



2009

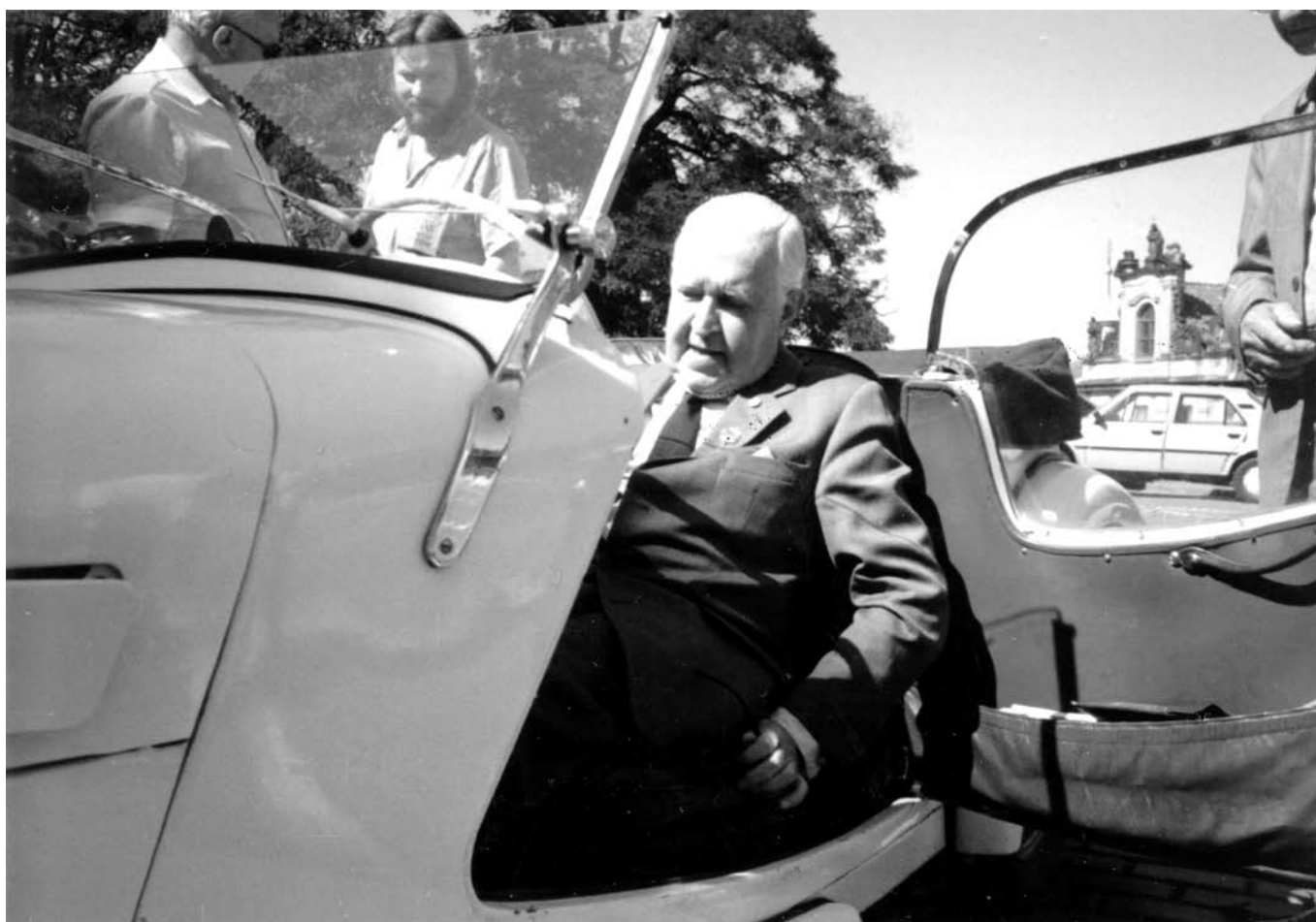
# Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

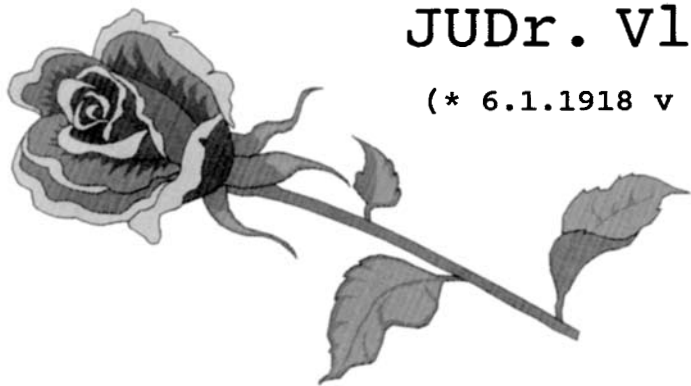
Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5



č. 3

# JUDr. Vladimír M. Kabeš

(\* 6.1.1918 v Praze, + 12.4.2009 v U.S.A)



Jako mladík prošel na zkušenou různými provozy v letecké a automobilové továrně Aero svého otce, kde pak působil jako prokurista, za okupace a krátce po ní potom jako ředitel automobilky. Získal zde bohaté zkušenosti v otázkách lidských vztahů, sociálních a odborových. Po studiích na Karlově univerzitě, přerušovaných 2. světovou válkou, promoval jako JUDr. v listopadu 1945. Pracovní poměr ve firmě ukončil pod tlakem politických poměrů v továrně i mimo ni výpovědí z 25. února 1946, krátce poté, co ze stejných důvodů odešel z továrny jeho otec. Poté působil jako tiskový referent parlamentního klubu Čs. strany národně socialistické. V květnu 1947 se stal zástupcem americké letecké společnosti Lockheed pro Československo s úkolem zprostředkovat prodej dopravních letadel Constellation. Jednání po únoru 1948 ztroskotala a v červenci 1948 Československo ilegálně pěšmo opustil. Po dvou letech přesídlil v listopadu 1950 z americké okupační zóny v Německu, kam jej následovala jeho manželka se dvěma dcerami, do USA. Zde se rozhodoval mezi studiem a nabídkou k účasti na dovozu evropských sportovních automobilů. To se mu podle vlastních slov zdálo tehdy být bezvýhlednou utopií. Zvolil tedy studium. Zpočátku byl zaměstnán jako právní konzultant v evropské problematice u washingtonské firmy Hudson Creyke & Lipscomb a vystudoval americké právo (Master of Comparative Law,

Washington University, 1957). Současně pracoval jako koordinátor společného projektu středo- a východoevropského práva v Library of Congress, jehož výsledkem bylo dvousvazkové dílo "Government, Law and Courts in the Soviet Union and Eastern Europe" (1959), a je spoluautorem knihy "Blueprint of Deception" (1957). Spolupráce v tomto oboru s nově vytvořenou International Commission of Jurists jej vedla k účasti na jejím prvním kongresu v Aténách (1955) a ke jmenování zástupcem komise u OSN v New Yorku. V roce 1959 přesídlil do Ženevy jako Senior Legal Officer této komise, jejímž výkonným sekretářem se stal v roce 1964. V letech 1963-1964 působil jako ústavně-právní poradce ministerského předsedy C. Adouly v tehdejší Léopoldville (dnes Kinshasa) v Kongu. V roce 1966 byl zvolen na tříleté období předsedou

evropské části světového sdružení nevládních organizací. Postupná politizace lidských práv vedla v roce 1969 k jeho rozchodu s komisí a po dvouleté činnosti jako ředitel u firmy Commerce Clearing House (právnícké publikace) v Curychu nastoupil v Ženevě do funkce generálního sekretáře zastřešující organizace Alliance Internationale de Tourisme (1972-1983). Po návratu do USA působil jako mezinárodní konzultant v oboru obchodních a kulturních styků. Plynně hovořil anglicky, francouzsky a německy, pasivně ovládal ruštinu, španělštinu, italštinu. Jeho písemné i mluvené projevy v češtině byly svou kultivovaností příkladně krásným jazykem I. republiky nejen v duchu Vančurové a Čapkové, ale i mistrů hovorové mluvy V+W. Po listopadu 1989 se stal poradcem prezidenta Václava Havla, byl členem výboru Rady vzájemnosti Čechů a Slováků a společnosti American Friends of the Czech Republic ve Washingtonu. Stal se nositelem medaile Přemysla Pittra (1996), čs. státní medaile "Za zásluhy" I. stupně (1999), pamětní medaile TGM (2000) a řady mezinárodních vyznamenání za podporu turismu a lidských práv. Pěstoval a podporoval kulturní a obchodní styky mezi USA a Českou republikou a při svých pravidelných návštěvách v ČR se nezapomínal setkávat s bývalými zaměstnanci továrny Aero a současnými majiteli vozů této značky i členy Svazu závodníků-veteránů.

Připravil Karel Jičínský

## Vážení aerovkáři,

zprávu o smrti pana doktora Kabeše jsem se dozvěděl přesně den po předání minulého čísla Aerovkáře do tisku a nebylo již možné vás o této smutné události informovat.

Je to již 21 let, kdy jsem se s panem doktorem setkal poprvé. Do té doby jsem pana doktora neznal ani z fotografií, a jelikož se v klubu o něm často hovořilo, vytvořil jsem si tehdy představu vysokého rázného a snad i přísného muže.

Tehdy, na jaře roku 1988, jsem dokončil renovaci třicítky limuziny a v zápětí přišla zpráva, že pan doktor navštíví v létě Prahu. Karel Jičínský mi dal přímo příkazem, že musím pana doktora Prahou provézt. To jsem samozřejmě nemohl odmítnout a s určitými obavami jsem očekával den setkání. Ty obavy byly hned dvě. Jednak jsem trnul, aby aerovka vydržela vyhlídkovou jízdu a druhou věcí byl určitý ostych ze setkání s tak významným člověkem.



