2012

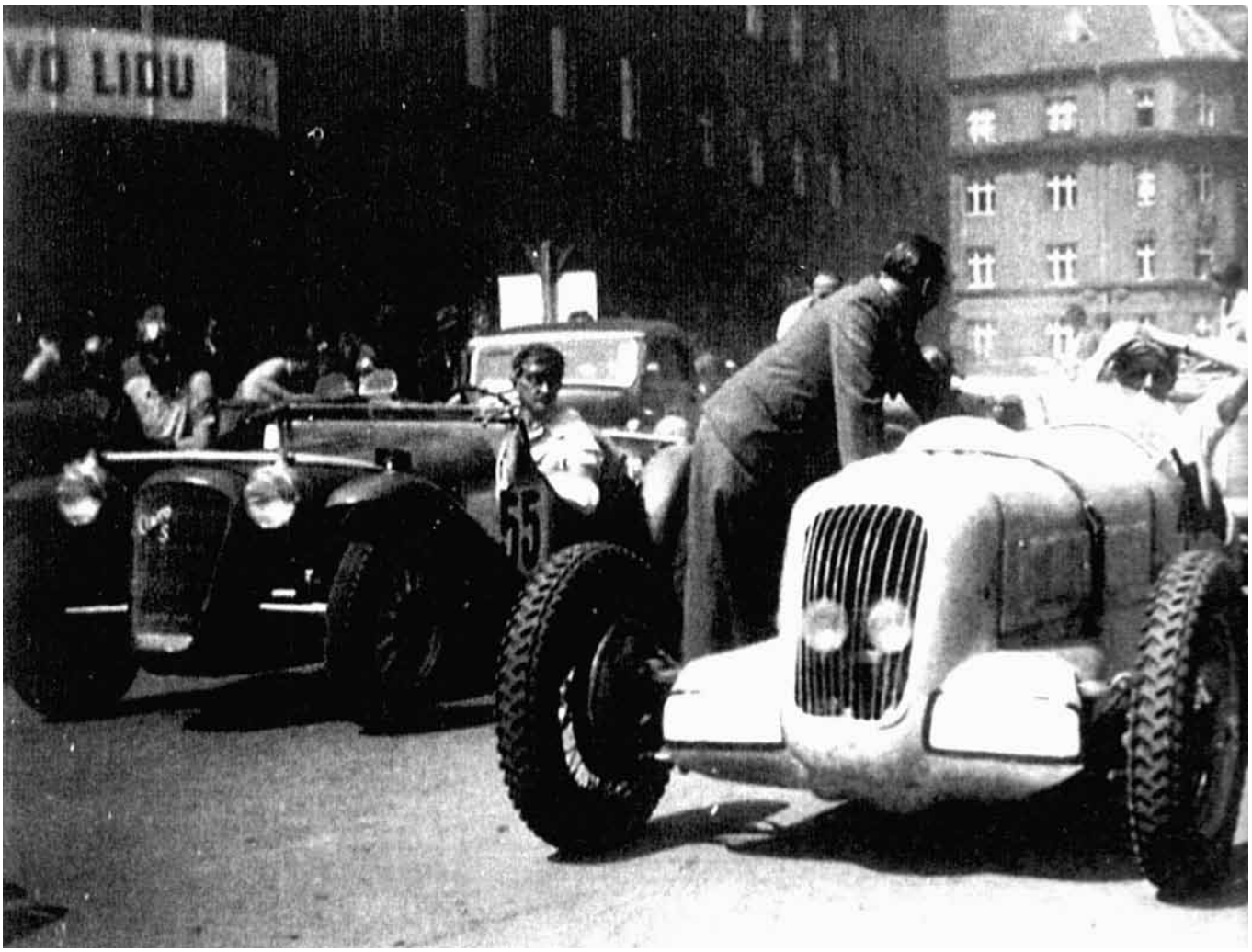
Aerovkář

ČASOPIS AERO CAR CLUBU

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5



Jaroslav Jonák s č. 55 na startu „Hradeckého okruhu“.

č. 2

Vážení aerovkáři,

v poslední době neuplyne snad den, abychom se nedozvěděli o nějakém zdražení čehokoliv. Pro nás automobilisty se stává noční můrou cena benzínu, která již mnohde překročila magickou hranici 40,- Kč za litr. Ale nejen to, stát přitvrzuje i v dálničních známkách, pojišťovny v pojistném, obce v parkovném atd. Přesto jezdíme pořád a jezdit asi hned tak nepřestaneme.

Často jsou připomínány pohodové roky I. republiky, a tak člověka napadne, jak to tehdy opravdu bylo? Když se zaměříme na pro nás zajímavou oblast automobilismu, stačí zalistovat ve starých číslech Aerovkáře a Aero Car Club Revue. Tam zjistíme, že se v této sféře historie opakuje. Na obdobné kritiky příprav zdražování narazíme velmi často a jsou to právě daně a benzín, které v tom figurují nejvíce. Je pravda, že čtení tehdejších statistik o počtu aut dnes budí úsměv, ale na druhé straně jsou tyto údaje určitě zajímavé.

Článek **Memorandum sdružených značkových Autoklubů** z poloviny r. 1934 bychom mohli v mnohém považovat za aktuální i dnes.

Pozn. – Z článku jsou vybrány nejzajímavější pasáže. – JK –

Memorandum sdružených značkových Autoklubů.

V dohledné době má býti předložena Národnímu shromáždění osnova nového zákona o dopravě motorovými vozidly. Tento zákon, který má odstraniti křivdy a hospodářsky katastrofální následky zákona čís. 198 z r. 1932 o dopravě motorovými vozidly a má býti zároveň unifikací daňových předpisů týkajících se motorových vozidel, chystá však také zvýšení stávající silniční daně, která má postihnouti sice pouze vozy s obsahem do dvou litrů, avšak poněvadž tyto znamenají přes 80% celkového počtu osobních automobilů, bylo by další zákeřnou ranou celému našemu automobilismu a mohlo by vůbec zaraziti jeho další vývoj, který v létech popřevratových byl nejslibnějším odvětvím našeho průmyslu.

U nás připadá totiž na 200 obyvatel přibližně jeden automobil, kdežto na příklad v Anglii 36.5 obyvatelů, v Belgii na 79 obyvatelů, ve Francii na 28, v Německu na 122, v Nizozemsku na 87, ve Švédsku na 64, ve Švýcarsku na 51 obyvatelů atd.

I když připustíme, že na pokles vývoje našeho automobilismu měla značný vliv všeobecná hospodářská krise, která jej zarazila a nedovolila mu, aby se postavil po bok ostatních států, přece přihlížíme-li k vzrůstu počtu motorových vozidel v jiných státech v letech, kdy u nás nastává v odbytu automobilů již stagnace, nemůžeme se ubrániti doměnce, že tento stav u nás byl přivoděn: 1. přílišným daňovým zatížením motorových vozidel, 2. nepoměrným zdražením pohonných látek.

A nový automobilový zákon přichází s novým zatížením; nechystá ovšem zvýšení sazby silniční daně u všech automobilů, naopak u většiny kategorií má býti zlevněna, a zvýšením mají býti postiženy vozy kategorií do obsahu 2 litrů, takže ochromen by mohl býti odbyt pouze těchto vozů.

Jak důležitou složkou celkového odbytu jest však právě odbyt vozů těchto kategorií, vysvítá nejlépe z následujícího přehledu, zachycujícího počet vozů v jednotlivých kategoriích:

	1. II. 1928	1. II. 1931	v srpnu 1934
1 lit.	4.221	10.841	18.000
1—1.5 lit.	8.965	16.174	27.200
1.5—2 lit.	4.342	10.793	16.700
2—2.5 lit.	2.914	4.698	6.200
2.5—3 lit.	1.592	2.391	3.000
3—3.5 lit.	1.068	1.748	2.100
3.5—4 lit.	997	838	1.000
4—4.5 lit.	236	383	440
4.5—5 lit.	409	330	400
5—5.5 lit.	144	197	240
5.5—6 lit.	67	74	90
6—6.5 lit.	34	40	70
6.5—7 lit.	47	76	100
7 lit.	75	39	50
Celkem	25.111	48.622	75.590

Z přehledu zjišťujeme, že od 1. února 1928 do 1. února 1931 přibylo 23.511 osobních automobilů, z čehož jest 6620 u kategorie do 1 litru, 7209 v kat. do 1.5 lit. a 6451 v kat. do 2 litrů., tedy celkem 20.260 vozů v kategoriích, které mají býti postiženy zvýšením daně, což činí **86.25%** celkového přírustku.

Proto právě v tom nutno spatřovati největší nebezpečí chystaného automobilového zákona, který velkomyslně snižuje daňovou sazbu u všech kategorií osobních automobilů nad 2 lit., zvyšuje však současně daňovou sazbu pro lidové automobily, které v nynější době jsou jediným předmětem obytu automobilových továren.

Pro přehled následuje srovnání:

	Sazby silniční daně		
	nyní platné	proponované	diference
do 1 litru	210	300	plus 90
1—1.5 lit.	350	450	plus 100
1.5—2 lit.	560	600	plus 40
2—2.5 lit.	840	800	minus 40
2.5—3 lit.	1540	1000	minus 540
3—3.5 lit.	2450	1200	minus 1250
3.5—4 lit.	3150	1500	minus 1650
4—4.5 lit.	3500	1800	minus 1700

4.5—5 lit.	3850	2100	minus 1750
5—5.5 lit.	4200	2400	minus 1800
5.5—6 lit.	4550	2700	minus 1850
6—6.5 lit.	4900	3000	minus 1900
6.5—7 lit.	5250	3500	minus 1750
7 litrů	5600	4000	minus 1600

Toto chystané zvýšení daňové sazby lidových automobilů se snížením sazeb u automobilů větších, jest však tím absurdnějším, že státní pokladna nezískává podle předběžných propočtů další příjmy, naopak celkový výtěžek silniční daně klesne. U vozů prvních tří kategorií byl by výtěžek sice vyšší:

18.000 osobních automobilů v kategorii do 1 l dává při nyní platné sazbě 210 Kč — ročně 3,780.000 Kč, při prop. sabě 300 Kč — 5,400.000 Kč.

