



2008

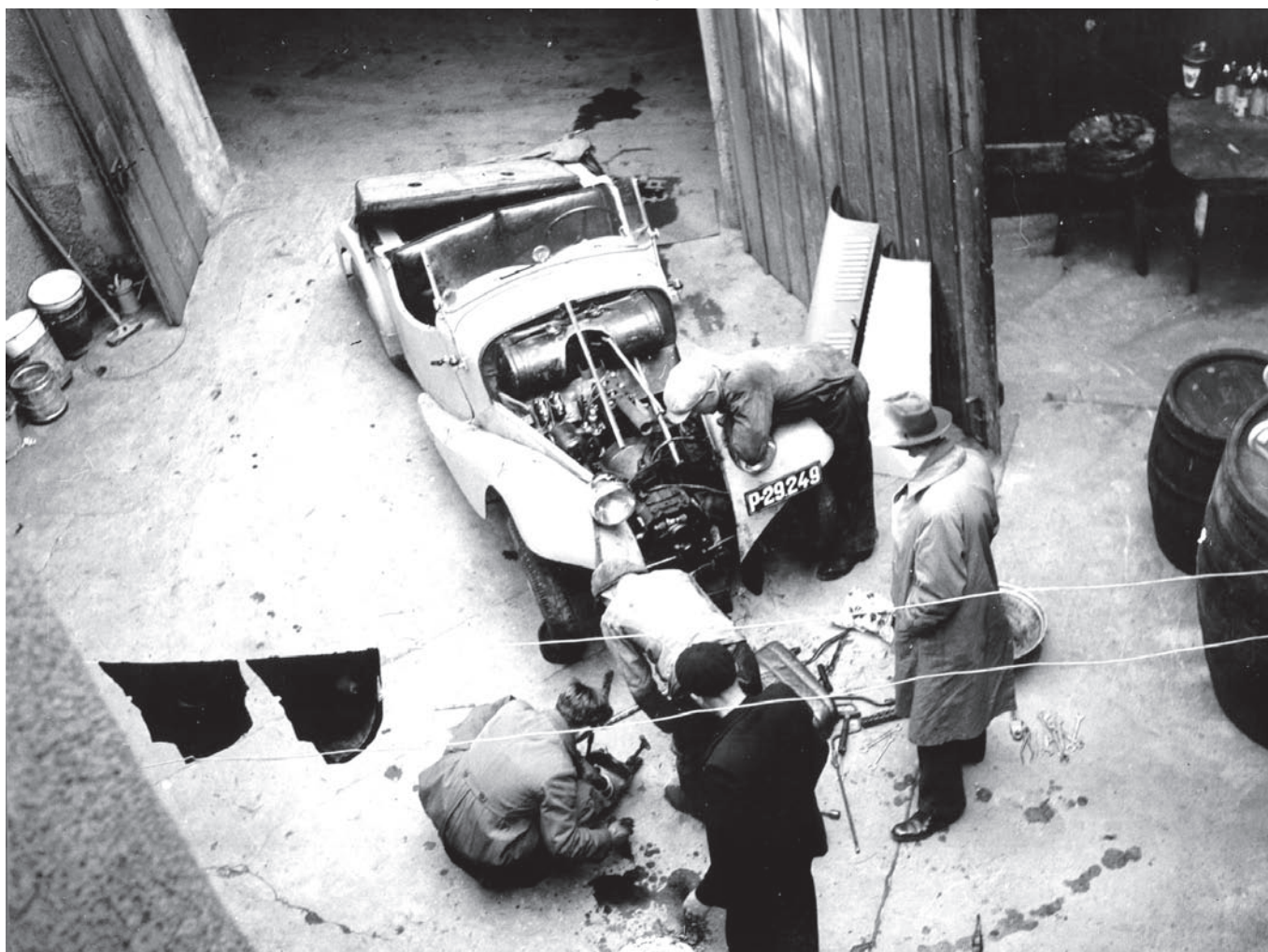
Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5



Dobová oprava vozu A 30 – za povšimnutí stojí tvar nádrže

č. 5



Vážení aerovkáři,

před časem mě zaujala jakási rozhlasová anketa nebo jen diskuse o tom, zda jsou lepšími řidiči ženy nebo muži. Určitě to nebyl první pořad na toto téma a myslím, že opět skončil patem. Přesto jsem si začal více všimnout řidičů a řidiček než jejich pojízdných plechových obalů a z úvahy se stalo věčné téma aerovkářského úvodníku.

Když zabrousíme do historie motorismu, je okatá velmi malá účast žen řidiček. Ve své době to mělo celkem jasné důvody. Předně, řidič musel mít k řízení automobilu dostatečné fyzické předpoklady a nezbytné znalosti o technice automobilu. Při vší úctě k něžnému pohlaví tohle nebyly a ani v současnosti nejsou ženské přednosti. Důvodem malé účasti žen na řízení automobilů byla i společenská atmosféra, kdy se považovala tato činnost pro dámy nepřijatelná. Výjimky však potvrzovaly pravidlo a ty dámy, které se rozhodly řídit automobil, mnohdy své mužské protějšky strčily do kapsy.

Masové rozšíření automobilu a jednoduchost jeho ovládnutí bez nutnosti fyzické síly způsobily i masové rozšíření řidiček. Myslím, že dnes vyplývá ze statistik poměr žen a mužů s řidičákem téměř 1:1, ale nezanedbatelná část žen tvoří zcela zvláštní skupinu řidiček, které po obdržení řidičáku za volant nikdy neusednou. To je přístup k automobilu, který mezi muži takřka nepřichází v úvahu. Příčina tohoto přístupu žen k volantu je nejasná a je jisté, že mnoho z nich by byly řidičky dobré.

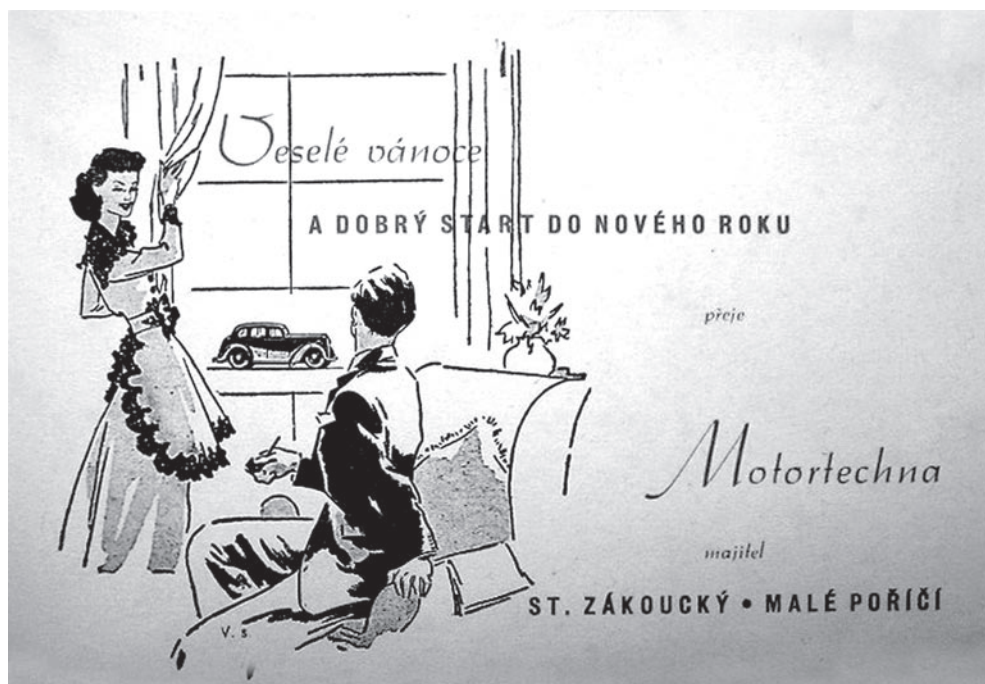
Při hodnocení je asi dobré vyčlenit další specifické skupiny řidičů. Mužské skupině tzv. kloboukářů (svátečních řidičů), kterým se znalý šofér obloukem vyhne, odpovídá nejspíše ženská skupina, kterou bychom mohli nazvat "podpadkářky", ženy, které usedají za volant nejradši s botami na jehlách. Tato jejich vlastnost je však k vidění až když z vozu při nehodě vypadnou, včas před nimi prchnout proto není možné. Mezi muži se v poslední době množí skupina, které říkám "kšiltovkáři". Jsou to mladí autovrazi a autosebevrazi, pro které je název muži naprosto nevhodný, a kteří si zakládají na absolutním nerespektování předpisů. Jejich agresivita roste geometrickou řadou ve vztahu k množství "kšiltovkářů" ve vozidle a prchnout včas z dosahu těchto pohřebních vozů je velmi důležité k vlastnímu přežití. Této skupině ženy konkurují (zatím) velmi sporadicky a pouze individuálně.

Zbývá nám množina snad normálních řidičů a řidiček, které bychom mohli zařadit do hodnocení. Obecně se dá říci, že ženy jezdí opatrněji a asi více dodržují předpisy. Jejich opatrnost je někdy až úsměvně nebezpečná. Například řidička přijíždějící k naprosto přehlednému a v danou chvíli prázdnému kruhovému objezdu před ním náhle zastaví na rozdíl od mnoha mužů, kteří tam vjedou a do směru, ze kterého měli dát přednost se záměrně nedívají. Ženy na kruháku často blikají levým blinkrem, muži většinou vůbec žádným. Je zajímavé pozorovat řidičky při otáčení na úzké silnici nebo při vyjíždění a zajiždění mezi řadu aut. Technika těchto operací jim je evidentně známá, ale ony volantem jenom tak něžně v potřebném směru pohnou, takže účinek se rovná téměř nule a vzít pořádně za volant na doraz je jim cizí. Kamenem úrazu u žen jsou situace, kdy jim technická neznalost nedovolí nastartovat motor roztlačením nebo pohyb s vozem na bahnitém nebo jinak kluzkém povrchu. V tom muži asi vedou.

