



2011

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



Černošice – Aerojízda 2011 – kapela „Tři neděle potom“

č. 4



Vážení aerovkáři,

v polovině prázdnin mě uhodil do očí tučný novinový titulek "Přísnější body? Pro pár pirátů". A cituji ještě podtitulek "Proč se pořád zpřísnují pravidla? Může za to jen minimum řidičů. Skoro šest milionů lidí jezdí slušně. Notoricky páchá přestupky jen 4700 nenapravitelných delikventů". Z obsáhlého článku jsem se dozvěděl, že od počátku bodového systému - tedy za pět let - bylo vybodováno 33 tisíc řidičů a z nich právě těch 4700

obdrželo po opětovém nabytí řidičského průkazu zase nějaké ty trestné body. Dále v článku stálo, že v Česku má řidičský průkaz 6,6 milionů řidičů, přičemž 5,8 milionů ještě nedostalo žádný trestný bod.

Pokud bych se na našich silnicích nesetkával denně s agresivitou řidičů, asi bych článek úplně přehlédl. Ale tak zjednodušené, až naivní, konstatování "pár pirátů" mě zarazilo. Článek však stál za zamyšlení i nad údajem o počtu řidičů. Je možné, aby v zemi, kde žije 10 milionů obyvatel mělo "řidičák" tolik žijících lidí? Asi ne, vždyť vždy, když se povinně mění nějaký osobní doklad - občanský nebo řidičský průkaz - tak se dozvídáme, že si jej nevyměnily až statisíce lidí. Při našem způsobu úřadování je jasné, že držitelé průkazů zůstávají v evidenci ještě dlouho po smrti a známe případy, kdy jsou obesíláni lidé dávno nežijící. Jednotlivé evidence obyvatel (obecní a policejní spolu příliš nekomunikují). S trochou černého humoru se dá staticticky dokázat, že ti mrtví jsou nejslušnějšími řidiči, i když bych se nedivil, kdyby vyfasovali také nějaké trestné body. V těch 5,8 milionech řidičů bez trestných bodů se také skrývají řidiči, tedy spíše řidičky, které nikdy za volant nesedly a těch není málo.

Definovat "silničního piráta" není jednoduché. Určitě to není řidič, který překročí o deset kilometrů povolenou rychlost nebo udělá nějaký banální přestupek, ale je to ten, kdo vás naprosto vědomě ohrozí a s takovými situacemi se setkáváme na našich silnicích tak často, že by to těch 4700 nenapravitelných časově nezvládlo.

Jiná kategorie nebezpečných jsou řidiči, kteří si vysvětlují některý předpis po svém a nedá se o nich říci, že jsou piráti. Zářným příkladem je situace, kdy před kruhovým objezdem je ještě samostatná odbočka vpravo. Ta je běžně vodorovným značením jako jízdní pruh ukončena, takže vozidla přijíždějící přímo z kruhového objezdu mají přednost. Přesto je množství řidičů, kteří se domnívají, že mají přednost zprava. Fatální chyba na kruháku v blízkosti mého bydliště se odehraje tak jednou za čtrnáct dní.

Zážitkem pro mne byla situace, kdy jsem jel svažující se obytnou zónou - ulicí, kde bydlím a jezdím tuďy denně. V mém směru byl volný jen jízdní pruh, v odstavném stály vozy, nebylo tedy kam uhnout. Proti mně jelo auto, které mělo volný i odstavný pruh, ale schválně zastavilo tak, že jsem projet nemohl. K mému překvapení za volantem seděla žena. Stáli jsme před sebou asi dva metry a čekal jsem co se bude dít - já bych musel couvat nejméně 50 metrů, ona měla vedle sebe úplně volno. Asi po dvou minutách jsem vystoupil z vozu, dáma se v autě zamknula a já se jí slušně přes zavřená okénka zeptal, co tím sleduje, když mě musela vidět, že nemám kam uhnout. K mému úžasu mi odpověděla, že jede do kopce a má tudíž absolutní přednost. To nebyla ženská logika, to byla prostá blbost. Dámě se asi vrátila paměť a nakonec uhnula.

Novinový článek přeci jenom přinesl jednu pozitivní informaci, pokud se tomu tak dá říci. Loni v Česku zahynulo při dopravních nehodách "jen" 753 lidí, což je nejméně v historii samostatného Česka. Pro toho, kdo pamatuje, že v některých letech to bylo i hodně přes tisíc lidí, je možné slůvko jen nepsat bez úvozovek. - JK -



Vzpomínka na pana Václava Halounka

Dne 28. října to bylo již neuvěřitelných 20 let od úmrtí p. Václava Halounka. Dožil se 82 let a do konce svého života byl velmi vitální a optimistický.

Pana Halounka jsem dlouho znal jen z doslechu. Na jím opravené motory a jiné mechanické části aerovek jsem slýchal jen samou chválu, ale až někdy v polovině 80. let jsem se za ním poprvé do Hradce Králové vypravil. Donutila mě k tomu potřeba generálky třicítkového motoru.

Při našem prvním setkání jsem cítil, že si mě tak trochu oťukává - jak to s těmi aerovkami vlastně myslím. Motor mi vzal a vzpomínám si, že se mě tehdy zepřítal, jestli s ním chci hned uhánět bez dlouhého zajíždění. Motor byl hotový kupodivu velmi rychle a skutečně uháněl.

V té době jsem renovoval třicítku li musinu a potřeboval jsem do ní také udělat motor. Pan Halounek přijal mé pozvání, aby se na rozpracovanou aerovku přijel podívat. Po jejím shlédnutí mi začal tykat a potom jsem k němu jezdil velmi často. Zsvětil mě do motorových tajů a mnohdy jsem mu v dílně pomáhal. Když mě



učil, jak se úhlují ojnice nebo montuje soukolí hruška-talíř, tak vždy říkal: "víš, ten píst bez kroužků musí ve válci krásně hrkat, kdybys to měl vyndat desetkrát!" nebo "ty zuby musíš zkoušet tak dlouho, aby také každý zub hrušky hrkal s každým zubem talíře! Jinak to můžeš vyhodit".

Motory ani mechanika vozu není mým povoláním, ale všechno, co o tom dnes vím, vím od pana Halounka.

- JK -

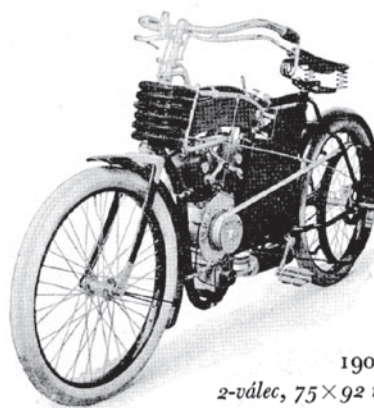


LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.

Z historie ACC Praha

K r o n i k a " F I F I N Y "
pokračování deváté
(text nebyl upraven)

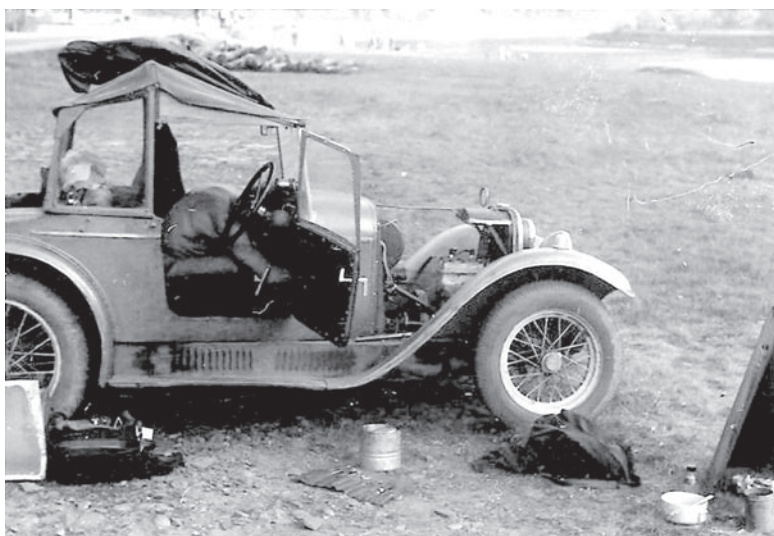
16.7.67. Opět chceme jet k Orlickému jezeru, ale jelikož jsem musel v sobotu do půl dvanácté pracovat, dohodli jsme se že pro mne přijede otecko před továrnu a hned pojedeme na přehradu. Vyjeli jsme z Nuslí a už hned cestou k železničnímu mostu na Výtoň se nám válce hádali jako drbny na pavlači až na rohu u nábřeží nám to zhaslo docela. Otecko vyšel ven, trochu poškádlil karburátor, zase nám to chytlo, jeli jsme kousek po nábřeží, válce se hádali pořád tak jsme zahrnuly do Trojické ul. aby se to spravilo. Rozebrán celý karburátor, vyčištěn a vyjeli jsme zadní ulicí k Palackému mostu. Ještě jsme ale k



