blackhawk a nyní se znovu objevil.

Popis říkal: Automobil je poháněn čtyřválcovým motorem Tatra (pozn. red.: tato informace samozřejmě byla mylná). V roce 2016 bylo auto nabízeno na webu Classicdriver.com. Byly tam fotografie s motorem Aero 50.

Michael Strauch

Malé Aero pro velkou jízdu

Ewald Pfeiffer naplánoval jízdu se svým Aero 500 na 02.06.2021

Zítřka, ve středu večer 02.06.2021, pojedou vlakem domů (Dorfbeuern u Salzburgu) a ve čtvrtek velmi brzy se vydám na cestu do Zell am See – v jižních zemích je svátek.

Nejméně horských překážek je od nás z Dorfbeuernu přes Lamprechtshausen, Oberndorf do Laufenu. Potom k B 20 stále rovně na Reichenhall, Schneitzlreith, hranice a po spolkové silnici 311 do Zell am See.

Vzdálenost přibližně 110 km, výškový rozdíl 347 m: do kopce 1265 m, z kopce 918 m

Cestou několik zastávek na kafe. To se povede ;-)

Pozdravy z Rakouska, Ewald

Reportáž Ewalda Pfeiffera z jízdy s jeho Aero 500 dne 02.06.2021

Hezké počasí jsem opravdu využil. První nucená přestávka byla ještě v Bad Reichenhallu. V dopravní zácpě se aerovka zahřála a už nenastartovala. Po krátkém zkoušení karburátor a přívodní potrubí jsem odpojil, bůh ví proč je potrubí ucpané jako gumou. Musím se podívat na nádrž a vyměnit trubky.

Potom 1 km po nucené přestávce: přestávka na kávu u čerpací stanice. Druhá vynucená přestávka po Reichenhallu. Zapalování přenastaveno, nová svíčka a pak už to jelo. Ale problémy pokračují. Namontoval jsem kola na mé první Aero 500, jsou nová, na nových ráfcích a pneumatikách 4.00-18, přesně těch správných. Nemyslel jsem na to hned. Jsou vyvážená? byly od předchozího majitele. Ten je objednal v obchodě s motocykly, ráfky jsou lakované atd.

A teď, po nucené přestávce hle, vibrace jsou normální, tachometr ukazuje jen 2 km/h a na rovině v dlouhé úseku od Weißbachu u Loferu až těsně před Saalfelden, asi 10 km, konstantní rychlost 55 km/h, motor vrní jako šicí stroj.

Bohužel mám pouze 5 fotek, pak to foto-elektronika vzdala, přestože krásnější trasa ještě přišla: Schneitzlreith, Steinpass, Lofer, Weißbach, Saalfelden a pak Zell am See.

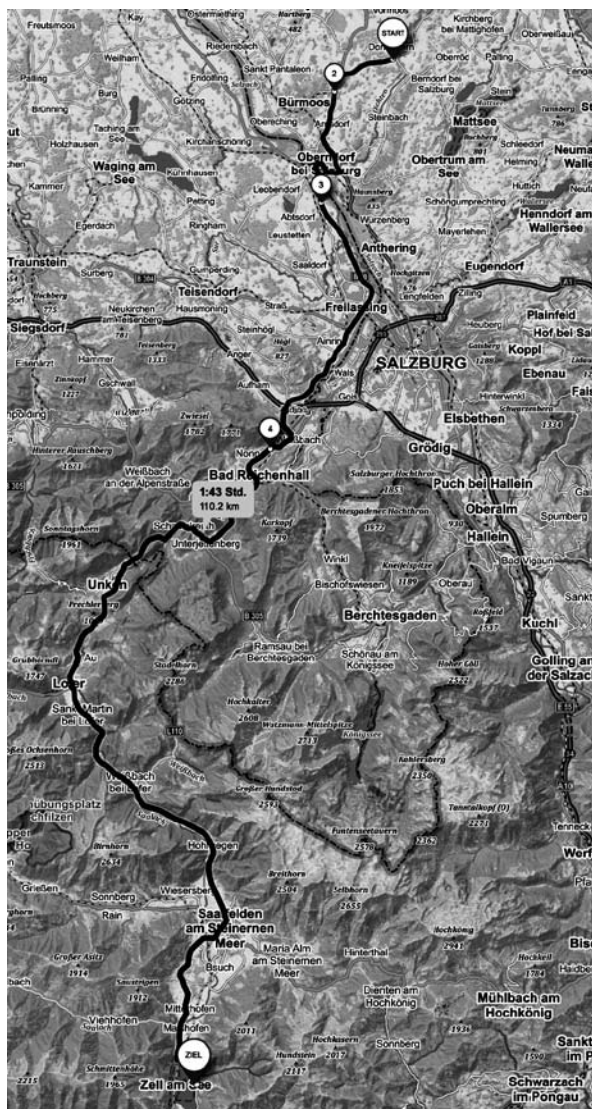


Foto 1: Státní most Oberndorf/Laufen

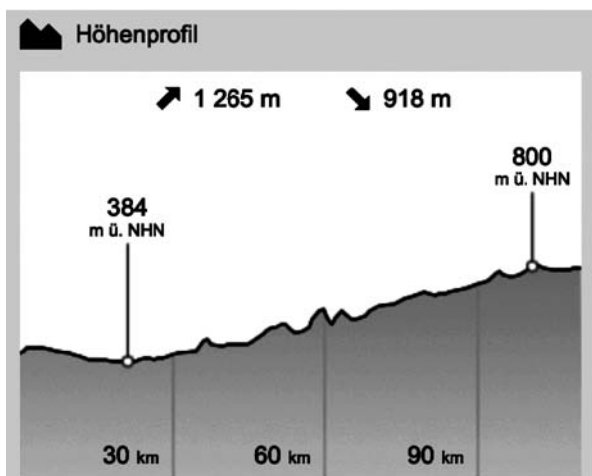




Foto 2: Věž s bránou v Laufenu k B 20



Foto 3: B 20 před Freilassingem



Foto 4: Dopravní zácpa před Freilassingem



Foto 5: Po první vynucené přestávce v dopravní zácpě v Reichenhallu

Přikládám několik snímků z kamery GoPro. Bohužel se mi elektronika stále vymyká z rukou. Také vždy nechávám spuštěný tracker. Obrázky vkládám do tras. Pak to je krásně zobrazeno.

Nyní si mohu vše v Zell am See prohlédnout, trochu se projet a připravit se na evropské setkání ;-)

* * *

Plánování cesty na 40. Evropské setkání přátel AERO v roce 2021 s vozem Aero 500:

Se Siegrun plánujeme také cestu na 40. Evropské setkání v Bad Nenndorfu. Já pojedu se svým Aero 500 po silnici do Steinerne Meer a Siegrun pojedou se svým Aero 500 na přívěsu. Zpět se vrátím s jejím Aero 500 a Siegrun se vrátí s mým Aero na přívěsu, vyloží a pojedou mi naproti. Pak nemusím jet celou cestu zpátky po ose.

Zní to trochu šíleně, ale myslím, že je to možné. Trocha bláznovství je povolena.

Pozdravy z nejkrásnější spolkové země v Rakousku, jak říkají Rakušané, Salcburku.

