



2018

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

AERO CAR CLUB PRAHA, z.s.

v Českém klubu historických vozidel, z.s.

Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5

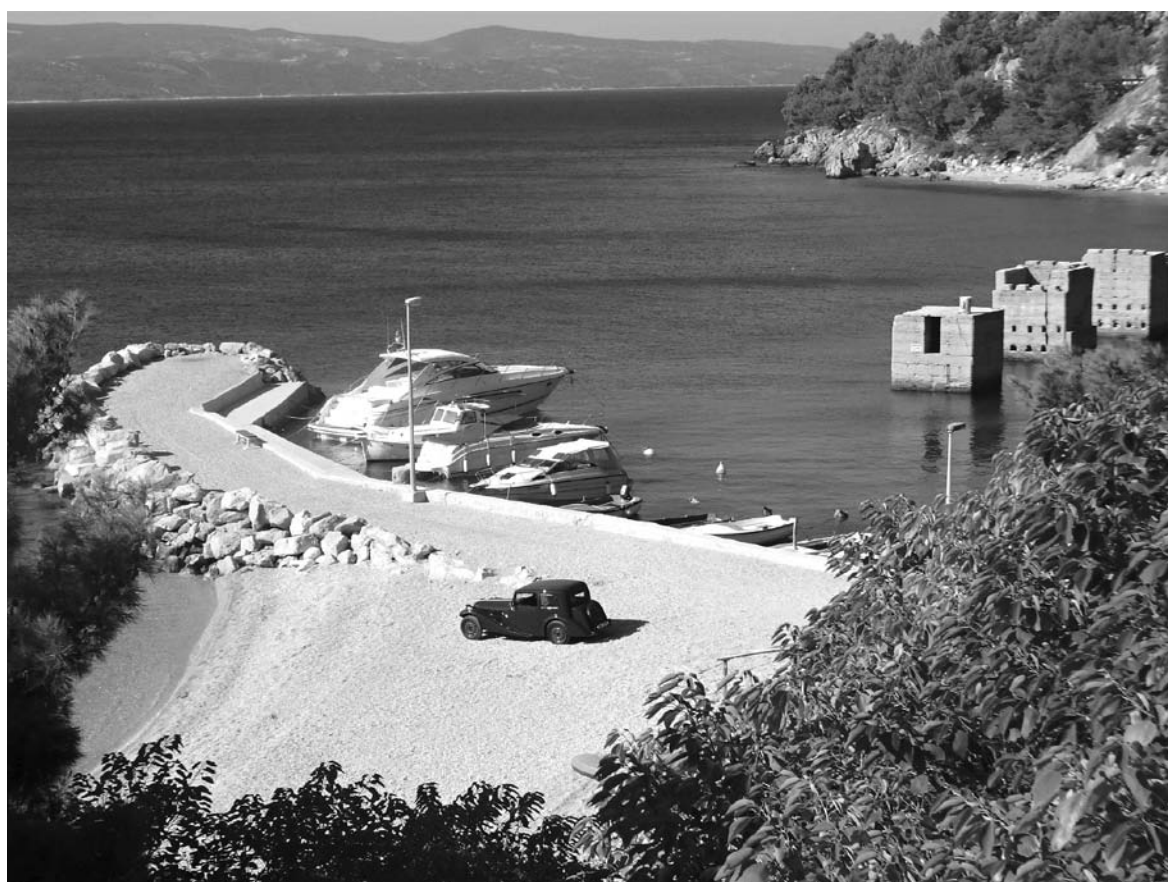


Foto jako ze 30. let? Nenechte se mýlit, tahle aerovka byla u Jaderského moře loni v létě.

Čtěte uvnitř listu.

č. 1



Vážení aerovkáři,

k tématu dnešního úvodníku mě inspirovaly hned tři zážitky. Prvním bylo překvapení, když jsem se v rámci své profese setkal se slevou el. energie, kterou poskytuje dodavatel elektřiny v případě, že vlastníte elektromobil a doma ho nabíjíte. Druhým případem byly revize el. instalace nabíjecích boxů pro elektromobily, které jsem prováděl v soukromých velkogarážích. Tím třetím byla elektroaerovka, jejíž útroby jste mohli vidět na fotkách v minulém Aerovkáři. Není pochyb, že elektromobil dobývá náš motoristický svět. Je zajímavé, že snaha o jeho realizaci se táhne jako červená nit po celou éru automobilismu. Není divu, elektromobil je nehlukný, ekologický a v provozu levný? Pomiňme jeho současné ceny, vždyť si ještě pamatujeme ceny prvních mobilních telefonů, je to jen začátek.

Nejvíce mě překvapila nabídka slev od dodavatele elektřiny; proč zrovna pro elektromobil? A tak jsem si začal zjišťovat něco podrobnějšího o provozu těchto vozů. Časté vychvalování od výrobců, ale i od ekologů, mi nestačilo. Nevýšel jsem z údivu, co všechno mi unikalo řadu let, kdy se s nabíjecími místy pro elektroauta ve své profesi setkávám.

Pro nabíjení se používají v podstatě dva způsoby – běžné nabíjení a rychlonabíjení. Pro běžný, tedy pomalý způsob, stačí jistič o jmenovité proudové hodnotě $I_n = 16\text{ A}$, což je zátěž cca $3,6\text{ kW}$, na což stačí běžná domovní zásuvka. Plné nabití baterií trvá v tomto případě asi 19 hodin! Tak dlouho asi nebude chtít majitel elektromobilu čekat, takže použije druhý způsob – rychlonabíjení. To se zvládne za necelých šest hodin. Jsme ale na zátěži 11 kW !, což znamená proudovou zátěž přes 30 A ! Člověk nemusí pracovat v oboru, aby si snadno spočítal, že i při prvním způsobu nabíjení bude muset omezit současné zapínání dalších spotřebičů, které dnes v domácnostech máme. U druhého způsobu nabíjení si odběratel elektřiny bude muset pořídit podstatně silnější hlavní jistič a samostatný obvod pro nabíjení. To jsou trvalé vyšší náklady a vy namítnete, že se ušetří za benzín. To je pravda v současné době, kdy je elektromobil stále v plenkách a náklady jsou vratné.

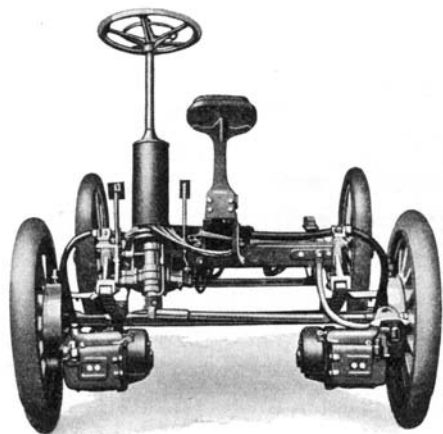
Je velmi pravděpodobné, že vývoj baterií umožní masové rozšíření elektromobilů. Když jsem se ale nad tím zamyslel, tak mě až zamrazilo. Představme si dobu, že například 50% automobilistů si pořídí elektromobil. Tahle armáda přijede k večeru domů a všichni samozřejmě budou nabíjet, pochopitelně tím rychlejším způsobem – vždyť jsme vyspělá společnost. Co asi bude následovat ...? Podařilo se mi zjistit, že energetici z toho mají již nyní zamotanou hlavu, ale cudně mlčí, protože vývoj přeci jenom není tak rychlý. No a distributoři elektřiny dokonce zatím nabízejí slevy. Všichni si jistě pamatujeme boom s elektřinou počátkem 90. let, kdy bylo hlášáno – „Elektřina je palivo budoucnosti, poříďte si přímotopy!“ Nemusíme být energetiky, abychom si uvědomili, že elektřina je druhotná energie, musí se vyrobit. Jak si hrajeme s tou ekologií, bylo jasné, že skončí uhlí a budeme ji vyrábět drazé z „atomu“ a co hůř – spalováním plynu. Jak ten boom dopadl, všichni víme a nebyl první, to samé se stalo s propagací nafty začátkem 70. let a u všeho byli odborníci! Přímotopy jsou jen tam, kde to jinak nejde a mnoho lidí čekaly investice k jiným způsobům vytápění. A přírodní zdroje? Co budeme dělat s těmi miliony fotovoltak, až doslouží? Asi to, co s vyhořelým jaderným palivem – nikdo ho nechce ani skladovat. A teď jsou na řadě elektromobily.

Existuje plán, že od r. 2040 bude platit zákaz prodeje automobilů se spalovacími motory. Jistý National Grid, což je správce britské rozvodné elektrické sítě, již na tuto problematiku upozornil a předpokládá se, že běžný odběratel elektřiny bude mít hlavní jistič před elektroměrem až 100 A ! Když jsem si to spočítal, tak v našich zemích by měl jistič mít hodnotu alespoň 63 A ! Současné el. rozvody tohle zatížení nejsou schopny utáhnout. Ani s tou ekologií to není tak jednoduché, jak si různí aktivisté představují. Problém znečištění se jen přesune do výroby elektrické energie a do technologií výroby a likvidace baterií.

A proč mě překvapila současná sleva elektřiny? Představme si, že elektromobily budou představovat třeba 80% automobilů. Poklesne radikálně spotřeba pohonných hmot, a když si spočítáme, že téměř polovina ceny z jednoho litru jde státu ve formě daně, tak se jedná o miliardy, které do státního rozpočtu nedorazí. Nechci sýčkovat, ale nemohu se zbavit myšlenky, jakou asi daň z „automobilové elektřiny“ nám stát připraví ...? a o již bývalých slevách se zase bude jen cudně mlčet!

Máte pocit, že jsem přílišný skeptik? Věřte tomu, že v tomto případě určitě ne. Dokonce nejsem ani příznivcem různých konspiračních teorií, které tvrdí, že ropné kartely mají v trezoru nějaký zázračný vynález – např. „čistou“ jadernou fúzi.

Nechme se překvapit, jak to dopadne.

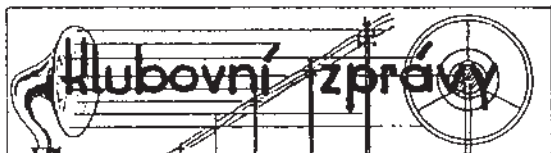


Francouzský konstruktér Krieger pracoval na elektromobilu od r. 1887. Plně funkční chassis na fotu je asi z r. 1905. František Křižík předvedl svůj elektrovůz již v r. 1895.



První elektroaerovka – krásná, že?

– JK –



&



Mikulášské povídání



Vážení a milí přátelé, aerovkáři a ostatní příznivci vozů aero. Dovolte mi přivítat vás na dnešním mikulášském posezení spojeném s Výroční členskou schůzí Aero Car Clubu Praha od roku 2016 zapsaného spolku. Zejména vítám ty mimo-pražské ze vzdálených měst i příměstských satelitních obcí.

Jako každý rok, tak i letos, svoje vystoupení zahájím od hlavy. Hlavy veteránského hnutí v ČR – **FKHV ČR**.

Ve vedení FKHV ČR nastala podstatná změna, kterou jste pravděpodobně během roku 2017 již zaznamenali. Na Shromáždění delegátů FKHV ČR, které se konalo 3. prosince 2016, byl zvolen prezidentem FKHV ČR prezident ČKHV ing. Pavel Fiala z CCC Plzeň. Sekretariát FKHV ČR nadále vede ing. Bára Horáková. Vedením ekonomické agendy byl pověřen ing. Pavel Šplíchal. Byla zřízena funkce generálního sekretáře FKHV ČR, obsazená Mgr. Tomášem Huškem. Odborná činnost FKHV ČR pokračuje v tématech předešlých let. Úzce spolupracuje s MD z titulu připomínkového místa při tvorbě zákonů. Organizuje spolu s MD setkání s vedoucími pracovníky registračních míst. Spolupracuje s registračními místy, realizuje školení KTK a KLTK a řeší problémy se spornými testacemi. Aktivně spolupracuje s jednotlivými komisemi FIVA.

Během roku 2017 opět došlo k některým změnám na postech předsedů Krajských testačních komisí. Přehled předsedů KTK je průběžně aktualizován na [www stránkách FKHV ČR](http://www.stránkáchFKHVČR).

