



2015

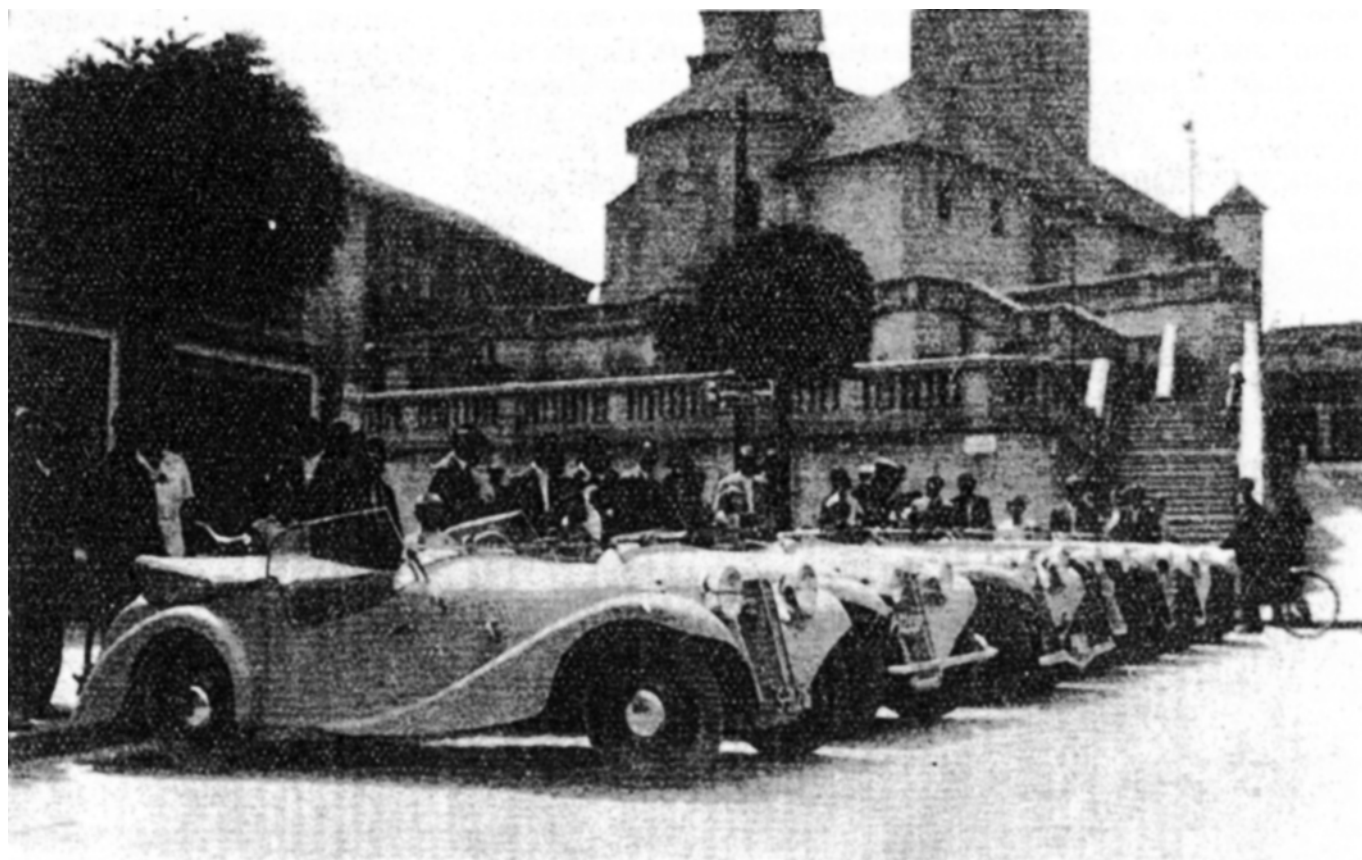
Aerovkár

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



Žilina 1935 – obrázek ukazující vzrůst rodiny Aerovkářů na Slovensku

Časopis Aerovkár 1935

č. 1

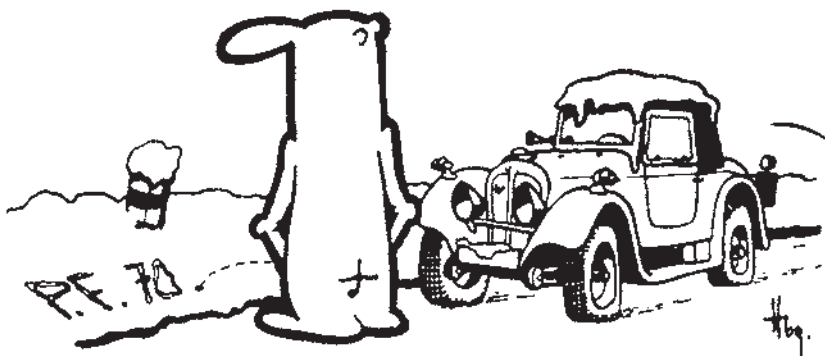


Vážení aerovkáři,

tak jsem si v minulém čísle Aerovkáře odpočinul od psaní úvodníku, kdy za mne zaskočil kolega Petr Klusák, přestože téma jsem již připravené měl.

Četli jste článek o 33. Evropském setkání aeroprátel v Oschersleben? Je tam zmínka o dvou aerovkách, které se na cestě dlážděné kočičími hlavami přehnaly kolem ostatních aerovek jako vítr (pochopitelně se jednalo o aerovku naši a Petschkeovu). Na ten okamžik si vzpomínám naprosto přesně, jako by to bylo dnes. Musím ale upřesnit ty kočičí hlavy; to, co jsem dosud podobného na silnicích zažil, byly jenom kočičí hlavičky. Tohle byly spíš hlavy tygrů a ona silnice neměla konce. Dojeli jsme dlouhou kolonu aerovek jedoucích spořádaně téměř krokem, všechny jedněmi koly po travnaté krajnici. Pokud bychom jeli sami, asi bych si na tuhle silničku ani nevzpomněl. Ale! V hlavě začalo dilema – předjet nebo nepředjet? Při pomyslení, jak všichni naši němečtí kolegové aerovkáři přiváží své miláčky na vlecích téměř zabalené „v bavlnce“, a někdy mám pocit, že by i soutěž absolvovali radši také na vleku, jsem již slyšel poznámky typu „viděli jste ty blázný z Čech jak si ničili aerovky?“ A napadly mě i podstatně tvrdší poznámky. Zvítězila varianta – předjet – čili ta, která by v případě beze svědků byla standardem. Potěšilo mě, že i ostatní účastníci později připustili, že vyšší rychlost na téhle silnici až tak destruktivní nebyla. Ostatně – šrouby na voze se dotahují v garáži před odjezdem! Stejně se nemohu zbavit dojmu, že jsme tak trochu považováni za exoty, když i tisícikilometrové vzdálenosti absolvujeme „po svých“. Ale tenhle styl má svou logiku.

