



2014

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. 1



Vážení aerovkáři,

na české názvy ročních období jsme tak zvyklí, že nás ani nenapadne přemýšlet o tom, jak vznikly. Jaro a léto v nás evokuje příjemné pocity s krásným a příjemným počasím. Podzim, nevím proč zanikl jeho bývalý krásný staročeský název jeseň, také ještě mnohdy využíváme k projížděčkám s veterány. Ale název posledního ročního období – zima – se těm ostatním

jaksi vymyká. Jeho název velmi tvrdě charakterizuje, jaké má být v té době počasí. Pokud již nejsme vyznavači zimních sportů, tak předpokládáme, že nás čeká něco víceméně nepříjemného. V letošní zimě je vše jinak. Rybníky a řeky bez ledu, hory bez sněhu a silnice (zatím) bez tradičních zimních výmolů a soli.

Když nám Doris a Michael Strauchovi zaslali přání k roku 2014 z letního Vysokého Mýta (viz titulní strana minulého Aerovkáře), snad tušili, že bude možné se takhle vyfotit i o Vánocích.

I když Aerovkář vychází již tradičně trochu opožděně, je přeci jenom prvním číslem v roce, a tak si připomeňme historické přání k Novému roku Bohumila Turka s jeho vlastní fotomontáží, je z roku 1936.

K zimě a zimním radovánkám patřila i zimní výzbroj pro aerovky. Nabídka AERO-SLUŽBY-SCHULZ z roku 1936 je jistě zajímavá.

Tak ještě jednou přeji aerovkářům úspěšný rok 2014 a doufám, že dnešním krátkým úvodníkem nepřivolám zimu na začátek veteránské sezóny.

– JK –



Vaše Aerovka v zimě ???

Posuďte sám naše levné ceny výzbroje i oprav.

Náplň chladiče mrazuvzdornou kapalinou do —25° až 35° pro 500 a 662 ccm	Kč	35.—
Náplň chladiče mrazuvzdornou kapalinou do —25° až 35° pro 1000 ccm	Kč	60.—
Náplň chladiče mrazuvzdornou kapalinou do —25° až 35° pro 30 HP	Kč	75.—
Teplé masky na chladič pro 500—662 ccm	Kč	65.—
Teplé masky na chladič pro 1000 ccm	Kč	75.—
Teplé masky na chladič pro 30 HP	Kč	88.—
Sněhové řetězy Ia. 12×45	od Kč	87.—
Sněhové řetězy Ia. 130×45	od Kč	110.—
Prakt. nosiče pro Aero 30 HP k umístění nad střechou pro otevř. i zavř.	Kč	160.—
Držáky lyží na blatníky	od Kč	60.—
Nárazníky pro 30 HP i s montáží	Kč	120.—
ULOŽENÍ MOTORU 30 HP DO GUMY včetně montáže a Ia. materiálu	Kč	300.—

a. t. d.

Veškeré opravy provádíme za ceny bezkonkurenční.

Obraťte se s důvěrou na svou klubovou oficiální stanici

AERO — SLUŽBA — SCHULZ

Oficiální stanice ACC., — PRAHA VII., DĚLNICKÁ UL. Č. 40. — Telefon 703-66.

Na obálce: Tak se jezdilo s otevřenou aerovkou do hor v zimním období 30. let minulého století.

!!! 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. Prosíme, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. **Dále prosíme! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Neposílejte množství fotek do záložních dočasných schránek! Přeci jenom není tolik času na stálé kontrolování došlé pošty a z dočasných schránek již není možno později fotky vyzvednout!**

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.

Místo tchýně plný kufr kulatin

Samozřejmě že jde o kufr „cinkáče“ a nejde o dříví do krbu, ale o výročí – pro nás zajímavých – událostí, jejichž výročí končí na 4.

1904 :

21. února od 9 hodin se konala jednodenní Výstava motocyklů v Praze na Žofině v nevelké zimní zahradě, o hodinu později se sešla ustavující valná hromada Českého klubu motocyklistů (ČKM). Vystaveno bylo 13 motocyklů (v Praze jich bylo 39).

20. března se tamtéž konala třídní výstava automobilů – v Malém sále byly vystaveny tři exempláře Benz Parsifal s karosériemi od pražské firmy J. O. Jech. Při této příležitosti byl založen Český klub automobilistů (ČKA).

1914 :

Český klub automobilistů zvolil za své sídlo pražský Obecní dům, resp. tamní Mramorový sál. Dlužno poznamenat, že v roce 1909 došlo ke sjednocení ČKM a ČKA, pod jehož jménem dále oba kmeny motoristů koexistovaly. Do jejich řad mohli vstoupit též majitelé „létacích aparátů těžších vzduchu“. Mimochodem – od roku 1913 vydával ČKA měsíčník AUTO.

Byl vydán „Řád policie silniční pro Království české“, jehož ustanovení o maximálních přípustných rychlostech (mimo obec 45 km/h, v obcích 15 km/h a na křižovatkách 6 km/h) byla už jasným anachronismem.

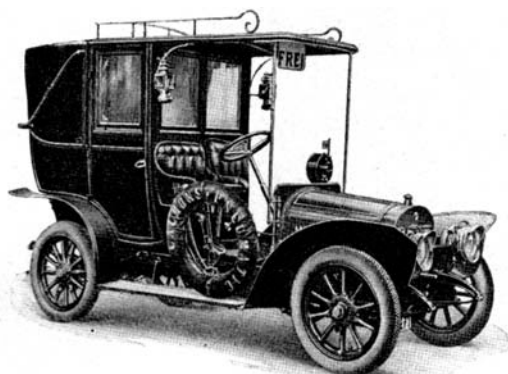
Po sarajevském atentátu (28. června) vypukla tzv. „Velká válka“, která měla být poslední. Než se tak stalo, odehrál se IV. ročník závodu do vrchu „Zbraslav – Jíloviště“.

1924 :

Koncem roku zakoupil Autoklub republiky Československé (AKRČs) budovu v Lützovově ulici č. 29 v Praze II. Předtím se v roce 1919 ČKA přejmenoval na Československý KA a v roce 1922 pak na AKRČs. (Po zbourání zakoupeného objektu byl postaven nový Klubový dům, který byl otevřen v roce 1929).

Pražská továrna letadel Aero se pokoušela nalézt vhodnou doplňkovou výrobu pro období mezi plným vytížením zakázkami letadel. Koncem 20. let se jako perspektivní ukázala výroba malého automobilu.

Bohumil Turek zvítězil ve IV. ročníku závodu do vrchu „Ecce homo“ na moto Walter.



1909.
Autodrožka, 4-válec, 84×120 mm,
výkon 12/16 ks.



1934 :

I když vrcholil éra „malých vozů pro velké cesty“, je na obzoru i její konec. Na Pražském autosalonu se představil nový typ Aero 30 HP s předním pohonem a moderně stříženou karosérií Josefa Voříška. Rozjela se výroba i prodej prvních „třicítek“.

Trojice Bohumil Turek-Antonín Nahodil-Aero 1000 startovali na XIII. ročníku Rallye Monte Carlo – ve skupině vozů do 1500 ccm skončili na 3. místě, ve třídě do 1100 ccm zvítězili a celkově se umístili jako devátí.

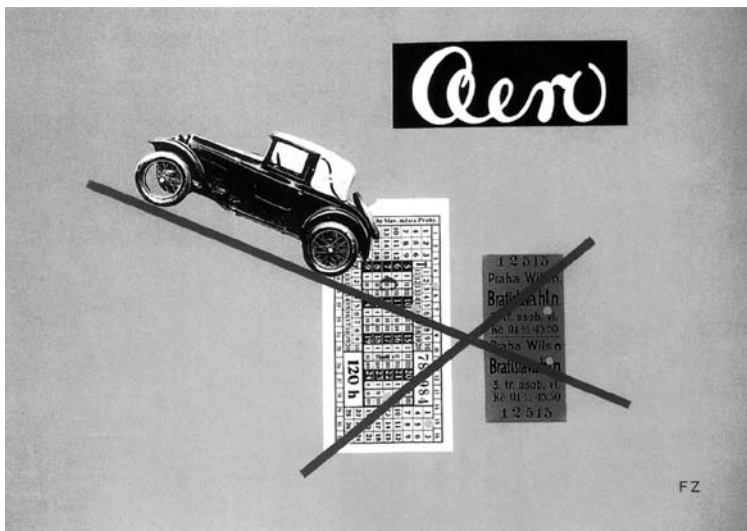
„Modrý team Aero“ tvořený čtyřmi vozy Aero 1000, šesti mladými ženami a – pro všechny případy – ještě dvěma muži, vyrazil 24. února do Afriky. Všichni se 6. dubna v pořádku vrátili.

S jedním z vozů MTA vyjeli na cestu do Afghaništanu pánové Holas a Navara. Zpět dojeli po 100 dnech z posledních sil.

II. ročník závodu „1000 mil československých“ skončil nebývalým úspěchem vozů Aero. V mnoha dalších závodech této sezóny se aerovkám také velice dařilo.

V jízdním řádu Čedoku se objevil rozsáhlý inzerát, propagující výhody jízdy vozy Aero proti jízdě vlakem. Popuzené ČSD zažalovaly firmu Aero kvůli nekalé soutěži. Soudní řízení se protáhlo až do roku 1936.

3. května uspořádal ACC Praha I. ročník dirt-tracku neboli ploché dráhy pro motocykly a automobily (pouze zn. Aero). Dějištěm byl sokolský stadion za žižkovským Památníkem osvobození. Jela se za umělého osvětlení, na moto závodila domácí i zahraniční esa. Předseda ACC Praha Stanislav Kafuněk prý do podniku vložil několik desítek tisíc Kč, ty se mu ale nevrátily.



Začal vycházet časopis ACC „Aerovkář“ jako čtrnáctideník.

Z denního tisku: „Organisovaná banda zlodějů krade benzin u čerpadel a některá čerpadla dokonce obsluhuje a inkasuje peníze.“

1944 :

Za války se počet zaměstnanců automobilky Aero snížil o 60%, v konstrukční kanceláři a administrativě dokonce o 75%. Vedením byl pověřen prokurista JUC. V. M. Kabeš. Přes všemožné potíže a nebezpečí pokračoval utajený vývoj několika variant nového typu Aero 1500 Rekord. Pro R IV byla vyrobena nová karosérie a upraven rozchod kol. Rozpracovaná série 100 kusů limuzin A30 z minulého roku byla dokončena až po válce.

Zelená dopravní vlna v Praze – časopis AUTO č. 3, roč. XVII

ZELENÁ DOPRAVNÍ VLNA V PRAZE

Píše vrch. polic. inspektor
STANISLAV STANKO

*O vzájemné souhře dopravních signálů
v Praze a jak jí může motorista využít.*

Naše automobilová a motocyklistická veřejnost nepostřehla v ruchu posledních událostí pozoruhodnou novinku, jejíž zavedení značí další krok v regulaci pražské velkoměstské dopravy, nehledě k tomu, že má usnadnit a zpříjemnit jízdou hlavními tepnami vnitřního města. Jde o automatické řízení světelných signálů, které jsou zapojeny v t. zv. „zelené vlně“.

Co jest zelená vlna?

Princip zelené vlny tkví v takovém seřízení a vzájemném zapojení světelných dopravních signálů, aby vozidlo, pohybující se určitou rychlostí, projelo hladce všemi signály v řadě za sebou umístěnými, aniž by bylo nuceno zastavit. Zelené světlo běží od signálu k signálu a objeví se vždy v okamžiku, když se vozidlo přiblíží ke křižovatce.

Výhody zelené vlny.