Podstatná změna v testování historických vozidel nastala novelizací zákona 56/2001Sb. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. K tomu vám řekne několik slov předseda klubové testační komise ACC Praha Jindřich Šlesinger.

ČKHV

V roce 2017 má ČKHV, tak jako v roce 2016, 35 klubů s 1029 členy.

Na rok 2018 budou opět vydány členské legitimace ČKHV v jednotné číselné řadě.

Dále funguje slevová smlouva s firmou Auto Kelly a SOTILA.

Prezidium ČKHV Pavel Bolehovský, Vladimír Pisk, Josef Vincenci a Jiří Zítek pod vedením prezidenta Pavla Fialy se v roce 2017 sešlo dvakrát – 14. ledna a 17. října 2017. Byla ukončena transformace ČKHV na zapsaný spolek, proběhla příprava na mimořádné SD FKHV, která proběhla v sobotu 2. prosince 2017. Proběhla příprava na VH ČKHV, která se uskuteční 20. ledna 2018. Běžná celoroční agenda byla řešena korespondenčně e-mailovou poštou.

ACC Praha

V roce 2017 má ACC Praha 81 členů se zaplacenými členskými příspěvky a vystavenými členskými legitimacemi ČKHV Aero Car Clubu Praha. To je necelá třetina aerovkářů, kteří udržují kontakt s ACC Praha prostřednictvím časopisu Aerovkář. Těch je téměř 220. Těm téměř 140 aerovkářům bych rád doporučil, pokud nejsou členy jiného klubu Českého klubu historických vozidel, aby se stali plnohodnotnými členy ACC Praha. Umožnilo by jim to čerpat výhody spojené s členstvím v ACC Praha a ČKHV. O nich se mohou dočíst podrobnosti na [www stránkách ACC Praha a ČKHV](http://www.stránkáchACCPraha).

Rok 2017 nebyl pro aerovkáře nijak výjimečný. Někteří naši členové s podporou ACC Praha podniky pro historická vozidla organizují nebo se na jejich organizaci významně podílejí. Bez těchto lidí a jim podobných bychom neměli svá historická vozidla kde a komu předvádět. Za to jim patří velké poděkování. ACC Praha v roce 2017 finančně podpořil tři podniky pro historická vozidla. Klecanskou veteran rallye pořádanou 10.6., Brandýský okruh pořádaný dne 24.6. a Aero jízdu pořádanou 23.9.2017.

Samostatnou kapitolou činnosti členů ACC Praha a všech aerovkářů je jejich účast na podnicích pro historická vozidla. Od brzkého jara do pozdního podzimu jsou jich pořádány desítky, ne-li stovky. Bez nadsázky se dá konstatovat, že na všech akcích jsou aerovkáři s aerovkami vidět.

Dovolím si zmínit se pouze o dvou podnicích. Prvním je 20. ročník Beskyd Rallye Turzovka, pořádaný slovenským Veteran Clubem Turzovka 27. – 30.7.2017 a městem Turzovka. I když je to podnik čistě slovenský, centrum Beskyd Rallye bylo na české straně Beskyd. Na slovenské straně Beskyd není zařízení, které by bylo schopné poskytnout služby a ubytování pro 160 posádek historických vozidel. Takže organizační záležitosti a parkování vozidel probíhalo v prostorách hotelu Petr Bezruč v Malenovicích, pozůstatku socialistického pojetí rekreace. Slavnostní zahájení proběhlo ve čtvrtek 27.7.2017 v kulturním domě ve Frýdlantu nad Ostravicí.

Páteční – česká etapa v délce 110 km vedla od hotelu Petr Bezruč v Malenovicích do Karviné, Frýdku-Místku a zpět do Malenovic. V etapových městech byla organizovaná výstava vozidel na náměstí, prohlídka zámků, oběd a občerstvení.

Sobotní – slovenská etapa v délce 171 km vedla opět od hotelu Petr Bezruč v Malenovicích přes Velké Rovné, Žilinu-Budatín, Kysucké Nové Mesto, Krásno nad Kysucou, Čadcu, Turzovku, Staré Hamry, Ostravici a zpět do Malenovic. Ve všech etapových městech byla organizovaná výstava vozidel na náměstích, prohlídka muzea, hradu, oběd a občerstvení.

Jednou ze zajímavostí tohoto podniku je vyhlašování nejpočetnější výpravy jednotlivých klubů historických vozidel. Takže



díky účasti členů ACC Praha – Jardy Dufka, Jindry Šlesingera, Jirků Čekana, Vody a Zítka, Petřů Dospěla, Dražana a Libánského, Karla Petschkeho a Vládi Černíka s podporou Franty Budínského – byla výprava ACC Praha vyhodnocena jako nejpočetnější. Důkazem je tento putovní pohár. Ziskem poháru jsme si zadělali na problém v příštím roce. Měli bychom ho obhájit. Jádrem letošní výpravy nebylo na Beskyd Rallye poprvé, ale jedním z pravidelných účastníků je Jirka Voda. Kdo ho znáte, víte, že on je schopen vykecat díru do hlavy na jakékoliv téma. Nevím, jak je to u ostatních, letos se rozhodl, že pojedu i já. Tak jsem jel. Nevím, k čemu se rozhodne v příštím roce. Asi pojedu i já.

Druhým podnikem, na který si vás dovoluji upozornit, je letos již 36. Evropské setkání aerovkářů ve Wildpoldsried im Allgäu v Německu – Jižním Bavorsku, které se konalo ve dnech 25. – 28.8.2017. Opět se ho zúčastnila šestičlenná výprava ACC Praha doplněná otcem a synem Pavly Zemany z Českého Krumlova. Vzácným hostem setkání byla paní Marianna Kabešová s manželem. Páteční příjezd a přivítání s přáteli. Při sobotním výletu v délce asi 60 km jsme postupně navštívili větrnou elektrárnu, sbírku stavebních strojů pana Martina Schodera s přestávkou a obědem v restauraci u jezera Elbsee. Odpoledne návštěva bioplynové stanice a odjezd k hotelu Kultiviert, centru setkání. Nedělní výlet v délce cca 110 km měl první přestávku v mlékárně Molkerei s prohlídkou provozu a ochutnávkou produktů, mléka a sýrů. Další zastávka byla v pivovaru Engel s prohlídkou provozu, obědem a též s ochutnávkou produktů. Protože setkání se konalo v předhůří Alp, nebylo o kopečky nouze. Velký dojem na mne osobně udělala kvalita silnic. Většinou jsme se pohybovali po vedlejších silnicích a ty měly tak

dokonalý povrch, který si málokterý český řidič dovede představit.

Ale zpět do klubu. K osvědčenému klubovému tištěnému mediu, časopisu Aerovkář, pokud vím, tak jedinému klubovému časopisu veteránistů, redigovanému Josefem Kňourkem. V roce 2017 prošel významnou změnou. Stal se z něj čtvrtletník, čtyři čísla ročně a byl rozšířen na 22 textových stran + titulní strana a zadní strana, na které zůstal dobový inzerát. I když jedno číslo v roce ubylo, nebyl ročník 2017 obsahově zkrácen. Velkým problémem stále zůstává jeho překlad do němčiny. I když se podařilo zapojit do překladu několik Čechů, českých emigrantů a na jazykové korekce rodilých Němců, mohl by být tým překladatelů větší. Prosím tedy, jestli máte někdo zájem o spolupráci, ozvěte se komukoliv z výboru ACC Praha.

Další, moderní elektronické medium, internetové stránky ACC Praha se zařadily mezi stabilní nástroj ke styku s členy a celou aerovkářskou veřejností. Zvykli jsme si na to, že je Karel Šebesta bez prodlevy aktualizuje. Podle mne na nich ještě chybí odkazy na mezinárodní a národní autority v oblasti historických vozidel a na jiné kluby historických vozidel. Jak jsem říkal již minule, stále jsem k diskusnímu fóru zdrženlivý. Na jiných portálech diskusní fóra a různé hlasovací ankety již existují a na nich se mohou diskutéri realizovat. Diskuse na tak specifické téma jako jsou aerovky může úspěšně probíhat korespondenčním způsobem. Rovněž zveřejňování inzerátů je podle mne vhodnější přes administrátora.

Co nás čeká.

Vloni jsem v odstavci „Co nás čeká“ popisoval ne zrovna optimistickou vizi v provozu historických vozidel. Letos mohu konstatovat, že mravenčí práci technické komise FKHV ČR se daří ovlivňovat znění zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zatím zejména v oblasti registrace. O tom vám podá stručnou zprávu Jindra Šlesinger, jak jsem upozornil na začátku.

Další dlouhodobou a systematickou práci je správa archivu. Pokračuje třídění a předávání archiválií mezi Karlem Jičínským a Jardu Dufkem. Vše se děje v tempu odpovídajícímu věku obou aktérů.

A teď to hlavní, co nás čeká a co začínáme připravovat. Jak jsem říkal již vloni, čekají nás přípravy dvou významných výročí. Příští rok je to 100 let vzniku samostatné Československé republiky. K němu připravuje Vojenský historický ústav soubor tematických expozic, na jejichž tvorbě bychom se měli podílet. Před námi je ale další významné výročí. 10. ledna 2019 uplyne sto let od založení firmy Aero panem Vladimírem Kabešem a jeho společníky. Toto výročí si kromě nás chystají připomenout firma Aero Vodochody a Vojenský historický ústav v Leteckém muzeu Kbely. Do oslav, které by měly být zahájeny v květnu 2019 tematickou výstavou v Leteckém muzeu Kbely a vyvrcholit „Celosvětovým setkáním Aerovkářů“ v srpnu (září ?) 2019 zbývá 18, respektive 21 měsíců. Není to doba krátká, ale s ohledem na dlouhodobé plánování akcí Leteckého muzea Kbely, Aera Vodochody, a možnosti ubytování účastníků setkání, jsme již některá jednání zahájili.

Zorganizovat ke stému výročí založení firmy Aero vý-



Po krátké potyčce přemohl 110 kilový anděl 90 kilového čerta a přitáhl ho na řetězu do sálu za nečinného přihlížení „svatého“ Mikuláše. Celá trojice se poté věnovala rozdáváním kopce dárků.

stavu v Leteckém muzeu Kbely a Celosvětové setkání aerovkářů v České republice je věc „A“. K tomu ale ještě patří to pověstné „B“. Výstavu a setkání naplnit. Mít na výstavu dostatek výstavních panelů s popisem historie, dobových exponátů a dokumentů nebude až tak velký problém. Větší problém pravděpodobně bude s účastí aerovkářů na světovém setkání. Moje představa je, a nejen moje, že na setkání budou všichni aerovkáři. Všichni aerovkáři se svými aerovkami. Říkám to proto, že do setkání zbývá pouhých 20 měsíců. Těch 20 měsíců by vám mělo stačit na exhumaci, renovaci, opravu nebo udržení v provozu vaší aerovky. Další takto významné výročí bude až za 100 let.

Tot' vše. Přeji Vám příjemný zbytek roku 2017, pohodový rok 2018, hodně šťastných chvil s vašimi aerovkami a úspěšnou přípravu na rok 2019.

(redakčně nezkráceno)

Jiří Zítek



&



Na den 6. ledna 2018 připadá 100. výročí od narození pana doktora

JUDr. Vladimíra M. Kabeše

Připomeňme si několika fotografiemi pouť jeho životem. Snad nikoho nepohorší nejroztomilejší foto z jeho útlého mládí. Vzácnému člověku a příteli aerovkářů posíláme in memoriam malou kytičku a vzpomínku.

Josef Kňourek za aerovkáře a redakci časopisu



81 let členem Aero Car Clubu Praha

A to ne ledajakým, ale „Čestným“. Je to jako pohádka „O tom, jak princ Michal ke členství v ACC přišel.“ Nebylo to pro něj těžké, stačilo být ve správný čas na správném místě. Správný čas: 28. října 1936, správné místo: Praha.

Předehra:

K utužení Malé dohody (Jugoslavie, Rumunsko a ČSR) přispěla jednání nejvyšších státních představitelů. Při návštěvě Bukurešti věnoval náš prezident Eduard Beneš princovi Michalovi vůz Aero 30.