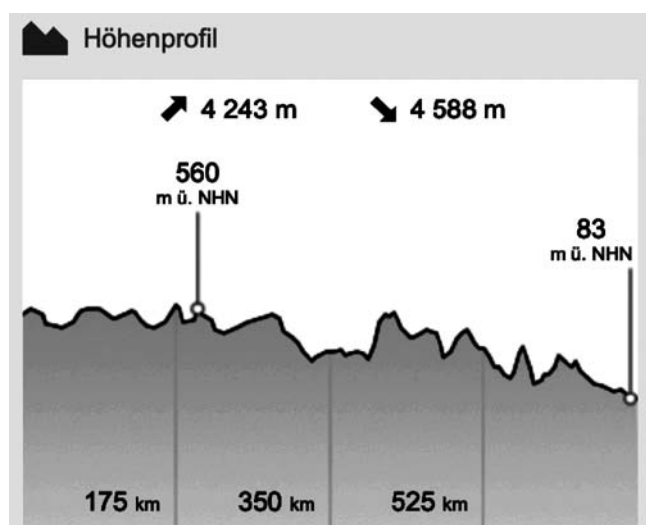
Dnes pozdravy z Zell am See, Ewald

* * *

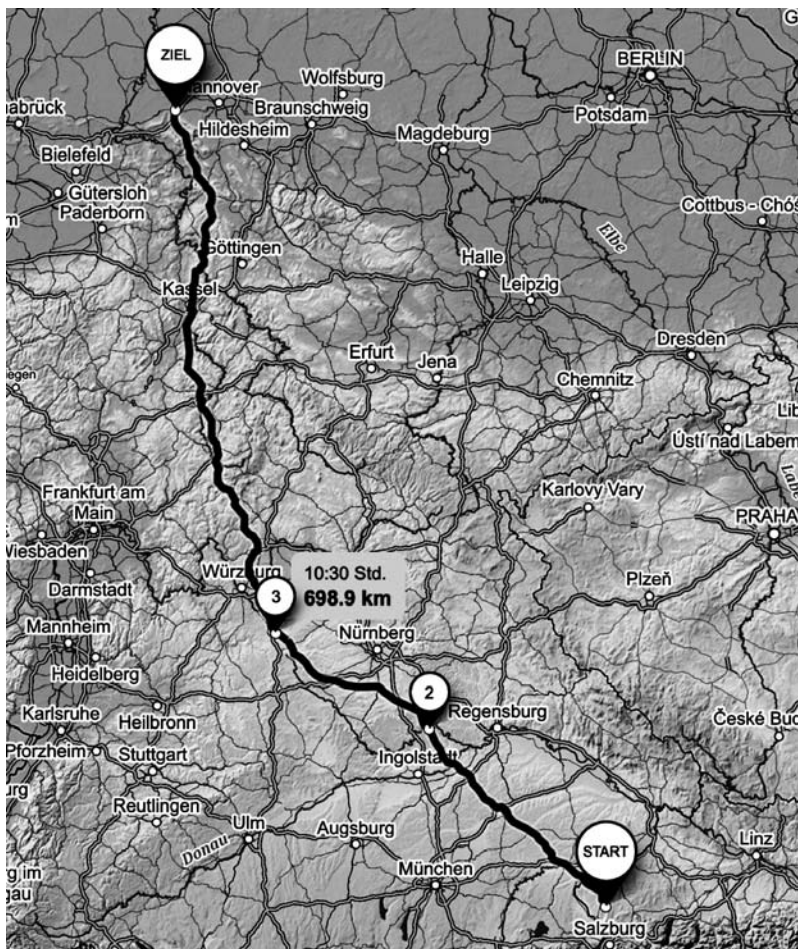
Poznámka Michaela Straucha

Vzdálenost z Dorfbeuernu do Bad Nenndorfu je s vozem Aero 500 dobrých 700 km po místních silnicích. To je výzva pro člověka i stroj! Při průměrné rychlosti 50 km/h (Turek) je to 14 hodin jízdy bez přestávek!!!

Šťastnou cestu a hodně štěstí při srazu v Bad Nenndorfu na 40. Evropském setkání přátel AERO.



Výškový rozdíl: 345 m



Autor: Ewald Pfeiffer, editor: Michael Strauch, překladatel: Daniel Dick, úprava článku: – JK –

Pozn. red.: *Teď jenom doufejme, že se setkání uskuteční.*

* * *

Svědectví, podané na základě dlouholetých zkušeností s naší umělou kůží:

A E R O

továrna letadel Dr. Kabeš Praha-Vysočany
Telegramy: AERO PRAHA TELEF. č. 206-41

Praha, dne 14. prosince 1936.

Titl.

ZÁVODY GRANITOLU A. S.
Praha VIII.

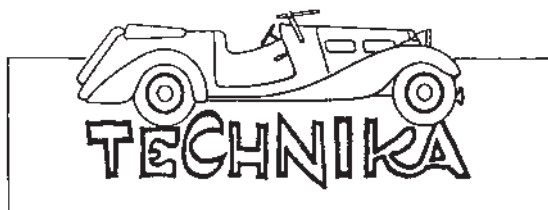
K Vaší žádosti sdělujeme s Vámi zdvořile, že jsme s jakostí umělé kůže, kterou nám Vaše ctěná firma pro čalounění dodává, plně spokojeni.

Používáme jí pro různé účely své výroby a s potěšením konstatujeme, že se nám vždy plně osvědčila.

S veškerou úctou:

AERO

Továrna letadel Dr. Kabeš.

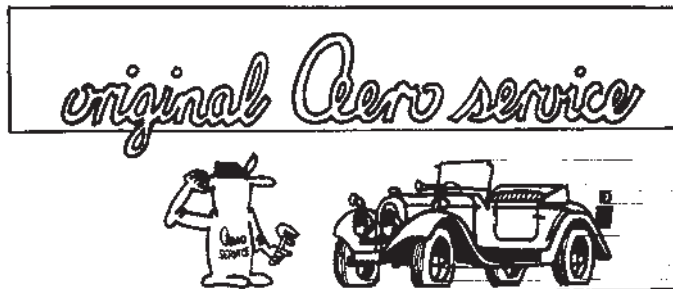


Dnes v Technické rubrice najdete:

- str. 14 - 17 – LED osvětlení u veteránů – dokončení.
- str. 17 - 18 – Zvuky, které v aerovce neradi slyšíme.
- str. 18 - 19 – Poznámka k labyrintům. Druhy ocelí a jejich značení.
- str. 19 - 21 – Jak k nám přijel Rekord – 4. část.
- str. 21 - 23 – Z historie STK – 10. část.
- str. 23 – Inzerce.

* * *

Oprava: V Aerovkáři č. 1/2021 je v Technické rubrice na str. 20 pod obr. 8 chybně uvedena naměřená délka pera kabrioletu 115 mm. Správně má být délka pera 1115 mm.



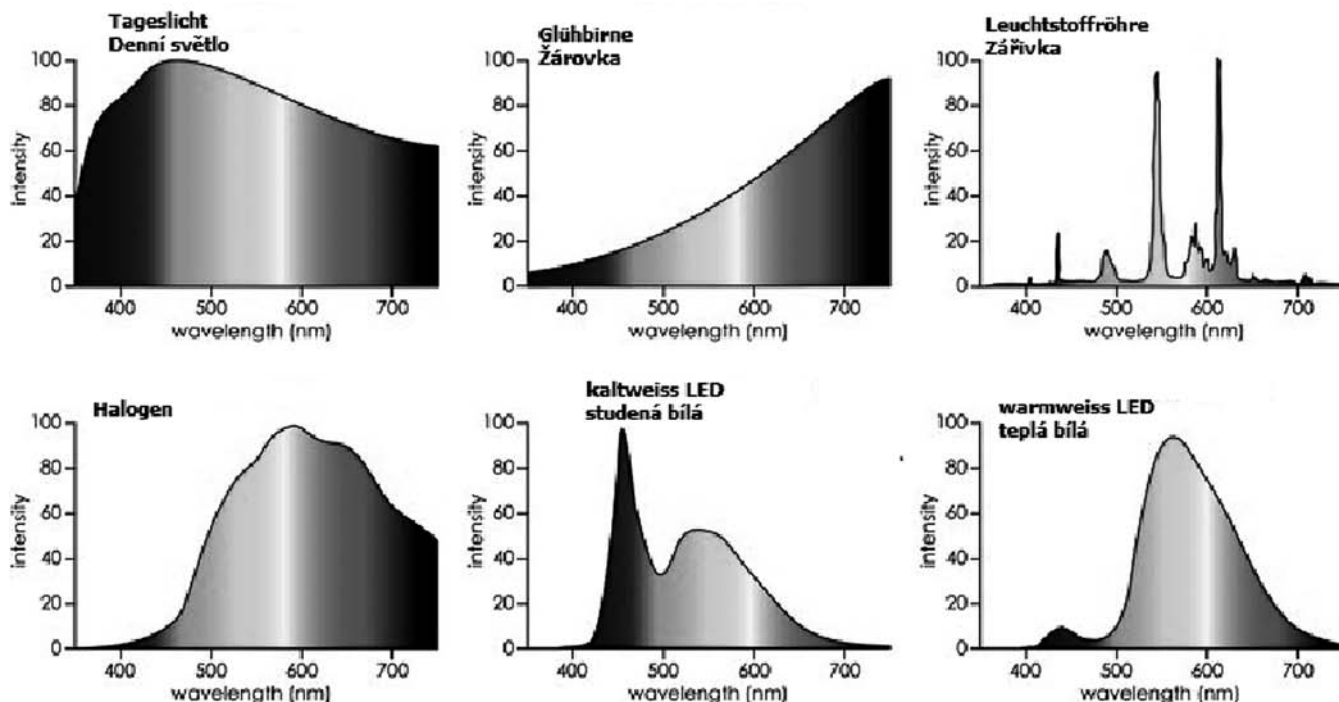
LED osvětlení u veteránů

– dokončení z minulého čísla –

Na tomto místě si musíme udělat malý výlet do fyziky světla různých světelných zdrojů a sklíček v zadních světlech. Bílé světlo pozůstává ze světél různé vlnové délky. Denní světlo pochází s rozžhaveného slunce a obsahuje nejširší světelné spektrum, které je navíc z velké části pro nás neviditelné. (Vzpomeňte si prosím na základní školu a pokus s rozložením světla na duhu). Nejbliže k tomuto světlu se přibližuje světlo klasické nebo taky halogenové žárovky.