1905.
2-válec, 75×92 mm, výkon 5 ks.

němu nedojeli, když se ozval pekelný rachot zubů ve předu na hříděli lítaly jiskry. Diagnosa: utrhlo se lanko od ručního starteru a namotalo se na Hardyho spojku. Lanko se pracně vymotalo, konec se hodil na dno auta a jelo se dál. Cestou na Baně se zase jako vždy pootočil karburátor a dál už to šlo. Když jsme vyjížděli poslední kopec na Orlickou přehradu najednou nám zhasl motor. Obrátili jsme to, nastartovali a zase nám to ve stejném místě zhaslo, to už jsme ale na to přišli - málo benzínu, nalilo se reservo a dojeli jsme. V sobotu počasí bylo celkem dobré, zato v neděli bylo chladno, pod mrakem chvílemi pršelo. Na zpáteční cestu jsme vyjeli celkem brzy po obědě, kopec od přehradu jsme vyjeli celkem dobře a zanedlouho po tom, kdy jsme se napojili na hlavní silnici zase najednou pekelný rachot zubů - lanko od ručního starteru se namotalo po druhé. Tentokrát už jsme lanko vůbec vyndali, aby se nám tam nepletlo /teď už nám bylo jasné, proč skoro všechny cinkáče mají vyndaný ruční startery - /Vyjeli jsme znovu ale pořád se nám to nezdálo, asi dvakrát jsme posunovali ozuby ručního starteru na hlavní ose, spojku seřizovali, ale pořád nám to tam něco bouchalo, hledali jsme, dumali asi po deseti kilometrech nám začali zase jako přeskakovat zuby hrušky na talíři. Stačil mírný kopeček a musela se řadit jednička aby to vůbec jelo krokem. Odlehčil jsem Aerovku o moji maličkost, ale zuby drncely stejně. Co teď? Do Prahy dobrých 60 km, když pojedeme oba, tak se tam těžko dostanem. Řekl jsem, zkus to otecko probít se do té Prahy sám, já dojdu pěšky na autobusovou zastávku a snad chytím nějaký autobus. S bídou jsem se dohrabal na jedničku do kopců k Bytízu, tam je velký kopec dolů, tak to šlo až do Dubence, pod kopec a ještě zbývalo asi 57 km do Prahy tak již dále nešlo zavezl jsem to do statku u silnice vedle hospody svěřil hlídání psův strašnou hrůzu na mne spouštěl, ale já se ho nelekl zařval na něj fuj dám ti teplou boudu jak nebudeš hodnej, koupil jsem mu 5 dkg sekané a pak jsme byli kamarádi. -Došel do hospody se napít a čekal na autobus do Prahy naproti byla hned stanice, byl prima flek vše tam bylo. -Nečekal jsem dlouho a jel poslední autobus na Prahu. Čekal jsem že tam bude syn ale on nikde /tam jich jezdí málo/ měl jsem jeho foto-aparáty a další cenosti, co jsem nemohl v autě nechat.-Do Prahy jsem se dobře dostal a syn nikde celou noc nepřišel až ráno. -Měl noční pochodové cvičení a ještě mu do toho chvílemi pršelo aby se mu nezadřely podrážky, měl to moc dobré.

On neznal ten vtip, jak ta stopařka nastavila auto a šofér se jí po chvíli pral a nebojíte se že na Vás budu něco chtít, ona se usmála a povídá lepší je mít 20 centimetrů v těle než 60 kilometrů před tělem.



18.7.67. Jedu se slečnou Dvořákovou do Dubence, na montáž Fifinky, jeli jsme na Dobříš, pak druhým autobusem na křižovatku k Příbrami a pak pěšky tři km do Dubence, pes nám to hlídal dobře v boudě nespál ale pod autem, tak jsme to povytáhly z dosahu psích zubů aby nás neobtěžoval. Shrůzou jsem zjistil že hruška má tři zuby umletý/to se nedá spravit je to nepojízdné/ ale co stím potřebuji dát auto zpátky aby měl pes kde si hovět, zkonstruoval jsem podvozek ze starých kol a autem couvl zpět výborně to dopadlo.

21.7.67. Jedu do Dubence motocyklem a přívěs do Dubence, pes mě již vesele přivítal hlavně žrádlo sežral i papírem dával mě nohy až na ramena, napakoval jsem bagáž tj.stan deky matrace, atd. do vozejku a převezl to do Prahy.

22.7.67. jsme jeli do Županovic na týden dovolené na motocyklu.

29.7.67. návrat ze Županovic.

6.8.67. Montáž auta v Dubenci, na starší hrušku jsem dal podložku 1.1 mm ocelovou kalenou místo nýtů jsme pracně udělali šrouby 7 M. a matky. Dali jsme to tam dohromady žádná skorem nebyla vůle vzubech, vyskoušel jsem to tam na dvoře velký tam byl dost, jezdilo to bezvadně.-Došli na svačinku a ujížděli ku Praze šlo to výborně..

Připravil Karel Jičínský, foto zapůjčil Mirek Vít

- Pokračování příště -

Z galerie osobností

JUDr. Jaroslav Frei se narodil roku 1904. Po obecné škole, kterou absolvoval v Praze, začal studovat na osmiletém reálném gymnáziu v Křemencově ulici a odtud přešel na Československou obchodní akademii, kterou v roce 1921 ukončil s vyznamenáním.

V lednu 1926 nastoupil do firmy Ing. Zdeněk Klika, generální zastoupení motocyklů AJS. Po vyvrcholení krize a rapidním poklesu prodeje motocyklů od firmy odešel a v září 1932 nastoupil do Aera, aby řídil tehdejší servis v prostorách na Balabence na rozhraní Libně a Vysočan. Pod jeho vedením tam pracovalo dvacet řemeslníků, účetní a tři kancelářské síly.



Aby toho nebylo málo, dostal brzy další úkol, připravit podklady a podílet se na výstavbě budovy nového servisu v Poděbradově ulici v Karlíně. Když byla v roce 1935 moderní budova dokončena, byla svého druhu nejmodernější v Československu, včetně výtahu pro automobily. Jaroslav Frei byl jmenován ředitelem továrního "AERO Service", kde brzy pracovalo 120 zaměstnanců.

Tady probíhal předprodejní a poprodejní servis, opravy i výroba náhradních dílů na automobily jiných značek. To proto, že při koupi nového vozu nechal zákazník v prodejně často svůj starý automobil nebo motocykl na protiúčet. Než ho znovu prodali, museli jej uvést do řádného stavu. Generální opravy motorů Aerovek zde prováděli během jednoho dne, pokud to nešlo jinak, pak i výměnným způsobem. Tady se pod osobním Freiovým dohledem také připravovaly automobily pro velké závody - na 1000 mil československých, na Rallye Monte Carlo nebo

AERO CAR CLUB V PRAZE.

zve své členstvo a jimi uvedené hosty na zahájení

„THEORIE KURSU AEROVKÁŘŮ“,
v jehož rámci přednese prvou přednášku p. Ing. J. Frei, vedoucí pražské
Aero-service na thema:

„THEORIE O MECHANICKÝCH ČÁSTECH“
(Motor, diferenciál, karburace a zapalování).

KURS POŘÁDÁN JE V PALÁCI „KOTVA“ V PRAZE II, REVOLUČNÍ TRÍDA
24. LEDNA 1936.

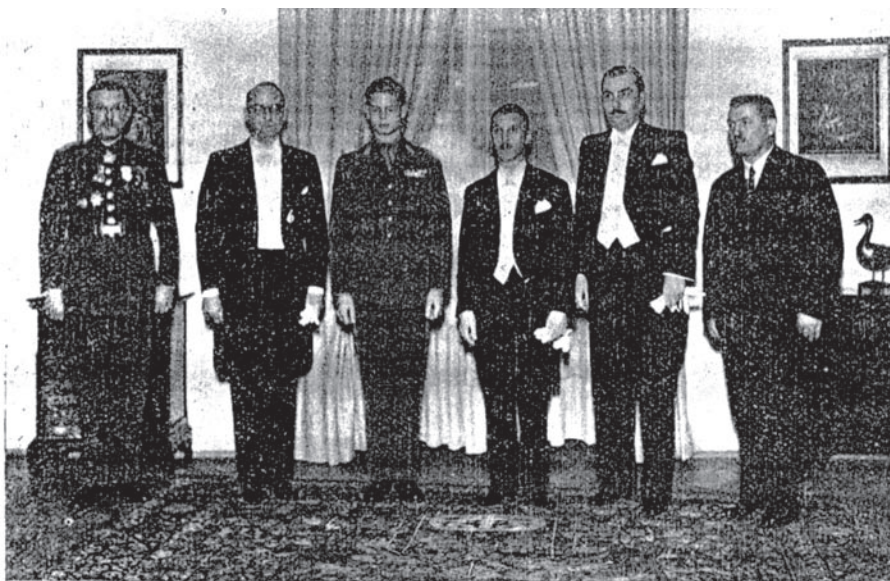
Před přednáškou v 8. hodin večer promítnutí amatérských 8 mm filmů. —
Začátek přednášky v 8. hodin. Bez vstupného i pro hosty.