27.200 osobních automobilů v kategorii do 1.5 l při nyní platné sazbě 350 Kč — 9,520.000 Kč, při proponov. sazbě 450 Kč — 12,240.000 Kč.

16.700 osobních automobilů v kategorii do 2 litrů při nyní platné sazbě 560 Kč — 9,352.000 Kč, při sazbě proponov. 600 Kč — 10,020.000 Kč, takže zde by výnos stoupl celkem o 5,008.000 Kč, avšak u celkového počtu 75.590 osobních automobilů jest dnešní výnos 46,420.500 Kč, který podle proponovaných sazeb klesne na 42,851.000 Kč, a objevuje se schodek 3,568.500 Kč.

Poněvadž pak další části chystaného automobilového zákona, totiž novelisací zákona o dopravě motorovými vozidly vzniknou státní pokladně snížením přepravní daně další úbytky na příjmu, dostoupí schodek částky 30,000.000 Kč, která má býti hražena dalším zdaněním pohonných látek, které by činilo při průměrné roční spotřebě 3,000.000 hektolitrů směsi 10 haléřů za 1 litr.

A tak i v tomto směru, na místo žádoucího zlevnění pohonných látek přichází pravý opak a nový zákon jako by na vzdor všem zásadám hlásaným všude v cizině, přináší automobilismu další břemeno.

Označili jsme zdražení pohonných látek za jednu z příčin hrozivého poklesu odbytu osobních automobilů v posledních letech.

Všimněme si o kolik se tyto zdražily:

Před zavedením povinného mísení benzinu s lihem, pohybovala se cena 1 litru čistého benzinu okolo 2 Kč.

Po zavedení povinného mísení pohybuje se tato cena okolo 2.80 Kč a uvážíme-li, že při směsi stoupne spotřeba o 10—15%, vychází nám zdražení provozu o plných 50%.

Jezdí tedy majitel malého vozu s průměrnou spotřebou 10 l na 100 km a při ujetých 25.000 km ročně o 2500 Kč dráže, než před zavedením lihobenzinové směsi a při chystaném novém zdanění stoupne tento rozdíl na 2750 Kč.

Připočteme-li k tomu pak ještě silniční daň, objeví se proti r. 1926 rozdíl 3050 Kč.

U majitelů vozů do 1.5 litrů a 2 litrů bude toto zdražení ještě vyšší podle výše spotřeby pohonných látek.

Jaké národohospodářské ztráty vznikly tím v posledních letech, vypočítává ve své publikaci »K situaci československého automobilismu« president Obchodní a živnostenské komory v Praze, dr. Jan Třebický, který dochází k výsledku, že poklesem odbytu automobilů v posledních letech, ztratilo u nás na 120.700 lidí, ať ztrátou zaměstnání, či ztrátou na výdělku asi 1.117,000.000 Kč ročně a kdyby našemu automobilismu po všem tomto nemělo býti pomáháno po vzoru ciziny snížením automobilových daní a osvobozováním nových automobilů od daní vůbec a zlevněním pohonných látek atd., a naopak kdyby automobilism byl zatěžován dalšími břemeny, pak by tyto výsledky byly jistě daleko katastrofálnějšími.

Na základě těchto vývodů spoléháme, že naše varovná slova dojdou zasloužené pozornosti všech rozhodujících činitelů a že tito nedopustí, aby zvýšením daňového zatížení a zdražením pohonných látek byl nakonec úplně zdeptán čs. motorismus.

V Praze, dne 10. září 1934.

AERO CAR CLUB v Praze, »JAWA-KLUB« v Praze, »Z«-KLUB v Praze.

Na domovské půdě

I když jenom na čas - přesněji na tři roky - zapůjčil náš přítel Phil Goldsmith zrenovované Aero 50 do Národního technického muzea. 26. dubna t.r. byla aerovka představena veřejnosti za pozornosti ČT1 (šot v Událostech) a Mladé fronty dnes. Pozváni byli pánové Jaroslav Kučera (92 let, bývalý zaměstnanec továrny Aero, na "padesátkách" pracoval), který o tom velmi pěkně pohovořil, na což nedala TV čas, a Vlasta Drchota (na obr.) s Karlem Jičínským, kteří se o renovaci všelijakým způsobem zasloužili. V příštím čísle o tom KJ prý něco napíše.

Technické muzeum vystavuje "nablýskaného draka" prezidenta Beneše

Národní technické muzeum v Praze má nový nablýskaný exponát. Návštěvníkům se představuje historický automobil Aero 50 HP z roku 1937, ve kterém jezdil v exilu prezident Edvard Beneš s manželkou. Vyráběla ho pražská automobilka Aero. Muzeu ho zapůjčil jeho britský majitel Philip Goldsmith.

Poslední žijící zaměstnanec předválečné továrny Jaroslav Kučera byl i při výrobě tohoto vozu. Absolvent automobilové průmyslovky ve vysočanském Aeru pracoval do roku 1982, kdy opustil post na generálním ředitelství. Foto M. Siváček, MF DNES

Počátkem roku 2012 vyšla v nakladatelství PASEKA nová kniha od PhDr. Jana Králíka **ZMIZELÁ PRAHA - Automobily a motocykly.**

Kniha je velmi zajímavá obrovským množstvím dobových fotografií automobilů a motocyklů v již převážně zaniklých místech Prahy. První fotografie jsou již z r. 1898 a poslední z 80. let 20. století. Na několika fotografiích jsou zachyceny i aerovky.

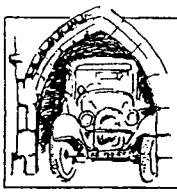
Doporučená prodejní cena v knihkupectví je 360,- Kč.

- red. -

! ! ! Aerovkáři – nepřehlédněte ! ! !

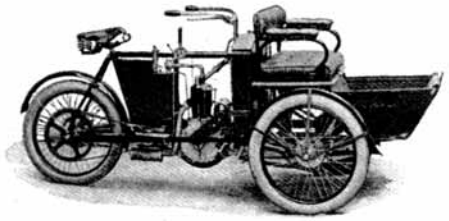
Vážení Aerovkáři E-mail adresa pro zasílání příspěvků do našeho zpravodaje je - **AEROVKAR@EMAIL.CZ** - redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek.

! ! ! Aerovkáři – nepřehlédněte ! ! !



z HISTORIE

LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1905.
Předvěsná motorová dvoukolka, 1-válec s chlazením vodním, 95×110 mm, výkon 4 ks.

František Alexandr Elstner

V letošním roce uplyne 110 let od narození cestovatele, spisovatele a novináře Františka Alexandra Elstnera. Několika dobovými dokumenty si připomeňme přípravu expedice „Modrý Team Aero" v roce 1934.

Dopis na následující straně - volně přeloženo redakcí.

Informace o sportovní expedici MODRÝ TEAM AERO.

Pod patronací Autoklubu Republiky Československé, je naše výprava „MODRÝ TEAM AERO" složena ze 4 vozů Aero obsazených 6 dámami a 2 pány. Team se z Prahy vydal dle itineráře na 14.000 km za 40 dní.

Trasa:

Praha, Frankfurt, Marseille, Bone (Afrika), Biskra, Tougourt, Bou Saada, Alžír, Oran, Fez, Casablanca, Marakeš, přes Vysoký Atlas a Sahara.

Návrat:

Tiznit, návrat do výchozího bodu k 1. Autosalonu Praha, Mogador, Rabat, Maroko, Madrid, San Sebastian, Biarritz, Bordeaux, Paříž, Strassburg, Frankfurt, Norinberg, Praha.

Největší zkouška ženy automobilistky.

Tato expedice je návrhem účastnice, paní Evy Elstnerové, známé z cesty do Lybie, která se konala v létě minulého roku na pozvání italských orgánů. Se svým manželem jeli přes súdánské hranice a ztratili se v saharské poušti, kde je nalezli po 2 dnech pátrání (AERO SPEXOR – pozn. red.).

Úspěch této expedice upozornil na naše dámy motoristky do té míry, že se ve spolupráci Autoklubu Praha a Aero Car Clubu utvořil tým s názvem „Modrý Team Aero", který je složen, všimněte si, převážně z žen.

Za volant prvního vozu usedne známá automobilistka paní Ela Slavíková. Druhý vůz obsadí slečna Vlčková. Obě účastnice všech motoristických akcí v naší zemi. Dalšími účastnicemi jsou: paní Zd. Veselá, Helga Martenová a Iška Kavalierová.

Vedoucí expedice: redaktor Frank Elstner

Technický poradce: Ing. Kavalier

Modrý tým je složen z československých vozů značky Aero, vyrobených pro Rallye Monte Carlo. Všimněte si, že stejný typ vozu se umístil jako třetí v soutěži ve třídě do 1500 ccm, start v Aténách.

Vozy Aero jsou vyrobeny v letecké továrně (továrna letadel Aero Praha – Vysočany), v různých typech s dvoudobými motory o obsahu 998 ccm, s minimální spotřebou a max. rychlostí 100km/hod.

Výbor Modrého teamu se snaží být v kontaktu se společnostmi hoteliérů a turistických kanceláří, a při návratu chce propagovat cestování do Tunisu, Alžíru a Maroka. Francouzské civilní i vojenské orgány, jakož i výše uvedené organizace, se kterými jsme již v korespondenci, přislíbili vysokou přízeň a podporu.

Po návratu do Prahy bude Modrý Team Aero hostem Autoklubu Republiky Československé a Autosalonu.

P.S. Prosíme všechny redakce časopisů, aby referovaly o naší expedici a laskavě zaslaly tři výtisky na adresu: Aero, Praha II, Na Poříčí 28 (Československo).

Paní Slavíková rozmlouvá arabsky, ovšem jen „ručně" ...

Modrý tým Aero v zasněžené Africe

Modrý team Aero maže Speedwellem!

