



2017

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



**Rok výroby 1937 – letos slaví tenhle automobil osmdesátiny.
Ale kde má na zákrytech blatníků to pověstné S?**

č. 1



Vážení aerovkáři,

nečekal jsem, že se někdo ze čtenářů pustí do diskuze o automobilech bez řidiče a tak jsem se zamyslel nad tím, proč jsem tak skeptický k pokroku, který zastavit nejde a ani by to nebylo vhodné. Podstatou mé skepse je to, že přestáváme techniku ovládat, ale technika ovládá nás. Snad je to pro mnoho lidí přijatelné, když technika za ně začne i myslet. Někdo namítne, že díky rozvoji elektronické techniky má člověk více času na smysluplnou práci, kterou za něj technika neudělá. Opak je bohužel pravdou. Stále více lidí ušetřený čas věnuje té horší stránce techniky. Nosíme si s sebou sice úžasné spojení se světem, s informacemi, s vědou, s lidmi a t.d. v krabičce, která si říká inteligentní telefon, ale ona krabička a nejen ona se stává převážně jen hračkou. Lépe řečeno, vše co souvisí s rozvojem elektroniky, velké většině lidí potutelně ubírá vlastní myšlení.

Myslíte, že ne? Nikdy jste nenahlédli přes rameno třeba v tramvaji člověku, který celou cestu brouzdá po internetu a očividně nic konkrétního nehledá? Nikdy jste nebyli svědky nekonečného telefonátu o ničem? Nevšimli jste si nikdy, že lidé, se kterými hovoříte, hlavně mladí, nedokáží souvisle a k věci hovořit? Možná, že jste se někde setkali s výsledkem ankety na téma „Kdyby se někdo z padesátých nebo dřívějších let náhle objevil v dnešní době, co by bylo nejobtížnější mu vysvětlit?“ Vyhrála odpověď: „Mám v kapse zařízení, díky kterému se mohu okamžitě dostat k veškerému vědění lidstva, ale používám ho jen na prohlížení obrázků koček a k hádkám s cizími lidmi.“ Co dodat k tak výstižnému vyjádření ... Chce se říci – již staří Římané. I ti říkali, kam ten svět spěje a zanikli jako ostatně mnoho dalších kultur. Ale dnes je to problém globální!

Vraťme se ale k automobilům. Když nahlédneme do technických časopisů asi ze 60. let minulého století, tak již tam najdeme vizi samofiditelného automobilu. V době, kdy elektronika byla ještě v plenkách, to znělo jako sci-fi. Tehdejší myšlenka byla postavena na vodičích zabudovaných do vozovky, které by formou vysílače komunikovaly s přijímačem v automobilu. Snad byla tehdy postavena i zkušební dráha, ale projekt rychle zmizel v propadlišti dějin.

Člověk je hravý tvor, ale neměl by být na hře závislý. Pro mne je i řízení auta jakousi hrou a rozptýlením i v současných mnohdy krutých podmínkách na silnicích. Proto se bráním všem možným elektronickým automobilovým vymoženostem, které často odvádí pozornost řidiče, místo aby ji zvyšovaly. Koncem 60. a po celá 70. léta jsem jezdil jen s aerovkami a tehdy se hojně používalo slovo autosport. Pod tímto pojmem bylo myšleno i běžné cestování automobilem. Vzpomínám si na vskutku romantické jízdy v noci za svitu měsíce, kdy silnice byla osvětlena jako americká prerie z indiánek. Já jsem tehdy jako neukázněný mladý řidič neodolal, zhasnul jsem světla a aerovka si to ševalila liduprázdnou silnicí těch svých sedmdesát ... To už je po půl století dávno promlčený „silniční zločin“. Na tyhle krásné projížďky jsem si vzpomněl při návratu z jednoho evropského setkání. Při zpáteční cestě jsme se s Evou ubytovali v městečku s hradem Moritzburg – to je ten z pohádky Tři oříšky pro Popelku – a snad se i tak jmenuje to městečko. Bylo pozdní odpoledne, hrad byl již zavřený, a tak jsme vyrazili do blízké Míšně na večerní prohlídku města. S večerí se návštěva Míšně protáhla do nočních hodin a při zpáteční cestě byla silnice lidu i aut-prázdná, měsíc se na nebi také trochu ukázal, aerovka si to zase ševalila tou svou sedmdesátkou jako za mlada a ta ruka už byla na klíčku ... zvítězil však rozum starce a světla jsem nezhasl. Ale byly i zajímavější jízdy. Při náhlém příchodu mrazů zamrzaly bowdeny předních brzd, což se mi stalo v Žatci. Cesta nocí zasněženou silnicí přes 100 km bez brzd byla vlastně také romantická. Pedál nešel sešlápnout vůbec a pokud by se to podařilo, znamenalo to ručně vrátit páčky brzd, tak to šlo radši bez nich. V dnešním provozu už takové zážitky možné nejsou, ale s nostalgií na ně vzpomínám.

S radostí jako kdysi je možné řídit i moderní auto, pokud není tou elektronikou prošípováno až příliš. Mnohokrát mě už napadlo, že si do auta pro zábavu vezmu ten pověsný klobouk a budu sledovat ostatní řidiče, jestli to opravdu funguje tak, jak se říká. Určitě bych nejel stylem „jednou za rok babičce na hrob“, to by mohlo být nebezpečné. Bohužel žádný klobouk zatím nemám.

Když už tak žehráám na přeelektronizování aut, tak jsem si všiml, že se mnou mnoho řidičů souhlasí. To se stává v autoservisech, kdy elektronické závady neumí odhalit ani diagnostika nebo když nepodstatná závada zablokuje vůz a ten se do servisu musí odvézt na vleku. Dokonce jsem už uvažoval o tom, ať to moderní auto víc „žere“, ale ať je bez závad. Ona cena těch závad plně vyvážá i a převážá tu nižší spotřebu.

Přeji všem aerovkářům, aby řízení automobilu zůstalo ještě dlouho relaxací, než nám tuto radost zkazí „inteligentní auta“.

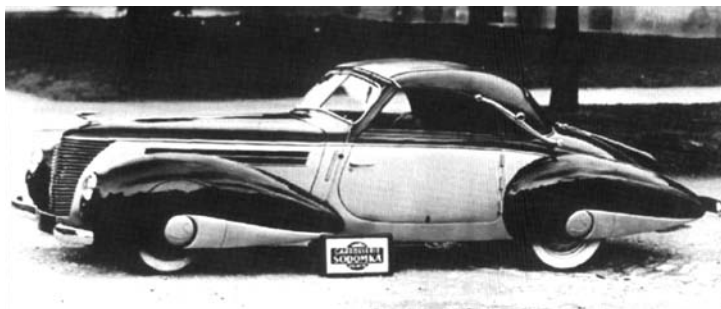
– JK –

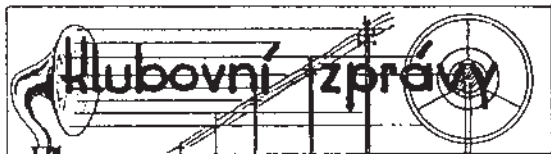
Na titulní straně

Přímo se nabízí parafrázovat rčení Popelky z pohádky Tři oříšky pro Popelku: „Vypadá to jako Sodomkova luxusní aerovka, staré je to jako „padesátka“ aerovka, roadster je to jako aerovka, ale aerovka to není urozený pane!“ A co to tedy je? Již dost napínání – je to Delahaye 135 s karoserií Torpedo Cabriolet z roku 1937. Karoserie od firmy Figoni et Falaschi (italští karosáři později usazení v Paříži). Podobnost čistě náhodná? Posuďte sami.

Že by chlapci karosáři tak trochu opisovali? Ale kdo od koho? Koneckonců proč ne. Necht' mi čtenáři odpustí, že na titulní straně Aerovkáře je něco jiného než aerovka, ale to puzení dát tam tohle krásné auto nešlo potlačit.

– JK –





Vážení čtenáři,

právě máte před sebou první číslo Aerovkáře roku 2017. Náš časopis doznal po dlouhé době a zralé úvaze několika změn. Tou zásadní změnou je, že ročně budou vycházet pouze čtyři čísla. Vydávání plánujeme tak, aby celý ročník vyšel v tom příslušném roce. Aby čtenáři nebyli ochuzeni, bude každé číslo rozšířeno o čtyři strany, což je 16 stran za rok. Pokud odečteme dvě strany obálky dosavadního pátého čísla, bude Aerovkář ročně jen o dvě strany chudší. I to je myslím kompenzováno zhuštěným obsahem od roku 2013, od kdy se zcela využívá systém Word s drobnějším písmem. S ohledem na snazší možnosti tisku budou kromě obálky v barvě i strany 2 a 23.

Doufejme, že touto změnou docílíme částečného snížení finančních nákladů, aby nebylo nutné zvyšovat cenu časopisu.

Chtěl bych poděkovat všem dopisovatelům za příspěvky a věřím, že stále ještě objevíme něco nového o aerovkách.

– vaše redakce –



Paní Marianna Kabešová nám poskytla k otištění vzpomínky svého otce p. doktora Vladimíra Kabeše na zakladatele továrny AERO p. JUDr. Vladimíra Kabeše sen., doplněné mladickými postřehy z chodu továrny. Protože pana doktora máme stále v živé paměti, využili jsme společenské rubriky s myšlenkou, že pan doktor k nám právě promlouvá.

Paní Marianně za příspěvek do Aerovkáře touto cestou děkujeme.

DR. VLADIMÍR KABEŠ: HRST VZPOMÍNEK K ŠEDESÁTÉMU VÝROČÍ AEROVEK

„Jak vlny osením, po tobě hrají
Mé vzpomínky a touhy, rodný kraji!
Když za večera, v dusných města zdích,
Kol čela starostí se věší příze,
Jak často náhle písmeny v mé knize
Se měnívají v roje kvítků tvých!“

Jako chlapec, právě před těmi šedesáti lety, jsem nemohl dobře pochopit, proč tyto verše Svatopluka Čecha, uvádějící cyklus „Ve stínu lípy“, mého otce pravidelně dojí-maly k slzám. Dnes, s odstupem času, je mnohem snadnější se vžít do jeho myšlení a citů. Muž, bez něhož si historii aerovek prostě nelze představit, byl osobností složitou, kterou nelze vtěsnat do nějaké šablony. Vltavou křtěný Pražák byl jen jednu generaci vzdálen od onoho kraje pod Bezdězem, od pravěku osídleného výlučně českým rolnictvem, úrodného a poklidně krásného, kde naši předkové seděli po staletí napřed v Čisté a pak na Skalsku. Touhou po práci na půdě se nevyznačoval, po té stránce byl čistě městským intelektuálem. Ale dvě vlastnosti se vždy jevily jako jeho české zemanské dědictví. Jednak láska k hudbě, kterou dokonale znal a provozoval s hlubokým porozuměním a na vysoké úrovni, jednak hrdá nezávislost a naprostá čestnost ve všem jednání. Vybaven těmito rodovými znaky by mohl být těžko vydáván za vzor moderního kapitalisty. Jeho průmyslová činnost sloužila uspokojení nad dosaženými cíli spíše než hromadění majetkových hodnot. Těch sice během svého života nepostrádal, ale užíval je v renesančním duchu k estetickému, ne materiálnímu, prospěchu. A ještě méně k vychloubání a okázalému soutěžení o společenské posice, na kterých jiným tak nadměrně záleželo.

V továrně dovedl rozhodovat rázně, rychle a nezvratně, ale nikdy bez pečlivého uvážení rad a názorů, které vyhledával u svých spolupracovníků. V takových případech platila podniková hierarchie velice málo; praktická zkušenost dílovedoucího či osvědčeného pracovníka „u ponku“ měla často větší váhu, než stanovisko ředitele. A byla také patřičně odměněna mimo rámec platové či mzdové skupiny. Tak jako se cítil dobře mezi svými, od vrátného po šéfkonstruktéra, připadalo mu zatěžko se vystavovat veřejnosti, řečnit, být středem zájmu. Vyhýbal se tomu všemu, jak mohl. Nezůstala po něm jediná „oficiální“ fotografie, natož portrét, stranil se všeho, co by mohlo být považováno za výraz touhy po slávě či sebepovyšování.

Tyto vlastnosti nebyly vždy správně chápány. Bankovním ředitelům působil bezesné noci svým neoblomným postojem k otázkám záruk úvěrů, jichž továrna ke svému provozu potřebovala a které, zejména v dobách krise, byly podmínkou jejího přežití. Jeho podpis a čestné slovo byly jedinou garancí, kterou nabízel a o které byl ochoten jednat; té se také nikdy nezpronevřil. Ve styku se svými spolupracovníky nedbal na tituly a různá formální uznání, které moderní psychologie



Foto z návštěvy pana doktora ve Svazu závodníků-veteránů. Zleva: Dr Kabeš, paní Zdena Veselá-Tiefenbachová, pánové Slavomír Janeček, Jan Fexa, Jaroslav Bříza, zády Zdeněk Podskalský.

považuje za nezbytné součásti podnikových vztahů. Svou spokojenost a vděčnost projevoval bezprostředně, ale diskrétně; nechápal, proč by takové zhodnocení mělo mít menší váhu, než titul ředitele či jiná na ukojení osobní ješitnosti zaměřená odměna.

Ale byla to hlavně jeho plachost ve styku s veřejností, která byla někdy špatně vykládána. Sám jsem byl na rozpacích, když v poslední den Turkových historických 30.000 kilometrů jsme nebyli v Autoklubu v čele oficiálních gratulantů, ale čekali jsme sami na svahu u silnice, až „Turčín“ přifrčí, zastaví a přijme, spolu s vřelým objetím velký stříbrný podnos s patřičným vyrytým věnováním. Ne každý se v takové osobní zdrženlivosti dovedl vyznat, ale Turek ji určitě chápal jako málokdo jiný.



JUDr. Vladimír Kabeš v r. 1934

Netvrdím, že tyto otcovy vlastnosti odpovídaly pojmům vědeckého podnikového vedení; Jan Baťa při návštěvě Aerovky v třicátých letech nad nimi kroutil hlavou. Technokratičtí manažeři by z nich vycítili paternalismus. Proč tedy je na „pana doktora“ dodnes jeho vrstevníky vzpomínáno s takovou vřelostí a uznáním? Mám k tomu když ne vysvětlení, tož aspoň klíč k pochopení. Nezapomínám, jak se můj otec vyjadřoval ke knížkám Dale Carnegie a jiných amerických proroků produktivity práce a mobilizace lidské energie v duchu „jak získat přátele a ovlivnit lidi“. Hltal jsem tehdy takovou literaturu s neskrývaným obdivem. Jeho postoj k ní nebyl přímo odmítavý, ale spíše varovný. Často mne upozorňoval, že všechnen obsah těchto poučných spisů se stane bezpředmětným, nemá-li člověk vrozenou potřebu a schopnost dobrých, nevyumělkovaných, lidských vztahů, bez ohledu na věk, pohlaví, národnost, či třídu. To, říkal, se nedá naučit; kdo je nemá, z knih je nevyčte. Čili, kdo nemá lidi opravdu rád, ten je o svých dobrých úmyslech nepřesvědčí. Život mne poučil, že tato rada byla hodnotnější, než stovky stránek užité psychologie a sociologie.