Bylo 28. června 1988, krásný prosluněný den. Přijel jsem s naleštěnou aerovkou na místo setkání a tam na mne čekal menší usměvavý pán (tehdy bylo panu doktorovi již 70 let), pozdravili jsme se, pan doktor si prohlédl aerovku, uznale zhodnotil její stav a vyjeli jsme na okružní jízdu. Po několika větách ze mne ten nepříjemný ostych spadl. Pan doktor byl velice distingovaný a první, co mě zaujalo, byla jeho čeština. Po čtyřiceti letech, která strávil v zahraničí, nebylo ani náznaku cizího

přízvuku a navíc nepoužíval cizí slova ani tam, kde se běžně používají. Výlet Prahou se zdařil a na příjemné večerní posezení v

klubovně Svazu závodníků - veteránů (ze kterého jsem našel v Aerovkáři fotografii) mám krásnou vzpomínku. Setkání s panem doktorem bylo velmi příjemným zážitkem.

Dovolte mi ještě jednu vzpomínku s tím, jak je svět malý.

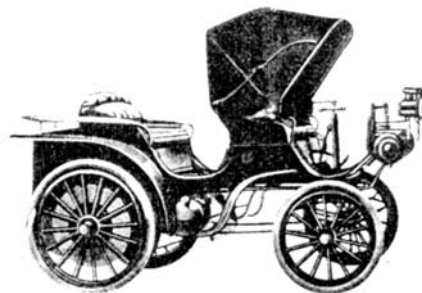
Tehdy jsem již měl na starosti našeho zpravodaje - Aerovkáře, a když jsem si do něj připravoval materiály, ukázal jsem fotografie své matce. Aniž bych jí předem řekl, kdo je ten pán na fotce, pravila, že je jí povědomý. Po prozrazení jeho jména se rozpovídala, kde se s ním jednou v životě setkala.

Matka pracovala v polovině 30. let v administrativě u známého pražského lékárníka Schnöblinka v Praze na Malém náměstí (tehdy jí bylo kolem dvaceti let). Lékárníková rodina pořádala jakési rodinné oslavy (snad kolem roku 1936), na které bylo pozváno mnoho přátel a významných hostů. Mezi nimi i rodina Kabešova. Aby zvládli tolik hostů, vybral pan lékárník mezi svými zaměstnanci několik děvčat pro zabezpečení obsluhy - dnes bychom řekli hostesky - a mezi nimi byla i má matka. Oslava se konala snad v Jevanech?, v Mnichovicích? a tam si všimla příjemného chlapce, asi sedmnáctiletého - mladého pana Kabeše.

Bohužel jsem tehdy její vyprávění jen vyslechl, a podrobnosti, kdy a kde přesně se toto setkání odehrálo, jsem zapomněl. Zeptat se na ně již nemohu. Nechápu však, jak mohla pana doktora poznat po více než padesáti letech.

Věnujme panu doktorovi Kabešovi společně tichou vzpomínku.

Za redakci Aerovkáře Josef Kňourek



### Co v knize o aerovkách není, či jen stručně

Asi týden před redakční uzávěrkou (alespoň pro mne) jsem dohledával na internetu ještě nějaké prameny k životopisu JUDr. V.M. Kabeše a narazil jsem na webové stránky spolku leteckých modelářů SAM122 (The Society of Antique Modelers). Zkusil jsem zkontaktovat jednoho ze zakladatelů pana Pipku a ten mě odkázal na nejstaršího člena klubu - dnes 89letého pana Miloslava Šotta, od mládí aktivního leteckého modeláře a za války i zaměstnance firmy Aero. Domluvili jsme si na včerejší den moji návštěvu u něj, abych se něco dozvěděl. Než dneska odevzdám své penzum do Aerovkáře č. 3/2009 Pepovi Kňourkovi, tak musím mít příspěvek hotový. Uvidíte, že se ke vzpomínce na "našeho pana doktora" hodí.

Váš archivář KJ

### Ze vzpomínek leteckého modeláře a aerováka pana Miloslava Šotta

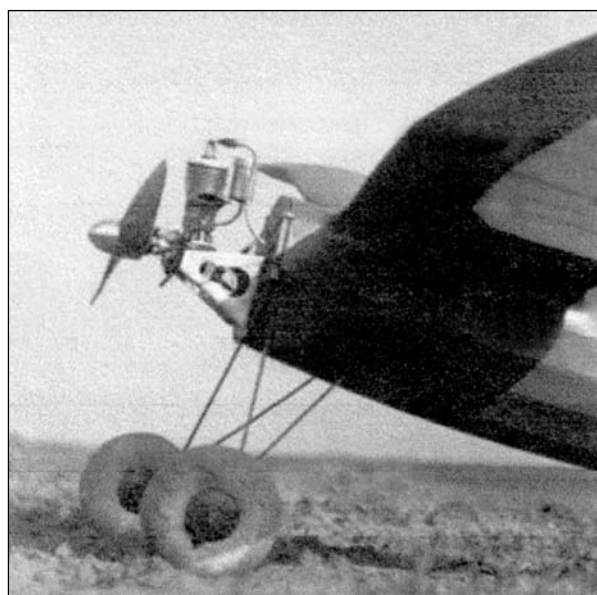
"Narodil jsem se v září roku 1920. Od útlého dětství mě přitahovaly "mašinky" (otec byl železničář), lodě a letadla. Když jsem později uviděl modely skutečně létající, propadl jsem úplně modelům letadel. V primě reálky v roce 1931 se mi dostal do ruky časopis "MLADÝ LETEC", což byl sešitek formátu A/5, který stál tehdy 50 haléřů, předplatné na školní rok pak 5,- korun. Časopis se mi velmi líbil, chtěl jsem tehdy

na mamince, aby mi dala peníze na předplatné. Byli jsme ale chudí a na maminku to bylo moc, a tak mi pak dávala na jednotlivá čísla. Mimo školu a Sokola se mi modelařina a letectví stalo vším. Stal jsem se členem "Masarykovy letecké ligy" (MLL), kde byl příspěvek pro mládež asi 2 koruny na rok a protože ústředí MLL bylo tehdy v paláci Bajkal na Vítězném náměstí v Dejvicích a já bydlel na Letné, chodil jsem platit příspěvky osobně. Tajemník MLL, pan Synecký, když viděl dychtivého kluka, tak mi několikrát věnoval starší časopisy LETECTVÍ a LETEC. Ty jsem pak hltal a tím byla moje životní dráha určena. Začal jsem chodit téměř denně na Letenskou pláň zkoušet svoje výtvořky a - když jsem dostal nějaký haléř - chodil jsem nakupovat materiál k panu Vyskočilovi. To byl známý průkopník modelářství a bezmotorového létání a obchodník s modelářskými potřebami. A byl to právě on, kdo za mne zaplatil vyhlídkový let nad Prahou v letadle AERO A-35 pořádaný MLL a řízený pilotem Altmanem. Byl to můj první a nezapomenutelný let v životě!

Můj první model byl trupový kluzák postavený podle plánu Jaroslava Vyskočila z "Mladého letce". Dopadlo to ale špatně, model nelétal. To mě ale neodradilo. Pomohli mi starší a zkušenější, vysvětlili mi, jak se to staví a jak zalétává. Další modely již trochu létaly. Nejvíce zkušeností a vědomostí jsem získal právě od pana Vyskočila. Jeho obchůdek byl nejen prodejnou, ale i poradnou, "informačním střediskem" a dílnou, a tak tam rádi chodili jak mladí, tak i dospělí a vždy byli seriózně a ochotně obslouženi.

Modelařina byla tehdy poměrně nový, zajímavý a atraktivní sport a zábava pro mládež i dospělé. Při našem létání nebyla nikdy nouze o velké množství diváků. Letenská pláň byla ve třicátých letech obklopena ze všech stran sportovními stadiony (Sparta, Slávie, DFC, Vysokoškolský sport, Union 7) a tenisovými kurty. Když bylo nějaké významné či mezinárodní utkání, tak návštěvnost byla až 30 tisíc diváků; protože se tenkrát chodilo hlavně pěšky, tak se po zápase většina diváků vracela do centra Prahy přes Letenskou pláň, a tak jsme často měli při předvádění modelů i několik tisíc diváků! Nás modelářů bylo na pláni vždy kolem deseti i více a kolem každého z nás vytvořili diváci uzavřený kruh v několika řadách.

V 15 letech jsem se dostal do učení do ČKD jako strojní zámečnick. Ve druhém roce jsem byl přidělen do automobilky PRAGA, do karosárny. Pracoval jsem na celé řadě tehdy vyráběných automobilů, např.



KADET P-912

1938 vyučil. Samozřejmě jsem stále pilně modelářil, obzvláště když



*RATA P-913 na soutěži (1942)*

hřišti Sparty nebo Slávie, občas i při zápase. Byly i případy, že model zalétl do Dejvic, nebo přes Letenské sady a Vltavu do centra Prahy. Protože se to nejčastěji stávalo Gustovi Buškovi, tak byl známý tým, že modely hledal po půdách a střeších domů v okolí. Začali jsme mu proto říkat "půdař". Způsob létání a výkony motorových modelů však vyžadovaly daleko větší letové plochy. Letenská pláň nestačila a tak se začalo chodit a jezdit na letiště do Ruzyně, později do Kyjí u Prahy.

