



2020

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



Aero 13. Výprava 13 aerovek do Gdyně v roce 1934

č. 1



Vážení aerovkáři,

k obsahu dnešního úvodníku mě inspirovalo celkem nenápadné upozorňování ve sdělovacích prostředcích na zdravotní stav seniorů za volanty automobilů. Začalo to asi před třemi lety a postupně zprávy stupňovaly na agresivně. Celá akce vygradovala článkem Slepí vrazi za volanty. O co autorům akce šlo? V podstatě o to, že my senioři nepečujeme dostatečně o své zdraví, ale hlavně o svůj zrak. Titulek o slepých vrazích mě opravdu nadzvedl. Vzpomněl jsem si na nedávnou akci lékařů stomatologů, kteří začali tvrdit, že si lidé za zkažený chrup mohou sami a tudíž by všichni měli platit v plné výši dentistická ošetření bez ohledu na to, že si platíme nemocenskou. Tahle lékařská akce utichla, když se veřejnost rázně ohradila a upozornila na (ne)schopnosti naší tělesné schránky odolávat infekcím. Jenže akci „slepí senioři“ převzal jako vážnou

věc BESIP (organizace Bezpečnost silničního provozu) přesto, že od 65 let musíme povinně a pravidelně odnést své tělo k lékaři na „technickou kontrolu“! Dospěl jsem k názoru, že i toto je bohužel lobby některých lékařů.

Lékařů si velmi vážím, ale jsou to lidé jako ostatní. Víme, že jeden velmi známý lékař chtěl pro všechny takové dobro, až jej tato vlastnost dostala do vězení. To dobro chtěl totiž pro kapsy všech svých obleků a pláštěů ... Tak proč neudělat ze seniorů nesvéprávná individua, která neví, že už nemají za volantem co dělat! Nebo, ať si zaplatí krom těch povinných kontrol ještě další za své papírové zdraví!

Absurditu téhle akce si člověk plně uvědomí, když si přečte statistiku o nehodách na silnicích. Tam se dozvíme, že senioři se vyskytují cca u 4,5% případů. Z toho ale nevyplývá, zda havárii zavinili nebo byli jen účastníky. Za seniory jsou považováni i lidé, kterým je více než 60 let, přičemž podle našich zákonů jsme plnohodnotnými pracovníky až do 63 let! To nechám bez komentáře. Srovnal bych to i s dvouletou povinností absolvovat technickou kontrolu vozidla, přestože víme, že havárii díky technickému stavu je zanedbatelné procento a tomu žádné preventivní kontroly nezabrání, a když, tak zcela výjimečně. Věřte, že vím, o čem mluvím – 40 let jsem revizním technikem elektro. Musím říci, že když odhalím skrytou závadu, která opravdu může způsobit nějakou havárii, tak mám bezmeznou radost. Všem těm finančně náročným povinnostem říkám státní alibismus.

Z jiného úhlu pohledu na nebezpečnost silničního provozu je naprosto nedostatečný způsob prevence před všemožnými feťáky, vybrzdovači a opilci. Stát to řeší jen nesmyslným zvyšováním pokut, které jsou zmíněným lidem jen pro smích. Jsme lidé chybujiící a sám si kladu mnohdy otázku, jestli po ujetí téměř 1,5 milionu kilometrů mohou udělat za volantem fatální chy-

bu. Všichni bychom si měli přiznat, že se to nedá vyloučit! Automobil je skutečnou zbraní a to bychom měli mít na paměti. Na druhé straně mnozí novopečení řidiči vůbec netuší, co se v automobilu za jízdy děje. A proč by to měli vědět, vždyť je to auto inteligentní, tak si poradí samo.

Ano, v současné době jsme obklopeni samými „inteligentními“ věcmi. Máme inteligentní telefony, inteligentní automobily, inteligentní pračky (které mimochodem perou v podstatě stejně jako ty úplně blbě) a mnoho dalších inteligentních nesmyslů. Mnozí psychologové už zcela vážně upozorňují na závislost na téhle pseudointeligenci. **Není už načase, aby se lidská společnost pokusila vychovávat inteligentní lidi?** Nebo nám stačí, že se stáváme jakýmsi majetkem státu, který se nám nesvéprávným snaží vše nadiktovat?

Velmi mě pobavil fejton jednoho novináře, který se zabýval povinným čipováním psů. Nic proti tomu, za nemalé peníze mi aspoň najdou zaběhnutého psa. Ouha, stát nařídil, ale jaksi pozapomněl na centrální evidenci, takže mi zaběhnutého psa nikdo nenajde. Stát vybere pokuty, veterináři „čipovné“ a tím to končí. Tak jako mnoho dalších nařízení. Onen novinář ve fejtonu vtipně navrhl, že by bylo lepší očipovat přímo stát. No, já bych myslel, že bychom měli prosadit čipování toho, co si v demokratických volbách volíme. Záměrně používám střední rod, protože mnohým z těch, kteří plodí zákony a nařízení jako na výrobní lince, se asi jiný rod přiřadit nedá ... Mívám někdy pocit, že pro stát je největším problémem, že jsme se vůbec narodili.

Vážení aerovkáři, važme si toho, že dokážeme svou hlavou a svými rukama leccos opravit. Važme si toho, že ještě umíme ovládat techniku a ne, že technika ovládá nás a važme si toho, že si dokážeme udržet zdravý rozum. To je mým novoroční přáním všem aerovkářům. Užijme si radostné chvíle s aerovkami v roce 2020, i když nám někdy vypoví poslušnost.

Díky všem, kdo přispěli a přispívají svými nápady a články do Aerovkáře, a také všem, kteří poslali vánoční a novoroční přání. Z nich jsem pro vás vybral přání kolegy pana Květoslava Zmrzlíka. Nad takovými aerosoučástkami aerovkářská srdce jistě zaplesají, že. To by byl vánoční dárek ...

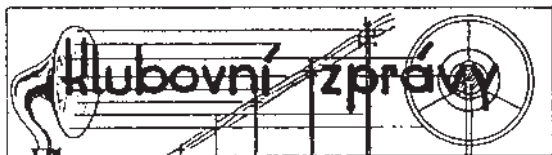
To, o čem v úvodnicích píší, jsou jen mé postřehy, nikoliv skepse.



PF 2020

...ať do sebe
vše zapadá i v
novém roce.
Květoslav
Zmrzlík

Josef Kňourek – 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, zapsaného spolku. Zejména

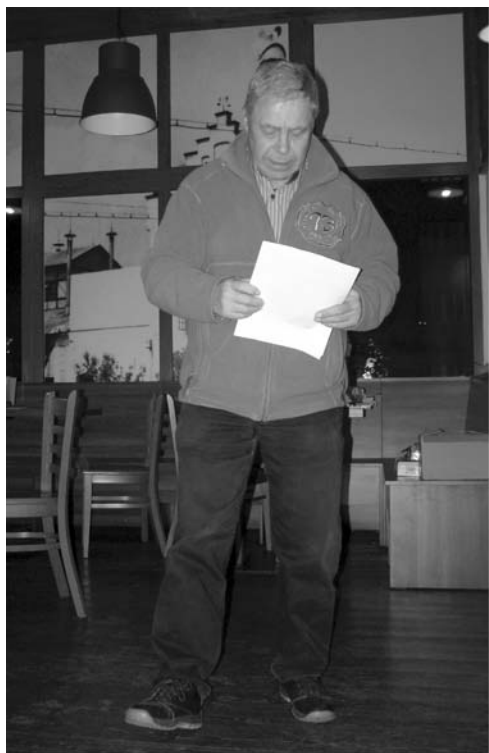
vítám ty mimopražské ze vzdálených měst i příměstských satelitních obcí a letos i zahraniční.

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

I letos nastaly ve vedení FKHV ČR podstatné změny. Začnu personálními. Ing. Pavel Fiala rezignoval na funkci prezidenta FKHV ČR a do SD FKHV ČR, které se bude konat 12. prosince 2019 a na kterém se bude volit nový prezident FKHV. Zastupováním prezidenta byl pověřen Václav Kafka, prezident VCC ČR. Další personální změnou je jmenování ing. Martina Kota výkonným ředitelem FKHV ČR, Bc. Jiřího Patočky do funkce technického pracovníka. Vedoucí sekretariátu je nadále ing. Bára Horáková. Jiří Zítek vystřídal ve funkci hospodáře ing. Pavla Šplíchala, Tomáš Strnad vystřídal Josefa Zruckého ve funkci předsedy technické komise a předsedou KRK byl zvolen František Sladký. Funkce generálního sekretáře byla zrušena.

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.

Byla vydána Karta FKHV pro členy členských sdružení. Platnost karty 2019 byla prodloužena i na rok 2020. Ta umožňuje čerpat slevy při testování historických vozidel u smluvních partnerů FKHV. Veškeré informace najdete na www stránkách FKHV.



K velice podstatné změně došlo v evidenci testování a evidenci historických vozidel. Od začátku roku 2019 je v provozu informační systém pro registraci testovaných historických vozidel jak na úrovni klubových testacích komisí, tak na úrovni krajských testacích komisí. Systém zajišťuje jednotnou centrální evidenci všech klubových testací a otestovaných vozidel. Nemůže tak dojít k duplicitě testování nebo k otestování vozidla mimo informační systém. Od 1.1.2020 budou mít pracovníci odboru schvalování vozidel ministerstva dopravy přímý vstup do informačního systému a registru historických vozidel FKHV.

ČKHV

V roce 2019 má ČKHV, tak jako v roce 2018, 35 klubů s 1047 členy. V roce 2019 ukončil svoji činnost Veterán klub Pavlíkov, z.s.

Než přišel Mikuláš s opravdovým čertem, tak se svými projevy vystoupili „papírový čerti“
Jirka Zítek a Jindra Šlesinger

Na rok 2020 budou opět vydány členské legitimace ČKHV v jednotné číselné řadě.

Dále funguje slevová smlouva s firmou Auto Kelly a SOTILA.

Na Valné hromadě ČKHV 19.1.2019 byl zvolen další člen prezidia ČKHV Dominik Koleják z Tatra klubu Ostrava. Prezidium ČKHV tvoří Pavel Bolehovský, Pavel Fiala, Dominik Koleják, Vladimír Pisk, Josef Vincenci a Jiří Zítek. Pod vedením prezidenta Pavla Fialy se v roce 2019 sešlo dvakrát – 23. dubna a 25. října 2019. Na nich byly řešeny připomínky ing. Petra Sekery z VCC Slaný k činnosti ČKHV a FKHV. Proběhla příprava na mimořádné SD FKHV, které se bude konat ve čtvrtek 12. prosince 2019. Proběhla příprava na SD ČKHV, která se uskuteční 18. ledna 2020. Běžná celoroční agenda byla řešena korespondenčně e-mailovou poštou. Bohužel www stránky ČKHV stále nefungují. Stále se nenašel nikdo, kdo by je spravoval a aktualizoval.

ACC Praha

V roce 2019 má ACC Praha 81 členů se zaplacenými členskými příspěvky a vystavenou členskou legitimací ČKHV Aero Car Clubu Praha. To je necelá třetina aerovkářů, kteří udržují kontakt s ACC Praha prostřednictvím časopisu Aerovkář. Těch je téměř 220. A těch téměř 140 aerovkářů jako každý rok tak i letos žádám, 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.

Staronový výbor zvolený na Výroční členské schůzi 6. prosince 2018 pracoval ve složení Jaroslav Dufek archiv, Josef Kňourek redakce aerovkáře, Karel Šebesta hospodář, Jindřich Šlesinger technická komise, Jiří Zítek předseda výboru. K práci výboru pouze tolik, že archiv se daří doplňovat, aerovky členů ACC procházejí technickou komisí bez problémů a nejsou to žádné štěničárny či polovraky a hospodaření se pohybuje vysoko v kladných číslech.

Rok 2019 byl pro aerovkáře výjimečný a dá se říci historický. To, že se aerovkáři účastní mnoha podniků pro historická vozidla, včetně těch nejprestižnějších, jsme si již zvykli. Čekala na nás jedna velká událost. Výročí 100 let od založení firmy Aero a 90 let od zahájení výroby automobilů Aero a jejich důstojné připomenutí. O výročí a srazu aerovek ve vojenském muzeu ve Kbelích již bylo mnoho řečeno a napsáno a ještě napsáno a řečeno bude. Já se omezím pouze na konstatování, už je to minulost. Dovolím si poděkovat všem účastníkům – organizátorům, pořadatelům, partnerům, jezdcům, spolujezdcům, hostům i divákům. Byl to pro mne, majitele automobilu téměř posvátné značky AERO, zážitek, na který se nedá zapomenout. Děkuji za možnost potkat se s kamarády, s kterými jsem se léta neviděl a naopak poznat nové kamarády, se kterými jsme se navzájem představili poprvé.

Svým způsobem si dovolím poděkovat i těm, kteří se setkání neúčastnili. S mnohými z nich jsem osobně nebo telefonem hovořil. S mnohými jsem si dopisoval. Byly to pro mne zajímavé a poučné rozhovory i korespondence. Vzájemně jsme se více poznali. Získal jsem pocit, že některým aerovkářům i kamarádům aerovkářům přestávám rozumět.

Dovolte mi proto závěr dnešního Mikulášského povídání převést trochu do osobní roviny. Můj první podpis statutárního zástupce, předsedy tehdy 826. základní organizace Svazarmu (s dovětkem jména Aero Car Club Praha s odporem trpěným funkcionáři Svazarmu) byl podpis faktury dne 23. června 1975. Co jsem podepisoval, si už nepamatuji. Asi tisk Aerovkáře. Datum si pamatuji přesně, protože jsem se ten den ženil. Tím chci naznačit, že 23. června 2020 uplyne 45 let předsednictví dnes úspěšnému zapsanému spolku Aero Car Club Praha. Zároveň nechávám za sebou 75 let svého života. Podle stanov ACC Praha vyprší mandát současnému výboru, pokud nenastane nějaká neočekávaná událost, dne 2.12.2021. Bude se volit výbor nový. Při této volbě se již nebudu ucházet o členství ve výboru ACC Praha. I když by mi to tělesná schránka možná ještě dovolila.