A tak to vlastně také bylo s aerovkami. O výrobě a prodeji automobilů se u nás vědělo rozhodně méně, než o letadlech. Stavba karoserií v licenci Weyman a přívěsných vozíků k motocyklům byly jakýsi úvod do tohoto oboru. Po převzetí výrobních plánů Enky bylo o technickou stránku postaráno bratry Novotnými, pak inž. Baškem, Voříškem, Michlem a celým štábem mladých techniků, kteří se vpracovali do vedoucích pozic láskou k věci neméně než odbornými znalostmi. Prodej, reklama a veřejnostní práce byly s počátku intuitivní, často improvizované, tak trochu jako při natáčení filmu, jehož scénář je trvale upravován producentem, režisérem, herci, kameramany a každým, kdo

je připuštěn ke tvořivé spolupráci. Můj otec si liboval podnětné vklady co nejširšího kruhu zúčastněných. Dovedl si je vybírat a dbal jejich názorů. I když je neuskutečnil, ponechal svým poradcům vždy pocit kladného přínosu ke společné práci. Čím mladší byli, a čím originelnější jejich rada, tím lépe. Tak se vytvořil prodejní tým třicátníků plných energie a nápadů: Leopold Slavík, Branko Kramer, Jiří Stach, později Miloš Veverka jako usměrňující živel, převzatý z konservativní Tatrovky. Jejich iniciativy umožnily Modrý Team Aero, exotické zájezdy inž. Holase, početné a zdařilé podniky Elstnerovy a způsobily, že jméno Aero bylo trvale a zábavně před očima čtenářů novin a diváků filmových žurnálů.

Bylo mně jedenáct a půl roku, když jsem na zahradě v Ratměřicích po prvé zasedl za volant jednoválce a naučil se základům řízení vozu od Josefa Roba, pozdějšího prvního odborníka na „šolichání“ motorů a vylákání jejich maximálních výkonů. Mám dosud obrázek, jak s kamarádem Frantou Machátem a psem Maxlem hrdě sedíme v tmavomodrém cililink; to muselo být těsně před uvedením aerovky na trh, v červenci či srpnu 1929. Na stejném místě jsem pak o pár let později po prvé viděl a řídil třicítku, když Bohouš Turek přivezl prototyp na ukázkou. A tamže jsme pak, až do německého záboru, zkoušeli Ponyho a Rekord, totiž jen jejich chassis, projížděná za války pod různými záminkami ing. Fexou a Hanušem; stali se časem mistry nejen v hledání „much“ obou modelů, ale také v mnohem nebezpečnějším oboru obcházení a klamání německých kontrol. Silnice na Voticku byly tehdy kostrbaté, prашné a klikaté, v předhoří Českomoravské vysočiny bylo plno záludných stoupání – ale hlavně žádný provoz a žádné zvědavé oko, napřed konkurence a později okupace.

K plnému vychutnání doby aerovkářské slávy jsem byl bohužel příliš mlád. Pamatuji, jak mne hnětlo být pouhým pozorovatelem na tribunách hradeckého, českobrodského a jiných okruhů, zatím co profesionálové jako Vydra a Nahodil, či amatéři jako Ela Slavíková, Nimshaus a Kafuněk bojovali o závodní vavříny. Jen jednou, v roce 1946, jsem s bratrancem Horákem hájil barvy aerovky při hvězdicové jízdě Autoklubu; dojeli jsme na zlatou přestoi, že při poslední kontrole v Plzni nám v dešti vypověděly stírače na staré třicítce a nevyhnuli jsme se tím několika trestným bodům.

Ze zpětného pohledu tehdejší mladé generace považuji dnes „litra“ (dvouválec Aero 1000), jímž se zakončila původní řada modelů a připravil přechod k přednímu náhonu na svou váhu až příliš silný a tím i trochu nebezpečný, ale bylo to „žihadlo“, s kterým bylo možno se do sytosti vydovádet a jehož sportovní zjev napovídal nadprůměrné výkony.

Pro mne byla původní aerovka výrazem mládí, ctižádosti, a snahy po dosahování vyšších met. Třicítka a padesátka, o Sodomkových luxusních kabrioletech nemluvě, to už byly vozy pro generaci, která uspěla, pro lidi, kterým znamenaly zadostiučinění z životního úspěchu spíše než povzbuzení a výzvu. Tak jsem to aspoň jako mladík chápal. Věřím dodnes, že skromná pětistovka, „statečný jednováleček“, jak jí otec přezdíval, byla víc než přístupný a účelový dopravní prostředek.

Socializovala soukromý motorismus a byla vyjádřením víry a úsilí prvních dětí republiky. A když pro nic jiného, tož za to jí už přísluší místo nejen v technickém muzeu, ale i v srdcích nás všech.

V Bethesda, USA, 21. srpna 1989

Vladimír Kašpár
Dr. Vladimír Kašpár

Přepsáno z originálního strojopisu – foto archiv ACC.

Připravil Karel Jičínský

Aerovejšlap 2017

V mrazivém počasí jsme se sešli 14. ledna na novoroční aerovkářské procházce v okolí Horoměřic. Marně jsem pátral kolikátý „Aerovejšlap“ to již byl. V minulosti jsme několikrát vystoupali na posvátnou horu Říp, probrouzdali jsme v těch nejrůznějších variantách počasí mnohokrát daleké i blízké okolí Horoměřic, a to vše za vzorné organizace Marie a Karla Petschkeových. Letošní „Aerovejšlap“ však Petschkeovi ohlásili jako poslední. Pokud to myslí skutečně vážně, musím jim a dalším pořadatelům za desítky aerovkářů poděkovat za pohostinnost a čas strávený přípravou těchto zimních setkání aerovkářů bez aerovek. Za ta léta nás již mnoho kamarádů navždy opustilo, ale fotografie ukazuje, že snad nějaký ten aerovkářský potěr přeci jenom dospívá.

Za všechny aerovkáře posílá dík Pepík Kňourek

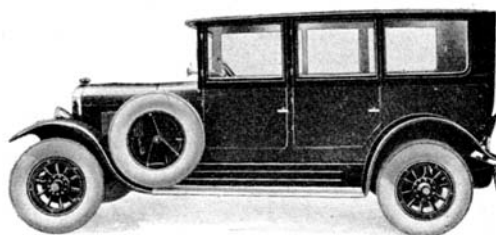
P.S. – Těším se na příští „Aerovejšlap“ (ostatní aerovkáři také)! Foto Mirek Vít.



Konec slavné éry

Jan Hanuš
12.6.1909 – 5.7.1988

LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1925.
4-válec, 95 × 110 mm, výkon 16/60 ks.

Narodil se v Dolních Štěpanicích u Jilemnice. Vyučil se strojním zámečnickem v Jilemnici, pracoval jako řidič a po absolvování automobilového oddělení strojní průmyslové školy v Mladé Boleslavi nastoupil v roce 1934 do automobilky Aero. Pracoval jako konstruktér a zkušební technik a podílel se na vývoji a výrobě vozů Aero 30 a 50 a řady prototypů, zejména jejich motorů.

Za války se účastnil vývoje vozů Aero nové generace, se zadním pohonem, typů Ponny a Rekord. Tyto typy se bohužel po válce nedostaly ve znárodněné továrně Aero do výroby. V letech 1945 – 1947 se také Jan Hanuš snažil s ostatními spolupracovníky prosadit alespoň menší typ Ponny (Aero 750 P) do výroby, ale bezúspěšně. Účastnil se proto mnoha propagačních akcí, například cílové jízdy na podzim 1945, Heinzovy silniční soutěže, silničních závodů, výjezdu na Sněžku v září 1946 spolu s p. Voříškem atd.

Po uzavření automobilky Aero v roce 1948 přešel s řadou dalších spolupracovníků do vývoje továrny Praga, kde se účastnil



mimo jiné vývoje vozů Praga V3S a S5T. V roce 1961 většina pragovického vývoje byla delimitována do letňanské Avie, kde pracoval až do roku 1970, kdy odešel do důchodu. Pak žil střídavě v Praze a v Jilemnici. Snad nikdy nepřestal litovat, že po válce s příchodem nového politického směru mnohé československé továrny nemohly vyrábět své nově vyvinuté výrobky, v mnoha případech světové úrovně. Jedněmi z takových byly i automobily Aero 750 P – Ponny a Aero 1500 R – Rekord. O tom, co se u nás bude vyrábět, o tom se rozhodovalo úplně jinde... Tehdy však lidé doufali, jak dosvědčuje otcův článek z roku 1946.

Aero

Jiří Hanuš – syn

Vzpomínám si, jak jsme před pěti lety Ponnyka zajížděli, - jak jsme byli všichni zvědaví na výsledky prvních jízd. Nejdříve jsme to zkoušeli jen tak kolem továrny. Pak jsme se pustili na 200 až 300 kilometrové jízdy. Každou jízdu jsme pečlivě zaznamenali, vedli přesnou evidenci spotřeby, výkonu motoru, akcelerační, brzdění, pérování, a tak pozorně sledovali všechny vlastnosti vozu. Získané poznatky nás jen znovu ujistily, že Ponny bude dobrý vůz.

Kilometry na tachometru naskakovaly. Ale psal se, bohužel, rok 1941, který přinesl zákaz jízd. Datum zákazu se kvapem blížilo. Snaha najezdit do té doby co nejvíce vyburcovala pravou honbu za dalšími kilometry. Benzín byl – jednak našetřený, jednak šikovně získaný z vojenských motorů. Ani o jezdce nebyla nouze. Dodala je konstrukce a hlavně zkušebna a brzda, odkud se Ponnyka ujal Ovesný, Fexa a moje maličkost. A začala horlivá pouť po celém tehdejší protektorátu. Já, podkrkonošský rodák – zbrousil s Ponny celou Krkonoše, Fexa Českomoravskou vysočinu, Ovesný jižní Čechy, jižní Moravu. Vůz musel projíždět těžkým terénem mnohdy za velmi nepříznivých povětrnostních podmínek. Na okresních a vozových cestách jsme znovu a znovu zkoušeli odolnost svého vozíku. A nikdo by nevěřil, co všechno chudinka musel vydržet.

Každý jezdec byl povinen ujet 600 až 700 km denně. Ale vraceli jsme se s 800, někdy i s 1000 kilometry. Co je to sedět nepřetržitě za volantem 15 až 16 hodin, od páté ráno do devíti nebo deseti večer, ocení zase jen automobilista. Neznali jsme oddechu. Jedlo se při jízdě. A heslem nás všech bylo jen: Tempo, tempo.

Ponny si přitom vrčel svou pravidelnou písničku a jen díky jeho vynikajícím vlastnostem vraceli jsme se domů bez defektů, bez oprav, poměrně málo unaveni. A příštího dne brzy ráno po pečlivé lázni, po prohlídce, promazání a ostatních přípravách vyjel zase za dalšími kilometry.

Ve dnech 18. až 20. června 1941 při najetých 33 000 km jel Ponny rychlostní jízdu „non stop“ Praha – Brno a zpět. Za parného letního dne, kdy teploměr ukazoval plných 37° C, docílil Ponny při normální frekvenci denního průměru 87 km/h., v noci v zatemnění 66 km/h., tedy celkový průměr 79,5 km/h. Spotřeba 8,1 l na 100 km. Ujeto celkem 3067 km bez defektu, až na zanesené svíčky. Tuto nepatrnou závadu způsobil olovnatý benzín, při jehož použití vznikají krupičky na kontaktech.

Jako triumf na ukončenou jsem podnikl jízdu bez přerušení do Jilemnice. Zpáteční cestou jsem z Ponnyka „vyrazil“ průměr 97 km, když jsem ujel 130 km za 1 h. 20 min. Podotýkám však skromně, že jsem jel večer, tedy za slabé frekvence.

A pak se octl Ponny v Karlině pod plachtou, odsouzen k nečinnosti a k tomu, aby s námi čekal na lepší časy.

Nu, a dočkali jsme se. My i Ponny. Přišla revoluce. A 10. května 1945 stojí náš Ponny už zase na dvoře továrny., v níž se zrodil, opět zcela připraven. Dlouho nezahálí. Brzdy se rozjíždí. S léky na Bulovku, aby pomohl našim raněným barikádníkům a vojákům-hrdinům.

Předvádíme jej pak úřadům, ministerstvům, zástupcům cizích států. Všem se líbí, všichni jej obdivují. A my čekáme, jak to dopadne s povolením výroby.

Ale v tom prvním varu, bohužel, nevypadá to zrovna slibně ...

U příležitosti Mezinárodního sjezdu studentstva projel Ponny trať 1057 km, aby ze všech vysokých škol a fakult, roztroušených po republice, přinesl na Hrad panu prezidentovi srdečná poselství. Průměrná rychlost této jízdy byla 60 km/h.

Předtím absolvoval Aero-Ponny rychlostní jízdu Praha-Benešov-Praha s průměrem 82,5 km/h.

A najednou vidíme, že nezmar Ponny je už vlastně účtyhodný stařeček, který se dožívá plného statisíce najetých kilometrů. Ale věříme mu a pranic se neobáváme poslat ho i na Velkou cenu města Prahy.

Nezklamal ani tentokrát. Dojel jako první v kategorii sportovních vozů. Jeho skvělý úspěch je úspěchem a radostí celé továrny Aero. A naše naděje, že se snad přece jen dočkáme povolení k výrobě, vyrůstají teď v pevnou víru.

Ponny ukázal tisícům nadšených diváků, co dokáže. A všichni se tu přesvědčili, že Ponny je ten pravý, přímo ideální malý vůz, po němž dnes všichni voláme. Že zájem, který už dávno vzbudil, je plně zasloužený a oprávněný.

Ponny to vyhrál. Slavně a poctivě. A Aerovka dnes už pevně věří, že si její malý vůz po tak pronikavém důkazu svých předností získá sympatie a ocenění i tam, kde se bude rozhodovat o povolení k jeho výrobě.



Jan Hanuš na svém Aero Ponny, vítěz Velké ceny Prahy 1946

Převzato z časopisu VETERÁN č. 45/1998 – do Aerovkáře přispěl Karel Jičínský.

Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce.