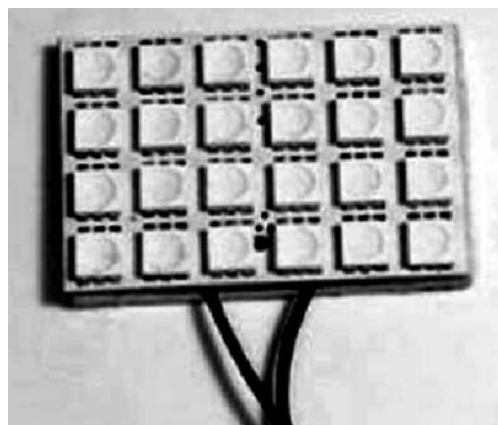
Sklíčko v zadní svítilně funguje jako barevný filtr a propouští jenom svoji barvu, tedy červené sklíčko pustí jenom červenou složku světla a ostatní odfiltruje. Vnímáme pak toto světlo jako červené.

LEDky mají jiné světelné spektrum a některé vlnové délky vyzařují více a některé méně. Existují také barevné LEDky, které září jenom svoji barvou a ostatní vlnové délky jsou potlačeny nebo vůbec nevzniknou. Barva LEDky je určena chemickým složením přímo ve výrobě. Může být tedy výhodnější použít barevnou nežli bílou LED za stejně barevným sklíčkem.

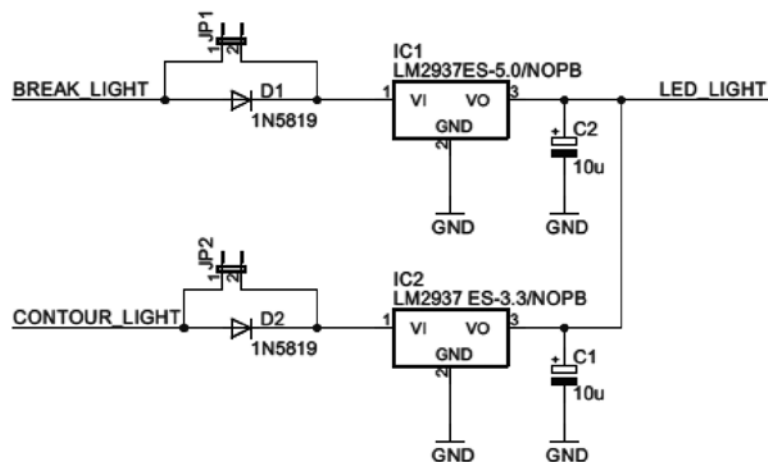


Obr. 6 Spektrum různých zdrojů světla.

V našem právě čerstvě zrestaurovaném Aero 1000 jsme použili jinou metodu. Za levné peníze se nechají koupit destičky osazené LEDkami. K dostání jsou na 12 V nebo na 5 V, na 6 V neexistuje nic. Chtěli jsme na společnou destičku umístit koncové a brzdomé světlo a osvětlení SPZ.



Obr. 7 Osazená destička



Obr. 8 Zapojení se stabilizátorem napětí

Vzhledem k tomu, že šestivoltové dynamo může dodat až 7,5 V, je nutné ty 5 V LED ochránit proti přetížení. To se nechá nejjednodušeji zabezpečit pomocí stabilizátoru napětí a tady popsané zapojení předělá destičku na dvouvláknovou žárovku. Vrchní stabilizátor je nastaven na 5 V (brzda), spodní na 3,3 V (koncové světlo). SPZ je osvětlena přes otvor ve svítelně. Ve vrchní polovině světla zůstala běžná BA15S objímka pro směrovku, tam je možné osadit běžnou 6 V/21 W žárovku nebo LEDku stejné svítivosti.



Obr. 8 Původní objímky



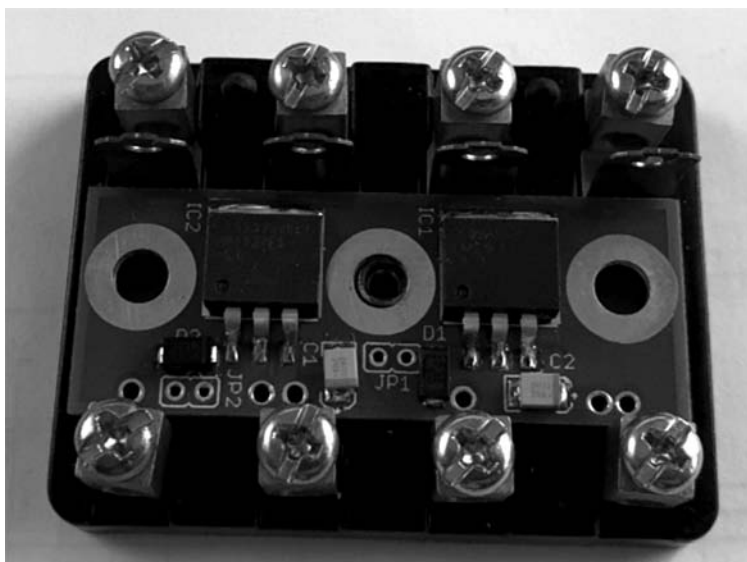
Obr. 9 Náhrada spodní objímky LED destičkou

3. Osvětlení SPZ

Podobně jako osazené destičky jsou taky k dostání LEDky osazené na flexibilní samonalepovací metráži. Tyto se nechají po každé diodě ustříhnout. Pro držáky průsvitných SPZ, jaké se používaly ve 30. letech, se nejlépe hodí 50 cm dlouhý pásek.



Obr. 10 Svítící metráž



Obr. 11 Zapojení stabilizátorů v pojistkové skřínce



Zapojení se stabilizátory napětí se dá použít stejným způsobem jako pro desičky. Nechal jsem si zabudovat toto zapojení do dobové pojistkové krabičky, která se nechá skrytě ve vozidle zamontovat.

Obr. 12 SPZ osvětlení LED páskem ze zadu na MB230

4. LED směrovky

Vše, co jsme si doposud o LED žárovkách řekli, má důsledek pro použití běžných přerušovačů směrovek. Klasické tepelné přerušovače fungují přechodem proudu, který způsobí nahřátí bimetalu a přerušení proudu. Po ochlazení bimetalu přerušovač zase povede proud a tak stále dokola až do vypnutí směrovek. Proud přes LED žárovky je asi 10x menší a nestačí na zahřátí bimetalu v přerušovači. Přerušovač směrovek musíme tedy nahradit elektronickým. Tyhle jsou běžně k dostání 6 V nebo 12 V v různých konfiguracích (2-pólové, 3-pólové...) a vystačí na ovládání směrovek téměř od 0 W do 90 W. Já jsem použil univerzální dvoupólový 6 V / 12 V přerušovač.

Obr. 13 Elektronický přerušovač směrovek



5. Přední obrysová světla

mají normálně pouze funkci obrysových světel. LED technologie nám umožňuje zajímavou možnost zabudování dvoubarevné dvouvláknové žárovky, která svítí bílou barvou jako obrysové světlo a bliká oranžově jako směrovka. Objevil jsem tuto verzi v Anglii a zabudoval do našeho EMW 327 a navíc bude ještě použita v obrysových světlech na předválečném MB 320.