POKRAČOVÁNÍ přednášek oznámíme vřítě.

pro výpravu Modrého teamu Aero do Afriky. Kromě toho napsal instrukční knížky pro Aero 30 a Aero 50.

V květnu 1936 se přihlásil ke státnicím a vyžádal si volno od 1. do 18. června na přípravu a zkoušky. V té době cestoval prezident Beneš do Bukurešti na důležitou státní návštěvu, která měla upevnit vztahy mezi Rumunskem a Československem, členy vojenského paktu "Malá

dohoda". Při té příležitosti hodlal Beneš darovat princí Michalovi vůz Aero 30. Dr. Kabeš rozhodl, že vůz předá za automobilku Jaroslav Frei. A tak místo studia letěl 4. června do Bukurešti, kde světle béžový vůz s hnědým čalouněním předal mladému pánovi. Jeho otec král Carol II. udělil Jaroslavu Freiovi řád s titulem rytíře.



Delegace Aero Car Clubu v Praze při audienci u korunního prince Michala, kterého jako majitele vozu Aero jmenovala čestným členem. — Od leva: plukovník Braun, ředitel Frei, korunní princ Michal, předseda Aero Car Clubu řed. Kafuněk, Ing. Bělohávek a pan ministr Šeba.

že řadu dohod a smluv uzavíral podáním ruky a své slovo vždy dodržel), souhlasil Frei s Janečkovou nabídkou, t.j. s přestupem do Jawy.

Další životní osudy JUDr. Jaroslava Freie jsou popsány v knize "Jawa, můj osud" autora PhDr. Jana Králíka. Závěrem zbývá dodat, že "odměnou" za záchranu motocyklů a automobilů po skončení války, krytí výroby v době německé okupace, záchranu dvou set odvečených spolupracovníků a prokázání osobní statečnosti si pro něj v listopadu 1949 přišla Státní bezpečnost. Dramatickým útekem za hranice republiky si zachránil život. Skončil v Kanadě, oceněn medailí královny Alžběty II. Zemřel 12. ledna 1981.

Doma o něm šedesát let nepadla zmínka. Postarali se o to pachatelé světlých zítřků, kteří uvrhli zemi do čtyřicetiletého temna. Pro ně byl JUDr. Jaroslav Frei "vyložené reakční živel, zapřísáhlý nepřítel lidově demokratického zřízení a pracujícího lidu, otevřený třídní nepřítel".

S laskavým svolením PhDr. J. Králíka z knihy "Jawa, můj osud" přepsal a doplnil Petr Klusák.

Na stranách 7 a 8 uvádíme pokračování z brožury 40 let středočeských strojíren n.p. závod Vysočany z r. 1959.

Připravil Karel Jičínský

V srpnu t. r. navštívil Prahu armádní generál J. I. Alkin, náčelník sovětského vojenského letectva, který tím oplatil návštěvu naší generály z minulého roku. Tato návštěva přinesla nám nabídku výroby skvělých bombardovacích letadel B 71, která se však uskutečnila až v průběhu dalších dvou let. Do této doby spadá také zahájení provozu na letecké lince Praha-Moskva.

Téhož roku byli pracující celého světa vzrušeni dvěma událostmi. První bylo zákeřné převedení Habeše, kde Mussoliniho fašisté pořádali v letadlech hony na habešské obránce vyzbrojené jen luky a šípy. Druhou událostí byla vzpoura generála Franca ve Španělsku, podporovaná jeho fašistickými protektory Itálie a Německa. V důsledku jejich přímé vojenské pomoci nemohla španělská lidová vláda tuto vzpouru potlačit a po tři roky za pomoci proletářských bojovníků z 54 států odolávala této fašistické šelmě, až se zhroutila v plamenech požáru druhé světové války a s ní dočasně naděje španělského lidu na nový a lepší život. Také z Acrovky tam bojovali chlapi a v tomto boji za svobodu španělského lidu položil svůj mladý život Josef Kalas, který se v Acrovce vyučil, ale po návratu z vojenské služby nebyl zpět do továrny přijat, protože byl komсомолец a komunista. Padl v dubnu 1937 u vesnice Granjuely ve vítězném boji o tuto vesnici jako člen Gottwaldovy čety, která byla zarazena do Čapajevova praporu. Budiž nehybnoucí čest a sláva jeho památce.

Kovo a Dřevopracovník rozhodovaly

Ke konci roku 1937 činil počet zaměstnanců přes dvanáct set. Ovšem v tom jsou započítáni i zaměstnanci automobilky. Bude dobře pohovořit si o poměru zaměstnanců k továrně, který již přestal být jaksi patriarchálně rodinný, jako svého času, když se všichni zaměstnanci navzájem znali a když mistři a vedoucí až na nepatrné výjimky byli vybíráni z jejich řad.

Minuly doby, kdy se spory a neshody řešily v jakémsi rodinném kruhu, což je vlastním zjevem všech malých podniků, které vyrůstaly z dílen.

Rozšířením stavu zaměstnanců a zaváděním nových funkcí, jako úkolářů a podobně (doposud v Acrovce úkolovali mistři), stala se Acrovka rovnocenným partnerem okolních fabrik jak ve způsobu zachá-

zení s dělníky, tak vlastním způsobem továrního života. Je však nutno přiznat, že většina zaměstnanců měla lehkou, poměrně dobře placenou práci. To bylo příčinou, že se stále mnoho lidí hlásilo v Acrovce o práci. Byly zde sice ještě další letecké podniky, ale ty byly mimo Prahu a dojíždění bylo obtížné. Vždyť ještě nyní po dvaceti letech se poměry v dopravě do těchto podniků změnily jen v tom, že tam jedou trolejbusy, ale mačkanice v nich je stejná, jako tehdy v autobusech.

Po politické stránce se celkem nedělo nic, co by nějak rozvířilo hlavu. Národní socialisté pomoci svých dvou odborových organizací si hlídali dobře svou državu a dovolovali sociálním demokratům jen sem tam přijmouti některého jejich člena, o ostatních ani nemluvě. O to se Kovopracovník a Dřevopracovník staraly svědomitě. A proto jim bylo velkou záhadou, když se čas od času nacházely po ránu na pracovištích některých oddělení letáčky a pozvání na komunistické schůze. Tu nastalo vždy velké běhání a vyšetřování, ale celkem vždy bez výsledku.

To již bylo v době, kdy program Komunistické strany Československa byl oficiálně zaměřen na obranu ohrožené země a kdy tato strana hlavovala pro vojenský rozpočet. Tehdy Henlein přišel se svými požadavky sudetoněmecké strany a CSR měla podepsanu smlouvu se Sovětským svazem o vzájemné pomoci. Již koncem roku 1936 navrhla Komunistická strana Československa vládě určitý způsob českoněmeckého vyrovnání, které mohlo upevnit a zlepšit obrányschopnost země a které mohlo znemožnit zasahování Henleinovy strany do národnostních otázek v CSR a také znemožnit henleinovskou snahu o autonomii.

K samotné výrobě v tomto roce v Acrovce přibyl prototyp A 304, další verze dopravní dvěstětyřky, předělané pro vojenské výzvědné a bombardovací účely. Měl dva motory Walter Super po 350 k a jeho rychlost byla 323 km/hod. Měl již zatahovací podvozek vlastní tovární konstrukce. Byla to typická Husníkova konstrukce smíšená, samonosné dřevěné křídlo a svařovaný trup z ocelových trubek potažený plátnem. Mnoho našich starších truhlářů vzpomíná na tento typ pro potíže, kterou měli s dopravou křidel na výstaviště v Holešovicích, kde bylo letadlo vystaveno na celostatní letecké výstavě v tomto roce pořádané.