To je vše. Přeji nám příjemný zbytek roku 2019, pohodový rok 2020, hodně šťastných chvil s našimi aerovkami. Ať nás přežijí!



Po dvou letech se vrátil ze zdravotní dovolené anděl s úžasnou blondátou hřívou a pár kilogramy navíc. Mikulášská trojice samozřejmě přinesla i množství dárků

P.S. Tento příspěvek jsem psal koncem listopadu a přečten byl na Mikulášské schůzi 5. prosince 2019. Dnes je 9. ledna 2020 a já ho předávám Pepovi Kňourkovi jako příspěvek do Aerovkáře č. 1/2020.

Doba pokročila.

11.12.2019 proběhla ve Sněmovně parlamentu ČR z „poslanecké iniciativy“ jakási schůzka samozvaných zástupců veteránistů s poslanci parlamentu. Byli na ni pozváni i dva zástupci FKHV ČR. Oficiální zápis a seznam účastníků z jednání nebyl dosud zveřejněn a nemají ho ani zástupci FKHV. Veškeré informace z tohoto jednání jsou pouze soukromé interpretace účastníků. Názor zástupců FKHV ČR je zveřejněn na www stránkách FKHV ČR.

Dne 12.12.2019 proběhlo mimořádné SD FKHV ČR a na něm byl výraznou většinou zvolen prezidentem pan Václav Kafka.

Jiří Zítek, 9.1.2020



Pokyny k placení časopisu a členství



Aerovkář zůstává za 250,- Kč. Členství v klubu je za 380,- Kč. Pro zastávce starých metod placení bude v časopise složena „A“. Schopnosti pošty vyluštit odesílatele se nelepší, tak prosím, **VYPLŇUJTE JAKO VARIABILNÍ SYMBOL PLATBY VAŠE POŠTOVNÍ SMĚROVACÍ ČÍSLO.** Že ho máte v adrese plátce **NESTAČÍ!** Pokud pošta přečte alespoň to, už Vás najdu. Bez toho je to občas detektivka a některé platby jsem nerozluštil, pak jste zbytečně pokládáni za neplatiče. Možnost zeptat se jednoduše na nerozluštitelnou adresu zmizela zavedením GDPR! Modernější způsob platby převodem je

jasnější. Číslo účtu je 2101553420/2010, Fio banka. Další novinka, na toto číslo účtu je možno platit i ze Slovenska (tam je ale Aerovkář dražší, 350,- Kč, nenažranou poštou zatím obejít neumím), je ale jiné číslo banky, tedy 2101553420/8330, CZ042010000002101553420 a SWIFT:FIOWCZPPXXX. Neplaťte prosím na Slovensku v Kč, **platba v € je bez poplatku**, platba v Kč za poplatek 100,- Kč. Vyložení staromilci mohou platit v hotovosti na schůzích ACC nebo složenkou „C“, dražší, na mou adresu, Karel Šebesta, Arbesovo nám. 1, 150 00 Praha 5. Veškeré dotazy a nejasnosti rád vyřeším pomocí mailu aerokarel@centrum.cz, (i @seznam.cz nebo @gmail.com) ICQ 391 055 403, Skype aerokarel1 tel. 720 400 598 , 257 320 180

Změna postupu měření emisí pro historická vozidla (týká se historických vozidel na tzv. „bílých značkách“)

V září 2019 došlo ke změně Metodického pokynu Ministerstva dopravy pro měření emisí na STK. Dosud platilo, že emise se neměří pouze u vozidel s dvoutaktním motorem, nyní se tato úleva rozšířila i na další vozidla, starší 30-ti let, která mají vyhotovenou testaci na historickou původnost vozidla a jsou vybavena motory s neřízenými systémy. Zároveň upozorňuji, že podmínka stáří 30 let je jen jednou z podmínek uznání vozidla jako historického.

Na tato vozidla se aplikuje následující zvláštní postup: 1. identifikace vozidla
2. vizuální kontrola

Tato vozidla jsou rovněž vyjmuta z provádění fotodokumentace.

Při zadávání vozidla do IS TP se vybere jako základní palivo „směs“ a emisní systém „neřízený“. Do poznámky záznamníku závad vozidla a do protokolu se uvede „Aplikován zvláštní postup pro vozidla s prokázanou historickou původností“.

Historickou původnost je vedle zápisu v technickém průkazu možné prokázat též doložením dokladu o historické původnosti (klubová testace, příp. průkaz FIVA) nebo zápisem v IS TP.

Celý Metodický pokyn naleznete na:

<https://fkhv.webnode.cz/files/200011589-34ab134ab3/Methodicky-postup-mereni-emisi-18-9-2019.pdf>

Informace týkající se měření emisí historických vozidel naleznete na str. 9.

Osobně si myslím, že tato úprava pomůže nejen nám, držitelům historických vozidel, ale hlavně technikům na STK, kteří měli rozum a už nebudou muset přemýšlet, jak systém měření emisí na STK „ošulit“, aby nám nezničili opečovávaný motor.

Jindřich Šlesinger – technická komise ACC



Vrchol Aera v roce 2019: Evropské setkání v Praze od 5. do 9. 9. 2019 Cesta historií firmy Aero

Jak už bylo často řečeno a napsáno: Každé setkání přátel Aero je jiné. Ačkoliv je základní schéma stejné, máme vždy jiné zážitky, atrakce a překvapení, protože pokaždé je organizuje jiný člen a odehrává se to v jiném místě. V tomto roce to bylo zcela jinak: Tentokrát byla historie Aera ke stoletému výročí firmy středem dění. Proto bylo dle mého mínění správné jet kvůli této události do Prahy.

V roce 2017, při 36. Evropském setkání ve Wildpoldsriedu, jsem se bavil s Jiřím Zítkem o organizaci evropského setkání v příštích letech. Tak jsme se také dostali na ten mimořádný rok pro Aero, rok 2019. Ptal jsem se Jiřího, zdali je možné uskutečnit v souvislosti s výročím 100 let letecké firmy Aero evropské setkání v Praze. Jiří s těžkým srdcem přisvědčil, protože věděl, co to znamená, uspořádat tak velký sraz v Praze. Ale bylo nám jasné, že nemá cenu uspořádat někde klasické evropské setkání a pak ještě jubilejní sraz v srdci České republiky. Byl jsem toho mínění, že letecká firma bude organizovat větší zábavnou akci k jejich 100 letému výročí a že se my aerovkáři jednoduše na jeden den k jejich oslavě na území letecké firmy Aero ve Vodochodech připojíme. V ty ostatní dny bychom mohli jako obvykle dělat výlety do okolí – to byl můj původní plán.

Realita byla jiná a tak nás bylo dost, kteří jsme byli programem překvapeni. Vyjížděky byly velmi krátké a to odradilo některé přátele Aera od účasti. Proslýchalo se, že byla u letecké firmy Aero zrušena větší objednávka – byla vyslovena domněnka, že za tím vězí Trumpova vláda – a proto muselo ředitelství firmy propustit zaměstnance. To byl srozumitelný a pochopitelný důvod, proč se ve firmě Aero nekonaly žádné velké oslavy. Z toho důvodu musel Jiří Zítek se svým týmem sestavit úplně jiný program pro toto velké historické setkání. Mně se líbilo, že tentokrát byly středem zájmu dějiny firmy Aero a že jsme navštívili

originální místa dění v Praze. 114 automobilů Aero přijelo k tomuto setkání do Prahy. Toto číslo přesahuje o 21 vozů ten zatím nejpočetnější sraz v Harrachově v roce 1995 – gratulace! Tím pádem byly jízdy Prahou výzvou pro organizátory, jezdce a aerovky. Vyřešilo se to docela dobře v sobotním slabším provozu tím, že byly menší skupinky vedeny vpředu, v prostředku a vzadu doprovodními aerovkami s řidiči znalými poměrů, a s pomocí jízdní knihy a map. Pěkným nápadem bylo udělení vzpomínkových fotek každého jednotlivého Aera před AERO HOUSE. Zajistit kvůli tomu oficiálně volnou polovinu celé vozovky jistě nebylo jednoduché. Další zajímavostí byla návštěva Národního technického muzea v Praze v pátek odpoledne. Zde byly ve výstavní hale speciálně pro nás, kromě známých exponátů jako Aero 50 kabriolet prezidenta Beneše a Mercedes Benz 770 z roku 1932 se Sodomkovou karoserií z roku 1952, připraveny ještě další objekty: prototyp Aera Rekord limousine a pohonný agregát Aero 50.



Aerovky před hangáry v areálu AERO Vodochody

V neděli byla na programu prohlídka Leteckých závodů Aero ve Vodochodech. Seřadili jsme se před těmi velkými hangáry s našimi aerovkami do šiku. Řady Aero automobilů byly krásně vyrovnané, ale fotografování nebylo kvůli bezpečnostní situaci okolo výroby stíhaček povoleno. Oficiální snímky pověřeného fotografa – a i mnoho jiných fotek ze setkání – je možné najít na naší webové stránce (www.aero-ig.de) prostřednictvím linku (stisknout levé tlačítko „Jubiläumsjahr 2019“). Speciálně pro nás byl sestaven prohlídkový program s možností nahlédnutí do letecké montážní haly. Pracovalo se zde i v neděli, aby byl dodržen pracovní plán. Poobědvali jsme ve firemní kantýně Aera a jeli jsme zakončit den na rozlučkovou akci, kde se konala výstava našich aut na fotbalovém hřišti v Odolena Vodě.

Doplňuji ještě několik dojmů a zážitků z mého osobního pohledu:

Bylo velmi potěšitelné vidět tolik Aero-přátel, které znám a setkávám se s nimi na mnoha akcích jak na Brandýském okruhu, tak i přátel Sodomkových karoserií ve Vysokém Mýtě. Zmeškal jsem příležitost posedět se všemi účastníky, po oficiální části vyznamenání v pátek večer a po krátké akci Aero-IG v sobotu večer, u sklenice piva s jedním nebo druhým přítelem anebo navázat přátelství s jinými aerovkáři. Cítili jsme se tak trochu ztraceni, jak vaši tak také naši Aero-přátelé v tom velkém hotelu DUO. To byla škoda. Po našich několika rozhovorech jsem už neměl příležitost mluvit s ostatními Aero-přáteli. Během mého pobytu ve Kbelích toho bylo mnoho k vidění, takže jsem neměl ani čas všechny aerovky vyfotit. Na přilehlém letišti byla také nabídnuta letecká show se zajímavými starými letadly i letadly Aero. Na štěstí jsme dorazili do Prahy o den dříve, a tak jsme si s manželkou mohli jít ve středu ty mnohé Aero-výstavní objekty a hangáry ve Kbelích dobře prohlédnout.

Za zmínku stojí zejména účast sourozenců, vnuček zakladatele továrny Aero JUDr. Vladimíra Kabeše, Marianne Kabeš-Crane a Alexandry Kabeš a dcery Marianne Kabeš s dítětem, kteří přijeli z USA a z Francie. Paní Marianne Kabeš-Crane nás doprovázela během celého programu a byla viditelně dojemně překvapená srdečnosti všech Aero-přátel. Pro celou rodinu bylo toto jubilejní výročí jistě skvělým zážitkem.

Chtěl bych se ještě zmínit, že ze 24 aerovek a 52 Aero-přátel z Aero-IG, přijely tři týmy se svými Aero-30 po vlastní ose a také po dokončení srazu dojezdy bez poruchy domů. Horst Schlag z Gröbenzellu u Mnichova jel sám bez spolujezdce ve svých 82 letech do Prahy a zpátky 900 km – tento výkon je hodný uznání. Také Artur Gratilov se spolujezdcem Klausem Pohlandem z Etenbüttelnu ze severního Německa jel celkovou vzdálenost 1200 km. Ten třetí tým byla moje manželka Doris a já. To jsme k tomu jubileu chtěli také jet po vlastní ose s naším Aero-30 kabrioletem r. 1937, z Würzburgu do Prahy a zpátky, necelých 1000 km. Jedna vzdálenost cca 460 km, byla s jedním přenocováním v Chodové Plané – odpočinek pro člověka a stroj. Celá cesta s otevřenou střechou byla velkým potěšením. Projel se tak krásnou krajinou, jak v Německu tak v Čechách – bylo prostě překrásné. Bohužel v pondělí na zpáteční cestě už to nebylo tak příjemné. V celodenním cestování z hotelu DUO přes Plzeň, Chodovou Planou, Mähringen, Tischenreuth až do Kemnathu se probíjovávalo naše Aero-30 se světly a stěrači silným deštěm. I v noci přšelo, což znamenalo že střešní kryt byl úplně promočený a všechny dokumenty z Prahy a letecké výkresy byly na koberci úplně provlhlé. Druhý den cestou domů mohla být střecha zase otevřená. Na závěr: i s 82 letým automobilem je možné

cestovat na dálku po státních a menších silnicích. S celkovou váhou naší aerovky 1300 kg byl motor s 30 HP plně zatížen. A to si také může těch 10,6 l na 100 km – včetně „Stop-and-go“ provozu ve středu odpoledne při projíždění Prahou – klidně vzít. Průměrná rychlost celé cesty byla 50 km/h, při maximální rychlosti 88,7 km/h. Pro staré luxusní auto z roku 1937 to tak špatné nebylo.



Ano, všechno se muselo vejít: tři kufry, oděvní taška, různé tašky s nářadím a ještě mnohém více. Před 40 lety stačilo malé zavazadlo – i pro dva. Ono bylo však také mnoho dárků, které se přepravovaly v obou směrech.

Celkově bylo toto setkání v Praze pro 52 účastníků s 24 aerovkami z Aero-IG skvělým a jedinečným zážitkem. Pro dámy z Aero uspořádala Doris Strauchová prohlídku Prahy v otevřených pseudo-klasických vozech-veteránech, aby těm, kdo ještě Prahu neviděl, byl umožněn pohled na krásné historické město.