9. pokračování

Představení nového modelu vozu továrny AERO s předním náhonem na Pražském autosalonu v roce 1934 bylo provázáno velkým zájmem potenciálních zákazníků. Tento zájem o aerovku zcela nové koncepce však způsobil mnohým prodejcům velké problémy. Odbýt předchozích modelů vozů se výrazně snížil a na velký zájem o AERO 30 nebyla továrna připravená. Výroba se rozbíhala pomalu a docházelo k situacím, kdy na prodané nové vozy zákazníci čekali i více než 3 měsíce. S tím souvisely problémy s protiúčtovými vozy, které zůstaly v používání zákazníků, jak bylo popsáno v 7. části seriálu. Podle knihy Karla Jičínského bylo do konce roku 1934 vyrobeno pouze 613 vozů AERO 30 všech provedení. Zároveň bylo v této době v továrně AERO rozhodnuto o reorganizaci způsobu prodeje nových vozů v ČSR. Byla zvolena strategie omezení počtu zástupců v jednotlivých regionech a to samozřejmě vyvolalo velké tření mezi jednotlivými prodejci a začal ostrý konkurenční boj. Zároveň byly továrnou stanoveny nové podmínky při přejímání vozů na protiúčty a podílu továrny na financování jejich

AUTOMOBILY

GENERÁLNÍ ZASTOUPENÍ PRO OSTRAVSKO

JOSEF VEŘMIŘOVSKÝ

TELEFON 37.95

Mor. Ostrava, dne 2. dubna 1935.

Nádražní třída 60a

Hlavní sklad orig. součástí všech typů aut. AERO – nejlepší druhů autooleje a sklad kulíkových ložisek

Titl. W e n k e a spol., J a r o m ě ř .

Velevážený pane kolego,

buď tak laskav a sděl mi obdržel-li jsi smlouvu od továrny pro rok 1935 a zda jsi již tuto podepsal.

Já doposud jsem tak neučinil, neboť smlouva nová obsahuje pro nás velké nevýhody.

Očekávám Tvou zprávu pokud možno obratem a

zdraví Tě

AUTOMOBILY

GENERÁLNÍ ZASTOUPENÍ PRO OSTRAVSKO

JOSEF VEŘMIŘOVSKÝ

TELEFON 37.95

Mor. Ostrava, dne 25. ledna 1936.

Nádražní třída 60a

Hlavní sklad orig. součástí všech typů aut. AERO – nejlepší druhů autooleje a sklad kulíkových ložisek

Titl. pan A. W e n k e a syn, zástupce aut. AERO, J a r o m ě ř .

Vážený příteli,

obdržel jsem Tvůj dopis, týkající se mého jednání s továrnou A e r o a promiň, že jsem Ti nepodal zprávu dříve.

Jak je Ti známo, zřídila továrna A e r o svou prodejnu v Mor. Ostravě a zrušila zároveň své zastoupení v Opavě. Bohužel i já jsem přijat jako prodejní úředník a ještě jeden pán je k nám přidělen z Prahy. Z odpovědnost za vedení prodejny, která je v Mor. Ostravě pro celou severovýchodní Moravu a Slezsko má Dr. Kraus, který je zároveň inspektorem pro celou Moravu. V továrně jsem vše hladce vyřídil tak jak jsem si přál a o vedoucím místě jsem ani nezádal. Je to pro mě lepší, neboť nenesu za nic té nejmenší zodpovědnosti.

Co se týká mých protidítkových vozů mám možnost tyto během roku 1936 prodati, což se nám započítává do obrátu prodaných vozů. Ve Tvém případě jsem se informoval a bylo mi sděleno, že pry ani zastoupení Ti přece vezmou pro různé difference, které pry s nimi mám.

Peradití Ti v této věci sám nic nemohu, neboť Ty určitě sám víš, jak to dnes v továrně vše pokračuje.

Zdravím Tě srdečně, rovněž Tvé pány bratry a

s přátelským pozdravem:

Josef Vermiřovský

AERO AUTOMOBILY

Generální zástupce: A. W e n k e a syn, spol. obchodní J a r o m ě ř .

2. dubna 1935.

Pan Josef Veřmiřovský, zástupce Aero, Moravská Ostrava, Nádražní 60a.

Milý příteli,

sděluji Ti, že jsem dosud smlouvu od továrny Aero pro rok 1935 nepodepsal a domá nás nikdo z továrny nešádl. Sami nikterak nespěcháme, poněvadž jsme svědci, jaký účel má toto zbytečné prodlužování konečného dojednání. Text smlouvy jsem si již v továrně sečetl, ale nehlídal jsem v něm žádných nových zvlášť přítešných podmínek, vyjma snad záruky, o kteréžto věci bylo již s Tebou i ostatními sepsáno, nebylo ovšem vůbec nic uskutečněno, zejména provize zůstává stejná, v protisčtech se nic nestalo a zvýšení provize na předváděcí vůz rovněž nestává.

Sděl mi, až pojeděš do Prahy a zastav se u mne v Jaroměřu, jest to s Hradce Králové vzdálenka pouze 20 km a mohli bychom si o té věci dobře pohovořit.

Znamenám se s přátelským pozdravem:

Josef Vermiřovský

Zástupce Aero

A. W e n k e a syn, Jaroměř.

1936

18. ledna 1936

Vážený pán

h. Josef Veřmiřovský, zástupce automobilů Aero, Moravská Ostrava.

Odvětvujeme se na Vaši návštěvu u nás a na rozmluvu o zastupování továrny Aero a prosíme Vás, aby jste nám, pokud možno brzo, sdělili, o jakém výsledku se jednalo Vaše jednání v naší věci se týkající.

V našem případě není ještě celá věc pro tvrdší odpor továrny dohodou zlikvidována a myslíme, že asi nepodléhá se zlehčování bez soudního zproštění utončení.

Sdělíme se na Vaše brzké zprávy a znamenáme se s přátelským pozdravem.

Josef Vermiřovský

přípravy pro následný prodej. Jak se situace s regionálními zástupci v těchto letech vyvíjela, je zřejmé z několika dopisů, které se zachovaly v archivu firmy Wenke. Mnoho dlouholetých úspěšných prodejců ukončilo svůj obchodní vztah s továrnou AERO a začali prodávat vozy jiných značek. I na regionálním zastoupení v Jaroměři bylo rozhodnuto ukončit prodej aerovek a firma Wenke začala koncem roku 1935 nabízet automobily Československé zbrojovky v Brně. Vozy tohoto výrobce byly podobné koncepce a přímo konkurovaly vozům AERO 30. I přes tuto skutečnost si servisní oddělení firmy Wenke chtělo dále udržet status oficiálního servisu vozů AERO ve východočeském regionu, vzhledem k velkým zkušenostem, které získali zaměstnanci servisu s opravami aerovek všech modelů a spokojenosti zákazníků s jejich prací. Jak se tato situace vyvinula, napíši v příštím pokračování.

AERO
GEN. REPR. 1937

Zastupitel AERO
V Kolíně, dne 29. dubna 1937.

Velevdážený pane t o v á r n í k u !

Jistě dobře budete se na mě pamatovat z doby kdy pracoval jste před rokem jak Vy tak já s továrnou "AERO"-Praha-Vysočany jako zástupci. V první řadě prosím Vás za prominutí, že udal jsem Vás také sám sebe za svědka proti továrně "AERO" se kterou vedu spor po ukončení zastupitelského poměru.

Třebas že nebyl jsem ničeho dlužen na mém kontě napočítala mi továrna Kč 53.000.-dluhu o kterýžto obnos se s ní soudím, neboť pozůstává z nevysvětlitelného vyúčtování továrny.

Oproti tomu žádám na továrně, aby mi vyplatila provisi z prodaných vozů v roce 1934 kdy byla nejlepších konjunktura v tomto zastoupení neboť byla továrna sama vinna, že nám všem zástupcům prodané vozy nemohla dodat v důsledku toho, že nemohla je vyrobiti, ačkoli nám neřekla abychom přestali pracovat čímž vznikala nám zástupcům reži a naopak nás ku práci ještě povzbuzovala.

Jistě mi sám uznáte dle Vaší zkušeností, neboť také nechal jste tohoto zastoupení dříve nežli já jistě jenom z důvodu, že neviděl iste žádný prospěch, což i já jsem pochopil ale behužel pozdě.

Také jistě dobře víte o tom jak namáhali jsme se a ugovali jsme osobně tehdy prodané vozy v továrně a osobním dojížděním do Prahy ztratili jsme též mnoho až nakonec přišlo storno, ježto zákazník buď již nechtěl čekat a nebo továrna mu povolila storno o své vlastní vůli a byla ráda že má od tohoto obchodu pokoj.

Prosím Vás proto, abyste mi nebral proto za zlé že vede Vás jako svědka začož Vám co nejsrdčněji děkuji a s přáním Vám dobrých obchodů přeúčím se Vám a známým se

P.S. Jak bylo mi sdělení jest stanov-
ven Váš výslech na den 3.května
o 10/4 hod. dopoledne v Jaroměři
a prosím Vás abyste jej neodložil.

s projevem úcty

AERO
GEN. REPR. 1937
J. NOVSKÝ, 800
TELEFON 37



Č. BUDĚJOVICE
ČECHOVA ULICE 671
TELEF. 796

Č. BUDĚJOVICE, dne 23 června 1937.

Vážený pane Wenke !

Jsem ve volné chvíli a spomínám na náš rozhovor o loňském auto-salonu ve vinárně v Praze kde jsi mě vyložil postup Aero továrny proti Tobě co jejich zástupci, jelikož přišla řada i na mě a já si tak snadno vše líbiti nedám proto scháním informativně každý dobrý materiál a sice proto že nemám u této fir. v důsledku jejich postupu nikomu důvěru ba ani k samému Dr. Kabešovi o němž jsem se vždy domníval že jest charakter a že jen za jeho zády se mohou dít různá svinstva ku škodě starých zástupců a zákazníků což konečně odnese později i podnik továrny sám, mylil jsem se trpí vše a jistě dobře ví o všem a dělá jako by nic.

Jsem v zásadě pro čistý obchod resp. pro očistu obchodnictva automobilního a né pro piráctví jaké si dovoluji páni jako je p. Hess a spol. který je na mě do Č. Budějovic nastrčen, sdělil jsem to Dr. Kabešovi soukromým dopisem a již i v loni jsem jej žádal na základě jeho slibu o rozhovor který mi dal v mém obchodě ~~hájí~~ za jeho průjezdu Budějovicemi, nyní vidím že neuznal za vhodné ani mě vyslechnouti a nechal jednat Ing. Havla po p. Kramrovi kteří chtějí jenom zvědět i zbraně aby je mohli předem zneškodnit a poctivého zástupce bezevšeho vykopnouti, nepujde to tak lehko když, za cenu mé námahy, ať tedy také zví veřejnost proč a zač a pro koho se to děje, jsem nepohodlný proto že nepřejí řádění pirátů ku škodě řádných a nevýňých zákazníků.

Proto Tebe žádám máš-li pádných důkazů pane Wenke sděl mi je s doložením, použiji jich u soudu, ať přijdou na světlo a veřejnost, současně prosím vysvětlí mě jak si snimi účtoval opravy protiúčtových vozů které Tobě museli zaplatiti, o čem si se opřel, chci použítí mimo jiné pracovního soudu.

Prosím Tě odepiš mě brzo, to by bylo hezké aby takový pirát i podfukáři z nás těžili, přeje-li si někdo těžiti z našich dlouholetých poctivých námah tak ať si to hezky zaplatí, snad se ještě najde trochu poctivých lidí kteří smýšlejí o druhém jak slušnost vyžaduje.

Mnoho jsem tě svým dopisem nepotěšil ale aspoň víš zas něco nového z Tvého bývalého působiště. Buď hodně zdrav a pozdravuj Tvé bratry.

Josef Pártl

JOSEF PÁRTL,
AUTOOBCHOD
odborné automobilní dílny - garáže
C. BUDĚJOVICE,
Havlíčková kol., Čechova 671
TELEFON 796.

Čtělý pan

A. Wenke a syn.

auto-service

Jaroměř - Husova tř. 91.

ČESKÉ BUDĚJOVICE
25 VI 37-16
31

Pan

Josef Pártl
autoobchod

České Budějovice.

A. WENKE A SYN
JAROMĚŘ
Starice dráhy Jonošov-Jaroměř

Jaroměř, dne 9. července 1937.

Milý příteli.

Obdržel jsem Tvůj zajímavý dopis a promiň mi, že jsem Ti dosud nedal odpověď. Mám před sebou cestu do Budějovic a tudíž jsem myslel, že si uštně nejlépe spolu o celé věci pohovoříme.

Pro zajímavost Ti sděluji, že je od nich již také Černý pryč a je u Pragovky. Mimo něho i celá řada dalších, ale o tom až uštně. Pravděpodobně budu v Budějovicích v pondělí 12. t. m. a kdybys někdy jel, tedy mi nech doma zprávu, kdy a kde bych Tě našel.

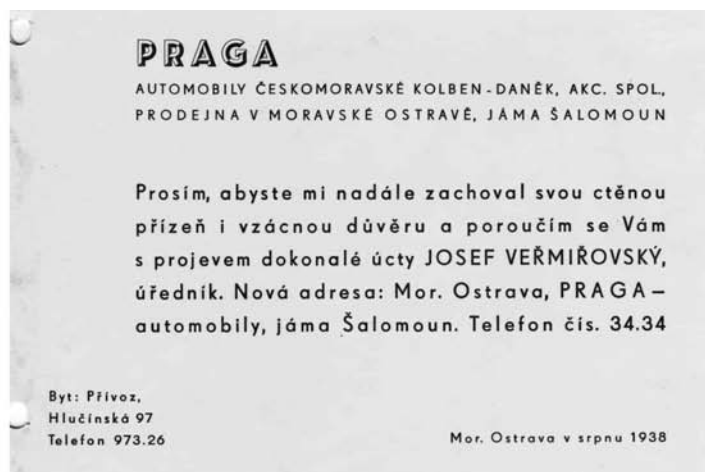
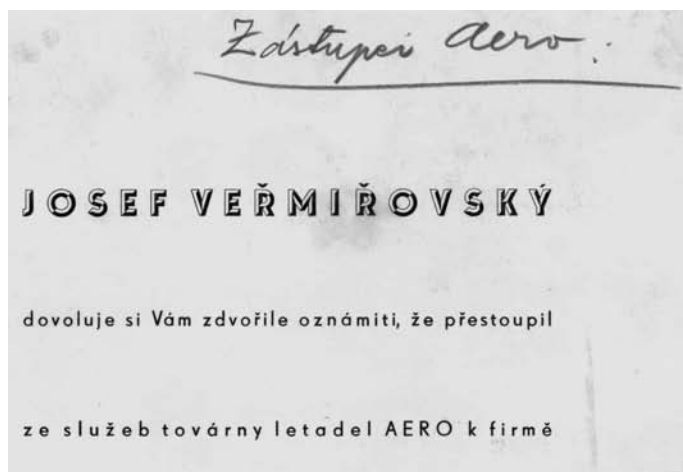
S pozdravem
Josef Pártl