Na chvilku zavítám do minulosti. Ve svých osmnácti, kdy jsem se stal novopečeným majitelem řidičáku, se nabízelo několik variant, čím jezdit. Většina kluků tehdy řešila tuhle otázku jakž takž dostupným novým motocyklem. Ti odvážnější zvolili nějaké staré auto, kterých bylo dost a světe div se, byly tehdy za pár korun. Na nové auto peníze nebyly, ale nebyla ani nová auta. Veteránské hnutí tehdy (v 60. letech) bylo ještě v plenkách a soustřeďovalo se spíše na již tehdy drahé vozy zahraničních značek. Rozhodování jsem měl ulehčeno tím, že třicítka byla v rodině a jako malý kluk jsem v ní zažil mnohé úsměvné i tvrdé příhody. Ty jsem už v Aerovkáři kdysi také popsal. Takže bylo rozhodnuto a v té době problematicky pojízdná aerovka vstoupila do mého řidičského života tak, jako mnohým dalším vrstevníkům. To byl i impuls ke vzniku různých klubů, které se již začaly tvářit jako veteránské.



*Na 45 let (stále mladém) P.F. Petra Hošťálka
si jenom opravte letopočet!*

Jak se říká „co se v mládí naučíš, ve stáří ...“ no, vždyť to znáte. Aerovka se pro mne stala autem denní potřeby (i v zimě, kdy v 15° mrazu beznadějně zamrzly brzdy a noční jízdu z Chomutova do Prahy bylo nutné absolvovat bez nich). Postupně jsem pochopil i její útroby, což byl důvod k první velmi laické renovaci a ke koupi ještě jedné aerovky, aby byla vždy náhrada za dočasně nepojízdnou. Od těch dávných dob pokládám jízdu aerovkou na jakoukoliv vzdálenost po ose za naprosto normální a za příjemný zážitek, byť z některých mých příspěvků do Aerovkáře číší sarkasmus. Myslím, že si to po ujetí asi čtvrt milionu kilometrů za volantem aerovky mohu dovolit. A ruku na srdce, kdybych se teď zbláznil a začal vozit aerovku na vleku,

který bych musel koupit a k tomu asi i silnější auto, tak by to při pohledu na datum mého narození byly vyhozené peníze!