Obr. 14 Dvoubarevná LED v obrysovém světle EMW 327



6. Hlavní světla / denní svícení

Na trhu se objevilo několik verzí LEDek pro hlavní reflektory. Do naší Aero 1000 jsme je pokusně namontovali, zatím ale nemáme praktické zkušenosti. Svítí studeným bílým světlem, zdá se, že hodně jasně, uvidíme, jestli se osvědčí také v provozu. Jsou k dostání pro všechny běžné objímky jako BA20D (symetrické), P45T (asymetrické) nebo taky H4, na 6 V nebo 12 V. Většina hlavních světel měla v třicátých letech kromě dálkového a potkávacího světla také světlo obrysové. Některé patice jsou BA15S, jiné bývají taky BA9. LEDky, které mají patici BA15S a mají nahradit třeba brzdové světlo nebo směrovku, postačují také na funkci denního svícení. Máme to vyzkoušeno na našem MB 230 s 12 V instalací – funguje! S paticí BA9 jsem zatím dostatečně svítivou LEDku pro denní svícení nenašel.

7. Ostatní aplikace

Jsem v tomto pojednání nepopisoval. Jsou k dostání LED žárovky pro osvětlení přístrojů, pro kontrolky, osvětlení kabiny atd. Toto pojednání nemá být kompletním návodem na použití LEDek u veteránů, doufám ale, že se mi povedlo dát vám alespoň několik návrhů řešení.

Nakonec ještě několik odkazů na dodavatele LED. Zajímavá řešení jsem našel u <https://www.classicarleds.co.uk/> například dvoubarevné LEDky na 6 V a 12 V, žárovky bez rozlišení polarity, samostatně blikající sufitové žárovky pro použití ve výklopných směrovkách atd.

<https://www.ebay.de/sch/oldtimerled/m.html?item=163619089477&rt=nc&trksid=p2047675.l2562>

<https://www.oldtimer-elektrik.eu/led-leuchtmittel.php>

<http://www.retroraj.cz/shop/pult.php?sh=1&lip=5be&cosid=143977&firm=101&ur=&idf=546>

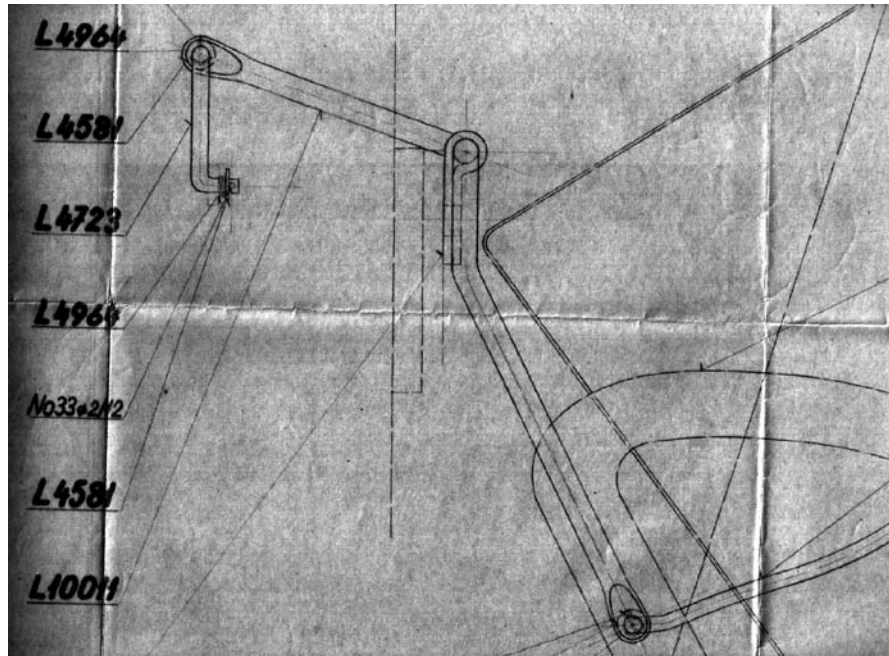
Daniel Dick

Zvuky, které v aerovce neradi slyšíme.

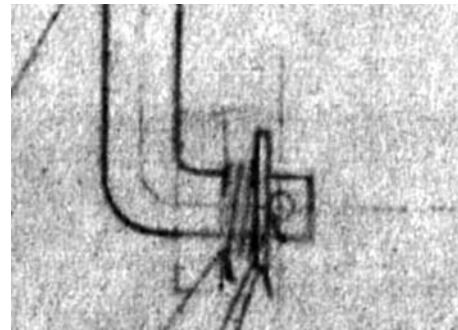
Každý skalní aerovkář za jízdy naslouchá zvukům, které k těm zdravým akustickým projevům aerovky nepatří. Jedná se o vrzání, skřípání, rezonance, klepání a pod. Záměrně se však nebudu zabývat zvuky při závadách motoru, převodovky a dalších strojních částí vozu.

Na co dbát již při celkové renovaci aerovky! Koncepce karoserií „třicítek“ a „padesátek“ je řešena tak, že karoserie je na rámu uložena pružně, to zn., že není nikde k rámu přivařena. Již konstruktéři si uvědomovali, že při tomto způsobu spojení karoserie s rámem dochází k posunům karoserie vůči rámu např. jízdu po nerovné silnici, ale také rozdílnou tepelnou roztažností. Je pochopitelné, že na prudkém slunci se karoserie roztahuje více než rám, který není přímému slunci vystaven. Proto je karoserie od „kornoutu“ (místo, kde začíná pedálová podlaha) až po otočné body dveří podložena na rám měkkou (mechovou) gumou. Pásky slabé měkké gumy jsou také vloženy mezi svislé plechy podběhů zadních blatníků a svislé silné plechy zadního mostu. Guma je vložena mezi dvěma řadami nýtů. Je to proto, aby se plech podběhu po snýtování mírně vybouřil a nemohl se silným plechem mostu rezonovat. Pásky měkké gumy je podložena také benzínová nádrž. Pedálová podlaha je v dolní části, kde je sešroubována s podlahou rámu, také proložena měkkým gumovým páskem. V horní části je šroubovaný spoj pedálové podlahy s plechem pod nádrží proložen silnějším tkalounem.

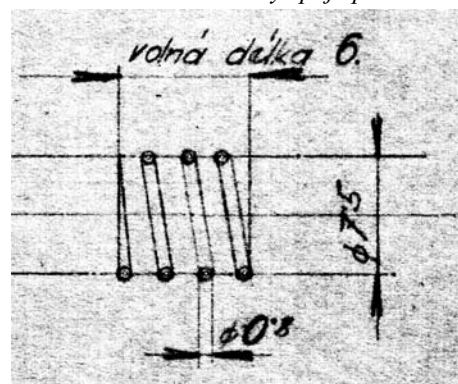
Z toho je patrné, že spoje částí karoserie a rámu jsou ošetřeny tak, aby při vzájemném posunu, kterému není možné zabránit, nevrzaly a nerezovaly. Při renovaci je třeba všechna stěžejní místa nepodcenit. Po jejím dokončení by bylo odstranění nepříjemných zvuků téměř nemožné.



Obr. 1

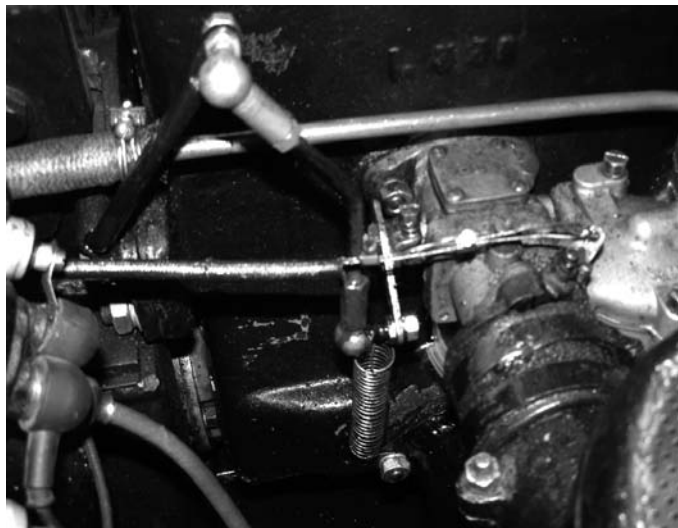


Obr. 2 – Detail sestavy spoje páček



Obr. 3 – Výkres L 4964
Zpružina táhla (uvedeny 3 ks)

Problémem jsou také nepatřičné zvuky z výbavy vozu. Častým nepříjemným zvukem je vibrace pohyblivých spojů páček ke karburátoru. Tento problém trápil aerovkáře i v dávné minulosti. Obvykle řešený pohyblivý spoj, kdy je jedna páčka pouze zasunuta do otvoru další páčky a zajištěna závlačkou, musí mít vůli. Pohyblivé spoje páček jsou od plynového pedálu ke karburátoru čtyři. Vůle ve spojích a vibrace plynové klapky jsou zdrojem celé škály zvuků. Konstruktéři to vyřešili vložením malých pružin (viz obr. 1 a 3) do pohyblivých spojů (detail na obr. 2). Pružinka je osazena pouze na třech spojích. Na čtvrtém u plynového pedálu zakreslena není. Na detailu je také zakreslena mezi závlačkou a pružinkou podložka.