Informations sur l´expedition sportive TEAM BLEU AERO.

Sous le patronat de l´Autoklub de la République Tchécoslovaque, notre expédition "Team Bleu Aero", se composante de

4 voitures Aero occupées par 6 dames et 2 messieurs,

a quittée Prague avec l´intention de parcourir l´itinéraire de

14.000 km en 40 jours.

Aller:

Praha /Prague,Tchécoslovaquie/, Francfort, Marseille, Bône/Afrique/, Biskra, Tougourt, Bou Saada, Alger, Oran, Fez, Casablanca, Marrakech, par suite Haute Atlas et Sahara.

Retour:

Tiznit, d´ou le point de depart pour l´Autosalon de Prague, par Mogador, Rabat, Maroc espagnol, Madrid, San Sebastian, Biarritz, Bordeaux, Paris, Strassbourg, Francfort, Nurenberg, Prague.

La plus grande épreuve automobiliste feminine.

Cet expédition est le projet d´une de concurrante, Mme Eva Elstnerova, bien connue de traversée de Lybie, qui a été organisée,l´année derniere a l´invitation des autorités italiens. En compagnie de son mari, elle a passée jusqu´aux frontieres sudes de Fezzan, ou leur voiture perd sa trace et trouvée qu´apres 2 jours de recherches dans le desert de Sahara.

Le succes de cet expédition attirait l´attention de nos dames automobilistes a tel point qu´elles ont formées, aidées par l´Autoclub de Prague et Aero Car Club, un team nommé "Team Bleu Aero" qui tachera de se faire remarquer par un exploite tout a fait feminine.

Au volant de la premiere voiture se trouve la bien connue champion automobiliste Mme Ela Slavíková. La deuxieme voiture est pilotée par Mlle Vlčková, qui prend part a presque toutes les épreuves d´endurance et concours automobilistes de notre pays. Les autres participantes sont: Mme Zd.Veselá, M.Helga Martenová et Izka Kavalierová.

Chef d´expédition: redacteur Frank Elstner de Prague.
Conseilleur téchnique: Ing.Kavelier, proprietaire des établ. glacieres.

Le Team Bleu se compose des voitures Aero de la marque tchécoslovaque, qui se sont faite rematquer au Rallye de Monte Carlo. Il faut noter que la meme voiture de serie s´est placée comme troisieme dans le nommé concours et dans la catégorie de 1500 ccm, point de départ Athenes.

Les voitures Aero sont fabriquées par Aero ateliers pour construction des avions, Prague /Aero továrna letadel,Praha-Vysočany/, en différentes types, munies de moteurs a deux temps, cylindres différentes. Les voitures présentes sont les 998 ccm, consommation minimum,

./.

vitesse max. 100 km/heure.

Le comité de Team Bleu cherche a rentrer en relations avec le Syndicats hoteliers et touristiques afin de faire, a son retour, une propagande pour les voyages en Tunisie, Algérie et au Maroc. Les autorités français civils et militaires, aussi bien que toutes les organisations ci-dessus indiquées, avec lesquelles on est déja rentré en correspondance, ont promise leur haute patronnage et soutien.

A son rentrée a Prague, le Team Bleu Aero sera accueili par les autorités de l´Autoclub Tchécoslovaque et par le public de Salon Automobile.

P.S. Nous prions toutes les rédactions des journaux référants sur notre expédition de bien vouloir nous envoyer le numéro y concernante en trois exemplaires, a l´adresse: Aero, Prague II, Na Poříčí 28 /Tchécoslovaquie/.

Slečně Išce Kavalierové,

Sázava

25.1.1934. Zpráva účastnicím Modrého Teamu Aero

Milé dámy,

většina příprav pro naši expedici je již vykonána. Dnešní stav přihlášek: paní Ela Slavíková, sl. Věra Vlčková, paní Zdena Veselá, slečna Iška Kavalierová, pan ing. Kavalier. O šesté dámě se jedná, její účast je zajištěna.

První vůz je již připraven, ostatní dodá service AERO dělo. února. Do 15. února budou připraveny ke společnému fotografování.

1/ 15. února račte si připraviti čas na s p o l e č n o u k o n f e r e n c i v Praze v prodejně Aero, kde se sejdeme dopoledne o 10. /desáté/ hod. Sdělíme si poslední disposice a zařídíme poslední přípravy. Odpoledne toho dne o 2. hod. sejdeme se před service AERO v Karlíně, kam je každý účastník povinnen doručiti svůj hlavní kufr k vyzkoušení balení. Potom s pozvanými fotografy zajedeme na silnici za Kbely, kde se zhotoví první snímky. /pozn. Kufry prázdné! Opět se vrátí!/ Prosím, aby dámy přišly v přibližně tom oděvu, jak pojedou.

Bude-li toho třeba, sejdeme se opět v n e d ě l i 18. února, k závěrečné poradě.

2/ Račte ihned odeslati na adresu pana řid. Slavíka, prod. AERO svoje cestovní pasy, řádně platné a rozšířené pro "Tunis, l'Algérie, Maroc, les colonies francaises, les colonies espagnoles et retour." Aby byl vzadu vlepev certifikát o přídělu valut, byl-li již někdy na pas vydán.

Dámy, které mají vůdčí listy, odevzdají panu řid. Slavíkovi vůdčí listy, dámy Veselá a Slavíková i ostatní dokumenty svých vozů. Všechny řidičky po 2 foto 4 1/2 x 5 1/2 cm na dokumenty.

3/ Račte co nejdříve odeslati svoje vklady v Kč na adresu Továrna Aero, Dr. Kabeš, složenkou továrny /čís. šeku 1 8 8 7 PRAHA / Nákup valut provedeme společně a pokladník teamu si odešle jistou část akreditivy, jistou povezeme společně, jistou rozdělíme účastníkům.

4/ Rozhodněte se, jakým přístrojem budete fotografovati.

5/ S t a r t v ý p r a v y j e s t dne 24./dvacátého čtvrtého/ února v s o b o t u ráno p ř e d AKRčS.

6/ Prosím pí. Slavíkovou aby se spojila s panem Jakšem v Marseille, doporučila mu, aby se seznámil s panem Hruškou z čs. konsulátu a požádala jej, aby společně nám koupili na telegr. výzvu lístky, zajistili místa na lodi a usnadnili odbavení. Do Marseille přijedeme v úterý večer.

7/ Prosíme, aby nikdo z účastnic nedával žádných informacím novinám a nezavazoval se ke zpravodajství bez souhlasu pana řid. Slavíka, který v Praze povede zpravod. ústřednu.

8/ Účastnice nechť si opatří od Stát. ústavu zdravotního ochranu proti tyfu a poruchám žaludečním, je to v malých hliník. krabičkách a užívá se s volskou žlučí. Obstarají velké lékárny. K tomu objednati pro každou osobu lahvičku přípravku MOTHERSILS proti mořské nemoci. Patří do zavazadel.

9/ Prosím, aby se dámy udržovaly v dobré sportovní kondici a spaly do zásoby.

10/ Od tov. Triplex jsme dostali gratis Neotriplex skla, od Batů nám nabízejí gratis 500 filmů a zhotovení propag. filmu, o pojištění jedná továrna, Speedwell věnoval Kč 3000.- a za 1500.-Kč oleje, zájem tisku je velký Mme. Šorelová slíbila, že přijede naproti do Paříže, Aero Car Club připravuje k návratu TEAMU Sjezd Aerovek a slibuje účast 1.000 vozů.

Modrému Teamu Aero zdar!

Frank Elstner

- 7 -

Aero

TOVÁRNA LETADEL PRAHA—VYSOČANY

PRODEJNA AUTOMOBILŮ
PRAHA, POŘÍČ č. 28
TELEFON 361-40, 278-60

Pro start Modrého teamu je potřeba:

Pasy všech účastníků s valutovými certifikáty, visa pro špan. Mar
Karnety všech vozů
Mezinárodní povolení k jízdě
Mezinárodní certifikáty
Povolení valut
Revise všech dokumentů
Pojistka
Doporučovací dopisy vyslanectev
Aviso celnicí
Telegramy do Marseille a Alžíru
Poste restante účastníkům
Legitimace ČTK a Aerovkáře
Soustředění valut a ostatní hotovosti, rozeslání cheků a akredit
Připravit filmový a fotografický materiál
Frei, vozy, součástky
Ostatním Elstnerův informační a doporuč. materiál/mapy/
Mirsa a radio.
Proviant
Foxxxxxx
Zásoba korespondenčního papíru, vizojaz. informačky, slav. řeči
Kratina, Doco Grab
Koupit lék pro Weinzettela
Aviso Junková, koupit stuhu
Aviso rozhlas, Kavalierová
Sezvat ke startu
Čsl. vlajky a odznaky na vozy

Milý pane inženýre,

bude třeba, abyste od pondělka se mnou přijal spoluodpovědnost za naše závěrečné přípravy, které jsme si seřadili podle seznamu.

Srdečně Vás zdravím

Váš

F. Elstner

Z historie ACC Praha

K r o n i k a " F I F I N Y "

pokračování dvanácté

(text nebyl upraven)

15.9.67 Aero Rallye /Živohošť/ Ve čtvrt na pět odpoledne odjezd z domova k smíchovskému nádraží tam dojít do dopravního oddělení pro podpis a razítko čas mě napsali odjezd ve tři čtvrtě na pět, byli samá ochota když je to pro cink-cigiling tak to má přednost pak pustíme teprve rychlík. Bylo to dobré měl jsem čtvrt náskok měl jsem to plánováno abych tam byl v 6 hodin ve tři čtvrtě na 5. jsme byly za Zbraslav u těch lomů -/to bylo k dobru Za Novou hospodou za křižovatkou u kapličky jsme zastavili udělali čůrací zastávku pokouřil zkontroloval vodu v chladiči a jelo se dál. Bylo šest a dvě minuty co nám píchali u stolu čas a to ještě před námy stály dvě auta tak nás zdrželi než je zapsali. - Mohlo to být z chlupem podle plánu.-

Pak mě hnali na technickou prohlídku a zkouška brzd jest -li je to pro závod způsobilé a nebo do šrotu zkouška brzd mě překvapila hamtnu na to a já jel klidně dál ono to bylo na trávníku a louž 10 cm. kola mě stály a jel smykem dál. -Tím to bylo zatím v pořádku, šli jsme na svačinku, vyfasovali klíč, od chaty byla osmilůžková znárodnily dvě postele a šli na čuměnou jak to kdo má seřízené a zřízené některé byly čistý šrot, úplně vykradené.- Počasí pěkné nebylo chvílemi poprchávalo bylo dosti chladno to se nedalo poručit, snad se to polepší.