Barva roadsteru Aero 30 HP jest světle béžová, čalounění kožené v hnědé barvě, ukazatelé směru silně chromované, stejně tak i nárazník s držáky. Vůz je opatřen olejovými tlumiči, dvojitým stíračem a bezpečnostním sklem. Disky „Michelin“ s pneumatikami Baťa-Super-Tropic. Střechovnice je z prvotřídní cabrioletové látky, žebra střechy silně chromovaná, speciální dokonale zapuštěné nouzové sedátko s chromovaným krytem na rezervní kolo. Motor i chassis jsou seriové, jen hlava motoru je bronzová, leštěná. Na dvířkách a vpředu na nárazníku je monogram „M“ se zlacenou korunkou.

Monogram výtečně provedl tovární lakýrnický mistr pan Bohumil Bozděch. Král Carol II. udělil při této příležitosti řediteli Aero Service panu Jaroslavu Freiovi řád s titulem Rytíře. Následník rumunského trůnu si přes plnění oficiálních povinností našel čas najet s aerovkou přes 300 kilometrů.

1.dějství:

Již v červnu letošního roku, když p. prezident Beneš daroval při příležitosti své návštěvy v Bukurešti J. K. V. princovi Michalovi vůz „Aero 30“, zrodila se v předsednictvu ACC myšlenka jmenovati Jeho Královskou Výsost čestným členem.

Cesta J. V. krále Carola II. a J. K. V. prince Michala do Československa k 28. říjnu, byla nejlepší příležitostí k uskutečnění této myšlenky. Jelikož pak bylo nutno nejprve si vyžádati souhlas o přijetí členství J. K. V. princem Michalem od rumunského královského dvora, byl po informaci v kanceláři p. prezidenta republiky napsán dne 21. X. dopis Jeho Exelenci panu vyslanci Janu Šebovi do Bukurešti, v němž mu byl sdělen úmysl našeho klubu se žádostí, aby byl laskavě nápomocen k jeho realizaci.

Dříve ještě než došla odpověď z Bukurešti, projevila valná hromada ACC na svém slavnostním zasedání spontánní souhlas s návrhem správního výboru o nabídce čestného členství J. K. V. princovi Michalovi v důvěře, že toto také princem, jako majitelem vozu Aero, bude přijato.

Dne 24. X. 36 došel z Bukurešti telegram, jehož plné znění zde uvádíme:

„Dvůr přijímá, Malá delegace středa 28. října 18 hodin, hrad, apartement velkovévody. Šeba.“

Bylo tudíž jisto, že ACC byl jako první a jediný ze všech klubů v Československu poctěn přijetím členství členem panující královské rodiny, při čemž zvlášť krásným jest, že se jedná právě o milou osobu korunního prince spřáteleného státu rumunského.

Nadšení a radost členů, kteří měli příležitost dozvědět se ještě během oněch 4 dnů, které zbývaly do našeho národního svátku, na který v telegramu byla určena audience u J. K. V. prince Michala, povzbudila pak jak předsedu p. Kafuňka, tak ostatní členy správního výboru, kteří mohli svou pomocí přispěti k překonání překážky krátkosti času, zbývající k připravení čestného odznaku a adresy, hodných osobností tak vzácné a milé. Čestný odznak, jehož obrázek přineseme příště, byl vyroben z 18. karat. zlata s platinovou obrubou a ozdoben 14. brilianty. Byl uložen v šedo-černém koženém pouzdře se zlatými iniciálami ACC, vedle malé státní vlajky z hedvábí. Adresa — jejíž text a detaily provedení také uveřejníme v příštím čísle „Aerovkáře“, — byla provedena na pergamentu a uložena v kožené mapě s velkým znakem ACC na vrchní desce.

„Jeho Královské Výsosti následníku trůnu rumunského, velkovévodovi z Alba Julie, princovi Michalovi.“

Slavnostní shromáždění valné hromady členstva Aero Car Clubu 28. října 1936 se spontánně rozhodlo požádat Vaši Královskou Výsost, aby laskavě přijala čestné členství našeho klubu.

Vaše Královská Výsost projevila souhlas s tímto jmenováním a proto, děkující srdečně za tuto nejvyšší poctu, jsme nesmírně šťastni, že můžeme Vaši Královské Výsosti přinést ujistění o naší hluboké úctě a naprosté oddanosti.

ST. KAFUNĚK,
předseda.

JUC. J. FREI,

Ing. BĚLOHLÁVEK,

členové správního výboru.



Provedení odznaku a pouzder pro odznak i adresy bylo svěřeno rukám našeho člena p. Jana Staňka, klenotníka, který se svého těžkého úkolu — vzhledem ke krátkosti času — zhostil skvěle, tak, že odpoledne 28. X. byly již obě věci v rukou našeho předsedy St. Kafuňka.

2. dějství:

Delegace, která byla pozvána k J. K. V. princí Michalovi 28. října na 6. hod. večerní, sestávala z předsedy ACC p. taj. Kafuňka, řed. Freie, který již měl čest seznámiti se s J. K. V. princem Michalem při dodání vozu do Bukurešti a inž. Bělohávek.

Osvětlenou Prahou a zástupy jásajících občanů přijela delegace v 17.45 h. na první nádvoří hradu, kde je vchod do komnat našich vzácných hostů a to v nové limusině Aero „50“.

Pánové byli již očekáváni zástupcem ČTK, který před i po audienci se živě zajímal o ACC i o počet jeho členů, a uvedeni do II. patra, kde v krásně upravených místnostech bylo apartement J. K. V. prince Michala.

Jelikož před delegací ACC byla J. K. V. princí Michalovi představena deputace Svazu lyžařů RČS, bylo nutno posečkat v saloně v levém křídle princova bytu, vyzdobeném starobylými gobelíny a překrásným broušeným lustrem z majetku knížat Schwarzenbergů.

Přesně v 18 hod. byli pánové uvedeni do komnat princových, kde je očekával J. E. p. vyslanec v Bukurešti ministr Jan Šeba, jemuž řed. Frei představil předsedu p. Kafuňka i p. inž. Bělohávkou. Pan ministr pak představil delegaci ceremoniální J. K. V. prince Michala a dále p. pluk. Braunovi, který po dobu pobytu J. K. V. prince Michala v ČSR jest jeho pobočníkem. Na to po ohlášení byla delegace uvedena do salonu J. K. V. prince Michala a představena.



Řed. Frei pak francouzsky oslovil prince v tomto proslovu:

„Vaše Královská Výsosti,

Dovolte mi uvést k Vám delegaci československého značkového Aero-Car-Clubu.

Jest nám nejvyšší ctí, že Vaše Královská Výsost přijala čestné členství našeho klubu.

Dovolujeme si nabídnouti Vám zde čestný odznak ACC, jakož i adresu s vyjádřením spontánních a vřelých citů a díky všech našich členů za čest, která nám byla prokázána.

Přejeme Vaši Královské Výsosti nejpříjemnější pobyt v Československu, hezké užití vozu Aero a jako svému nejvzácnějšímu členu voláme:

Ať žije Jeho Královská Výsost, velkovévoda z Alba Julia, korunní princ rumunský Michal!“

Při tom předseda Kafuněk a inž. Bělohlávek předali princovi Michalovi odznak i diplom.

Závěr proslovu byl pronesen rumunsky.

J. K. V. princ Michal, zřejmě pohnut, stručně poděkoval, stiskl všem členům delegace srdečně ruku a dal se v předpokojí uprostřed delegace fotografovat, při čemž přítomný p. pluk. Braun projevilsvé uspokojení nad provedením celé audience.

Dohra:

Po rozloučení odešel princ do svého salonu, ale ještě dříve, než pánové se rozloučili s p. ministrem Šebou, vrátil se ceremoniář J. K. V. prince a tlumočil přání J. K. V. prince Michala, který žádal ještě vlášt o vozový odznak ACC pro svůj vůz Aero 30. Ředitel Frei byl proto uveden k J. K. V. princiznovu a v krátkém rozhovoru, vedeném anglicky, kteroužto řeč princ kromě mateřštiny nejlépe ovládá, jelikož byl v Anglii vychován, ukázal princovi odznak na deskách adresy a slíbil dodatipříští den ještě další odznaky pro jeho vozy. Po srdečném rozloučení a poděkování pánům min. Šebovi a pluk. Braunovi opustila pak delegace komnaty Jeho Královské Výsosti s přesvědčením, že spontánně nabídnuté čestné členství bylo zde skutečně také spontánně a radostně přijato.

Druhého dne odeslal pak Aero Car Club J. K. V. princovi Michalovi 6 nových odznaků, 2 klopové a 2 zlaté, vložené v koženém pouzdře, splniv tak přání — aby všech 6 vozů J. K. V. prince Michala odzdobeno býti mohlo odznakem Aero Car Clubu.



Povšimněte si, že na masce chladiče už je odznak ACC Praha. Za pozornost stojí i tabulka na nárazníku (viz detail). Tak vypadaly SPZ všech automobilů královské rodiny, číslo žádné — korunka stačila.

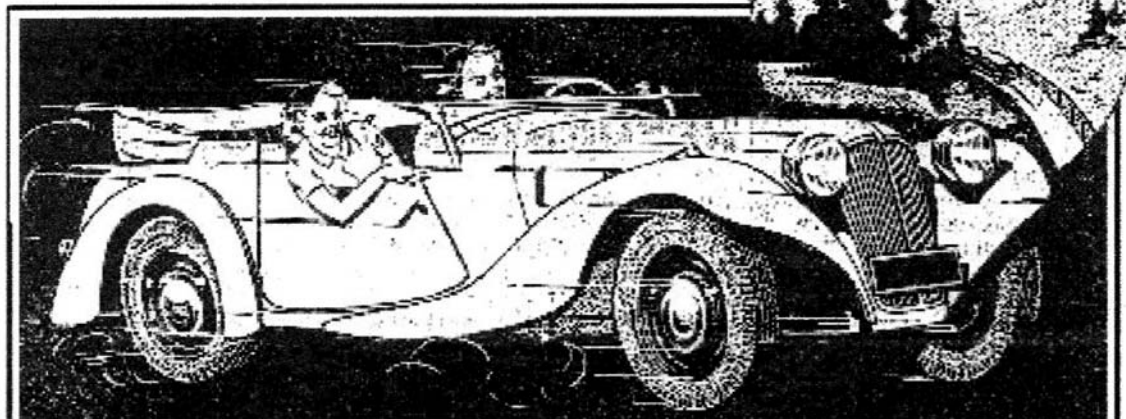
Pohádka končí netradičně — z prince se sice stal král, ale ne nadlouho. Jak se sluší a patří, dožil se úctyhodného stáří a láska k automobilům ho neopustila. Jeho milá aerovka sice ano, ale nepojela daleko.

Král Michal I. zemřel ve Švýcarsku 5. prosince 2017 ve věku 96 let.



Princ Michal v rozpacích — proč asi ?

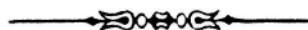
Aero 30
mašina sportivului elegant



Rumunská dobová reklama na vozy AERO

Curriculum vitae: narozen 25.10.1921, otec Carol II., matka Elena Řecká, praprávnuke britské královny Viktorie, třetí bratranec britské královny Alžběty II., nastoupil na trůn 6.9.1940, v roce 1944 po státním převratu přešlo Rumunsko ke spojencům (v tom sehrál právě král velkou roli), což zkrátilo válku až o šest měsíců a ušetřilo spojencům (i Němcům) několik set tisíc životů. Za to mu byl koncem války udělen prezidentem Trumanem titul Chief Commander of the Legion of Merit a „za odvážný akt radikální změny rumunské politiky, směřující k odtržení od hitlerovského Německa a ke svazku se spojenými národy v době, kdy ještě nebyly jasné příznaky porážky Německa“ mu udělil J.V.Stalin Řád vítězství. To však nezabránilo tomu, aby nemusel pod nátlakem Sovětů a pod namířenými zbraněmi domácích komunistů 30. prosince 1947 abdikovat. Pak už 3. ledna 1948 následovala emigrace do Anglie, odkud rodina přesídlila do Švýcarska. (*Poznámka: Michal I. je nositelem našeho Řádu Bílého lva a Čestným prezidentem Retromobil Club Romania.*)

Připravil Karel Jičínský



K životopisu je zajímavé ještě dodat, že pocházel z německého rodu Hohenzollernů, jehož švábská větev usedla koncem 60. let 19. století na knížecí (později královský) trůn v Rumunsku, jež se osamostatnilo od Osmanské říše. Rumunsku Michal I. vládl dvakrát. Poprvé usedl na trůn v roce 1927 v šesti letech. Jeho otec totiž kvůli svému nevhodnému způsobu života na trůn nastoupit nemohl. Po třech letech ale Karel II. na trůn usedl. Podruhé se stal Michal králem v září 1940 po abdikaci svého otce. Tou dobou ale Rumunsku už vládl pevnou rukou proněmecký diktátor maršál Ion Antonescu.