Myslím, že naopak profesionální řidičky jsou lepší než profesionální řidiči, hlavně díky větší ohleduplnosti i technickým znalostem. A jaké zkušenosti za volantem máte Vy?

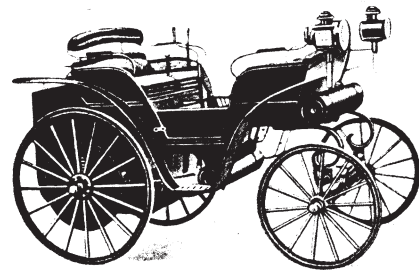
- JK -

Redakce přeje všem aerovkářům i všem dalším čtenářům Aerovkáře úspěšný rok 2009 s mnoha šťastně ujetými kilometry.



Jako každý rok, i letos zavítal 4. prosince na aerovkářskou schůzku Svatý Mikuláš se spoustou dárků. A protože se jedná o Svatého Aero Mikuláše, byla jeho mitra maskou cinkáče a roucho s nápisem AERO. Opět Svatého Mikuláše doprovázel letitý, leč vitální, anděl. Aerovkáři se shodli na tom, že i přes jeho vitalitu musel být z aerovkářského nebe snesen hasiči po žebříku. Proč? Povšimněte si plochy jeho křídel ve vztahu k jeho hmotnosti. I v aerovkářském nebi platí fyzikální zákony, které by s těmito křídly byly příčinou volného pádu, jenž by sice neskončil smrtí (jedná se přeci o anděla), ale jistě značnými pohmožděninami. Předpokládáme, že příště si náš anděl vypůjčí křídla z nějakého menšího dopravního letadla.





Dnes ji zahájíme trochou poezie - nadčasově platnou básní Eduarda Basse z roku 1913:

Drahota

Sládcí klejí - zatroleně!
Chmel už zase stoupl v ceně!
Chceme-li jen skromně žít,
pivo musí podražít!

Mouka dražší - vizte ceny,
křičí pekař ustrašený.
Chceme-li jen trochu žít,
housky nutno podražít!

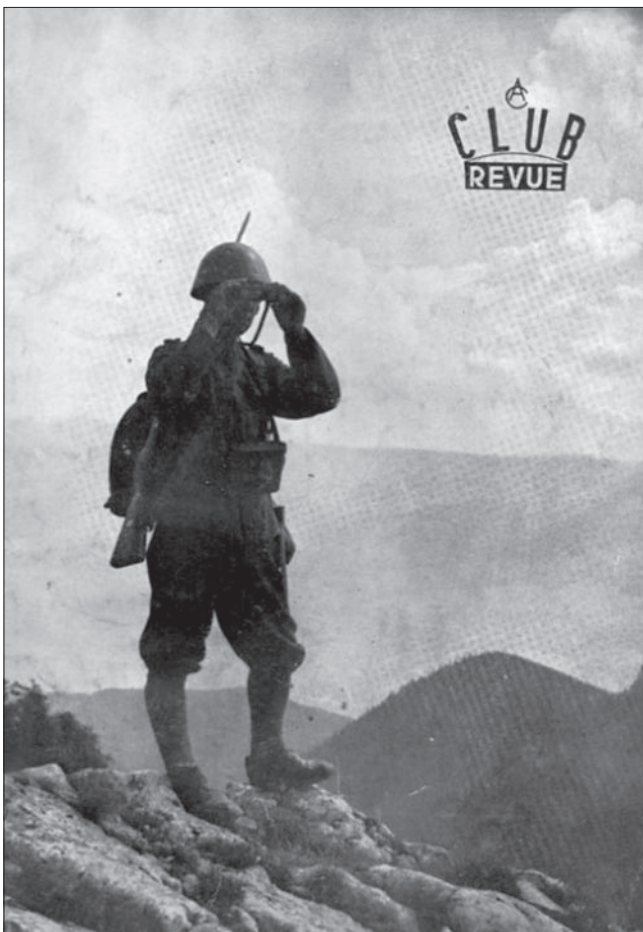
Ale nám se nejhůř daří,
naříkají uzenáři.
Chceme-li jen skromně žít,
buřty nutno podražít!

Pan domácí hned se straší -
maso, pivo, chléb je dražší.
Chceme-li jen skromně žít,
činži nutno přirazít!

Kdopak by se toho nelek?
Stát tím trpí jako celek!
Aby mohl vyjítí,
nutno daně zvýšiti!

Konsumentu nelze více
nežli jít a oběsit se.
Učiň to však neprodleně
dokud špagát nestoup v ceně!

Závěr roku 1938 byl poznamenán následky Mnichovské dohody, mimo jiné i tím, že se ve vypjaté atmosféře upustilo od pořádání XXVIII. Pražského autosalonu, kde měly být představeny modely 1939 typů A30 a A50. Dvěma obrázky z archivu toto období připomínáme.



Do nového života
s novým vozem Aero

Přátelům značky Aero a všem, kdož se jími stanou, přinášíme nové typy 1939. Zcela nový vzhled a množství technických zdokonalení jsou společnými rysy typů Aero 30 a Aero 50. Architektonické kráse nových karoserií a přepychové výpravě dostalo se všeobecného uznání.

Aero

továrna letadel Dr. Kabeš, Praha-Vysolany

Připravil Karel Jičínský

Co v knize o aerovkách není

Pan profesor Voříšek poskytl redakci Aerovkáře velmi zajímavý materiál ze svého archivu - děkujeme.

Rekapitulace aktivit kolektivu konstrukční kanceláře automobilky AERO a hypotéza o důvodech zrušení programu výroby automobilů Aero po válce.

- autor Ing. Josef Voříšek (měl ve čtyřicátých letech titul architekta karoserií automobilky AERO) -

Po dobu šestnácti let trvání automobilky byl kolektiv konstrukční kanceláře význačným činitelem podniku. Jeho pracovní úspěchy tvořily mezníky v historii továrny i v československém automobilovém světě v období, kdy jméno Aero mělo dobrý zvuk i za hranicemi.

Práce kolektivu byla v zahraničí dobře oceňována, zatímco v podniku dělo se tak z nepochopitelných důvodů zcela výjimečně. Nehledě na to, že po celou dobu svého působení museli se členové spokojit umístěním v prostředí, které jen velmi shovívavě lze nazvat nevhodným. Také pracovní pohoda byla kalena zásahy jedinců nebo skupin mimo kancelář. V odstupu doby neubrání se objektivní pozorovatel nepříjemnému pocitu, že to byly vesměs malicherné projevy ješitnosti nebo žárlivosti přízemních individualit továrny, které byly ostatně vykupovány značnými hmotnými oběťmi podniku. V prvních dobách osoba majitele továrny, rozhodující jako konečná instituce, šťastně a s hlubokou znalostí věcí a lidí nejhorší důsledky popsaneho odvracela.

V osudových válečných dobách státu, znamenajících období krize automobilky (v zájmu rozvoje válečné letecké výroby), bylo její vedení svěřeno synu továrníka (stár 25 let). Ten sice udržel podnik v chodu, avšak v konstrukci samé byly s vědomím německého vedení zahájené práce mírového programu rušeny individuálními akcemi z českého prostředí továrny tím spíše, čím méně nový šéf projevil rozhodnosti a vůle čelit těmto poměrům. Přes to nadšení kolektivu zmožlo překážky a vytvořilo dva nové prototypy osobních vozů. Tyto za podpory ostatních oddělení továrny byly postaveny a pokud poměry dovozovaly, s úspěchem vyzkoušeny.

Zdar zkoušek korunoval úsilí kanceláře, takže s oprávněnou důvěrou hleděla vstříc době, kdy její práce bude přínosem k vytvoření národního automobilového průmyslu svobodného státu. Válka skončila a automobilka byla v důsledku své příkladné činnosti během okupace zařazena mezi podniky, s nimiž se v budoucnu počítá.

Nadšení z tohoto rozhodnutí bylo však vzápětí zchlazeno obratem, který se dotýká samé podstaty konstrukční kanceláře. Příslušné úřady republiky (viz. Karel Jičínský: *Automobily Aero a jejich doba*) stanovily s konečnou platností, že perspektivní mírový program automobilky AERO omezí se na výrobu 1,5 tunové kategorie nákladního vozu, k němuž větší díl mechaniky bude dodáván (zřejmě z továrny Praga, odkud model pocházel - pozn. v závorkách pocházejí od syna autora Josefa Voříška III, který otcovy výpovědi z té doby pamatuje).

Šestileté snažení kolektivu, navíc za podmínek, které se již nikdy v továrně nesmí opakovat, a hmotně neocenené ve stínu oddělení leteckého (vyrábělo zbrojní materiál pro okupanty), které odsálo většinu jeho konstruktérů, bylo tedy nadarmo. Nadarmo též vyčkávala kancelář v období od květnové revoluce, kdy byla svědkem chaosu v továrně. Vyčkávala tak po dobu pěti dlouhých měsíců (t. j. do září 1945), neboť konstruktéři nemohli uvěřit faktu, že vedení továrny, Správní výbor spolu s revoluční Závodní radou neprosadili revizi rozhodnutí, které uzavírá knihu historie šestnácti let pracovního úsilí mnohých lidí, kteří zůstali automobilce věrni i ve špatných

dobách. Dnes osazenstvo stojí před nepochopitelnou skutečností, že obě složky vedení podniku chladně a se zřejmým přinejmenším nezájmem připustily rozhodnutí čl. vládních činitelů, provedené se vzácnou neznalostí výrobních poměrů podniku, když tyto byly i okupanty respektovány.