Poslední novinkou, která v tomto roce vyšla z konstrukce a dílen Acrovky bylo výzvědné letadlo A 104 s motorem Avia-Ydrs 750 k a s předpokládanou rychlostí 280 km/hod.

Úspěchy těchto dvaceti let se výrazně odrazily v devíti světových rekordech, které drželi tovární a vojenská letci na letadlech v naší továrně zkonstruovaných a vyrobených.

V době michovské tragedie

Je těžko psát historii továrny o době, kdy každý den byl nabité událostmi světového významu, které samy o sobě znatily mezníky jak v životě národa, tak i celých světadílů. Spád těchto událostí byl tak rychlý, že jejich sledování zastíňovalo drobné denní záležitosti. Život v továrně, který jel po vyjeté koleji, nikterak nevybočoval do nejiakých extrémů. V dohledu se již rýsovalo vyvrcholení michovské tragedie a její důsledek – fašistická okupace.

Henleinovy karlovarské požadavky, jeho libanuky s agrárníky s Beranem v čele, květnová mobilisace a sokolský slet (oboji zastávaly funkce morfiové injekce nemocnému), Červený Hrádek s Runcimanem, pochod dělnických mas k parlamentu a Gottwaldův projev, krátkozraké volání po Srověm a nakonec v září – delirium. To by tak byly v kostce události, které svým rámcem a významem přesahovaly až za hranice tehdejšího státu. Jinak to není možné v kaleidoskopu událostí v odstupu let vidět. Výměna Bencic Hachou celkem na věci nic nezměnila. Zabráni pohraničního území v září 1938 okamžitě zastavilo vyhlídku na další výrobu letadel a byla jen dodělávána pouze část starších objednávek, a to ještě aby Němci nevěděli.

V té době byla rozpracována velká serie Katuší, tj. typ B 71. Bylo to celokovové letadlo sovětské konstrukce vyráběné u nás v licenci. Mělo 2 motory Hispano Ydus à 750 k a rychlost 480 km/hod. Část těchto letadel dělala také čákováká Avie.

Dalším výrobkem ještě předmichovským byla konstrukce a zhotovení nového typu A 300, které bylo jedno z nejlepších a nejrychlejších bombardovacích letadel do té doby u nás postavených. Mělo 2 motory Bristol-Mercury a 650 k a rychlost 470 km/hod. K samotnému jeho vývoji je nutno podotknout, že jeho vývoj byl před Michovem záměrně brzděn samotnými vojenskými činiteli tehdejšího Vojenského leteckého ústavu, kde uplatňovali svůj neblahý vliv známi zrádci Bencich a Hess jako přední činovníci tohoto ústavu. Kdo dobře viděl do věci, tomu bylo jasné, že letadlo je stálými požadavky na různé předělávky záměrně mrzáceno, aby ztrácelo na výkonnosti.

Poměry v továrně se poněkud ustálily. Politický nátlak sice nepolevil, ale dělnictvo si více rozumělo a spolupracovalo. Stav zaměstnanců se zatím nescižoval a jevila se tendence rozšířit automobilové oddělení a pomalu přejít na jinou výrobu. Bylo jasné, že letecká výroba, nebo aspoň výroba letadel pro vojsko, neodvratně končí.

Březnové události v r. 1939 však daly jiný směr, který potom napáchal v řadách pracujících ztráty na životech, jakých nikdo nepředpokládal. Nejsmutnější vzpomínkou je ta, kdy jsme se stíčky halý montovny hleděli na protější svah, kde se na obzoru ploužil a do vysočanské kotliny sjížděl nekonečný plaz fašistických veterců, kteří nám za pár dní ukázali své jedovaté zuby. To nám budíž výstrahou, že nikdy nesmíme dopustit žádný Michov, a do své země nepustíme fašismus v žádné podobě.

Okupace

Obsazení Acrovky okupanty bylo provedeno prakticky již druhý den po zabrání republiky. V čele gestapaků přijel bvalý major čsl. armády Filip, který byl vlastně již tenkrát exponentem nacistů. Byl důvěrným přítelem pražského velitele gestapa „číslníka“ Böhma. Zajistit vchody do továrny, pokladnu, to byl jen začátek. Zkontrolovali seznamy zaměstnanců, a když zjistili, že oficiálních komunistů v kartorce není, ponechali průběh vývoje času.

Po čase nastoupil službu – werkschutz, který byl veden vousatým Rolofem a sudetákem Suchardou. Mezi zaměstnanci se objevili i takoví, kteří nejdnou prohlásovali o sobě, že jsou Němci, nebo se postavili do řad kolaborantů. Pokud se jejich jména uchovála, byli to Anderlík, Lavante, Baudyš, renegát Volát a další drobní přísluhováci. Kuratoristi Malina a Bělohrad zahájili přesvědčovací akci mezi mladými o vstupu do kuratoria, ale mezi 8.000 totálně nasazenými lidmi jim pšenic nekerla.

Odpor vůči fašistům byl zřejmý i když zatím procházelo vše klidně. I v našem závodě byli soudruzi, kteří ilegálně organizovali odpor v buňkách v truhlárně, montovně, lakovně a soustružně.

Komunistický tisk Rudé právo, ilegální časopis „V boj“ a další, kolportovali soudruzi v době, kdy fašistické Německo vypovědělo Sovětskému svazu válku. Nejdnou se gestapo začalo zajímat i o nás. První obětí byl Rudolf Kadlec z výdejny nářadí (později bestialně ubitý v „pečkárně“) a následovala celá řada dalších. Celkem přišlo o život v koncentračních táborech 21 soudruhů. Ze šťastnějších, kteří se vrátili byli: s. Pichl, Josef Janda, Cech, Ferdinand, Kosinka a.

Solidarita mezi jejich spolupracovníky, kamarády, byla silná a svednotla všechny k soustavné pomoci pozůstalým a spojкам, které pomáhaly partyzánům.

Co v knize o aerovkách nebylo (ač tam možná být mělo)

Občas při hledání v archivu najdu něco úplně jiného než potřebuji a o čem už dávno nevím, že tam je. To je případ přípravného materiálu pro moji knížku, který nebyl z už neznámých důvodů použit. Teď na něj po 10 letech došlo. Dnes zatím 2 stránky, v příštím čísle další 2.

POMOCNÝ PRUMYSL

Jič.

Pneu, guma, brzdové a spojivé obložení

- TOCHÁČEK, Praha-Karlín, Královská 29, vyrábí a dodává spojky Kardano original pro každý automobil (1946), inzerát pérovka spojky AUTO, roč.XXVIII, 1946, str. 14
- ENGLEBERT, O.Englebert s.r.o., Praha-Karlín, Vinohradská 9 (1929) AUTO, roč.XI, 1929, str. XVII
- MATADOR, 1.čs.továrna na pneumatiky AUTO, roč.X, 1928, str.815
- MATADOR, a.s. Bratislava, Praha II, Lutzowova 7 (1929) AUTO, roč.XI, 1929, str. XII
- Pražská gumovka SEMPERIT a bratislavská MATADOR splynuly již definitivně; sídlo bude v Praze, Lützovova třída. A do Bratislavy budou přenesena některá výrobní oddělení. MOTOR REVUE, roč.XII, č. 16, str.589
- Ceník pneumatik REX MATADOR – SEMPERIT PESTRÝ TÝDEN, roč.VIII, 1933, č. 14, str. 17
- Ceny pneu BAŘA -,- č.23, str.19
- ,- -,- č.33, str.19
- EMERO brzd.obložení, Ing.C.L.Pokorný a spol., Praha XVIII-Břevnov, Šlikova 408 (1929) AUTO, roč.XI, str. XII
- SEMPERIT, Praha II, Lutzowova 7 (1929) AUTO, roč.XI, str. XIV
- BAŘA začal vyrábět pneumatiky v r.1930
- JURID brzdový obklad (1937) ACC Revue, 1937, str.91
- Pneu MATADOR MAMUT 150x40 pro Aero 30 – inzerát AEROVKÁŘ, 1936, str. 121
- Pneu KUDRNÁČ - EVERIT (maj.Jos.Kudrnáč, Náchod) uvedeny na trh v r.1931. V r.1932 se vyrábí 160 ks denně. MOTOR REVUE, roč.XII, č. 15, str.558