1. Doprava se udržuje v neustálém proudění a buď se vůbec nezastaví, anebo jen zřídka kdy.
2. Rychlost jízdy se usměrňuje a udržuje v takové míře, která odpovídá jak požadavkům veřejné bezpečnosti, tak i účelu, jemuž motorové vozidlo má sloužiti.
3. Dopravní zácpy se omezují na nejmenší míru a zelená vlna je přímo vylučuje.
4. Intervaly, v nichž se střídají jednotlivé světelné fáze jsou pravidelné a velmi krátké, takže doba čekání — dojde-li k němu — je poměrně krátká.
5. Vozidlo se pohybuje bezpečnou rychlostí a projede křižovatkou bez zbytečného zastavování a rozjíždění, čímž se uspoří pohonných látek a ušetří brzd a pneumatik.

Které křižovatky jsou spojeny zelenou vlnou.

1. Masarykovo nádraží — Pražská brána — Můstek — Perštýn, resp. Můstek — Václavské náměstí u Jindřišské a Vodičkovy ulice a naopak.
 2. Na Poříčí mezi hotelem Imperial a ulicí Na Těšnově u Denissova nádraží.
 3. Riegrovo náměstí u Jiráskova mostu — Karlovo náměstí u České techniky.
 4. Žitná ulice mezi Štěpánskou a Mezibranskou ulicí.
- Na křižovatkách uvedených v odstavci 1. se vystřídají všechny světelné fáze, t. j. zelené světlo + žluté + červené + žluté v době 60 vteřin, na všech ostatních za 45 vteřin.
- Křižovatky u Hlávkovy mostu v Praze VII. a U Anděla na Smíchově, kde se rovněž řídí doprava automaticky, nejsou do zelené vlny zapojeny.

Jakou rychlost jízdy třeba zvoliti?

Bylo zmíněno, že zelená vlna předpokládá určitou rychlost jízdy. Různé okolnosti bohužel nedovolují, aby průměrná rychlost jízdy

UZNEJME VDĚČNĚ,

že pražská policie opravdu se stále snaží zlepšovati svoji službu na křižovatkách. Před krátkou dobou se postarala, aby každý „dopravák“ při službě na křižovatkách měl upevněny bílé rukávky — čímž se stane motoristovi dobře viditelným i za přítmí a odlišným proti ostatním osobám, kterých byvš křižovatka vždy plná. Třebaže je to zlepšení malé, ukázalo se být velmi prospěšným. Jz.

byla mezi všemi křižovatkami naprosto stejná. Přes to nejsou však rozdíly příliš veliké a tak třeba si zapamatovati tyto rychlosti:

Václavské náměstí směr k Můstku	26 km/h
Václavské náměstí směr od Můstku	20 km/h
Národní třída oběma směry	24 km/h
Na Příkopě oběma směry	30 km/h
Hyberská ulice oběma směry	30 km/h
Na Poříčí oběma směry	25 km/h
Resslova ulice oběma směry	28 km/h
Žitná ulice směrem nahoru	30 km/h
Žitná ulice směrem dolů	25 km/h

Při tom třeba mít na zřeteli, že rychlejší tempo nemá smyslu a nepřinese řidiči vozidla žádného užitku, neboť u příští křižovatky bude mít červené světlo a musí zastaviti.

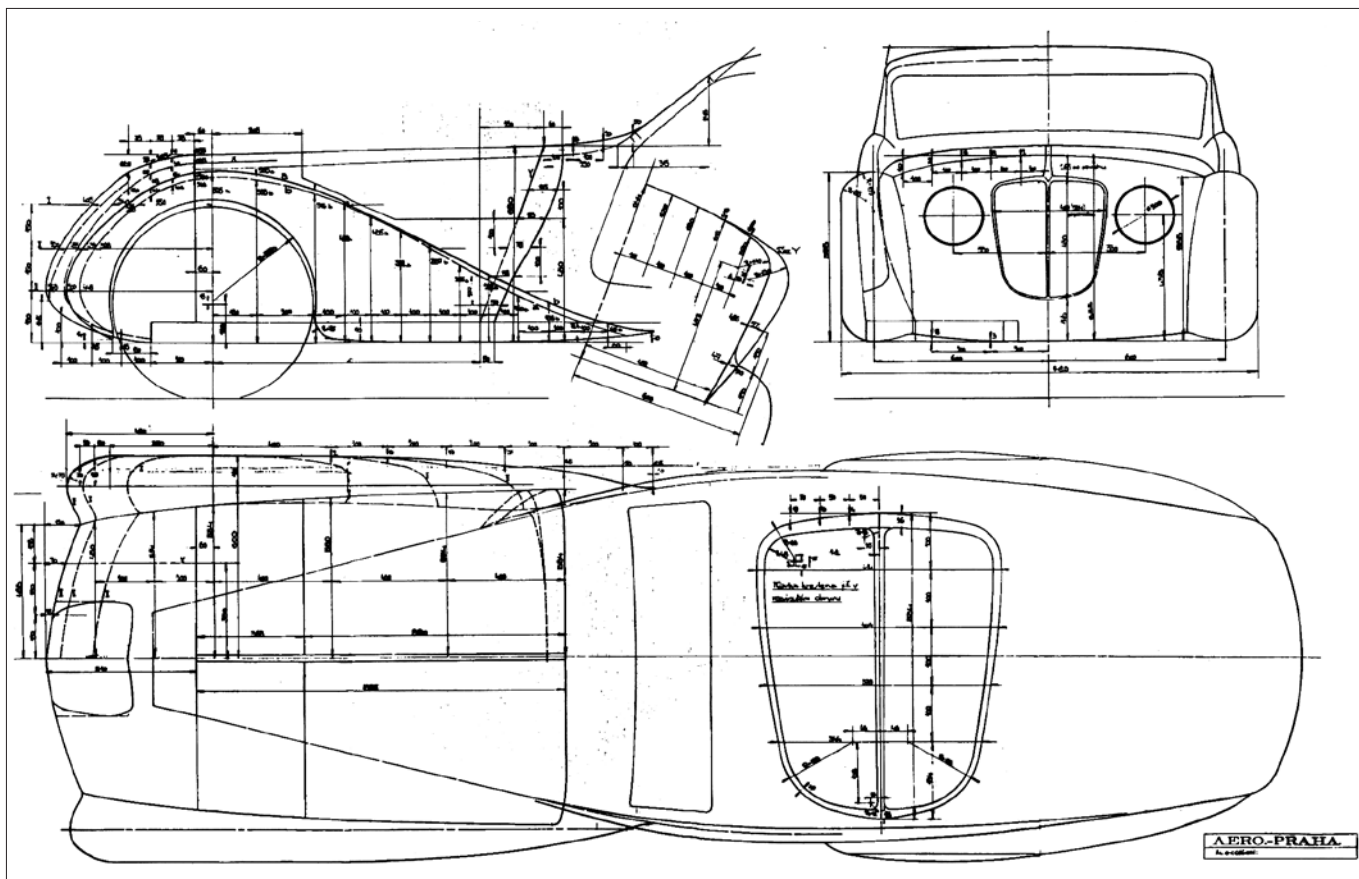
Naproti tomu zelená vlna připouští několik menších průměrných rychlostí (poloviční, čtvrtěční atd.), než shora uvedeno. Takovými rychlostmi se mohou pohybovati na př. vlaky elektrických drah a autobusy vzhledem k nuceným zastávkám ve stanicích, dále vozidla pomalá a j.

Jest nyní na řidičích vozidel, aby se naučili podle zelené vlny jezdit a využívali tak plnou měrou všech výhod tohoto veřejně prospěšného zařízení, jež policejní ředitelství v Praze za plného pochopení a podpory nadřízených úřadů našim motoristům přichystalo.

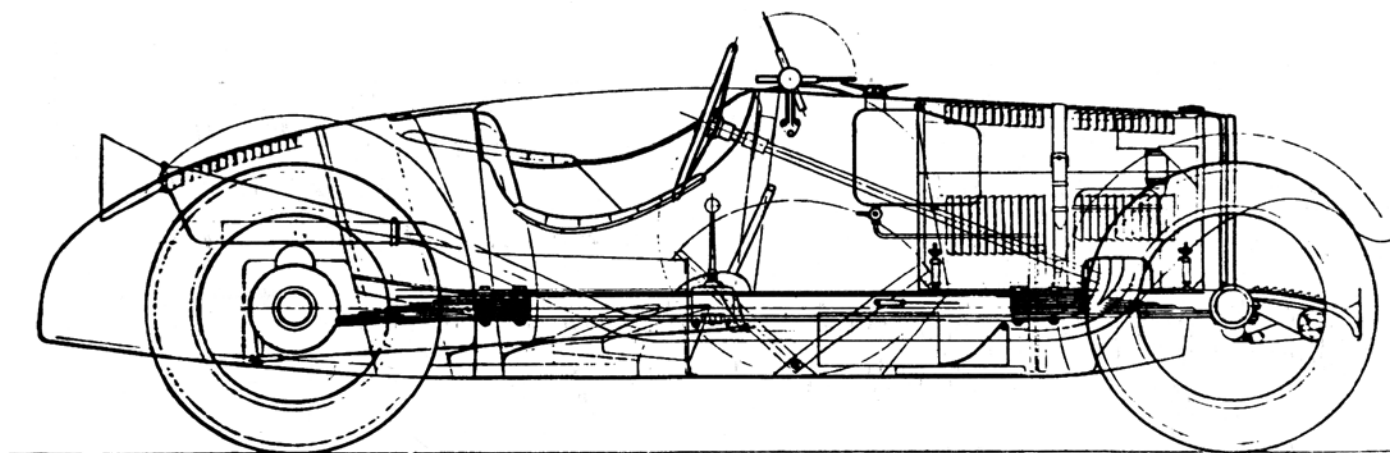
Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON (mezihra)

(pokračování VI.)

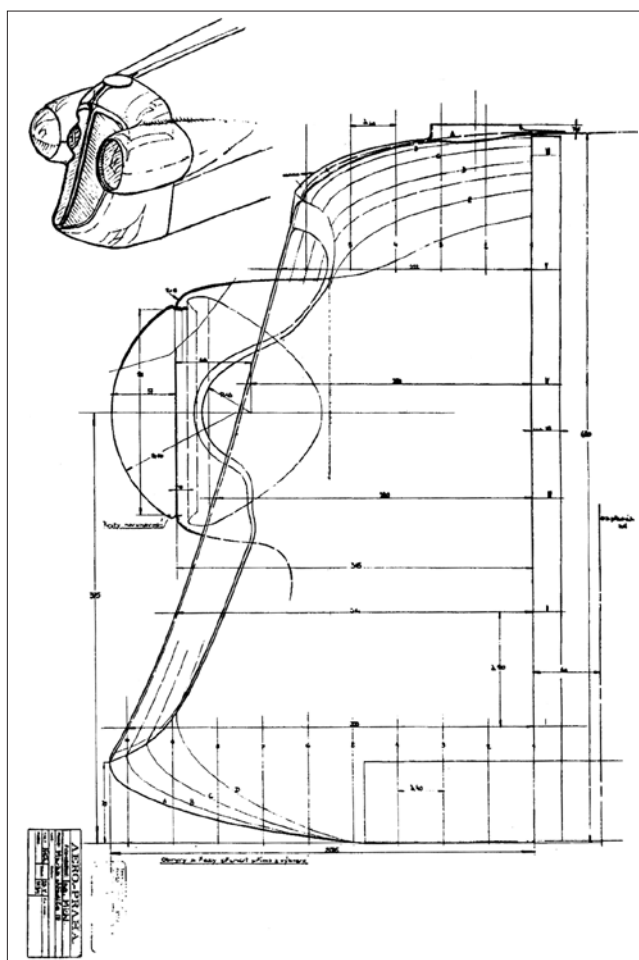
V toku času se v našem seriálu zatím pohybujeme ve 30. letech minulého století, což mě připomnělo, že fenoménem tohoto období byly nejenom aerovky, ale také třeba Osvobozené divadlo a jeho protagonisté V+W. Přestávky mezi jednáními svých



Návrh J. Voříška aerodynamických úprav vozu A 30 pro „1000 mil československých“ (1934)



Návrh závodní karoserie J. Voříška



Návrh J. Voříška aerodynamických úprav vozu A 30 pro „1000 mil československých“ (1934)

her vyplňovali nezapomenutelnými mezihrami před oponou neboli „forbínami“. Naši „mezihru“, zhruba oddělující končící éru „malých“ aerovek od nastupujícího období těch „velkých“, jsem si usmyslel vyplnit několika ukázkami páně Voříškovy konstruktérsko-designérské práce. Pro zpestření přidávám obrázek tria V+W+A1000. V příštím pokračování Fotosalonu najdete opět fotografie.