Toto memorandum podáváme po určitém časovém odstupu, který nám dovolil objektivně sledovat příčiny, jejichž důsledkem byly popsány následky. Plénum Správního výboru bylo nesporně sestaveno "letci" s cílem zajištění budoucnosti oddělení leteckého. Proto v něm figurují kromě majitele podniku (jedná se zřejmě o dokument psaný před znárodněním dne 28. X. 1945) velmi schopné osobnosti, jimž nelze upřít, že během okupace vedli letecké oddělení k nebývalé výkonnosti. I v dobách před okupací byli "letci" elitou továrny. Oni vydělávali nejvíc.

Je ovšem nepopíratelné, že automobilka, jsouc od svého založení osobní záležitostí majitele továrny, vegetovala docela soběstačně a obchodně úspěšně přece jen ve stínu křídel a že přesto její úspěchy byly sledovány interesovanou veřejností upřímněji než v podniku samém. Automobilka svůj podíl na obnovení jména AERO získala skromnou, nehonosnou denní prací. Lidé z automobilky, v čele se svými techniky si svoje drobné úspěchy v pravém slova smyslu vybojovávali. Ať to byly nové konstrukční prvky, vyžadující překonání odporu konzervativní výroby, či nové stroje, kterými byly dílny vybavovány jen v dlouhých etapách, úspěchy propagace, úspěchy obchodní, ty všechny věci přiblížily podnik všem těm, kdo s automobilkou rostli a s ní stárli.

Tohle naši šťastnější kolegové "letci" neznají, respektive jejich dobré výsledky byly docíleny jinou cestou. Automobilku sledovali jen očima soukromých automobilových zájemců. Letečtí členové Správního výboru jsou typickými reprezentanty tohoto nazírání a tudíž neudivuje pasivnost vedení v době, kdy se mimo továrnu rozhodovalo o jejím příštím osudu na desítky let. Z dřívější praxe je známo, že kompetentní úřady plánují podle podkladů dodaných interesovanými civilními činiteli z kruhů automobilového průmyslu. Dokud jsme nevěděli, jaké podklady vedení firmy ministerstvu poskytlo, mohli jsme se domnívat, že vedení naší firmy nebylo správně informováno o obou připravených prototypch. Je to nepochopitelné, avšak jen to by omlouvalo takový nedostatek činnorodé vůle, podporovaný nedůvěrou v dokonalost obhajované věci, která měla být prosazena.

Pátrajíce po důvodu takového postoje Správního výboru objevili jsme pozdě, ale přece ten nejzávažnější moment. Konstrukční kancelář automobilky nebyla vedením továrny ani požádána o technické podklady o našich prototypch a ministerstvo s nimi proto nebylo seznámeno. To si vysvětlujeme tak, že porevoluční vedení továrny s výrobou osobních vozů do budoucna samo vůbec nepočítá. Program výroby malých nákladáků tedy nebyl nastolen výhradně zvenčí. Osazenstvu přitom není známo, kým bylo vedení továrny k podobnému stanovisku zplnomocněno, protože osoba majitele JUDr. Kabeše stojí stále v čele, respektive nad plénem Správního výboru. Předpokládáme, že ten by podobný postoj k automobilovému oddělení továrny, jež se těšilo od svého založení jeho osobní pozornosti, vůbec nepřipustil. Anexe automobilky letci tedy byla provedena způsobem neodpovídajícím dnešním demokratickým poměrům. Osazenstvo automobilky, vlastně jeho vedoucí, byli postaveni před hotovou věc. Dosavadní šéf automobilky, JUC Kabeš odešel zřejmě pod jakousi pohružkou spěšně ze Správního výboru, aniž poskytl informace svým nejbližším spolupracovníkům a uchýlil se do posice v plénu Závodního výboru (odešel pak z továrny s otcem v lednu 1946 na nátlak Rudého Práva). Byla zlomena hůl nad dosavadní linií podniku a automobilka vchází do mírového podnikání jako oddělení nově zaváděné, s velmi malou možností samostatného rozvoje a všemi nevýhodami

takového stavu a nutností vydobýt si v rámci podniku prestižní postavení.

Šestnáctiletá tradice, jak výrobní, tak konstrukční, slavná tradice jména AERO a neméně i úsilí techniků automobilky vytvořit v posledních šesti letech prototypy osobních automobilů pro poválečný život, to vše bylo s pozoruhodnou lehkostí konkrétními osobami hozeno přes palubu bez ohledu na hmotné oběti továrny. Zcela se opomnělo, že zavrhně-li podnik dobrovolně ovoce duševní práce svých tvůrčích pracovníků, automaticky ztrácí nárok na použití jména AERO, součást slavných dějin československého motorismu.

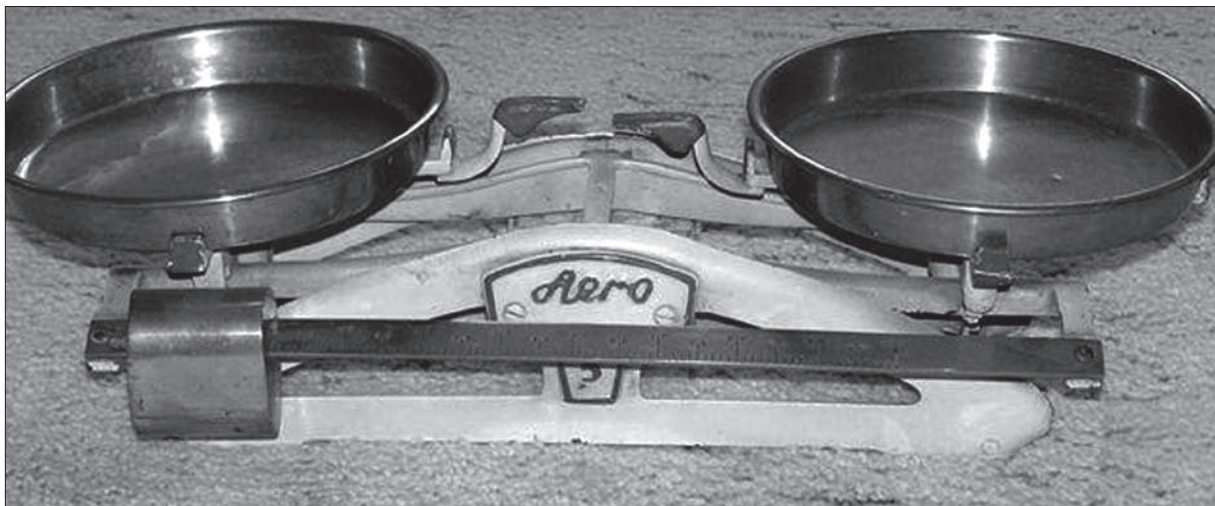
(Poválečná situace je podrobněji a mnohem zasvěceněji popsána v závěru monografie Ing. Karla Jičínského. Výrobu 1,5 t nákl. vozu považoval autor článku za záminku připojení automobilky AERO k továrně PRAGA. V roce 1966 se sešel na Friesových boudách v Krkonoších s p. Bejšovcem, vedoucím výchovy učňů v tov. Aero a na této hypotéze se shodli. Doslova zpronevěra mírového programu osobních vozů se nevyplatila ani jejím původcům, protože letecká divize Aero byla zrušena také. Ti konstruktéři, kteří si podobně jako autor článku vybrali přechod ze zrušené tov. Aero do továrny Praga, měli do února 1948 naději, že se budou podílet na vytvoření modelu lidového vozu, se kterým šéfkonstruktér automobilky Praga po válce také počítal).

Rukopis byl přepsán a opatřen poznámkami v únoru 2008.

Připravil Karel Jičínský

Z domova i ze světa

V rámci doplňkové resp. náhradní produkce se v továrně Aero vyráběly i kuchyňské váhy. Do archivu ACC jsme získali obrázek dosud neznámého provedení s posuvným závažím.



V minulém čísle zpravodaje jsme zveřejnili fotografii Aera 662, nabízeného na aukci ke koupi. Náš přítel Willfest Brücker z klubu německých aerovkářů nám odhalil mnohé z poválečných osudů tohoto vozu:

"Aerovka patřila našemu příteli Edwinu Wagnerovi, který byl mimo jiné i organizátorem 13. Evropského setkání aerovkářů 1994" v Obermoschelu. Vůz koupil koncem 60. let z ČSR a restauroval jej. Spolu s paní Brutarovou napsali článek "Velká story malého Aera", který byl publikován v časopise "Automobil und Motorrad Chronik" č. 2/75. V roce

2001 se spolu s aerovkou a vozíkem DIXI přestěhoval do Arizony, před odjezdem mu aerovku opravil náš přítel Lothar Mayer. Edwin zemřel v listopadu roku 2004 ve věku 62 let."

Jeden z našich čtenářů nám poslal foto detailu ceny ze závodu 1000 mil čs. (viz č. 2/2008) s čitelným nápisem na podstavci. Děkujeme.



Generální ředitel Národního technického muzea v Praze Mgr. Horymír Kubíček předal archiváři ACC ing. Karlu Jičínskému pamětní minci ke stoletému výročí založení NTM za dlouholetou činnost v Radě pro sbírkotvornou činnost NTM.