NEJENOM AEROVKY, ALE CHLADIČE VŠECH ZNAČEK U FIRMY

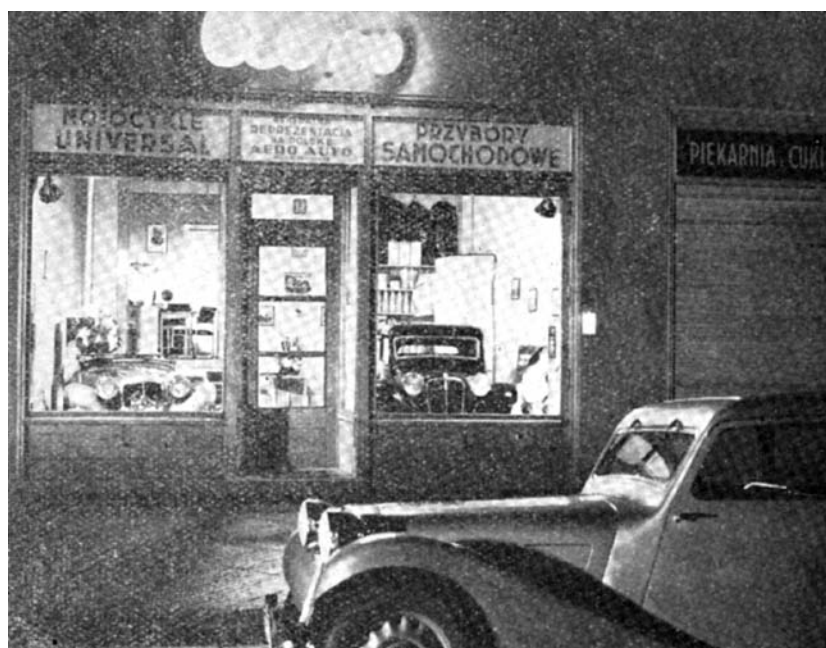
F. KRATINA

TOVÁRNA AUTO-AERO CHLADIČŮ

Telefon č. 54 KRALUPY N. VLT. Telefon č. 54

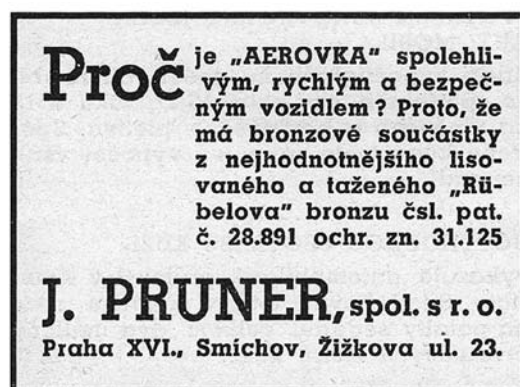


Připravil Jarda Dufek – JD –



Obchodní zástupce měla automobilka AERO i v zahraničí. Snímek výkladu je ze zastoupení Aera v polských Katovicích.

Časopis Aero Car Club Revue, duben 1938.



Jak uvést následující dobový článek? Snad „Když byly silniční kontroly ještě v plenkách!“ Ale ony to tak úplně „plenky“ nebyly. Posuďte sami a porovnejte tyto zajímavé dobové údaje se současností.

Kontrola se představuje.

A. Tůma

Až uvidíte na silnici shluk četníků, motoristů a diváků před řádkou zastavených vozidel, vězte, že se vám zde poprvé představí silniční kontrola v plné své moci a hrůze. Zastavte ihned, jakmile spatříte znamení, která vám bude dávat četník uprostřed jízdní dráhy. A zpytujte své svědomí, neboť máte mít s sebou mnoho věcí, na něž je četnická hlídka velmi zvědavá.

Musíte jí především ukázat křestní list automobilu, který se jmenuje „Osvědčení o zápisu motorového vozidla do rejstříku“. Je to malá knížečka v červených plátěných deskách, v níž dopravní úřad potvrzuje, že na váš stroj přidělil tu a tu rejstříkovou značku, že váš stroj má číslo motoru to a to a je takový a takový, že jste pojištěn proti povinnému ručení a že vám byl vydán t. zv. evidenční list.

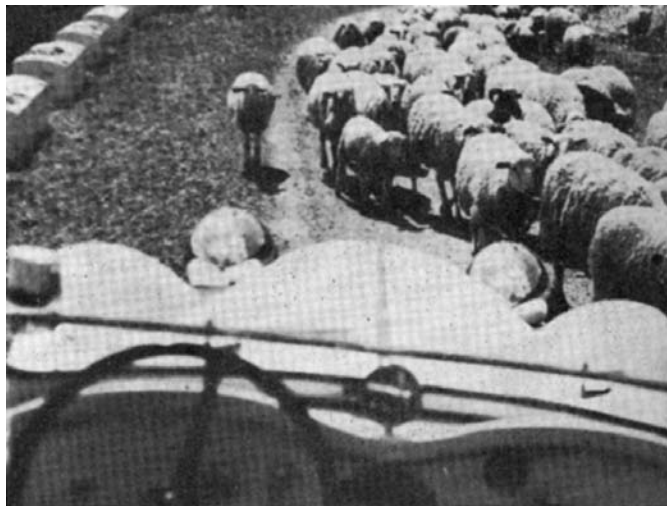
Kontrola bude chtít pak vidět potvrzení o zaplacení premie pojištění proti povinnému ručení. Toto potvrzení vám na zvláštním korespondenčním listku vydá pojišťovna ihned, jak dostane od vás peníze.

Pak je tu poslední dokument, který se týká vašeho vozidla: potvrzení o zaplacení daně nebo osvobození od daně. To je tak: u nových automobilů se 1 ½ roku silniční daň neplatí. Proto vám finanční úřad vydá při přihlášce výměr o osvobození od daně. Ze starších automobilů se daň platí a činí u vozů Aero 30 400,- Kč, u Aero 50 600,- Kč ročně. Je ji možno platit půlročně vždy před 1. lednem a před 1. červencem a to bez přírážky. Placení daně se naštěstí neprovádí tak složitým způsobem jako opatřování jiných dokumentů: u každého pošt. úřadu vám prodají zvláštní složenku k této dani. Tu vyplníte, pošlete peníze a na pošt. úřadě vám na ústřížek dají razítko. Tento ústřížek, označený nápisem „stvrzenka“ je dokladem, který musíte ukázat silniční kontrole.

Ale to není ještě všechno! Musíte se pochlubit také vlastnictvím „Řidičského průkazu“ v modrých deskách, u starších řidičů vůdčím listem.

Víc papírů nepotřebujete. Certifikát s sebou nevozte, protože jeho náhradou je Osvědčení o zápisu. Evidenční list s sebou dokonce ani vozit nesmíte.

Kontrola má právo vás žádat o předložení příruční lékárníčky pro první pomoc a zkontrolovat její obsah. Koupíte ji v odborných závodech sestavenou tak, jak to předepisuje zákon. Jestliže z ní použijete někdy obvaz nebo jod, abyste někoho na silnici ošetřili, musíte si jej při příjezdu do nejbližšího města dát doplnit. Musíte se také občas přesvědčit nevyschla-li vám jodová tinktura. Je-li suchá zahodte ji a kupte si novou, jinak pokuta.



Zákon dává četníkům také právo, aby se přesvědčili, máte-li zařízení, která znemožňuje osobám nepovolaným uvést stroj do pohybu. Za takové zařízení se považuje prostý klíček od zapalování. Vůz musí mít signální zařízení, které umožňuje dávat zvukové signály, i když motor není v pohybu. To je prostý klaxon. Musí ovšem fungovat. Prohlédnou vám svétla, odpovídají-li předpisům. Osvětlena musí býti i značka CS. Reflektory musí svítit na vzdálenost nejméně 100 m, musí být oba stejně vysoko. Není dovoleno užívatí takových osvětlovacích zařízení, při nichž je možno zhasnouti jen jeden z obou reflektorů. Dolní hrana zrcadla reflektorů nesmí být výše než 90 cm a níže než 60 cm nad jízdní dráhou. – Každé motorové vozidlo musí mít nejméně jeden zvukový přístroj, kterým je možno dát znamení, i když motor není v pohybu. Podtlakové houkačky, sirény, vícehlasné přístroje, polnice atd. nejsou dovoleny. Zpětné zrcátko je předepsáno. Výfuk musí být dostatečně tlumen. Stěrač na předním ochranném skle je předepsán, rovněž tak směrové ukazovatele a stolampa. A teď musíte mít: fungující tachometr, zástrčku pro přenosnou el. svítilnu, hustilku, kladivo, kombinačky, francouzský klíč (Francouzi mu říkají clef anglais, čili anglický klíč), montovací páky, klíče na různé matky, šroubovák, zdvihák, náhradní kolo s pneumatikou v použitelném stavu (nesmí být sjeta až na plátno), matky ke kolům, 2 svíčky s těsněním. Všechny tyto věci musí mít jen automobily, dané do provozu po 1. lednu 1937. Automobily starší je mít nemusejí (viz § 147 ods. 2 vlád. nařízení č. 201 Sb. zák. a nař.) Automobily, dané do provozu před 1. lednem 1937 všechny tyto věci, vyjmenované v tomto odstavci, mít nemusejí.

Nedivte se tvrdé a pánovitě formě, s jakou vás někdy kontrolní hlídka požádá o předložení dokladů. Mnohdy se hledá zloděj motorového vozidla, někdy ten, který „zabil a ujel“, jak hlásí novinové zprávy. Služba dozorcích orgánů jest vyčerpávající a

Č. z. ú. 232482 ai 1931.
Cis. 46—7294 ai 1931.

Tento vůz zůstává nezakázaným vlastnictvím
firmy „Aero“ továrna letadel, Praha-Vyšehrad,
až do úplného zaplacení v hotovosti, jež bude
na tomto listě zvlášť razítkem a podpisem
jmenované firmy potvrzeno.

ÚŘEDNÍ OSVĚDČENÍ

dovozce, že typ níže popsaný připojení se k jízdě po veřejných cestách na
základě zkoušky, provedené ve smyslu § 16. nař. vlády ze dne 28. dubna 1910, F. z. č. 81.
dne 24. dubna 1931.

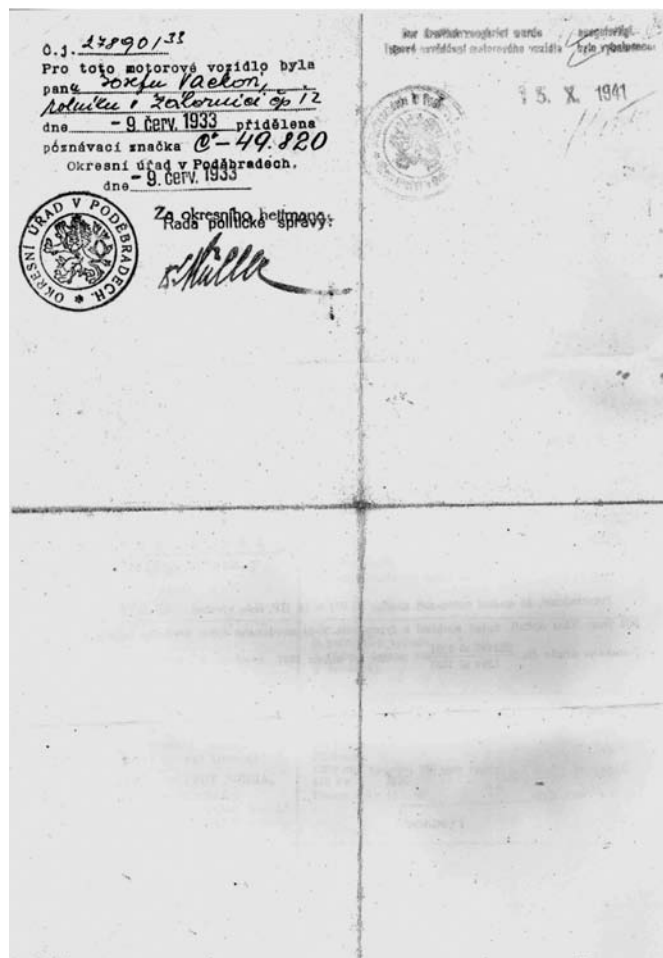
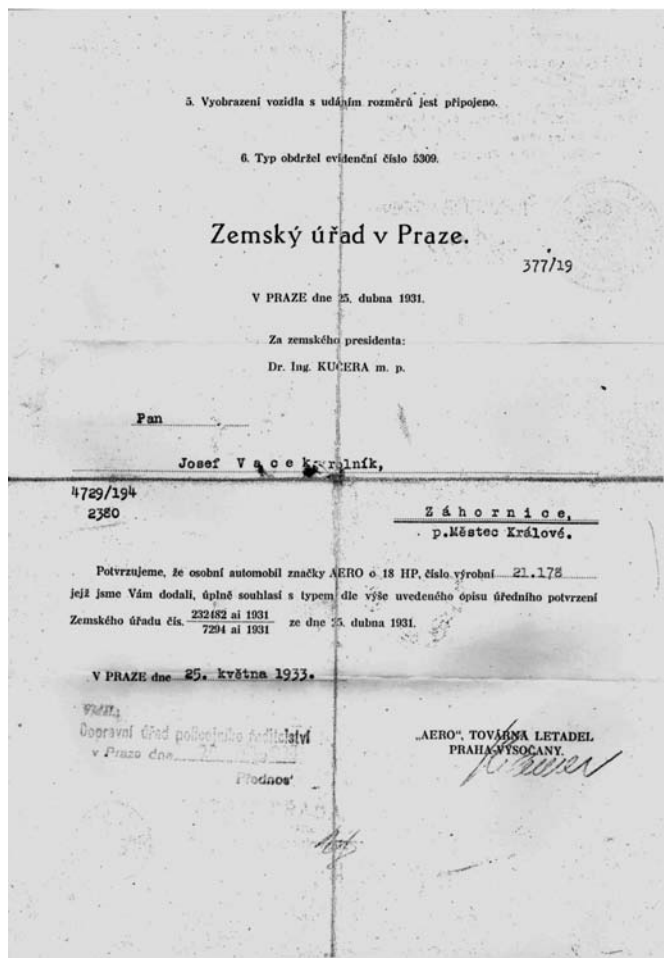
1. Jméno a bydliště žadatele — majitele vozidla:
„AERO“, TOVÁRNA LETADEL, PRAHA-VYŠEHRADEK.