16.9.67. Pršelo celou noc alespoň se nám nebude prášit od kol, ráno byla rozprava o závodě a v devět hodin to vypuklo. -Po jedné minutě vypouštěly vozy na nás přišla řada v deset hodin a pět minut.- Zaject ke stolku pod tribůnu zhasnout motor a čekat u stolku podle stopek předaly mě obálku tu jsem dal závozníkovy a honem skočit do toho a muselo to chytit/to byla náhoda/když byto nechytlo tak by roztlačily ale hned ztráta 60 trestných bodů, když by to nechytlo do jedné minuty tak vyřadit ze závodu.- Vyjeli jsme bezvadně zatím rozbalil obálku ptám se ho kam mám jeti prej na Borek, dobře vím směr ale neznám cestu tak pozor na ukazovatele, já to musím honit podle tachometru a teploměru jsou tam velké kopce samá zatáčka serpentina psí počasí k tomu to nebyla jízda ale nádeničina a prasečina, zima déšť, bláto v údolí mlhy pořád se museli utírat skla nebylo vidět vše se potilo.- Mašina se výborně držela moc dobře, přijedeme do Neveklova, kam mám jeti a jeď rovně no dobrá ukazovatel tam žádný na Borek nebyl, přijedeme asi 10 km za Neveklov jedna Aerovka zastaví my také a ptáme se domorodců na Borek žádný to neznal bylo zle museli jsme zpátky do Neveklova t.j. 10min sem 10 min. zpět 10pročumět to je Půl hodina v hajzlu a každá minuta opoždění ztráta 40 bodů pěkně to začíná, začal jsem to honit co to kde dalo abych nějaký ten čas nadrazil. Bylo to plánováno na tři etapy a ty časy měly být stejné, bylo to blbě ale jinak se nedalo nic dělat, hlavně aby jsme dojeli bez úrazu a havárie.

Konečně jsme chytly směr dojeli na časovou kontrolu kde nám daly

druhou obálku z mapkou jak se má jeti dále to bylo teprve nejasné a překombinované aby tomu žádný nerozuměl, stály jsme na křižovatce mapu v ruce studujeme bylo nás tam asi 12-15 žádný tomu nerozuměl a nevěděl kam klidně jsem vylezl pokouřil dolil vodu zkrátil řemen dynama, hemžilo se to tam samá aerovka se všech stran a každý bloudil byla to zábava.- Po velké studii mapy jsem rozhodl a jede se doleva a bylo to správné, zase byla nejméně čtvrthodinka pryč měli jsme to dobré v Kamenném Přívoze jel přede mnou s Minorem hrabal si to dvacítkou a já ho nemohl předject úzké samá zatáčka nepřehledná a bylo to výborné tam nachytaly nejvíce trestných bodů je tam omezená rychlost a na třech místech tam byly kontroly žádného nepokutovaly ale poznamenaly. Měli z toho legraci jak to tam každý dohánět, bez ohledu na značky, pak jsme se dostali na druhou časovou kontrolu, to byla úplná náhoda tomu plánu by ani Scherlok Holmes nerozuměl, pak jsme přijeli na křižovatku do polí kde byl pomník a tam se měl celý nápis opsat a zase jeti dál do vesnice pro nějaký nápis na stodole.-Syn to nechtěl už opisovat říkal máme už nejméně tři čtvrti hodiny v hajzlu to bude asi 20.000 trestných bodů kašleme na to já tam nalil z kanistru benzin zkrátil řemen na dynamu vykouřil dvě cigarety a pozorovali jsme jak to tam lítalo ze všech stran samá aerovka a samé bloudění.- Nastartoval otočil a jelo se zpět na časové kontrole jsme dostali třetí obálku podle které jsme teprve jeli správně poněvadž jsme to pochopily že je to psané obráceně od zdola nahoru a závozník to musí stále sledovat podle plánu co jsem již přejel a kde sem jak se jednou splete tak už se bloudí.-Mohli jsme mít dva maléry na cestě, traktor jel po prostředku silnice a to hlemýždím tempem tak jsem ho chtěl předjeti po levé straně a on to na poslední chvíli také uhnul do leva do pole jenom tak tak jsem se kolem něj protáhl po samém kraji silnice na zabrzdění bylo pozdě.- A druhý byl ve vsi utržené kus silnice a stál tam autobagr a tam nám ukazovali, že musíme jeti krokem přibrzdil jsem to a těsně podle bagru na plný plyn hup přes díru.- Do cíle jsme jinak už dojeli dobře, šlo se na oběd zopzdilcí a zabloudily se stále vracely.- To bylo smíchu jak každý vyprávěl jak bloudil a byl z toho pitomej a žádný tomu nerozuměl hotový rebus a to psí počasí k tomu bylo k lepšímu.-Večer se tam řádilo hrálo a zpívalo.-

Připravil Karel Jičínský, foto zapůjčil Mirek Vít

- *Pokračování příště* -

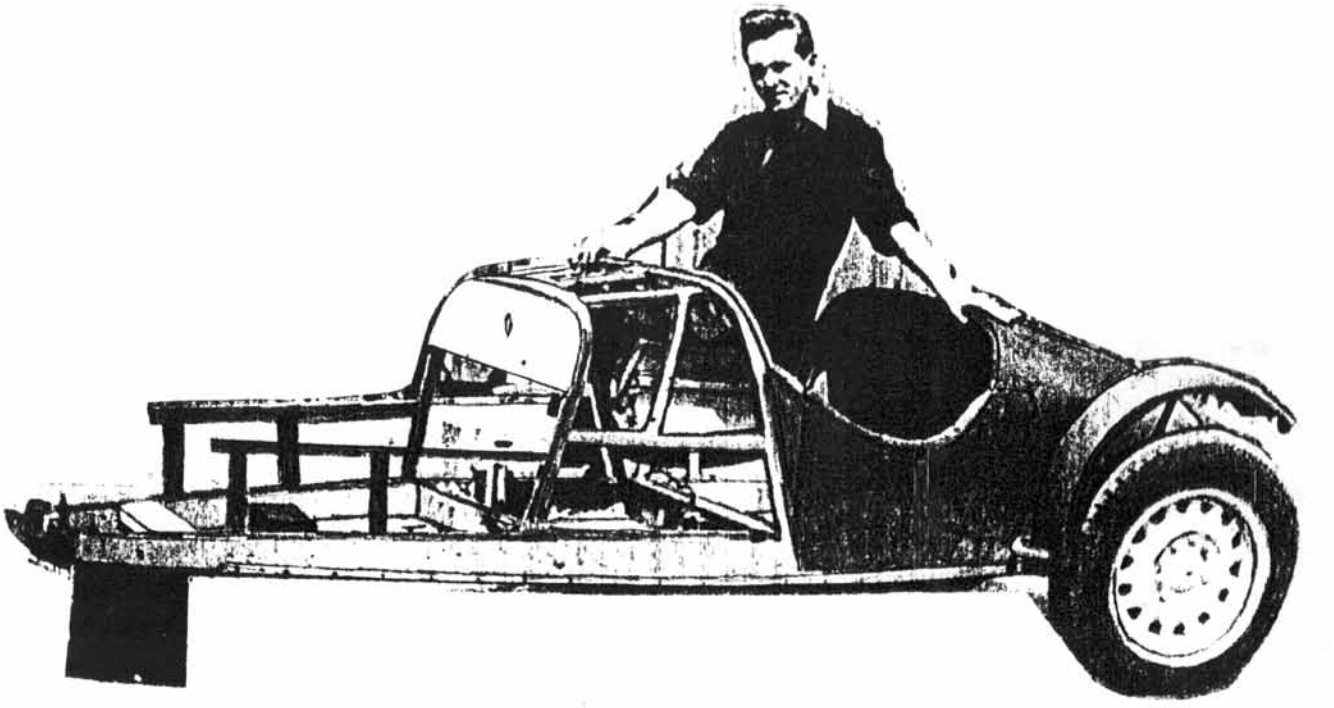
Neprávem opomíjený

JAROSLAV JONÁK z Dolních Beřkovic u Mělníka. ..." tichý a hloubavý mechanik a vynálezce několika zdokonalení autového zařízení, postavil si v létě 1935 (v červenci) dílnu po levé straně silnice vedoucí ke zdymadlu, v níž začal pracovati dne 25. srpna 1935 (toho dne si tam stěhoval nářadí)" ... uvádí obecní kronika Dolních Beřkovic.

Inspirován značkou AERO, začal se speciálními úpravami motorů a později celého vozu již před válkou, kdy se také se svým Aero "S" (Speciál) zúčastnil několika soutěží, např. "Kolem Malé dohody".

Po dobu okupace vůz uschoval ve stodole a počátkem roku 1946 jej částečně překonstruoval. Základem se stalo Aero 30, oblíbený sportovní vůz třicátých let. Upravený vůz se podstatně odlišoval lehkým rámem, zhotoveným z jasanových trámků rozměrů 60x80 mm, ohnutých do půdorysného tvaru bočního obvodu samotné karosérie (bez blatníků) původní "třicítky". Pouze zadní část byla na rozdíl od originálu zaoblena; vznikly tedy dva nosníky, které propojovalo několik příček pro upevnění motoru s převodovkou.