Národní technické muzeum v Praze prošlo rozsáhlou rekonstrukcí a ke stému výročí založení bylo opět slavnostně otevřeno. Jelikož muzeum ukrývá mnoho exponátů, které se týkají zájemců o autoveterány a nemálo aerovkářských pokladů, rozhodli jsme se přetisknout článek věnovaný výstavbě muzea z časopisu LETECTVÍ z dubna roku 1938.

NOVOSTAVBA TECHNICKÉHO MUSEA ČESKOSLOVENSKÉHO V PRAZE

Ing. Jaroslav Veselý

Když pět let před vypuknutím světové války jsme v Praze založili technické muzeum – tehdy ovšem jen „Technické muzeum pro království České“ – bylo to provisorium skrovného rozsahu, které mělo hlavně ten účel, abychom zachránili a shromáždili tehdy ještě zachované

technické památky i mnohé, pro tehdejší hojné výstavy pořízené exponáty technického rázu. Protože jsme neměli ani přesnějšího názoru o obsahu ani správného měřítka pro žádoucí rozsah muzea, mělo nám být zároveň prostředkem pro nabytí zkušeností a směrnic pro budo-

vání musea definitivního. Toho všeho jsme nabyli v míře vrchovaté, jenže bohužel toto provisorium (ve Schwarzenberském paláci na Hradčanském náměstí) mělo příliš dlouhé trvání a jeho nedostatečný rozsah ochudil sbírky musea o mnohý významný exponát, zejména o exponáty velké, které v provisoriu nemohly být vystaveny ani uskladněny.

Tím bylo postiženo i oddělení letecké techniky. Bylo sice na ně pamatováno hned v prvotním programu musea a tehdejší obětavý průkopník českého letectví Ing. Gustav Finger s několika spolupracovníky shromáždil již tehdy v museu mnohé drobnější památky a archiválie z prvních dob české aeronautiky, - ale vůči ohromnému rozmachu letectví po světové válce stálo naše technické museum bezradně, nemajíc možnosti ani k vystavení ani k bezpečnému uskladnění překotně se vyskytujících novinek, jež takřka obratem ruky se stávaly zajímavými technickými památkami. Bohudíky, smysl pro zachování těchto památek byl brzy vzbuzen i přímo v našich leteckých kruzích a po několika pokusech o zřízení zvláštního leteckého musea spojily se jejich snahy s úsilím po vybudování definitivního Technického musea čs., jež zase převzalo na sebe povinnost postarat se o vhodné umístění leteckých sbírek.

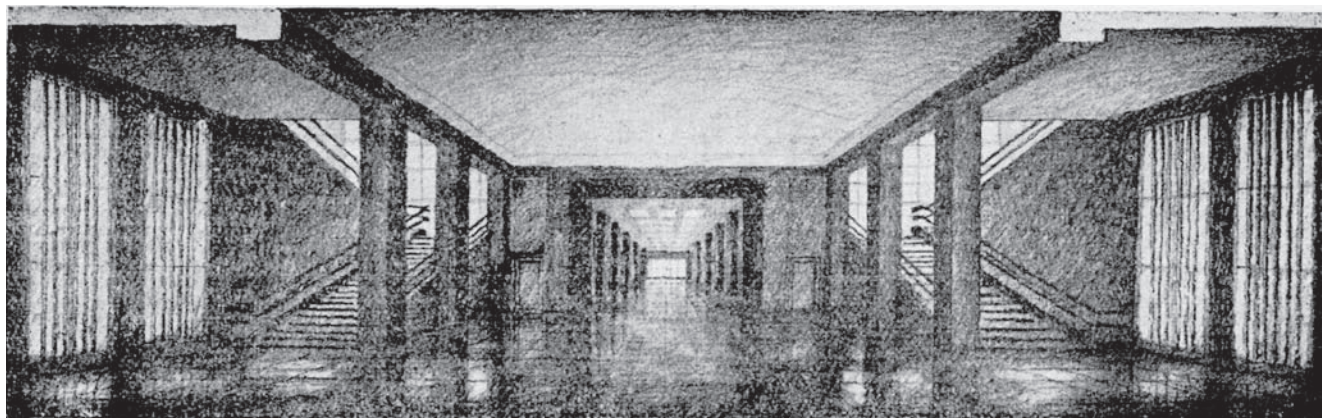
Bylo šťastným činem, že funkci letecké skupiny Technického musea čs. převzal Aeroklub RČS a ten měl zase šťastnou ruku, když do správního výboru musea delegoval nadšené a obětavé pracovníky, najmě JUDra R. Rumplesa, Ing. Vl. Karmazína a Ing. F. Štydla. Porozumění pro dokonalé vypravení leteckého oddělení Technického musea bylo brzy získáno u vůdčích kruhů vojenského letectví, u leteckého průmyslu i u některých leteckých společností, a byla opatřena i skladiště ke spolehlivému uložení mnohých významných exponátů, takže dnes, kdy konečně zahajujeme výstavbu definitivního Technického musea čs., je zajištěn hodnotný a četný materiál k vytvoření rozsáhlého leteckého oddělení.

Novostavba Technického musea čs. bude postavena v Praze na Letné při jižní straně Letohradské ulice v sousedství nové budovy Zemědělského musea. Obě musejní budovy budou od sebe odděleny nově zřízenou ulicí. Mají společného projektanta - Arch. Dra Milana Babušku, jež oběma budovám dal stejnou architektonickou tvářnost, chtěje tím vyjádřiti úzký vztah účelu a obsahu obou museí.

Staveniště Technického musea je 167 m dlouhé a 60 m široké. První stavební etapa zabere pozemek o rozměru 96x60 m, takže pro rozšíření musea zbývá směrem k západu plocha 70x60 m. Než dojde k výstavbě druhé etapy, bude tato rezerva použita ke zřízení jakéhosi „technického skansenu“ t. j. k umístění zachovaných prvotních strojních zařízení, dílen apod. Musejní budova má tvar širokého U, jehož dlouhá základna bude tvořit hlavní průčelí budovy, obrácené k jihu do Letenských sadů. Z průčelí vybíhají k severu dvě křídla a mezi nimi bude dvorana o půdorysném rozměru 70x25 m. Je určena pro sbírky všech oborů dopravnictví, tedy i pro letadla a těžké lokomotivy, proto je 14 m vysoká a nebude podsklepena. Bude mít 3 průběžné galerie a vjezd přímo z Letohradské ulice.

Letecké sbírky zaberou velkou část podlahy této dvorany, celý její prostor a dvě galerie. Na jedné z nich bude vystavena i bohatá sbírka velkých fotografií, představující vývoj československého letectví, dobře známá z loňské celostátní letecké výstavy v Praze. K třetí galerii budou připojeny 2 menší sály, v nichž bude lze výhodně umístiti sbírky modelů letadel a pod. Kromě toho v zaskleném dvoře, přímo spojeném s dvoranou, bude upravena sbírka leteckých motorů. V těchto prostorách bude možno zařídit rozsáhlé a systematické sbírky československého letectví a letecké oddělení bude - vedle oddělení hornického - největším oddělením musea vůbec. Dlužno poznamenati, že je to zásluha zejména Ing. Vlad. Karmazína, jež ve stavebním výboru houževnatě a výmluvně zastával a také obhájil zájmy leteckého oddělení. Vyhovění těmto požadavkům znamená ovšem značné zvýšení stavebního nákladu musejní budovy a nutno proto s povděkem uvítati příslib leteckých kruhů československých, že přiměřeně přispějí k jeho úhradě. Sběrací akce ujali se s mimořádnou ochotou předseda ARČS p. ministr m. sl. Ing. Dr. h. c. Václav Roubík a p. zemský velitel letectva brig. gen. Karel Janoušek. Sama jména uvedených osobností jsou opravdovým uznáním věci a příslibem zdaru sběrací akce.

Ostatní musejní budova bude mít 8 etáží: 3 suterény, zvýšené přízemí, 3 patra nad celým půdorysem budovy, kdežto čtvrté patro bude tvořit přístavek jen nad střední částí budovy. Velký počet suterénů byl volen proto, aby se dosáhlo dostatečného prostoru pro zřízení důlního a hornického oddělení, kde vedle vlastních sbírek hornických a hutnických budou v přirozené velikosti znázorně-



Vestibul novostavby Technického musea čs. (projekt. prof. Arch. Dr. Milan Babuška).

ny doly uhelné, rudné a solné. Důlní oddělení zaberou třetí i druhý suterén, kromě toho bude zde zatímně umístěno i oddělení pohonných strojů a oddělení pro ochranu před úrazy a pod. V prvním suterénu bude oddělení světelných zdrojů a osvětlovací techniky s příbuznou částí slaboproudové elektrotechniky, a pak sbírky železářství a kovohutnictví.

V přízemí při hlavním vchodu bude obvyklý vestibul, manipulační zařízení pro odbavení návštěvníků budou v závětrří při hlavním vchodu. Z vestibulu vede dvojramenné schodiště do všech etází budovy. V levé části přízemí jsou administrativní místnosti, v pravé je sál pro sbírky z oboru technické výstavby měst a obcí. V pokračování vestibulu je pantheon s bystami a obrazy zasloužilých techniků a za pantheonem je vchod do zmíněné již dvoranu pro sbírky všech oborů dopravnictví. K pantheonu přiléhá jednak přednáškový sál se zařízením pro zvukový film, jednak sál pro občasně výstavy. Dva menší, zcela obestavěné dvory budou využity pro sbírky: levý, zasklený dvůr, přímo spojený s dvoranou, je určen – jak již uvedeno – pro sbírku leteckých motorů, pravý dvůr pro expozici vývoje veřejného osvětlování.