Ve speciálním čísle Aerovkáře 5/2019 je sepsána úplná a podrobná zpráva o průběhu 38. Evropského srazu, stejně jako další zprávy o jubilejním setkání (v Aero-IG), které lze přečíst na webových stránkách Aero-IG v pořadí – 38. Evropský sraz – zprávy.



Ještě jednou na tomto místě děkuji velmi srdečně Jirkovi Zítkovi a jeho týmu za velmi dobrou organizaci a hladké bezproblémové provedení tohoto obrovského výročního setkání, a za dárky, které každý tým v jeho uvítací tašce našel. Mnoho historických míst a okolností zůstanou díky nim velmi dobře uloženy v paměti. Byla to cesta k přátelům, která stála za to. Spojující kamarádství a zkušená vstřícnost mnoha přátel Aero, mohli zažít Aero-IG i osobně. I četné pomáhající kamarády s velkými zkušenostmi mohlo osobně využít několik přátel z Aero-IG. Velké poděkování všem pomocníkům v nouzi. Všichni jsme se vrátili dobře domů a těšíme se na setkání s vámi v roce 2020. Určitě spadl Jirkovi Zítkovi velký kámen ze srdce, když byla neděle večer a všechno šťastně a dobře dopadlo. Já jsem to slyšel!

Michael Strauch
Representant od Aero-IG

PS:

Našemu tiskovému mluvčímu, Uwe Birnbaumovi, se podařilo umístit v jubilejním roce velkou osmistránkovou reportáž v časopise *Auto Bild Klassik* č. 12/2019 a čtyřstránkovou zprávu o Aero v časopise *Austro Classic* 4/2019. Pro zprávu v *Auto Bild Klassik* jsme se setkali v červnu s redaktorem Thomasem Wirthem a s fotografem Berndem Hanselmannem a celý jeden den jsme tvrdě pracovali na foto-shootingu s našimi třemi aerovkami za slunce i při dešťové sprše. Byli jsme tam s Franzem Budinským s aerovkou 50 roadsterem, s Gerdem Osswaldem s Aero 500 roadsterem a já s aerovkou 662 limousinou. Uwe Birnbaum a Michael Beckmann byli spolujezdci. Udělali jsme víc než 500 fotek! Byl to nezapomenutelný den!

Foto B. Hanselmann: Auto Bild Klassik č. 12/2029



44 Aus der Luft betrachtet: die unbekanntesten Autos der Flugzeugmarke Aero



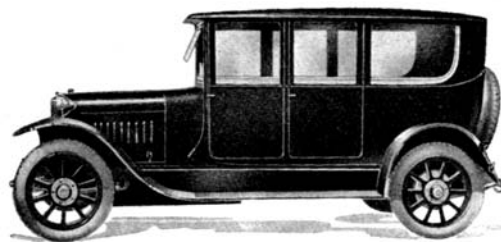
AUTOMOBILES MARTINI,
SAINT-BLAISE—NEUCHÂTEL, ŠVÝCARSKO.
1898—1931.

Po stopách působení továrny AERO aneb, kam jsme se již podívat nemohli

To, že druhým působištěm továrny AERO bylo v pražských Holešovicích a to, že objekty továrny Al-Ma, které mělo AERO pronajaty, je aerovkářům všeobecně známo. Víme také, že tyto objekty již neexistují. Inspirací k tomu, abych pátral, kde přesně továrna Al-Ma byla, byl dotaz Michaela Straucha a dobová fotografie jedné z hal s rozestavěným letounem, kterou zaslal do redakce Petr Klusák.

Vodítkem k pátrání byl také název ulice U Měšťanského pivovaru. I vypravil jsem se do těch míst s fotoaparátem. Výchozím bodem byl samozřejmě dochovaný a zrekonstruovaný První Měšťanský pivovar. Díky fotce, kde je objekt pivovaru z části vidět, nebylo hledání tak těžké. Na současné fotce pivovaru vidíme stěnu objektu s komínem a celé průčelí stavby. Když srovnáme původní fotografii s tou současnou, tak vidíme na té historické pravé křídlo průčelí. Na současné fotce je to ta vzdálenější část průčelí. A bylo jasno. Objekty továrny Al-Ma byly přímo proti pivovaru, takže přes současnou ulici Komunardů. Je to tedy dnes již zastavěný prostor na rohu ulic Komunardů a U Měšťanského pivovaru.

Asi jsem neučinil žádný převratný objev, ale podařilo se mi upřesnit místo dočasného působiště továrny AERO.



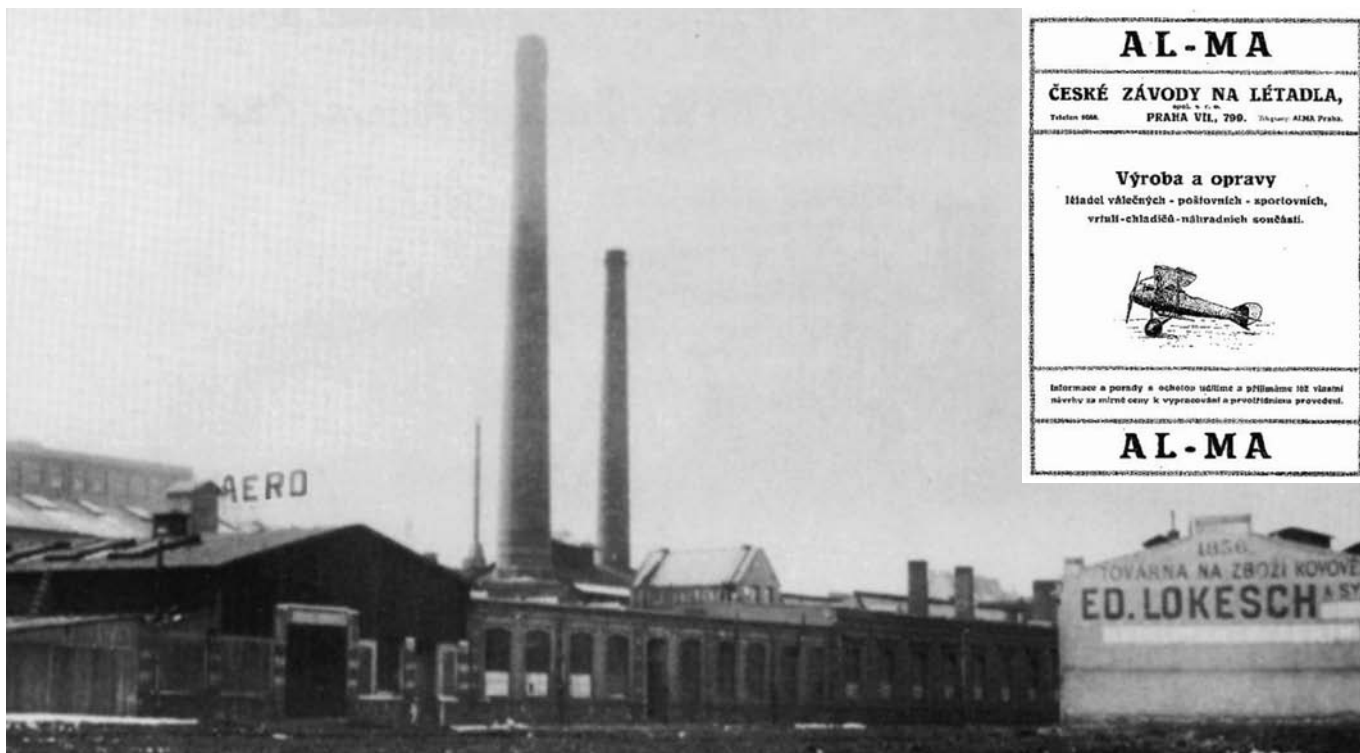
1912.
4-válec, 80 × 130 mm.



Foto současného stavu Prvního Měšťanského pivovaru

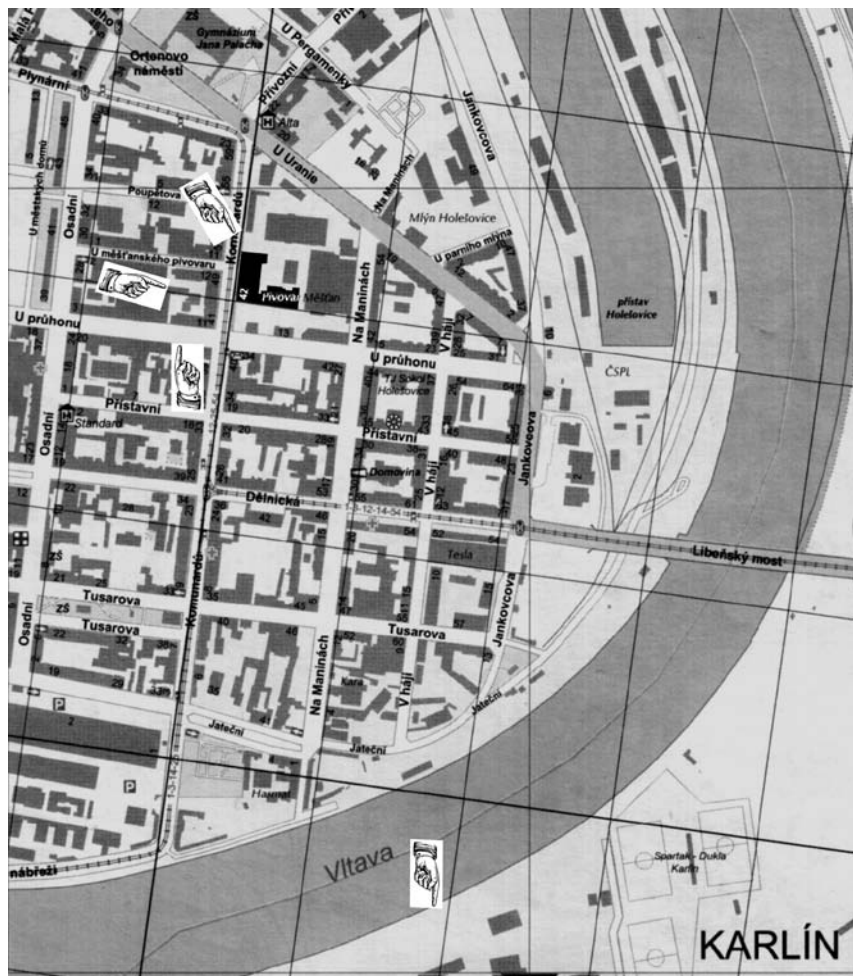


Hala firmy AERO v areálu firmy Al-Ma. Rozestavěné letadlo by mělo být A-8 s motorem Maybach Mb. IV



| |
|--|
| AL-MA |
| ČESKÉ ZÁVODY NA LÉTADLA, <small>1856 - 1931</small> Telefon 8866. PRAHA VII, 799. Základny ALMA Praha. |
| Výroba a opravy létadel válečných - poštovních - sportovních, vrtulí - chladiců - náhradních součástí. |
|  |
| <small>Informace a porady a ochotou učiníme a přijmeme 102 vlastní návrhy za mírné ceny k vypracování a provedení.</small> |
| AL-MA |

Pro doplnění známější foto z našeho archivu – vlevo nad střechou objektu je viditelný nápis AERO



(tmavší plocha jako orientační bod). Názvy ulic jsou nečitelné, ale ul. U Průhonu svou pozici nezměnila. Situace dnešní ul. U Měšťanského pivovaru a jejího blízkého okolí je mírně pozměněna. Areál továrny Al-Ma pravděpodobně ještě existoval.

Tak až zase přijedete do Prahy, můžete toto pro nás historické místo navštívit. Obdivovatelé architektury jistě ocení i budovu pivovaru. Pro orientaci ještě dodám, že celkově vzdušnou čarou k AERO HOUSE je to cca 1,5 km.

Pokusil jsem se ještě zjistit, odkud byla pořízena druhá dobová fotografie. Celý blok domů je nový a přesně to zjistit nelze. Podle stylu tovární haly myslím, že jde o snímek stejného objektu jako na fotu s letadlem, ale z druhé strany. Pokud to tak je, bylo to foceno z dnešní ulice U Průhonu.

A ještě mapka části současných Holešovic pro neukojené aerovkáře.

Horní ručička ukazuje místo, odkud byla pořízena současná fotografie. Ručička pod ní ukazuje místo fotografování továrního objektu s letadlem (černě vyznačený objekt je pivovar). Třetí ručička ukazuje na předpokládané místo stanoviště fotografa (velké foto). Ručička dole (ve Vltavě) ukazuje směr, kterým je dům AERO HOUSE. Ten je od ukazováčku ručičky vzdálen vzdušnou čarou cca 600 m.



Získal jsem ještě mapu asi z roku 1930, kde je uprostřed výřezu mapy areál pivovaru

– JK – foto dílen Al-Ma – AERO P. Klusák

AUTOMOBIL »AERO«
konstrukce firmy
PALEČEK & Co.
PRAHA-KARLÍN, Královská 8.

Jednoduchý
Elastický
Elegantní

Rychlý
Úsporný
Laciný

Automobil »Aero«, Typa B.

Váha: 350 kg.
Rychlost: 65 km.
6 litru benzínu na 100 km.

Pneumatiky 650 • 65.
Převod: Irnický.
Motor: 2 válč. s vod. chlazením.

Malá lalo typu konstruována je se vši pečlivostí jako vozy velké. Zkouška přesvědčí Vás o jemném, krásně perující chodu, o značné rychlosti, kterou tento vůz dovede vyvinouti – o snadném přemáhání stoupání – takže co se týče rychlosti nezástává daleko za vozem velkým a mnoho silnějším. Nepatrná váha činí spoležbu benzínu a gum pramalou.

Cena Kor. 3200^{.-}.

Automobily AERO 1912 – 1914 – ?