Obr. 4

Když jsem kdysi doplnil spoje pružinkami, tak se vytratily pouze některé zvuky. Víme, že se plynová klapka za chodu chvěje. Přidal jsem na plynovou páčku karburátoru pružinu, která je na druhém konci zavěšena na podložce pod matkou vodního potrubí (viz obr. 4). Navíc jsem proti originalitě opatřil první páčku dvěma kloubovými spojkami. Jenže při určitých otáčkách část spojů páček pořád rezonovalo. Tedy, stále jsem si myslil, že zvuky pocházejí ze spojů páček. Jaké bylo mé překvapení, když jsem zjistil, že drnčí volnější dolní osička plynového pedálu. Když držíme nohu na pedálu plynu, tak síla působí přibližně v místě připojení páčky a uložení pedálu je v podstatě volné. Přišel jsem na to za jízdy. Na pedál jsem šlapal ze stran a také v jeho dolní části. Zvuky ustaly!

Ještě vysvětlení k obr. 4. Páčka s klouby je řešena netradičně, protože přepákování u zavěšení motoru je pro karburátor AMAL. Tak je možné bez dalších úprav vyměnit SOLEX za AMAL.

Častým nedostatkem bývá u otevřených „třicítek“ a „padesátek“ horní závěs dveří. Ozdobný šroub v místě, kde přechází jeho závit v čep, bývá čep opotřeбенý a dvířka za jízdy nepřijemně klepou.

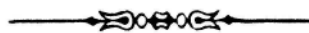
Výroba a chromování nového šroubu je náročná. Lze čep zkrátit o cca 3 mm a vyvrtat do něj slepý otvor o hloubce cca 10 mm pro závit M 5. Ze silonu vyrobíme podložku o síle, která se rovná délce uříznuté části čepu a přišroubujeme ji na čep. Průměr silonové podložky upravíme tak, aby šla do otvoru závěsu dveří dosti pevně a je po klepání. Jenom je nutné zdůraznit, že šroub silonové podložky musí být v čepu velmi utažen, aby se při otevírání dvířek nepovolil.

Když jsme u těch dvířek, tak často nedoléhají boční okénka k rámu okna. Přihýbání okének většinou nestačí a hrozí při tom i prasknutí plexi. Spolehlivou nápravou je sice náročná, ale fungující výroba úhelníků pro připevnění okének ke dveřím. Původně byly úhelníky vyrobeny z obyčejného železného L profilu. Pokud úhelník vyrobíme z nerezů o síle 1,5 mm, máme možnost úhel výrobku více sevřít pozvolna asi z poloviny jeho délky směrem ke klince dveří, celé okénko se podle upraveného úhelníku více přimkne k rámu předního okna.

Nepodceňujeme také upevnění svazků nebo jednotlivých kabelů, které za jízdy dokážou také nepříjemně ťukat. Velmi intenzivní zvuky vydávají uvolněná listová pera. I takové drobnosti, jakými jsou např. volný kryt a páčka vypínače motoru stěrače nebo stěrač nedoléhající dostatečně na sklo, vyluzují „úžasnou“ škálu zvuků.

Mohl bych pokračovat uvolněnou baterií, volnou volantovou trubkou při průchodu palubní deskou, volnými zámky dveří atd. Věřím, že se majitelé aerovek svěří našemu časopisu s svými zkušenostmi v této oblasti.

– JK –



Poznámka k labyrintům.

(článek v Aerovkáři č. 2/2021, str. 17 – 18).

Kroužkové labyrinty montoval p. Halounek. Přední a zadní labyrint byl osazen po jednom kroužku o síle 3,5 mm. V provozu motorů se ukázalo, že jeden kroužek je nedostatečně účinný – bylo slyšet „syčení“ z prostoru labyrintu a proto se začaly montovat dva kroužky slabší, které prostor lépe utěsnil.



Druhy ocelí a jejich značení.

Když jsme u příslušenství kliky, tak několik poznámek k materiálu šroubů klikového hřídele:

Materiál č. 15 230.9 (upravený) = CV X Poldi (podle p. Halounka – nechával vyrábět) podle výkresu 2518 Poldi = 13 240.

Materiál 13 240.7 ČSN 42 5515

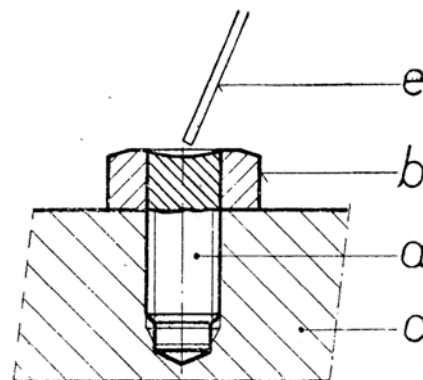
Materiál Poldi CNS = 16 440

Takže i materiál podléhal změnám; na výkresu L 172 šroub kliky hřídele (dat. 5.9.33) uváděn materiál NV 4 = 13 242. Samotná pouzdra labyrintů jsou z materiálu C 45 = W 6 H Poldi = 12 050.

Při demontáži svorníku z bloku motoru dojde někdy ke zlomení tohoto svorníku a je obtížné zbytek odstranit.

Jedna z možností: Svorník (a) v litinové části (c) se přivaří horní plochou k matce (b), jejíž dutina se celá vyplní svarovým kovem (e). Teplem se svorník roztáhne, pak při chladnutí smrští a uvolní, takže jej šroubovým klíčem snadno vyšroubujeme. Z vlastní zkušenosti doporučuji odvrtnat střed šroubu (např. vrtákem Ø 5 mm), aby se materiál svorníku mohl po ohřátí stahovat (v případě svorníku hlavy a bloku motoru).

Přikládám tabulku značení ocelí. Na většině výkresů AERO je uvedeno označení C, později nahrazeno označením St. Nepodařilo se mně zjistit, kdy došlo ke změně v označování.



Jak známo, má na vlastnosti oceli největší vliv uhlík, jak vysvitá z údajů tabulky:

Tabulka I.

Uhlíková ocel kovaná nebo válená — konstrukční ocel strojní.

Značka	Pevnost kg/mm ²	Mez pružnosti kg/mm ²	Tažnost % (l = 10 d)	Přibližný obsah C %
St 00	nejvýše 50	—	—	0,05 i více
St 34	34—42	19	25	0,12
St 37	37—45	—	20	0,1
St 38	38—45	—	20	0,1
St 42	42—50	23	20	0,25
St 50	50—60	27	18	0,35
St 60	60—70	30	14	0,45
St 70	70—85	35	10	0,6

Podle normy ČSN 1016-1941¹⁾ se označuje uhlíková ocel plávková zkratkou St²⁾ a za ní se připojí dvojcíslicí, udávající nejmenší pevnost v tahu v kg/mm². St 00³⁾ je ocel obchodní jakosti, jejíž pevnost v tahu není zaručena. Oceli St 00 a St 37 nemají zaručen stupeň čistoty.

Obyčejná ocel se dodává většinou jako Thomasova nebo Siemens-Martinoва. Oba tyto druhy oceli, vyrobené odlišnými způsoby mají stejné hodnoty mechanické (pevnost atd.), ale liší se svými vlastnostmi při zpracování a použití.