Šestiletý král...



...v těžké době počátkem 40. let 20. století...

Zrenovovaná aerovka, kterou v r. 1936 Michal I. dostal darem, se zúčastnila 36. evropského setkání. Posuďte sami, jaké viditelné změny prodělala. Určitě by bylo zajímavé, kdyby nám současný majitel prozradil i změny neviditelné. – JK –



Vzpomínky JUDr. V. M. Kabeše na Bohouše Turka (*26.5.1901 – †18.1.1972)

(psány 18.4.2001 ke 100. výročí narození)

Poznámka redakce:

Na úvod jsme zařadili faksimile prvního odstavce páně doktorova rukopisu a na konec uvádíme faksimile odstavce závěrečného. Celé znění „vzpomínek“ jsme pro náš zpravodaj přepsali a doplnili dvěma fotografiemi.



JUDr. Vladimír Kabeš

*Když jsem
ke Kypřovi pokoušel Turka*

(1)

Kde začít při vzpomínkách na osobnost (ano, osobnost, ne pouhou osobu), která tak silně poznamenala první čtvrtinu mého života? Na počátku byla asi fotografie na titulní stránce mého oblíbeného sportovního časopisu STAR, tuším 1928, kde se usmívala pohledná tvář vítěze Kbelského mezinárodního motocyklového okruhu, Bohumila Turka. O pak skok o pár let dál, když můj otec radostně informoval mého dědečka, že popularita nové československé automobilové značky Aero silně stoupe teď, co máme Turka! A dědeček na to: „A chlapče, musí to být opravdu Turek? Cožpak bys nenašel nějaké české spolupracovníky?“

„Kde začít při vzpomínkách na osobnost (ano, osobnost, ne pouhou osobu), která tak silně poznamenala první čtvrtinu mého života? Na počátku byla asi fotografie na titulní stránce mého oblíbeného sportovního časopisu STAR, tuším 1928, kde se usmívala pohledná tvář vítěze Kbelského mezinárodního motocyklového okruhu, Bohumila Turka.

Poznámka redakce:

V roce 1928 se jela zimní motocyklová soutěž. Dosavadní československá Tourist Trophy byla přejmenována na Velkou cenu Československa a uspořádána na Kbelském okruhu.

A pak skok o pár let dál, když můj otec radostně informoval mého dědečka, že popularita nové československé automobilové značky Aero silně stoupe teď, co máme Turka! A dědeček na to: „A chlapče, musí to být opravdu Turek? Cožpak bys nenašel nějaké české spolupracovníky?“

Kdyby se toho byl dočkal, už by se byl tak neinformovaně nevyjadřoval v době, kdy se „Turčín“ stal národním hrdinou vítězství rallye německého autoklubu, vlastním rekordem 30.000 km za 30 dní, cestou do Ruska a bohužel i tragickou nehodou na 1.000 milích bezprostředně po návratu.

Obdivoval jsem Turka-závodníka, ale účtu k němu jako člověku jsem nabyl jeho příkladným bojem napřed o život a pak o fyzickou rehabilitaci po nešťastném úrazu a zranění. Nikdy nepodlehł depresi, nikdy se nezdráhal podrobovat se znovu a znovu bolestným operacím, které proslavily českou plastickou chirurgii školy prof. Buriana, ale hlavně osvědčily charakter, vůli a odhodlání, jaké nemají obdoby. Bohumil Turek povstal z nemocničního lože ne jako zlomená oběť nelítostného osudu, ale spíše jako vítěz nad protivenstvím, odhodlaný vybudovat si svou kariéru jako šéf Karlínského servisu a později jako vynalézavý a statečný vyzývatel okupačního režimu a neúnavný zdroj pomoci mnoha jeho vězňům a jejich rodinám.

Na počátku války jsme jednou strávili celý večer a valnou část noci hovorem o světě kolem nás i o sobě samých; nezapomenu nikdy na dojem, který ve mně tehdy zanechal nejen coby účastník velkých aerováckých úspěchů, ale hlavně člověk plný pochopení, porozumění a moudrosti, jaká umožňuje nabýt jen život, složený ze zážitků radostných i smutných a z pocitu jejich vyrovnaného a vždy kladného vyhodnocení. V tom duchu se jistě i smířil s příkořím, kterému byl jistou dobou vystaven a při němž mu oporou vždy byla jeho věrná Růženka a oba úspěšní synové.

Znáť Bohumila Turka bylo nejen potěšením, ale též poučením a výzvou k napodobení životního optimismu, překonávání překážek a k pevné víře v sama sebe v duchu jeho oblíbené Kiplingovy básně.

Poznámka redakce:

O životě spisovatele a básníka Rudyarda Kiplinga najdete dostatek informací na internetu pod heslem **R. Kipling** včetně rozsáhlé básně s názvem **If...** v angličtině, dva vynikající překlady do češtiny s názvem **Když...** spolu s informací o zhudebnění českými country kapelami.



Žeť přemluvil Turka bylo nejen ze potřeby,
ale HJ poučeni a výzvu k napodobení
sportovního optimismu, překonávání překážek a k první
výhře v sávkách - v duchu jeho
oblibené kapituly, básně.

18.4.01

Připravil Karel Jičínský

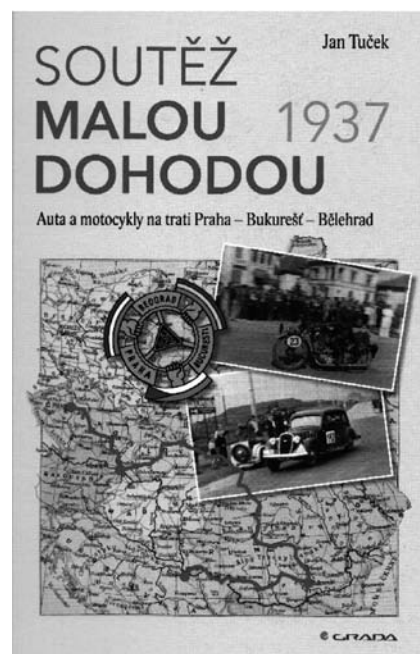


Další kniha, která ve vaší knihovně nesmí chybět

Knižně je tato automobilová a motocyklová soutěž zpracována poprvé. Autor knihy Jan Tuček popisuje ve své době ojedinělou akci v meziválečném období od příprav přes průběh až k výsledkům akce. Je zde i startovní listina s konečnou klasifikací 63 automobilů, 40 motocyklů a 3 motocyklů s přívěsem. Poutavé vyprávění o 2.400 km dlouhé trase Praha – Bratislava – Košice – Užhorod – Kluž – Bukurešť – Bělehrad je doplněno 170 dobovými fotografiemi.

Knihu vydalo nakladatelství Grada v r. 2017.

– JK –

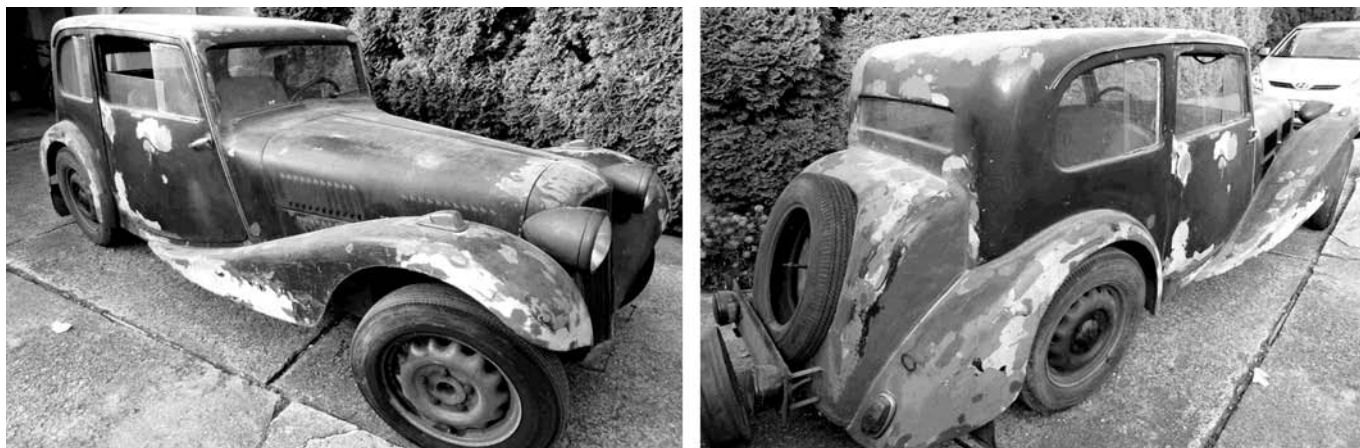


Expedice Chorvatsko 2017



Historie aerovky v rodinném albu

Po více než čtyřech nekonečných letech restaurování automobilu Aero 30 limusine z roku 1934, který jsem zdědil po svém strýci, se konečně ukázalo světlo na konci tunelu. V naší rodině je tento vůz od roku 1947, kdy ho coby nepojízdný vrak odkoupil můj děda jako vyřazené vozidlo SNB útvar 9600 sídlící toho času v Praze.



Stav po „garážové exhumaci“

Něco málo k renovaci vozu. Přestože aerovka stála více než 35 let pečlivě uložená v garáži, se po jejím vystrkání, nalití benzínu a 16 litrů vody do chladiče podařilo pro údiv všech přihlížejících nastartovat motor. Můžete mi ale věřit, že se na ní zub času projevil. Nutno podotknout, že všechny díly (vyjma čalounění, podlahy vozu a podběhů) jsou původní ve velice slušném stavu. Vůz jsem rozebral do posledního šroubečku včetně motoru, který podstoupil kompletní generální opravu. Motor je srdce automobilu, proto jsem jeho rozebrání a složení (z nově dodaných komponentů, jakými jsou např. domečky labyrintů, ojnicí ložiska, pístní čepy aj.) svěřil p. Fialovi sídlícímu v pražských Letňanech. Bez pomoci těchto odborníků specializovaných především na motory AERO (všech typů), bych nemohl uskutečnit níže popsanou výpravu. Mimo jiné mi tyto neuvěřitelné přátelští lidé poskytli mnoho informací, jak zacházet s takto starým vozem.

Renovace probíhala převážně pod širým nebem, protože garáž, ve které vůz parkuje, je příliš malá.

Nejprve jsem vše rozebral a pečlivě obrousil stoleté nánosy kytu, který můj děda hojně používal k opravování drobných vad na karoserii. Poté jsem všechny karosářské díly znovu dokytoval do ladných křivek vozu a provedl lakování (nejprve plněm a po té vrchním modrým lakem).

Výdržba k mému překvapení byla ve velice slušném stavu, nevyžadující výměnu, proto jsem jí ošetřil pouze natřením. Následně přišla na řadu kontrola převodovky, diferenciálu, přední a zadní nápravy (všechny komponenty byly pouze vyčištěny vymezeny vůle a vráceny zpět – je až k neuvěření, jak dlouho tyto součástky vydržely v tak dobrém stavu).

Nakonec přišlo na řadu zasklení vozu a výroba čalounění (u limuzín je interiér vyroben z látky – pouze na bokách pod dveřmi je koženka).