V roce 1939 jsem pracoval jako zámečnický v leteckém oddělení ČKD v Karlíně a 15. března jsme všichni vyšli do ulic, abychom viděli na vlastní oči, jak do Prahy vtrhla německá vojska. Bylo jich mnoho, na transportérech, autech a motocyklech, se zbraněmi připravenými strílet při sebemenší známce odporu. Byli jsme bezmocní a každý se v duchu ptal, co s námi bude dál. Dosavadní letecká výroba pro naši armádu byla okamžitě zastavena a bylo málo práce. Dvakrát jsem byl z práce vysazen vždy na několik týdnů. Protože Němci přebírali vedení všech důležitých továren, začali brzo využívat jejich kapacit pro svoji zbrojní výrobu. V Karlíně se rychle rozjížděly nejdříve opravy a generálky školních letadel FOCKE WULF FW-44 "STIEGLITZ" a později se rozjela i jejich výroba. V červenci 1939 jsem byl přeložen na letiště Letňany, kde měla Pragovka svůj hangár, tam jsem byl pár týdnů jako mechanik na startu. FW-44 se zde montovaly a zalétávaly. Zalétávacím pilotem zde byl známý letec a závodník Jan Anderle a měl jsem to štěstí, že mě také ve Stieglitzu svezl. I přes těžké poměry, které nastaly, jsme dále modelovali. Létali jsme s modely na Letenské pláni a několik modelářů jezdilo létat se svými motorovými modely do Kyjí "Na Čihadla". Tento terén sloužil již před válkou jako vojenské cvičiště, byl také užíván k zajíždění tanků z ČKD a plachtaři z MLL Praha jej používali k základnímu výcviku. Z Letné jsme jeli tramvají na konečnou a pak pěšky kolem "Černého mostu" na cvičiště. Šlo to pouze v neděli, protože to bylo daleko, ale byly to pěkné výlety.

Musím se vrátit do roku 1939, kdy jsem s určitými problémy ukončil zaměstnání zámečnicka v leteckém oddělení PRAGA v Karlíně. Chtěl jsem totiž na průmyslovku, ale dělnické profese byly pro Němce víc žádoucí, obzvláště v leteckém průmyslu. Přesto se mi to ale povedlo a tak jsem začal studovat na denní 2-leté strojní průmyslovce v Betlémské ulici v Praze. Naši mě živili i přesto, že jsem byl již dospělý. Po skončení mistráku jsem požádal o přijetí k dalšímu studiu na dvouletou nástavbu, ukončenou maturitou. Bohužel jsem byl přijat na Kladno, kde byla otevřena nástavba také. Tak jsme se spolužákem Láďou Kulíkem denně jezdili na Kladno. Bylo to tvrdé. Po šesti týdnech však přišla pohroma. Kladenská škola neměla dobrou pověst u Gestapa, protože tam studoval Smudek, který utekl za hranice a údajně při útěku zabil

jsem jako učeň třetím rokem bral 3 koruny na hodinu.

Přestože byla tehdy Letenská pláň větší než dnes, mnohdy našim modelům nestačila a tak se často stalo, že model ulétl. V lepším případě přistál na střeše některého domu na Letné, na

německého vojáka. Jednoho dne byla škola obklíčena oddíly SS. Každý student i profesori byli vyslýcháni Gestapem. Na Gestapo měl dojít hanlivý dopis podepsaný "průmyslovák". Zřejmě se jednalo o výmysl, aby škola byla zavřena. Kdo měl otce dělníka, měl naději, kdo úředníka, šel stranou. Měl jsem štěstí, Láďa smůlu. Dva autobusy studentů a několik profesorů bylo odvezeno bez vyšetřování do "Malé pevnosti" v Terezíně. Měl jsem smutnou povinnost oznámit rodičům spolužáka jeho uvěznění. Po čtyřech měsících byli všichni propuštěni domů, ale vzalo je to pořádně, jak fyzicky, tak i psychicky.

A co teď? Moje sestra pracovala jako úřednice v letecké továrně AERO Vysočany. Vyráběly se tam dvoumotorové letouny FOCKE WULF FW-189. Sestra měla dobré místo sekretářky a tak díky protekci jsem nastoupil jako technický úředník. Jinak mi hrozilo nasazení do říše. Od 10. listopadu roku 1941 jsem tedy začal pracovat v přípravné kanceláři s platem 1.100 Kč měsíčně. Brzy jsem zjistil, že ve vedlejší konstrukci pracuje známý modelář, plachtař a pilot Antonín Zrna. Jeho jméno a modely jsem znal již jako kluk z časopisu "LE-TEC". Byl i konstruktérem větroně "Chichich" a před okupací sloužil jako výkonný pilot-technik v naší armádě. Byl asi o pět let starší

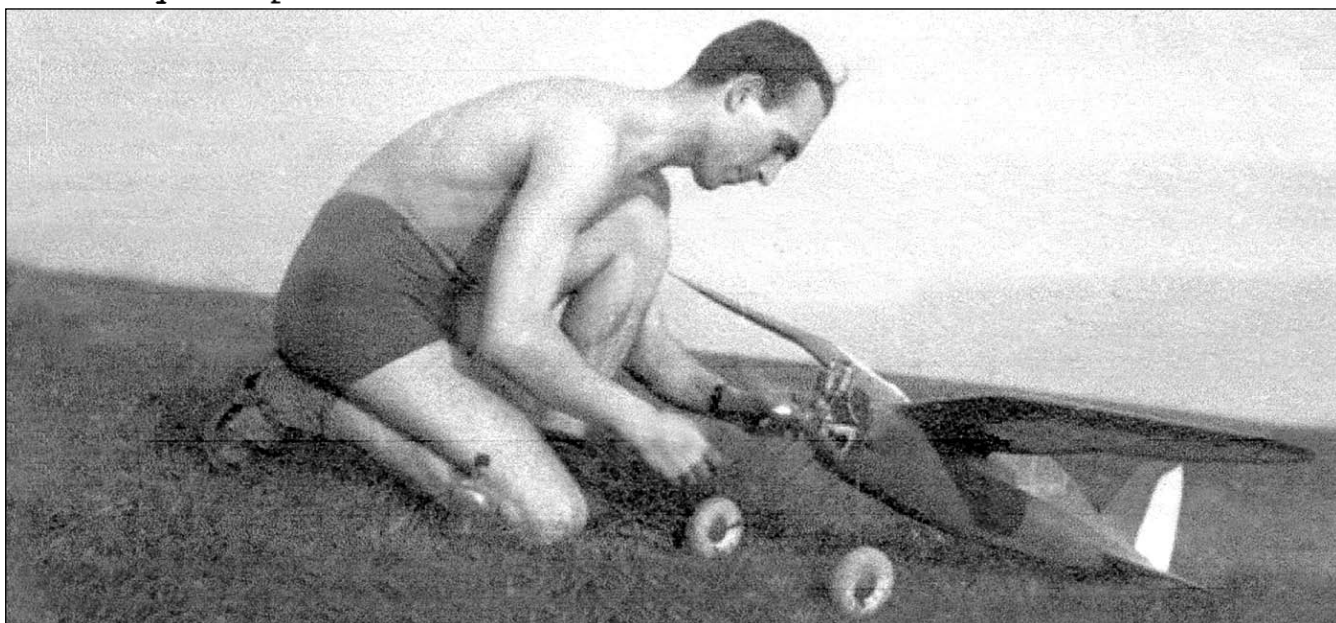


*Stojící muž je pan Antonín Zrna*

nežli já, ale brzy jsme si porozuměli a skamarádili se. Já samozřejmě dál pilně modelařil. S panem Zrnou jsme často hovořili o modelařině, jak dál a co by se dalo podniknout. V "Aerovce" byla velká učňovská škola a její pracovníci i vedení továrny "AERO", v čele s prokuristou Vladimírem Kabešem, měli velké pochopení pro výchovu učňů formou modelařiny. Tak se zákonitě stalo, že mezi učni, ale i mezi zaměstnanci, byla celá řada dobrých modelářů. Pořádaly se kurzy a létalo se s modely v Kyjích. S panem Zrnou jsme přišli na myšlenku uspořádat velké modelářské závody a to nejen pro učně a zaměstnance "Aerovky", ale i pro další české modeláře, pod záštitou "Sportovního klubu AERO" a prokuristy pana V. Kabeše. Byla to odvážná myšlenka, protože v "Aerovce" samozřejmě byly německé dozorcí orgány. Byli to většinou sudetští Němci (např. Dworzak a jiní...), kteří měli neomezenou moc a mohli rozhodovat nejen o dění v továrně, ale i o osudu zaměstnanců. Díky taktickému jednání pana Kabeše, který osobně ručil, že tato akce nebude zneužita proti "Říši", se vše podařilo uskutečnit! Povolení přišlo od nadřazených německých orgánů asi také díky tomu, že "Aerovka" vyráběla letadla pro Wehrmacht. Je samozřejmé, že sami se Zrnou bychom nebyli schopni uskutečnit tak velký podnik. K naší velké radosti se však přihlásilo na pomoc mnoho lidí, kteří mnohdy ani nebyli modeláři. Zejména vedoucí učňovské školy pan Knitl a jeho spolupracovníci se vším pomohli bez ohledu na svůj volný čas. Materiálově a finančně zajistili závody SK AERO a školní oddělení s podporou vedení továrny. Ta také zajistila ceny pro vítěze jednotlivých kategorií a přispěly i tehdejší modelářské firmy, např. Jaroslav Vyskočil, Antonín Podlešák, IPRO Praha - Brno, M.K. Moučka a ing. Pahr.