V patrech prvním až třetím při hlavním schodišti je vestibul, který rozděluje sbírkové místnosti každého patra na dvě skupiny. Průčelní trakt je 16 m široký a bude dělen podélnými příčkami, čímž bude zajištěn jednosměrný postup při prohlídce sbírek. Příčné trakty jsou 12 m široké a dělené dle instalační potřeby. Půdorysná plocha pro sbírky v každém patře měří 1600 m². Skupiny sbírek v jednotlivých patrech jsou následující: První patro: pivovarství a průmysl chlazení, cukrovarství, lihovarství, potraviny a pochutiny, mlynářství – obrábění dřeva, výroba papíru, textilnictví. Druhé patro: vodárenství, kanalisace, zřídelnictví, vodní stavby, elektrisace a silnoproudová elektrotechnika – slaboproudová elektrotechnika, fyzika, polygrafie, fotokinematografie. Třetí patro: stavitelství, architektura, urbanismus – sklářství, keramika, chemie. Čtvrté patro: (tvořící přístavek pouze nad střední částí budovy) je určeno pro geodesii a příbuzné vědy, a má vyhlídkovou terasu orientovanou k jihu. Ze čtvrtého patra až do vestibulu druhého patra je upravena šachta pro Foucaultovo kyvadlo (důkaz, že se země otáčí).

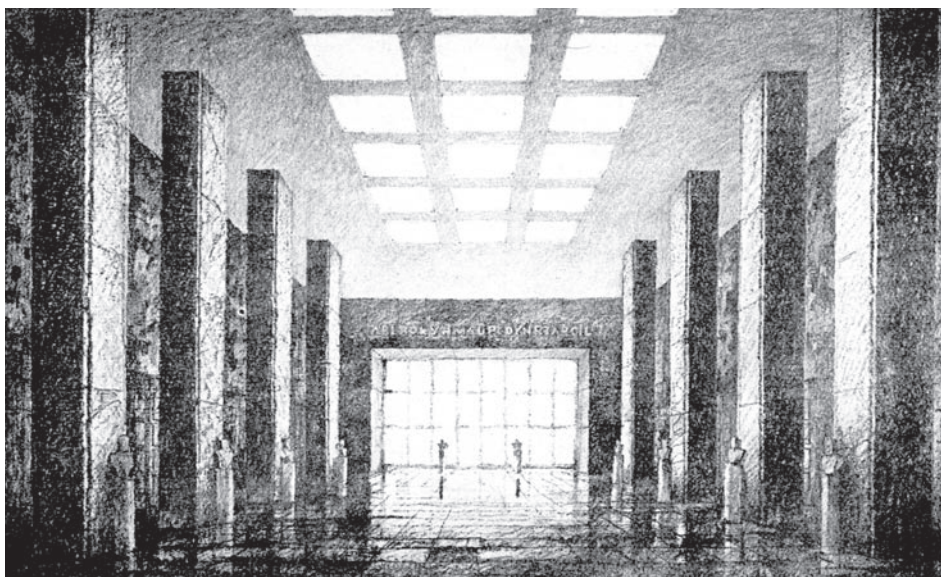
Celkem bude v budově pro sbírky k dispozici 15.200 m² půdorysné plochy, z níž na dvoranu s galeriemi připadá 2.900 m².

K dopravě předmětů do budovy budou dva vjezdy na konci obou příčných křídel budovy a při nich budou zřízeny manipulační haly. Hala ve východním křídle bude vyzbrojena pojízdným jeřábem, při manipulační hale v západním křídle budou upraveny musejní dílny. Z každé haly povedou celou výškou budovy dostatečně únosné nákladní výtahy. Osobní výtah bude při hlavním schodišti.

Samozřejmý požadavek, aby novostavba technického musea měla vzorné technické provedení a zařízení, je omezen finančními možnostmi. Budova má vlastní transformovnu elektrické energie (bude jí hodně potřeba i pro pohon exponátů) a akumulátorovnu pro dodávku stejnosměrného proudu a pro nouzové osvětlení. Otop bude dálkový (parou z holešovické elektrárny), normální místnosti budou otápěny teplou vodou, velké prostory teplým vzduchem. Po budově bude rozveden místní rozhlas, zařízení signalizační a hlášení požární. Dostatek přirozeného osvětlení dodá souvislý pás oken, ocelových a zasklených isolačním rozptylným sklem. Současně však bude hojně užito umělého osvětlení, jež při dnešním pokroku osvětlovací techniky poskytuje daleko větší možnosti, než osvětlení přirozené. Na konci východního křídla bude v třetím patře upraven fotografický atelier a filmový trezor. Kromě záchodů při hlavním schodišti budou zřízeny další záchody na koncích obou křídel budovy, kde budou i nouzová schodiště a v přízemí dva byty (pro úředníka a pro zřízence).

Zahájení stavby se značně zdrželo vleklým jednáním o scelení staveniště, jež bylo nutno doplnit částí pozemku veřejné cesty, a o získání pozemků na úpravu ulic a sadů v okolí novostavby. Dnes konečně jsou tyto záležitosti vyřízeny a nejspíše v polovici t. r. bude stavba zahájena.

Připojené obrázky znázorňují situaci i způsob provedení novostavby Technického musea. Štočky laskavě zapůjčila redakce „Zpráv památkové péče“ (Státní nakladatelství v Praze). Perspektiva dvoranu, určená hlavně pro letecké sbírky, bude uveřejněna v některém z příštích čísel.





Mé první setkání s aerovkami



Jmenuji se Petr Pavlík, je mi 24 let a toto jsou mé zážitky z 27. mezinárodního srazu aerovkářů v německém Heidenau, kterého jsem se letos zúčastnil jako naprosto nezasvěcená osoba. Až doposud jsem nevěděl, co to znamená, když se řekne "cililink", "rohlík", "litr" a jiné slangové výrazy aerovkářů. Mé znalosti zahrnovaly pouze povědomí o tom, že se někdy v období 20. až 40. let 20. století vyráběly tyto vozy. Když jsem poprvé dostal nabídku od Petra Dražana zúčastnit se těchto závodů, neváhal jsem a nabídku jsem přijal. Naivně jsem si

představoval černobílý startovní praporek, pištějící pneumatiky a davu diváků podél trati. Realita ovšem byla jiná. Později jsem se dozvěděl, že nejedeme na závody, ale pouze na sraz aerovkářů a že jsou dva způsoby, jak se na tento sraz dostat: buď po vlastní ose (což znamená jet aerovkou až na místo srazu), nebo aerovku naložit na vlek a dopravit ji do místa určení. Já jsem jel se skupinou čtyř aerovek (všechny vozy typu Aero 30), která jela po vlastní ose. Pro mne začal aerosraz již ve čtvrtek 4. září 2008 ráno, kdy jsem vyrazil se svou posádkou (Petr Dražan - řidič a Zuzana Dražanová - navigátor) do Prahy. Sraz s ostatními vozy jsme měli v Břevnově. Po seznámení s ostatními posádkami, tj. Pepíkem Kňourkem s Evou Boubelovou, Karlem Petschkem se ženou Maruškou a nakonec s Petrem Libánským a jeho ženou Annou, jsem se těšil na víkendový sraz ještě víc a tušil jsem, že to nebude jen tak obyčejná cesta. Čtvrteční noc jsme strávili v Kasselu a v pátek jsme pokračovali do Heidenau, abychom se mohli zaregistrovat. Když jsme dorazili do Heidenau, před "hlavním" hotelem (Heidenauer Hof) již bylo vyrovnáno a připraveno k zítřejšímu startu více než 30 krásných strojů. Tolik nádherných, elegantních aut pohromadě jsem nikdy v životě neviděl. Potom, co jsme se zaregistrovali, dostali nezbytné informace, itinerář a startovní číslo pro zítřejší závod, jsme čekali na ubytování. Na závody bylo přihlášeno 49 posádek z



Německa, Nizozemska, Švýcarska, Polska a Česka. Startovné bylo poměrně vysoké, ale na druhou stranu zahrnovalo kvalitní ubytování na 3 noci a stravu od páteční večere do pondělní snídaně. Po drobných peripetiích nám pořadatel ukázal místo ubytování v místním kempu, které bylo od hlavního hotelu vzdáleno zhruba 2,5 km. Někteří účastníci byli

ubytování ještě dál, což jim příliš nevyhovovalo.

Na sobotním programu byly závody, tedy spíše projížďka okolím Heidenau. První aerovka odstartovala v 9.30. Nejelo se na čas, ale přesto řidič mé posádky neodolal pokušení předjet několik vozů na trati. Každá posádka se musela pomocí itineráře, mapky a šipek u silnice dostat do kontrolních bodů, ve kterých se plnily různé úkoly, které byly ohodnoceny určitým počtem bodů. Hned na startu se každý řidič musel pokusit pootočit kolo o přesně jednu otáčku. Z Heidenau se jelo přes Vaerloch, Lauenbrück, Benkeloh, Wesseloh a Wintermoor. Po cestě se střílelo na basketbalový koš, počítaly se větrné elektrárny, zjišťoval se název nějaké malé fabriky, prohazoval se míček skrz pneumatiku a házely se kroužky na kužely. Po absolvování těchto úkolů následoval oběd. Oběd se konal venku na dvoře statku. Součástí



Projížďka po rašeliništích.

návštěvy statku byla ukázka veteránů traktorů značky Lands-Bulldog (jsou to jednoválcové stroje o obsahu 10 litrů). Oběd tedy probíhal za překrásného burácení těchto motorů, což byl pro mne jeden ze zážitků, které mi utkvěly v paměti. Po obědě se vyráželo směrem k vřesovištím, do cíle trasy v Niederhaverbecku. Součástí programu byla dvouhodinová projížďka po vřesovištích, které si mohli účastníci srazu prohlédnout z koňského povozu. Tímto končil společný program srazu. Celkem se najelo necelých 90 km po Heidenau a okolí, ale někteří účastníci vlivem nedokonalé navigace, najeli kilometrů podstatně více. Počasí se vydařilo a všechny aerovky dojely v pořádku do cíle. V sedm hodin večer se podávala slavnostní večeře a po ní následovalo vyhlášení výsledků. Po sečtení všech bodů bylo nakonec uděleno 15 pohárů, z toho 12 čtvrtých míst. Nedělní návštěva muzea automobilů byla dobrovolná, a proto se někteří rozhodli navštívit nedaleký Hamburg.