Nechci tu popisovat všechny ty útrapy a tisíce hodin prací, které jsem na autě strávil. To by přesáhlo rámec tohoto článku a ten má být především o výpravě k moři do Chorvatska.

Po absolvování STK, vyjmutí značek z depozitu a vydání technického průkazu nic nebránilo tomu, abych mohl tyto původní značky namontovat na vůz a podniknout cestu ke svým dlouholetým známým do Chorvatska, kam jezdíme s manželkou Petrou a dvěma syny již řadu let. Montáž značek jsem si po tolika letech renovování náležitě užil. Pro někoho možná zdržovačka, ale pro mne a především pro moji rodinu zadostiučiněním.



Konečně hotovo – můžeme vyrazit

Protože jízda autem není zrovna moc pohodlná (moje aerovčička je vyrobena jako jedna z prvních tohoto typu, proto nemá motor uložený na silentblokách, nýbrž tzv. natvrdo na rámu a všechny vibrace se přenášejí do celého auta) a cestou se vyskytne určitě i nějaká závada, tak jsem jako spolujezdce a zároveň mechanika zvolil mého velice šikovného kamaráda – souseda Karla. Nutno podotknout, že byl jediný, kdo byl ochotný se mnou jet. Každý, koho jsem oslovil, zda by se mnou nepodnikl tuto výpravu, se mi vysmál a rozmlouval mi to. Karel, přestože v aerovce v životě nejel, řekl okamžitě bez váhání

„jasně jedu““. Abych byl fěr, tak jsem ho svezl pár kilometrů, aby poznal všechna úskalí, která vůz nabízí a k mému překvapení své stanovisko nezměnil.

Vzhledem k maximální rychlosti aerovky, která je pouze 100 km/h (touto rychlostí ale nelze jet stabilně, optimální rychlost je kolem 70 km/h) jsme volili trasu mimo dálnice. Už to slibovalo, že to bude malé dobrodružství.



O romantické zážitky při cestě rozhodně nouze nebyla

Vyjeli jsme z Měšic u Prahy 27.10. 2017 v odpoledních hodinách s plnou nádrží a namířili si to směr Mimice vzdálené více jak 1150 km. Trasu jsme zvolili přes Slovensko, Maďarsko, Slovinsko a v Chorvatsku po staré cestě kolem Plitvických jezer až na určené místo Mimice (vzdálené 25 km od Makarské). Naše cesta začala tím, že jsme za každou cenu chtěli, aby vůz cestu vydržel, zejména proto, že si 15 kolegů v práci na nás vsadilo, kolik kilometrů ujedeme. Za zmínku určitě stojí to, že s vozem po celkové renovaci bylo ujeté v kuse pouze cca 75 km, takže vůbec nebylo jasné, jak se bude vůz chovat při takto dlouhém záprahu, jaká bude spotřeba a další neznámé. Proto jsme stanovili max. rychlost na hodnotu 60 km/h. Po zdolání pár stoupání, kdy aerovčička zdatně vyjela dlouhý kopec rychlostí 30 km/h, jsme s Karlem přehodnotili výši maximální rychlosti a na rovinkách uháněli rychlostí 70 – 75 km/h (z kopců s vyřazeným rychlostním stupněm samozřejmě ještě vyšší). Tankovali jsme vždy, když se vešlo do nádrže 30 litrů benzínu a 1 litr oleje (odpadlo nám tak odměřování oleje pro správný poměr směsi). V autě jsme měli uloženo jídlo, deset litrů oleje, který se mísí s Naturalem 95 v poměru 1:30, deset litrů vody do chladiče a dvacet litrů benzínu jako rezervu. Samozřejmostí byla bedna s náhradními díly. Karel vzal profesionální filmovou techniku (za zmínku stojí to, že jen stativ ke kameře vážil 15 kg). Z cesty jsme totiž natočili i krátký film. Spolujezdce je velice šikovný elektrikář a tak si kromě filmařského vybavení vyzl i nářadí, které jsme v průběhu výpravy použili. Tento výčet věcí naznačuje, že jsme lehce překročili užitečné zatížení vozu, což v případě limuzíny činí 300 kg.

První tankování proběhlo v Bratislavě a podle propočtů nenaznačovalo spotřebu vyšší než 9 l/100 km. To bylo velice pozitivní pro další průběh cesty. Druhé, třetí a čtvrté probíhalo již v Chorvatsku.

Cesta z Čech do Slovinska (cca 600 km) byla mnohem méně náročná na převýšení, než to, co nás čekalo v Chorvatsku. Bylo to doslova peklo. Při příjezdu do města Gračac jsme navíc zjistili, že hlavní tah na město Knin je uzavřen a objíždka (chorvatsky obilazak) je dlouhá 120 km (pro nás další minimálně 3 hodiny jízdy), proto Karel (který celou cestu monitoroval na navigaci) vymyslel pohotově zkratku. Zastavili jsme u odbočky z hlavní silnice. Pod námi se vinuly serpentiny do údolí a my s Karlem přemítali, zda to aerovka dokáže sjet s ohledem na její brzdy (má původní provedení – pásové obložení s velkým podílem mědi, to nás nakonec možná zachránilo, protože měď nehoří) a zároveň se doslova vyšplhat na protější kopec. Nakonec jsme po pár minutách rozhodli, že to zkusíme. Tím začalo nemalé dobrodružství...

Cesta dolů probíhala s tím, že mě Karel hlásil dopředu, co nás čeká za zatáčku a na jaké vrstevnici se pohybujeme. Vypadalo to asi takhle – **Karel:** „teď přijde pravá 90 stup. zatáčka a po ní 180 stup. na pětiku a bacha budeme klesat ještě víc, přibrzdi!“ **Já:** „no to je pěkný, brzdit už moc nemůžu, kouřím se nám od brzd.“ Pro majitele dvoutaktních motorů asi nemusím vysvětlovat to, že při vyšší rychlosti se s motorem nedá moc brzdit, protože je mazán pouze směsí benzínu s olejem a při jízdě z kopce by se motor zničil. Nemusím zde asi zdůrazňovat, že auto nemá posilovače a tak zatočit nebo zabrzdit vyžaduje trochu více síly. A tak sjezdy serpentin byly hodně fyzicky náročné.

Nakonec jsme cestu dolů zvládli v pořádku, to jsme ještě netušili, že cesta nahoru bude daleko složitější a dobrodružnější. Při příjezdu do vesnice Kaštel Žegarski se silnice náhle změnila na šterkovou cestu směřující na vrchol do vesnice Medvid'a (v této oblasti je chorvatský venkov poměrně chudý, tak schází i asfaltky a často jedete pouze po šotolinových cestách, i když mapa ukazuje silnici druhé třídy). Aerovka podřadila na dvojku a zdatně se s tímto terénem prala. Projížděli jsme chorvatským venkovem, kde jsou dodnes stopy války. Rozbité a úzké cesty se klikatí napůl opuštěnou krajinou, po které běhají ovce a kozy. Cestou jsme viděli překvapeně tváře nejenom dětí, ale i dospělých. Aerovka budila rozruch, ale zároveň respekt tím, jakým terénem se vydala.

Všude jsme se střetávali se vstřícností a zájmem o naše auto. Každý se s námi chtěl fotit a ptal se, cože to je za typ a kde a kdy se auto vyrábělo. Pro tyto případy jsme měli vyrobená speciální trička v barvě vozu, která měla na zádech typ automobilu a rok výroby, na levém rukávu českou vlajku a vpředu v levé části u srdce siluetu AEROVKY. Tím odpadlo mnoho jazykových bariér, stačilo se pouze před dotyčným otočit a věděl vše potřebné. Po nekonečných 25 hodinách jsme se blížili k průsmyku Omišského pohoří. Konečně vidíme moře! Srdce mi bije o poznání rychleji. Sjíždíme dolů. Cesta je hodně úzká. Známa ji jak svojí Aerovku a tak si můžu dovolit některou zatáčku říznout. Doteď vidím úžas ve tváři starého Chorvata, kterého jsme minuli o pár centimetrů. Děda tyto typy aut určitě pamatuje. Kola v zatáčkách pruží, ale „držej“. Vjíždíme na odstavné parkoviště s vyhlídkou a děláme první fotky naší AEROVKY u moře. Dokázali jsme to! Díky bože, díky Petro... Do cíle nám

v tuto chvíli zbývalo už jen 7 km, tak nebylo pochyb, že to aerovka zvládne.

Po příjezdu do cílového bodu v Mimicích, jsem před domem mých dlouholetých známých stiskl dlouze klakson. Otevřely se dveře, z kterých vyšla Dajana se svými syny a s úsměvem na tváři nás přivítali. Večer nás pozvali na večeři. Uvařili pro nás plno chorvatských specialit.



Jadran konečně na obzoru

Druhý den ráno jsme s Karlem vyrazili natočit krátký dokument o aerovce na nedalekou pláž v Mediči. Je po sezóně a tak zde nikdo není. Aerovka se skoro dotýká moře. Troubím a vylézám z auta. Pod botami mi křupají kamínky pláže, na které vyrůstali moji dva synové. Z okna apartmánu na nás mávají rozesmátí kamarádi. Můj stín míjí aerovku, klouže po pobřeží a vpíjí se do moře. Z auta vyndáváme stativ a kameru a začínáme natáčet. Protože Karel již pár dokumentárních filmů natočil, tak natáčení trvalo pouhých 5 hodin. Do večerních hodin provádíme kontrolu a údržbu vozu potřebnou pro zpáteční cestu, která bude již následující den. Karel nyní ukazuje své umění, když opravuje přerušovač blinkrů, který vypověděl službu. Povedlo se, aerovka zase bliká a my můžeme jít s klidem spát.

Ráno se probouzíme do nádherného počasí. Nyní přichází prostor pro předváděcí jízdu pro naše přátele. Dajana nastupuje se svými třemi syny do limuzíny a vyrážíme na krátkou projížďku po jadranské magistrále. Je to pro ně neuvěřitelný zážitek. Přestože je nejstaršímu synovi Dajany pouze 17 let, zvládá již řadu let bravurně řídit automobily různých značek. Zastavujeme na dlouhém odpočívadle a já nabízím Dinovi projetí aerovkou. Klučinovi se v tu chvíli rozzářily oči a bedlivě naslouchá rad, jak se řadí bez synchronů. Vystupují a Dino usedá za volant aerovky, nastartuje a plynule se rozjíždí a připravuje se na přerazení na druhý rychlostní stupeň. Povedlo se, Dino popojíždí pomalu na dvojku a užívá si nevšední zážitek. Po krásných dvou dnech se loučíme s přáteli a vyrážíme směrem do ČR.



Zpáteční cesta probíhala již znatelně jednodušeji, protože jsme zjistili limity automobilu. Zhruba v polovině cesty se to ale stalo. Karlovi (sedícího na místě spolujezdce) se v rychlosti 75 km/h otevřely dveře. Ozvalo se mohutné prasknutí, které nenaznačovalo nic dobrého. Zastavuji a s obavami obíhám vůz. Dveře jsou poničené, ale jdou zavřít. Mlčky nastupuji do vozu a se slovy „ted' mě Karle nech“ pokračujeme v cestě domů a v hlavě spřádám postup, jak dveře opravím.

Je neděle 14.20 h a my přijíždíme zpět domů. Povedlo se. Hladíme s Karlem aerovku po znaku na masce a vzdáváme jí hold, co všechno zvládla. Možná stojí uvést to, že na cestě zpět jsme jeli vyjma čtyřech tankování a třech zastávek na doplnění stravy posádky NONSTOP.

Technické údaje z cesty: Odjezd tam 27.9.2017 v 15.15 h – příjezd do cíle 28.9. v 16.30 h, průměrná rychlost 47,4 km/h.

Celková doba jízdy: 25h. 15 min.

Odjezd zpět 30.9.2017 ve 16.05 h – příjezd domů 1.10. ve 14.20 h, průměrná rychlost 51,8 km/h

Celková doba jízdy: 22 h, 15min.

Celková vzdálenost 2.403 km při průměrné spotřebě 9,3 l/100 km

Petr Smetana

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

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

P.S. – Ještě připomínám; můžete zasílat i inzeráty (koupě, prodej).