Z filmu Voskovce a Vericha „Hej rup!“

Připravil Karel Jičínský (foto archiv KJ)

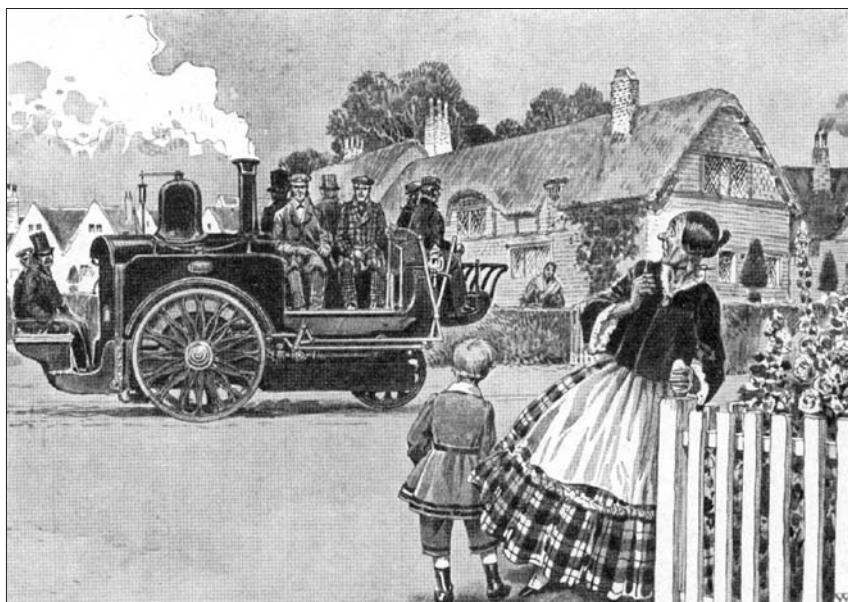
Z knihy V. Heinze a V. Klementa **Z DĚJIN AUTOMOBILU** z r. 1931.
22. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ

69

W. O. CARRETT Anglie 1861

Carrett W. O. ze slévárny Carrett, Marshall & Co v Leedsu postavil svou lokomotivu jako vůz k zábavným jízdám pro baronetta G. Salta. Dvouválcový stroj poháněl zadní kola, rychlost byla 15 mil v hodině a váha v jízdní výpravě 5 tun. Časopis Engineering r. 1866 o ní píše jako o „patrně nejpozoruhodnější lokomotivě do té doby postavené“. Získal ji nadšený amatér Frederick Hodges, který ji pokřtil „Fly-by-Night“, neboť jezdil v Kentu v noci, aby se vyhnul pronásledování úřadů. I tak byl



stihán a často zastavován. Ujel 800 mil, ač za několik neděl dostal šest předvolání. Jedno ho dokonce obviňovalo, že jel 30 mil v hodině. Vozidlo bylo později proměněno v automobilovou stříkačku, takže ctihodně dokončilo svou kariéru. Z toho vznikla legenda, dodnes neústupně tradovaná v literatuře, že Hodges se pokoušel osidlům zákona uniknouti tím, že předstíral, že Fly-by-Night je stříkačka a že ji proto opatřil hadicemi a že všichni na voze nosili hasičské mosazné přilbice.



Jedna cesta do Čech 2013 – dva pořady mnoho zážitků

Díl 1: Würzburg – Radnic – Vysoké Mýto: 18. Setkání přátel Carrosserie Sodomka – Radnice

Večer jsme se sešli opět v Casinu firmy Iveco. Ve vstupní hale byl vystaven jeden z prvních kočárů firmy Sodomka, také zajímavé fotografie rozdílných automobilových značek, autobusů, různé modely a fotografie z továrny Sodomka z roku 1895 – 1948. Po převzetí moci komunistickou stranou se stala firma Sodomka místem produkce autobusů Karosa. Po dalším politickém převratu je teď právní firma Iveco. (toto je jen zkrácené a neúplné znázornění zrušení firmy Sodomka, které pro Josefa Sodomku skončilo velice smutně, zemřel v roce 1965 ve věku 61 let). Potěšující je ale, že si firma Iveco uvědomuje své historické následnictví a vystupuje jako velkorysý sponsor co se týče prostorů, hal a občerstvení. Toto je určitě také zásluha organizátorů přátel Sodomky, kteří tuto skutečnost vyvolali opět do vědomí lidí a tímto 18. setkáním chtějí tuto tradici udržet. Mně známé osoby, které převzaly jako první zodpovědnost za přátele Sodomky jsou Jaroslav Balcar, František Dostál a ne jako poslední Jan Černý. (Prosím o shovívavost, jestli toto jmenování není úplné).



Vstupní hala firmy Iveco



František Dostál, Jan Černý, Jaroslav Balcar

Po společné večeři následovalo vyhlášení vítězů a věnování pohárů nejhezčím vozům různých značek, za správnou odpověď z jednoho otázkového katalogu a nejvzdálenějším účastníkům. Následovaly různé proslovy, bylo rozdáno mnoho cen a všude jen šťastné obličej. Nakonec měl (skoro) každý nějaké vyznamenání a já hned dvě: jako nejvzdálenější účastník a 7. cenu při Contest Elagance Aero, z deseti Aerovek. Toto byla ohromná úslužnost ze strany pořadatelů a poroty vůči mně a mojí Aerovce. V porovnání k vystaveným vozidlům je jistě moje Aero 30 historicky originální, ale není tak udržované a vyleštěné jako jiné Aerovky. Tato cena byla určitě myšlena jako pobídka, abych přivedl mojí Aerovku do excelentního stavu. Umím to ocenit – děkuji vám – ale jestli se mi to v dohledné době povede, to se neodvážím odhadnout. Jasně je, že všechna vystavená vozidla byla v perfektním stavu a člověk musí být hrdý, jezdit s takovým autem se Sodomkovou karoserií. Tento večer jsme dostali příležitost seznámit se s četnými účastníky. Pro mne bylo samozřejmě nejdůležitější kontaktovat co nejvíc aerovkářů, jejichž auta jsem znal už z internetu. Byl jsem velice rád, že jsem se mohl pobavit s Václavem Bláhou o jeho Aero 50

limuzíně. Tahle Aerovka přišla před mnoha léty z Hradce Králového do Německa a Václav Bláha mohl tento krásný kousek od Hanse Otto Hüsemanna odkoupit a přivést zpátky do vlasti. Seznámili jsme se s Milanem Lämleinem, který organizoval sraz Aero 50 v Kolině a vlastní také Aero 30 kabriolet (červeně lakovaný) škoda jen bez originální střechy. Také jsme poznali Jiřího Čekana s nádhernou kolekcí Aerovek, Jana Wagnera, Miroslava Svědírha, Františka Pakandla s jeho jedinečnou Aero 50, dvousedadlový zvláštní kabriolet, to jsem jmenoval jen několik Aero-přátel. Pobavili jsme se samozřejmě i s mnoha jinými, sympatickými přáteli Sodomky jako s rodinou Jindřicha Baumruka a dalšími, jejichž jména už bohužel nemohu nikam zařadit. Ale snad při příští příležitosti.



Jaroslav Balcar ve svém Sodomkově muzeu

místa svého zrození, do Vysokého Mýta. Toto byly pro nás samozřejmě dojemné a nezapomenutelné chvíle. Byla to pro nás velká čest být na tomto místě s naší Aerovkou. Po proslovu Jaroslava Balcara a po položení věnce dvěma děvčaty na hrobku se udělala vzpomínková fotografie, děkujeme iniciátorům této velké události.

V neděli 9. června byly na programu jen dva body. Že tento den bude pro nás zvláštní a jedinečný zážitek, to jsme netušili. Sešli jsme se opět na centrálním náměstí ve Vysokém Mýtu a seřadili se na rozloučení účastníků, kteří nemohli druhý bod programu absolvovat: Položení věnce u Sodomkovy rodinné hrobky. Předtím nás pozval Jaroslav Balcar a Jan Černý do Sodomkova privátního muzea pana Balcara. Jaroslav snesl láskyplně a vystavil v jediné místnosti ojedinelé kusy, fotografie, nábytek, zařízení atd. ze života Josefa Sodomky. Jaroslav k tomu velice živě vyprávěl příhody, které byly pro nás zajímavé, zábavné a informativní. Přímou za rohem ústředního náměstí stojí dům, kde bydlel Josef Sodomka se svojí rodinou než přišli komunisté, provedli vyvlastnění a zřídili v tomto domě stranickou centrálu. Dnes je na domě připevněná pamětní deska.

Asi tak v 10:00 nás jelo přibližně osm vozidel ke hřbitovu a zaparkovali v ulici podél hřbitovní zdi. Jan k nám přišel a řekl mi, že máme jet s naší Aerovkou až na hřbitov, až ke hrobu Josefa Sodomky. Jan a Jaroslav mi vysvětlili, že tím prokážeme úctu a ukážeme, že zase jedno dílo z jeho továrny našlo cestu do



Vzpomínka u hrobky rodiny Sodomkovy

No a teď jsme měli další privátní termíny. Pan František Dostál nás pozval na prohlídku jeho dílny, kde restauruje historická vozidla. Tady tlučte srdce každého milovníka historických vozidel rychleji. V kanceláři pana Dostála byly fotografie vozidel, která byla v jeho dílně restaurována, zmíním se jen o několika, např. Aero od Willfesta Brücknera, Františka Budinského, Bernda Rohde a Wernera Stangeho. Samozřejmě nejen Aerovky, ale také jiné vzácné značky, od A až do Z se zde objevují. Toto byla krátká, ale velmi zajímavá návštěva v kanceláři pana Dostála. Poděkovali jsme za krátkou prohlídku a rozloučili jsme se s rodinou Černých, kteří se postarali o překlady a vysvětlení. Naproti této dílny je historická budova školní sportovní haly, před kterou byla v roce 1935 fotografovaná jedna Aerovka 30 s přívěsem. To byl také pro nás podnět naší Aerovku před touto kulisou vyfotografovat (škoda, bez přívěsu).

Po obědě v naší hotelové restauraci jsme okolo 13:30 jeli do Litomyšle. Tento tip jsme dostali od otce Jana Černého a bylo to dobré doporučení prohlédnout si toto historické město s jeho světoznámým hudebním skladatelem Bedřichem Smetanou. Auto jsme zaparkovali naproti renesančnímu domu U rytířů, asi tak uprostřed skoro 500 m dlouhého náměstí Bedřicha Smetany, olemovaného podloubím. Při procházce městem jsme obdivovali pamětihodnosti a byli jsme nadšeni tímto městem. S jeho restaurovanými budovami, náměstími, obchody, kavárnami a restauracemi. Právem dostalo toto město titul „Historické město 2000“.