Vlastní závody byly organizovány v Kyjích, na dosud nejvyšší úrovni, ve čtyřech letových dnech a to 25. října a 7., 14. a 21. listopadu 1942. Závodilo se v kategorii větroňů a motorových modelů a

zvláště učňů a mladých zaměstnanců "AERO". Větroně závodily na čas se startem na 50 metrů šňůry, pro motorové modely byla speciální pravidla a sice: každý závodník obdržel odměrku s palivem, přesně odměřeným podle daného obsahu motoru, měřil a bodoval se čas od převzetí odměrky včetně nahození motoru, až do startu z ruky. Dále se bodoval celkový čas letu. Propozice závodů a pozvánky byly včas rozeslány modelářským firmám a osobnostem do celého "Protektorátu", i do časopisu "MLADÝ KONSTRUKTÉR". Účast modelářů z Čech i Moravy byla překvapivě veliká, nejvíce modelářů bylo ovšem z Prahy. Celkově se zúčastnilo kolem 100 závodníků s vysokou úrovní modelů. Mimo závodníků se zúčastnili ještě desítky zaměstnanců továrny "AERO", kteří dělali časoměřiče, pořadatele a organizátory. Duší celé akce byl Antonín Zrna. Překvapením byla účast tisíců diváků, mezi nimiž byli zaměstnanci leteckých továren, předváleční letci, plachtaři a konstruktéři. Byli pozváni i filmaři "Kinožurnálu". Kolem také bylo mnoho fotografů-amatérů. Nejlepším z nich byl pan Voříšek, konstruktér továrny "AERO". Ten sice již dávno zemřel, ale jeho série krásných záběrů z těchto závodů dodnes existuje a některé z nich jsou použity i pro dokreslení těchto mých vzpomínek.



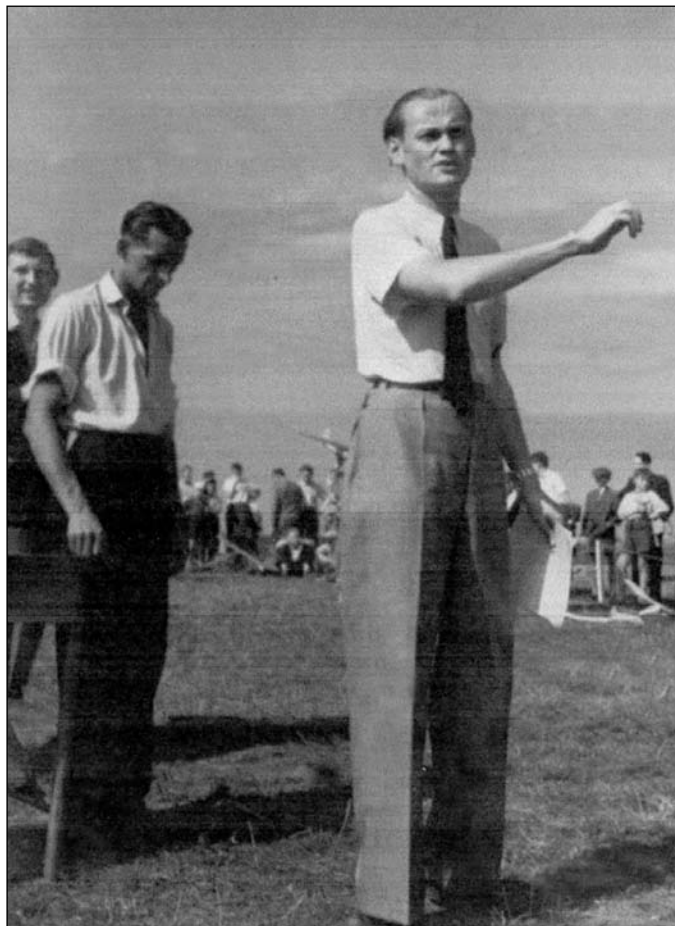
*Míla Šott s modelem KADET P-912 (1942)*

Závody se staly "tichou manifestací" a pan Vladimír Kabeš (syn majitele továrny "AERO" JUDr. Kabeše), který měl nad celými závody patronát, měl pak dost práce, aby německým orgánům vysvětlil, že šlo o podporu a propagaci leteckého průmyslu pracujícího "pro blaho říše". Oficiální vyhlášení výsledků a předání cen bylo provedeno na slavnostním večeru v závodní jídelně továrny "AERO". Ceny předával patron celé soutěže prokurista Vladimír Kabeš, kterému se podařilo i to, že se závody MO (modelářského odboru) SK AERO mohly konat i v dalších letech války. Splnily svůj úkol a byly vždy manifestací modelářů a leteckých pracovníků za naše osvobození.

Celá tato náročná akce pomohla v tak těžké válečné době podpořit, udržet a nadále rozvíjet modelářskou činnost v "Protektorátě". Vychovávala a sdružovala mladé lidi k zaujetí pro modelářinu, vedla je k zanícenosti pro letectví a lásce k vlasti. Z mnoha učňů a mladých modelářů pak vyrostli naši pozdější přední letečtí konstruktéři, plachtaři a piloti, kteří tvořili náš nový letecký vývoj a průmysl.

Nyní se opět vrátím k mému zaměstnání a studiu. 7. září roku 1943 jsem opustil továrnu AERO, protože Němci kupodivu opět otevřeli kladenskou průmyslovku. Vyměnili ředitele a celý profesorský sbor.





*Vedoucí závodů A. Zrna, za ním  
stojí Mirek Smola úředník továrny  
AERO*

domů, ulic a komunikací. Trvalo to a doprava začala znovu fungovat.

V továrně "AERO" se muselo pracovat naplno, vyráběly se velké série dvoumotorových letounů SIEBEL Si-204, i přesto, že velká montážní hala byla totálně zničena při náletu. Také naše konstrukce, kde jsem pracoval, dostala plný zásah a tak jsme byli přestěhováni do nové školy ve Vysočanech. To již byl začátek roku 1945 a všichni jsme věřili v brzký konec války. Běžné byly denní nálety a při poplachu se běhalo do krytů, nebo do polí až za Hloubětín. V této škole jsme při malém poplachu vyběhli, ne do sklepa, ale na plochou střechu, odkud byl výborný rozhled. Jednou jsme viděli, jak ze kbelského letiště startovalo 12 stíhaček MESSERSCHMITT Bf-109 ve 4 rojích a stoupaly v kruzích do akce. Když byly asi 1.000 metrů vysoko, někdo z nás vykřikl: "Támhle jsou!" a ukázal vysoko nad "stodevítky". Z velké výšky střemhlav útočilo 12 amerických "Mustangů". Nad Vysočany nastal letecký souboj, jaký jsme viděli poprvé. Bylo to něco úžasného a výsledek vyzněl jednoznačně pro "Mustangy". Pár dní nato jsme viděli, že Němci stáhli z východní fronty na 200 bojových letadel. Hned druhý den jsme za malého poplachu a krásného počasí opět sledovali na střeše, co se bude dít. Opět se ozval výkřik: "Támhle jsou!", ale dotyčný ukazoval rovně! Od západu se řítilo opět 12 "Mustangů" těsně nad domy. V několika okamžicích byly na úrovni kbelského letiště, zatačkou vlevo se seřadily za sebe, vystoupaly do výšky asi 100 metrů a nad letištěm takovým kolotočem v nízkém letu likvidovali na zemi stojící německá letadla. V několika minutách hořelo vše, co den předtím přilétlo! Když dostalo zásah i skladiště paliva, nad letištěm se vytvořil černý polštář dýmu. "Mustangy" se vrhaly do tohoto pekla a

Rozhodl jsem se i přes velké riziko studium dokončit. Dojížděl jsem opět každý den do Kladna. Brzy jsem v poměrné blízkosti zažil zděšení všech lidí v Kladně a okolí při tragédii Lidic! Bylo to hrozné! Nasazení do Reichu v rámci "Nothilfe" (zajišťovala výcvik a práce studentů při odstraňování trosek, kopání zákopů a podobně) jsem ušel díky mé sestře, která byla tehdy v jiném stavu a zašla za velitelem mého oddílu, vydávajíc se za moji manželku. Kupodivu se smíloval a mne ze seznamu vyškrtl. Konečně, přes všechny potíže, jsme 15. června 1944 odmaturovali a mně se to povedlo s vyznamenáním. Opět jsem nastoupil do "Aerovky", ale tentokrát k prknu, jako konstruktér přípravků. Volný čas nebyl. Ve zbrojním průmyslu se muselo pracovat 12 hodin denně.

Na konci války byly bombardovány Libeň a Vysočany. Bylo zasaženo mnoho továren a obytných domů, mezi jinými i naše "Aerovka". Přesto jsme museli chodit do práce a protože tramvaje končily již na Palmovce, muselo se chodit pěšky. Bylo to dobrých 5 kilometrů ranního pochodu mezi troskami zničených nejméně měsíc, než se vše uklidilo

netrvalo to ani 10 minut a dokončily svoji práci dokonale bez vlastních ztrát. Byla to doba naprosté letecké převahy spojenců a my jsme tušili, že konec války se nezadržitelně blíží. Na modelářinu již opravdu nebyl vhodný čas. Po květnovém povstání a pouličních bojích na barikádách Prahy II. světová válka skončila a všichni jsme se těšili na nový život v osvobozené vlasti ...

Takové jsou tedy moje vzpomínky na své "modelářské mládí" a na těžkou dobu, ve které jsem jej prožíval."