Do základního rámu byly pomocí čepů zaklíženy tři příčné oblouky z téhož dřeva - to byly nosníky karosérie, na něž byly přišroubovány její jednotlivé díly, zhotovené převážně z překližky. Z hliníkového plechu byla kapota motoru, dvířka, vyvýšený štít před jezdcem a celá spodní část vozu, kterou tvořila zcela hladká podlaha. Celý vůz byl nastříkán obyčejnou fixírkou (!).



Vůz měl dvě nádrže. Hlavní, dvacetilitrová, umístěná v zádi a přístupná po odklopení opěradel, zásobovala pomocí elektrického čerpadla druhou, desetilitrovou nádrž, ukrytou před přístrojovou deskou. Odtud palivo stékalo samospádem do karburátoru.

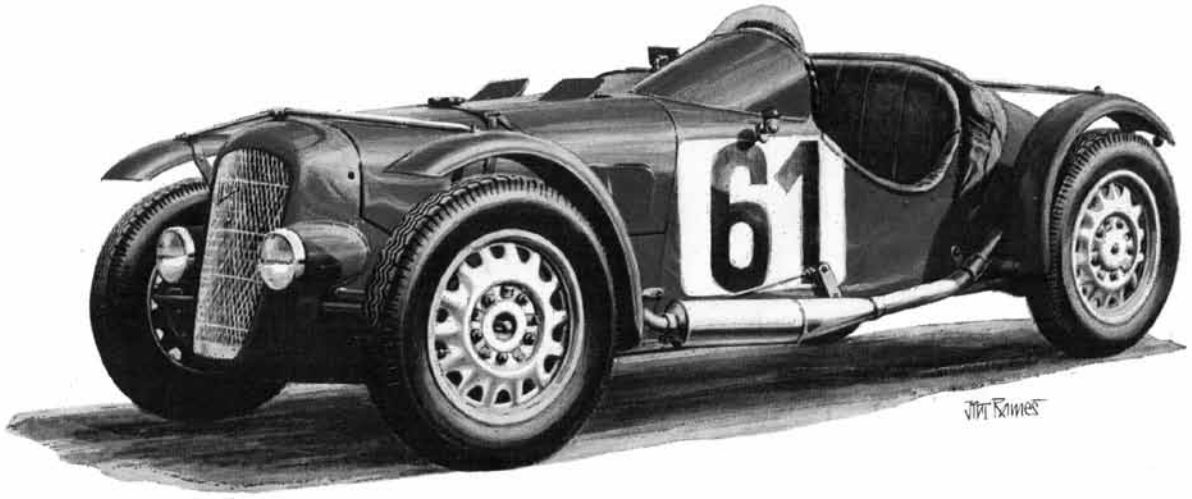
Také na dvouválcovém motoru se projevily Jonákovy konstrukční snahy. Zachoval jeho základní parametry, takže při vrtání D 85 mm a zdvihu 88 mm zůstal objem 998,7 cm^3, ale postupně přicházely další úpravy.

Nejprve nová konstrukce hlavy válců. Jednoduché těleso bronzového odlitku, vyrobené slévárnou barevných kovů fy. Červenka v Kralupech, mělo pouze dno se spalovacím prostorem a bočnice s vnitřními nálitky pro přívod a odvod chladící kapaliny a pro upevňovací svorníky. Ještě uprostřed čněly další dva nálity pro svíčky. Polotovar hlavy, dále opracovávaný na soustruhu, připomínal nízkou krabici bez víka. Jeho úlohu zastával mosazný plech, po obvodě a okolo nálitků svíček připájený k odlitku. Spalovací prostor mnohokrát změnil svůj tvar. V dalších letech se hlava odlévala jako jeden kus.

Písty měly deflektory a do nich příčně vyfrézované dvě drážky. V dolní úvrati nabíhaly na tvarované hliníkové výplně, přišroubované ke klikové skříni. Vnitřek pístu se tím vyplnil jen s malou vůlí u stěny, pístního čepu a ojnice, čímž se zlepšil nadměrný prostor klikové skříně. Spodní kanál v bloku motoru byl zaslepen hliníkovou tyčovinou,

zajištěnou proti posuvu šroubky z vnější strany bloku. Na vyvažovací závaží klikového hřídele byly připájeny části z ocelového plechu, čímž vznikla vyvažovací tělesa kruhového tvaru.

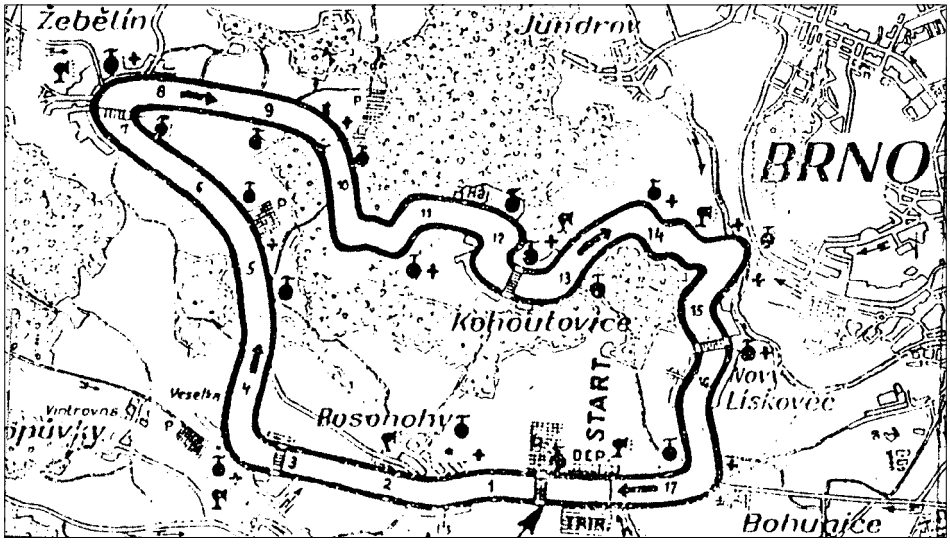
Vůz měl v původní skříni čtyřrychlostní převodovku. Aby se vyhovělo předpisu o zpětném chodu, spočívalo ozubené kolo zpátečky na rozvidlené páce, odtlačované ze záběru pružinou. Toto jednoduché zařízení, umístěné vně skříně a zakryté plechovou krabicí, se ovládalo páčkou na přístrojové desce. Jejím otočením se pomocí ocelového lanka přemáhala síla tlačné pružiny a ozubené kolo se uvedlo do záběru.



První takto zhotovená převodovka sice vydržela jen pár metrů jízdy, ale s vylepšenou druhou se již závodilo. Celkový převod se podle charakteru tratě "dolaďoval" záměnou původních 16" kol Aero za 19" kola z DKW. Brzdy byly mechanické.

Protože dojížděl na závody po vlastní ose, dávala se na cestu pod hlavu válců dvě těsnění s vloženou měděnou deskou, aby se snížil kompresní poměr a motor zbytečně netrpěl. Jeho plný výkon dosahoval téměř 30 kW.

Jaroslav Jonák s vozem Aero Speciál pravidelně stával vpředu startovního pole a získal mnohá vítězství ve třídě



do 1100 cm^3. Jeho sportovní činnost však ukončila dne 25. září 1949 tragická nehoda při závodě o Cenu města Brna, který se jel před závodem Velké ceny Československa. Pravá příčina jeho nehody nebyla objasněna - krátce po odmávnutí sjel z trati a v příkopě narazil do můstku. Svým zraněním na místě podlehl. Pravděpodobně zvolil nebezpečný manévr - objížděl po krajnici vzájemně si překážející vozy a o některý z nich zavadil. Před odjezdem z domova prohlásil svému příteli: "Buď přivezu peníze na dodělání toho motoru nebo přivezou mě ...". Oním motorem byl dvoudobý dvoulitr vlastní konstrukce.

... "pohřeb jeho 29. září 1949 o 3. hod. odpolední v Dolních Beřkovicích z domu smutku č. 244. Jím a mnohými sportovci podniknuta stavba stadionu v Dolních Beřkovicích, na které obětavě pracoval, zasluhovala by dokončení a po svém inspirátoru zasluhovala by jména "Jonákův stadion", končí kronika obce Dolní Beřkovice.

Pozn. - *Foto na obálce je z "Třetího ročníku Hradeckého okruhu" z r. 1947, ale některé prameny uvádějí r. 1946.*

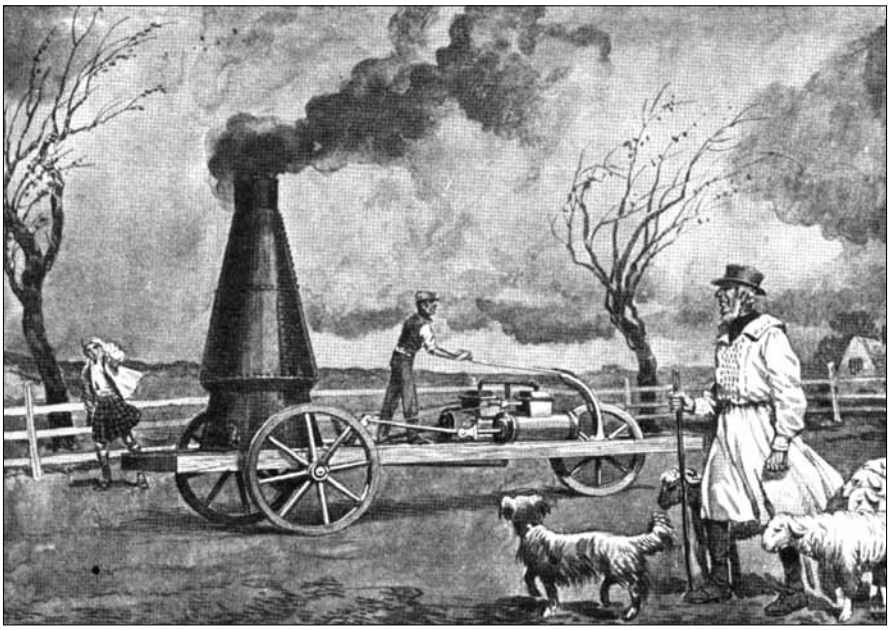
Petr Klusák - fota v textu doplnil K. Jičínský

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

Z historie automobilu 60

PÁRA V DOPRAVĚ

WILLIAM T. JAMES.
Amerika 1830.