2. Jméno a bydliště výrobce:
„AERO“, TOVÁRNA LETADEL, PRAHA-VYŠEHRADEK.

3. Systém vozidla a číslo typu:
Cestovní vůz
MMC LIX.

4. Technický popis vozidla — typu.

a) Povšechný popis	Osobní vůz s motorem umístěným v přední části rámu.
b) Zdroj síly a soustava motoru; jeho rozměry	Stojatý, dvouválcový, dvoutaktní výbuš. motor v jedné skupině. Vrtání válců: 75 mm, zdvih: 75 mm.
c) Výkon motoru v HP, počet obrátů za minutu a obsah válců	18 k. s. při 3100 obrátích za minutu. Obsah válců: 662 cm.
d) — Při motorech spalovacích a výbušných: popis zařízení zapalovacích a chladičích — Při motorech parních: popis zdroje páry — Při elektrických motorech: popis akumulátorů neb poháněcího stroje s převody. Karburátor	Dynamoelektrické zapalování soustavy Bosch. Chlazení vodní thermosyfonové. Karburátor: Amal.
e) Popis převodu síly a přístroje řídicího	Od hlavy motoru suchou komosovou spojkou, kardanovým klombem a hřídelem, rychlostní skříň se třemi rychlostmi do předu a jednou do zadu. kúželovými koly na celistvou zadní osu. Rychlostní skříň je vzadu a spojena pevně se skříňí kúželovými koly. Převodní skříň se třemi rychlostmi.
f) Počet a druh brzd	1 ruční brzda na pravé zadní kolo. 1 nožní brzda na zadní kola.
g) Zařízení osvětlovací a signálová	2 reflektory vpředu. 1 číselná lampa vzadu. 2 houkačky.
h) 1. Největší délka vozidla 2. „šířka k volantu“ 3. Vzdálenost náprav (rozvor) 4. Rozchod kol 5. Váha vozu 6. Povlak obráběcí 7. Šířka obráběcí (při náklad. vozec) 8. Nosnost (při nákladních vozec)	3400 mm. 1220 mm. 2200 mm. 1030 mm vpředu, 950 mm vzadu. 495 kg. Pneumatiky 11×45. —
i) Počet a adhezní váha brzděných kol	dvě. 290 kg.

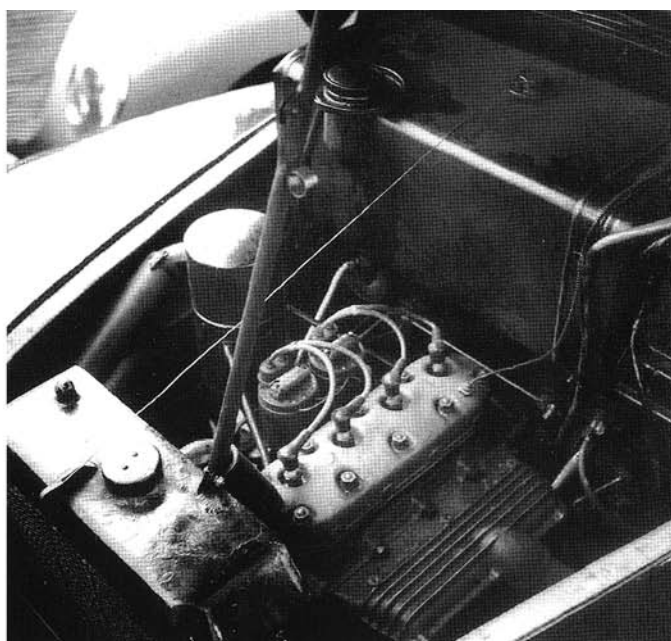
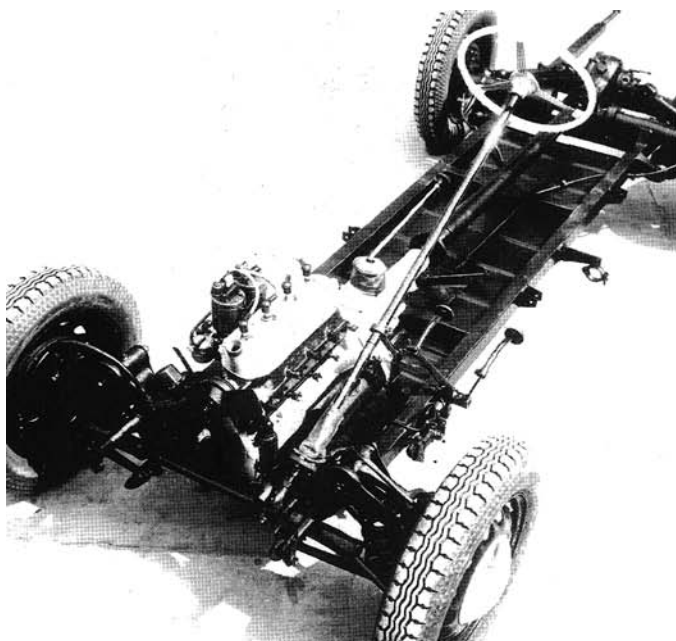


bylo by vám jistě nepříjemné, kdybyste byl obžalován před trestním soudem pro urážku úřední osoby ve službě. S dozorcím orgánem se nepřete, ani když nemá pravdu a vy ji máte. Proti každému bezpráví se můžete odvolat. Proti každé pokutě neoprávněně vybrané můžete se odvolat Zemskému úřadu.

Aero Car Club Revue 1938 – dobové dokumenty dodal Karel Jičínský

Rekord, tentokrát kolem dokola

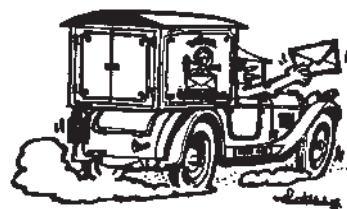
Soubor fotografií automobilu Aero Rekord nám zaslal kolega Milan Turek z Plzně.





Mají automobily bez řidiče budoucnost?

Tomáš Slabý



K zamyšlení mě přivedla starší poznámka kolegy Josefa Kňourka, že má obavy z nové doby, která by nás mohla připravit o požitek z jízdy za volantem užitého auta. Jako mladý jsem chtěl být dopravním pilotem, ale překážkou byla větší krátkozrakost. Sleduji v televizi pořady, uvádějící závěry ze starších leteckých katastrof. Automatické řízení dnes umožňuje letecký provoz bezpečnější než na silnici. Tam často umírají a nebo se stávají invalidními lidé nevinní na rozdíl od velkého počtu pasažérů v letadle po havárii.

Jako technik věřím, že je možné naprogramovat i auta, ale je to těžší než u letadla, protože přijít na to, jak má inteligentní auto reagovat na účastníky provozu, kteří nedodržují pravidla, je těžší. Silniční doprava by mohla být bezpečná jako letecká tehdy, kdyby v provozu byla jen auta naprogramovaná a k tomu se dá nejnázne dospět rizikovým zkušebním provozem v době, kdy se na silnicích toulají ochmelové, fetišci a sebevrazi. Kdyby se to povedlo, takové tragické nehody by nebyly – jen výjimky pro hrubou technickou závadu nenapravitelnou přechodem na ruční řízení. Ztráta pocitu z řízení by ještě navíc byla kompenzována tím, že bychom místo pár tisícovek povinného "mručení" platili pár stovek jako dnes za mopedu.

Jsem velmi skeptický ke zkušebnímu provozu, kdy by mohlo dojít k vážným nehodám třeba po střetu s neukázněnými motorkáři či chodci, takže z důvodu obav by v některých státech zkušební provoz mohl být zakázán. Přidám ještě malý postřeh. Kamarád využil v Německu nabídku sednout za volant superdrahého zánovního kupé a prohnal se spokojeně po dálnici až rychlostí 250 km/hod. Auto velmi bezpečně přejíždělo z pruhu do pruhu a velmi jemně brzdilo. Zato můj pocit spolujezdce v autě "bez řidiče" tak dobrý nebyl. Odkudsi v městském provozu přiletěl kus novin veliký asi jako kdysi Rudé právo a při pomalé jízdě se namotal na střešní čtecí zařízení. Zahoukal alarm a rozkaz převzít ruční řízení! Tak nevím... nevím...

MÚ Praha 2 vyhlásil 6. ročník literární soutěže na téma Čím onemocněla naše společnost? Slohové práce o velikosti písma 12 v rozsahu tisíc až tisícpětset slov zasílat do 30.4. na artbotic.literarnisoutez@centrum.cz nebo v písemné čitelné formě pro III. kategorii nad 60 let na ArtBotič, literární soutěž pro seniory, Vyšehradská 35, Praha 2.

Vzrušující příběh naší Aero 662 roadster, r.v. 1934



Foto 1: Aero 662 v Soběšíně, 1974

Toto Aero 662 roadster, výrobní číslo 3978, rok výroby 1934, bylo prodáno **koncem 60. let** do Německa. Od té doby vlastnil Aerovku Edwin Wagner, který byl také členem našeho klubu Aero-IG. **2. dubna 1974** byla Aerovka přihlášena a dostala značku „F“ pro Frankfurt.

Později se Edwin odstěhoval do Berlína. Tehdy dostala Aerovka registrační značku „B-W6503“. Edwin byl později v **tehdejší Československu** účastníkem mnoha rallye, tak:

* v **červnu 1974 na Pražské Aero rallye v Soběšíně**, spolujezdkyně paní Jaroslava Brutarová,

* **6.9.1975 na mezinárodní jízdě pravidelnosti do vrchu Zbraslav - Jíloviště**. Tato rallye je od roku 1968 organizovaná Veteran Car Clubem Praha jako vzpomínkový závod do vrchu, který se jel po prvé v roce 1908. Spolujezdcem byl Ivan Hořejš – přítel Jaroslavy Brutarové,

* **26.5.1984 jela tato aerovka vzpomínkovou jízdou 30.000 km, jenž se jela po třinácté**. Byla organizovaná Aero Car Clubem Praha, aerovka se umístila na **1. místě v Soutěži elegance**.

Účast na dalších rallye a akcích:

- * 1978 rallye v Řecku
- * 1979 rallye v Irsku
- * 1993 na 12. Evropském setkání Aero-přátel ve Weyhe (Brémy)
- * 1994 na 13. Evropském setkání Aero-přátel v Obermoschelu

13 let pobytu v USA

Kvůli svatbě Edwina Wagnera přišla aerovka v roce 2001 do Kingmanu v Arizoně. Při naložení jeho Aerovky a Mercedesu v Bremerhavenu na cestu do USA pomáhal náš Aero-přítel Lothar Meyer. Později napsal Edwinu Lotharovi, že Aerovka v Kingmanu běhá velmi dobře.

V **listopadu 2004** Edwin Wagner zemřel a jeho Aero 662 bylo prodáno v **Arizoně americkému sběrateli**.



Foto 2: Aero 662 v Arizoně, 2002



Foto 3: Aero-662 v Jižní Karolině, 2010

V **roce 2009 americký sběratel zemřel** a jeho vozidla byla prodána. **Jeden obchodník v Arizoně** koupil Aerovku a potom ji nabídl nějakému **makléřovi k prodeji do komise**. **22.9.2010 koupil Aerovku pan Geoffrey Wheatley z Jižní Karoliny**. Geoffrey se stal 1.10.2010 členem našeho klubu Aero-IG.

V **dubnu 2013** mi pan Wheatley oznámil úmysl Aero 662 prodat. Aerovka nemůže být v USA přihlášena do veřejného provozu kvůli zákonům o životním prostředí, hluknosti a výfukovým plynům. Proto chtěl pan Wheatley, **aby se Aerovka vrátila zpět do Evropy**.

V **dubnu 2014** jsem Aerovku od pana Geoffreya Wheatleyho koupil, ačkoliv jsem ho neviděl. Transport následoval na autovleku z Hilton Head Islandu do přístavu v Charlestonu v Jižní Karolině a dále do Bremerhavenu. Tam jsem v **červenci 2014 s Aero-přítelem Lotharem Meyerem** Aerovku vyzvedli tam, kde tehdy v roce 2001 byla naložena.

Po technické úpravě několika dílů přizpůsobení k originálnímu stavu, jakož i výměna motoru – kliková hřídel byla uprostřed zlomená – se jelo k technické kontrole (TÜV). Nové přihlášení

v Německu bylo dne **17.3.2015**. Aerovka byla přihlášena jako veterán a dostala značku „WÜ“ pro Würzburg.

V **srpnu 2015** po návratu z USA jela poprvé rallye. Byla to Veteran rallye v Kutné Hoře. Této rallye se zúčastnili z Aero-IG kromě mne a mé ženy Doris také František a Anna Budínští a Jean-Claude Reyter s paní Gabrielou Čertekovou. Byl to velmi povedený výstup s naší Aerovkou v její vlasti.

Z Kutné Hory se jelo přímo do Harrachova, kde Miloš Balabán a Jiří Zítek organizovali 34. Evropské setkání Aero-přátel. V tomto nádherném prostředí Krkonoš a mezi 85 Aerovkami – z toho bylo 31 Aerovek členů Aero-IG – se cítila naše Aero 662 očividně dobře. Zvládala dlouhá stoupání v horku stejně dobře jako příkré horské sestupy. Byl to pro nás krásný a jedinečný zážitek.

Historii Aerovky sepsal Michael Strauch ze zpráv, podkladů a informací z období let **1974 až 2004** od Willfesta Brückera, Lothara Meyera a Jaroslavy Brutarové. V době od r. 2004 do r. 2014 jsem dostal informace od Geoffreya Wheatleye, kde se



Foto 4: Aero 662 u technické kontroly, 2015



Foto 5: Aero 662 s paní Kabešovou-Crane (vlevo), 2015

Aerovka v USA nacházela. Vřelý dík za tuto podporu.

Někteří Aero-přátelé mají své Aerovky jako první majitelé nebo z dlouholetého rodinného majetku, někteří znají historii svého vozidla dokonale. Je možné, že někdo bude znát 40 letou historii naší Aero 662 od roku výroby 1934 do roku 1974, kdy byla prodána do Německa? Nic není nemožné a překvapení se také stávají. To jsem již v jiných případech historie Aerovek zažil.

Michael Strauch

Do redakce jsme dostali dopis od Michaela Straucha s ohlasem na naše připomínky k loňskému Evropskému setkání Aero-přátel. Pokud bude v roce 2019 Evropské setkání v Česku (a je to už za dva roky) čekají nás podobné problémy s organizací. Hlavně se musíme toho kulatého výročí všichni ve zdraví dožít!

– red. –

Milá Evo a Josefe,

nejprve vám srdečně děkuji za váš povedený a informativní příspěvek v Aerovkáři 4/2016. Vždy mě potěší čistý úvodník od Josefa Kňourka, kde zachytí dobré analýzy a nápadité připomínky.

Takže také souhlasím s obsahem vašeho společného příspěvku ohledně Evropského setkání v Kernu v 2016. Život je vystaven neustálým změnám, je to proces, který nemůžeme zastavit: Stárnutí! Přirozeně, že stárnou naše Aerovky s námi, ale ty nás, v nějaké formě, přežijí.

Ale i zde došlo také ke změně, jak je popsáno v článku: Aerovky už nejsou používány v každodenním provozu jako běžný dopravní prostředek. S Aerovkou se jezdí pouze při zvláštních příležitostech. Doufejme, že ještě dlouho bude takových zvláštních příležitostí dostatek.