Zpáteční cestou jsme jeli přes Choceň až do Vysokého Mýta. V 19:00 jsme se sešli s rodinou Černých (otec Jan se synem Janem a dcera Hana jako i zeť Martin) ke společné večeři v hotelové restauraci Ironia na rozloučenou. Mluvili jsme o všem možném, prohlíželi fotografie a přitom jsme znamenitě jedli a pili. Rádi bychom tento vlahý večer seděli a bavili se na hotelo-

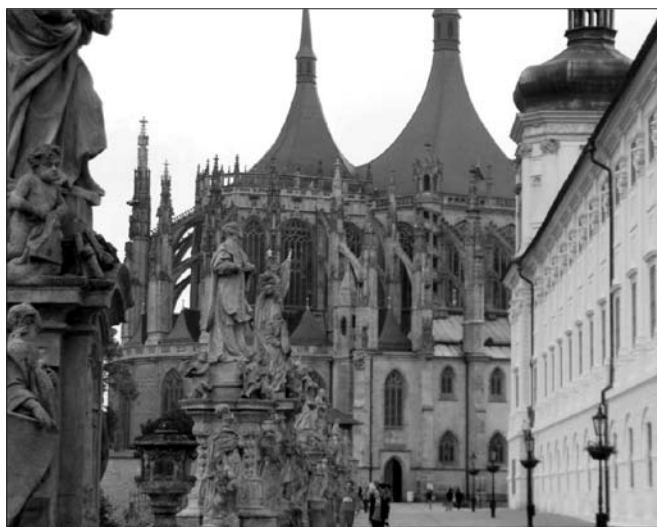


V kanceláři pana Dostála

vé terase déle, kdyby restaurace nezavírala a nás nepožádali o zaplacení. Byli jsme poslední hosté! Po srdečném rozloučení byl s konečnou platností tento krásný víkend plný dojmů u konce. „Loučení je zrození vzpomínek“, řekl Salvador Dali – a my si rádi vzpomeneme na tento víkend plný dojmů, s mnoha sympatickými lidmi, které jsme poznali.



Aero 30 na náměstí Bedřicha Smetany v Litomyšli



Katedrála sv. Barbory s jezuitským klášterem a barokními sochami

ma“ v Radnici. Jan a Beatrice už na nás čekali a u piva a dobrého jídla při hudbě ze starého kličkovalcového aparátu jsme vyprávěli naše zážitky. Radost jsme měli také z toho, že nás naše Aerovka tak dobře přivezla nazpět. Naše myšlenky byly ještě plně zaměstnány zážitky, ale byl čas zavřít oči. Vychutnali jsme nádhernou postel a klid ve velmi opuštěné krajině. Dne 11. června jsme se odpočati probudili do slunečného rána.

Pokračování následuje.

Michael Strauch

Překlad: Irena Kühnel a Karl Friedrich

V pondělí dne 10. června jsme po snídani nastoupili na zpáteční cestu do Radnice. Zajímavé rozhovory, srdečná setkání a mnoho jiných dojmů z těchto nádherných dnů setkání Sodomkových přátel, ty si vezmeme s sebou. Z Vysokého Mýta jsme jeli stejnou cestou přes Chrudim, přes Čáslav a dál do Kutné Hory. Toto historické město jsme chtěli navštívit, tady se koná každý rok v srpnu mezinárodní veteránská rallye. V roce 2013 tady byli dva členové našeho klubu IG. (Franz Budinský – D a Jean-Claude Reyter – F). Zaparkovali jsme naši Aerovku u kostela Pany Marie a šli jsme na prohlídku města pěšky. Historické centrum města, včetně katedrály – Svaté Barbory – a kostela Na nebevstoupení Pany Marie – byly přijaty do UNESCO – kulturního světového dědictví a stojí za návštěvu. Je toho hodně, co se dá vidět v Kutné Hoře. Myslím, že sem zase přijedeme a vezmeme si víc času na kulturní památky a malebné uličky tohoto krásné ho starého města.

A teď jsme museli jet rychle zpátky do Radnice, před námi bylo ještě cca 200 km. Odvídali jsme stejnou cestu v opačném směru bez problémů a večer jsme dojezili do restaurace „La Boe-



Dvě Aerovky 30 na Tržním náměstí v Radnici

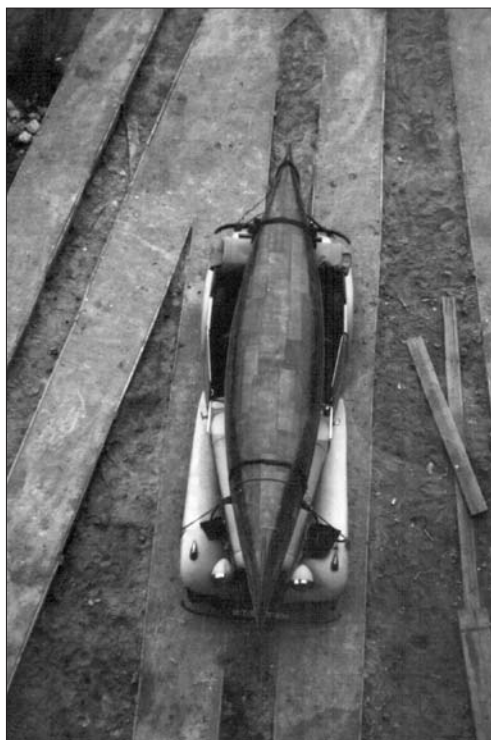


Od jednoho koně ke třiceti aneb staré lásky nerezaví (že nerezaví ... ?)

Vyprávění pana Svatopluka Srby – VII. pokračování.

Musím připustit, že vlezlost může mít i svou poezii, byť prozaicky nepřilíš žádoucí. Velká sešlost k padesátinám brněnského gymnasia. Svázal jsem rozjařené rozešlé kolegy k pokračovací užití párty. V chladném a pozdním říjnovém večeru jsem poslední starší dvojici dostihl až na předměstí a už je k odvozu nepřesvědčil. Návrat tmavou nocí, s představou sklenky v ruce ... někdo mi sahá na rameno! Kočka! Při přemlouvání přátel se nestřeženě vloudila do vyhráté aerovky. Nevyhodil jsem ji, nespílal a odvezl přes půl Brna zpět do jejího rajonu. Proklínal jsem ji až při druhém návratu a červeném světle před sebou. „Pane řidiči ... dýchněte ... no, tak nejkratší cestou.“ No jo ... 1969!

Pohodu vnímání venkova z nízkého posedu proložím pohodou jízdní. Střecha dole, okna v kufru, sklo sklopené, žádný provoz, mírně zvlněný terén a táhlé zatáčky. Třicítka sedí jak přibitá, no jedna báseň. Ani nás by však požitek neměl ukolébat. Jel jsem sólo, zátěž jen z náradí, tehdy do Znojma na rovné rychlé silnici a měl ji jen pro sebe. Ve vinařské obci Lechovice (má dvě části) se dlouhý rovinatý úsek zvlní a serpentinou překonává údolí říčky Jevišovky. Pod východnější částí Lechovic je ve svahu přehledná, nenápadná, určitě i zahraničně nechvalně proslulá zatáčka, která – potvora klamavá – ve své pohostinné náruči neúnavně ustýlá vyvráceným osobákům, kamionům i soupravám. Nikdy tu nevynechám pozdrav a smeknutí, neboť se mi v té pohodové jízdě i třicítku podařilo v pravotočivém směru zvednout na dvě kola. Když je volno v protisměru, stačí jen lehký pohyb volantem pro úhyb vně. No, když je volno! Tehdy, v šedesátých letech, bylo.



Patřil jsem k těm skupinám národa (a pořád moc nevybočil), které se houštím nepřetržitých politicko budovatelských vítězství dokázaly prodírat jen s vynaložením maximální soběstačnosti. Sám si vymyslet a vyrobit, sám si dopravit, sám si opravit a sám si za všechno ručit. Zapojena byla i aerovka. Vozila do společnosti, na výlety a dovolené, svázela nábytek (stolek, dvě křesla, lavici a deset polštářů najednou, nebo velkou skříň i s náplní), metrky jablek, 20 m stržené plechové krytiny, pětimetrovou kanoi, a taky válovala hliněnou navážku příjezdu. Později měla i lví podíl na stěhování celé domácnosti do Brna. Chtělo to nemálo důmyslu eskamotéra, ale ani nejbizarnější náklad jí neublížil sebe-menším škrábnutím. Žel, umění nepoškodit, není přenosné na okolí.

Sám si plánuji účast na Soutěži zručnosti na ledě – v únoru 1969 ve Světlé nad Sázavou. Sám si tedy musím opravit brzdy. Myslím, že to nebylo jen odmaštění a seřízení, ale asi i výměna obložení. Pamatuji jen, že ve středu večer, (návrat ze zaměstnání nejdřív po 18. hod.) jsem se odebral k aerovce pod otevřeným přístřeškem a celou noc pendloval cca 50 m po zahradě mezi autem a dílnou, s výškovým rozdílem 8 m. Večer mráz, ráno dešť. V pět hodin sprcha, vlakem do Brna, spánek chvíli ve služebním autě do Zlína (tehdy „Božího lelesa“). Náročné pracovní jednání v projektovém ústavu od 8 do 19 hod. Společenské pokračování do 23, ale bez řádné večeře, kterou už neměli ani v hotelu, diskuse o technických problémech s ministerstvem do 04, vpád celonočních ochutnávačů slivovice, v 05 konečně postel s kanadským žertíkem budičku v 06. Pátek 08 – 18 znovu drsná jednání. Vyžebal jsem u služebního řidiče návrat přes mé bydliště, takže znovu u aerovky od 21 do 06. Před devátou vyrazíme do Brna, nabíráme přátele, co už začali vybalovat. Uháním 130 km přes

zmrazky vysočinou a v poslední chvíli stíhám přihlášku a ubytování. Při oblevě na hřišti metáme od kol gejzíry sněhu s vodou, abychom se na večerním aerovkářském plese – u vázy za druhé místo ve třicítkách – vodě zásadně vyhýbali. Plesání končí nad rámem, ubytovatelům na zámku chybí jedno mužské lůžko. Vycházíme vstříc – přítel je tu na akci skautů – mají tam volno. Kýžená spásná postel, a ať mne zkusí vzbudit asi tak k obědu. Brzké nedělní ráno. V mrákotách jsem pochopil, že ležím mezi skauty, ti mají budiček, ale já můžu pokračovat. „Bratře, bratře, rychle vstávej, program už začíná!“ Neměl jsem síly vysvětlit

vat bratru náčelníkovi, že dávné skautské ideje mne neopustily, ale dnes jsem po plese vyspávající aerovkář ze sousedství, a doháním čtyři probdělé noci. Den jsem přežil, přátele i manželku ve zdraví dopravil už za tmy domů a padl. Večer přišel kamarád pro cosi slíbeného. Vzbudit mne nedokázal nikdo. Lásky a vášně asi musej bolet!

S přestěhováním do nového bytu v Brně, se i aerovka přesunula zpod přístřešku a úzkého stání ve výkopu do prostorné garáže, v níž se podrobovala kosmetickým i chirurgickým zákrokům. Nashromáždil jsem k tomu mnohé propriety a vybudoval i soustavu nosníků s pohyblivým zavěšením kladkostroje k vyjmutí motoru bez dalšího pomocníka. Garáž sice zná vysavač i kbelík s vodou, ale při vykopávkách i teď dokáží odhalit věrné stopy oprav z doby sedmdesáté. Nicméně, přes veškeré amatérské snažení, nároky provozní i podmínky zaměstnání inklinovaly k pořízení novodobého auta a přesunu aerovky na odpočinek, s pozdější řádnou celkovou renovací. V rodné obci jsem sehnal místo ve stodole v usedlosti, kde býval domov malé aerovky, známé z mého dětství.



– pokračování příště –

AERO a opět TUREK, tentokrát však Milan

Pan Milan Turek se narodil v r. 1946 a už od svých 10 let ho tatínek, jak už to většinou bývá, zasvěcoval do tajů umění řidičského. Po vyučení „černému“ řemeslu (na školu nebyl přijat coby syn živnostníka) si udělal za 650,- Kčs řidičský průkaz a cesta k Aerovkám se otevřela ...