Výlet do Hamburgu.

Poté, co jsem strávil pět dní ve světě aerovek, jsem těmto vozům propadl, pochytil jsem základní odbornou i slangovou terminologii a těším se na další akce tohoto druhu. Mým nezbytným cílem pro to, abych mohl být plnohodnotným členem aerovkářské společnosti, je naučit se aerovku řídit, dále jsem si nemohl nevšimnout, že další potřebnou dovedností je schopnost odstranit případné neduhy na tomto stroji.

Aerovky a aerovkáři v Buši

Aerovkářská menšina v Buši nás letos pozvala na podzimní projížďku krásným krajem v okolí Slapské přehrady. Chladné a mlhavé ráno sice zrovna nelákalo na vyjížďku v otevřeném voze, ale všichni, kteří na parkoviště v Buši dorazili již za slunečních paprsků, jistě nelitovali. Zvláště když nám Honza Stahl nabídl již tradičně

vynikající pečivo ze své pekárny. A po otevření místní útulné restaurace už k dobré náladě nechybělo vůbec nic.

Po občerstvení nám pořadatelé rozdali podrobný itinerář vytvořený pomocí nejnovějších informačních technologií (GPS), ale co je to platné v autě starém 75 let, kterému nefunguje počítač kilometrů. Takže na druhé křižovatce už odbočujeme jinam, ale vzhledem k tomu, že nás čas netlačí a je krásně, v pohodě poznáváme do té doby neznámé končiny. Na konci silnice se na louce obracíme a po několika kilometrech najíždíme na správnou trasu. Dále již cesta pokračuje téměř bez bloudění až k muzeu Špýchar, které stojí za zhlédnutí.



Protože jsme už dlouho nejedli, další naše cesta vedla do vyhlášené cukrárny v Malé Hraštici. Po konzumaci místních laskomin nás nelítostný čas a pořadatelé opět ženou na trať. Zajímavé bylo, že každý odjížděl z parkoviště jiným směrem, ale téměř všichni tím špatným. Takže jsme se za chvíli opět sešli ve výchozím bodě a po hromadné poradě (to mávání rukama přítomných všemi směry bych vám přál vidět) nás Honza navedl správným směrem. Potom již cesta ubíhala bez bloudění a poruch až na parkoviště v Buši.

Během cesty si na nás pořadatelé připravili několik zapeklitých úkolů, jejichž splnění bylo základem pro hodnocení posádek. Vzhledem k tomu, že na nás čekaly opravdu hodnotné ceny, bylo očekávání výsledků nekonečné a plné nervozity. Ještěže pomohla k odreagování nabídka zdejší restaurace, jinak nevím, jestli by to naše pocuchané nervy vydržely.

Nebudu vás však dále napínat. Odvážíme si vskutku originální a nenapodobitelné umělecké dílo ve formě lampy (autorem bude zřejmě, jak se shodujeme, jeden nejmenovaný ředitel NG M.K.) Zkrátka nenahraditelný doplněk moderního interiéru. Ostatní ceny se nesou v tomto duchu, takže máme obavy, že už příští rok do Černošic nikdo nepřijede. Se slzou v oku děkujeme pořadatelům a při zapadajícím slunci se chystáme na cestu k domovu.

Ale ještě než na ni vyjedeme, pár postřehů.

- a) Tomáš Stauch nám představil ještě syrovou zrenovovanou Aero 662, pro kterou to byla opět po letech příležitost pořádně se projet. Vypadala i jela moc pěkně.
- b) V ACC pomalu vzniká sekce Alfa Romeo. Doufám jen, že se nedočkáme doby, kdy na setkání aerovkářů přijedou účastníci v moderních autech, ukážou si fotky aerovek odpočívajících v garážích a stodolách, zavzpomínají na staré časy, kdy se ještě s aerovkami jezdilo, a pojedou domů.

Dík pořadatelům za příjemné setkání a

Aerovkám zdar

Šlesingerovi z Černošic



Dnes krom jiného uvádíme v Technické rubrice další výkresy dílů kliky A 30 a unášec dynama jako doplněk kusovníku.



Generálkujeme motor (nejen) A 30 - úhlování

Co je úhlování a proč je důležité ho nepodcenit?

Úhlováním při generálce motoru nazýváme úkon, kterým dostaneme písty do kolmice s klikovým hřídelem nebo, lépe řečeno, do souběhu se stěnou válců.

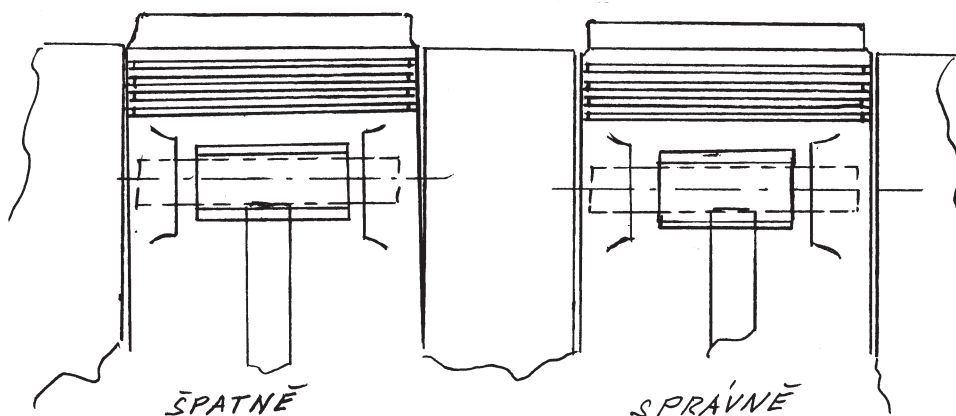
Při výrobě pístu a vrtání otvorů pro pístní čep, popř. při výrobě a osazení bronzového pouzdra do ojnice, vznikají různé velké nepřesnosti. Ty se projeví při zasunutí kliky s písty (bez kroužků) do bloku motoru tak, že písty jsou ve válci zkřížené - viz obrázek. Někdy může být zkřížení pístu tak velké, že i bez kroužků se klikou těžce otáčí. Pro bezchybný chod motoru a jeho dlouhou životnost je dokonalé zúhlování jedním z nejzásadnějších faktorů.

Horní oko ojnice - jeho délka - je konstruováno tak, aby při vložení do pístu mělo dostatečnou vůli (u motorů A 30 je tato vůle cca 4 mm). O tuto vůli se může píst po pístním čepu posunovat.

Postup při úhlování:

Kompletně sestavenou kliku i s písty bez kroužků vložíme do bloku motoru (bez hlavy) a pevně ji zajistíme pomocnými třmeny, které

nahrazují vanu motoru. Píst zvedneme do horní úvratě - hlava pístu vyčnívá z bloku. Ve směru pístního čepu se snažíme pístem posunovat o vůli průměru pístu k průměru válce. Pokud je píst se stěnou válce rovnoběžný - čili správně zúhlován - musí s ním jít volně posunovat po

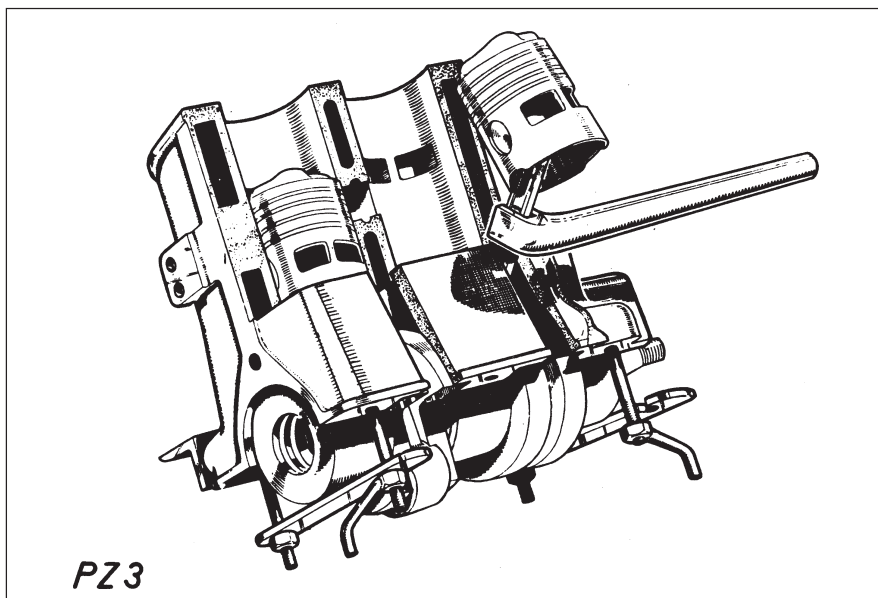


pístním čepu v rámci vůle ve válci a hlavně, vždy musí zůstat přimknutý k té straně válce, kam jsme ho posunuli - mezi stěnu válce a píst musí jít zasunout planžetová měrka 0,1 mm.