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Do redakce nám přišly hned dva příspěvky; od Michaela a Doris Strauchových a od Rity a Wernera Ehlersových. Vzhledem k nedostatku místa byla tradičně dána přednost vítězům soutěže. Z článku Michaela a Doris jsme vyňali poděkování paní Marianny Kabešové, pořadatelům soutěže. Paní M. Kabešová - Crane se soutěže zúčastnila se svým manželem panem Neilem Cranem.

Chtěla bych Michaelovi a Doris Strauch za zorganizování toho krásného setkání, které nám dalo tolik nových Aero zážitků, poděkovat. V mém pokročilém věku je skupina německých, českých, holandských, francouzských a švýcarských lidí, kteří se s láskou starají o své aerovky, pro můj život velikým obohacením. Dík vám všem a můj děda se z nebe dívá na naše 80 let staré hračky.



Marianna Kabešová

Máme za úkol napsat zprávu o tomto setkání. Nepřemýšleli jsme tak dopředu, asi bychom se nebyli bývali snažili splnit všechny zvláštní úkoly bez trestných bodů. Je ale zvykem, aby vítěz zprávu napsal.

Byl to velmi vydařený podnik; vyznačoval se krásnou trasou, mnoha zajímavostmi a velmi zábavnými zvláštními zkouškami, například najetí na stanovený bod, dodržení odstupu, jízda pravidelnosti a jízda mezi špalíčky, abychom vzpomenu-li alespoň některé.

V sobotu ráno v 9 hod. jsme začínali téměř na čas – Michaelova A 18 nechtěla naskočit, Heinzova Aerovka měla problémy se zapalováním a na Manfredově A 30 se zasekly brzdy. Pak jsme ale vážně začali a první zvláštní zkouška byla hned u startu. Při výjezdu z vesnice v kruháků stojí hezká hasičárna – co uděláš, když hoří? Já mám v autě hasicí přístroj. Jedeme dál do kopce a přes les až k větrným elektrárnám. Při exkurzi jedné z nich jsme nahlédli i do vnitřního zařízení. Následovalo občerstvení a jeli jsme dál, až k firmě Schoder s výstavou stavebních strojů a se zkouškou pravidelnosti. Za krásného slunečného počasí jsme dojeli až k jezeru Elbsee. Po obědě v restauraci akce pokračovala hned dvěma zvláštními zkouškami a dále trasa vedla do areálu výroby bioplynu. Hned za branou jsme zastavili na váze a úkolem bylo odhadnout celkovou váhu vozidla. Správný odhad určil vítěze zvláštní ceny věnované starostou Arno Zengerlem. Po krátké exkurzi bioplynového zařízení následovala poslední zvláštní zkouška, a to jízda mezi špalíčky. Hodně jsme se nasmáli, někteří netrefili uličku vůbec a některým létali špalíčky po celém okolí. Diváci museli dávat pozor, aby je některý netrefil. Odsud už vedla trasa zpět do Wildpoldsriedu k hotelu Kultiviert. Po ujetí asi 60 kilometrové trasy jsme se setkali před hotelem v hloučku veselých kolegů u tradičního přípitku a kamarádkých rozhovorů.



V závěru dne po dobré večeři následovalo rozdělování cen. Paní Mariana Kabešová (vnučka zakladatele firmy) se stala čestnou členkou Aero ig. (Přijela na setkání se svým manželem Neilem). Rozdaly se další poháry a o zábavu se postarala skupina pěti muzikantů, hrajících na jeden společný umělecký sestavený dechový nástroj. Hudební skupina Viloria byla velmi zábavná a nápaditá. Doporučil ji starosta Arno Zengerle. Kolem půlnoci první den setkání končil a unaveni jsme se odebrali vyspat.

Nedělní výlet 27.8.2017: start byl zase v 9 hod. a čekalo nás 110 kilometrů. Přes noc se něco přihodilo aerovce Gerta Oswalda. Motorem nešlo otočit, asi se mu do dnešní kopcovité etapy nechtělo. Naopak aerovka 18 Michaela a Doris byla bez problémů.





jsme nenašli správnou ulici Kirchbichl. Nakonec jsme zvládli dojet k Rotachsee s malou přestávkou v Moosbachu. Zpátky do cíle jsme jeli přes Sulzberg, Durach, Betzigau až do Wildpoldsriedu.

Přes 110 kilometrů dlouhou trasu s velkým stoupáním žádné auto toho dne neselhalo. Počasí nám také přálo a v Allgäu se nám velmi líbilo. Ještě jednou chceme poděkovat Doris a Michaelovi a místním pomocníkům za perfektní organizaci. Těšíme se na setkání roce 2018 v Olsbergu, Sauerland.

Rita a Werner Ehlersovi



P.S.: Pane Kňourku, tenhle úkol pořadatel myslel zcela jinak! Takhle se soutěž vyhrát nedá!!!

„Byl jsem překvapen, že jsem to takhle nezoral sám.“ – JK –



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 16 - 17 – Ještě jednou o karburátorech. Vliv atmosférického tlaku. Výškový korektor směsi.

str. 17 - 19 – Původní provedení spojky AERO 30.

str. 19 - 21 – 6. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera. **Současný inzerát!**

str. 22 – Tabulka ložisek A 50.

str. 23 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – Dodatky, změny a pod. **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!**

Ještě jednou o karburátorech.

V r. 1936 automobilka PRAGA, jako jediná, montovala do svých vozů karburátory vlastní konstrukce zn. „DIFLEX“ s proměnným difuzérem. Ty se však neosvědčily, tak jako několik dalších patentů. Ostatní automobilky před 2. světovou válkou karburátory dovážely.

Za války byla v r. 1942 v Praze založena „Prager Vergaser Gesellschaft“. Tam se pro německou armádu vyráběly karburá-

tory podle německé dokumentace. Pod názvem „Pražská továrna na karburátory“ vyráběla tato továrna po válce dva typy karburátorů opět podle cizí dokumentace.

Poválečný rozvoj a potřeby našich automobilek byly důvodem k uzavření licenční smlouvy s francouzskou firmou SOLEX. Pražská továrna na karburátory tyto licenční karburátory vyráběla a v roce 1948 splynula s nově vzniklým n. p. MOTORPAL, kde výroba pokračovala. Teprve po vzniku nového závodu při n. p. MOTOR v Českých Budějovicích byla zahájena výroba čs. karburátorů s ochranným ozn. JIKOV (Jihočeská kovovýroba).

Motocyklové karburátory JIKOV byly vyráběny nejprve ve Velešíně u Českých Budějovic a v r. 1952 pokračovala výroba v pobočném závodě n. p. MOTOR v Praze.

Výroba karburátorů vlastní čs. konstrukce (s ohledem na patenty SOLEX) začala na sklonku 50. let v Českých Budějovicích – JIKOV MOTOR.

Vliv atmosférického tlaku

V zásadě je vztah mezi atmosférickým tlakem a výkonem motoru velmi jednoduchý – výkon se mění úměrně s atmosférickým tlakem. Má-li motor při normálním atmosférickém tlaku p výkon N a při změněném atmosférickém tlaku p_1 výkon N_1 , platí vztah

$$\frac{N}{N_1} = \frac{p}{p_1}, \text{ z čehož } N_1 = N \frac{p_1}{p}$$

Pro začátek předpokládejme, že teplota vzduchu se nemění. V nadmořské výšce 1000 m, kde atmosférický tlak je jen 673 mm Hg, (tlak 760 mm Hg *) $N_1 = N \frac{673}{760} = N \cdot 0,885$

Vyjádřeno v procentech bude nový výkon 88,5 % výkonu motoru pracujícího při mořské hladině.

Příklad: AERO 30 HP, dávající při mořské hladině výkon 30 k, bude ve výši 1000 m mít výkon jen 26,5 k.

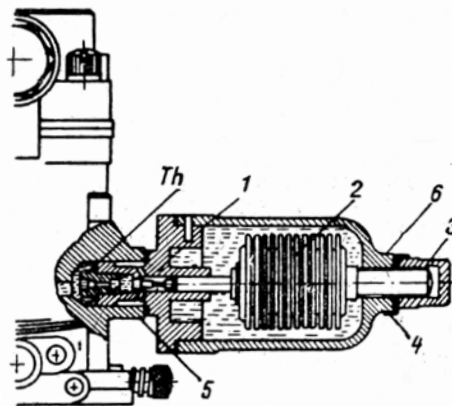
Z uvedeného vidíme, že pokles výkonu ve vysoko položených krajinách je naprosto samozřejmý. V České republice nepřicházejí tak velké rozdíly v nadmořské výšce v úvahu; motoristům, jezdcům např. v Alpách, je tento pokles výkonu motoru známý.

*) Bylo zjištěno, že u rtuťového tlakoměru činí výška rtuťového sloupce vždy kolem 760 mm. Připustilo se, že tato výška 760 mm rtuťového sloupce odpovídá atmosférickému tlaku „normálnímu“. Jelikož objem plynu se mění s teplotou a tlakem, musí být všechna měření plynů konána vždy za stejných podmínek, t. j. teplotě 0° C a normálním tlaku 760 mm rtuťového sloupce. Rtuťový sloupec se v praxi označuje zkratkou Hg, tedy 760 mm rtuťového sloupce je totéž jako 760 Hg.

Zařízení k vyrovnání vlivu nadmořské výšky (výškový korektor směsi)

V tělese přístroje je měch 2, který se vlivem nižšího tlaku ovzduší ve velkých nadmořských výškách roztáhne, přičemž kuželovou jehlou 1 přivírá přívod paliva k hlavní trysce Th , a tím udržuje správný směšovací poměr. V přístroji je palivo, na které působí atmosférický tlak. Velikost přivírání lze regulovat šroubem 6. Poloha tohoto šroubu je zajištěna víčkem 3, s plechovou pojistkou 4. Palivo přitéká z plovákové komory, vyplní prostor 5 a odtud odtéká šikmými kanálky před ventilek, vytvořený jehlou 1 a kuzelem v tělese přístroje. (Korektor se u karburátoru SOLEX montoval místo držáku hlavní trysky.)

Ze vzpomínek pamětníků a vlastního archivu zaslal Petr Klusák.



Redakční doplnění čl. „Výška hladiny karburátoru SOLEX“ z č. 4/2017 – Pro karburátory SOLEX 30 UAHD (čs. výroby) je udána váha plováku 23 g.