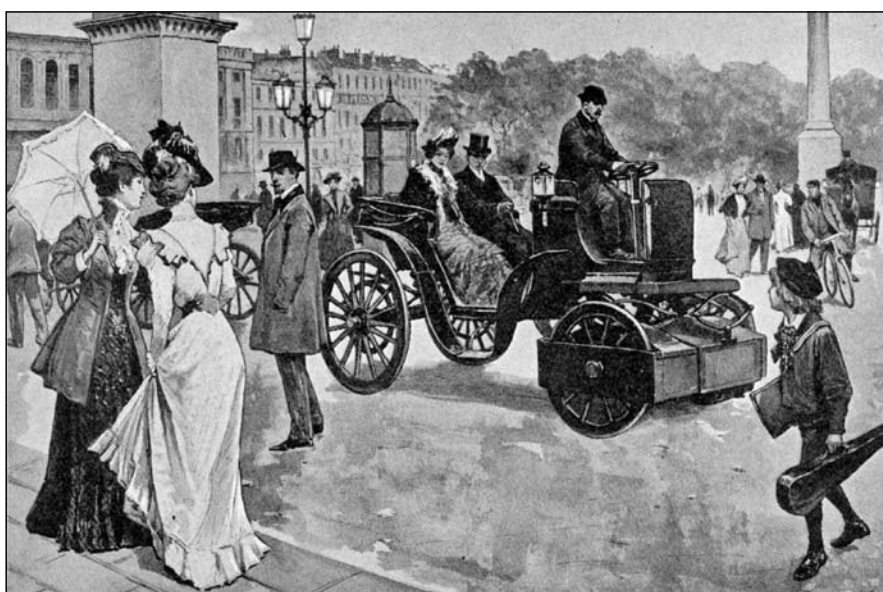
Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931 vám nabízíme 8. pokračování o automobilech na elektřinu.

## Z historie automobilu

46

### ELEKTROMOBILY – ELEKTŘINA V DOPRAVĚ

SOLIGNAC. Francie 1900.



Myšlenka předvozku čili avant-trainu, táh-noucího za sebou vlastní vůz, se objevila několikrát ve Francii. Možno ji sice pokládat za vzdáleného předchůdce předního náhonu, avšak nelze ji ovšem s dnešním jeho provedením ztotožňovati. Na voze s benzinovým motorem ji tam provedl r. 1899 Riancey a v elektrickém voze asi v tutéž dobu Solignac, jenž patrně elektrický náhon pokládal za jednodušší. Jeho

předvozek sestával z vodorovného skříňového rámu, rozděleného ve tři oddělení. Ve středním oddělení byla akumulátorová baterie, v obou postranních byla přední kola a elektromotory. Předvozek sám vážil asi 1650 liber. Vůz byl poháněn způsobem opravdu primitivním. Elektrický proud byl střídavě zapínán a vypínán, takže vůz byl poháněn řadou impulsů rychle za sebou následujících. Nicméně zpráva vytištěná roku 1900 praví, že "tato úprava pracuje velmi dobře a že cestující nejsou nikterak obtěžováni".

A. VÉDRINE. Francie 1906.

Société Anonyme des Voitures Electriques A. Védrine v Neuilly sur Seine, která proslula také stavbou karoserií, stavěla začátkem století vozy velmi elegantních tvarů, které ještě dnes působí zcela moderním dojmem. Aby odpadl kardan, byl motor umístěn před zadní osou, na kterou byl jeho pohyb přenášen čelným soukolím, které bylo spojeno s diferenciálem. Akumulátory byly umístěny pod předními sedadly. Řízení se dalo volantem. Dédrine dovedl důmyslným zařízením nahraditi kombinátor. Měnil přímo rychlost motoru, měně sílu magnetického pole. Rám byl pozoruhodný tím, že byl mezi předními a zadními koly prohnut a



tím se jednak přizpůsobil karoserii, jednak činil vůz velmi nízkým. Proto se více než kterýkoli vůz své doby blíží liniím dnešních vozů. Největší rychlost vozu byla 30 km v hodině. Baterie vystačila na 80 km.

*Převzato z knihy  
V. Heinze a V. Klementa  
"Z dějin automobilu"  
z r. 1931.*

- pokračování příště -

*V dnešní době světové krize, kdy je automobilový průmysl pokládán za vlajkové lodě průmyslu mnoha států, kdy má člověk pocit, že s tímto průmyslem stojí a padá světové hospodářství a mnohé vlády se snaží všemožně - přímými dotacemi, šrotovným a pod. - udržet automobilky při životě s mnohdy velmi negativním hodnocením ekonomů, je zajímavé nahlédnout do problémů automobilového průmyslu v tzv. dřevních dobách.*

*Při listování starými Aerovkáři, rozmněj časopisy ze třicátých let, jsem narazil na zajímavý článek, zabývající se tehdejšími problémy automobilového průmyslu a obchodu. Myslím, že i takový článek je pro naši historickou rubriku zajímavý, byť se přímo nejedná o aerovky a nejde ani o skutečnou krizi. Dnes se asi budeme dívat na problémy tohoto průmyslu v první polovině 20. století řekněme shovívavě.*

- JK -

**Německo dělá pořádek v obchodě s automobily.**  
(Napsal pan red. Hrubý v Nedělním Českém Slově 25.XI. 1934)  
Přetištěno v Aerovkáři č. 21 r. 1934

### **Nešvar obchodů na protiúčet.**

Nynějšímu politickému režimu v Německu nemůžeme upřít, že v průmyslu, který souvisí s výzbrojí armády, dovedl zavést dokonalý pořádek. Důkazem je na příklad německý automobilismus. I v Německu byly stejně svízelné poměry jako u nás. Továrny vyráběly nadbytečný počet typů, většinou stejných, vzájemnou konkurencí se nutily do zoufalých protiúčetových obchodů, zkrátka, německý automobilový průmysl byl na tom zle. První krok k zlepšení znamenala reorganizace protiúčetových obchodů. Abychom si lépe představili, jaké ulehčení pro obchod znamená pořádek v protiúčetovém obchodě, podívejme se na situaci u nás.

Dnes, chce-li informovaný zájemce si koupit nový vůz, prohlédne si nejprve inseráty starých vozů a koupí si ten nejhorší a nejlacinější vůz, jaký vůbec může sehnat. Pak navštíví továrnu, od níž chce koupit vůz a začne vyjednávat. Nabídne starý vůz protiúctem a žádá zaň cenu dvojnásobně vyšší, než zaplatil. A ve většině případů se pak s tou neb jinou továrnou dohodne, a získá tak slevu, které by určitě nedostal. Možná, že toto pravdivé vyličení skutečně v našem průmyslu nelibost, ale je již věru na čase upřímně hledat cestu k nápravě.

## Lidový vůz.

V Německu taková situace také byla, ale již není. Německé továrny se dohodly, zařídily asi v deseti větších městech společné obchodní oddělení protiúčtových vozů. Chce-li některý majitel starého vozu si koupit vůz nový a starý dát protiúčtem, musí nejprve v této odhadní kanceláři si dát od úředního znalce odhadnout vůz, dostane odhadní listinu a žádá z německých továren pak nesmí - pod trestem velké peněžité pokuty - za starý vůz zaplatiti dráž, než na kolik byl odhadnut. Tím byly odstraněny předháňky v předplácení starých vozů. Ale Němci jdou dále. Na poslední výstavě v Berlíně byly vystaveny levné lidové vozy, levnější než byla dosud běžná cena. Pochopitelně, zájem finančně slabších kupců se soustředil na tyto vozy. Továrny však měly na skladě jen několik prvních modelů, musely stanovit dlouhé dodací lhůty, které pak nemohly dodržet a mnoho lidí pro tyto obtíže vůbec od koupi vozu upustilo. Jiné z těchto továren stanovily zase cenu vozu tak nízko, že pak nemohly ji dodržet a objednávky musely odřící. Tím přirozeně byl poškozen automobilový trh, neboť ostatní továrny byly nuceny také snížit ceny víc, než jejich kalkulace dovolovaly. Proto na mezinárodní výstavu, která se bude konat v únoru v Berlíně, připustí pořadatelé jen takové typy vozů, kterých továrny již mají dostatečný počet na skladě a u nichž bude daná zaručeně jejich cena dodržena. Tím bude automobilový obchod postaven na zcela solidní základ a každý zájemce bude mít jistotu, že vůz, který koupí, bude mu včas dodán za smlouvenou cenu.

9999 Kč.

Vzpomeňme jen, jak na poslední pražské výstavě v dubnu letošního roku budil sensaci vůz jisté společnosti ze Zlína, která jej nabízela a prodávala za 9999 Kč, vzbuzujíc touto cenou zdání, že za ní stojí Baťa. Seriová výroba těchto vozů se pak neuskutečnila a lidé, kteří vůz objednali, byli většinou pro obchod ztraceni. Kromě toho rozhodnutí o dostatečném počtu vozů na skladě je pobídkou pro továrny, aby vyráběly na sklad a ne až na objednávku. Se sociálního hlediska nelze této věci upřít významu.

## Zimní ceny.

Na konec musíme ještě zaznamenati vtipné opatření firmy Opel, která zavedla tak zvané zimní ceny. V zimních měsících automobilový obchod vázne a firma Opel chce jej oživit tím, že v zimních měsících na koupené vozy poskytuje značnou slevu. Koncem února pak zase ceny zvýší.

Je vidět, že Němci snaží se ozdravit automobilový obchod a musíme jim přiznat, že volí velmi rozumné prostředky. Až bude hotov národní německý vůz, který asi bude společným výrobkem všech továren, bude motorisace Německa pokračovat ještě rychlejším tempem než dnes. Samozřejmě, že ruku v ruce s těmito opatřeními kráčí i pomoc vlády ve formě slevy daní, budování silnic atd. Nám zbývá než se závistí sledovat rozkvět německého motorismu. Kdy u nás se továrny rozumně mezi sebou dohodnou a zavedou pořádek na automobilovém trhu?

### *Automobilisté* s povděkem uvítají důležitou novinku: **AUTOMOBILOVÉ MOTORY**

OD INŽ. ANT. KUBÁTA.

Každý majitel automobilu i řidič z povolání najde v bohatém obsahu vše, co potřebuje k prohloubení svých vědomostí nejen po stránce technické, ale i po stránce praktické; 380 původních obrazů a diagramů doplňuje dílo o 640 stranách. Cena brož. výtisku je Kč 80<sup>—</sup>, v pův. celopl. vazbě Kč 100<sup>—</sup>.