Několik slov k organizaci Evropského setkání. My z Aero-IG máme vždy určité potíže u "soutěží" při Aero – setkání. Taková setkání organizuje téměř každý rok jiný člen Aero-IG v Německu, ve Švýcarsku či v Holandsku. V případě, že takový člen nemá v místě konání po ruce pomocný personál jako tým, je téměř nemožné realizovat speciální kontroly při vyjíždě. Jedná se o jeden bod. Dalším bodem, který je také složitý a na který nesmíme zapomenout: Změny v byrokracii se svými požadavky na schválení vyjížděk (nad 25 vozidel nutná). Ona se stává více nepřijatelnou a vyžaduje více úsilí než zbytek organizace Aero-setkání. Místo konání setkání v Michelstadtu způsobilo, že se tato situace stala velmi obtížná: Jeli jsme s našimi Aerovkami po krásné trase přes mnoho krajů tří spolkových zemí Bádensko-Württembersko, Bavorsko a Hessensko. Více nemusí být řečeno, co by to znamenalo pro administrativu – technická zátěž, je nyní asi jasné.

Jestli by vše bylo rovněž schváleno, při tolika nutných zařízování, bylo také otevřené. Takže to bylo hlavním důvodem pro rozhodnutí neprovést tuto vyjížděku jako "turistické rallye s zvláštními zkouškami". Z tohoto důvodu se organizační tým rozhodl nepožádat o formální oznámení a schválení.

Pro mne je váš článek impulsem k pořádání 36. Evropského setkání ve Wildpoldsriedu v Allgäu v r. 2017. Také tady platí, že zde dojde jistě k změnám: Tentokrát je zodpovědný Aero-organizační tým vzdálen 300 km od místa konání – ale existuje zde úzká spolupráce s patronem této akce. Starosta města, Arno Zengerle, vlastnil Aero před 35 lety a byl přítomný na prvních Aero – setkáních. Setkali jsme se s ním náhodně s manželkou Susi Vogl na Evropském setkání v roce 2015 v Harrachově. Vyjádřil přání, že by bylo hezké v roce 2017 k 625. výročí uspořádat Evropské setkání v Wildpoldsriedu.

Takže máme novinku: Patron podporuje organizačně se svou obcí a s místním veteránským klubem naše Evropské setkání přátel Aera.

Necháme se překvapit a doufám, že můžeme dát dohromady znovu něco krásného a zajímavého a nabídnout malou soutěž s návrhy z vašeho článku. Jedno doporučení: Vezměte si s sebou dalekohled, můžeme velmi dobře vidět z Wildpoldsriedu do Alp!

Těším se na shledání se všemi Aero přáteli v Allgäu v roce 2017 a samozřejmě na další ohlasy na váš článek.

S pozdravem Michael Strauch Aero-IG

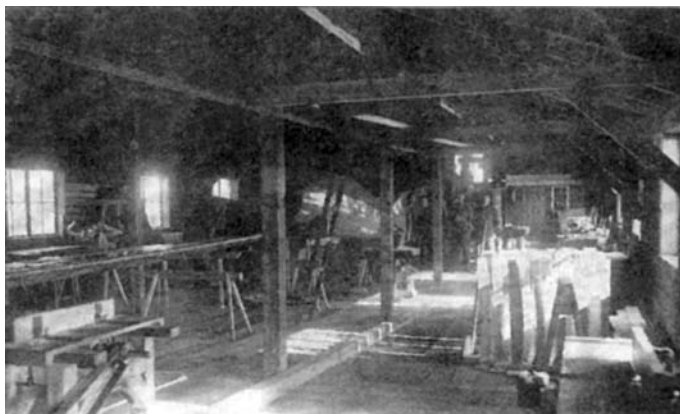
Nejen Elstner s Aerovkou, ale také Stanovský s Aerem

Štábní kapitán Vilém Stanovský podnikl s mechanikem Františkem Šimkem dálkový let – oblétl Evropu se zastávkami ve většině hlavních měst, s přistáním na půdě asijské a africké, celkem ve 23 etapách.

Letěl s letadlem Aero A-11, které bylo pro tento účel upraveno. Pohon stroje obstarával motor Perun II, výrobek české konstrukce fy Breitfeld – Daněk. Zapalovací magneta dodala švýcarská firma Scintilla.

Start 25. května 1926. Po dramatické cestě s nebezpečným přistáním v Portugalsku, které letadlo silně poškodilo, doletěli do Prahy, kde svůj let úspěšně zakončili 23. července 1926.

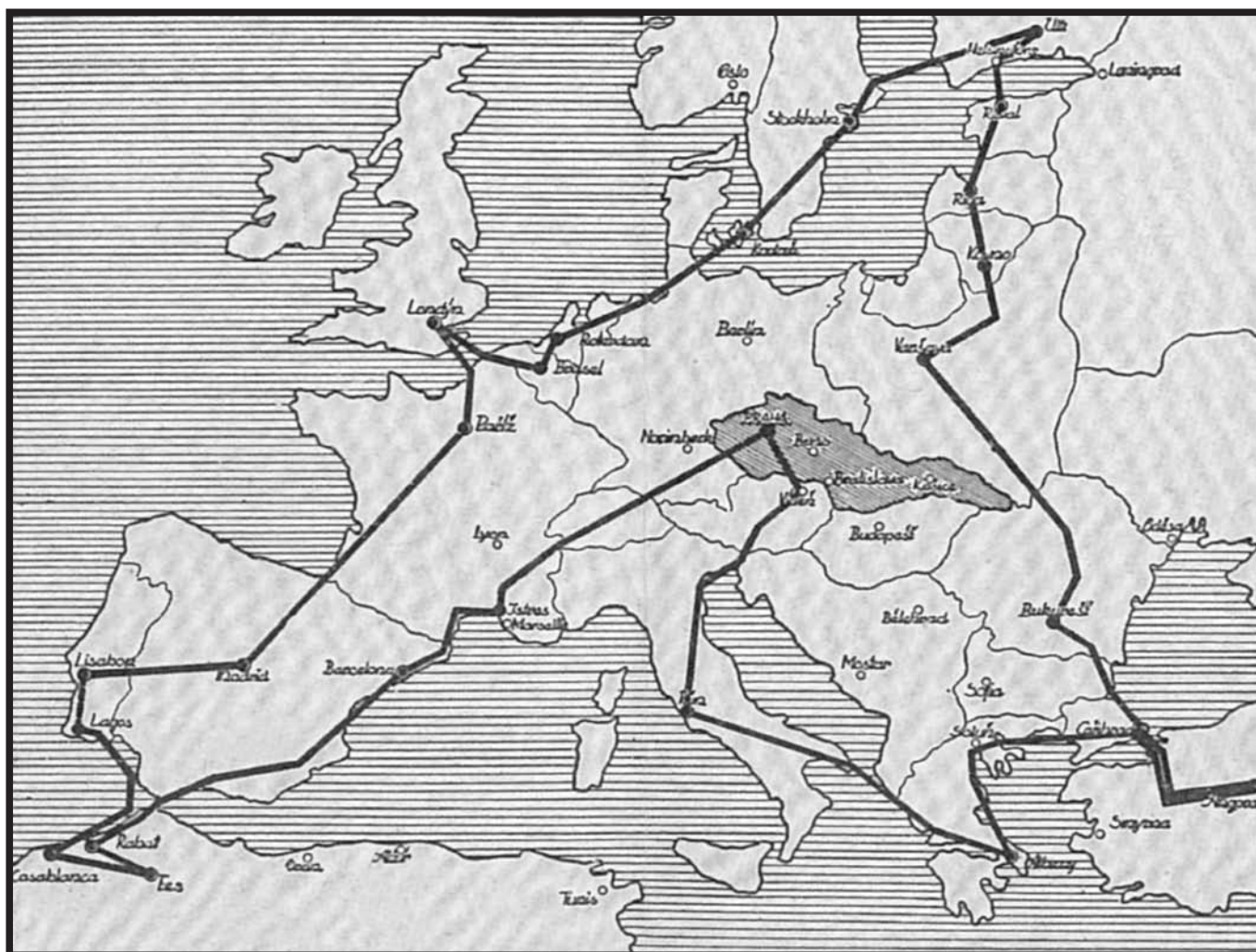
Trasa etap dálkového letu: Praha-Marseille-Barcelona, Barcelona-Rabat, Rabat-Fez, Fez-Casablanca, Casablanca-Lagos, Lisabon-Madrid, Madrid-Paříž, Paříž-Londýn, Londýn-Brusel, Brusel-Rotterdam, Rotterdam-Kodaň, Kodaň-Stokholm, Stokholm-Utti, Utti-Reval, Reval-Riga, Riga-Kovno, Kovno-Varšava, Varšava-Bukurešť, Bukurešť-Istambul, Istanbul-Ankara, Ankara-Istambul, Istanbul-Athény, Athény-Brindisi, Brindisi-Řím, Řím-Udine, Udine-Praha.



První letadla stavěli u nás konstruktéři „na koleně“. Snímek z 1. poloviny 20. let z hangáru továrny Aero, kde postavili také dvouplošník A-11, se kterým podnikl v r. 1926 dálkový let št. kpt. Stanovský



Před startem dálkového letu v květnu 1926. Zleva mechanik František Šimek, pilot št. kpt. Vilém Stanovský a vedoucí konstruktér továrny Aero Ing. Husník





Celkově uletěli 15.070 km s průměrnou rychlostí 164 km/hod. Oba letce, ozdobené vavřínovými věnci, odnesli lidé na ramenou před hangár továrny Aero. Potom nasedli do auta, ozdobeného vlajkami všech států, ve kterých na dálkovém letu přistáli, a doprovázeni dalšími asi padesáti auty, projeli Prahou k Autoklubu na slavnostní večeři.

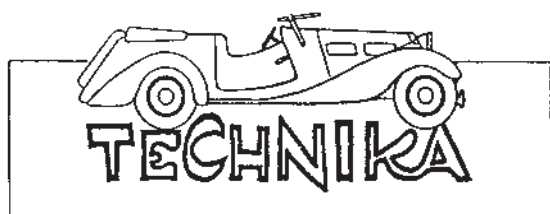
A zde malé odbočení – automobil na dobové fotografii (1926), ozdobený vlajkami, se nápadně podobá Aerovce (má však lomené čelní sklo), ale Aerovky se začaly vyrábět, jak víme, až v roce 1929!

Vilém Stanovský, v r. 1945 povýšený na brigádního generála, byl za 2. světové války jako odbojář vězněn v koncentračním táboře v Dachau. Po válce krátce velel letectvu první oblasti a po roce 1948 byl zbaven funkce a znovu uvězněn, tentokrát komunisty. V roce 1952 odsouzen ke ztrátě svobody na 17 let, vězněn v Ruzyni, Leopoldově a na Mírově. V roce 1969 byl rehabilitován roz-

sudkem zvláštního senátu Vyššího vojenského soudu v Příbrami a v r. 1972 rozsudek příbramského soudu nabyt v červnu právní moci. O měsíc později, 11. července, Vilém Stanovský zemřel. Je autorem věty, která doputovala až do našich dnů: „Komunisté byli vynalézavější a bezcitnější než esesáci...“

Petr Klusák

Poznámka: Popis celé cesty v knize „Na českém letadle ve světě“. Vydáno v Praze v r. 1927. Autor Vilém Stanovský.



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 17 – Schéma spojky.

str. 18 - 19 – Barevné provedení vozů AERO. Brožura Autosalonu 1936 (3. pokračování).

str. 20 - 22 – 3. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera.

str. 23 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – Karoserie – limusina, (otevř. vůz). V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!

Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 30 a 50.

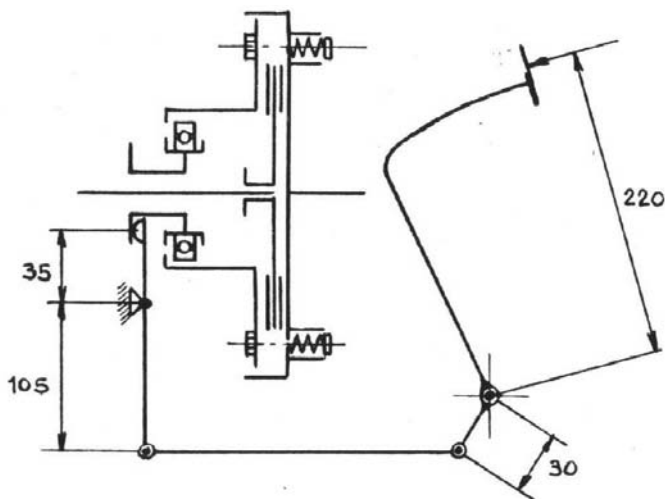
Trochu teorie a matematiky ke spojce pochází z knihy „Osobní čtyřsedadlový automobil AERO 30“ (nedatováno). Do Aerovkáře zaslal Petr Klusák.

Obr. 16. Schema spojky.

Tlak na kuličkové ložisko = $P = 160 \text{ kg}$.

Potřebná síla na pedál:

$$Q = \frac{30}{220} \cdot \frac{35}{105} \cdot 160 = 7,3 \text{ kg}.$$



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

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Hesla pro vozy Aero 1937:

Ušporný a tichý motor

Motor uložený pohyblivě na gumě

Účinné tlumiče ssání a výfuku

*Zatížení vlastní vahou pouze 25—26 kg/1 HP u Aero 30
a 15 kg na 1 HP u Aero 50*

Nízké těžiště

Široký rozchod 120 cm

Účinné brzdy Ø 260 mm

Velký rejď 36°

Převod přímého záběru 1:4.6 u Aero 30 a 1:3.88 u Aero 50

Výkyvné poloosy vpředu i vzadu

Přední náhon

Celý hnací mechanismus v olejové lázni

Diferenciál s tichým Gleasonovým soukolím

Centrální řízení předních kol samostatnými tyčemi

Naprosto přehledný a přístupný hnací agregát

Ocelový skříňový nosný rám

Minimální neodpírovaná váha

Rychlost 100 km/hod. u Aero 30 a 120 km u Aero 50

Rozvor 270 cm — otáčení na malém prostoru

Závěs poloos pod středu kol

Výška nad zemí 21 cm.

Standardní výprava vozu Aero 30

OTEVŘENÉ VOZY I LIMUSINY AERO 30:

přední nárazník

přední reflektory s trojím světlem

přední vyklápěcí sklo

velký tachometr s osmidenními hodinami a dvojími počítacími kilometry

ampermetr

superbalonové pneus 130×40

1 rezervní kolo s kompletní pneumatikou

hvězdicová kola

elektrický stírač (u limusin s druhou páčkou)

elektrický ukazovatel směru

kompletní náčiní

všechna skla u vozů Aero 30 jsou z nerozbitelného skla

číslkové tabulky (osvětlená zadní)

tabulka Čs s osvětlením

prostorový kufr v zadní části karoserie

4 brzdy

ruční brzda nezávislá

zadní tlumiče nárazů

osvětlení zavř. karoserie stropní lampou

roleta zadního okénka k otvírání s místa řidiče

sedadlo u řidiče řiditelné

zámek za volant, u limusiny též na dveřích.