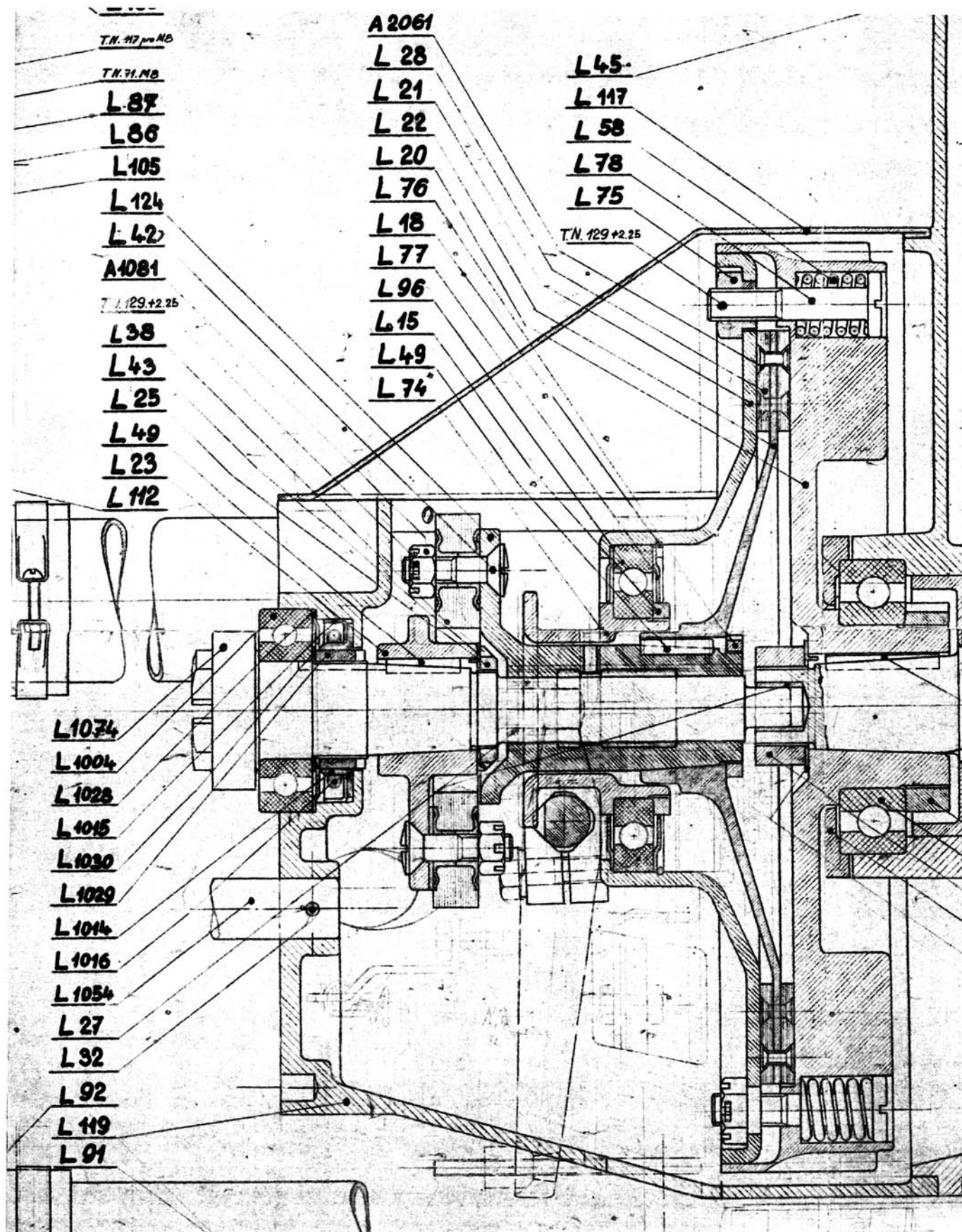
Původní provedení spojky AERO 30

V technické rubrice se zabýváme převážně modernějšími a více užívanými součástmi aerovek a opomíjíme původní provedení, která se v provozu neosvědčila. Důvodem je snad i skutečnost, že již ve své době byly v servisech nahrazovány modernějším provedením. Dnes jsou mezi námi fajnšmekři, kteří si potrpí pro originalitu své aerovky obětovat i lepší vlastnosti modernějšího provedení.

Takovouto opomenutou mechanickou součástí „třicítka“ je původní provedení spojky. Řekněme si něco o jejím fungování. Modernější provedení spojky je konstruováno tak, že po sešlápnutí spojkového pedálu se oddálí přítlačný kotouč a uvolněná lamela spojky se může volně posunovat po drážkované hřídeli. Toto řešení je v zásadě používáno dodnes.

Na výkresu máme původní provedení do 800. resp. 1600. vozu; proberme jeho fungování zleva doprava. V popisu funkce používám názvy součástí tak, jak jsou uvedeny na výkresu a v seznamech dílů.

Pastorek přímého záběru L 1074 zasahuje svým čepem pohyblivě až do bronzového pouzdra klikového hřídele L 27. Na kuželovou část pastorku je pevně nasazen unášec pružné spojky „Hardy“ L 23 (triangl) a je zajištěn matkou unášeče pružné spojky „Hardy“ L 25. Dále na výkresu vidíme unášec spojky „Hardy“ L 124 (druhý triangl). Na jeho kuželové části je pevně



nasazen talíř spojky L 22 s obložením spojky L 28 a je zajištěn matkou náboje unášече spojky „Hardy“ L 76.

Pro názornost si představme, že kotouč „Hardy“ spojky L 38 mezi unášече (triangly) L 23 a L 124 vůbec nevložíme. Pokud za této situace sešlápneme spojkový pedál, tak opěrné (vypínací) páčky (na výkresu jsou špatně patrné) vytáhnou náboj ložiska spojky L 74, oddálí přítlačný kotouč spojky L 21 a tím se uvolní talíř spojky L 22 s obložením – spojka je rozpojena. Připomínám, že zatím nemáme vložený kotouč „Hardy“ spojky, tudíž „triangl“ L 124 i s talířem spojky L 22 volně klouže po hřídeli pastorku přímého záběru L 1074, a to v rozmezí cca 2 až 3 mm (vzdálenost, která je daná vyšlápnutím spojky). Potud je funkce jasná a zdá se bezproblémová.

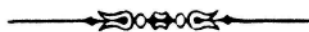
Nyní vložíme mezi „triangly“ L 23 a L 124 kotouč „Hardy“ spojky L 38 a dotáhneme šrouby L 42 s maticemi. (Pochopitelně musíme na tuto operaci vyndat motor, ale popis je proveden pro názornost.) Pokud jsou všechny součásti přesně

v tolerancích, tak spojka bude fungovat. Když je spojka v záběru, je gumový kotouč „Hardy“ spojky L 38 lehce předpružen. Když začneme šlapat na spojkový pedál guma se vrátí do přirozené polohy a odtáhne talíř spojky L 22 s obložením od setrvačniku. Pokračujeme v sešlápnutí pedálu, gumový kotouč L 38 již dále nepruží, takže se oddálí přítlačný kotouč spojky L 21 od talíře spojky L 22 – spojka je tím okamžikem spolehlivě rozpojena.

Kdy nastanou problémy? Představme si, že gumový kotouč L 38 bude silnější (1 mm může být již kritický) nebo nebude z nějakého důvodu dostatečně předpružen. V tomto případě při vyšlápnutí spojky zůstane ležet talíř L 22 s obložením na setrvačniku, takže bude stále unášen, byť s prokluzem. Pokud bude gumový kotouč L 38 slabší, tak nejspíše bude předpružen příliš a při vyšlápnutí spojky zůstane ležet talíř L 22 s obložením na přítlačném kotouči L 21. Čili nastane obrácená situace a spojka zase nebude správně fungovat.

Popisuji zde pouze problém s gumovým kotoučem L 38, ale důvodem popsané špatné funkce spojky mohou být např. vymačkané kónusy trianglů, opotřeбенé obložení spojky (tím se mění celkové rozměry sestavy) a samozřejmě i případné křížení součástí a špatně vycentrovaný talíř L 22. Problém může být tak velký, že v podstatě nejde radit.

U nového provedení spojky, kdy po vyšlápnutí pedálu spojky talíř s obložením volně klouže po drážkované hřídeli se s tímto problémem nesetkáme. Nevycentrovaný talíř a olej na obložení nám při rozjezdu způsobí „jen“ nepříjemné drncání.



– JK –

Aero 50 s karoserií Sodomka z roku 1937 **6. pokračování**

KAROSERIE – OPLECHOVÁNÍ, část 2.

Na opravu části u předního sloupku – kornoutu jsem si nechal naohýbat boční plechy. Měl jsem zapůjčenu tvářečku plechu pro roztahování a smršťování plechů L profilů. Použil jsem ji na zaoblení horní části plechů. Po přivaření se plechy okolo sváru mírně zprohýbaly. Proto jsem použil autogen a tzv. kolečkováním jsem plechy vyrovnal. Pomocí malého hořáku se autogenem nahřeje na vybouleném místě plechu do červena kolečko a prudce se zchladí namočeným hadrem. Takhle nahříváme vystouplá místa a plech se postupně stáhne. Je to zdlouhavé a pracné, ale funguje to.

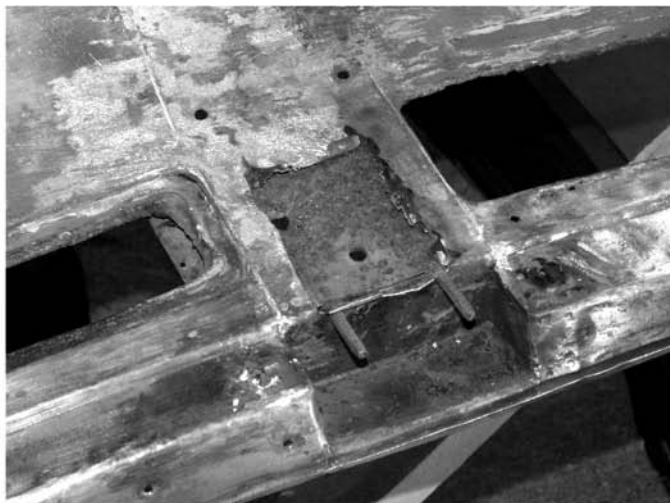


Na předních sloupcích jsou tři kapsy. Původně byly vylisovány vcelku v plechu sloupku. Tuto možnost jsem neměl. Horní kapsy pro kovové vedení dveří jsem naohýbal z plechu a přivařil. Dolní kapsy jsou pro gumový doraz. Ty jsem koupil hotové a přišrouboval do připravených otvorů. Pro prostřední kapsy, které jsou pro kovový nájezd zámku, jsem nechal vyfrézovat 2 přípravky. V těchto přípravech jsem kapsy vylisoval a přivařil na příslušná místa.

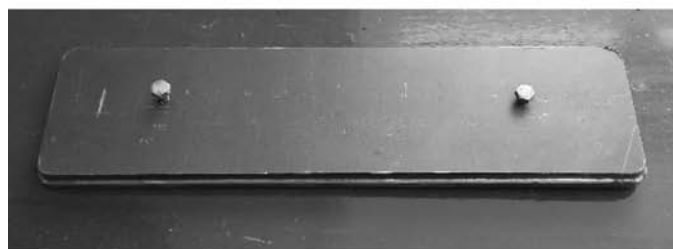


Následovala oprava prostoru větracích klapek a výroba nových klapek. Když jsem odstranil vrstvy barev a tmelu, ukázalo se, že prostor okolo klapek i klapky jsou naprosto zkorodované. Marně jsem hledal někoho, kdo by mi vyrobil nové klapky a nové prostory pro ně. Nakonec jsem se rozhodl pustit se do toho sám.





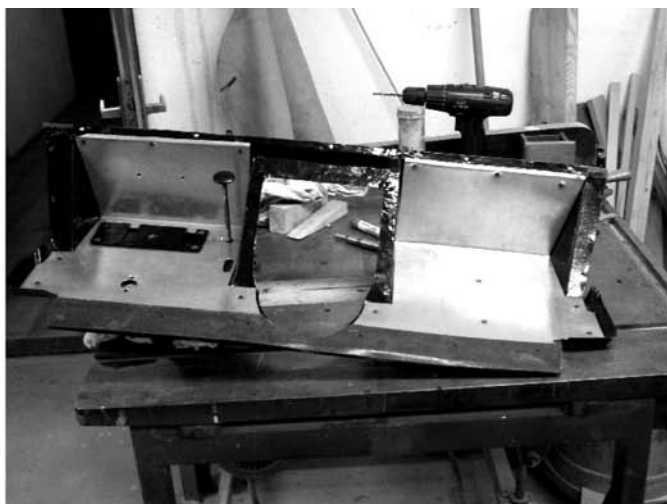
Nechal jsem si vypálit 2 šablony z 5 mm plechu a u větší z nich jsem zaoblil vnitřní hrany. Mezi tyto šablony jsem přišrouboval plech s přesahem a zaklepal jsem ho přes kulatou hranu. Z druhé strany jsem přesah plechu zapiloval na úroveň šablony. V prostoru kornoutu jsem přesně vyřízl otvor pro tento plech a navařil ho tam. Nakonec jsem zavařil otvory po šroubech. Stejným způsobem jsem vyrobil nové větrací klapky. Na vrchní část jsem přibodoval původní závěsy, které byly neporušené.



Dále jsem si nechal vyfrézovat přípravky pro výrobu vnitřních částí. Jednu podélnou pro delší část a druhou pro krátkou část. Do podélné jsem na vylisování použil kulatinu Ø10 mm. Do kratší jsem musel kulatinu nahřát a ohnout dle vyfrézované části. Protože kulatina po vylisování nevyplnila přesně definovaný tvar podle originálu, musel jsem ještě po nahřátí plech dotvarovat. Na každém přípravku jsem vytvaroval 4 ks. Spasoval jsem dva a dva plechové výlisky a svařil. Tyto svařence jsem přibodoval do prostoru kornoutu pod již přivařenou horní část. Při této opravě jsem zjistil, proč tato část tak moc zkorodovala. Ve vnějším rohu obou „žlabů“ je vletována trubička. Tato vede do motorového prostoru a odvádí vodu, která do tohoto žlabu nateče. Protože byly trubičky ucpané voda tam zůstávala a způsobila tuto devastaci.