A z jiného „soudku“. Po tříleté renovaci, kterou jsem dokončil na jaře 93. roku a po příjemné změně politické situace bylo rozhodnuto. Jede se na Aerotreffen (tehdy do Brém). Tenkrát jsem si ani nedovedl představit, jaká panuje atmosféra na takovémto setkání a byl jsme mile překvapen – němečtí, holandští, švýcarští a další aerovkáři jsou zapálení pro značku, tím chci říci, že nikdo z kolegů aerovkářů nepatří do skupiny snobů (což v jiných klubech není tak samozřejmé) a to, že vozí aerovky na vlecích, není žádnou známkou snobství, ale asi strachu o rodinného příslušníka. Na loňském setkání jsem se o tom přesvědčil ještě jednou – na motocyklové závodní dráze, o které je ve článku také zmínka. Tam ve všech „chytly saze“ a ti, kterým tahle jízda unikla, byli zdravě naštvaní, a to je také známka antisnobství.

S chutí jsem si přečetl (a do Aerovkáře dal) článek Michaela Straucha o jízdě aerovkou po zemích českých a téměř vše po ose. Konečně další průkopník dálkových jízd „po svých“. Že to byl prima zážitek!

Musím si postěžovat, co mě trápí. Je to má jazyková bariéra, ale s tou je to obdobné jako s tím novým vlekem ...

Tak ať nám aerovkářům radost z těch našich autíček („které mi zničily celý život“ jak rád říkám kamarádům a sklízím za to nevybíravá slova opovržením) vydrží nejen v tomhle roce.

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání příspěvků do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosíme, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. **Dále prosíme! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Neposílejte množství fotek do dočasné schránky, tzv. Úschovny! Přeci jenom není tolik času na stálé kontrolování došlé pošty a z dočasné schránky již**

není možno později fotky vyzvednout! Fotky posílejte jako součást příspěvku! Předem děkuji za pochopení.

Vzhledem k tomu, že tištěné přílohy už v časopise z technických důvodů nebudou, můžete zasílat inzeráty na adresu našeho časopisu aerovkar@email.cz. V Aerovkáři bude obnovena rubrika **Inzerce**.

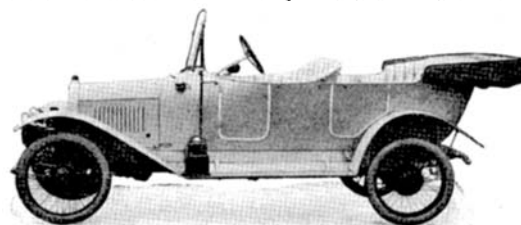
!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON
(pokračování XI.)