Zpočátku si ještě občas půjčoval tátova Minora, ale myšlenka mít vlastní auto vedla k získání Aero 1000 (4 sic), kterou zprostředkoval kamarád, sám majitelem taktéž Aerovky 1000. „Litr“ stál v kůlně, nový lak – červený s černými blatníky, majitel přinesl čerstvě nabitou baterii, nastartoval a jelo se na zkušební jízdu. Domluveno, zapláceno a po převodu na DI se Aerovka stala základem Milanovy „aerovkářské“ cesty životem. Se čtyřsedadlovou karosérií jezdil asi 2 roky a v této době se objevil neduh – karosérie byla malé tuhosti, kroutila se a s tím souvisely další problémy: otvíraly se dveře, jednou dokonce prasklo čelní sklo. Týž kamarád v té době koupil Aero 1000 (2 sic) na díly a po domluvě byla takto získána dvoumístná karosérie a tato nastříkána žlutou barvou. Vůz jezdil pod SPZ PM-71-41 na 16“ kolech, absolvoval Aero-Rallye na Živohošti v letech 1969, 1970 a 1971, dokonce poznal krásy Balatonu ... (následně byla Aerovka prodána v roce 1971 člověku, který ji asi po roce prodal do ciziny).



Po svatbě vzpomínka na Aerovku opět ožila a žena, která měla pro tuto věc díkybohu pochopení, přinesla jednoho dne inzerát – „Prodám Aero 500 na náhradní díly“. Domluveno, koupeno a cesta se opět otevřela Psal se rok 1973 a nastal čas renovace. Po dokončení dostala „pětistovka“ (číslo karosérie 71, číslo motoru 566) žlutý lak, černé blatníky, pěkně ušité čalounění a perfektní střechu. Byla vyfotografována a vyšla v brožurce Veteráni na našich cestách i v jiných propagačních materiálech, od pojišťovny po dětské omalovánky. Pro „potřeby“ Aerovky byl upraven dodávkový ŽUK, zhotoven vlek a začala cesta po soutěžích. Přátelé této soupravy říkali „Invazní provedení“. Tato „pětistovka“ jezdila zpočátku na tzv. převozní čísla, teprve později byly získány doklady a SPZ PMB-39-92. S touto Aerovkou odjel její majitel mezi lety 1977 – 1983 cca 40 soutěží; v r. 1984 prodána.

Nedaleko Plzně Milan objevil karosérii Aero 1000 (opět 4 sic) a myšlenka návratu ke své první Aerovce se opět přihlásila Po zaplacení prodávající přidal zdarma ještě jeden vrak ... „tam budou dobrý plechy na podlahu ...“ a jelo se, vše složit do kůlny. Při rozjímaní nad dvěma karosériemi (v té době už měl dost materiálů o Aero 662 Super Baby) připadala výroba „sportu“ jednodušší než renovace „litra“. Práce na této Aerovce pokračovala pomalu (přerušovaná prací na chalupě, aby měla Aerovka „střechu nad hlavou“), posléze se úplně zastavila. V té době syn Tomáš, který se mezitím stačil oženit, opravil domek

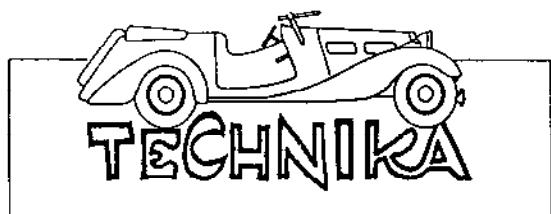
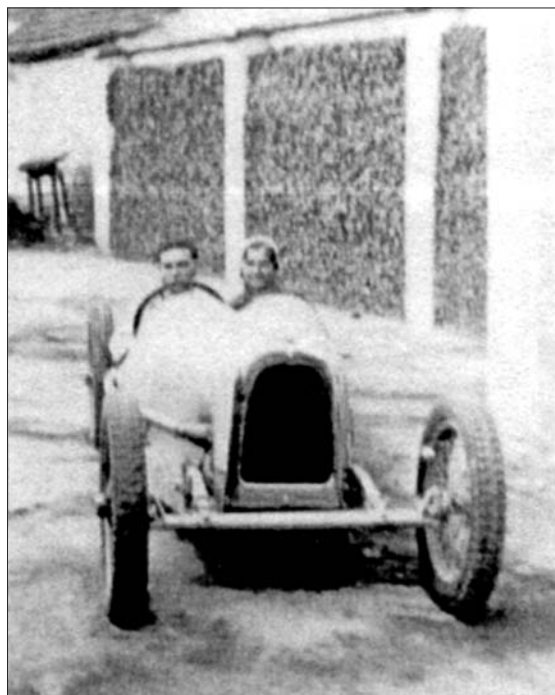
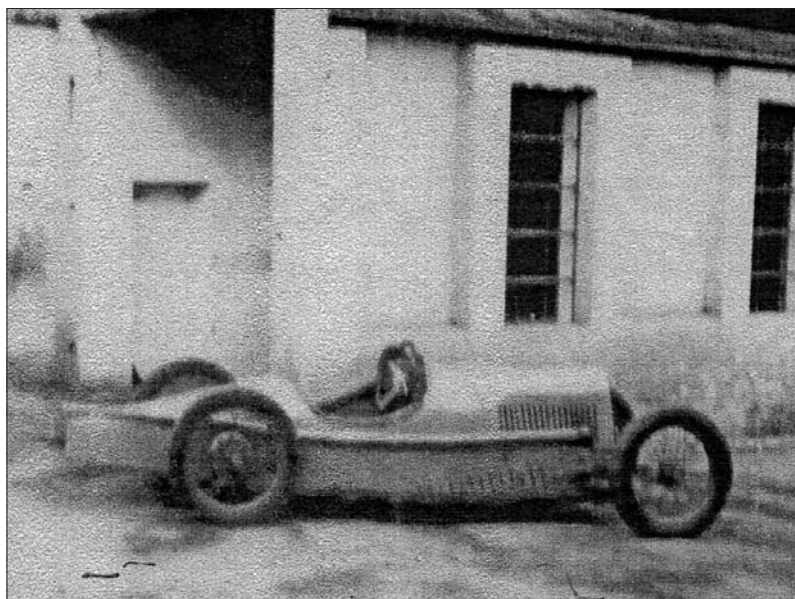


po babičce a u domku postavil dvougaráž, přišel s přáním: „Viš, táto, já bych tu Aerovku chtěl, ty jsi na ní v poslední době nic neudělal, já bych do ní měl chuť ...“. Vteřina přemýšlení – „ano, Tomáši, přijď si pro ni, od této chvíle je tvoje“.

Z druhého vraku karosérie (původně limuzínky) zhotovil Milan za pomoci zručného autoklempíře, vyučeného u firmy „Carrosserie Brožík“, repliku Aero Super Baby podle výkresu inspirovaného (?) obrázkem z knihy F.A. Elstnera „Malý vůz na velké cesty“ a nazvaného „Pohádka mládí“. V Aerovce je sériový motor 662, všechny díly jsou originál, vůz získal v devadesátých letech číslo P-04-08. Ano, je to stále táž Aerovka, která měla svoji premiéru na 5. Pražské rallye 20. – 24.6.1984, a která vyhrála Pražskou rallye v r. 1989 a Zbraslav – Jíloviště v r. 1990.

Petr Klusák

P.S. – Přikládám neznámé, zřejmě předválečné, fotografie závodní (?) aerovky. Pokud by někdo poznal předmětný vůz nebo posádku, sdělte, prosím, redakci Aerovkáře.



Chceme mít aerovku autentickou?

V minulém čísle Aerovkáře jsem se zmínil o autentičnosti aerovek komentované pomocí dobových snímků, což byla reakce na dopis Michala Straucha. Jako první se ozvala paní Jarka Brutarová s nabídkou tématického seriálu o malých aerovkách. Dnes je na programu úvodní pokračování.

To však neznamená, že by se do seriálu nemohli přidat i další znalci „cinkáčů“! Uvítáme všechny Vaše připomínky a poznatky, včetně dobových fotografií. Předem díky za pomoc.



Dobové fotografie i s případným komentářem zasílejte, prosím, na adresu uvedenou v každém čísle pod úvodníkem. Fotky nezasílejte do depozitní schránky (úschovny), ve které jsou uloženy pouze po omezenou dobu. Z časových důvodů není možné toto stále kontrolovat, díky.

– JK –

Malé aerovky – jejich původní vzhled a vybavení

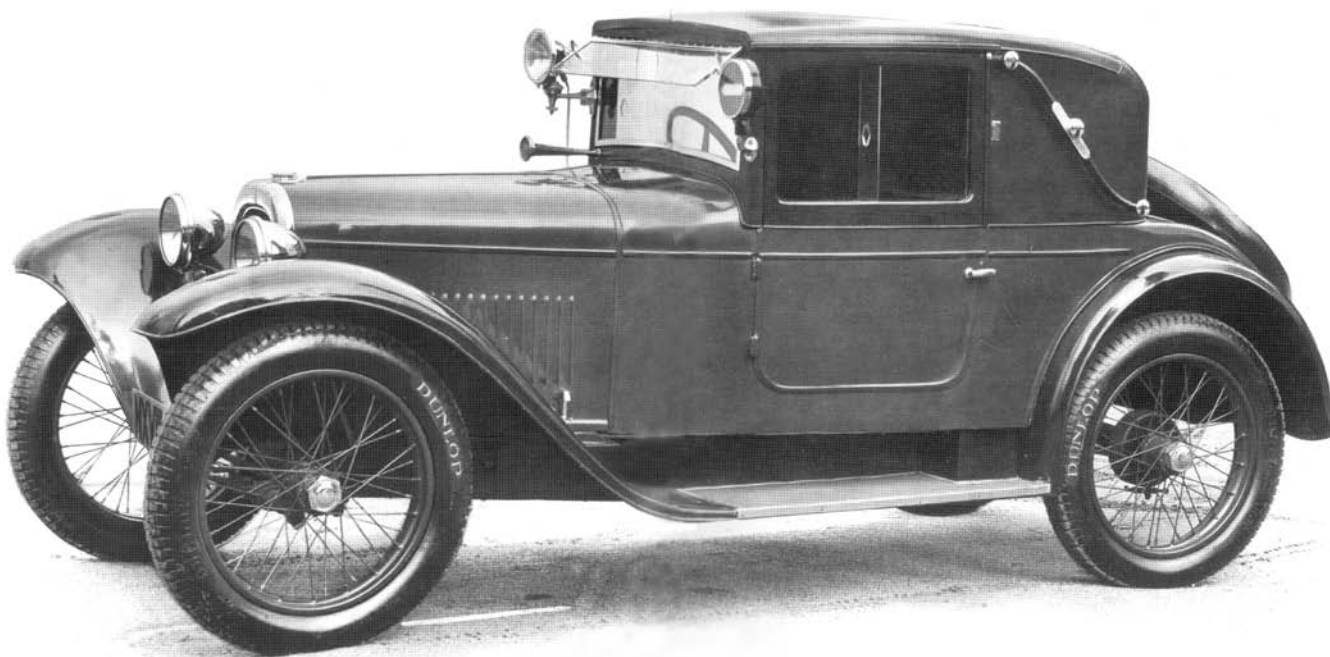
Malé aerovky a časopis Aerovkář jsou už bezmála padesát roků moje srdeční záležitost, proto se pokusím odpovědět na dotazy Michaela Straucha. Vše se bude týkat jen „malých“ aerovek, tedy AERO 10, AERO 18 a AERO 20, vyráběných v letech 1929 – 1934. Ale nikdo nemůže očekávat systematický popis, jaké vybavení měly aerovky různých typů a roků výroby. Doufám, že mohu přidat i trochu vzpomínek.