William T. James z Nového Yorku první postavil v Americe více než jediný parní vůz, který dlouho jezdil v okolí Nového Yorku i v jeho ulicích. Překvapuje opravdu na tehdejší dobu, že do r. 1830 postavil *čtyři* vozy, z nichž poslední měl tři kola, zadní dvě hnací v průměru 3 stop a menší přední řídící. Měl dva ležaté válce průměru 5 a zdvihu 10 palců. Ventily byly pohybovány čtyřmi excentry. Příštího roku se James zúčastnil soutěže, vypsané železniční společností Baltimore-Ohio na nejlepší lokomotivu. Jamesův stroj sice nezískal cenu, ale železniční technikové jej uznali z mechanického stanoviska za tak zajímavý, že společnost nabídla Jamesovi příznivé podmínky, aby pokračoval ve zkouškách s ním. Jestliže Jamesův vliv na vývoj parního automobilu zůstal nepatrný, bylo to proto, že úsilí jeho i jiných v tomto směru nebylo tehdy dostatečně podporováno, takže raději se věnovali pracím v železniční dopravě, která jejich důmyslu poskytovala širší a vděčnější pole působnosti.

- pokračování příště -

Na stranách 13 a 14 uvádíme závěrečné pokračování z brožury **40 let středočeských strojíren n.p. závod Vysočany** z r. 1959.

Připravil Karel Jičínský

třebné služby, bez nichž nelze zahraniční dodávky většího rozsahu zvládnouti.

Z hlediska zajišťování směrnic XI. sjezdu o růstu produktivity i produkce našeho závodu možno tyto úkoly, výhledově plánované do roku 1965, vyjádřiti takto:

produkce v oboru aparátů zvýšit oproti skutečnosti roku 1958 na trojnásobek,

produktivitu zvýšit o 95 % oproti skutečnosti roku 1958,

náklady snížit na 68 % oproti srovnatelným hodnotám roku 1958.

Tyto úkoly jsou přirozeně vztaženy na celý aparátový obor, čili oproti skutečnosti roku 1958 v závodě ČKD Stalingrad.

Rozloženo na 6 ročních úkolů to znamená v průměrných ročních hodnotách:

přírůstek produkce	–	20 %
růst produktivity	–	11,6 %
snížení nákladů	–	6 %

Je tedy zřejmé, že vytčené perspektivní cíle, jichž má být dosaženo v roce 1965, jsou zcela reálné, i když k jich docílení bude přirozeně třeba značného náporu sil. Objektivní podmínky pro splnění těchto perspektiv jsou vytvářeny hlavně tím, že se zřizuje samostatný, specialisovaný závod na přístroje, kde činnost všech složek bude usměrňována k jednomu výrobnímu artiklu. Bude tedy možno už v organisační struktuře objevit cesty, značně napomáhající k zproduktivnění: na př. vhodně zřízeným terminováním zakázek docílit vyšších počtů určitého typu v určitém období; správnou volbou normativů rozpracované výroby resp. výše meziskladu vyrábět hromadně unifikované uzle a díly, společné více typům; zřizováním jednoúčelových uzavřených středisek omezit mezicechovou kooperaci a zkrátit výrobní cyklus; zaváděním vlastní výroby některých dílů z umělých hmot, dosud kupovaných zvenčí snížit ceny, dnes za tyto díly placené atd. To vše jsou zdroje mimo oblast konstrukce a technologie, dosud vůbec nevyužívané. K tomu přistupuje i ta okolnost, že závod bude mít vlastní konstrukční a vývojové složky, takže práce těchto složek bude jednoznačně usměrňována a koordinována k docílení perspektivních hodnot.

Je tedy jasné, že vše je v rukou závodu. Záleží jen na něm a všech jeho složkách, jak tyto úkoly budou zabezpečeny.

Doslov

Předložili jsme našim pracujícím stručnou historii závodu, který po 40 letech poctivé práce může učinit bilanci těchto let s čistým svědomím.

Byla to léta rušného života a vývoje obou našich národů Čechů a Slováků v jejichž jednotném odhodlání vybojovat a vybudovat svobodnou a nezávislou budoucnost svému lidu, spočívala veškerá síla národního uvědomění.

Po osvobozenecké válce, kdy dělnická třída našich zemí skoncovala s kapitalismem a po únoru 1948 se vypořádala i s domácí reakcí, nastoupil lid Československa na cestu socialismu a komunismu. Také pracující z našeho závodu, kteří se podíleji na úspěších výstavby nového života v národním hospodářství a ve zvyšování životní úrovně lidu, zrychlují tempo výroby. Nové objevy techniky v letectví, které dosahuje nejvyššího stádia, zatlačují dosavadní způsoby výroby a připravují půdu pro nové a ještě dokonalejší stroje, které by ovládly nekonečný prostor.

Z těchto důvodů je správné přejít na odvětví výroby energetické, která je jednou ze součástí moderní budoucnosti.

Dosavadní výsledky práce našich dělníků a techniků dokazují, že na tomto poli energetické výstavby, splníme čestně svůj úkol:

DOVRŠIT VÝSTAVBU SOCIALISMU

V NAŠÍ VLASTI!

Brožuru připravil kolektiv redakce zvlášť ustavené. Text napsal Miloň Částka, korekci provedli: František Čadek, Jaroslav Jareš, Miloň Podzimek a Jana Plecitá, Grafickou úpravu navrhla Jana Plecitá, obálku Miloň Podzimek.

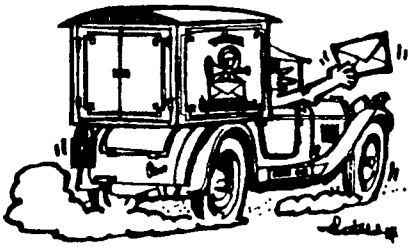
Vydal závod Středočeské strojírny, dříve Aero, v roce 1959 v nákladu 1000 výtisků.

Vytiskla tiskárna Knihtisk o.z. n. p. Praha VII.

Použito písma Garamond.

Pouze pro vnitřní potřebu závodu.

A-12032



Pan Vít Hanousek nám zaslal dobové fotografie jejich aerovky "třicítky". Z fotografií je patrno, že se jedná o roadster z roku 1934 až 35. Všiměte si unikátního detailu přikrývky chladiče. Na první fotce je pro doplnění babička pana Hanouska a fotografie pořídil pan Antonín Hanousek.

Pro renovátory aerovek jsou takovéto dobové fotografie dobrým vodítkem při řešení autentického vybavení pro určitý rok výroby a navíc je toto vybavení nezpochybnitelné. Některé doplňky jsou samozřejmě nadstandardní.

Panu Hanouskovi děkujeme, a co naši další čtenáři? Nemáte doma také nějaké dobové aero-fotografie a nechcete se o ně podělit s ostatními čtenáři? E-mail adresu najdete na str. 4. Všem zasilatelům děkujeme předem.

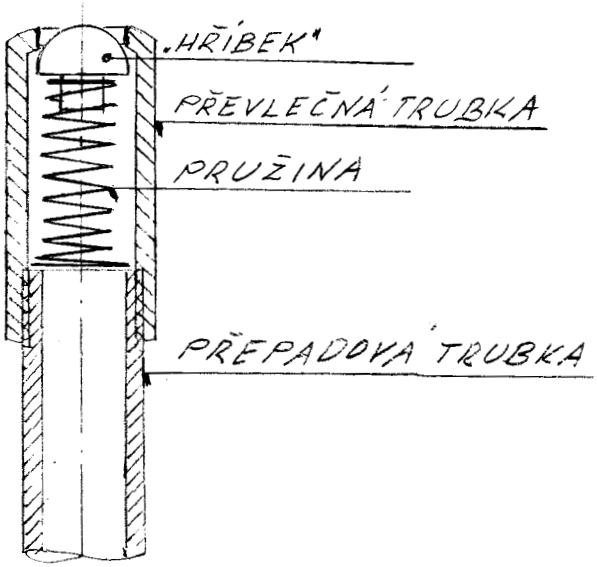
- red. -

ORIGINAL SERVICE Aero

Pan Karel Gregr se ptá na konstrukci přetlakového ventilku chladiče A 30. (Tímto jsme se již v minulosti zabývali.)

"Zajímá mě jak vypadá originálně přetlakový ventilek v chladiči u třicítky. Čím těsní (kuličkou nebo nějakým hříbečkem), jaká pružina - průměr drátu, jaký tlak má ventilek překonávat, případně nějaká zkušenost s opravou. V mé Aerovce ventilek nemám a ve velkých teplech se občas hodně ohřeje, přidal jsem el. ventilátor z trabanta, který situaci zlepšuje, ale vím, že přetlak v chladící soustavě zvyšuje bod varu a zabraňuje tvoření malých bublinek, které zhoršují chlazení."

Především je nutné si uvědomit, že chladiče v aerovkách nebyly konstruovány jako přetlakové. Uzávěr přepadové trubičky má u chladičů od fy Kratina pouze zabránit úbytku kapaliny vyšplícháním a trubička sama odvádí z chladiče minimální přetlak.



Výkres chladiče v archivu nemáme. Z nákresu je patrná konstrukce přepadové trubičky. Mosazná trubička je v nádržce ukončena závitem M 8x1. V převlečné trubičce (vnější průměr 10 mm), která je na vstupu zúžena, je mosazný "hříbek", který je odpružen slabou tlačnou pružinkou. Ta byla ocelová a samozřejmě po nějaké době zkorodovala. Jako náhradní řešení se osvědčilo použít el. odporový drát (z topné spirály), který nekoroduje. Průměr drátu postačí cca 0,5 mm. **Musíme použít novou spirálu - nevyhřátou!** Spirálu lehce natáhneme tak, aby se z ní stala tlačná pružina. Konce upravíme tak, aby byla pružinka na jedné straně pevně na nožičce "hříbku" a na druhé straně, aby se opřela o přepadovou trubičku. Tahle úprava mi funguje již 20 let aniž by se pružinka unavila nebo jinak poškodila. - JK -

---

Uložení čepů zadních polonáprav A 30 a A 50.