Ocel Thomasova se vyrábí z domácí suroviny bohaté fosforem v konvertoru rychlým, výkonným a levným výrobním postupem. Složení této oceli nelze tak přesně ovládati a obsah fosforu a dusíku v oceli bývá značný. Thomasova ocel je proto náchylná k stárnutí a nesnáší některé způsoby zpracování. Tyto potíže se jeví tím, že ocel přetvářena za »studená«, t. j. za nízké teploty, asi do 400° (ohýbáním, rovnáním, stříháním, tažením atd.), ztvrdne a zkřehne, takže se nárazem snadno zlomí a tepelným vlivem v sousedství svaru dostává trhlinky. Na mnohé výše namáhané strojní díly se tudíž nehodí. Další obtíž je, že i v mrazu zkřehne.

¹⁾ Uhlíková ocel válená a kovaná:

I. — Všeobecná část — ČSN/DIN 1600.

II. — Konstrukční ocel strojní — ČSN/DIN 1611.

III. — Ocel tvarová, tyčová a široká — ČSN/DIN 1612.

IV. — Ocel šroubová a nýťová — ČSN/DIN 1613.

Směrodatné je vždy poslední vydání norem s případnými úředními doplňky.

²⁾ Dříve se značilo zkratkou C, na př. C 37, C 38, C 50 atd.

³⁾ Dříve se značilo zkratkou Cc.

Ocel Siemens-Martinoва se vyrábí z části ze surového, z části ze starého železa a rud z peci Siemens-Martinské. Tento výrobní postup je dražší a méně výkonný, zato však lze složení oceli přesněji ovládati. Ocel SM je proto hodnotnější a dělají se z ní výše namáhané díly, na nichž mnoho záleží. Poněvadž je také vzácnější, je určena v první řadě na takové výrobky, kde by ocel Thomasova nevyhověla.

V posledních letech pracovaly hutě na zdokonalení oceli Thomasovy tak, aby se svými vlastnostmi přiblížila co nejvíce oceli SM. Byly při tom dosaženy pozoruhodné úspěchy jednak úpravou výrobního postupu, jednak přísadou hliníku a křemíku do oceli (Thomasova ocel zvláštní jakosti, na př. »Thosial«).

Tabulka II.

Příklad analys měkké oceli obchodní jakosti (v procentech).

Jakost oceli	C	Mn	P	S	Si	N
Thomasova	0,06	0,35	0,09	0,035	0,1	0,02
Martinoва	0,10	0,49	0,03	0,035	0,1	0,01

Dobrá svařitelnost vyžaduje co nejméně nečistot, hlavně S¹⁾ a P²⁾, N³⁾ a O³⁾. Oceli se zaručeným stupněm čistoty⁴⁾ jsou St 34, 42, 50, 60 a 70. I když u oceli je zaručen stupeň čistoty, neznamená to ještě zdaleka zaručenou svařitelnost (viz též str. 34).

Oceli St 00 (obchodní jakost) se užívá k podružným účelům, na př. na zámečnické práce, málo namáhané nádrže, zábradlí atd. Oceli St 37 (obyčejná ocel na konstrukce strojní a stavební — normální jakost) se užívá hlavně na součásti, jež zůstanou neobrobena, ale jejichž pevnost se zaručuje (na př. mosty, stavby). St 34 je měkká, houževnatá ocel na strojové části méně namáhané, šrouby a nýty. St 38 je na šrouby a nýty. St 42 má při poměrně větší pevnosti značnou houževnatost a proto je vhodná na součásti, vystavené nárazům nebo střídavému namáhání (ojnice, kliky). St 50 je na značněji namáhané části (zalomené a turbinové hřídele, pístnice), kde třeba jisté přirozené tvrdosti z důvodů opotřebení. St 60 je na namáhání ještě vyšší než St 50 a na velké plošné tlaky. St 70 je na veliké, ne však střídavé namáhání a má velkou přirozenou tvrdost.

Uhlíkových ocelí o vyšší pevnosti (St 50 až 70) se užívá rostoucí měrou i na svařované konstrukce pro úspory na celkové váze.

¹⁾ Působí lámavost oceli za červeného žáru, viz str. 91.

²⁾ Působí lámavost oceli za studena.

³⁾ Působí křehkost oceli a zvyšují náchylnost ke stárnutí.

⁴⁾ Obsah fosforu nejvýše 0,06%, obsah síry nejvýše 0,06%, dohromady (P + S) však nejvýše 0,1%. Úprava nyní platná však připouští někde větší obsah P a S. Podrobnosti jsou v příslušných ustanoveních.

Petr Klusák

Jak k nám přijel Rekord

— část čtvrtá a zatím poslední —

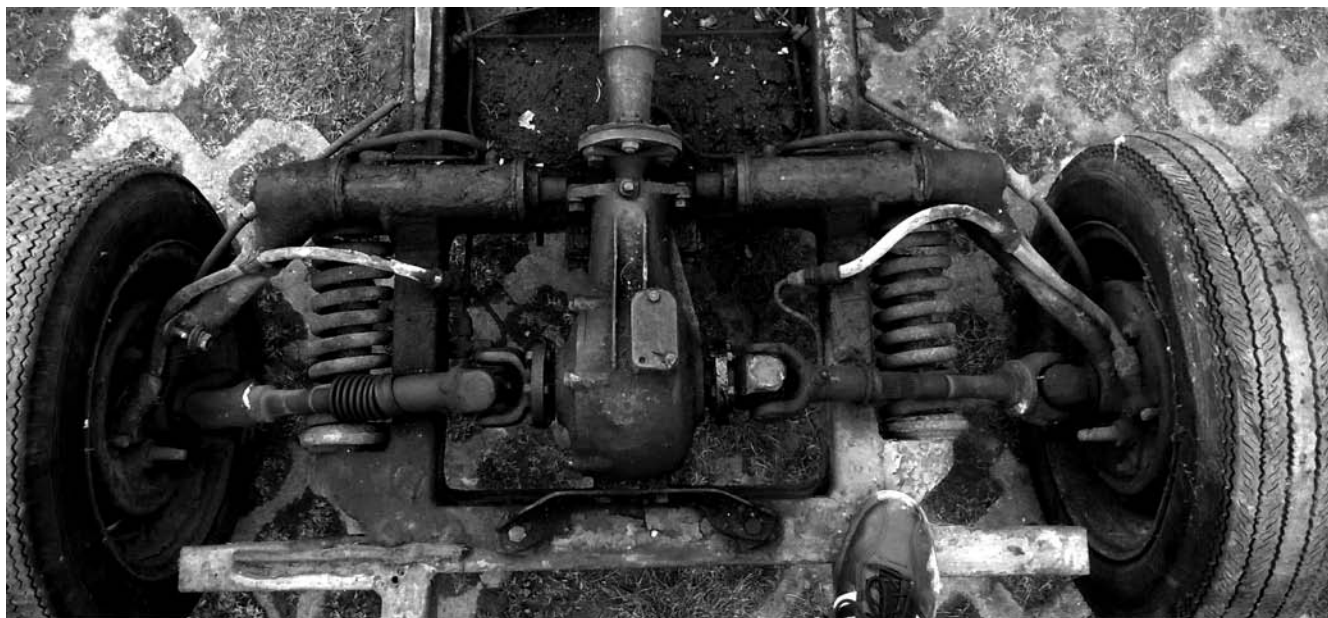
Při odstraňování vrstev barev a tmelů z karoserie jsme narazili na zaslepené otvory po původních ukazatelích směru, tzv. mávačkách (obr. 1). Otvory jsou hodně úzké, pouze 12 mm, a všechny mávačky, na které jsme v inzerci narazili, jsou o dost širší. Ale že se používaly i na aerovkách dokládá před časem uveřejněný inzerát Aero 30 limuzína (obr. 2), ale kupovat celou aerovku kvůli směrovkám nebudu. Tak kdyby se někomu ze čtenářů doma tyto směrovky bez užitku válely, dejte mi vědět ☺.