Kromě základního typu, dvousedadlového roadsteru s nouzovým sedadlem v kufru, se vyráběl faux kabriolet, kupé, čtyřsedadlový roadster, limuzína, užitkové i sportovní provedení, pohledné atypické limuzíny byly převážně na základě AERO 20. Koncepce malých aerovek byla stále stejná, konstrukční změny byly prováděny jen v závislosti na výkonu motoru.

Továrna Aero prodávala své vozy téměř od počátku výroby prostřednictvím prodejních zástupců. Například v Jaroměři to byl Jaromír Wenke, obchod se sportovními potřebami; v roce 1965 jsme od jeho vdovy koupili několik prospektů. Od zástupce v Karlových Varech jsme zase koupili kompletní sklápěcí rám předního okna. Stal se vzorem pro výrobu deseti kusů replik v nástrojárně Leteckých oprav ve Kbelích, z oprav byly transportovány přes plot letiště. Po otevření podnikové prodejny v Praze Na Poříčí se vedoucím stal Bohumil Turek.

Ceny byly vždy udávány za nejjednodušší provedení, ale zástupci měli vystavený vůz s bohatou výbavou a doplňky, které si kupující mohl objednat. Po podepsání objednávky byl vůz dodán do týdne.

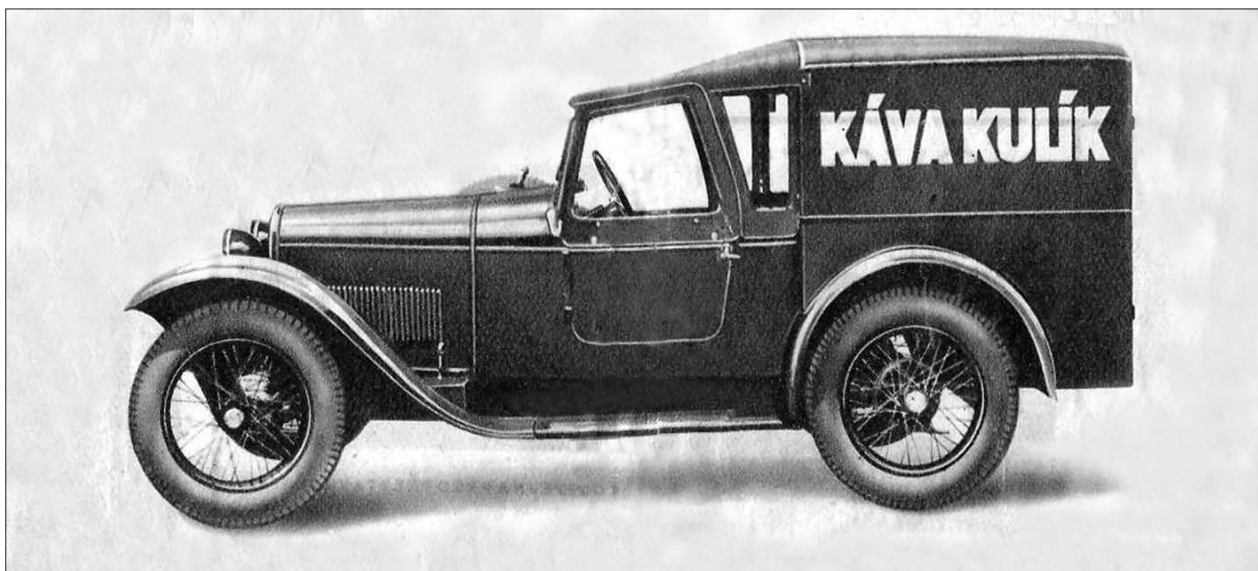
Ze šedesátých let je známá legenda, jak si manželé vybírali aerovku. To byly ještě všechny jednodveřové, a paní odmítla uvolňovat své místo pro nastoupení a vystoupení řidiče. Žádný problém, zástupce slíbil aerovku s dveřmi na obou stranách – a do týdne byla skutečně připravená k odebrání, v objednané barvě, s dveřmi na obou stranách. To snad byl podnět k výrobě dvoudveřových aerovek.



Luxusně vybavený faux kabriolet 10 HP

Karoserie malých aerovek se lícovaly jednotlivě, velké nerovnosti byly vyrovnány cínováním. Před lakováním se díly rozebraly, označily shodnými čísly nejen na úředním místě na levé straně motorového prostoru, ale byly označeny všechny díly kapoty, blatníky, víko kufru, plech mezi předními blatníky i příruby pro upevnění výztuhy mezi blatníky.

A jak to bylo s barvami? Aerovky určitě nebyly jen červené, jak to tvrdí známý hit. Továrna nakupovala barvy DUKO, z jejich vzorníku bylo možné objednat každou barvu, vybraný odstín se mohl ještě zesvětlit přidáním bílé. Dodávaly se i různé barevné kombinace. Táta koupil těsně po roce 1945 čtyřsedadlového litra, v hnědé metalíze, odstín mezi hořkou a mléčnou čokoládou, čalounění, kola a linky tmavší červená, blížila se pozdější jawské. První aerovka, kterou jsme s přítelem koupili v roce 1964, byla z roku 1934 a měla ještě původní barvu, petrol, zase s metalizovým efektem. Nechtěli jsme tomu věřit, ale byla to skutečně nejspodnější, původní vrstva.



Dodávkový vůz 10 HP



Aero 500 p. Jenička – foto z r. 1970 – je zřejmé, že původně byl vůz vybaven blinkry a ne ručkovými ukazateli

Pan Zapadlík mi potvrdil, že ve třicátých letech se používaly tuhové barvy, které měly metalizový efekt. Tyto barvy jsou také v původním vzorníku barev DUKO.

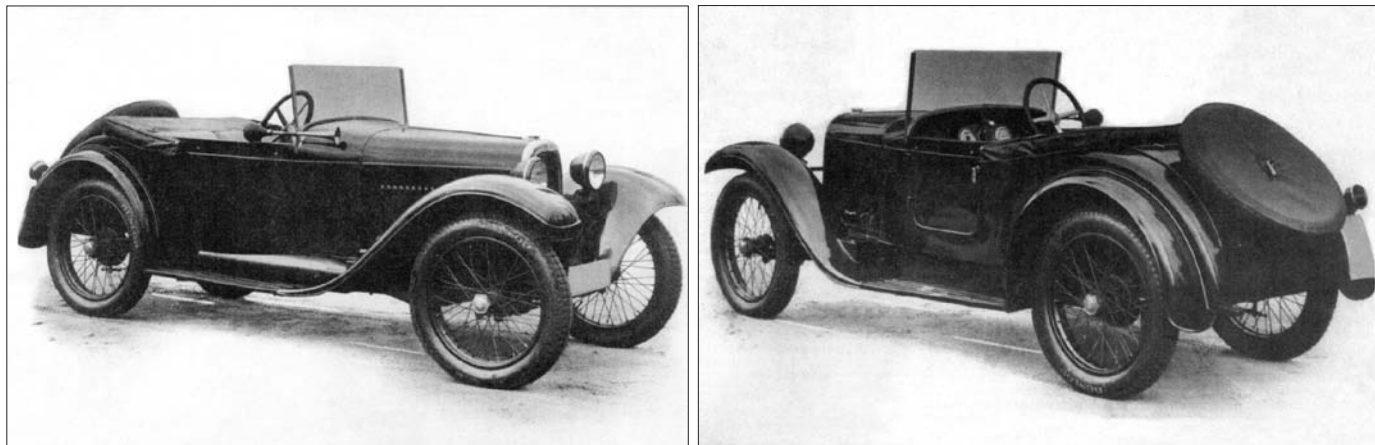
Elektrické vybavení se používalo podle situace na trhu, podle přání zákazníků i podle osobních vztahů. Nakupovalo se u domácích firem JORO nebo Avion, nebo od zahraničních Bosch a Scintilla. Akumulátory se kupovaly obvykle od firmy Vera.

Volanty dodávala firma Ruja, později také První továrna na autovolanty Horní Počernice.

Chladiče vyráběla firma Kratina v Kralupech, kompletní zadní nápravy dodávala firma Josef Walter, továrna na ozubená kola a motory v Praze – Košířích, kola vyrobená u Walterů byla označena W v oválu.

Vozy AERO stejného typu i stejného roku výroby se mohly velice lišit vybavením, provedením i cenou. Různé seznamy vybavení za příplatek i zasvěcené články Petra Hošťálka o renovaci byly otisknuté v časopise Aerovkář (naskenované ročníky 1965 – 2003 jsou připravené k pověšení na stránkách ACC Praha).

Možnosti, jak renovovat různé typy malých vozů AERO, popíšu v pokračování.



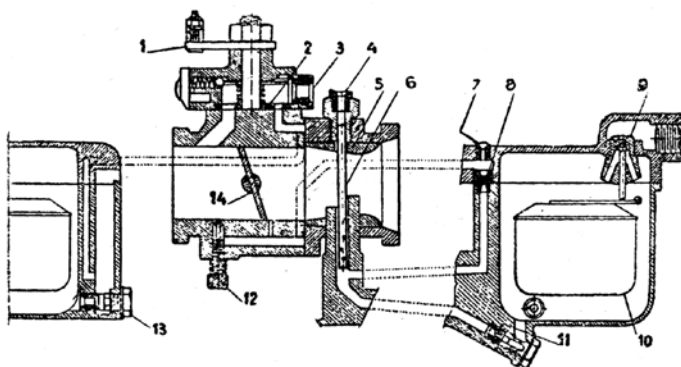
Aero 500 – jeden z prvních jednodveřových vozů

Tak nashledanou příště.

Jaroslava Brutarová

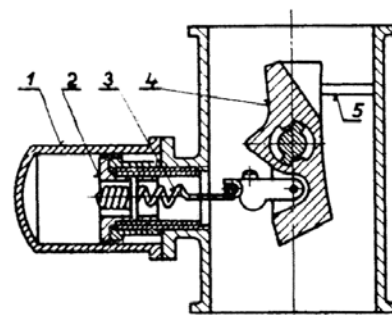
Petr Klusák nám zaslal ještě několik doplnění ke karburátoru Solex AHR a zajímavou tabulku trysek pro lihobenzínovou směs a čistý benzín.

V Aerovkáři č. 3/2013 v článku „Aerovku nebo Gordona?“ je uveden karburátor SOLEX AHR. K tomuto typu jsem našel náčrtek v knize „Automobily“ (autoři Ing. Kozák a Ing. Mauermann, vyd. 1954). Písmeno „R“ v označení karburátoru značí omezovač počtu otáček; není mi jasné, proč tomu tak bylo u karburátoru pro osobní automobily, omezovač se používal u nákladních vozidel ...



Obr. 55. Horizontální karburátor Solex-PAL-AHR 30,

1 – páčka sytiče; 2 – šoupátko sytiče; 3 – vzdušník sytiče; 4 – vyrovnávací vzdušník; 5 – difúzér; 6 – emulsi trubice; 7 – vzdušník pro běh naprázdno; 8 – tryška pro běh naprázdno; 9 – jehlový ventil; 10 – plovák; 11 – hlavní tryška; 12 – šroubek pro běh naprázdno; 13 – tryška sytiče; 14 – škrticí klapka.



Obr. 124. Omezovač otáček

1 – pojistné víčko, 2 – seřizovací matice, 3 – pružina, 4 – škrticí klapka, 5 – kolíček

Pro zajímavost. Omezovač otáček se obvykle montuje jen na karburátory pro motory nákladních automobilů. Jeho účelem je omezit největší otáčky motoru, aby se nepřekračovala dovolená rychlost vozidla. Škrticí klapka se při sešlápání akcelérátoru otvírá tahem pružiny zavěšené na spodní části klapky a uložené v komůrce upevněné na tělese omezovače. V komůrce je matice pro seřizování předpětí pružiny. Největší otevření klapky je omezeno kolíkem zasazeným do horní části klapky, který při plném otevření narazí na stěnu směšovací komory. Při překročení největších otáček vzroste rychlost proudění ve směšovací komoře, zároveň vzroste tlak působící na šikmou plochu horní části škrticí klapky, která se začne bez ohledu na polohu pedálu akcelérátoru zavírat. Škrticí klapka se totiž nuceně zavírá svým hřídelem jen při vrácení pedálu akcelérátoru. Při sešlápnutí pedálu se může otáčet volně oběma směry, buď tahem pružiny se může otevírat, nebo dynamickým tlakem vzduchu působícím na škrticí klapku zavírat. (Přepsáno z popisu omezovače).