Ve speciálním čísle Aerovkáře 5/2019 jste si v úvodníku jistě přečetli o aerovkách, které jezdily před 1. světovou válkou a ještě i po ní. Zmínku o těchto automobilech najdete v knize Encyklopedie automobilů (české a slovenské osobní automobily od roku 1815 do současnosti) z r. 2018. Letopočet 1815 není překlep, protože se kniha zabývá i vozidly na páru. Zmiňuje se o nich samozřejmě ve své knize Automobily Aero a jejich doba Karel Jičínský. Snad se na mne nebude zlobit, že jsem si z jeho knihy vypůjčil dobový inzerát a foto cyclecaru Aero.

Toto téma otevřel Michael Strauch dotazem, co o těchto aerovkách víme a do jaké míry mohl JUDr. Kabeš použít název AERO, když takový název již existoval.

Co o nich víme? Pouze to, že existovaly a že je vyráběla firma Paleček & Co. v Karlíně. V Encyklopedii automobilů je ještě zmínka, že byl vyráběn dvouválcový typ B a čtyřválcový typ D. Dále nevíme nic a ani dotazem v NTM jsem nic nezjistil.

Na druhou část dotazu Michaela Straucha jsem odpověděl v několika bodech:

1. Název automobilů AERO z roku 1912 – 1914 byl pouze názvem těchto výrobků. Nebyl to název firmy.
2. Zaregistrovat značku AERO jako ochrannou známku pro automobily, které již po roce 1914 (snad až po r. 1918) nebyly vyráběny, by nemělo smysl. Majitel ochranné známky by za ni musel

platit, ale nikdo by již automobily nevyroběl.

3. Vladimír Kabeš byl právník a jistě by nepoužil název, pokud by byl zaregistrován jako ochranná známka jiné firmy.
4. Myslím, že V. Kabeš o automobilech AERO věděl a že možná bylo pro něj inspirací použít AERO pro název firmy.
5. Firma Paleček & Co. dále existovala a vyráběla příslušenství pro automobily. Automobily již nevyroběla. Vozy AERO, které byly registrovány v Praze ještě v roce 1924, byly vyrobeny asi před rokem 1915.
6. Je možné, že V. Kabeš byl s firmou Paleček & Co. ve styku. Obě firmy sídlily v Praze.
7. Nezapomeňme, že bylo těsně po 1. světové válce a po rozpadu Rakouska-Uherska. V nově vzniklé ČSR byla jednání mezi firmami v poválečné euforii jistě jednodušší, i kdyby šlo o dohadování o použití názvu AERO.

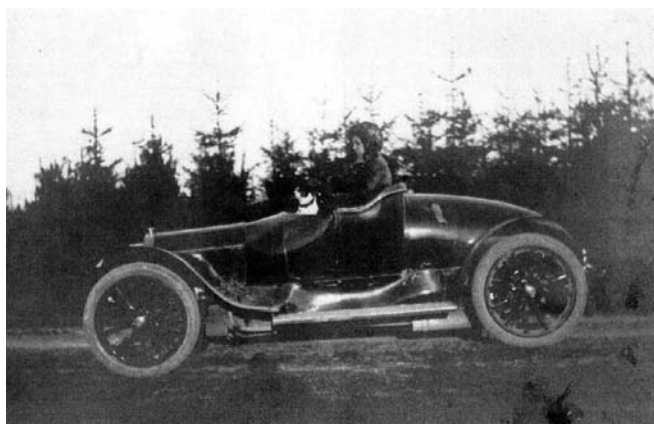
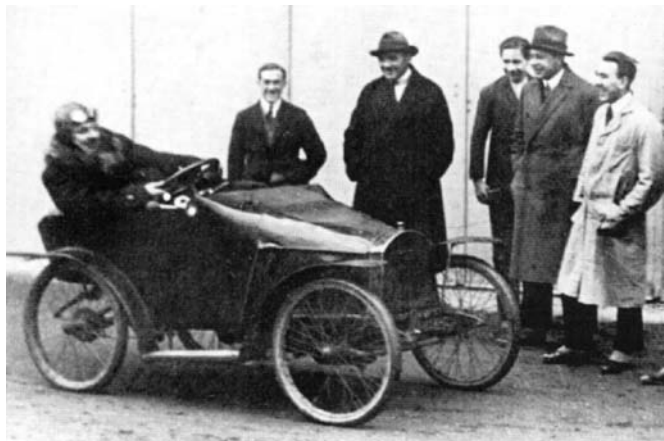


Foto tohoto vozítka nám poskytla z rodinného archivu paní Marianna Kabešová

O autíčku na fotce od paní Marianny jsem nezjistil nic bližšího, ale tomu na inzerátu je dost podobné. To samé lze říci i o další fotografii z knihy Karla Jičínského, kde je v popisu uvedeno, že jde o cyclecar Aero. Jedná se o výřez z fotografie. Je zřejmé, že vozítko již tehdy vyloudilo úsměvy ve tvářích pozorovatelů.

Kolega Pavel Ferro mi přislíbil, že se pokusí něco zjistit v archivu registru automobilů. Každopádně apeluji na vás aerovkáře, abyste prohledali své archivy a o případný nález na dané téma se s námi podělili. Může jít jen o zmínku nebo inzerát v dobovém tisku, jenž ani nemusí mít automobilovou tematiku.

– JK –



V časopisu Aerovkář byla v roce 1934 zveřejněna reportáž z cesty 13 aerovek do polského přístavu Gdyně. Pro nás reportáž znovuobjevil Karel Jičínský. Jistým impulsem bylo album fotografií, které výprava na cestě pořídila a poté předala panu doktorovi Kabešovi. Album zapůjčila z rodinného archivu paní Marianna Kabeš-Crane.

Paní Marianně velmi děkujeme za vzácnou památku.

Reportáž s množstvím fotografií rozdělíme do několika pokračování.

* * *

Aero 13.

V pátek 30. března o 18. hod. odjíždí z Prahy, od budovy Autoklubu v Lützowově ulici, výprava 13 vozů Aero.

Cílem výpravy jest polský přístav Gdyně, vzdálený více než 1200 km.

O jakosti cest není možno ani zdaleka se šířiti.

Jízda 13 vozů, při dodržení průměru cca 50 km, není jistě běžným výkonem tak velké skupiny a každý jezdec dobře ví, jaký výkon to předpokládá.

13 vozů chce býti posuzováno jako jediný vůz.

Výprava Aero 13 chce především se zdarem absolvovati cestu, jejímž velikým účelem jest utužení vzájemných styků česko-polských.

Poláci se známým polským pohostinstvím

s radostí nabídlí protektorát přístavu Gdyně — chloubu svého moře.

Zdar výpravě pod protektorátem přístavu Gdyně, zdar výpravě za krásným cílem slovanských hesel!

Jsme rádi, že tato krásná myšlenka se zrodila v našem středu, v řadách členů našeho A. C. C. a že právě vozy Aero, které se již tolikrát osvědčily na různých soutěžích a závodech, tentokrát jistě též se zdarem budou propagovati myšlenku česko-polské vzájemnosti.

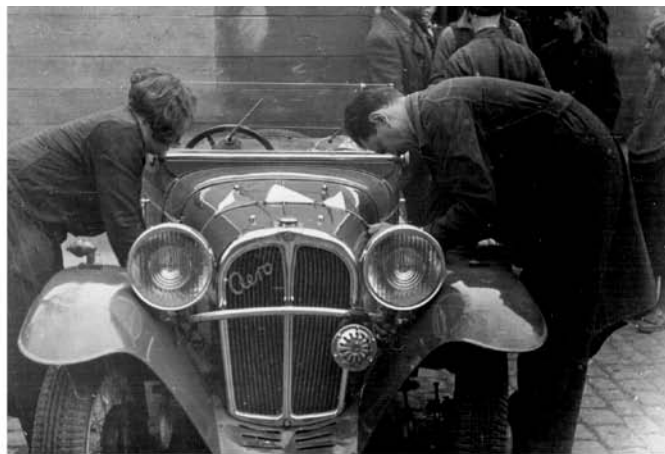
Aerovkáři, přijďte přát výpravě mnoho zdaru!

Cesta Aero 13 vede: Praha, Hradec Král., Těšín, Katowice, Poznaň, Gdansk, Gdyně.

Výpravu vede p. Ing. C. V. Hess a zúčastňuje se jí celá prodejna Aero.



Lepení čísel na vozy



Připevňování vlajek



Na seřadišti v Karlíně



Tankování v Praze

Odjížděli jsme s dosti smíšenými pocity. S Polskem to zrovna v poslední době neklape a někteří z nás měli strach, že nás tam třeba někdo vyklepne. Nálada se však okamžitě pozvedla ještě v Praze. Městem provázela nás policejní motorka s dvěma strážci pořádku a dělali to ti chlapíci bezvadně. Jeli jsme hlavanehlava a hned na Poříčí dostali oba milí policmani bezvadně vynadáno od svého kolegy na křižovatce. To byl obrázek pro Boha. To se přece jen tak hned nevidí, aby jeden strážník udělal »nohy« druhému, že jede moc rychle...

Rozloučili jsme se s nimi za akcizem a šupajdili jsme si to vesele dál. Třináct barevných Aerovek s rozsvícenými světly prodělá-

valo na zatáčkách surrealistickou metamorfosu a měnilo se ve fantastického hada o dvacetišesti žlutých očích, rozházených symetricky po celém těle. Cesta v Československu utíkala nám rychle; nikdo nemyslel ani na spaní a než jsme se ohlédli, zastavili jsme již před mostem v Těšíně. Celníci kroutili trošku hlavami, že jsme si zrovna vybrali Polsko, ale dohromady nás nepolekali. Na druhé straně čekal již na naši chasu reprezentant Polského Touring clubu a potřásl každému rukou. Dělal respekt sebevědomým vystupováním a bezvadným, úplně novým koženým kabátem. Že prý nás povede až do Gdyně...

Dovedou se ale ti Poláci vytáhnout — mysleli jsme si v duchu. To se nám pojede.



Ještě jednou tankování



Rozloučení výpravy v autoklubu



U startu



Noční tankování v Místku



Na celnici v Českém Těšíně



Na celnici v Polském Těšíně

Když se však cestou na každém rozcestí díval nějak rozpačitě na mapu a v Katovicích bloudil s námi již docela regulérně, ačkoliv jsme přece ještě žádnou vodku nepili, udělali s ním chlapi krátký proces. V Luběnci jej naložili na vlak a poslali domů. Zapomněli ho jedině předat průvodčímu a požádat, aby mu řekl až bude Warszawa. Proto nevíme, zdali dojel doopravdy a nespletl si to náhodou třeba s Wilnem.

Pak již to bylo zase dobré. Až na ty silnice... Pověstný úsek pod Czenstochovou překvapil mě docela milým způsobem. Prostě při srovnání s rokem 1926, kdy jsem zde byl naposledy, k nepoznání. Chlapi však neměli

pro to nějak pochopení a láteřili docela neparlamentárním způsobem. Nic nepomohlo vykládání, že je to rozhodně lepší než to bylo před lety, že je to prostě pohádka. Pak jsme nečekaně vletěli do díry, do které by se pohodlně vešel malý chlapec... Teď se dokonce rozčilil i takový klidáš, jako je pan ředitel Frei, vylezl z vozu a udělal si dokumentární snímek. Když jsme potom našli takových děr vícero, shodli jsme se, že přece nebudou snad od granátů z války, jak jsme se původně domnívali, ale že to je asi normální stav silnice. Aerovky a jejich posádky zvykly si však konečně i na to a štípali jsme to ve-sele dál.



„Zajíček v své jamce“



Na ulicích Katowic



Jízda v uhelném prachu



I s prachem to chutnalo



Po 800 km ...



... ani vůdci se prach nevyhnul ...



... a technický vůdce coby mouřenín

Od Wieluně bylo již mnohem lépe. Co zůstalo a pronásledovalo nás až za hranice, byla nepřehledná oblaka, celá mračna nelidského prachu. Copak my v prvním voze. Nám bylo hej. Ale ti druzí, těch 24 nešťastníků, odsouzených doživotně na takové nezáživné menu.

Na štěstí mohl si každý v Kepně, asi 100 km od Poznaně trochu propláchnout svou vyprahlou hubu. Samozřejmě vodkou. Postaral se o to bezvadně pan starosta se svou družinou, který připravil Aerovkám okázalé a srdečné uvítání.



Přivítání starostou města Kepnu



Odjezd z Kepna

– Pokračování příště –

Připravil Karel Jičínský a – JK –



Kdo byl letec Vilém Stanovský?

– závěr –

Vilém Stanovský propagační let třemi kontinenty popsal velmi poutavě v knize Na českém letadle ve světě. V dnešní době si můžeme jen těžko představit, že nad neznámými zeměmi se orientovali jen podle rad a jednoduchých map místních letců. Tahle „výbava“ byla doplněna jen kompasem a hodinkami. Na trase dlouhé cca 15.000 km se posádka nevyhnula ani několika defektům, které však ve zdraví přestála a i letoun se podařilo vždy zprovoznit.

Pro továrnu AERO byl let velkým přínosem a podařilo se uzavřít obchod s Finskem na sérii strojů A-11 HS (v knize P. Kučery AERO 1919 – 1999 je uveden prodej 8 letadel A-11 HS a později 16 letadel A-32).

Vojenskou kariéru Stanovský neopustil. Po návratu z propagačního letu se stal velitelem 3. perutě ve Vajnorech. Koncem roku 1926 byl povýšen do hodnosti majora a rok poté byl jmenován velitelem 3. leteckého pluku. Pracovní nasazení nebránilo Stanovskému podílet se i na založení slovenského aeroklubu. Na Slovensku působil kromě Vajnor i v Piešťanech a Nitře.

V. Stanovský v hodnosti štábního kapitána r. 1924

cestou do Sovětského Svazu. Tam jako civilisté převzali sovětská bombardovací letadla SB-2, která byla později přemístěna do ČSR. Po okupaci r. 1939 byla veškerá vojenská výzbroj německou armádou zabráná a letectvo bylo rozpuštěno. Jak to probíhalo, jsme mohli názorně vidět v úžasném filmu Tmavomodrý svět.