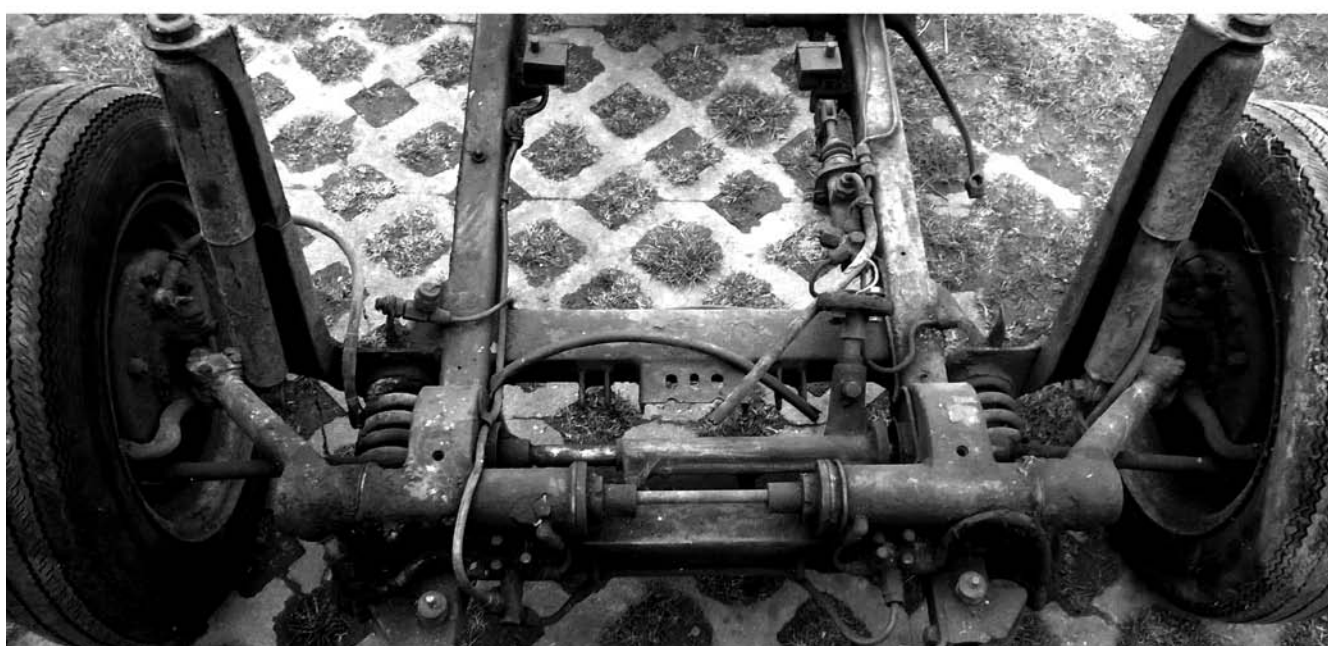
Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3



Obr. 4

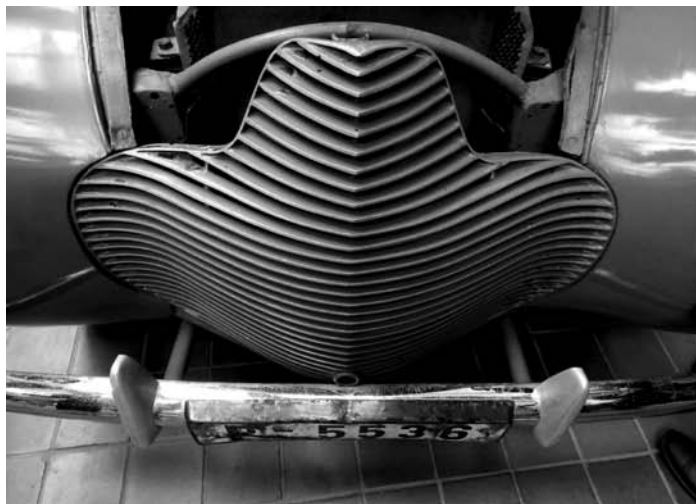
Dalším bonbónkem je řešení tlumičů pérování. Na obou nápravách je několik úchytů, které sloužily k montáži zřejmě nějakých původně pákových tlumičů, a ty byly během provozu nahrazovány tlumiči novějšími (obr. 3). Poslední provedení se dochovalo jen na nápravě přední (obr. 4), vzadu budeme laborovat s délkou až po sestavení celku, což je zatím v nedohlednu.

Dalším tématem k přemýšlení je provedení přední masky, zda nechat tu, která se dochovala z posledního provedení, nebo vyrobít původní. Ale co je původní? Maska z původních plechových profilů, které známe z propagačních fotek (obr. 5), nebo hliníkový odlitek na Rekordu z NTM (obr. 6) nebo maska našeho, připomínající vozy jiných značek poválečné produkce? (obr. 7).

Práce se zatím zastavily, i když jsem doufal, že díky houmofisu (jak se hezky česky říká) budu mít více času na garáž, nakonec i mně se covid nevyhnul a místo v garáži jsem trávil čas v posteli a následně dechovým cvičením. Až se situace zlepší a práce pokročí, slibuji, že podám hlášení.



Obr. 5



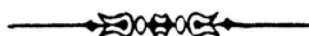
Obr. 6



Obr. 7

Jindra Šlesinger

– po dohodě s Jindrou Šlesingerem bude seriál pokračovat při další etapě renovace –



Z historie STK (Stanice technické kontroly)

10. pokračování.

Aero v STK ..., ale i jiná vozidla!

Brzdy

Jednou z nejdůležitějších součástí vozidel, a v současném provozu to platí dvojnásob, jsou brzdy.

Při technické prohlídce v STK se brzdy u automobilů kontrolují na dvou stáních. V kontrolní jámě („na kanále“) vizuálně a samozřejmě i fyzicky rukou kladívkem případně pákou, samozřejmě v rozumné míře. Při této činnosti se kontroluje, myslím u aerovek, stav lanovodů, tj. případné poškození a upevnění u klíčů brzd, vůle v uložení klíčů brzd a „mrtvý chod“. U kapalinových brzd se kontroluje stav brzdových trubek, jejich upevnění a těsnost brzdové soustavy. V neposlední řadě se kontroluje případný únik oleje k brzdovým čelistem.



Další součástí kontroly brzd je zkouška na válcové zkušební. U většiny motoristů je tento kontrolní úkon s velkým zájmem sledován a téměř vždy ukončen s dotazem „tak jak to brzdí?“. Tady musím z vlastní zkušenosti poznamenat bohužel smutnou realitu, že účinnost brzd, a to zejména souměrnost brzdění na jednotlivých nápravách, u většiny veteránů byla velmi špatná. Nejčastějšími závadami byly olej nebo vazelína v brzdových bubnech nebo velké vůle, případně špatně seřizené brzdové páky. Dovoluji si zde doporučit nechat si před sezonou v STK zkontrolovat na válcové zkušební brzdy.

Při kontrole na válcové zkušebně se měří účinnost brzd, síla na pedál brzdy pomocí pedometru, plynulost brzdění, souměrnost brzdění kol na téže nápravě, ovalita brzdových bubnů a účinnost parkovací brzdy. V případě jakékoliv závady nebo pochybnosti, se provádí grafický záznam, z něhož se odečítají potřebné hodnoty pro výpočet účinnosti, pasivní odpor, tj. síla na pedál než dojde k vlastnímu brzdění, ovalita a plynulost neboli odstupňovatelnost brzdění.

K jednotlivým pojmům:

Účinnost brzd neboli minimální brzdný účinek je vyjádřen zbrzděním Z (%), kterého vozidlo musí dosáhnout, aniž by byla překročena ovládací síla na pedál. Pro automobily s rychlostí do 100 km/h platí od roku 1953 Z 45% s přípustnou ovládací silou na pedál 685 N, nad 100 km/h je Z 59% a silou na pedál 590 N. Vzhledem k tomu, že se vozy Aero vyráběly do r. 1945, jsou tyto hodnoty orientační. Předpis platný v době výroby vozidel Aero uváděl pouze minimální střední zpomalení, ale přípustnou sílu na pedál nikoliv. Z praxe mohu potvrdit, jsou-li brzdy v pořádku, tak např. k zablokování kol na válcové zkušebně brzd stačí síla na pedál kolem 500 N.

Plynulost brzdění znamená, že ovládací síla na pedál je úměrná brzdné síle při brzdění, ale též při uvolnění brzdového pedálu – odbrzdění. Nesmí být skokové a samozřejmě nesmí stále přibrzďovat. Souměrnost brzdění znamená, že brzdné síly levého a pravého kola téže nápravy se mohou lišit maximálně o 30%, pro odbrzdění platí též 30%! Tento rozdíl nesmí být překročen v celém průběhu brzdění.



Zkouška předních brzd: nesouměrnost brzdění pouhých 7% při síle na brzdový pedál 230 N



Zkouška zadních brzd: nesouměrnost brzdění 8% při síle na brzdový pedál 215 N (před seřízením to bylo 22%!)