Pokud je píst zúhlován špatně, vidíme na jedné straně pístu mezeru (mezi pístem a stěnou válce) a pokud se snažíme píst posunout do této mezery, tak cítíme, že pruží a sám se vrátí do původní polohy. Při přílišném zkřížení pístu s ním nejde do mezery ani pohnout.

Označíme si tužkou, na kterou stranu je nutné píst zúhlovat, vyjmeme celou kliku z bloku a pákou násilně ohneme ojnici - viz tovární nástroj PZ 3. Pokud vhodný nástroj nemáme, je možné upnout ojnici do svěráku a ohýbání provést celým klikovým hřídelem.

Může se zdát, že je tato operace příliš násilná (ojnici vlastně ohýbáme přes ojniční ložisko), ale ohnutí ojnice je většinou nepatrné, vyžaduje však notnou dávku citu, abychom ojnici neměli ohnutou na



PZ3

Zařízení pro vyrovnávání ojníc Aero 30
(Tovární pojmenování přípravku)

druhou stranu. Takto zúhlujeme oba písty.

Nešetřete časem a se zúhlováním si pohrajte, i kdyby se klika z bloku měla vyndat 20x! Při špatném zúhlování pístů dochází logicky vlivem zvýšeného tření k přehřívání motoru až ke "kousnutí". Při špatném zúhlování se motor nikdy řádně nezajede, o výkonu ani nemluvě.

Na závěr ještě jednu radu, kterou profesionální motorář zřejmě zhodnotí jako nesmyslnou, ale vycházím z toho, že dnes dáváme dohromady motory mno-

hdy z dílů upravených, poškozených a pod.

Když máme písty zúhlovány, vše sedí a klikou jde volně otáčet (písty jsou stále bez kroužků), nelitujte času - namontujte vanu a lehce ji dotáhněte, nasadte setrvačnick a také ho lehce dotáhněte. Potom pevně dotáhněte přírubu setrvačnickového ložiska (jako při konečném sestavení motoru), dotáhněte vanu a setrvačnick (ten není nutné pro tuto zkoušku dotahovat příliš). Nyní musí jít stále stejně volně otáčet klikou (kdybychom měli na pístech již kroužky, nemáme jistotu, že jde vše opravdu volně) a teď to poslední - opět zkuste písty posunovat a tím si ověřit, že se nezměnilo ani zúhlování.

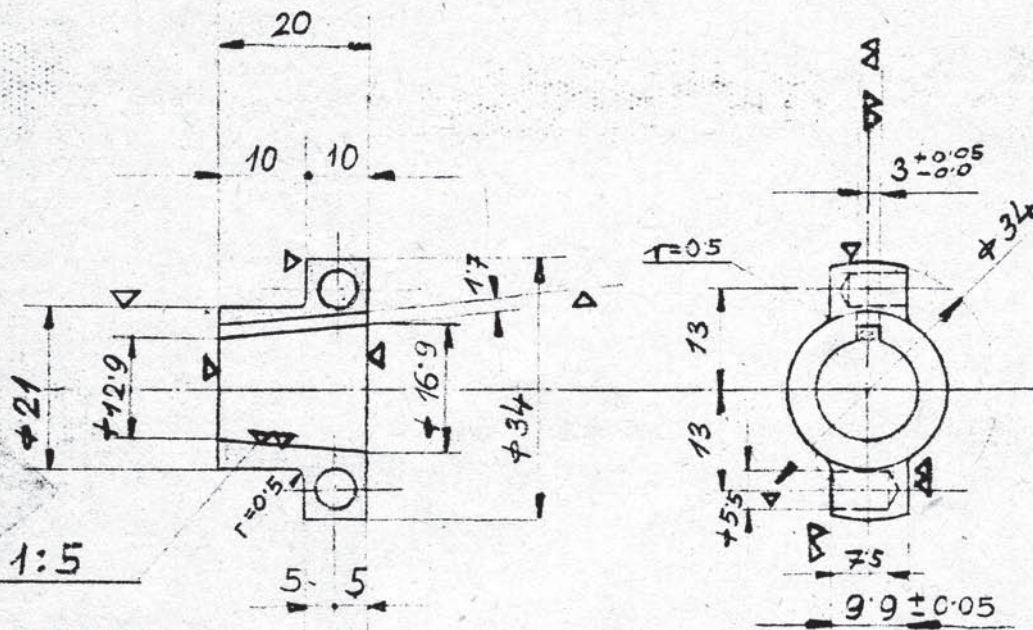
Teoreticky by mohlo totiž dojít k tomu, že při dotažení příruby setrvačnickového ložiska (tím se celá klika dostane do stabilní polohy - jak již bylo řečeno v jiných článcích) by mohlo oko ojnice narazit až na nálitek pístu, ve kterém je usazen pístní čep, a tím posunout celý píst ke stěně válce. Zúhlování by sice asi zůstalo v pořádku, ale píst by byl příliš přimknut ke stěně válce. Je pravděpodobné, že k tomuto dojít nemůže, ale co kdyby výrobce pístů neudělal dostatečnou vůli pro ojnici? Jak se říká - čert nikdy nespí!

- JK -

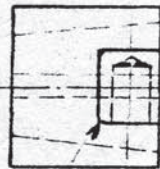
Na následující stránce opět přetiskujeme unášeč dynama A 30 - jednu z nejproblémovějších součástí. Platí od 251. vozu a povšimněte si, že otvory pro pérka jsou připsány 8.10.1934. Bez pérek unášeč (myšleno unášeč i bez otvorů) nefunguje - rázy motoru způsobují naprostou destrukci unášeče a, co je horší, i vybrání v zadním dílu kliky. Pokud je unášeč opatřen originálními pérky, je plně funkční. Výkres pérka unášeče č. L 205 v archivu nemáme, ale pérko bylo popsáno v kusovníku - skupina MOTOR str. 12. Jelikož Aerovkář s touto stranou kusovníku vyšel již téměř před 20 lety, zde je popis pérka:

provedení	- tlačná pružina
materiál	- ocelová struna průměr 1 mm
délka pérka	- 9 mm
vnější průměr pérka	- 5,2 mm
počet závitů	- 5 (včetně zabroušených konců)

- JK -



Konus 1:5



r=0.5

Datum	Z M Ě N A	Provedl
18.9.34	9.7 na 9.9 ± 0.05a připrán radius r=0.5	Boř
8.10.34	přikresl. otvory pro spirál. pěrka	Boř
18.12.36	dél. mira 19 změněna na 20, kóta 11 na 10, 8 na 10, míry 4 na 5 a φ 16.7 na 16.9.	Boř
21.10.42	Připsan náhradní materiál C60	Boř

pláne od 25/10/02
Náhr. mat. 8.6.45 61 (C60) MV4

AERO-PRAHA

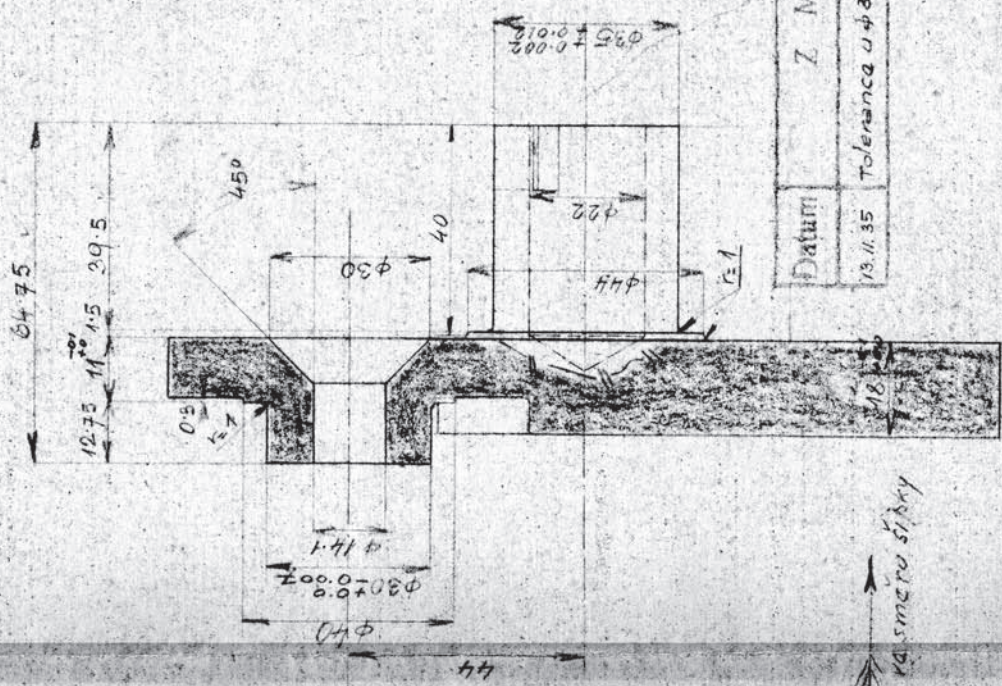
Úseček oddělení:	sestavka vL 34 B, L357
Předmět:	Unášec dynamo
Kusů:	1
Materiál:	STEI
Kreslí:	10.7.34
Datum:	10.7.34
Čís. modelu:	Ac-L 173
Kontrol:	