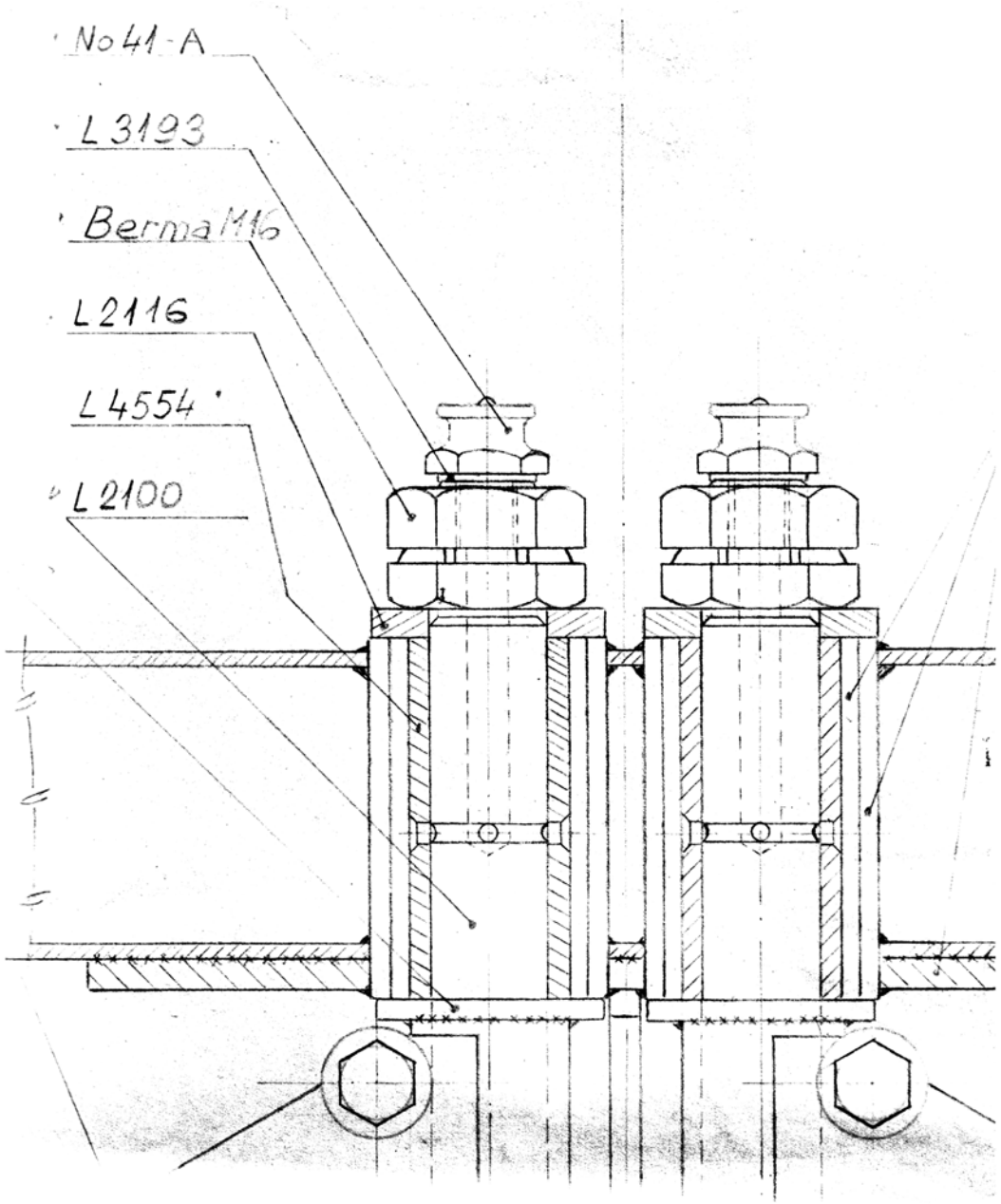
Kyvné uložení zadních polonáprav A 30 a A50 je shodné. Bývá však mnohdy díky nepochopení správného uložení jednotlivých součástí zdrojem závad. Uvádím nejběžnější provedení uložení s maznicemi v čepech L 2100.

Pouzdra L 4553 jsou pevně nalisována v ocelových průchodných trubkách rámu. Do těchto pouzder jsou otočně vloženy trubky čepu L 4554 a těmi prochází čep osy L 2100, který je pevně zafixován v polonápravě, čili se kývе společně s polonápravou. Trubky čepu L 4554 jsou přes podložky čepu L 2116 pevně dotaženy k polonápravě.

Při montáži postupujeme tak, že nasadíme polonápravu do rámu a prostrčíme čep L 2100. Potom z každé strany čepu nasadíme trubky čepu L 4554 a zasuneme je do pouzder L 4553. Vše musí jít lehce! Po nasazení podložek L 2116 dotáhneme čep maticemi a nakonec dotáhneme šrouby v polonápravě, tím je čep L 2100 v polonápravě zafixován.

Častou chybou při montáži bývá, že při dotažení čepu L 2100 maticemi dosednou podložky L 2116 i na pouzdra L 4553 a tím dojde k zablokování kyvu! proto při montáži musíme stále zkoušet volný kyv polonápravy (před nasazením per). Pokud z nějakého důvodu dochází k dotažení podložek až na bronzová pouzdra, musíme mezi trubky čepu L 4554 a podložky L 2116 vložit planžetové podložky (nejlépe o síle 0,1 mm) s vnitřním i vnějším průměrem totožným s průměry trubky čepu, tím v podstatě trubky čepu prodloužíme. Z výkresu sestavy toto není patrné.

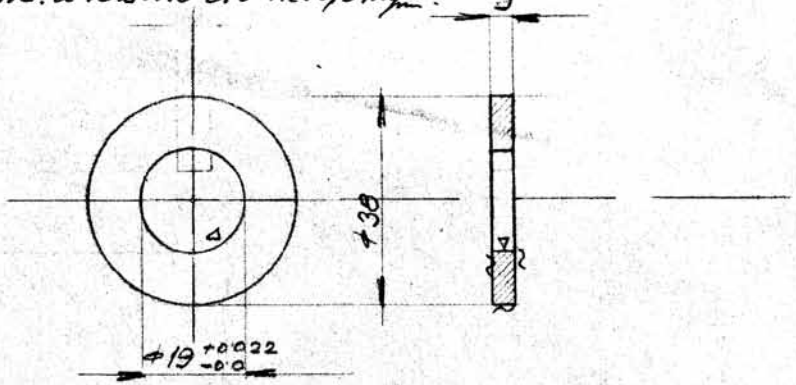
Pro úplnost. Poslední provedení sestavy je obdobné, ale maznice jsou osazeny v rámu. Trubka čepu má číslo L 4855 a je bez mazacích otvorů. Bronzová pouzdra mají číslo L 4852 a mají mazací otvory, které navazují na otvory v rámu za maznicemi. Nejstarší provedení bylo velmi nedokonalé, protože čep byl v rámu osazen pevně a polonáprava na něm kývala. Maznice byla osazena na polonápravě. I s tímto provedením se můžeme setkat. – JK –



Dle postup. kanu. cement. a kalen. 5.10.41

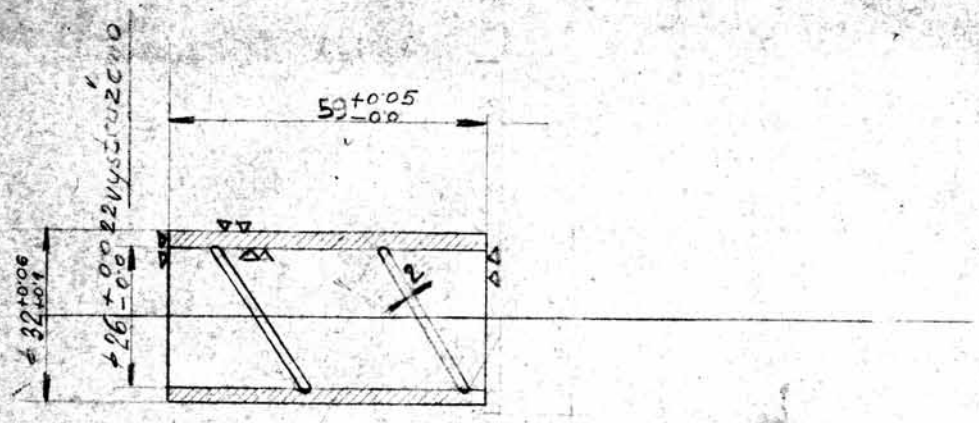
3 8. X 1946

Cement. a kaleno do hl. 0,5 mm.