Petr Klusák

Pozn. redakce – Pokud písmeno **R** opravdu označuje omezovač otáček, tak na obr. 55 omezovač zakreslen není. Obr. 124 je pouze schématický a s karburátorem AHR 30 přímo nesouvisí. Snad mohl mít karburátor variantu s omezovačem.

Osazení karburátoru SOLEX pro lihobenzínovou směs a pro čistý benzín

	<i>Spiritus-Benzingemisch</i>		<i>Reines Benzin</i>	
	AERO 30	AERO 50	AERO 30	AERO 50
Hauptdüse	135	145	130	140
Lufttrichter	240	220	230	220
Leerlaufdüse	055	060	055	060

El. instalace A 30 (A 50)

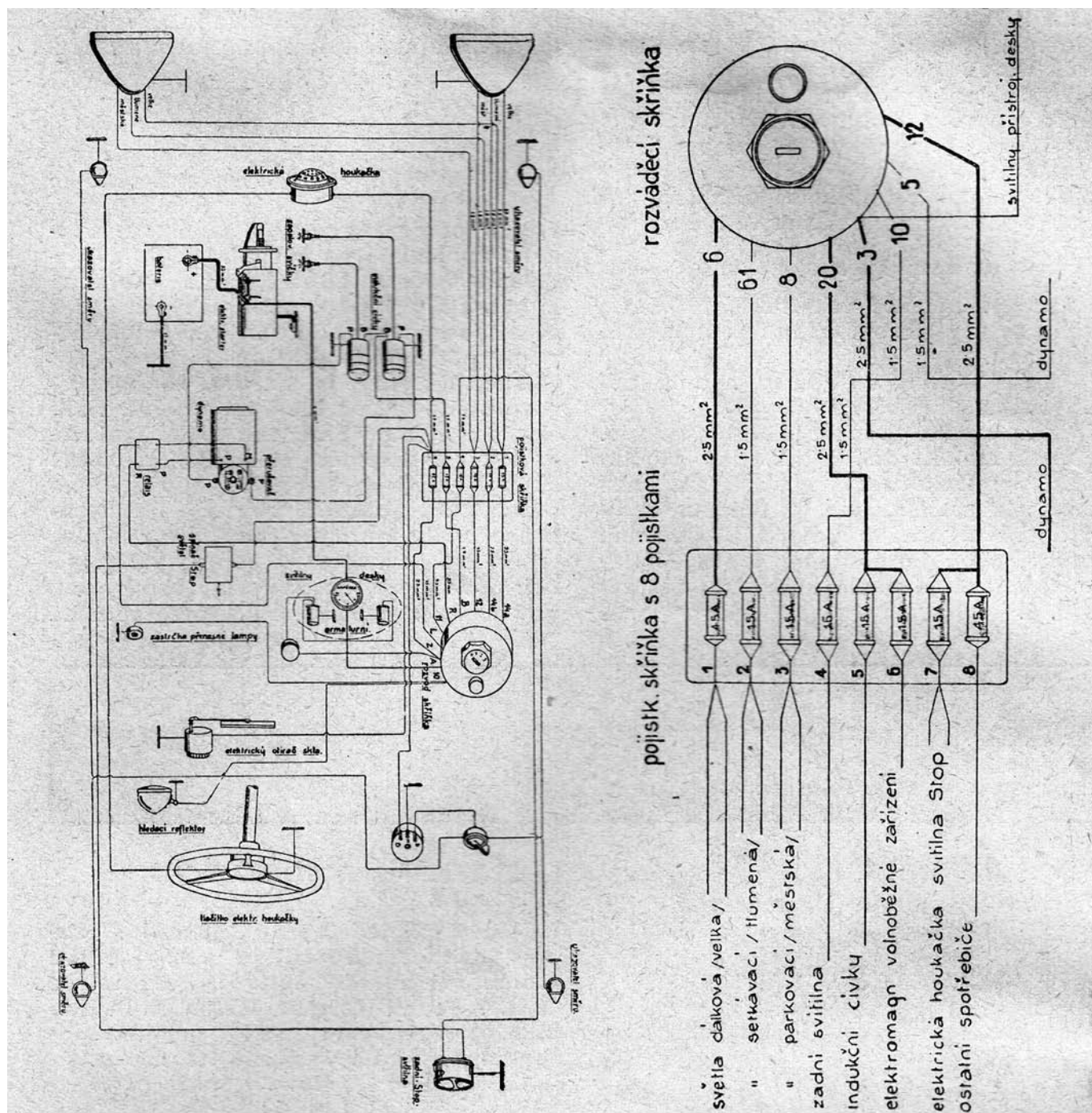
V minulém čísle Aerovkáře jste jistě nepřehlédli schéma el. instalace se dvěma pojistkovými skříňkami (8 + 4 pojistky), které bylo poslední známou el. instalací A 30.

Připomeňme si dnes zřejmě nejstarší dochované schéma zapojení se 6 pojistkami. Je zajímavé, že jsou v tomto zapojení zakresleny přední a zadní ukazatele směru. Víme, že A 30 měla v r. 1934 a některé série 1935 – 36 blinkry na předních blatnících (již v těchto letech 1935 – 36 se začínaly používat ručičkové ukazatele), ale provedení a užití zadních blinkrů není nijak doloženo. Není patrné ani z dobových fotografií, kterých je ze zadního pohledu na vůz velmi málo. Na schématu vidíme pouze jednu koncovou a STOP lampu, ta byla umístěna nad SPZ. Ale berme tyto „originální“ informace s rezervou. Aerovky se dodatečně (myšleno ještě před válkou) vybavovaly celkem nevzhlednou rampou se dvěma svítilnami (STOP a koncové světlo), což za války bylo již povinností.

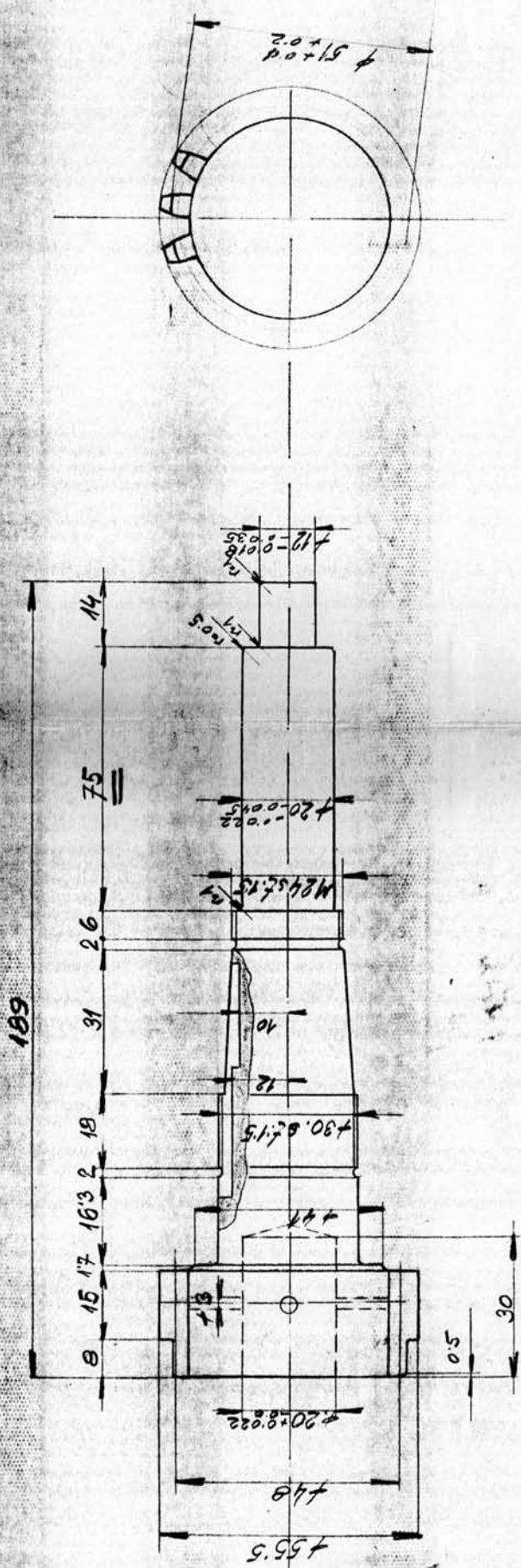
Další provedení el. instalace s 8 pojistkami (viz částečné el. schéma) se začalo používat asi již v r. 1937, ale hlavně později, současně s volnoběžným zařízením, se kterým byl spjat nově montovaný karburátor Solex (předtím se montoval Amal, který nebylo možno přizpůsobit pro volnoběžné zařízení). Tato změna nastala již během r. 1938.

Zbývá dodat, že všechna el. zapojení lze použít i pro A 50. Samozřejmě s úpravou pro dvě provedení čtyřválcového zapalování.

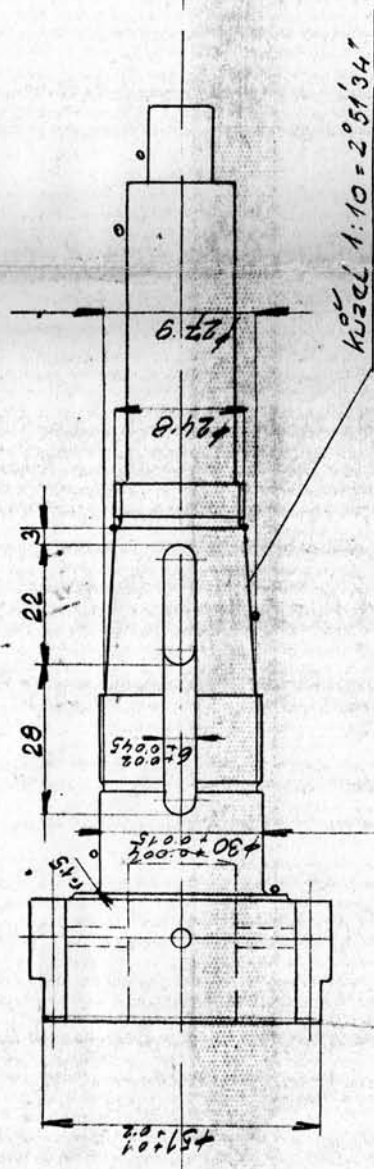
– JK –



Převodovka AERO 30 – na následujících stranách naleznete další ze série výkresů. Za zmínku stojí nejasné okótování na výkresu L 1112 – kóty 189 mm a 75 mm neodpovídají skutečným délkám na výkresu.