Elektrovýzbroj

- AUTOTECHNIA, s.r.o., Praha XII, Rubešova 17, (1938), gener.zastoupení fy.DELCO REMY (el.houkačky), inzerát s pérovkou houkaček AUTO, roč.XX, 1938, č.7, str.233
- PRAKAB, Pražská továrna na káble, s.r.o., Praha II, Václavské nám.49 (1929), inzerát pérovka AUTO, roč.XI, 1929, str. I
- SCINTILLA, Praha-Karlín, Královská tř.81, inzerát, pérovka reflektoru AUTO, roč.XI, 1929, str. IX
- OSRAM – žárovky Bilux (1929)
1932 Naše domácí továrna má pro automobilisty novinku: žárovku Bilux se žlutým světlem. MOTOR REVUE, roč.XII, č.16, str. 587
- Robert BOSCH, s.r.o., Praha XII, maršála Foche 8 (1929) AUTO, roč.XI, 1929, str. X
- TUNGSRAM žárovky pro Aero – Inzerát ACC Revue, 1937, str.70

Svíčky PROGRESS (1937), cena 17,-Kč -,- inzerát	ACC Revue, 1937, str.70 -,- str.199
První Avion – blikače vyráběla dílna jemného mechanika Fr. Kašpara (Praha XI, Úvalská 1357)	
Mlhovky NOTEK – F.Roubíček, P II, Bredovská 11	ACC Revue, 1937, str.114
Přístroje VOKÁČ – inzerát	ACC Revue, 1937, str.304
Přístroje BRICHTA – inzerát	AEROVKÁŘ, 1935, str.207
Fa. Aero montuje na své vozy zapalovače Magneton, s tímto zapalovacím zařízením jel Turek 30 000 km a osvědčilo se.	MOTOR REVUE, roč.XII, č.13, str. 488

Písty, pístní kroužky

AUTOMOTIF, Praha II, Jerusalemská 15, písty B.H.B. z patentované slitiny Hiduminium Rolls-Royce 53 (1938) používají Praga, Tatra, Škoda, Walter	AUTO, roč.XX, 1938, č.7, str.232
Akciové železárny v Komárově, Praha II, Havlíčkovo 3, Pístní kroužky ALBA (1938)	AUTO, roč.XX, 1938, č.7, str.258
Písty pro Aerovky AUTOMOTIF, inzerát (1937)	ACC Revue, 1937, str.28
Písty NIAL – K.J.Zahrádka, M.Boleslav (1937) - inzerát	ACC Revue, 1937, str.134

Odlitky

Pro Aerovky ocelolitina STOREK – inzerát	ACC Revue, 1937, str.70
Odlitky a výkovky pro vozy Aero dodává ČKD (1937)	ACC Revue, 1937, str.108
Odlitky z hliníku, bronzu, mosazi a litiny šedé dodává fa.K.J.Zahrádka M.Boleslav – inzerát	ACC Revue, 1937, str.134

Ozubená kola, soustružené části, ložiska

Ing.B.Klimeš, továrna na automobilové součásti, Praha X, Žižkova 28, kloubové čepy řízení (A 30?)(1947) inzerát, pérovka kloubu	AUTO, roč.XXVIII, 1946, č.7/8, st114
Kuličková ložiska FISCHER, sklad Oskar Klein, Praha II, Bredovská 10	AUTO, roč.XI, 1929, str. I
SKF, U měšťanského pivovaru (1929) inzerát	AUTO, roč.XI, 1929, str.XI
Továrna na ozubená kola J.WALTER, Praha XVII, Košíře, Třebízského 41(1929) pérovka	AUTO, roč.XI, 1929, str.XVIII
Bronz Rübelit INZERÁT	ACC Revue, 1937, str.32
Ozubená kola HAVLÍK – inzerát	AEROVKÁŘ, 1936, str.92

Čalounění, střechy

GRANITOL umělá kůže inzerát -,- - děkovný dopis fy. Aero XEROX	ACC Revue, 1937, str.32 -,- str.64 Obálka
Střechy WEBASTO – inzerát	AUTO, roč. XVIII, 1935, str.295

O čem psal poválečný tisk

NAŠE AUTOMOBILKY O SVÉ VÝROBĚ

Časopis Auto 25.VII.1946

Aero

Sdělujeme, že vyrábíme v současném výběhovém programu osobní vozy Aero 30, a to pouze limousiny a vlečný vůz nosnosti 400 kg. Osobní vozy jsou dodávány postupně počínajíc koncem května t.r. na povolení ministerstva dopravy. Cena limousiny s pneumatikami jest Kčs 67.000,- včetně daně z obratu. Vlečné vozy dodáváme ze skladu na povolení ministerstva dopravy za cenu Kčs 7700,- včetně daně z obratu.

V rámci celostátního výrobního programu byl nám určen nákladní vůz nosnosti 1 1/2 t. typu Aero (dř. Škoda 150). Výroba tohoto vozu se rozbíhá. Dodávky jsou plánovány ke konci r. 1946. Cena není dosud stanovena.

Příspěvek zaslal Petr Klusák

Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931.
10. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu

57

PÁRA V DOPRAVĚ

WILLIAM HENRY JAMES.
Anglie 1824.



William Henry James si dal patentovat r. 1824 parní vůz, který postavil téhož roku a při němž používal páry o velmi vysokém tlaku (200 liber na čtver. palec - pozn. red.: cca 14 kg na cm²) ve 4 malých válcích, jejichž každý pár poháněl jedno kolo tak, že bylo docíleno nezávislého pohybu obou kol, což bylo důležité v zatáčkách. Tím docílil účinku jako má *diferenciál*. Dálo se to automaticky zvláštním

uspořádáním kohoutů. Když kola byla v takové posici, že vůz jel přímo, bylo do každého páru válců pouštěno stejné množství páry, ale když jedno kolo se zpomalilo (vnitřní v zatáčce), válce pohánějící vnější kolo dostaly více páry a následkem toho se toto kolo otáčelo rychleji. Vůz jezdil uspokojivě s pokusného hlediska.

R. 1829 W.H. James získal přispění velmi bohatého irského baroneta Jamesa C. Andersona, postavil nový vůz, jenž vážil 6000 liber a docíloval rychlosti 12 - 15 mil s 20 cestujícími na šterkovaných cestách. Ač James vůz opatřil listovými pery, otřesy při jízdě způsobovaly časté poruchy choulostivého mechanismu.

Další vůz Jamesův z r. 1832 už měl jakousi měnu rychlostí. Dva válce pro vysoký tlak byly umístěny nad kotlem a píst uváděl v činnost dlouhé táhlo, spojené s klikou na přední části vozu. Hřídel nesl tři řetězová kola různých průměrů, jež sdělovala pohyb třem podobným kotlům na zadním hřídeli přímo pod klikou.

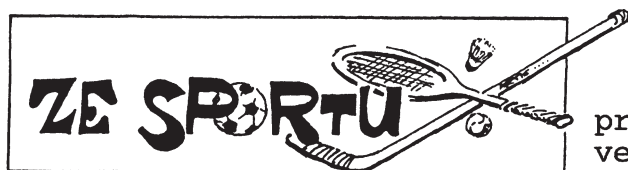
Jakmile některý pár řetězových kol mohl být zasunut do hnacího ústrojí pomocí spojek, jež uváděl v činnost řidič pedály, byly možny tři stupně rychlosti.

Jamesovy práce neměly úplného úspěchu, stejně jako ho neměl jeho společník J.C. Anderson, jenž kolem r. 1837 se znovu pokusil o velký podnik, stavěl parní vozy a zařídil dopravní společnost The Steam Carriage and Wagon Company. Konstruktéři té doby (Hancock, Marceroni) ho viní z konstruktivních plagiatů a chystali se svými vozy utkat se s jeho, když přijel z Dublina do Londýna.

Ale Anderson se - jak se zdá - "matchi" vyhnul. Naplnil noviny svými plány, ale zato zpráv o jízdách bylo málo. Nicméně horlivý Irčan pokračoval a poslední patent získal r. 1858.

W.H. James zemřel skoro 100 roků star r. 1873, 50 let potom, co dostal první svůj patent - v chudobinci.