19

20

Jaké standardní barvy měly vozy A 30 a A 50?

BARVY:

AERO 30: Standardní barvy limousiny Aero 30 —
černá č. 16. šedá metallisée

standardní barvy otevř. vozů Aero 30 —
černá č. 16. šedá metallisée
č. 64. písková princ Michal
č. 62. hráškové zelená.

Na ostatní barvy i metallisée jest příplatek Kč 300.—.

AERO 50: posloužíme klientům barvou dle přání.

TOVÁRNÍ SERVICE AERO

Oficiální stanice ACC pro jižní Čechy

JAROSLAV MICHL, ČES. BUDĚJOVICE,

PRAŽSKÁ SILNICE 6, TELEFON 3.

Provádí veškeré opravy speciálně školenými odborníky v nejkratším čase za nejnižší ceny.

Častým dotazem aerovkářů je, v jakých barvách se dodávaly vozy z továrny? Již několikrát se v Aerovkáři objevily úvahy na toto téma.

V brožuře Autosalonu 1936 je dosti vzácný odkaz na standardní barvy vozů A 30 a na možnosti barvy vozů dle přání zákazníka jak pro vozy A 30 tak A 50.

Jak již bylo v minulosti řečeno, škála barevného provedení nebyla v podstatě omezena (pokud nebereme v potaz příplatek za jinou barvu než standardní), což potvrzují i dochované vzorníky barev ze 30. let 20. století. Bohužel se v našem archivu vzorník nedochoval.

Stálou mylnou představou aerovkářů je, že vozy byly stříkány v rozebraném stavu, tedy po dílech. Archivní snímek je sice pouze z AERO Service v Praze — Karlíně, ale dokazuje, že ani při opravách laku nebyly díly oddělené. Nástřik barvy se prováděl i na gumové těsnění. To bylo kdysi prokázáno na vozech, u kterých se dochoval původní lak. Před sestavením vozu byly jednotlivé díly pouze v základové barvě.

— JK —

DODACÍ LHŮTY:

AERO 30:

standardního provedení promptně, jinak dle ujednání s továrnou 10 dní až 3 neděle.

Seznam skladových vozů jest vyvěšen ve stánku.

AERO 50:

Vozy Aero 50 počnou se dodávat měsíc po výstavě. Dodací lhůty závisejí od počtu objednávek a proto dodací lhůty budou postupně sdělovány p. Slavíkem na standu jednotlivým vedoucím skupin a pražským prodejním úředníkům.

PLATEBNÍ PODMÍNKY: jsou naše normální.

Pouze upozorňujeme pány spolupracovníky, aby dbali na to, aby platební podmínky v každém jednotlivém případě byly co nejlepší a aby se ve splátkách nepřekročovalo 18 měsíců.



23

Standardní výprava vozu Aero 50

LIMUSINA AERO 50:

přední nárazník
velké přední reflektory s trojím světlem
přední sklo vyklápěcí
velký tachometr s osmidenními hodinami a dvoj-
jitým počítacem kilometrů
ampermetr
bohaté náčiní dle seznamu
teploměr
Webasto střecha
superbalonové pneus 5.25 X 16
2 rezervní kola s pneus
hvězdicová kola
elektrický stírač s druhou páčkou
elektrický ukazovatel směru
všechna skla u vozů Aero 50 jsou z nerozbitel-
ného skla
číslové tabulky (zadní osvětlená)
tabulka Čs s osvětlením
prostorový kufr v zadní části karoserie
4 účinné brzdy
ruční brzda nezávislá
přední olejové tlumiče nárazů, zadní třecí
osvětlení limusiny stropní lampou
2 ventilace na kornoutu
roleta zadního okénka k otvírání s místa řidiče
sedadlo u řidiče řiditelné
roleta před chladič s místa řidiče řiditelná
2 klaxony americké
kufr vylepen plstí
nožní přepínač světel
bandáže na všechna péra
zámek za volant, u limusiny též na dveřích.

Ceny vozů:

Modely 1937:

AERO 30:

čtyřsedadlový otevřený Aero 30 . . . Kč 23.750.—
dvousedadlový roadster Aero 30 . . . Kč 25.200.—
dvousedadlová limousina Aero 30 . . . Kč 28.600.—
Cabriolet — 4sed. Aero 30 . . . Kč 33.400.—

Chassis Aero 30, nelakované, t. j.
chassis s celou mechanikou, s chladi-
čem, kapotou, kornoutem, bez dví-
řek, se sklopným rámem, s před
blatníky, ale bez střechy, postranic,
vlastní karoserie (počínaje kornou-
tem), bez zadních blatníků — zadní
číslo, reflektory, ukazovatel směru,
stopky jsou přiloženy s sebou . . . Kč 20.900.—

AERO 50:

dvousedadlový roadster Aero 50 . . . Kč 36.500.—
čtyřsedadlová limousina Aero 50 . . . Kč 38.500.—
chassis Aero 50 Kč 30.500.—

Výše uvedené ceny rozumějí se exclusive 3% daně z obra-
tu, s výjimkou obchodů za hotové, u nichž obrátová daň
rozumí se včetně, franco naše továrna ve Vysočanech.

Ceník speciální výpravy jest na další straně programu.

21

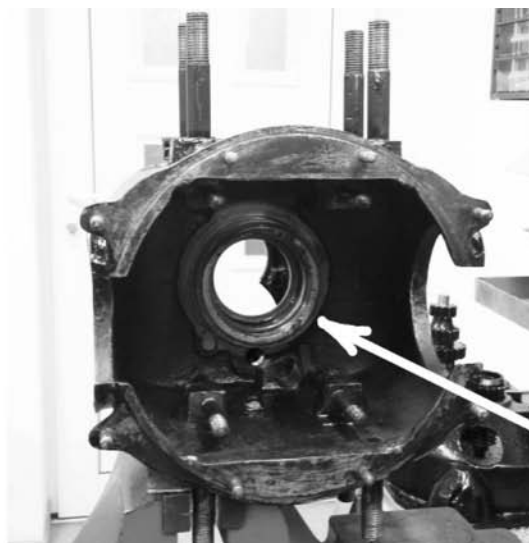
22

Aero 50 s karoserií Sodomka z roku 1937

3. pokračování

PŘEDNÍ NÁPRAVA, ROZVODOVKA, ŘÍZENÍ

Po kompletní demontáži společné skříně diferenciálu a převodovky jsem nejdříve odstranil tuhé nečistoty, ředidlem rozpustil to, co ještě zbylo, a potom jsem použil tlakovou vodu. Vzduchem z kompresoru jsem celek vysušil. Skříně jsem nastříkal základovou a potom černou barvou.



Aero 30 a 50 mají trubkové přední polonápravy. Na trubkách jsou na vnitřní straně nanýťovaná velká oka, která se pohybují na bronzových pouzdrech ve skříně a víku diferenciálu. Tato pouzdra byla opotřebovaná a nápravy se při brzdění nebo při akceleraci pohybovaly dozadu a dopředu. V pouzdrech jsem malou frézou vybrousil drážku. Potom šla pouzdra odstranit. Nechal jsem vyrobit nová větší pouzdra, nahřál je letlampou a nasadil na čep skříně a na čep víka skříně. Oka polonáprav jsem

nechal protočít na průměr nových pouzder.

Diferenciál byl v pořádku, pouze jsem vyměnil čep satelitů. Ložiska 6014 jsem nesehnal. Použil jsem ložiska 16014, která byla jiného rozměru, proto jsem nechal vytočit redukční kroužky. Přišrouboval jsem nový talíř. Šrouby jsou opatřeny korunkovými maticemi a ty jsou pojištěny protaženým drátem. Nebudu popisovat seřízení talíře a hrušky, to bylo již v Aerov-



káři několikrát uvedeno (1/69, 1/76). Nasadil jsem novou hrušku, a snažil jsem se soukolí seřídít. Zjistil jsem, že je talíř prohnutý! Nechal jsem ho přebrousit a znova seřídil. (Převod byl za jízdy naprosto nehluchý, ale vydržel jenom 1000 km. Po rozebrání jsem našel tři ulomené zuby talíře. Hruška byla neporušená, ale na několika zubech talíře byly vidět vlasové linky.



Vypadaly jako namalované. Překvapení nastalo, když jsem se těchto zubů dotkl. Zuby se přesně v místě linek ulomily. Když jsem zadával do výroby nové soukolí, vzal jsem s sebou i poškozený talíř. Zjistilo se, že byl překalený, proto upadly zuby a proto se taky asi zkroutil. Je také důležité dát talíř ke správné poloose. V opačném případě pojedje auto na 1, 2, a 3 dozadu a na zpátečku dopředu.

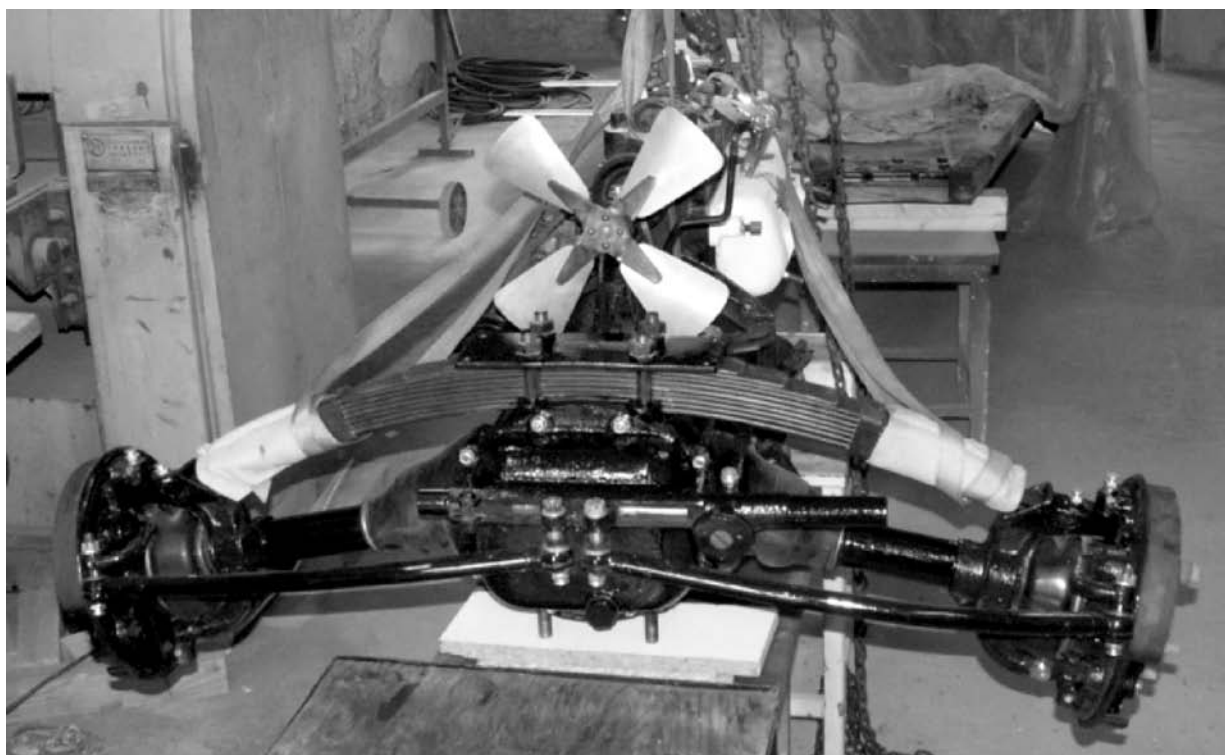
Na opačném konci jsou nanáťované vidlice pro zavěšení předních nábojů s otvory pro pouzdra svislých čepů. Pouzdra i svislé čepy jsem vyměnil. Při montáži je důležité nezaměnit levou poloosu za pravou. Nápravy by potom neměly záklon, ale předklon. Svislé čepy jsou zajištěny kuželovými kolíky. Stalo se mi, že u levého kola byly kolíky uvolněné a za jízdy vypadly! Po projetí zatáčky začala Aerovka na silnici "plavat". Zastavil jsem a po otevření dveří jsem nestačil koukat. Levé kolo bylo asi 20cm vyjeté z nápravy. Podařilo se mi asi za hodinu poloosu vrátit na místo, dokonce jsem se trefil napoprvé do vnitřního pouzdra poloosy. Od té doby montuji místo kolíků šroub s maticí. Protože při mazání čepů unikal okolo hlavy a matice šroubů mazací tuk, dal jsem podle návrhu v Aerovkari na obě strany měděnou podložku pro utěsnění.

Vnitřní náboje v místech styku se simerinkem jsem nechal lehce přebrousit. Simerinky jsem použil 80/100/13 a nechal jsem je obrousit. Bronzové klouby - půlměsíce - jsem vyměnil, měl jsem nové. Tyto klouby je potřeba upravit odbroušením a napasováním na poloosy tak, aby poloosy na svém konci opisovaly kruh. Pokud se toto neprovede, kloub při zatočení praskne. Při montáži



simerinku a ložisek a vnitřního náboje do vnějšího náboje musíme použít správné zajišťovací matky. Matky mají na sobě označení L a P. Matky vnitřního náboje pravého kola jsou s pravým závitem, matky vnějšího náboje jsou s levým závitem. Na levém kole je to obráceně. Manžety jsem použil gumové. Než jsem dokončil opravu karoserie (cca 10 let) a poprvé vyjel, zjistil jsem, že 2 manžety zpuchřely! Po dotazu u dodavatele mi bylo řečeno, že se to stalo proto, že v manžetách nebyl olej. Druhé 2 manžety mám na voze stále a jsou v pořádku? Kamarád měl podobný problém a dozvěděl se, že u manžet svářel elektrickou svářečkou.?

Na víku diferenciálu Aero 30 i 50 je umístěno řízení, které je hřebenové. Pro pastorek jsem nechal vyrobít nové excentrické pouzdro. Tímto pouzdem se nastaví osová vzdálenost pastorku vůči hřebenu. Hřeben byl nejvíce opotřeбенý veprostřed, v poloze, když jsou kola v přímém směru. Nasadil jsem pastorek tak, že jsem ho natočil o 180°. Vůle se tak zmenšila. Opotřeбенá část pastorku se dostala mimo osu vozidla a tam vadí podstatně méně.



Jak jsem v I. díle psal, má moje Aerovka hydraulické brzdy ATE. Na rámu jsou navařeny třmeny, do kterých jsem zašrouboval nově vyrobené redukce se závitem Whitworth. Ze strany od hlavního brzdového válce vedou do těchto redukcí měděné trubky Ø 6mm. Z druhé strany vedou do redukcí hadice brzdových válců předních kol. Dotvaroval jsem ubroušené krycí plechy na štítech brzd a přivařil. Na brzdových čelistech jsem vyměnil obložení. Namontoval jsem na štíty zrenovovaná prasátka a brzdové čelisti. Opět byl problém s vratnou pružinou jako u zadní nápravy. Musela se namontovat tak, aby matice kolových šroubů o ní nedrhly.