V roce 1929 se Stanovský vrátil do Prahy – Letňan. Výčet funkcí, kterými prošel, by vystačil na celé pokračování. V roce 1937 byl povýšen na plukovníka. Zní až neuvěřitelně, že se koncem roku 1937 stal velitelem skupiny letců pověřených tajnou

cestou do Sovětského Svazu. Tam jako civilisté převzali sovětská bombardovací letadla SB-2, která byla později přemístěna do ČSR. Po okupaci r. 1939 byla veškerá vojenská výzbroj německou armádou zabráná a letectvo bylo rozpuštěno. Jak to probíhalo, jsme mohli názorně vidět v úžasném filmu Tmavomodrý svět.



Letoun A-11 HS pro Finsko



Státní letiště „Praha“ ve Kbelích v r. 1924. V aleji vlevo je ukryta hlavní silnice. Poznali byste v ní frekventovanou výpadovku z Prahy, kterou jste přijeli na 100. výročí?

Vilém Stanovský byl následně řadovým úředníkem v protektorátním ministerstvu vnitra. Německá tajná služba však o něm měla tolik informací, že byl již v prosinci 1939 zatčen. Po dlouhých výsleších byl uvězněn na brněnském Špilberku v roční samotce. Popisuje, jak v této beznadějně situaci vycvičil myš, která mu dělala společnost. Před zatčením byl samozřejmě v odboji a z části se zasloužil o to, aby naši letci, kteří opouštěli protektorát, byli přijímáni do západních armád. Je nutné si uvědomit, že stále platila Mnichovská dohoda a to nejhorší, co by se mohlo letcům stát, by bylo navrácení do protektorátu.

Jako politický vězeň byl deportován koncem r. 1940 do koncentračního tábora v Dachau. Stal se členem

tajné skupiny vězňů a díky své perfektní francouzštině zachránil mnoho zajatců. Dožil se osvobození Dachau americkou armádou a od velitele osvoboditelů dostal ukořistěný mercedes, kterým se v polovině května 1945 vrátil do Československa. Byl povýšen na brigádního generála a jmenován velitelem letectva. Byť byl z této funkce nastupující politickou mocí sesazen,

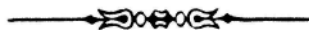
zastával díky své autoritě vysoké funkce ještě po „únoru“ 1948. Vstup do KSČ odmítl a v r. 1951 byl generál Stanovský propuštěn do zálohy.

V červnu 1954 stanul před vojenským soudem, který ho zbavil hodnosti. Jako vojín v záloze byl Stanovský ve vykonstruovaném procesu odsouzen na 17 let do vězení. Při amnestii v r. 1960 byl z vězení propuštěn, ale částečně rehabilitován byl až v r. 1967. V roce 1969 byl Vilém Stanovský zcela zproštěn viny, ale díky průtahům ze strany státního zástupce byl rehabilitován až v polovině r. 1972. 11. července téhož roku generál Stanovský zemřel.

O generálu Stanovském můžeme říci, že prožil mnoho životů. I v těch nejtěžších chvílích se zachoval jako skutečný hrdina a článek, který jste právě dočetli, je jen velmi neúplným přehledem jeho životního příběhu. Vilém Stanovský byl nositelem mnoha i těch nejvyšších vyznamenání a řádů. V roce 1967 mu bylo povoleno vycestovat na oficiální pozvání do Francie k účasti na vojenské přehlídce, která se tradičně koná k výročí ukončení I. světové války. Prezident Charles de Gaulle se při přehlídce před Stanovským jako jediným z nastoupených veteránů zastavil a pronesl proslulou větu: „Vím, kdo jste, generále, a vím, co jste vykonal“...

Foto z Almanachu letectví 1924 – Svaz československých pilotů

– JK –



Závěrečná část brožury z letecké sekce továrny AERO „Letecká příručka AERO“ z roku 1936. Brožura neobsahuje snímky letadel, a tak opět uvádíme dostupné fotografie z archivu. Brožuru zaslal Petr Klusák – red. –

16

oborech jiných byl národ připraven k samostatnosti i v letectví. Viděl jasně, čeho mu třeba, a našel lidi ochotné to provést. Už v prvních měsících prvního roku republiky zakládá třicetiletý dr. Vl. Kabeš první leteckou továrnu u nás, po níž následuje Vojenská letecká továrna a továrna Avia, do jejichž služeb povolání včerejší studenti, kteří se sice nikde neučili „řemeslu“, ale už dávno učinili letectví smyslem svého života. A tu letecká idea, jejíž vývoj jest stručně načrtnut těmito řádky, vydala své ovoce v rychlém a samostatném zrození a rozvoji československého průmyslu leteckého, jehož úspěch vzbudil obdiv celého světa.

Vilém Heinz



Aero A-11 HS – jde o označení svastikou po zabavení letadel německou armádou



Aero Ab-11 N – zimní úprava podvozku

Význačné události ve světovém letectví.

- R. 1500 **Leonardo da Vinci** zabýval se studiem letu ptáků, sestrojením ortoptery a vyslovil také po prvé myšlenku vznést se do vzduchu použitím vrtule.
- R. 1756 **J. A. Euler**, syn slavného matematika, uveřejnil v Berlínské akademii věd první teorii stability draků.
- R. 1782 **Josef Montgolfier** 15. listopadu vypustil v Avignonu první model balonu, plněný teplým vzduchem.
- R. 1783 **Charles a bratři Robertové** 27. srpna v Paříži vypustili první balon naplněný vodíkem.
- R. 1783 **E. Montgolfier** vypouští v montgolfiere 19. září ve Versailles první živé tvory do vzduchu. Jsou to skopec, kohout a kachna.
- R. 1783 **Pilatre de Rozier** vystupuje 15. října v Paříži s upoutanou montgolfierou. Je to první výstup člověka do vzduchu.
- R. 1783 **Pilatre de Rozier** s markýzem d'Arlandem 21. listopadu vystupuje k volné plavbě s montgolfierou z Muette do Gobelins.
- R. 1784 **Launoy a Bienvenu** postavili létající model helikoptery se dvěma vrtulemi na společné ose a konali pokusy před komisí Francouzské akademie věd. Model vážil 900 gramů.
- R. 1784 **Branchard** v Londýně 27. října používá po prvé vrtule k pohonu balonu.
- R. 1808 **J. Degen** koná ve Vídni pokusy s perutovým letadlem na ruční pohon (rozpětí 6,7 m).
- R. 1809 **Cayley** uveřejňuje pojednání o letadlech těžších vzduchu. Popisuje letadlo s nosnou plochou, vrtulí, výškovým a směrovým kormidlem. Lze jej považovati za první projekt drakovitého letadla.

* * *

Jako autor Letecké příručky je podepsán Vilém Heinz. Ten je také s Václavem Klementem spoluautorem knihy Z dějin automobilu z r. 1931. S historií automobilů z této knihy se již po mnoho let setkáváte občas na stránkách Aerovkáře.

– red. –

Vaši Aerovku a její příslušenství dá do bezvadného stavu specialista a bývalý dlouholetý mechanik továrny „Aero“
M. SCHNEIDER, autodílna, Smíchov, Třebízského 67.
 u Národního domu. Tel. 411-08. - Oficiální stanice AERO-CAR-CLUBU.

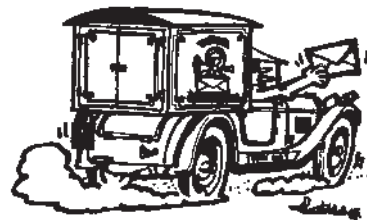
!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání **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. – Hledáme němčináře, který nebo kteří by byli ochotní překládat náš časopis. Předem děkujeme. – red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

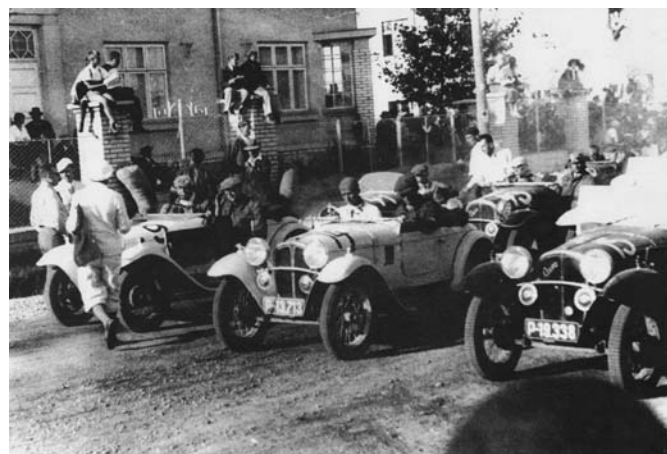


Aerovky budou opět v Lázních Bohdaneč !



Vážení aerovkáři,

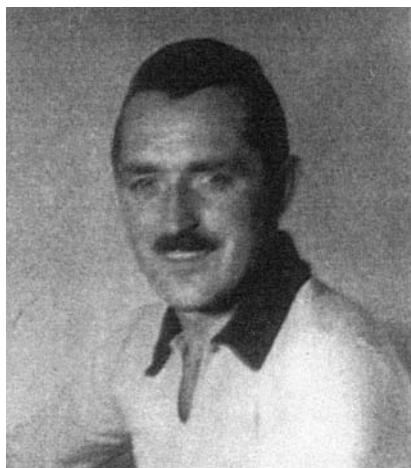
Jelikož bydlím nedaleko Lázní Bohdaneč, rozhodl jsem se tak po mnoha a mnoha letech udělat druhý sraz aerovek. Jistě se většina aerovkářů dočetla, že v Lázních Bohdaneč byl první sraz aerovek v roce 1933. Tehdy přijelo 355 aerovek. Rád bych spolu s kamarády pořadatelem viděl pohromadě větší množství těchto miláčků. Jak jsem se dočetl, tak letos se Brandýský okruh pravděpodobně neuskuteční. Myslím si, že náš sraz bude plnohodnotnou náhradou za Brandýs. Děláme a uděláme pro to vše.



Mrzí mě, že se nenajdou další fandové, až na výjimku J. Šlesingera, kteří by uspořádali takové setkání aerovek v naší krásné zemi. Nyní už k samotnému srazu. Zamluvený termín máme na 12. – 14. června 2020 v autokempinku Konopáč, kde je i ubytování. Příjezd do kempu bude možný od 15 hodin. Večer se uskuteční pokec u piva a selátka za doprovodu harmoniky. Z kempu vyjedeme v sobotu ráno do Lázní Bohdaneč. Po prohlídce a obědě budeme pokračovat do Národního hřebčína Kladruby nad Labem. Dále se budeme vracet kolem rozhledy Barborka, kde bude krátké občerstvení, a v 17 hodin se budeme vracet do kempu. Tam bude zakončení celé akce. Délka trasy je cca 65 km. Přihlášky bude možné stáhnout a vyplnit na stránkách Aero Car Clubu Praha. Srdečně Vás všechny zveme a těšíme se na hojnou účast.

Případné dotazy na E-mailové adrese: socjan@centrum.cz

Za pořadatele zdraví Jan Sochor



AERO-Service, oprava motorových vozidel Karel Mlčoušek Prostějov Telefon 9081

Pan Karel Mlčoušek, narozen 12.6.1909 ve Chvalkovicích u Nových Hvězdlic, byl majitelem a provozovatelem Aero-Servisu v Prostějově na tehdejší Hálkově nám. č. 4. Servis byl umístěn v komplexu dílen v prostoru před prostějovským divadlem. Tento prostor zanikl po vstupu „spojeneckých vojsk“ v r. 1968, kdy zmatená tanková kolona sovětské armády uvedený prostor rozstřílela i s benzinovou pumpou, jež tam byla umístěna.

Provoz servisu začal za protektorátu; měl jednoho učedníka. Majitel byl zaníceným aerovkářem, při společenských sezeních dával k dobru historky z tzv. Hvězdicových jízd. Plakety z těchto jízd (asi 30 kusů) byly odcizeny vandaly při vylopuení chaty. Po absolvování Strojní průmyslovky v Bratislavě přijel do Prostějova vozem Aero 500, kde budil značnou pozornost zejména mezi dívčím osazenstvem. Později si

pořídil dvouválec Aero 662, aby jeho budoucí žena mohla za ním dojíždět z Prostějova do Chvalkovic, kde pomáhal svým rodičům při žních. Měl i Aero 1000, ale to až za války, kdy sbíral aerovky svých zákazníků, které jejich majitelé zanechali buď po havárii nebo emigrovali ze strachu před Němci. Odstrojil karoserii a nechal jen chassis s motorem, aby nikdo nemohl říci, že má mnoho aut. Kromě svého Aera 30 se v jeho dílně nacházelo Aero 50 limusina, Aero 30 roadster a Aero 30 cabriolet. Kam se tato auta poděla, není známo. Zůstala jen „třicítka“, se kterou ještě jezdil syn v r. 1968.

S podnikáním skončil v r. 1948 po nástupu komunistů k moci. Jako bývalý živnostník byl pod dohledem StB. Estébáci byli trvalými návštěvníky jeho chaty, která byla umístěna na hranici Vojenského újezdu Březina, pod záminkou, zda zde někoho nepřechovává, zvláště v 50. letech.

Poslední aerovka skončila jako čihadlo pro myslivce. Je to sice nedůstojné, ale byla tak ojetá, že ji nechtěl ani sběratel.

Pan Karel Mlčoušek zemřel 12.4.1992 v Prostějově.

Podle vzpomínek p. Karla Mlčouška, syna majitele Aero-Service, zapsal Petr Klusák.