- pokračování příště -



XV. Klecanská veteran rallye

11.6.2011

Druhou červnovou sobotu jako tradičně proběhla v Klecanech již XV. Klecanská veteran rallye. Od ranních hodin se na náměstí V.B. Třebízského začala sjíždět historická vozidla. Sešlo se celkem 78 soutěžících vozidel. Z toho 6 velocipedů, 27 motocyklů a 45 automobilů. Účastníci přijeli ze všech koutů celé naší republiky, ti nejdálší přijeli po ose až z Chebu. Nejstaršími vozidly letošního ročníku byly automobily Cadillac La Sale pana Václava Macháčka a Whippet Jiřího Vody, oba vyrobené v roce 1927, nejstarším motocyklem a vůbec nejstarším vozidlem, které jelo celou trať dlouhou 52 km, byl stroj značky Champion z roku 1919. Vůbec poprvé v historii Klecanské veteran rallye bylo možné letos na startu vidět automobil slavné značky Rolls Royce, typ 20/25 vyrobený v roce 1933, který nám přivezl ukázat pan Jan Hron. Tento vůz byl pořadatelem vyhlášen jako nejzajímavější automobil. Dále pořadatelé ohodnotili motocykl značky Calthorpe Ivory 500, také vyrobený v roce 1933. Motocykl této ne příliš známé anglické značky, která zanikla před druhou světovou válkou, přestože již ve dvacátých letech minulého století vyráběla velice výkonné čtyřtákní motory OHV. Divákům se, v jejich anketě, opět nejvíce líbil nejdelší motocykl, který může vozit 3 osoby, Čehie - Böhmerland 600 OHV sport pana Zdeňka Novotného a v automobilech se diváci nejvíce zhlédli v Cadillacu La Sale pana Václava Macháčka. I letos se soutěžilo mimo hlavní ceny i o nejlépe



umístěný vůz značky AERO, na jehož ocenění přispívala společnost AERO Vodochody a.s. a AERO CAR CLUB Praha. Proto u startu bylo možné vidět předsedu ACC Praha a bývalého Presidenta Asociace historických vozidel ČR pana Jiřího Zítka, který přišel dohlédnout na členy svého klubu a podpořit naši, již vyhlášenou akci. Aerovek se letos sjelo celkem 8 z 10 přihlášených. Bohužel jedna z nich pětistovka cink cink pana Becka nedojela vlastní silou pro poruchu zapalování. Klecanská veterán rallye by se již neobešla bez výstavy a jízdy dětských historických kočárků, kterou pod vedením Mgr. Naděždy Černé připravilo Regionální Muzeum Mělník. Měli jsme možnost shlédnout jízdu kočárků, dámy tlačící kočárky byly samozřejmě oblečeny do dobového oblečení odpovídajícího roku výroby kočárku, to vše s bohatým komentářem Nadi Černé. Po jízdě kočárků následovala předváděcí jízda historických velocipedů a vysokých kol, tuto jízdu slovem doprovodil člen Českého Klubu Velocipedistů 1880, pan Pavel Štěpán. Vše bylo doplněno několika melodiemi z flašinetu, jehož klikou točil pan Oldřich Kodeda. V sanitním voze společnosti Pragomedika Plus a.s., bylo možné si nechat prověřit svůj zdravotní stav. Zdravotníci prováděli měření krevního tlaku, zjištění celkového množství tuku v těle, měření hladiny cholesterolu, cukru a triglyceridů v krvi. Během celého dopoledne této bezplatné služby využilo 86 návštěvníků akce.



První vozidlo vyrazilo na trať soutěže chvíli před polednem. Celou soutěž odstartoval startovacím praporkem pan Jens Beckhäuser, majitel společnosti BECK International, která dala věcné ceny pro vítěze soutěže. Soutěžící během své jízdy plnili po trati celkem 13 soutěžních úkolů, umístěných v obcích, jimiž se projíždělo. Podle výsledku těchto úkolů se celá soutěž vyhodnocuje. Již patnáct let výsledky zodpovědně zpracovává pan Petr Mervart, který celý den pozoruje jen čísla a skutečný průběh soutěže většinou zná jen z fotografií. Za to mu patří náš veliký dík. Po odstartování posledního vozidla z náměstí jsme se všichni přesunuli do prostoru bývalé vojenské střelnice, kde pokračoval doprovodný program vystoupením hudebních skupin, seskokem 12 parašutistů, kteří přilákali veliký počet diváků. Po nich následovala skateboardová exhibice v "U" rampě. Odpoledne pozvolna přešlo ve večerní zábavu doplněnou vystoupením kouzelníka Vítka Rabiňáka a přerušenu nočním ohňostrojem na hudbu. Ale zpět k vlastní jízdě historických vozidel. V odpoledních hodinách se soutěžící posádky sjely opět do Klecan, tentokrát již do prostoru Dolních Kasáren. Zde po ukončení a vyhodnocení soutěže došlo k předávání cen nejen vítězům, ale i všem zúčastněným soutěžícím. Na stupních nejvyšších stanuli v kategorii auto pan Vít Čermák s Tatrou 57 A z roku 1936, v motocyklech zvítězil stejně jako loni pan Jiří Bálek na stroji BMW R5 z roku 1936, z velocipedistů se nejlépe umístil

Petr Čistý na kole značky Ogar z roku 1930. Těmto třem vítězům předal ceny osobně pan Jens Beckhäuser, byl to týdenní zájezd pro dvě osoby do Istanbulu. Nejlépe umístěnou ženou ze sedmi žen řidiček, se stala paní Marie Wohlmuthová na motocyklu M 72 se sidecarem z roku 1952. Nejlépe umístěným vozem značky AERO se stal vůz AERO 30 S z roku 1936 pana Miroslava Ferkla, člena ACC Praha. Cenu diváků za nejlepší dobové oblečení získala posádka "tyrolských" manželů Pavezových s vozem KDF. Posádka našich klecanských hasičů s Tatrou 805, řízenou panem Václavem Ševčíkem, skončila na 30. místě v kategorii auto. Sice nevyhráli, ale osmsetpětku měli určitě ze všech nejhezčí. Absolutním vítězem XV. ročníku Klecanské veterán rallye 2011 se stal pan Vítězslav Stejskal s vozem Škoda Oktavia, vyrobeným v roce 1961. Klidný průběh vlastní jízdy historických vozidel zajišťovalo 42 pořadatelů, které bylo možno vidět na startu, na trati, v cíli a všude tam, kde bylo třeba. Děkujeme všem pořadatelům za zajištění klidného průběhu celé akce, všem partnerům za finanční a materiální pomoc, účastníkům za to, že přijeli se svými krásnými vozidly v tak hojném počtu, a všem divákům za podporu akce svou účastí a potleskem.

Alena a Láďa Němečkovi.

Černošice – Aerojízda 2011

Závěr aerovkářské sezóny patří černošické Aerojízdě. Aerovky byly všude, kam se člověk podíval. 30 jich bylo ze 40 přítomných.

Když jsem psal o loňských Černošicích – tedy očima nebo spíše reflektory mé třicítky – tak jsme pěli chválu nad tím, jak nemusíme závodit, plnit žádné úkoly, prostě o pohodě. A letos bylo všechno jinak – nekompromisní itinerář, nesplnitelné úkoly, téměř diskvalifikace za neuposlechnutí pořadatelů, občerstvení za jízdy asi jako při mezinárodních cyklistických závodech – dá se to nazvat *důchodcovským stresem* a nepomohlo ani krásné počasí. Kdo tím byl vinen? Karel Petschke – spolupořadatel s rodinou Šlesingerových!

Tak, za tyhle řádky to od něj zase pěkně schytám. Samozřejmě to bylo jinak. Trať vedla až do Horoměřic a zpět podle nezablouditelného itineráře, zpestřená několika úkoly, z nichž nejtěžší byl tlačit magnetem malé autíčko po dráze na čas a nevybočit. Potýkali jsme se také s testem, který obsahoval otázky hlavně z aerohistorie. I když je to téma, o kterém píšeme často v Aerovkáři, je až neuvěřitelné, když má člověk přiřadit k dané události správný letopočet, jak váhá a neví.



HUPMOBILE mod. S, řad. 6 válec 3,5 l. (USA 1930 – karoserie fy Cleveland-Ranlang) V Evropě 1 ks.



WHIPPET OVERLAND 4 válec 2,2 l. (USA 1927 – Johan Nordh Willis) V ČR 1 ks.

O množství zúčastněných aut jsem se již zmínil. Abych nepsal jen o aerovkách, musím se zmínit o dvou nádherných vozech - jsou na fotografiích i se základními údaji.



"Nejtěžší úkol soutěže".



Kapela "Tři neděle potom".

Po několik let býval program završen promítáním filmů z historie automobilismu. Letošní odpoledne však patřilo swingové kapele **Tři neděle potom**. Mladí hudebníci, dvě velmi mladé zpěvačky, čtyři pozouny, basa, kytara, valcha a dobové skladby - neuvěřitelně příjemný zážitek.

Tak za rok zase v Černošicích a díky pořadatelům za příjemný den s přáteli!

P.S. - Přeci jen jsem měl tohle aerovkářské setkání trochu zkažené a to myšlenkou na tvrdé rozhodnutí - má třicítka dostane nový "kabát". Hned po akci nastalo totální rozebrání a už na laku pracuju. Snad to do nové sezóny stihnu. - JK -

Do redakce jsme tentokrát dostali ještě další příspěvky z letních akcí. Pro nedostatek místa si je necháme do příštího čísla.