Ovalita brzdových bubnů se při kontrole projevuje kolísáním brzdné síly. Vyhodnocuje se zpravidla z grafického záznamu a její povolená hodnota je +/- 10% od střední hodnoty brzdných sil v průběhu brzdění na válcové zkušebně.

Účinnost parkovací brzdy je vlastně brzdná síla, která udrží vozidlo na svahu 18%. Počítá se z hodnot brzdných sil při zkoušce na válcové zkušebně. Ovládací síla by neměla překročit 390N.

Nejčastější závady na brzdách jsou nesouměrnost, ovalita brzdových bubnů, velký pasivní odpor způsobený např. přidřeným brzdovým klíčem.

Nesouměrnost brzdění bývá nejčastěji způsobena špatně seřízenými lanovody, různým úhlem nastavení brzdových klíčů, ale především únikem oleje nebo vazelíny do brzdových bubnů. Tady bych si dovil upozornit, že mastnotu z brzdového obložení prakticky nelze odstranit, neboť při „odmašťování“ obložení se očistí jenom slabá vrstva a při zahřátí brzd dojde ke vztlínání mastnoty na povrch a tím pádem k výraznému snížení brzdného účinku. Velmi dobře se tato „oprava“ obložení ukáže při zkoušce na válcové zkušebně brzd, kdy po sešlápnutí brzdového pedálu ukáže přístroj naprosto stejné brzdné síly na obou kolech, ale po pár vteřinách, kdy se brzdy začnou zahřívát, začne velmi rychle u „odmaštěných“ brzd klesat brzdná síla. Další, co způsobuje nesouměrné brzdění, je použití různého druhu brzdového obložení na kolech jedné nápravy. Z toho tedy celkem jasně vyplývá, že je nutné při opravě dodržovat pravidlo symetrického uspořádání. Stejně seřízení klíčů levého a pravého kola, stejný druh obložení nebo stejné náběžné a stejné úběžné brzdové čelisti. Nepíšu to jako poučování zkušených, ale jako praxí ověřenou skutečnost.

Ostatně, v Aerovkáři se již o brzdách napsalo dost, jen je dobré si některé informace občas oživit.

A ještě něco z historie:

Pro zajímavost zde uvádím předpis z roku 1935:

203/1935 Sb. z. a n.

Vládní nařízení

ze dne 19. října 1935,

kterým se provádí zákon ze dne 26. března 1935, č. 81 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly

§ 29

(1) Každé vozidlo musí mít buď dvě od sebe neodvislá brzdová zařízení, nebo jedno brzdové zařízení s dvojitým od sebe neodvisle ovládaným ústrojím, z nichž každé může působiti, i když druhé stane se vadným. Ve všech případech musí býti každé brzdové zařízení účinné a rychle působivé tak, aby ihned po jeho uvedení v činnost bylo s to vozidlo i s největším dovoleným

zatížením v jeho pohybu brzditi. Jedno z těchto brzdových zařízení musí působiti bezprostředně na kola vozidla nebo na součásti s koly pevně spojené.

(2) Automobily osobní o obsahu válců větším než 1 l a automobily nákladní o únosnosti od 1 t včetně musí mít alespoň jedno brzdové zařízení působící na obě přední a dvě zadní hnací kola téže nápravy.

(3) S výjimkou jízdních kol s pomocným motorem a motorových kol bez přívěsného vozíku musí býti jedno brzdové zařízení, působící bezprostředně na kola nebo na součástky s koly pevně spojené, tak uzpůsobeno, aby je bylo možno v poloze úplného zabrzdění samočinně zajistiti. Toto brzdové zařízení musí býti takové, aby udrželo vozidlo i na jízdní dráze o stoupání 25 %.

A ještě novelu z roku 1939:

243/1939 Sb.
Vládní nařízení
ze dne 27. září 1939

o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích (řád o připuštění k silniční dopravě - ř.p.s.d.)

Vláda Protektorátu Čechy a Morava nařizuje podle čl. II ústavního zákona zmocňovacího ze dne 15. prosince 1938, č. 330 Sb. z. a n.:

§ 41 Brzdy

(1) Každé motorové vozidlo musí mít buď dvě od sebe neodvislá brzdová zařízení, nebo jedno brzdové zařízení s dvojím od sebe neodvisle ovládaným ústrojím, z nichž každé může působiti, i když druhé se stane vadným. Od sebe neodvislé ovládací ústrojí musí působiti odděleným převodovým zařízením na různé brzdové plochy, které však mohou býti ve společném brzdovém bubnu nebo na něm. Mohou-li býti brzděna více než dva kola, smí se použití společných brzdových ploch a (zcela nebo částečně) společných převodových ústrojí; tato musí však býti tak přizpůsobena, aby při lomu jedné části byla ještě brzděna nejméně dvě kola, která nejsou na téže straně vozidla. Všechny brzdové plochy musí působiti na části s koly pevně spojené, jež nelze vypojit. Část brzdících ploch musí působiti bezprostředně na kola nebo na součásti, které jsou s koly spojeny, nikoliv však prostřednictvím řetězů nebo hnacího ústrojí. Brzdy musí se dáti snadno seříditi nebo musí mít samočinné ústrojí k jejich seřízení.

(2) U motorových vozidel, s výjimkou motorových kol, musí se jednou brzdou (brzdou užívanou v provozu) dosíci nejméně těchto středních zpomalení:

- 1,5 m/sek², jestliže největší rychlost nepřestupuje 20 km za hodinu,
- 2,5 m/sek², jestliže největší rychlost nepřestupuje 100 km za hodinu,
- 3,5 m/sek², jestliže největší rychlost je větší 100 km za hodinu.

(3) U motorových vozidel, s výjimkou motorových kol, musí ústrojí k ovládní druhé brzdy býti takové, a by je bylo lze zajistiti. Tato aretační brzda musí působiti mechanicky a musí zameziti sjetí vozidla nazpět bez použití brzdícího účinku motoru na nejvyšším stoupání, které může vozidlo vyjet. Touto brzdou musí se dosíci nejméně těchto zpomalení:

- 1 m/sek², jestliže největší rychlost nepřestupuje 20 km za hodinu,
- 1,5 m/sek², jestliže největší rychlost je větší než 20 km za hodinu.

Pavel Ferro



Soudobá inzerce



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

Prodám: na Aero 30 kola převodů pro synchron – nová,
nejetá. Dále soupravu planetových kol, satelitů
a kamen. kloubů, renovace obroušením + nové
klouby. Mobil: 733 130 457

Prodám: levně časopisy Aerovkář. Ročníky 1966 – 1968
jednotlivá čísla a celé ročníky 1976 – 1979
a 1986 – 1990.
Ing. Jaroslav Drnec mobil: 724 115 073
email: JaroslavDrnec@seznam.cz

Prodám: na A 30, 50 vodní pumpu po repasi, vše nové.
Mobil: 733 130 457

* * *

Renovace a opravy:

Přebroušení vačky zapalování Scintilla na orig.
přípravku Aero Service. Opravy el. přístrojů
dle požadavku.
Mobil: 733 130 457

* * *

Svařování litiny, nástrojových ocelí, hliníku,
nerezí, oprava zubů navařením (zaručená tvr-
dost, min. deformace).
Mobil: 733 130 457

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





Ve dvou živlech

jsme doma: k získání vlády nad vzduchem konáme již po léta svoji práci jako továrna na letadla; a k ovládnutí země, silnice, přispěli jsme v míře nemalé svým třisedadlovým roadsterem AERO; nebylo dříve skoro každému dopřáno uháněti tempem 75 ba i 95 km, než jsme postavili svůj krásný, výkonný a v provozu tak levný vůz za cenu tak nízkou; a již můžeme svoji novou, sníženou cenou

Kč 17.900.—

zaznamenati další pokrok v dobývání silnice, neboť náš vůz lze získati ještě snadněji a pohodlněji! Byli jsme průkopníky v snížení cen automobilu u nás a býti průkopníky každého zlepšení, každého pokroku jest i nadále naší nejlepší snahou. Smíme Vám posloužiti svým prospektem?



TOVÁRNA LETADEL,
PRAHA-VYSOČANY.

PRODEJNA V PRAZE II., NA POŘÍČÍ 28. TELEFON 278-50, 361-40

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 LXI., číslo 3, r.v. 2021.

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

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

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