Ve všech knihkupectvích a v nakladatelství firmy FR. BOROVIČ, PRAHA II.,  
Národní třída čis. 18.

### **AUTEM OLEJ**

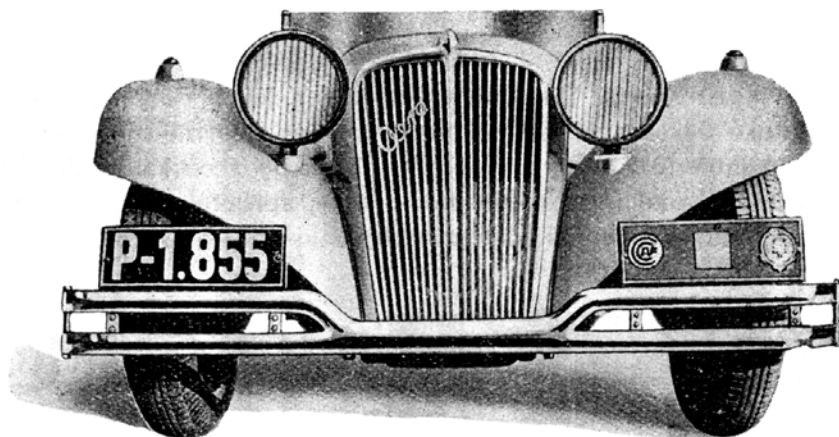
Benzin -- **KVAPIT** -- Presto **RAPID**

od fy. J. Opatrný, Praha XII. • 2033

Telefon číslo 513-77.



Dnešní Technickou rubriku začínáme inzerátem z Aerovkáře z konce roku 1934. "Třicítka" byla v té době zcela novým vozem, který ještě nebyl standardně vybaven nárazníkem. Při debatách o originalitě vozu je jistě nutné brát v úvahu právě takovéto dobové nadstandardní vybavení, které nemuselo být zrovna tovární.



Továrna na železné konstrukce

**JOSEF SCHULZ**

Praha VII., Dělnická 40

Telefon 70366

vyrábí a montuje

## ochranné nárazníky

na automobily Aero 30 HP.

Zhotoví též i nárazníky podle vlastních návrhů.

Členům A. C. C. zvláštní výhody.

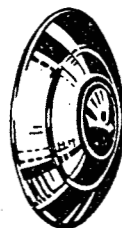
V minulém Aerovkáři jsme přetiskly výkresy "labyrintů" A 30. Bohužel z pozdějšího provedení máme v archivu pouze výkres zadního labyrintu L 170. Uvádíme ještě další výkresy, které souvisí s motorem A 30. Součástí, která bývá velmi poškozena, je i "Příruba setrvačnickového ložiska". Výkres těsnění L 72 je pro bloky motorů s roztečí svorníků 213 mm.

Z katalogu náhradních dílů MOTOTECHNY z.r. 1958.

Další část katalogu náhradních dílů MOTOTECHNY z r. 1958! s položkami pro vozy AERO nám před časem zaslal kolega Petr Klusák z Brna. Statě s díly pro aerovky uvádíme pro zajímavost celé.

OZDOBNÉ KRYTY DISKOVÝCH KOL CHROMOVANÉ

Obch. číslo 2-41-...





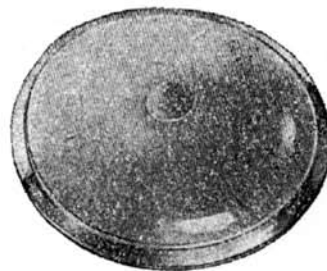
2-41-600



2-41-605



2-41-230



2-41-231



2-41-610



2-41-630



2-41-635



2-41-640

### CHROMOVANÁ VÍČKA SAMOTNÁ K NASAZENÍ NA PÉROVÉ DRŽÁČKY DISKŮ



Obchodní číslo	Hloubka víčka (ve středu) v mm	Průměr víčka		Provedení a použití
		vnější v mm	vnitřní v mm	
2-41-600	35	191	179	Aero 30
2-41-605	60	240	184	Škoda 1101/2, 1200 č. v. 106-7411
2-41-230	72	268	244	s nápisem Tatraplan, přední kolo č. v. 11-003-2303/600.61.13
2-41-231	58	268	244	Tatraplan, s otvorem, pro zadní kola, č. v. 11-004-2303/600.61.07
2-41-610	50	245	235	Minor II, Tatraplan přední (bez nápisu)
2-41-615	—	—	—	Citroen
2-41-630	50	245	230	Opel Olympia
2-41-635	49	229	212	Mercedes 170
2-41-640	41	205	192	DKW
2-41-645	43	252	244	Škoda 440 (č. 151-2303)
3-18-050	kroužek víka náboje kola			Škoda 1101/02 (č. 108-7411)
3-18-100	čipek k upevnění víka kola Š 440 (č. 220-5006)			

### DVOUDÍLNÉ KRYTY KOL

a) víčko chromované, hloubka 52 mm,

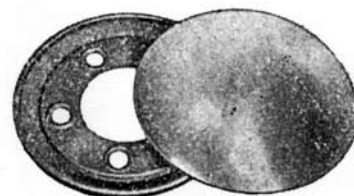
vnější  $\varnothing$  230 mm

vnitřní  $\varnothing$  212 mm

b) spodní díl lakovaný, hloubka 16 mm,

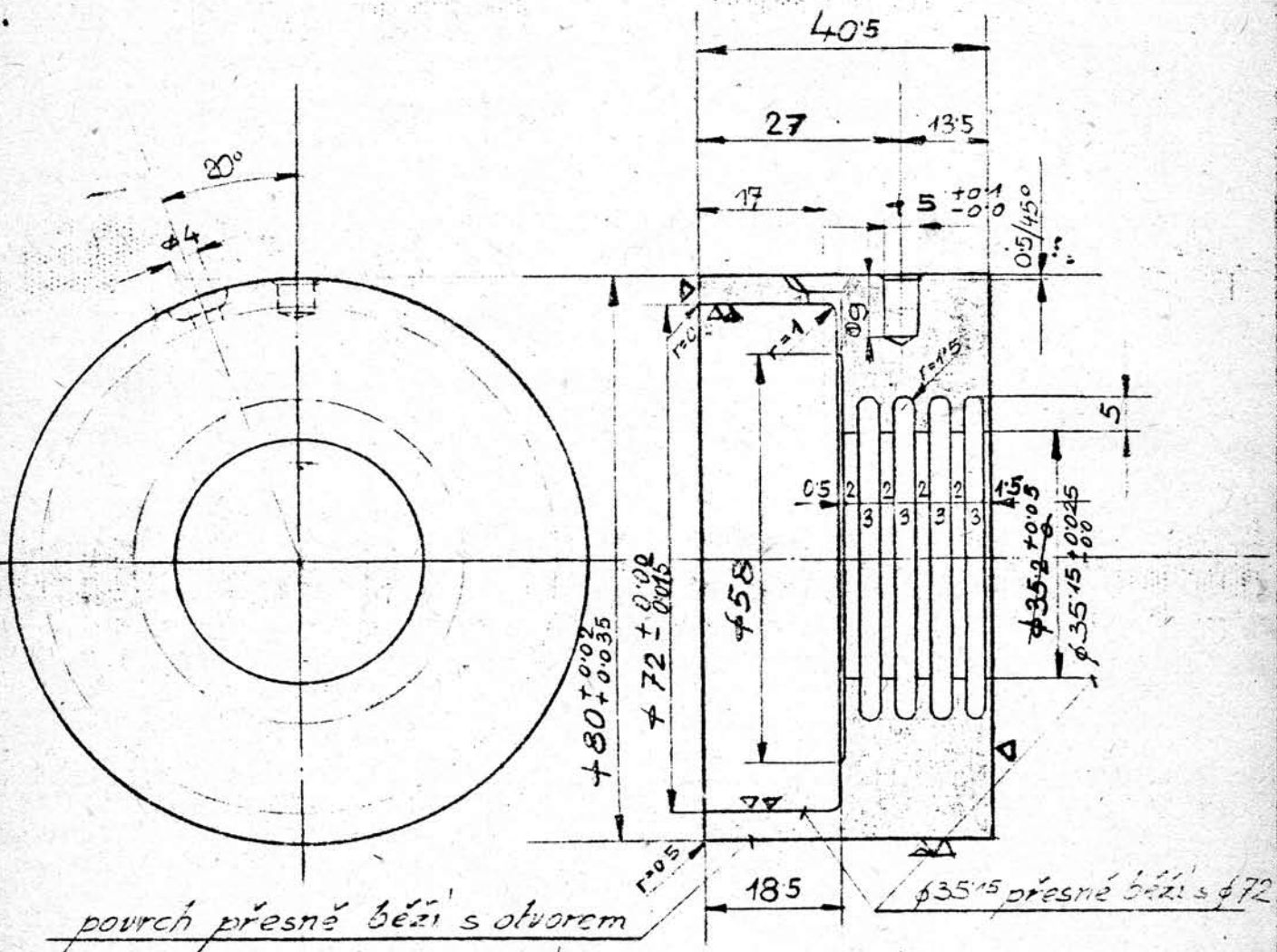
vnější  $\varnothing$  229 mm

vnitřní  $\varnothing$  215 mm



Obchodní číslo	Provedení a použití
2-41-510	bez otvorů pro šrouby, $\varnothing$ středního otvoru spodního dílu 60 mm
2-41-515	bez otvorů pro šrouby, $\varnothing$ středního otvoru spodního dílu 93 mm
2-41-500	se 4 otvory pro šrouby, rozteč 100 mm, $\varnothing$ středního otvoru spodního dílu 60 mm
2-41-505	se 5 otvory pro šrouby, rozteč 100 mm, $\varnothing$ středního otvoru spodního dílu 60 mm
2-41-513	se 4 otvory pro šrouby, rozteč 130 mm, $\varnothing$ středního otvoru spodního dílu 93 mm
2-41-530	se 5 otvory pro šrouby, rozteč 130 mm, $\varnothing$ středního otvoru spodního dílu 93 mm
2-41-540	se 5 otvory pro šrouby, rozteč 140 mm, $\varnothing$ středního otvoru spodního dílu 93 mm