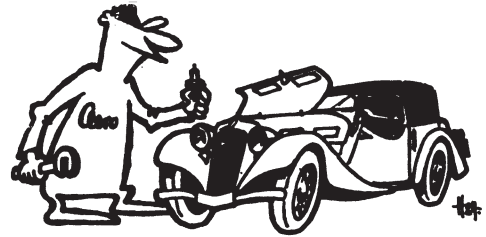
Největší aerovkářskou akcí bylo **30. Europatreffen der Aero-Freunde** v německém Bad Wildungenu. Povídání o velmi pěkné akci si také necháme na příště a dnes alespoň dvě fotky.



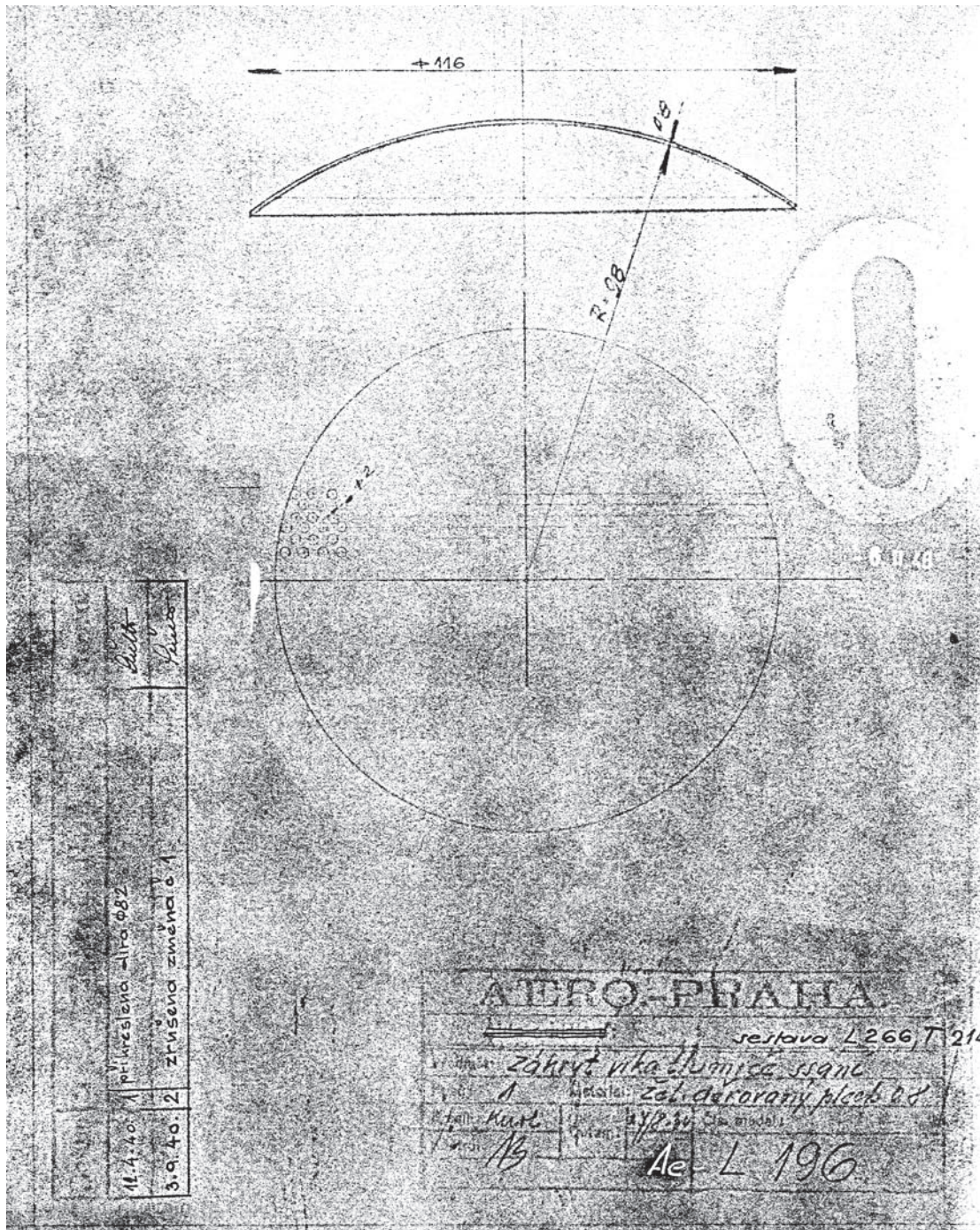
Aerovky pod zámek Waldeck

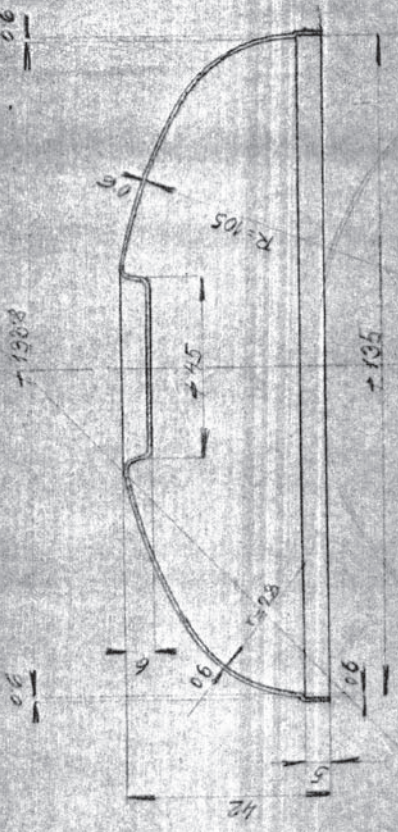


V uličkách romantického městečka Fritzlar



Velmi žádanými výkresy jsou výkresy tlumiče sání. Dnes předkládáme poslední provedení, a to pro karburátory SOLEX. Výkresy, které jsou k dispozici, postupně přetiskneme. Na výkresu sestavy si povšimněte dvou úchytů L 263. Ten, který je pod hrdlem L 377, leží a je přišroubován k plechovému nastavci na vodní trubce. Druhý nastavec je pomocí vzpěry L 379 přišroubován k hornímu šroubu vany spojky a motoru. V přední části tlumiče (mezi L 196 a L 197) **nebyla!** drátěná vložka, přestože je v některých materiálech uváděna. - JK -