Modul 3
 zubů 16
 Roztečný ϕ 48
 Vnější ϕ 55.5
 horn. + 1.5
 výška zubů norm. 0.25
 a zděru ϕ 20
 vzálenost os. 69.



brana srovnána 0.5 a upravena k zasouvání

Cementováno koleno

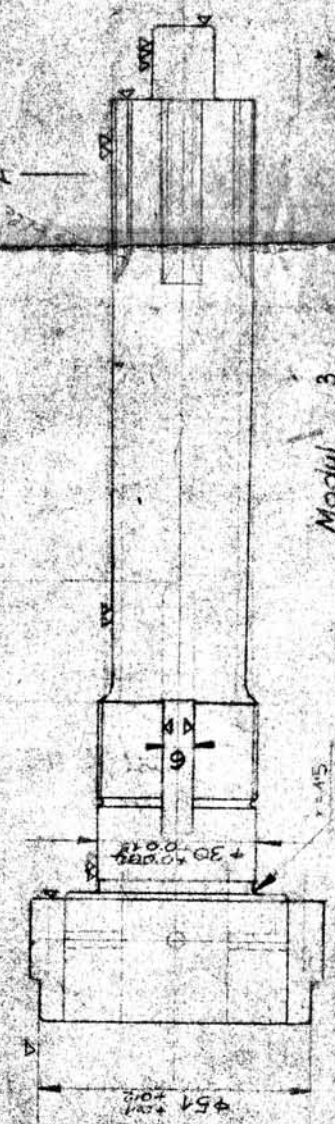
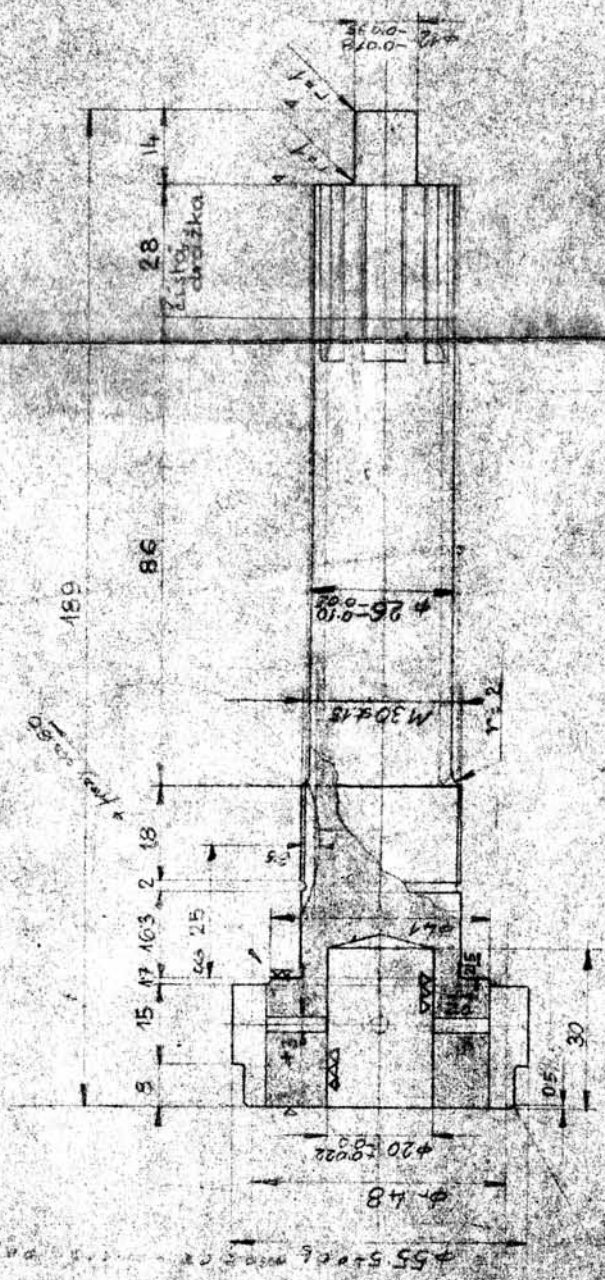
Datum	Z M Ě N A	Provedl
19. III. 34	delka, závitů prodloužena z 16 na 20 a brána plocha zhrácena z 43 na 163	Karel

Náhrada za výkres L 1074
 od 801. VOZU!

Platí jen do 1600. VOZU
 od 1601. VOZU viz náhr. L 1133.

AERO-PRAHA.	
Auto-odčítání:	
Předmět: Pástorak přím. zděru	
Kusů: 1	Material: T.E.I.
Kreslí: Karel	Datum: 26. III. 34
Kontrol: J. M.	Čís. modelu: Ae L 1112

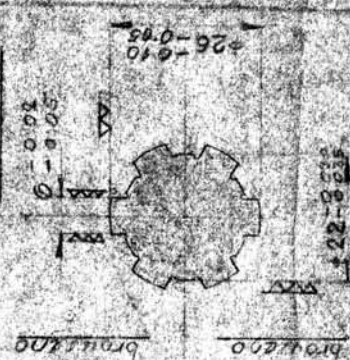
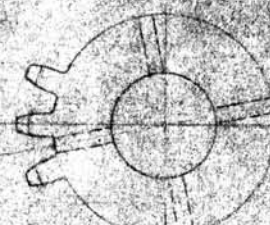
Myself and other visitors to the



Cemented in 0.5 ka eno.

Modul	3
Zubů	16
Roční počet	48
Učebn.	+ 553
Korr.	45

$V_{x0} = 8.9 \times 10^6$



na pŕíkaz vyznač. na hot. souc.
nahr. mal. CF9

[illegible]

1133
 Ae-L
 1133

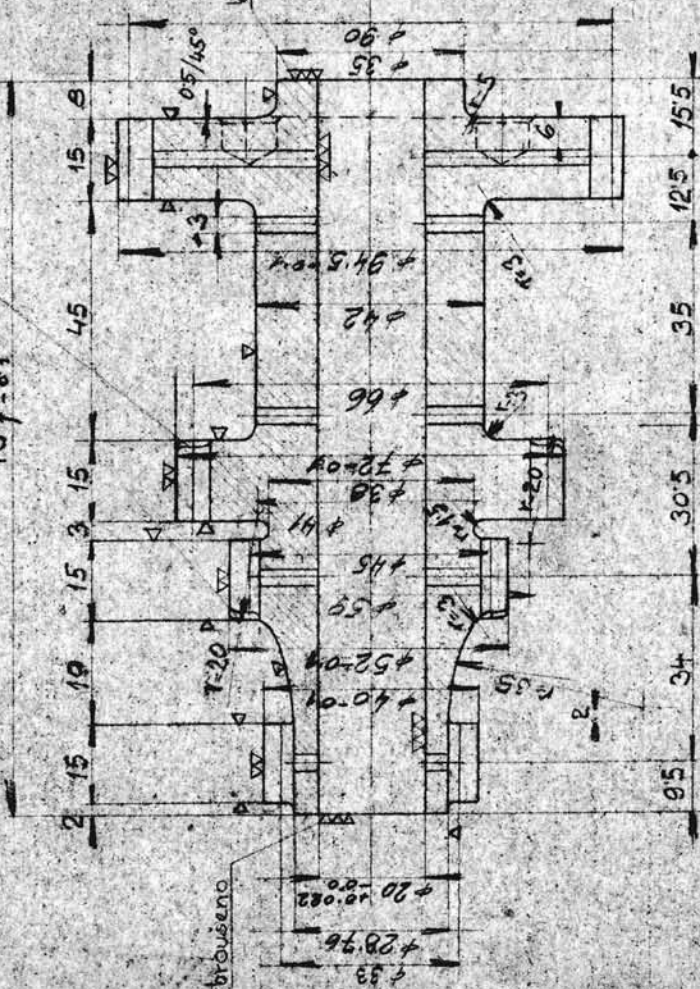
1918

Классификация: цементно-песчаный

brany zbylých chránit k zásadě.

Rockwallia frondosa Re: 62 + $\frac{1}{2}$

137 - 0.05
137 - 0.1

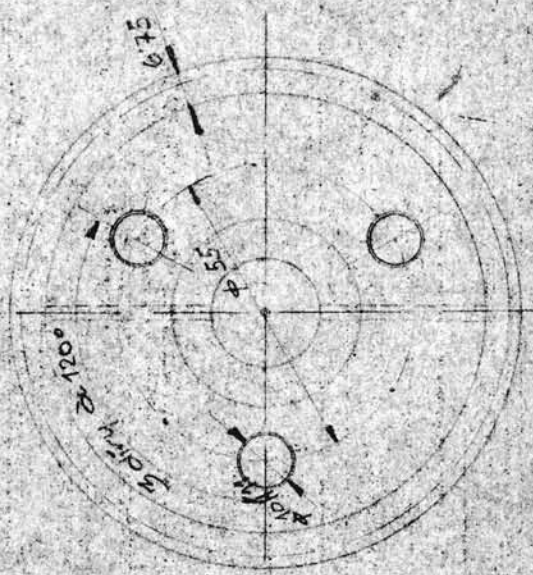
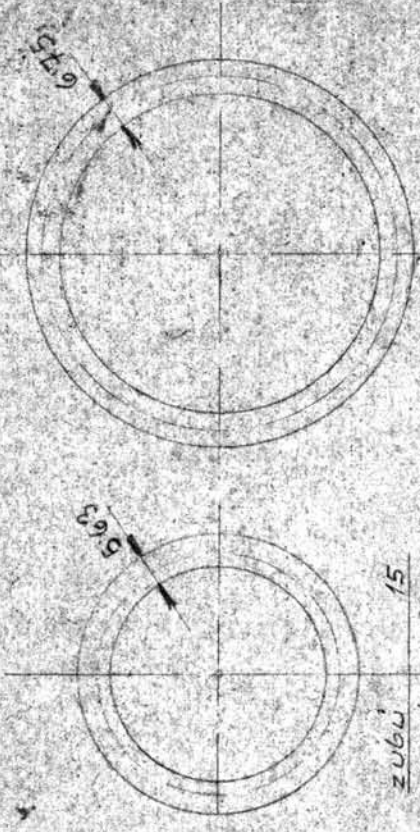


PRODUCTS

zuba 11
modul 3/2.5
+ 2 mm horr
váha zuba 5.62
váha os 41
 $\alpha = 20^\circ$
 $MENKA = 14.58 - 0.06$

zubu 15
modul 3/25
+ 2^m kor.
vyško zubu 563
vedl. os. 69
206644 $\varphi = 20^\circ$
MERKA = 14,58-0,06
14,58-0,10

zuby 22
modul 3
výška zubu 6,75
vzdálenost
+ 2,00
MĚRKA = 22,00



Upramir 40-01, 52-01, 72-01, 94-5-01 100 m - v. excavated 100

Nähr. mat. CE 2

vyznač. na příkaz na hot.
soukash

zub 30
moud 3
15 m. kost
výška zubů 675
vzdál. os 69 -
+ zobrazení 4-20
měna = 3170 =

Pr 9/42 I 142455 9545
ndhrazo L 1075 od 1801

plati da konce XII. serie 37 nahr T1022

AERO-PRAGA.

Sestera VL3909, L 3218

Prádmet: Práctóna rybní skúľná

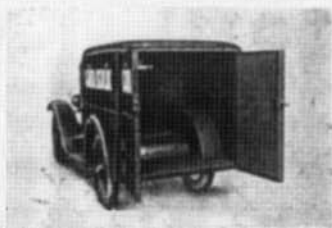
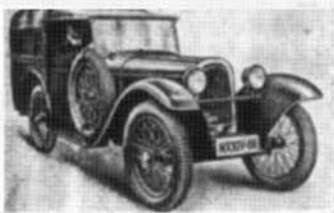
Kusu	1	Material	Defective normal 222
------	---	----------	----------------------

Krausff.: <i>Nierf.</i>	24. 11.	Ch. n. c. 1892
Datum:		

1935

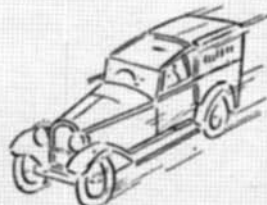
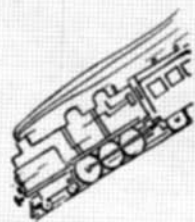
35 AeL 1141

v12 T1a25



Aero
Flugzeugfabrik
Prag-Vysočany

Rychlost je všechno!



AERO AUTOMOBILY
Oficiální zástupce
A. Wenke a syn, sport. oddělení
v Jaroměřu.

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 LIV., číslo 1, r.v. 2014.

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.