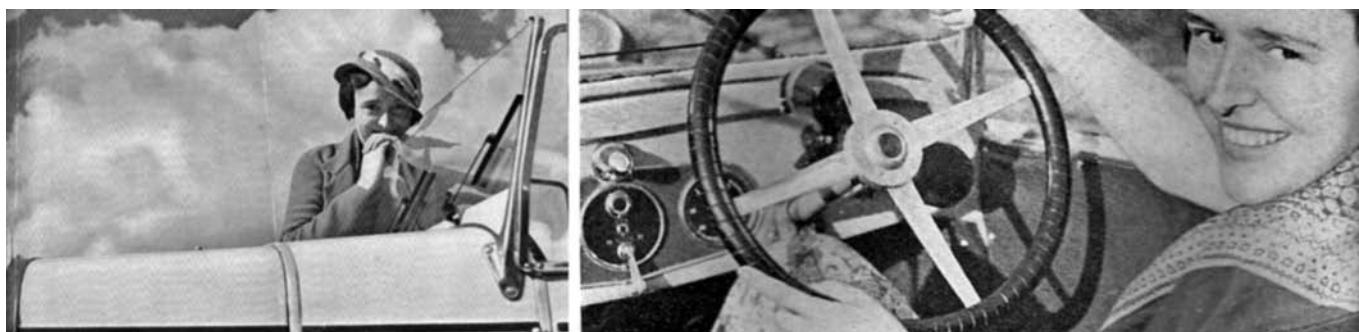


Aero-Service

opravna
motorových vozidel

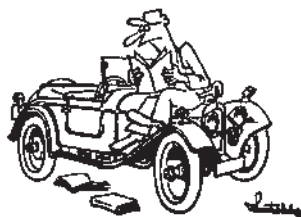
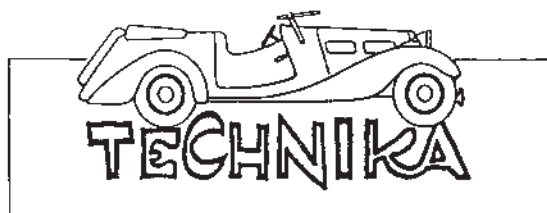
K. Mlčoušek

Prostějov
Telefon 9081



Hezká dívka, elegantní litrová Aerovka, modré nebe s bílými obláčky, jež se nad Vámi vznášejí jako symbol volnosti, kterou Vám propůjčuje vlastní rychlý vůz . . . Kdo by nebyl zamilován do své Aerovky, že mu dovedla dát tolik radosti za tak přístupný peníz . . .

Nestranná a nezávislá
„MOTOR REVUE“
SPOLEHLIVÉ INFORMUJÍ
o všech otázkách a novinkách
motocyklismu a automobilismu.



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 17 – Proč jsou výkresy součástek pro „třicítky“ označeny písmenem „L“ a pro „padesátky“ písmenem „T“?

str. 18 - 19 – Kondenzátory.

str. 19 - 21 – Renovujeme výfuk – Koleno výfuku s měchy.

str. 22 – Seznam archivních výkresů A 500 až A 1000. Výkresy obhospodařuje Karel Šebesta!

str. 23 – Z historie STK - 4. část. Inzerce.

Proč jsou výkresy součástek pro „třicítky“ označeny písmenem „L“ a pro „padesátky“ písmenem „T“?

Tuhle otázku mi před časem položil stálý dopisovatel Aerovkáře Petr Klusák. Nikdy jsem nad tím nepřemýšlel a odpovědět jsem nedokázal. Ale znáte situaci, kdy se vám v mysli stále vrací nezodpovězená otázka?

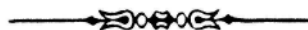
Malé ani velké aerovky žádná jména neměly a prezentovány byly obsahem motoru nebo výkonem. Výkresy malých aerovek jsou označeny písmenem „A“ nebo „Ae“. Je jasné, že konstruktéři použili začátek slova **Aero**. Kde ale vzali **L** a **T** pro velké aerovky? V dobových textech používali také názvy „**typa L**“ pro „třicítky“ a „**typa T**“ pro padesátky. Kdyby aspoň „**T**“ byla „třicítka“, ale není.

Při častém přepisování názvu firmy „**Aero továrna letadel**“ jsem ten název najednou v mysli viděl v téhle úpravě: „**Aero továrna L e T a D e L**“. No jo, slovo továrna vypustily, protože to je jakákoliv fabrika, ale LETADLA v názvu hned tak

někdo nemá. „L“ vyšlo na první velkou aerovku a „T“ na druhou. Samohlásky se pochopitelně vypustily. Ještě měli v zásobě „D“, ale prototypy vyvinuté za války dostaly vlastní jména – **Pony-P** a **Rapid-R**.

Řekněte, mohlo to tak být, ale také nemuselo ...

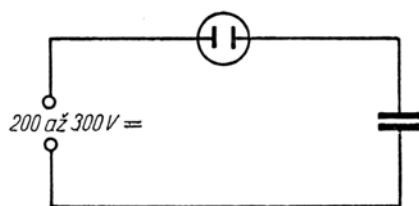
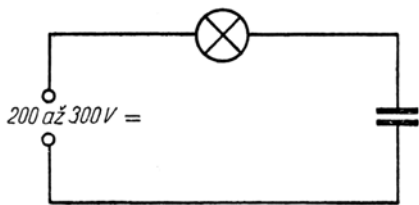
– JK –



Petr Klusák poslal dva příspěvky o kondenzátorech, zřejmě ze dvou různých dobových publikací. Oba články jsou velmi srozumitelné. Oceňuji, že popisují kromě jiného návody, jak odhalit poruchu kondenzátoru doma v dílně a na cestě.

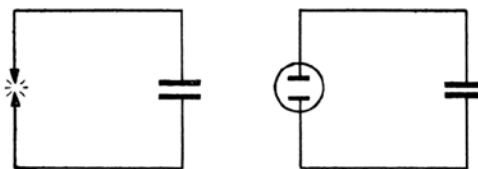
* * *

KONDENZÁTOR



U kondenzátoru se mohou vyskytnout tři druhy poruch: průraz izolace a tím zkrat, přerušení spojů uvnitř kondenzátoru a konečně svod neboli špatný stav izolace mezi jeho polepy. Zkrat v kondenzátoru spojí trvale kontakty přerušovače, a tím vyřadí zapalovací zařízení z činnosti do té doby, dokud není vadný kondenzátor odpojen. Kondenzátor, jenž má přerušené spojení vývodu s polepem, nevyřadí sice okamžitě zapalování z činnosti, avšak způsobuje nadměrné opalování kontaktů přerušovače a tím často i selhání zapalovacího zařízení. Svod v kondenzátoru působí ztráty energie a zpomalování poklesu proudu po rozpojení kontaktů přerušovače, čímž se snižuje napětí na svíčke, jiskra se zeslabuje a motor pracuje nepravidelně. Vidíme tedy, že kondenzátor má velký vliv na správnou činnost motoru a že ho proto musíme pečlivě kontrolovat. O tom, zda nemá kondenzátor zkrat, se přesvědčíme jednoduše tím, že jej přes žárovku připojíme ke stejnosměrnému napětí 200 až 300 V. Svítí-li žárovka, znamená to, že zkoušený kondenzátor má zkrat. Kontrola spojů uvnitř kondenzátoru

a případného svodu vyžaduje připojení kondenzátoru ke stejnosměrnému napětí 200 až 300 V do série s doutnavkou na 220 V. Při připojení dobrého kondenzátoru se při průchodu nabíjecího proudu doutnavka krátce rozsvítí. Odpojíme-li tento kondenzátor od zdroje a spojíme ho nakrátko nebo přes doutnavku, musí přeskočit znatelná jiskra nebo se doutnavka musí krátce rozsvítit. Je-li spoj uvnitř kondenzátoru přerušen, nemůže se nabít, takže při připojení ke zdroji se doutnavka nerozsvítí. Má-li kondenzátor svod, neudrží se na jeho polepech náboj a po připojení na 200 až 300 V stejnosměrného napětí s doutnavkou v sérii se bude tato doutnavka rozsvěcovat a zhasínat v intervalech, které budou tím kratší, čím větší bude svod kondenzátoru.

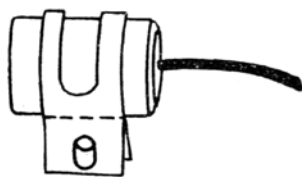


Přezkoušení kondenzátoru

* * *

KONDENZÁTOR

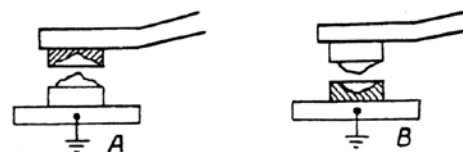
Důležitou součástí přerušovače je kondenzátor. Bývá uložen v kovovém pouzdře a připevněn po straně přerušovače nebo, je-li místo, uvnitř. Je připojen paralelně ke kontaktům přerušovače. Jeho úkolem je tlumit jiskření mezi kontakty přerušovače a tím přispět k jejich větší životnosti i k správné funkci celého zapalování. Jiskření na kontaktech přerušovače vzniká při rozpínání primárního proudu. Při přerušení primárního obvodu se na kontaktech přerušovače objeví vlivem samoindukční elektromotorické síly přepětí, které by způsobilo přeskok jiskry. Připojíme-li ke kontaktům paralelně kondenzátor, způsobí toto přepětí, že se kondenzátor nabije. Energie, která by se zničila přeskokem, soustředí se v dielektriku kondenzátoru. Čím rychleji zanikne primární proud, tím je i větší časová změna magnetického toku zapalovací cívky a tím vyšší je i sekundární napětí. Velikost kondenzátoru je určena jednak elektrickými veličinami, jednak materiálem kontaktů. Bývá v rozmezí 0,05 až 0,35 μF (Minor 0,25 μF , Škoda 1101 0,25 μF , Škoda 1102 a 1200 0,27 μF , Praga RN 0,25 μF , Tatraplan 0,25 μF).



Kondenzátor

Je-li některý přívod kondenzátoru odpojen nebo přerušen, kontakty nadměrně jiskří a ubývají, zapalování vynechává. – Je-li kondenzátor proražen, spojuje přerušovač do krátka. Na svíčke nevznikne žádná jiskra. O tom, že je kondenzátor proražen, přesvědčíme se tak, že jej odpojíme, zapneme zapalování a protáčíme motor. Byl-li skutečně obvod kondenzátoru zkratován, objeví se na kontaktech přerušovače jiskření. Nový kondenzátor musí mít stejnou kapacitu jako původní. Kondenzátor malé kapacity způsobí při záporném ukostření pólu baterie opal jako na obr. A, kondenzátor nadměrné kapacity se projeví jako na obr. B. Při kladném ukostření pólu baterie jsou poměry opačné.

Kondenzátory jsou převážně svitkové s papírovým dielektrikem. Papír tloušťky 0,012 až 0,018 mm má elektrickou pevnost až 40 kV/mm. Je impregnován parafínem nebo olejem. Fólie jsou hliníkové nebo cínové, tloušťky 0,025 až 0,051 mm. Aby vlhkost a benzínové páry nenarušovaly dielektrikum, vkládá se navinutý kondenzátor do plechového vzduchotěsného pouzdra. Jeden vývod polepu je na kovovém pouzdru, druhý je vveden ohebným kablíkem nebo letovací svorkou. U hotového kondenzátoru se kontroluje kapacita, izolační pevnost a ohmický odpor. Kondenzátor má mít při 900 V odpor asi 10 M Ω .



Vliv velikosti kondenzátoru

Ne všichni aerovkáři jsou elektrikáři, tak si dovolím několik poznámek k oběma statím.

Udaná kapacita kondenzátoru pro vůz Minor je využitelná i pro aerovku 0,22 – 0,25 μF (mikrofarad), ale můžete se setkat také s údajem v jiném řádu 220 – 250 nF (nanofarad) – jde tedy o stejnou kapacitu. Údaj o napětí na kondenzátoru bývá 250 – 300 V. Pro nás je údaj o napětí jen informační, protože jenom zaručuje možnost připojení na uvedené napětí.

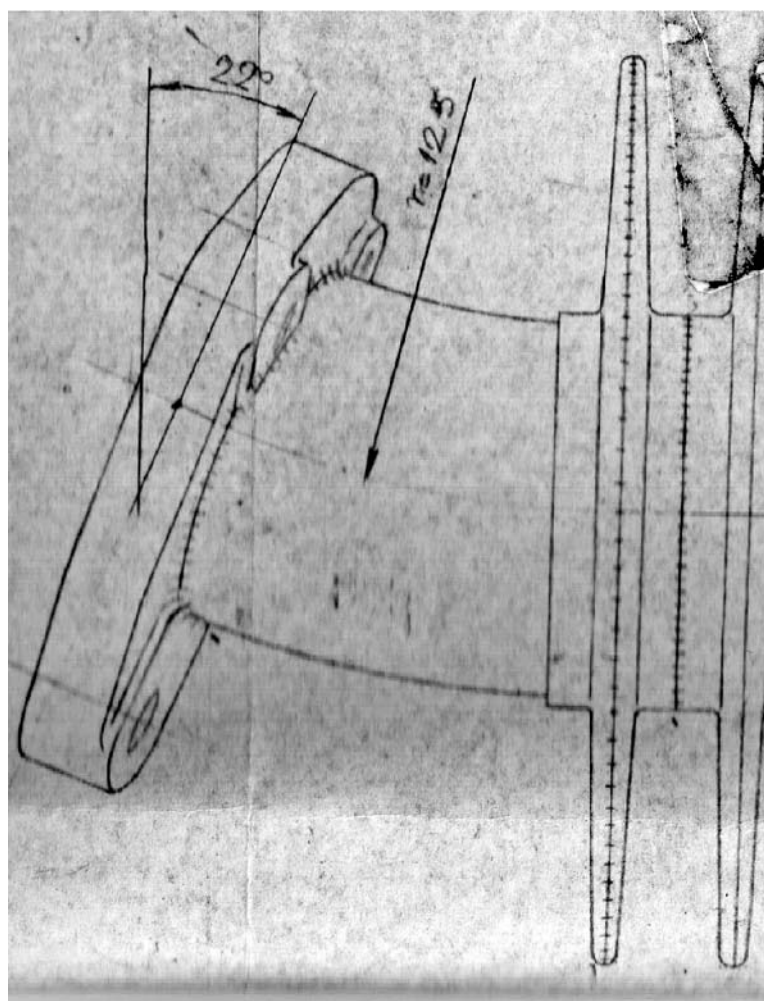
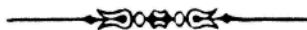
V textu je zmínka, že kondenzátor je upevněn po straně přerušovače nebo v něm, pokud je tam místo. V aerovkách máme kondenzátory umístěny běžně u cívek. Dokonce na cívkách Scintilla byly pevně přinýtovány. Vždy je doporučováno umístit kondenzátor co nejbližší ke kontaktu. Je to proto, že vodiče ke vzdálenějšímu kondenzátoru mají samozřejmě větší odpor a nabíjení i vybíjení kondenzátoru trvá déle. Když si spočítáme, kolikrát se kondenzátor nabije a vybijí za 1 sekundu, tak pochopíme, že jeho umístění blízko kontaktu smysl má. Naše umístění ale není na závadu.