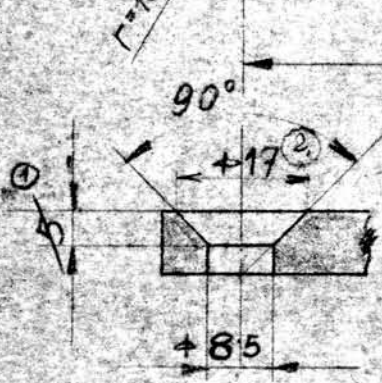
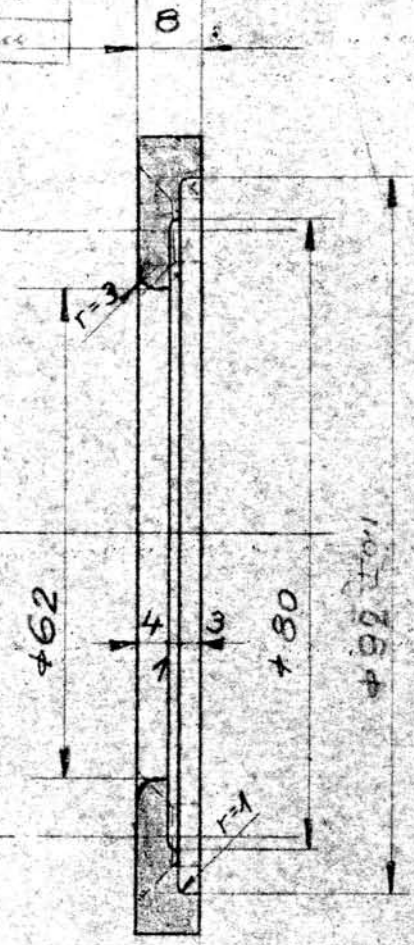
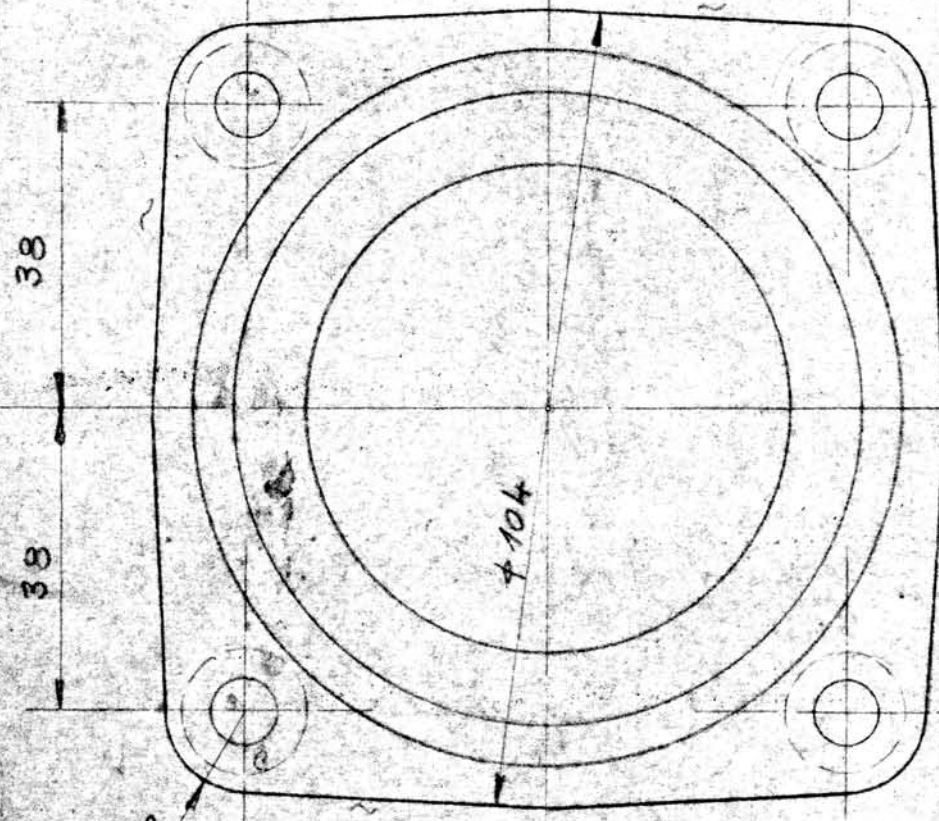
Pláň od 26. série včetně



Nahradá za L 10 od 25. vozu

Z M Ě N A		Provedl:
2.4.34	$\phi 35.3 \pm 0.03$ změnen na $\phi 35.2 \pm 0.05$ dla rđdelení	Tento výkres nřsml on dla zřkna z dne 23. VI. 1957. Jn, L. 134, 135 a 136. Imnořoval, on t d a p ř í h l a v ě d ě l, anř ho s n ř i l o p o s t a n o u l o. P r a h a.
2.4.34	$\phi 72 \pm 0.03$ na $\pm 0.01$ dlep. Žalĵka	
6.4.35	Přidány maz. otvor $\phi 4$ mm	
2. VII. 36.	řota 5 na 7	
3. IV. 37.	1 hloubka otvoru $\phi 5 \pm 0.01$ ze 7 na 9	<p><b>AERO-PRAHA</b></p> <p>Automodělení - řada v L 348, L 357.</p>
16. III. 37.	změnen $\phi 35.2$ na $\phi 35.15$ a připř. řany poznámky a pláňnost	
8.4.38.	vopa pláň od 26. řerie včetně	
1.2.40.	Tolerance $\phi 72 \pm 0.01$ na $\phi 72 \pm 0.00 \pm 0.015$	Předmět: Zadní pouřdro lořiska Křsů: 1 Material: C- <del>40</del> . 45 Křsil: 1 Datum: 6.9.33 Āis. modelu: Kontrol: 1/8.30
		<h1>Ae-L-170</h1>

7.11.35.	tolerance při $\phi 90$ z $-0.0$ na $+0.1$ $+0.2$ dle $+0.5$ podle	Novotný Černý
15.5.36	$\phi 90$ zrušen na 92	
10. III. 37.	1. zakolovan $\phi 18.5$ a zrušena kola 5	
3. V. 38	2. kola $\phi 18.5$ na 17	



Tento výkres je  
dílem z celku  
množiny...

**AERO.-PRAHA**

Auto-oddělení: *Sestava L357*

Číslo: *Přívaha setrač. ložiska*

Kol. 1 Materiál: *C 40*

Kreslil: *H* Datum: *6. 9. 35* Čís. modelů:

Kontrola: *A*

**Ac-L 17**



106.5

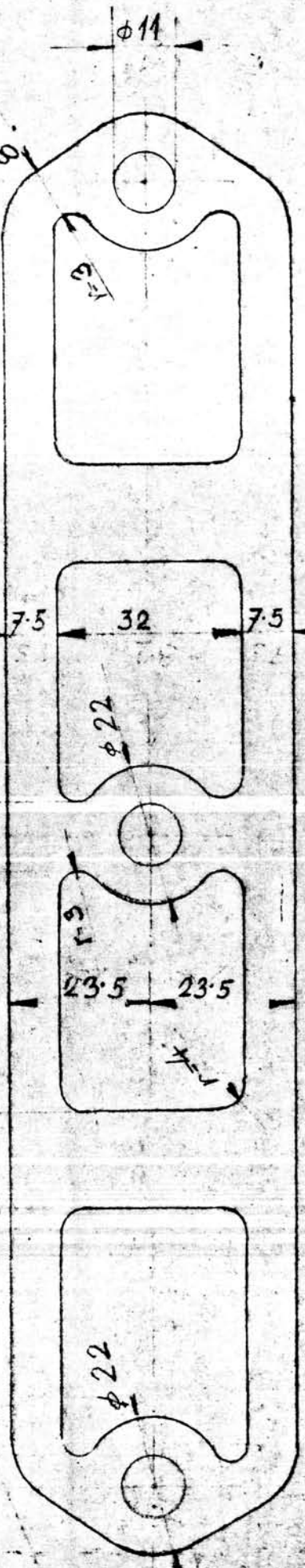
106.5

40

16

38.5

12



Provedil	Z M Ě N A
19.1.37	Plati znovu od vozu 51,2serie 1937
19.4.37	metalová šelna Klingerit 0.7