Provedl

Boř

8.11.42 náhrad. materiál na MV4

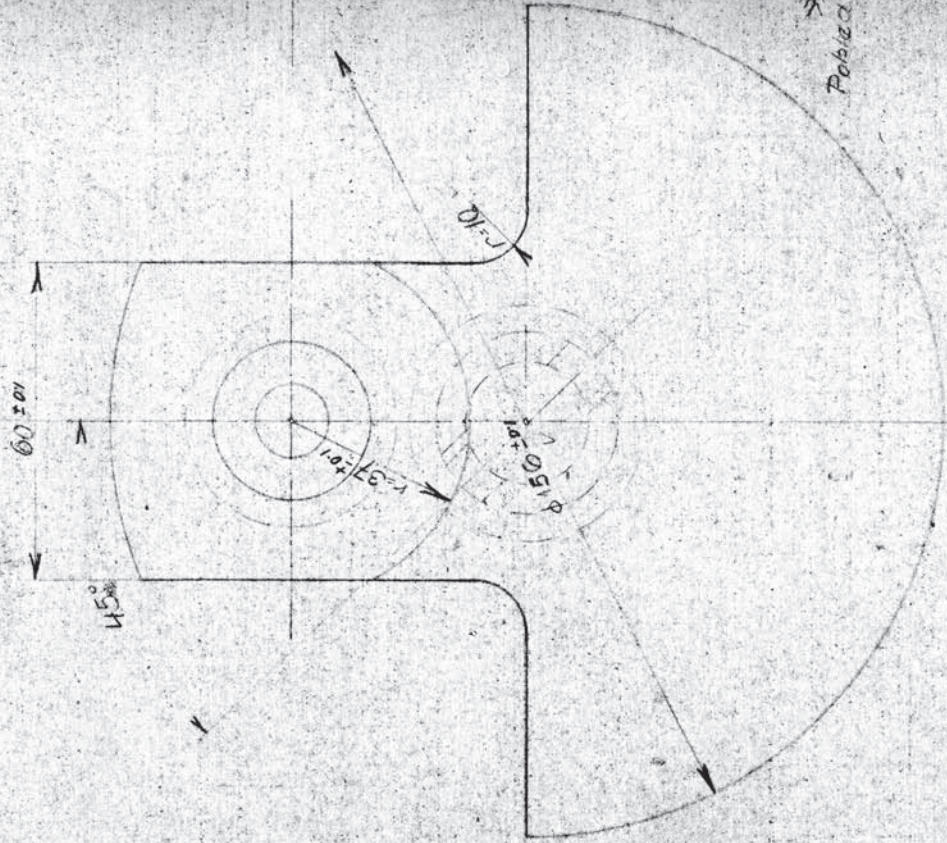
Čís.



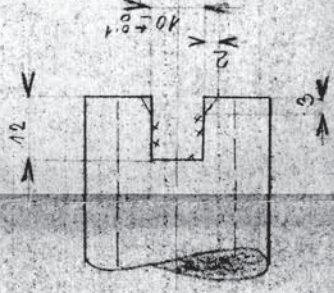
Datum	Z M Ě N A	Provedl
13. 11. 35	Toleranceca u φ30±0.007 na φ30±0.007	H

Náhrada L 171
od 1201.10.24

PROJEKTA
Zadni díl KIRKOV hráběle
1. vydání C.N.S. H.Z.
3. 11. 1935
M/K L 235



Pobíza ve směru šířky



plati od
náhrada zc
plati do 1900.v.vč.
nahrazen L 310
v ... pod

Historie jedné Aerovky

7. pokračování o renovaci A 662 od F. Kunderáta

Po provedení předcházejících operací přistoupíme k soustružnickým pracím.

5. Soustružnické a další práce.

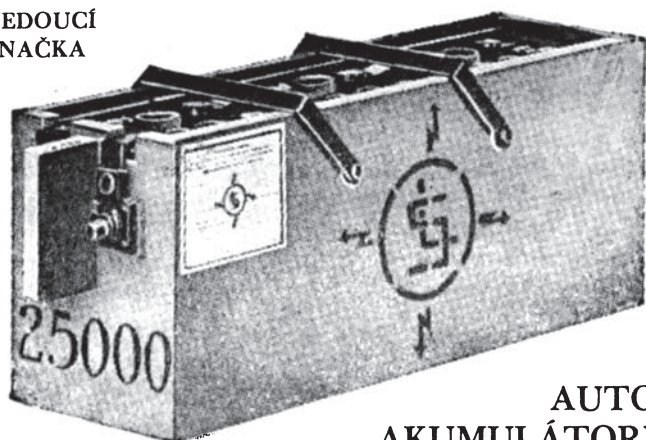
K těmto pracím patří na př. oprava závitu hřídele rotoru, zhotovení ložiska (jen u některých typů dynam), přesoustružení komutátoru a pod. Protože dynamo má poměrně vysoké otáčky, je důležité, aby komutátor neházel. Největší přípustná házivost komutátoru je 0,01 mm. Musíme proto komutátory zásadně soustružit v ložiskách. Hřídel rotoru se upne do univerzální hlavy soustruhu. Na ložisko na straně komutátoru se nasadí přípravek. Přípravek je pouzdro, které se nasadí na ložisko a opře se hrotem koníku. Je-li komutátor rozpájený, přesoustruží se nejprve v místech, kde se bude pájet. Po zapájení se přesoustruží celý. Před soustružením musí být drážky komutátoru pročištěny nebo prořezány do hloubky 1 - 2 mm. Toto se provádí zvláštní frézou. Pro naše potřeby si vystačíme s listem pilky na železo, který zbrousíme na potřebnou sílu. Po soustružení se často stává, že drážky jsou zaneseny otřepy. Musíme proto drážky znovu pročistit. Komutátor potom přešetíme velmi jemným smirkovým papírem a drážky nakonec vyfoukáme.

U štítů dynam může dojít k uvolnění ložiskových otvorů. Dříve se tato závada odstraňovala přesoustružením na větší ložisko nebo se otvor vyvločkoval. Dnes se při montáži aplikuje přípravek Loctite, který utěsní a vystředí ložisko v otvoru nebo na vyběhaném hřídeli. Při aplikaci přípravku se postupuje podle návodu výrobce. U břemenového štítu přichází v úvahu ještě oprava otvorů pro upevňovací šrouby, případně přivaření ulomených dílů. U komutátorových štítů prohlédneme, případně opravíme držáky kartáčů, závity a u odizolovaných držáků vadnou izolaci. Držáky jsou obvykle na štítu přinýtovány. Nýty nejprve odsekáme, vadné izolační podložky a trubičky nahradíme novými a držáky šroubky s maticemi a pružnými podložkami. Po opravě znovu přezkoušíme izolaci držáků. Vadné pružiny kartáčů vyměníme. Dbáme na to, aby měly přibližně stejný tlak. Nakonec opravíme drobné díly dynamu. U stahovacích šroubů opravíme závit, pokřivené odstříkovací podložky vyrovnáme a provedeme různé drobné opravy ostatních součástek.

Máme-li všechny díly v pořádku, přistoupíme k vlastnímu sestavení. To bude tématem dalšího pokračování.

KuFr

VEDOUCÍ
ZNAČKA



AUTO-
AKUMULÁTORY

ING. J. LORENC & J. SABATH, továrna akumulátorů,
Praha XIX.-Letná, Třebízského ulice čis. 491. — Telefon 27003.
Opravnárna: Praha XII., Řípská 8. Telefon 51070.



PRAHA II., JERUSALEMSKÁ 12. TEL. 202-32, 204-04

Víte, co přinesl letošní rok?

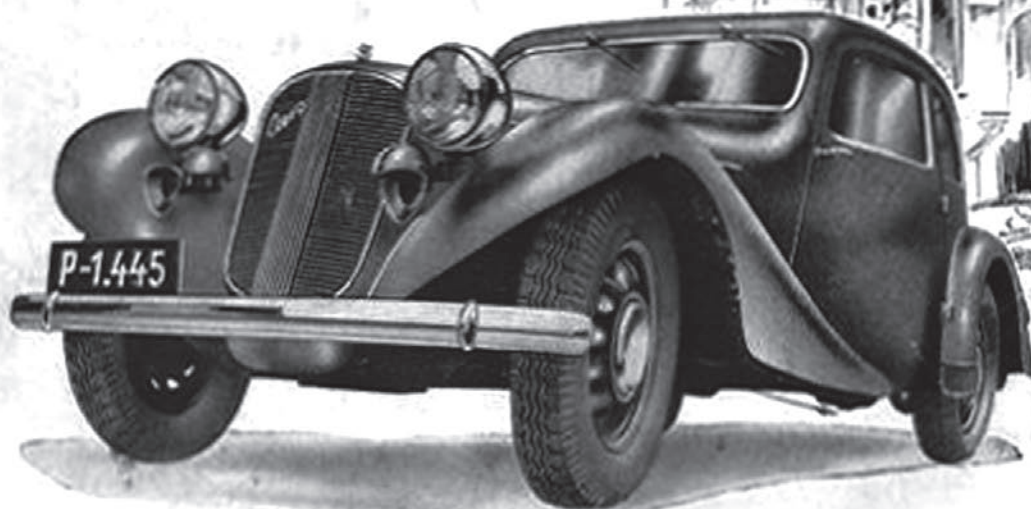
Automobilistům nové typy AERO 1938.

Přvrženci značky AERO mají smysl pro pokrok a přejí si mít vůz s posledními zdokonaleními moderní doby.

Nejzajímavějším zdokonalením automobilů AERO je automatický volnoběh. Vylučuje neproduktivní spotřebu paliva a zpříjemňuje jízdu v městském provozu, protože umožňuje plynulou jízdu krokem.

Automatický volnoběh je možno zamontovat i do starších automobilů AERO. Nepatrný náklad se Vám vyplatí v porovnání s příjmy, které Vám poskytne. Rádi Vám předvedeme tuto praktickou a úspornou novinku.

Aero



Zpravodaj "AERO CAR CLUBu" Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero
v abonentním nákladu. Ročník XXXXVIII., číslo 5, r.v. 2008.

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