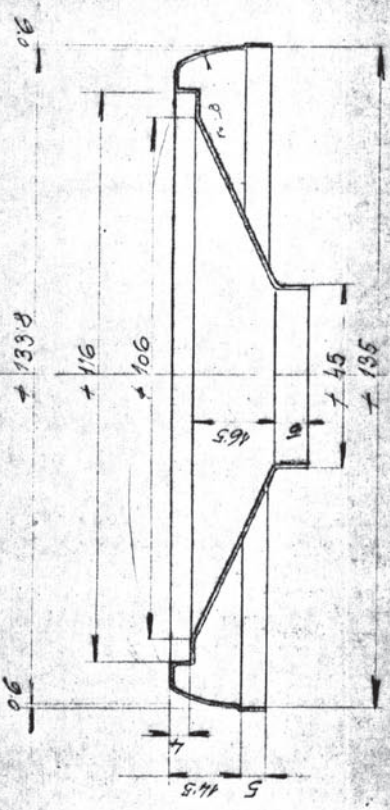


20. XII 47

seriava L 266, T 21

Who thumice satil
zel kleso ostro 0.6

L 193

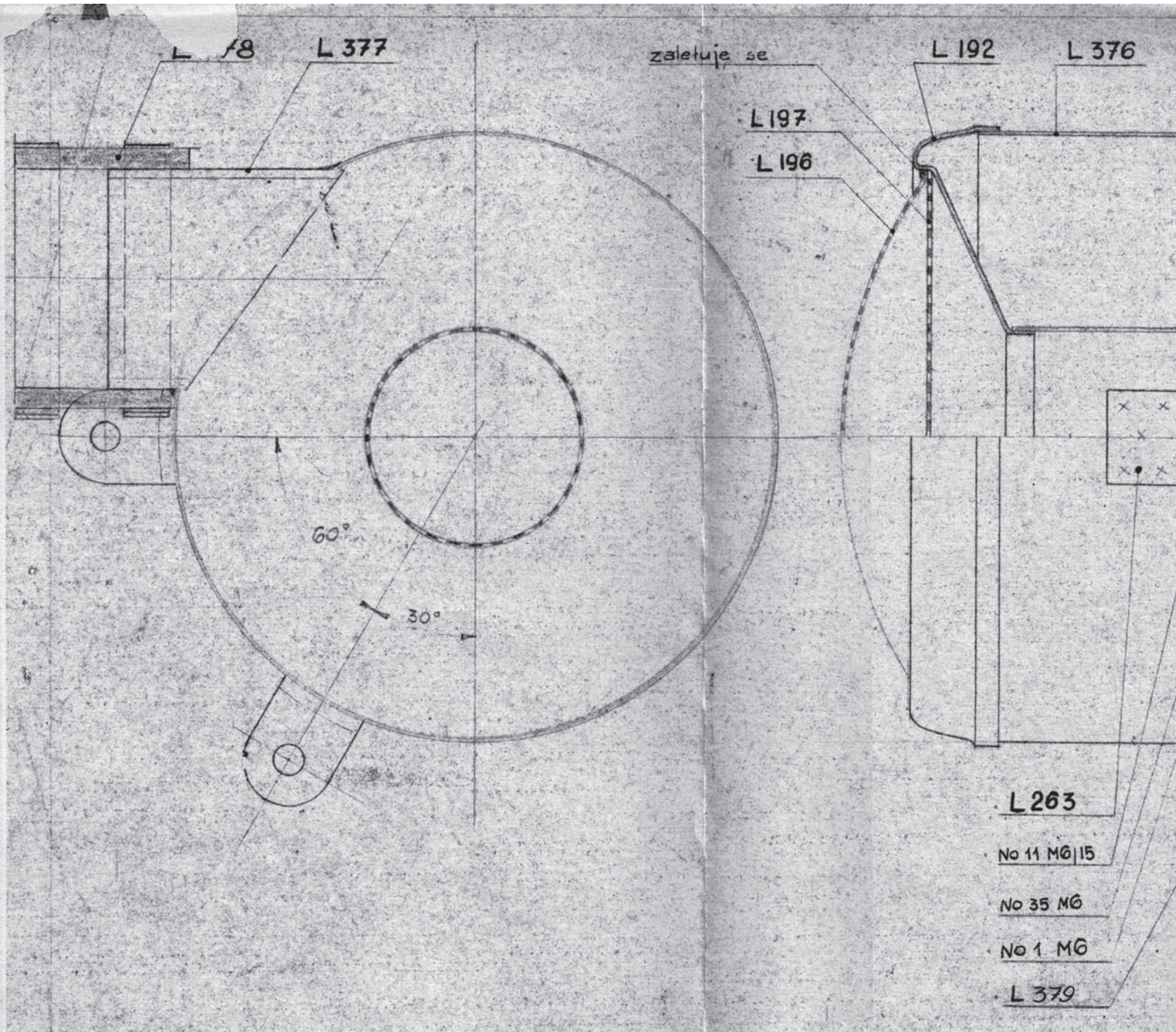


20. XII 47

seriava L 266, T 214

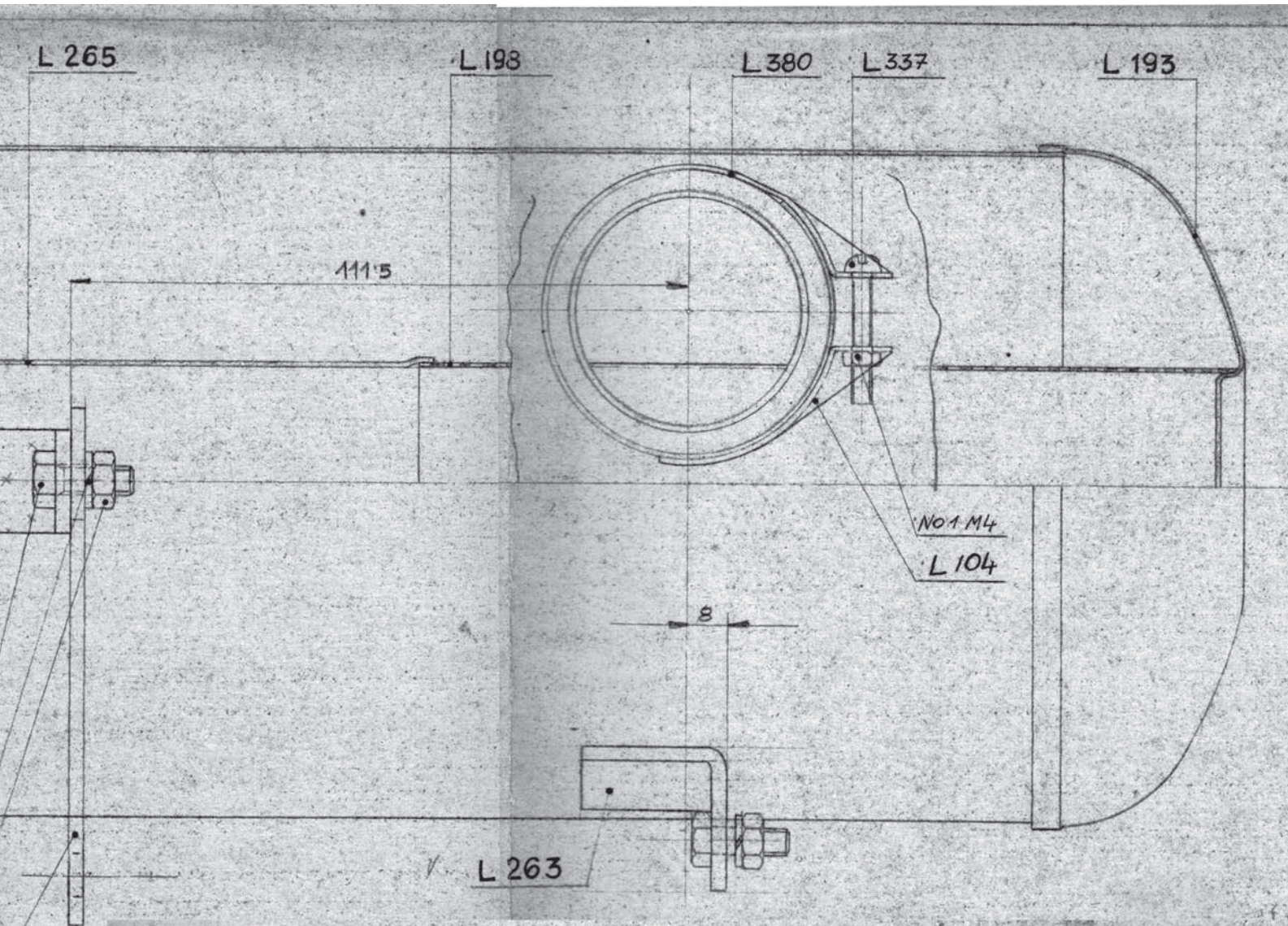
Who thumice satil srodem
1 zel detap ploc 0.6

L 192



- L 263
- No 11 M6/15
- No 35 M6
- No 1 M6
- L 379

L 380	stahovací pásek had. tlum. ssání	2				
L 357	stahovací šroub hadice	2				
L 104	Podložka pod stahov. pásek	2				
No 1	M4 matice	2	šroub. oc.			
No 35	M6 nerovná podložka	2	speciální			
No 11	M6/15 šroub s hlavou	2	šroub. ocel.			
No 1	M6 matice	2	- - -			
Označení	Předmět	Kusů	Material	Rozměry	Váha	Poznámka



L 379	Vzněra tlumiče ssání	1				
L 378	Hadice tlum. ssání	1				
L 377	Trubkové hrdlo tlum. ssání	1				
L 376	Plášť tlumiče ssání	1				
L 263	Patka vzpěry tlumiče	2				
L 265	Nástavec perforované trubky	1				
L 198	Válec tlumiče	1				
L 197	Vložka do víka	1				
L 196	Zákryt víka	1				
L 193	Víko tlumiče	1				
L 192	Víko tlumiče ssací strana	1				

Sestava tlumiče ssání pro Solex

číslo 6.5.37 L 266

13 serie 1937

4.1

L 375



Kč: 17.900.—
22.300.—
25.800.—

MALÝ VŮZ
PRO VELKÉ CESTY.

TOVÁRNÍ PRODEJNA:

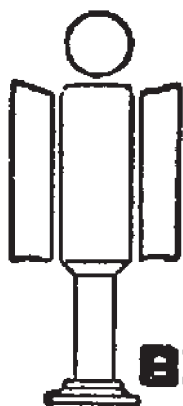
A. WENKE A SYN,

JAROMĚŘ.

TELEFON: 215.

SERVICE AERO

MOGUL



Aero 13 u BZ-pump

Zásobováním československého úseku
byla pověřena fa Bratři Zikmundové.
Veškeré vozy AERO jedou na směs

MOGUL D s BZ-BENAL
nebo **BZ-MIX**

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LI., číslo 4, r.v. 2011.

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

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