V textu je věta: „Energie, která by se zničila přeskokem, soustředí se v dielektriku kondenzátoru“. Tato věta je trochu zavádějící. Dielektrikum je izolant (papír oddělující desky kondenzátoru). Desky kondenzátoru jsou v textu popsány též jako „polep“, což je ta hliníková nebo cínová fólie. Takže, zmíněná energie je po nabití „uskladněna“ v deskách kondenzátoru. Kondenzátor můžeme považovat za zásobník el. energie. Od baterie se liší tím, že u něho není určena polarita (+ -) a kondenzátor se nabíjí a vybíjí mžikově (při 2400 ot./min. se nabije a vybijí 40x za 1 sek.!). Jako baterie využít proto nejde.

V textu je použit termín primární napětí. Tím je myšleno našich 6 V, kterým je přes přerušovací kontakty napájeno primární vinutí cívky. Cívka je ve skutečnosti transformátor, který má oproti běžným transformátorům spojené primární vinutí s vinutím sekundárním (vysokonapěťovým). Primární vinutí tedy pokračuje velmi slabým vodičem do vinutí sekundárního. Tomuto provedení transformátoru se říká autotransformátor. My si určitě ze školy pamatujeme, že stejnosměrné napětí nejde transformovat. To jde jenom změnou magnetického pole, což se děje v transformátoru na střídavé napětí. Náš autotransformátor (cívka) změní napětí v sekundárním vinutí (ke svíčke) ve chvíli, kdy se kontakt přerušovače rozepne – v ten moment se změní magnetické pole jádra cívky.

Na závěr upozorním na jednu běžnou závadu, která se ráda projevuje po zimním spánku aerovek. V zimě se v garáži často mění relativní vlhkost vzduchu. To má vliv na oxidaci elektrických spojů. Kondenzátor umístěný na plášti cívky nebo poblíž na plechu je svým upevněním zároveň ukostřen. Při nedostatečném dotažení objímky kondenzátoru a oxidaci se ukostření přeruší. Když se v továrně používaly cívky s přinýtovaným kondenzátorem, tak musel být plášť cívky dobře vodivě spojen s karoserií. Pod držáky cívek (na plechu oddělujícím motorový prostor od kabiny) byl plech pocínován, aby byl spoj spolehlivý.

– JK –



Renovujeme výfuk – koleno výfuku s měchy

Častým dotazem renovátorů aerovek je výfuková soustava A 30 a A 50. Nevím, jestli byl v minulosti uveden v Aerovkáři nějaký podrobnější popis této partie. Sestava výfukového kolena L 4511 je továrním názvem pro přední díl výfuku, kterému říkáme aerovkářsky „dudy“. Dnes se této partii budu věnovat. Dotazy vždy směřují k vnitřnímu provedení měchů a důvodů, proč se používají.

Předně, měchy mají za úkol odpružit tlumič výfuku, který je pevně přišroubován k rámu vozu, od motoru, který je uložen na rámu pružně. Setkal jsem se s názorem, že měchy slouží jen k ochlazení výfukových plynů. Pokud by mezi motorem respektive výfukovými kamínky a tlumičem nebyla nějaká pružná vložka, tak by hrozilo prasknutí trubky u vstupu do tlumiče a v horším případě by mohla prasknout i kamínka.

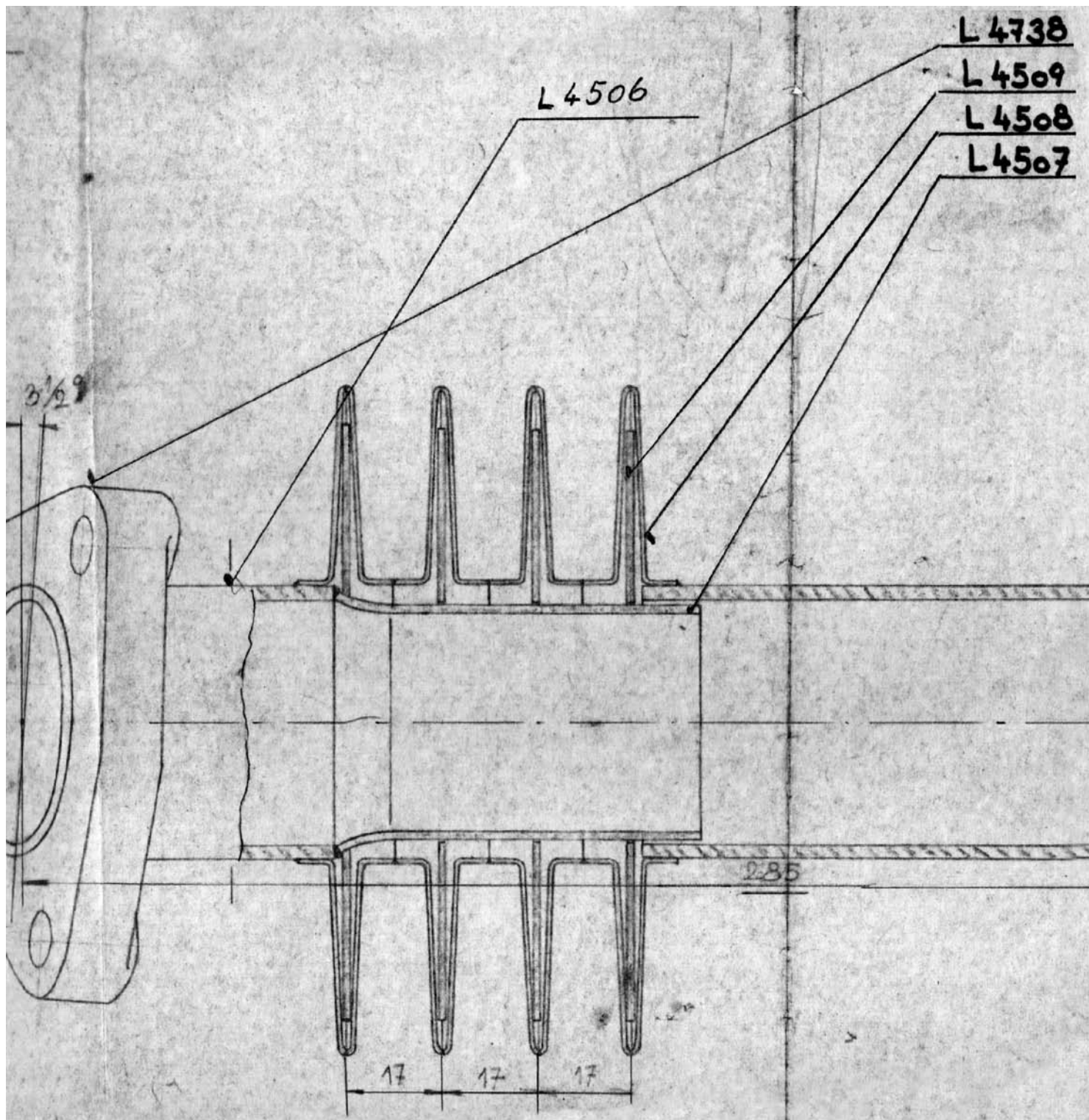
Výkres je ponechán v měřítku 1 : 1 a rozdělen tak, aby při okopírování bylo možno dvě větší části slepit a dostat tak celkový tvar sestavy. I bez dílčích výkresů jednotlivých částí je možné celý díl vyrobit. Na své aerovky jsem celé výfukové sestavy vyráběl, tak uvedu několik poznatků.

Kotouč měchu L 4508 je podle dílčího výkresu vyroben ze železného plechu **D-manesmann** o síle 1 mm. Dnes bychom volili tažný plech pro karosářské díly, který zaručuje pružnost. Pro L 4511 a T 4059 je těchto kotoučů třeba 17 ks. Lichý 17. ks je navařen

Poloha příruby – informativní část výkresu.

na tlumiči výfuku. Starší provedení a vojenské vozy měly celý měch pouze jeden u výfukových kamínek. Pro toto provedení je kotoučů jenom 8 ks. Svaříme k sobě dvojice kotoučů – jejich menším průměrem. Dále vložíme mezi svařené kotouče tlumicí vložky L 4509 a svaříme kotouče k sobě vnějšími průměry (po svaření bychom vložky mezi kotouče už nedostali). Tlumicí vložky jsou z měkkého azbestu a nevím, čím je v dnešní době nahradit (snad CETRIS, ten je ale tvrdý).

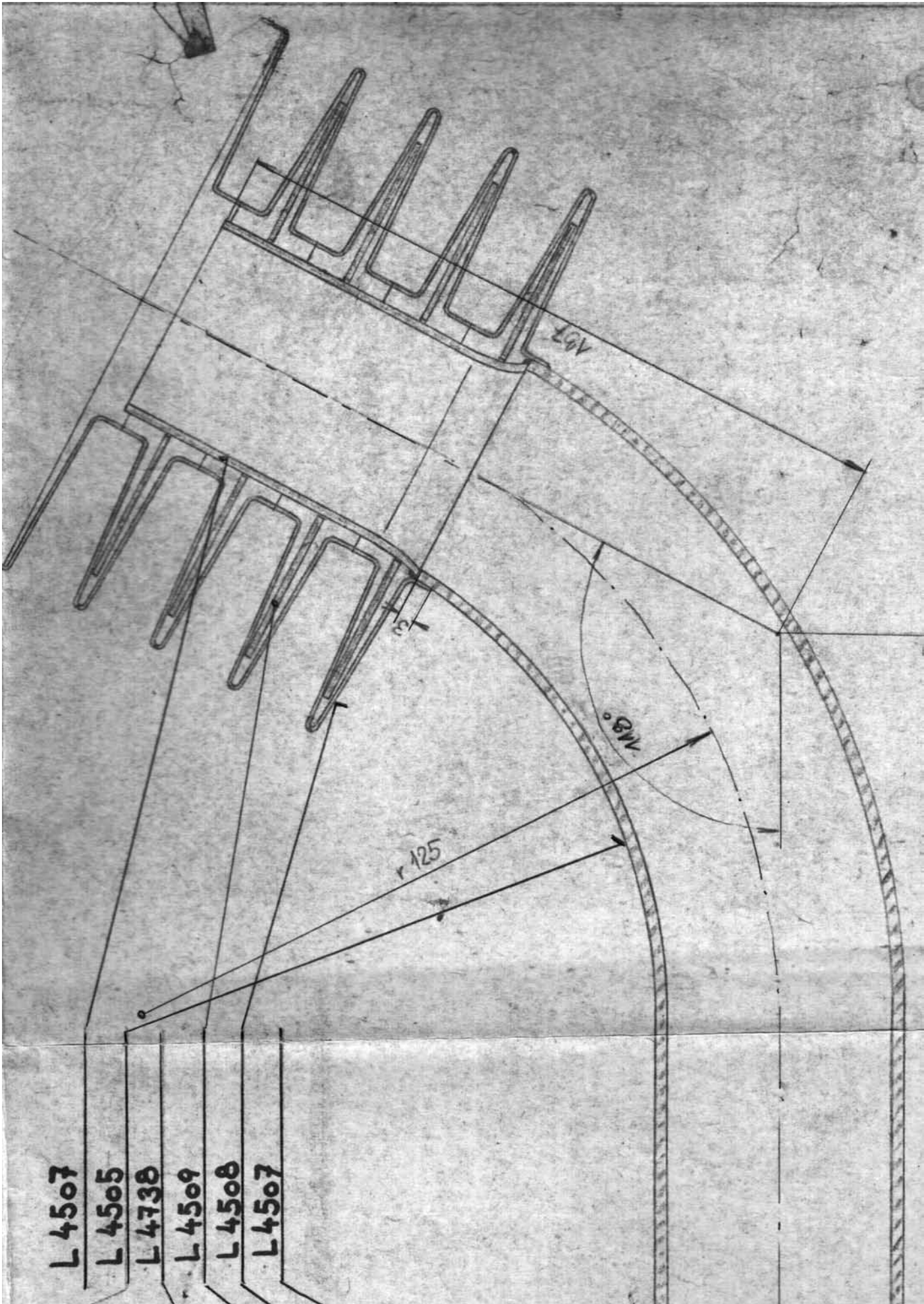
Na trubky L 4505 a 4506 (vnější průměr 50 mm, síla stěny 2,5 mm) přivaříme trubky L 4507 (vnější průměr 43 mm, síla stěny 1,5 mm) tak, jak to vidíme na výkresu. Trubky L 4507 jsou velmi důležitým dílem! Tam, kde z nich vystupují výfukové plyny do dalšího dílu, **musí být volně – nepřivařené – tím je zaručena pružnost celého dílu!** Na výkresu je dobře patrná mezera mezi horní trubkou L 4507 a kolenem L 4505. Takto volný je vstup trubky L 4507 i do tlumiče výfuku. Trubku L 4507, která vstupuje do tlumiče, doporučuji udělat delší, aby byl její konec skutečně až v tlumiči. Potom nasadíme hotové



měchy na trubky L 4505 a L 4506 a svaříme. Setkal jsem se s názorem, že vnitřní trubky L 4507 tam vůbec nemusí být. Musí! Pokud tam nejsou, hned se vypálí azbestové vložky a měchy se příliš přehřívají, což způsobí jejich zničení. Mám to vyzkoušeno.