Datum	ZMĚNA	Provedl
29.IV.34	síla ze 4 na 5	Kurt
8.VI.36	zub uvnitřního ⌀ vypuštěn	Kurt

	Podložka čepu	4	žel. plech	5			
Skupina	Zadní osa			Sestava L 2148 – sestava v L 2150-T 2053			
Kreslil	Kurt	Datum: 9.III.1936	Nahrazuje výkres: L 2105	AERO T 2070, T 2072			
Vyrobeno pod č.	Lz 499		Nahrazeno výkresem:	TOVÁRNY LETADEL Dr. KABEŠ PRAHA			
Platnost	18 a 1			Ae-Lz 2116			
Platné do			Měřítko 1:1				



levá spirálová mazací drážka 0.5 hlouka stoupání 30

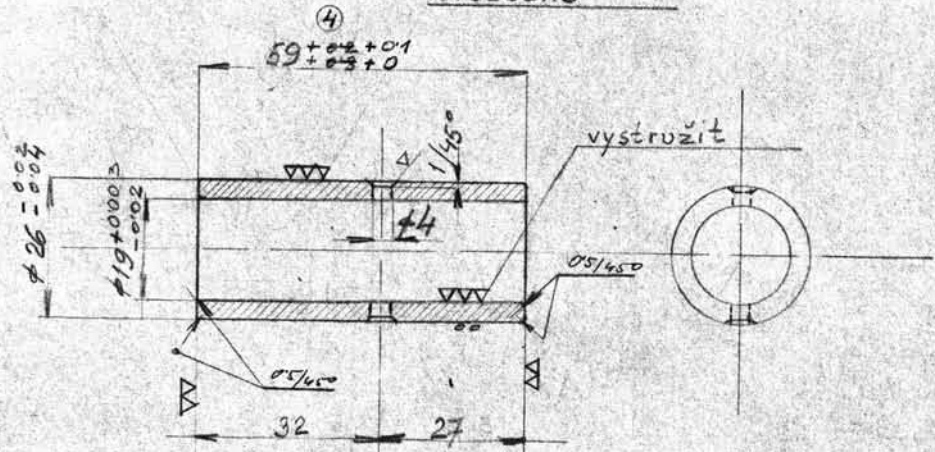
Datum	ZMĚNA	Provedl
7.V.36	šířka drážky z 15 na 2	Kurt
13.V.36	drážky pravé na levou	Jaumé
12.VIII.36	ø 32 +0.02 +0.06 na ø 32 +0.06 +0.1	Šlechta

Platné do konce 25. serie, nahraženo L4852

Pouzdro zadní osy	4	Bronz Turba S. 95kg	
Označení	Předmět	Kusů	Materiál
Skupina uložení zadních poloos		sestava	L 4672
Kreslil Kurt	Datum: 7.V.36	Nahrazuje výkres: L 4336	AERO TOVÁRNA LETADEL Dr. KABEŠ PRAHA
Kontrolovat			
Vyzkoušeno pod č. Lz 501		Nahražen výkresem:	
Platné od 1801	vozu	L4852	
Platné do	vozu	Měřítko 1:1	L 4553

Pozor montáž vnější strana

broušeno

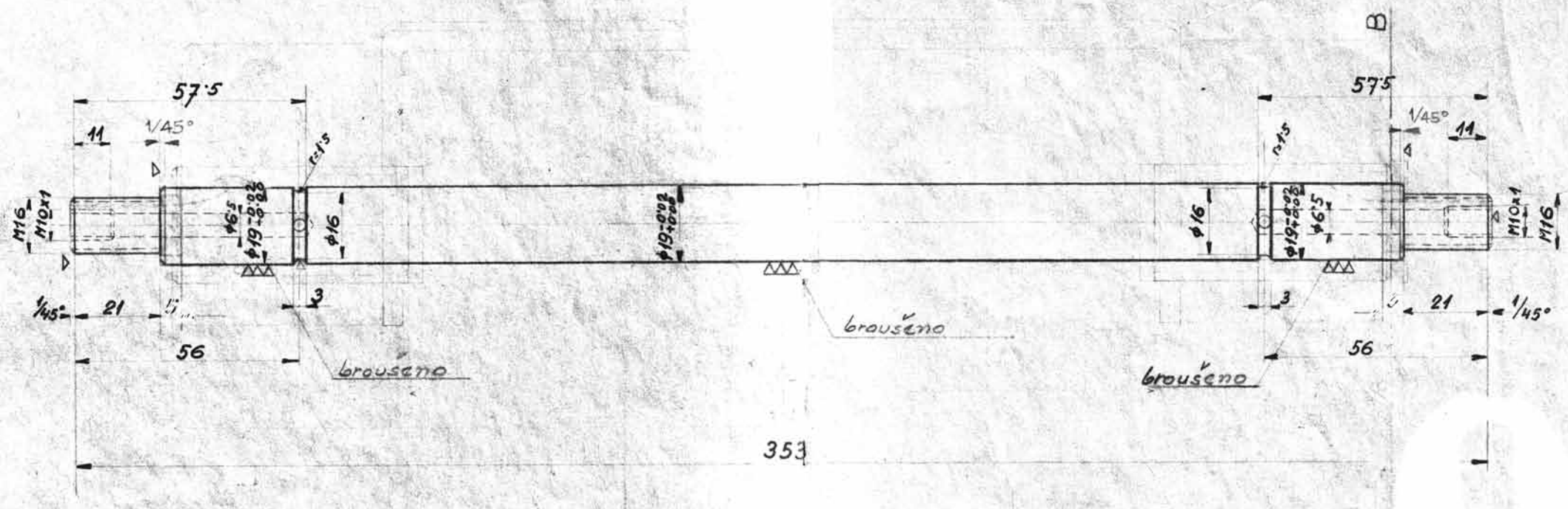


Povrch trubky cementován kalen do hloubky 0.5

Datum	Čís.	ZMĚNA	Provedl
23.II.37	1	ø 19 −0.05 −0.09 na ø 19 +0.022 −0.00	Kurt
10.1.38	2	ø 19 +0.022 −0.0 na ø 19 +0.003 −0.02	Vey
24.1.38	3	r 0.3 na 0.5/45°	Vey
13.4.38	4	59 +0.2 +0.3 na 59 +0.1 +0	Buau

Platné do konce 25. serie

Trubka čepu	4	Že trubka	
Označení	Předmět	Kusů	Materiál
Skupina zadní osa		sestava	v L 2150 – L 2148
Kreslil Kurt	Datum: 9.III.36	Nahrazuje výkres:	AERO TOVÁRNA LETADEL Dr. KABEŠ PRAHA T 2002
Kontrolovat			
Vyzkoušeno pod č. Lz 500		Nahražen výkresem:	
Platné od 1801	vozu	L4855	
Platné do	vozu	Měřítko 1:1	Ae- L 4554



Datum	ZMĚNA	Provedl
1.XI.35	Materiál SM změněn na elektrocel 85 kg	Kunl
24.VIII.36	Zrušení drážek	Land
28.VIII36	M8 na M10x1, M14 na M16, 9 na 11	Lauh.
23.II.37	1 ø 19 -0·07 -0·22 na ø 19 +0·0 -0·02 broušeno	Kunl
25.VI.37	2 materiál elektrocel 85 kg/m, změněn na Poldi W5, 75 kg/m	Šalda

Platí od 2601 vozu

Náhrada za L 2018 a L 208

od 1001. vozu!

AERO-PRAHA

sestava L 2148 sesta. a L 215o

Čep zadní osy

2

Poldi W5, 75 kg/m

19.IV. 1935.

L 2100

Sleva, která by Vám neprospěla

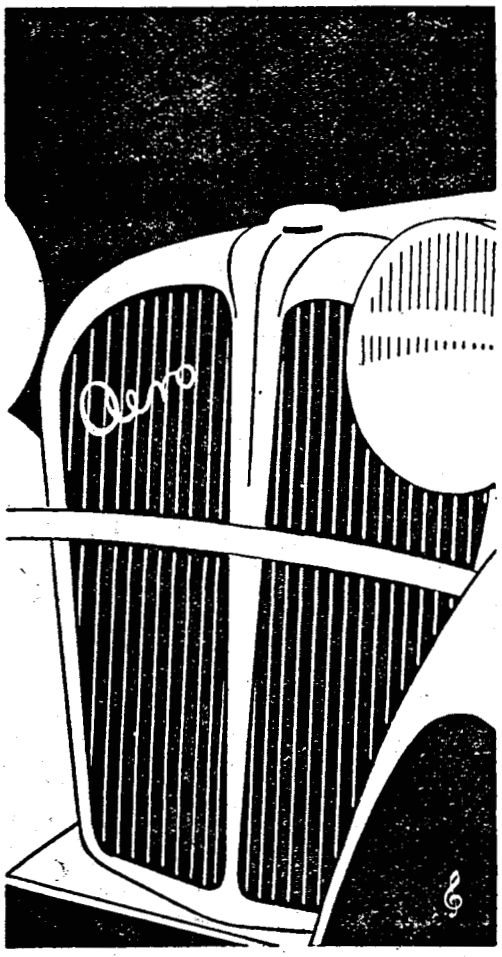
Radosti a výhody, které poskytuje vlastní automobil, staly se u nás přístupnými tisícům přátel automobilismu teprve před pěti lety, kdy vůz Aero zahájil průlom do vysokých cen.

Automobil Aero dopomohl u nás k úspěchu myšlence malého vozu tím, že dokázal svými obdivuhodnými výkony ve službách automobilistů, na dalekých cestách i v závodech, jak dobrý vůz je u nás možno vyráběti za levnou cenu.

Vždy jsme udržovali ceny vozů Aero na nejnižší dosažitelné hranici a každou získanou úsporu uplatnili jsme ve prospěch zákazníků ve snížených cenách vozů.

Od loňského roku zdražují ceny surovin. V době, kdy výrobní náklady stoupají, není pomyšlení na snižování cen vozu, který byl vždy opravdu levný.

Prospělo by Vám, kdyby ceny vozů byly sníženy na úkor dobrého materiálu a provedení? Nikoliv — a proto továrna Aero touto cestou nejde. V letošních nezměněných cenách vozů Aero dostáváte — jako vždy — plnou hodnotu za své peníze.



Třísedadlový roadster Aero 10 HP za Kč 16.600.— poskytuje víc, než kolik vyjadřuje tato nízká cena.

Náš roadster 18 HP má letos novou, krásnou a prostornou karoserii, nové brzdy na všech 4 kolech a řadu zdokonalení. Až v něm pojedete, až poznáte jeho rychlost, spolehlivost, úspornost, přesvědčíte se, jak je levný za cenu Kč 19.900.—.

Vůz Aero 1000 zahájil v Rallye Monte Carlo svou letošní sezonu sensačním vítězstvím.

Náš zcela nový typ přepychového rychlého vozu Aero bude událostí v našem automobilismu.

Přijďte se — prosím — informovati do naší prodejny již nyní o nových typech.

M B

Aero továrna letadel, Praha-Vysočany.

Prodejna: Praha II., Poříč 28, tel. 27860, 36140.

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 LII., číslo 2, r.v. 2012.
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.