19.XII.47

**AERO-PRÁHA**

Auto-oddelení: sestava L357

Podmět: Těsnění vřt. třířubů

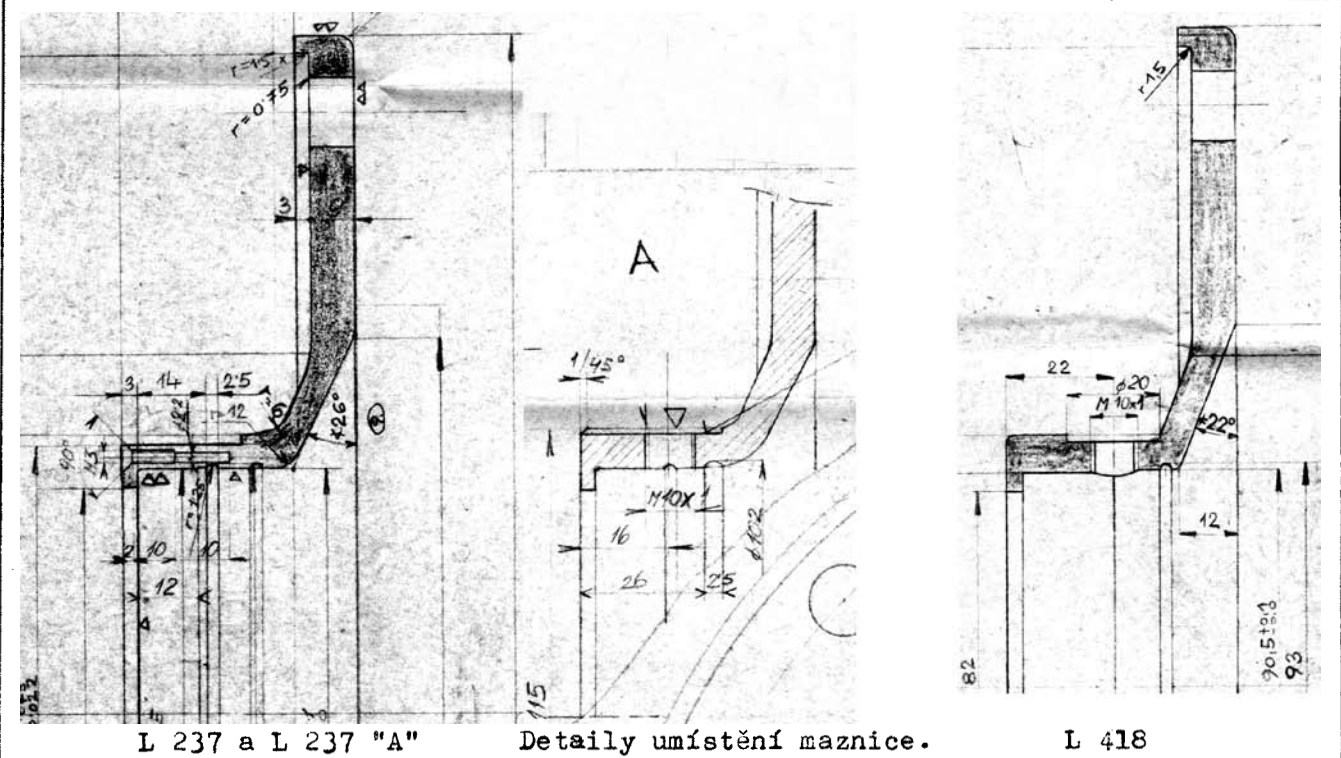
Kreslil: *Šej* Datum: 22.1.37

Kontrol: *H.1* Datum: 22.1.37

19.4.37

L 72

Typ: AERO 30		Skupina: DOPLŇKY A OPRAVY				List: 6
Ozn. posice č.výk.	Pojmenování	Náčrtek	Ks. pro vůz	Druh a rozměr materiálu	Rok výroby, čís. vozu, série	Poznámka
L 21	kotouč spojky	Výkres datován 1.11.33. Platí do 1200. vozu.		Výlisek ze železného plechu. Na výkrese je pouze přepsána síla plechu ze 4 mm na 5 mm bez data.		
L 237	kotouč spojky	Výkres datován 16.4.1935.	3.10.35 7.1.36 13.1.36 4.9.36 22.2.37	Změny uvedené na výkrese. Průměr 160 zmenšen na $\phi$ 152. (Jedná se o průměr vnitřního osazení) Připsány radiusy $r=1,5$ , $r=3$ , $r=0,5$ tol. z $\phi$ 14,5 $\pm$ 0,1 na $\phi$ 14,5 $\pm$ 0,2. Zrušen vnější radius $r=3$ u řemenice. Přikreslena osazení $\phi$ 115 a toler. (Osazení na 110 mm pro řemenici.) Připsané poznámky a přikreslen obr.A.		Poznámky: Pozor: zatočení osazení na vnějším $\phi$ náboje pro řemenici jen u vojen. vozu a vzláštní zdělení, kde by se montovala vodní pumpa či ventilátor, též vrtání díry pro mazání uzavřené šroubkem M3. pro serii osazení pro řemenici vypuštěno viz obr. A, vyfrézováno pouze pro maznici záhlubníkem $\phi$ 20 mm.
			19.2.38 3.4.39 23.6.41 1.4.42	Závit M10 a vyfrézování pro maznici, nová drážka pro pojistku, závit M3 a díra 2,2 pro mazivo. nečitelné připsána platnost: od 1201 vozu do 46. sér. včetně. Připsáno: $\angle$ 26° (dle proved. kusu), zrušeny koty 32 a 16.		
L 418	kotouč spojky	Výkres datován 10.12.1940.	23.4.42 11.5.42 27.6.42	Změny uvedené na výkrese. Fréz. plochy pro maznici nahrazeno zarovnaním vrtákem č. 2 ( $\phi$ 20). Připsána koty $\phi$ 137 a $\angle$ 22°. Připsány poloměry $r$ 0,75 a $r$ 1,5.		Platí od 47. serie 31. vozu.



L 237 a L 237 "A"

L 418

## Historie jedné Aerovky

### 10. pokračování o renovaci A 662 od F. Kundráta

#### Opravy spouštěčů.

Spalovací motor se nedokáže sám roztočit a proto musí být k jeho spouštění použit cizí zdroj pohybové energie. Nejčastěji se používá elektrický stejnosměrný motor - spouštěč. Pro roztočení spalovacího motoru musí být vyvinut velký záběrový moment. K tomuto se nejlépe hodí sériový stejnosměrný motor. Zdrojem elektrické energie je akumulátorová baterie. Velký záběrový moment stejnosměrného sériového motoru vyžaduje velký záběrový proud. Olověná akumulátorová baterie je schopna dodat krátkodobě velký záběrový proud, převyšující proud jmenovitý.

Správná činnost spouštěče je tedy závislá nejen na dobrém stavu spouštěče, ale i na stavu akumulátorové baterie, spojů a vedení. Tyto součásti tvoří společný funkční celek. Podobně jako u dynam tvoří stator spouštěče ocelová trubka, uvnitř které jsou přišroubovány pólové nástavce se sériovým budícím vinutím. Toto vinutí je na rozdíl od dynam tvořeno malým počtem závitů vodiče velkého, nejčastěji obdélníkového průřezu. Vinutí rotoru je také zhotoveno z obdélníkových vodičů. Nejčastěji bývají v každé drážce dva navzájem odizolované vodiče. Komutátor spouštěče je konstruován na větší proudové zatížení a proto jsou lamely tlustší než u dynam. Rovněž kartáče jsou dimenzovány pro velké proudové zatížení. Na rozdíl od dynam obsahují kartáče spouštěče více mědi než uhlíku. Hřídel rotoru je uchycena v komutátorovém a břemenovém štítu. U spouštěčů se výhradně používají samomazná nebo kluzná ložiska.

Při opravách se setkáváme se třemi druhy spouštěčů s různými způsoby zasouvání pastorku do setrvačnicku.

Prvním způsobem je tzv. zasouvání mechanické, při kterém je pastorek zasouván do záběru zasouvací pákou ovládanou pedálem, táhlem nebo elektromagnetem. Zasouvací páka rovněž ovládá spínač spouštěče. Při ovládání páky pedálem nebo táhlem je spínač samostatným celkem připevněným na statoru. U elektromagnetického ovládání je součástí elektromagnetu. Volný konec hřídele rotoru je opatřen šroubovicí o velkém stoupání. Na ni je nasazena volnoběžka s pastorkem umožňující přenos momentu jen ve směru od spouštěče k motoru. Současně chrání spouštěč před roztočením na velké otáčky, zůstane-li pastorek zasunut do setrvačnicku i při pracujícím motoru.

Prostřednictvím dělené objímky umístěné na záběrovém pouzdru volnoběžky zasouvá zasouvací páka pastorek do setrvačnicku za současného otáčení po strmé šroubovici. Horní rameno zasouvací páky přibližuje můstek ke kontaktním šroubům. Narazí-li při zasouvání pastorek na zub setrvačnicku, umožní zasouvací pružina další pohyb páky a tím i zapnutí spouštěče. Spouštěč se roztočí a umožní zasunutí pastorku do věnce. Po uvolnění zasouvací páky se tato vlivem zpětných pružin vrátí do výchozí polohy a pastorek se vysune. Spouštěč po vypnutí ještě určitou dobu dobíhá. Opětovné spouštění spouštěče je možné až po jeho úplném zastavení, proto se doba doběhu zkracuje třecí brzdou.

KuFr

# DUIOKY I

STŘÍKACÍ AUTOSMALT.

## OPRAVY AUTOMOBILŮ

a doprava osob

**KAREL HRSTKA,**

Vinohrady, Polská 52. Telefon 52493.

# VEEDOL



## ANO PANE!

Ochranný film oleje VEEDOL chrání Váš motor, ušetří Vám peníze, je z bradfordské suroviny, nejcennější na světě. Vzdoruje tření a žáru. Ochranná vrstva VEEDOLU

je jemná jako závoj,  
hladká jako hedvábí  
tuhá jako ocel

Plňte VEEDOL -  
poznáte hladký start,  
zvýšenou sílu,  
neúnavnost motoru. Dodají Vám:

**GARÁŽE, AUTODÍLNY, ODBORNÉ ZÁVODY.**  
AUTOAVIA, PRAHA XII., TELEF. 322-41.

Zpravodaj "AERO CAR CLUBu" Praha.

Vydává Český klub historických vozidel, Arbesovo náměstí 1,  
150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero  
v abonentním nákladu. Ročník IL., číslo 3, r.v. 2009.

Vytiskla tiskárna Michal Korecký - TAG, Přecechtělova 2499, Praha 5.

Evidenční číslo registrace - MK-ČR E 11233

České národní středisko ISSN - mezinárodní číslo ISSN 1803-1498