Do kapes na nápravách jsem vložil bronzové podložky. Na skříň diferenciálu jsem umístil podložku pod péro z bukového dřeva, na příčné péro jsem nasadil kožená pouzdra a přes přítlačnou desku jsem péro přitáhl Berma maticemi.

Na tomto místě chci upozornit na úpravu listů u svazku per přední nápravy a obou svazků zadní nápravy. Péra jsem kompletně rozebral, odstranil zatuhlé mazivo a vyčistil. Po této očištění bylo vidět, že konce kratších listů vydřely do listů pod sebou drážky. Aby se horní listy v těchto drážkách nezadíraly, zaoblil jsem jejich konce a vybrousil jsem mírné přechody v místech drážek. Potom jsem celé promazal grafitovou vazelinou a pera znova sesadil. Takto upravená pera se nezadrhávají a vozidlo daleko lépe pruží.

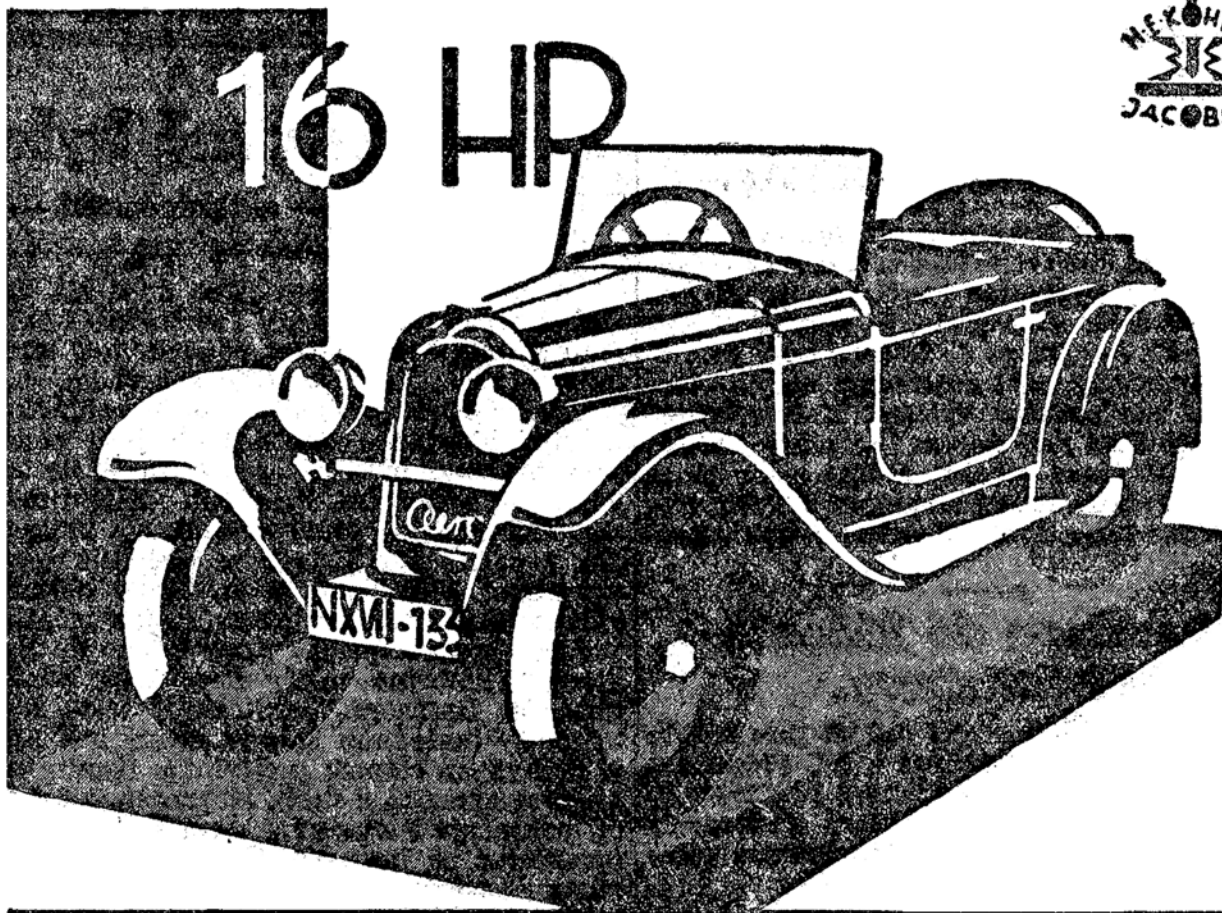
Vzhledem k tomu, že se nedochovaly původní spojovací tyče, musel jsem upravit jejich délku tak, aby bylo možno seřadit sbíhavost. Jedna se musela zkrátit, druhá prodloužit. Tyče jsem přefízl, vytvočil vložku z kulatiny, která měla vnější průměr jako vnitřní průměr přezíznuté spojovací tyče. Tyče jsem za tepla nalisoval na vložky a zavařil. Ještě jsem tyto spoje pojistil zapuštěnými nýty. Aby tato úprava nebyla vidět, tak jsem potom hlavy šroubů zavařil a zabrousil.

Klouby jsem vybral ty nejméně opotřeбенé. Kulová část je složená ze dvou částí. Mezi těmito polokoulema je pružná podložka. K této podložce jsem přidal ještě slabé ocelové podložky různé tloušťky, podle opotřeбенí jednotlivých dílů.

Nakonec jsem pomocí vnějších kloubů, které mají excentrické čepy, seřídil sbíhavost.

Jan Wagner

Skupina: Karoserie - limusina (otevř. vůz)		AERO 30		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.	č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.
L5001	Kostra karoserie	23.3.37	L5226	Šroub druhé rezervy	11.6.36
L5002	Přední stěna s kornoutem	14.4.37	L5238	Těsnící guma okna	22.7.37
L5005	Postranní část kornoutu	5.4.37	L5240	Podložka D 6,5x28	7.10.36
L5008	Dřevěná kostra dveří sestava levá	22.3.37	vL5243	Držák zážehu (pro dynam Magneton)	17.11.36
L5017	Postranní stěna	7.4.37	L5249	Točná páčka táhla zážehu	11.12.36
L5019	Dvířka levá	9.4.37	L5255	Dřevěný kryt kabelů	20.5.37
L5020	Dvířka pravá	15.4.37	L5259	Těsnící guma výklopného rámu	25.3.37
L5021	Postranní část pode dveřmi - levá	5.4.37	L5265	Sestava výklopného rámu	5.4.37
L5023	Pásek předního sloupku karoserie levý	14.4.37	L5268	Sestava šroubu výklopného rámu	10.7.37
L5025	Postranní část kufru levá	9.4.37	L5269	Zadní postranní okno	8.4.37
L5036	Kování karoserie zadní - levé, pravé	15.2.34	L5273	Sklo dveří	6.4.37
L5038	Kování karoserie přední - levé, pravé	15.2.34	L5274	Příčný úhelník střechy	14.4.37
L5039	Kování předního horního rohu karoserie	15.2.34	L5275	Lišty postranního zadního okna	8.4.37
L5044	Matka šroubu spodního závěsu dveří	19.2.34	L5276	Výztuha zadního blatníku	5.3.37
L5048	Matka blatníku dřevěného podběhu	23.2.34	L5277	Držák bowdenu přeruš. (pro dyn. Scintilla)	9.3.37
L5053	Ložisko volant. trubky (pro volant. zámek)	3.5.34	L5279	Sestava karoserie limusiny	4.5.37
L5062	Klika vnější pravá	24.3.37	L5282	Lišty zadního okna	8.4.37
L5063	Klika vnější levá se zámečkem	4.4.46	L5284	Spodní rám - zadní sedadlo limusiny	18.3.37
L5067	Horní část podběhu	12.4.37	L5285	Opěradlo zadního sedadla limusiny	18.3.37
L5071	Ložisko páčky ručního zážehu	16.4.34	L5287	Sestava zastavení sedaček	31.3.37
L5075	Přichytka páčky zážehu	16.4.34	L5288	Podložka tach. hodin a drátu	21.5.37
L5077	Čep točné páčky zážehu	16.4.34	L5289	Zastavení přístrojů na rozvodnou desku	26.3.37
L5078	Šroubek točné páčky zážehu	16.4.34	L5290	Klička zvedače skla	8.11.37
L5079	Podložka čepu točné páčky zážehu	16.4.34	L5291	Kování dveří sestava	30.3.37
L5081	Ložisko táhla vzduchu	bez data	L5298	Výztuha postranice kornoutu levá	8.4.37
L5082	Táhlo vzduchu	bez data	L5301	Pravý držák sklopného rámu (otevřený vůz)	17.5.34
L5083	Držadlo táhla vzduchu	bez data	L5303	Dorazová lišta sklop. rámu (otevřený vůz)	1.2.37
L5090	Šroub k uchycení blatníku (zadního)	17.7.34	L5305	Patka sklopného rámu (otevřený vůz)	6.5.34
L5097	Zadní část karoserie s kufrem	8.4.37	L5306	Sklopný rám (otevřený vůz)	16.5.34
L5101	Kolmý plech podběhu levý	23.2.37	L5307	Utahovací matka rámu (otevřený vůz)	8.3.34
L5102	Kolmý plech podběhu levý	26.2.37	L5308	Šroub sklopného rámu (otevřený vůz)	16.5.34
L5110	Šroub armaturní desky	14.5.34	L5309	Podložka (fibr)	9.3.34
L5111	Spojovací šroub karos. s rámem pod dveřmi	29.5.34	L5310	Patka krycí lišty sklop. rámu (otevřený vůz)	17.5.34
L5115	Ochranná lišta zadních oken pravá	12.4.37	L5311	Sklo před řidiče "Securitas" (otevřený vůz)	27.12.34
L5116	Ochranná lišta dveří levá	12.4.37	L5316	Úhelník na příchyc. postr. levý (otev. vůz)	25.3.37
L5118	Ochranná lišta u předního skla	12.4.37	L5317	Úhelník na příchyc. postr. pravý (otev. vůz)	25.3.37
L5124	Sestava vodítka dveří	31.5.37	L5318	Pásek těsnící gumy postranice (otev. vůz)	25.3.37
L5133	Příložná destička pos. L5034	8.7.35	L5319	Podložka šroubu postranice (otevřený vůz)	12.4.37
L5134	Těsnící guma okna	18.6.36	L5326	Výplň pod dveřmi pravá (otevřený vůz)	3.3.37
L5138	Spojovací pásek	16.4.37	L5327	Výplň pod dveřmi levá (otevřený vůz)	3.3.37
L5145	Lišty postranního okna dveří	12.4.37	L5328	Levá strana kufru (otevřený vůz)	24.2.37
L5152	Plechová střecha limusiny	14.4.37	L5329	Pravá strana kufru (otevřený vůz)	5.3.37
L5153	Těsnící guma dveří	1.10.35	L5332	Levá strana karoserie (otevřený vůz)	22.2.37
L5157	Profil okapové lišty	4.12.35	L5333	Pravá strana karoserie (otevřený vůz)	1.3.37
L5160	Vodítko dveří	31.3.37	L3335	Postranní část pod dveřmi levá (otev. vůz)	26.3.37
L5161	Chráničko levého zadního blatníku	16.7.36	L5336	Postranní část pod dveřmi pravá (otev. vůz)	26.3.37
L5162	Chráničko pravého zadního blatníku	16.7.36	L5337	Levá stojina kornoutu (otevřený vůz)	20.12.34
L5163	Ruční páčka zážehu	9.1.36	L5339	Levý podběh karoserie (otevřený vůz)	23.2.37
L5185	Závěs dveří limusiny horní	4.3.36	L5340	Pravý podběh karoserie (otevřený vůz)	2.3.37
L5186	Pouzdro kování limusiny (horního závěsu)	3.3.36	L5341	Pravý plech sloupku karoserie (otev. vůz)	26.2.37
L5187	Závěs dveří limusiny dolní levý	3.3.36	L5342	Levý plech sloupku karoserie (otev. vůz)	25.2.37
L5188	Závěs dveří limusiny dolní pravý	3.3.36	L5343	Rám dveří levý (otevřený vůz)	9.3.37
L5189	Pouzdro kování limusiny (dolního závěsu)	3.3.36	L5351	Rám dveří pravý (otevřený vůz)	9.3.37
L5190	Čep horního kování (závěsu dveří)	4.3.36	L5353	Výztužný roh dveří (otevřený vůz)	15.5.34
L5191	Šroub dolního závěsu	4.3.36	L5371	Sestava kornoutu (otevřený vůz)	25.3.37
L5192	Kování dveří horní levé	3.3.36	L5372	Patka rámečku postranice (otevřený vůz)	25.3.37
L5193	Kování dveří horní pravé	4.3.36	L5373	Pásek rohu postranice (otevřený vůz)	25.3.37
L5207	Drát páčky zážehu	14.4.36	L5374	Těsnící guma rohu postranice (otev. vůz)	25.3.37
L5208	Bowden páčky zážehu	14.4.36	L5381	Přední oblouk střechy (otevřený vůz)	28.5.34
L5209	Gumová hadice bowdenu	14.4.36	L5382	Druhý oblouk spojený s předním (otev. vůz)	28.5.34
L5211	Páčka táhla zážehu	15.4.36	L5383	Oblouk třetí spojený s rohovým (otev. vůz)	28.5.34
L5212	Sestava zážehu (pro dynam Scintilla)	16.11.36	L5385	Rohový oblouk střechy (otevřený vůz)	29.5.37
L5221	Sestava držáku rezervního kola	11.6.36	L5386	Lůžko oblouku střechy pravé (otev. vůz)	28.5.34



DVOUVÁLCOVÝ VŮZ AERO O 16 HP.

Již dlouho se o něm mluví, je očekáván se zvědavostí a napětím.... Konečně se Vám představuje: jeho silný 16 HP motor dává mu hodinovou rychlost 80 až 90 km, kopce pro něj neexistují a i při stoupání zvyšuje svoje tempo na přímý záběr! Samozřejmě si ponechal všechny osvědčené přednosti vozů AERO: skromnost ve spotřebě pohonných hmot - i v ceně, jejíž malé zvýšení není v poměru k zvětšené jeho výkonnosti. Třísedadlový roadster AERO 16 HP a jeho starší bratr o 10 HP jsou dle volby Vaší připraveny k Vaším službám. Můžeme Vám posloužit přesnými informacemi? Náš prospekt čeká na Vaše zavolání.

Aero

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY**

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

619

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 LVII., číslo 1, r.v. 2017.

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

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