Nakonec jsem opravil mezistěnu mezi motorem a kabinou. U vozů Aero 50 je tento prostor na rozdíl od Aero 30 zatlučen. Tlumící vložka byla z nějakého zvláštního filcu. Nasával olej, ale i vodu, takže krycí plech byl zkorodovaný. Vyvařil jsem praskliny, vyměnil zkorodované části. Filc jsem nahradil oleji vzdornou mechovou gumou. Vrchní plech jsem nahradil pozinkovaným a přínýtoval.



Jan Wagner



Koupím na Aero 30 – přední dělená sedadla, popřípadě jen trubkové konstrukce
 Jiří Urban tel.: 724 185 114,
jurban@mybox.cz



Ložiska pro A 50

Umístění	Rozměr mm	ks	Druh	Původní zn. SKF	Současné zn.
Hlavní ložisko kliky	D 40/80x18	8	kuličkové	6208	6208 C3
Ložisko setrvačníku	D 55/100x21	1	kuličkové	6211	6211
Ložisko spojky	D 55/100x12	1	kuličkové	6011	98211
Ložisko ojnicí	D 30/52x26	4	válečkové	VL 1000	VL 1000 (NA 30)
			2 řadé		Není v nabídce
Ložisko náboje přední nápravy	D 75/110x12	4	kuličkové	16115	16115
Ložisko náboje zadní nápr. vnější	D 25/62x17	2	kuličkové	6305	6305
Ložisko náboje zadní nápr. vnitřní	D 30/62x16	2	kuličkové	6206	6206
Ložisko pastorku přímého záběru	D 30/72x19	1	kuličkové	6306	6306
Ložisko pastorku přímého záběru v setrvačníku	D 17/40x12	1	válečkové	NL 17	NL 17 - původní
			kuličkové		6203 - náhrada
Ložisko pastorku talířového kola	D 35/80x35	1	kuličkové	88 BB No	3307 A
			2 řadé		
Ložisko talířového kola	D 70/120x14	2	kuličkové	6014	98214
Ložisko dynama Scintilla u unašeče	D 17/44x11	1	kuličkové		E 17 ZKL - viz pozn.
Ložisko dynama Scintilla u přerušovače	D 17/44x10	1	kuličkové	40135	40135 - viz pozn.
Ložisko větráku u řemenice	D 20/47x14	1	kuličkové	6204	6204
Ložisko větráku u lopatek	D 12/32x10	1	kuličkové	6201	6201
Ložisko vodní pumpy	D 30/62x16	1	kuličkové	6206	6206

V této tabulce jsou uvedeny aktualizované údaje ložisek. V předchozích seznamech ložisek byly zjištěny nepřesné údaje. V posledním sloupci je uvedena současná nabídka fy SKF kromě ojnicích ložisek, která se již nevyrábějí. Fa SKF uvádí i současné ceny, ale vzhledem k případné úpravě cen v této tabulce nejsou přetištěny.

Záměrně se zde nezabývám náhradami za původní ojnicí ložiska. Doufám, že se někdo z aerovkářů podělí o své zkušenosti s tímto problémem.

Pozn.: Takto lze uvést ložiska i pro AERO 30.

Ve výrobní nabídce SKF nebyla ložiska zjištěna.

Skupina: Dodatky, změny a pod.		AERO 30		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.
L7005	Kování zadního sedadla	28.5.34	L10038	Péro zadní osy dodávkového vozu	3.10.39
L7012	Úhelník přepážky pod zadní sedátko	30.5.35	L10043	Tlačítko táhla ruční brzdy	4.10.39
L7036	Podlaha předního sedátka - pro otevř. vozy	6.5.36	L10044	Táhlo západky ruční brzdy	4.10.39
L7041/a	Přední koberec	19.11.37	L10045	Šroub zadního pera dodávkového vozu	21.1.41
L7043	Podlaha předního sedátka - pro limusiny	4.3.37	L10046	Výztuha kapoty přední	23.1.41
L7048	Koberec podlahy roadster	25.4.39	L10047	Stavěcí matka šroubu (nožní brzda)	20.2.41
L7049	Lem. pásek gumy okna dveří - limusina	22.5.46	L10048	Stavěcí matka šroubu (nožní brzda)	21.2.41
L7053	Střední koberec - limusina	3.11.37	L10049	Kryt stavěcího šroubu brzdy	23.6.41
L7054	Zadní koberec - limusina	3.11.37	L10053	Sestava tabulky zad. čísla dod. vozu Hyt'ha	27.11.41
L7055	Přední trubkové sedadlo	22.2.38	L10054	Pravý držák tabulky zad. čísla dod. vozu Hy.	27.11.41
L7056	Přední trubkové sedadlo - limusina	29.3.34	L10055	Levý držák tabulky zad. čísla dod. vozu Hy.	27.11.41
L7057	Těsnící guma okna dveří - lim., kabr.	25.7.39	L10056	Horní díl výfukového potrubí	22.1.42
L7059	Guma těsnění dveří - lim.	14.12.39	L10057	Koleno výfuku	22.1.42
L7060	Oblouček gumy okna dveří - lim.	22.5.46	L10058	Disposice výfuku 30 HP	9.2.42
L7222	Přední pérové sedátko	5.6.42	L10059	Sestava výfukového kolena	10.2.41
L7223	Okénko sklápěcí střechy	5.2.37	L10060	Sestava upevnění drátů nožní brzdy	14.5.42
L7232	Distanční pásek opěradla - dod., spor., road	bez data	L10061	Stavěcí matka šroubu (nožní brzda)	14.5.42
L7240	Dřevěný rám zad. sedadla - otevř. vůz	24.5.37	L10062	Kožený držák lana ruční brzdy	21.5.42
L7241	Dřevěný rám opěradla zad. sed. - otevř. vůz	24.5.37	L10063	Kožený držák lana nožní brzdy	21.5.42
L7242	Zadní sedátko roadsteru	4.9.37	L10064	Pravé spodní hrdlo chladiče	2.6.42
L7243	Úhelník sedátka a podlahy - roadster	4.9.37	L10066	Šroub pera zadní osy dod. zavř. vozu	10.9.42
L7244	Narážka sedačky - roadster	4.9.37	L10067	Nástavec konc. trubky tlumiče výfuku	10.12.42
L7245	Zadní koberec - otevřený vůz	3.11.37	L10068	Sestava kliky stahováku kapoty	29.12.42
L7246	Střední koberec - otevřený vůz	3.11.37	L10069	Rukojeť kliky stahováku kapoty	29.12.42
L7247	Přední koberec - otevřený vůz	19.4.40	L10070	Trubička kliky stahováku kapoty	29.12.42
L8041	Přední růžek kapoty	3.12.35	L10071	Držák nárazníku 30 HP levý	15.5.43
L8042	Zadní růžek kapoty	3.12.35	L10072	Patka nárazníku pravá	15.5.43
L8046	Příložka disku Michelin	19.3.36	L10073	Sestava předního nárazníku	19.5.43
L8056	Příložka olejového tlumiče nárazů	bez data	L10090	Těsnění zátky chladiče	17.4.44
L8057	Sestava olejového tlumiče	19.6.36	L10091	Prohloubený ráfek 3,25x16/130-25-4	26.7.45
L8088	Zadní nárazník	2.5.39	L10092	Sestava puklice kola	28.6.45
L8089	Držák zadního nárazníku limusiny	29.4.39	L10093	Držák puklice kola	20.7.45
L8090	Držák zadního nárazníku kabrioletu	29.4.39	L10094	Sestava akceleračního zuařízení	5.11.45
L8091	Sestava zadního nárazníku lim. a kabrio.	5.4.39	L10095	Zákryt nosníku (u klíče zad. brzdy)	23.10.45
L9004	Trubková rukověť natáčecí kliky	11.7.34	L10097	Čelní plech - lim. mod. 39	12.12.45
L9005	Natáčecí klika	11.7.34	L10098	Kryt náhonu tachometru	17.1.46
L9011	Trubka natáčecí kliky	11.7.34	L10100	Levá část krytu zad. per	18.1.46
L9012	Ozubená koncovka natáčecí kliky	11.7.34	L10103	Úhelník zákrytu zad. per	23.1.46
L9013	Rameno natáčecí kliky	11.7.34	L10104	Číslová tabulka zadní	30.1.46
L9014	Natáčecí klika	22.3.37	L10105	Lem masky levý - zrcadlově L10106 pravý	2.4.46
L9016	Trubkový klíč na svíčky	2.3.43	L10107	Pravý lamelový přích. plech	10.5.46
vL9021	Měřidlo na benzin	10.12.36	L10108	Levý lamelový přích. plech	10.5.46
L9023	Průbojník	9.7.42	L10109	Plech lůžka závěsu kapoty	2.4.46
L9024	Vložka kolovrátku	27.6.46	L10110	Sestava plechů pláště (masky)	2.4.46
			L10111	Příložka puklice	9.9.46
			L10112	Těsnění pedálové podlahy	6.6.46
L10010	Pedál spojky	5.7.40	L10113	Úhelník okénka kapoty	8.7.46
L10011	Páka akcelérátoru	4.7.40	L10114	Lišta pro levou stranu koberce	20.8.46
L10017	Ložisko řadící páky rychlostí	8.7.40			
L10019	Chladič	10.7.45	L11016	Sestava zad. tlumiče výfuku pro valník	3.8.43
L10020	Hrdlo vodního potrubí	bez data	L11022	Zařízení k připojení závěsného vozu	3.5.44
L10021	Obal průchodu rychlostní páky	19.8.40	L11023	Přepážka a uchycení náhrad. kola valníku	9.11.43
L10022	Benzinová nádrž	12.7.40	L11025	Připojovací zařízení vleč. vozu	12.5.44
L10024	Podpěra podložky pod ložisko rychl. páky	25.7.40	L11026	Připoj. zař. vleč. vozu Min. dopravy a tech.	13.5.44
L10026	Regulační podpěra páky akcelérátoru	16.8.40	L11027	Čep závěsného zařízení	15.5.44
L10027	Výztužný plech - rám	15.8.40	L11028	Sestava tabulky zad. čísla dod. vůz valník	3.6.44
L10029	Výztužný plech postranní - přední blatníky	14.8.40			
L10030	Přichytný plech zadní - levého př. blat.	14.8.40			
L10031	Sestava předního blatníku levého	12.8.40			
L10032	Sestava předního blatníku pravého	12.8.40			
L10033	Buková podložka chladiče	13.8.40			
L10034	Přichytný plech zadní - pravého př. blat.	14.8.40			
L10036	Papírová podložka ložiska řadící páky	28.8.40			



Postavený mladými lidmi pro mladé lidi!

Ing. Novotný, znamenitý konstruktér, Turek, skvělý vítěz v mnoha závodech, naši inženýři, mistři, dělníci: všichni jsou mladí, pracují s chutí a vložili do třísedadlového roadsteru AERO všechno, co si přejí sami stejně, jako všichni mladí lidé! Rychlost, krásný vzhled, snadné řízení, levnost provozu: to jsou známé vlastnosti vozů AERO, postavených mladými lidmi pro mladé lidi!



A p a k c e n y v o z ů A E R O :

K č 1 8 . 8 0 0 . -



za třísedadlový roadster AERO 10 HP (s hodinovou rychlostí 70 km) a ne mnohem víc za dvouválcový vůz AERO 16 HP (s hod. rychlostí 80-90 km): k tomu nemusí být příjmy příliš vysoké! Náš prospekt Vás jistě bude zajímat: jest k Vaší dispozici!

Aero

TOVÁRNA LETADEL
PRAHA - VYSOČANY

PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 28.

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s.

Vydává Aero Car Club Praha, z.s., IČ 04647556, Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LVIII., číslo 1, r.v. 2018.

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

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