Kromě příruby jsem vše svařel klasickým autogenem. Hlavně svary kotoučů měchů musí být pokud možno „měkké“.

– JK –



| | | | |
|------|--------|--|------------|
| Ae-A | 1038 | táhlo zpáteční rychlosti | 4 1 1929 |
| Ae-A | 1039 | pouzdro rychlostní páky | 16 12 1928 |
| A | 1042 | pružina k zajištění polohy rchlostí | 20 8 1986 |
| A | 1046 | vidlice rychlosti | 6 10 1930 |
| A | 1047 | koule rychlostní páky | 27 12 1928 |
| Ae-A | 1050 | čep hnací hřídele /platí do 38. serie/ | 23 5 1929 |
| Ae-A | 1052 | kulová matka | 27 12 1928 |
| Ae-A | 1054 | kloub Hardyho spojky | 23 5 1929 |
| Ae-A | 1055 | šroub Hardyho spojky | 24 10 1929 |
| Ae-A | 1058 | předlohová hřídel | 29 9 1930 |
| Ae-D | 1058 | čep předlohy | 12 12 1947 |
| Ae-A | 1060 | zubová spojka spouštěče přední | 4 1 1929 |
| Ae-A | 1061 | zubová spojka spouštěče zadní | 27 12 1928 |
| Ae-A | 1063 | buben spouštěče | 27 5 1931 |
| Ae-A | 1064 | zavrtaný šroub spouštěče | 21 12 1928 |
| Ae-A | 1066 | kroužek starterového pouzdra | 23 5 1929 |
| A | 1068 | roura pouzdra péra spouštěče | 27 12 1928 |
| A | 1069 | víčko pouzdra startéru | 23 5 1929 |
| A | 1070 | šroubek pouzdra spouštěče | 27 12 1928 |
| A | 1071 | prsten péra spouštěče | 23 5 1929 |
| A | 1072 | šroubek prstenu spouštěče | 27 12 1928 |
| Ae-A | 1073 | péro spouštěče | 20 11 1929 |
| Ae-A | 1084 | nástavec vidlice rychlosti | 23 5 1929 |
| A | 1091 | držák pružiny | 20 8 1986 |
| Ae-A | 1096 | pásek k přichycení hadice tachom. ke kard. rouře | 4 4 1930 |
| Ae-D | 1123 | distanční vložka předlohy | 17 11 1947 |
| Ae-A | 1124 | posuvné kolečko z=23 | 24 9 1930 |
| Ae-A | 1125 | zadní vidlice Hardy kloubu | 22 6 1933 |
| Ae-A | 1126 | čep hnacího hřídele | 22 6 1933 |
| Ae-A | 1127 | šroub čepu hnacího hřídele kardanu | 6 12 1932 |
| Ae-A | 1128 | kulov. prsten př. vidlice Hardy kloubu | 6 12 1932 |
| Ae-A | 1137 | pojistná matice kulové matky | 23 4 1948 |
| Ae-A | 1992 | úprava kard. kloubu | 22 6 1933 |
| Ae-A | 1993 | sestava těsnění ložiska | 7 6 1932 |
| Ae-A | 1994 | sestava kloubu Hardy pův. provedení Aero 500 | 16 3 1948 |
| Ae-A | 1995 | sestava kloubu Hardy staré provedení | 12 3 1948 |
| Ae-A | 1996 | sestava kloubu Hardy nové provedení | 10 3 1948 |
| Ae-A | 1997 | sestava hnací hřídele | 5 3 1948 |
| A | 1999 | sestava přev. skříně s kardanem | 12 10 1929 |
| Ae-D | 1999 | sestava rych. skříně | 17 11 1947 |
| Ae-A | 2003b | talířové kolo | 30 4 1931 |
| Ae-A | 2003b | talířové kolo | 1 7 1929 |
| Ae-A | 2004 | náboj talíř. kola | 17 9 1929 |
| Ae-A | 2004a | náboj talíř. kola | 26 8 1930 |
| Ae-A | 2004/a | náboj talíř. kola | 22 5 1940 |
| A | 2004b | náboj talíř. kola | 13 5 1931 |
| A | 2004b | náboj talíř. kola | 3 6 1931 |
| Ae-A | 2005a | hřídel zadní osy | 18 9 1929 |
| Ae-A | 2005b | hřídel zadní osy | 29 4 1931 |
| Ae-A | 2006a | matka náboje kola | 20 12 1928 |
| Ae-A | 2016ab | pouzdro tachom. pastorku | 23 5 1929 |
| Ae-A | 2024ab | kolečko k tachometru - velké | 9 5 1929 |
| D | 2024 | převodové kolečko tachometru | 23 5 1933 |
| A | 2025ab | pastork k tachometru | 9 5 1929 |
| D | 2025 | pastorek tachometru | 23 5 1933 |
| Ae-A | 2028a | víčko ložiskové zadní nápravy | 19 9 1929 |

Z historie STK (Státní technické kontroly)

4. pokračování.

Aero v STK ..., ale i jiná vozidla!

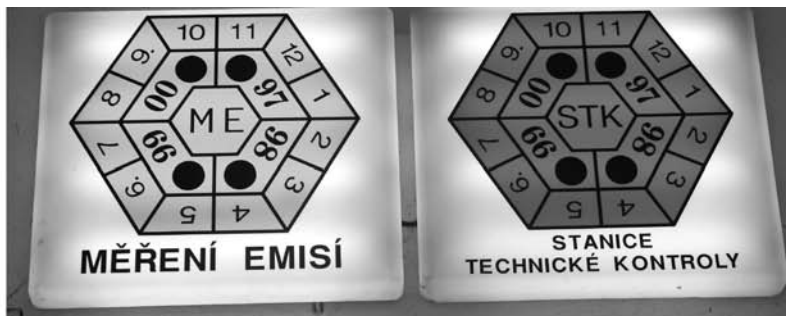
Je to nedávno, i současnost bude jednou minulostí.

Rok 1989: konec socialismu – obnovení kapitalismu. Tato změna se samozřejmě dotkla i činnosti Stanic technické kontroly, a to jak v dobrém, tak i špatném smyslu. Co podle mého názoru negativně ovlivnilo kvalitu a nezávislost STK, bylo zahrnutí této činnosti do soukromého podnikatelského prostředí, kde platí, že za kvalitní práci, třeba rychlou a levnou opravu auta, získám více zákazníků. V STK je to však trochu jinak, čím pečlivěji zkontroluji vozidlo a zjištěné nedostatky se objeví v protokolu o technické prohlídce, tak začnou zákazníci ubývat. A tak se z nezávislé kontrolní činnosti stala činnost závislá, ale to je na jiné povídání... V tom dobrém smyslu přinesly změny zlepšení dostupnosti STK, modernější vybavení pro kontrolní činnost, přísnější požadavky na techniky, ale i na pracovní i zákaznické prostředí atd.

Zásadní změna nastala 1.7.1995 se zákonem č. 38/1995 Sb., ve kterém byla zavedena povinnost pro motoristy absolvování technické prohlídky ve stanovených lhůtách v STK. V roce 2001 vyšel zákon č. 56/2001 Sb., který stanovil základní pravidla pro činnost STK a vše, co je s tím spojené s návazností na předpisy Evropské unie. Tato pravidla se postupem doby upravovala a zpřisňovala zejména pro provozovatele a techniky STK, např. omezení platnosti osvědčení technika na 3 roky, povinné přezkušování, namátkové neohlášené kontroly, vysoké pokuty, fotodokumentace prohlídek atd. Co se týká technických požadavků na vozidla, došlo postupně k prolínání předpisů EHK (Evropská hospodářská komise) a ES (Evropské společenství-unie). Pro nás motoristy, tedy veteránisty, se toho zase tolik nezměnilo. Prozatím!?

Další změna nastala v roce 2004, která se týkala regulace výstavby STK. Další významná novinka, která přišla v roce 2008, bylo zavedení tzv. CIS STK (Centrální informační systém stanic technické kontroly), což je provádění technické prohlídky v reálném čase a následně v roce 2013 zavedení fotodokumentace přítomnosti vozidla ve STK. Od roku 2018 též ve Stanicích měření emisí. Centrála informačního systému je na Ministerstvu dopravy ČR, kam je možné se v případě nějakého sporu, stížnosti nebo dotazu obrátit.

V této části bych po dohodě s šéfredaktorem Aerovkáře své stručné povídání o historii Stanic technické kontroly ukončil a přešel na praktičtější téma – technické prohlídky a měření emisí. Co vše je potřeba a na co si dát pozor při technických prohlídkách, případně při měření emisí.

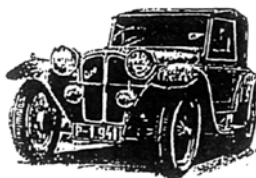


Tak, že mám-li aerovku, která je registrovaná na dopravním úřadě, má černobílý RZ (správně „tabulka s vyznačenou registrační značkou“), Osvědčení o registraci část I. („malý technický průkaz“) a část II. („velký technický průkaz“) a zaplacené povinné ručení, tak nemám historické vozidlo – veterána, ale vozidlo schválené pro běžný silniční provoz a musím tudíž dodržovat stejná pravidla hry jako motoristé se současnými vozidly – tj. povinnost pravidelného měření emisí a technických prohlídek. Pro aerovkáře je to každé dva roky. Mám-li veteránská čísla zeleno-bílá s písmenem „V“, na technickou prohlídku a emise nemusím, můžu však dobrovolně. Jenom malou poznámku z praxe, u veteránů – historických vozidel, která byla dobrovolně nebo v rámci testace podrobena technické prohlídce, byly u zhruba 70% vozidel závady na brzdách...!

Pavel Ferro



Soudobá inzerce

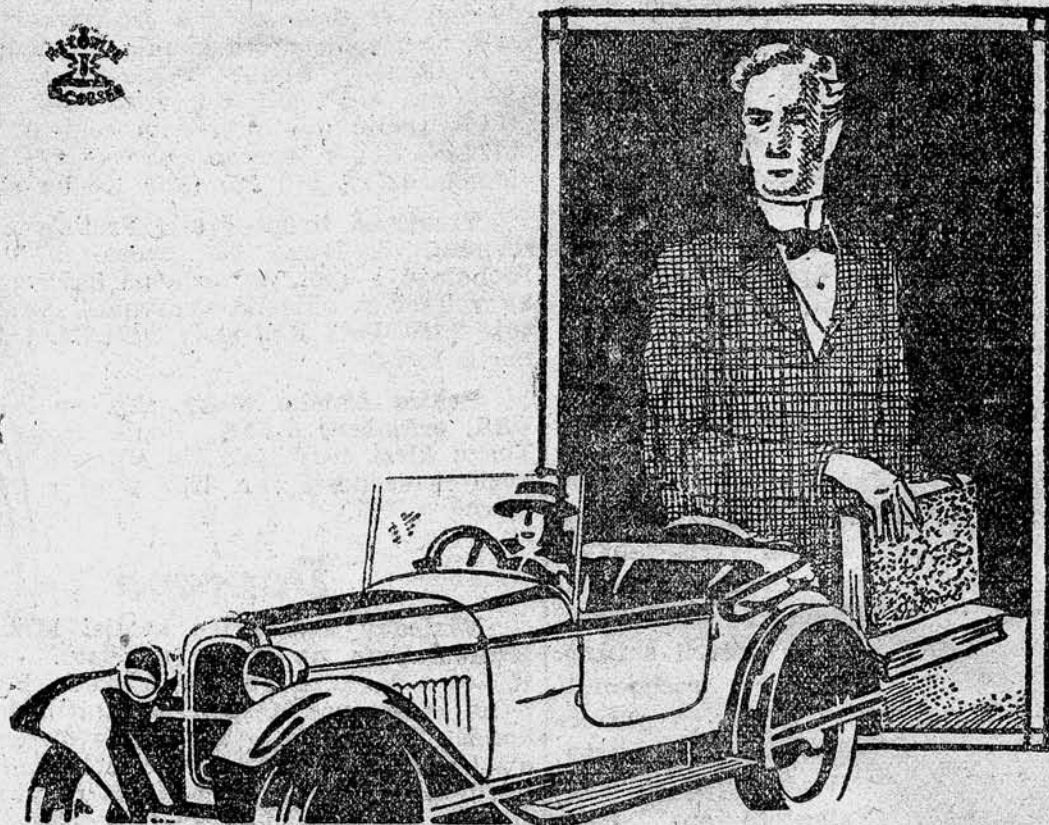


Renovace a opravy
karosářských dílů,
výroba nových komponentů,
svařování, úprava povrchů,
opravy elektr. přístrojů
aj. dle požadavku
mobil.: 733 130 457

Prodám:

Prodám na AERO 30 kola převodů pro synchron – nová, nejetá.
Dále soupravu planetových kol, satelitů a kamen. kloubů,
renovace obroušením + nové klouby. Tel.: 733 130 457





U m í r n ě n o s t a s k r o m n o s t !

Ta tam jsou poválečná léta lehkomyšlnosti! Skromnost v životních potřebách, osvědčená zásada našich otců, stává se znovu příkazem doby. Náš třísedadlový roadster Aero zachovává přísně tento příkaz. Poctivě a přesně pracuje jeho malý robustní motor o 10 HP, aniž by spotřeboval více než 6 l benzínu a trochu oleje na 100 km jízdy. Stejně skromným je i v ceně:

K ě 1 8 . 8 0 0 . - třísedadlový roadster Aero
K ě 2 2 . 3 0 0 . - zavřený Faux-Cabriolet

Pošleme Vám rádi podrobný prospekt, sdělte-li nám svoji adresu!

Aero

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA - VYSOČANY**

PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 28. TEL. 361-40.

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 LX., číslo 1, r.v. 2020.

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.