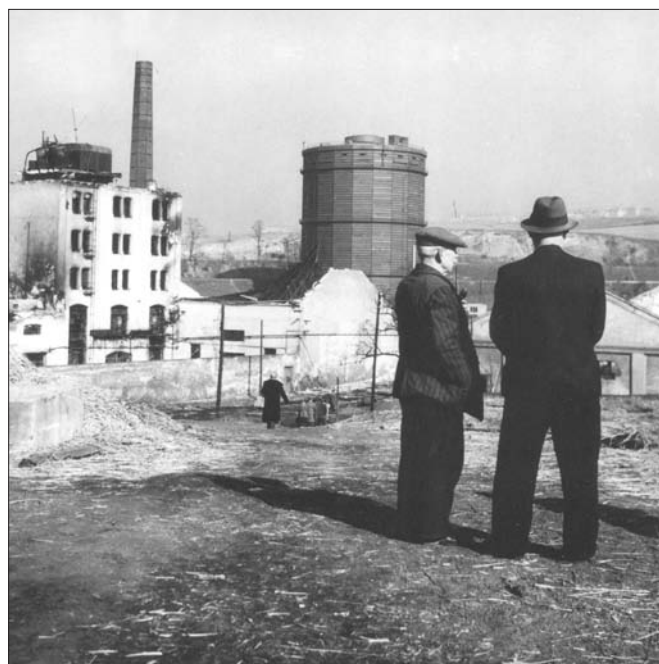
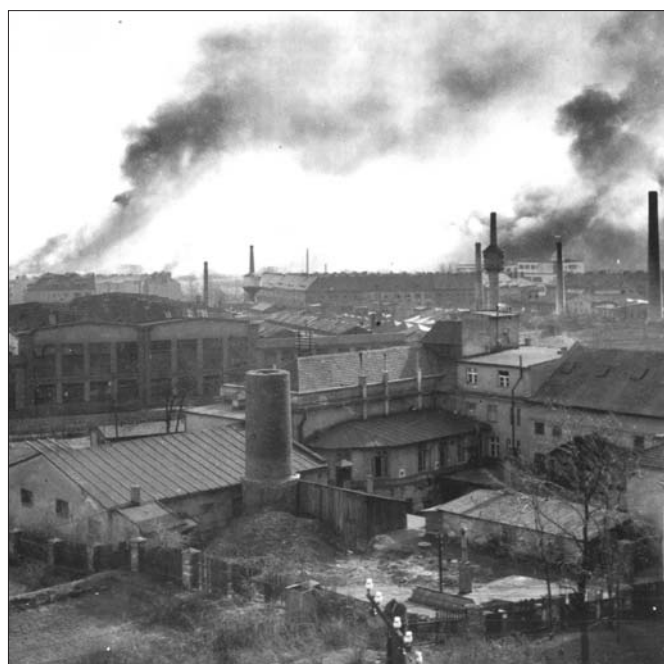
Ing. Josef Voříšek se věnoval fotografování při mnoha událostech. Po náletu spojeneckých letadel na Prahu dne 25.3.1945 zdokumentoval stav hlavního města po bombardování. Tyto fotografie jsou z Libně a Vysočan. Foto archiv ACC Praha (se svolením p. prof. J. Voříška)

LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1912.
4-válec, 70 × 115 mm, výkon 10/12 ks.

Připravil Karel Jičínský



Jak jsme začínali

Po 17. listopadu 1989 bylo jasné, že se iniciativy kolem veteránského hnutí odtrhnou od Svazarmu a osamostatní se. Za tímto účelem se konala schůze aktivistů o založení nezávislé organizace veteránistů. Výsledkem bylo založení Československého klubu historických vozidel.

I toto je již historií.

Materiály připravil Karel Jičínský

Z á p i s

USTAVUJÍCÍ SCHŮZE ČS KLUBU HISTORICKÝCH VOZIDEL

Na začátku prosince 1989 se z iniciativy Veteran Vintage Clubu, Aero Car Clubu a Tatra Clubu - tedy pražských organizací - konalo první setkání lidí, kteří si uvědomovali, že nová veteránská organizace je jen otázkou času. Byli to oni, kdo chtěli nové věci pomoci na svět. Na další schůzky už přijeli zástupci z Bratislavy, Plzně, Brna, Ostravy a Říčan. Od počátku se tato skupina dvaceti lidí z celé republiky shodla na tom, že nová organizace by měla být samostatná a nezávislá, mimo rámec vznikajícího Autoklubu ČSR. Koncem prosince jsme pozvali na přátelské posezení do klubovny Veterán Vintage Clubu na Žižkově i zástupce jednoho z nejstarších a rovněž největších klubů v Československu - pražského Veterán Car Clubu. Tehdy jsme se dozvěděli z úst ing. Václava Kafky, že krátce po 17. listopadu přislíbil přípravnému výboru Autoklubu ČSR součinnost a členství v této organizaci stávajících veteránských klubů, k čemuž ho vedla jeho funkce předsedy svazarmovské federální podkomise historických vozidel, do níž byl ÚV Svazarmem jmenován zhruba před půl druhým rokem. Přípravný výbor Klubu historických vozidel ČSR však nadále trval na samostatnosti, což panu ing. Kafkovi i sdělil s tím, že vždy bude přátelsky vystupovat vůči každé jiné podobné organizaci, kterou bude považovat za svého rovnocenného partnera. S tímto rozhodnutím jsme se rozešli a přípravný výbor nadále chystal valnou hromadu zástupců všech organizací, jež měli o svoji účast v KHV zájem. Proto rozeslal na všechny stávající VCC Svazarmu první informativní dopisy, po nichž následovaly návrhy stanov, programové prohlášení a další nezbytné údaje.



Zleva dokola – pan X, Jiří Holub, Ivan Dvořáček, Václav Doležal, Karel Pelák, Pavel Fiala, Jiřin Odstrčil, Jan Králík



Zleva dokola – Karel Pelák, Jiří Odstrčil, Jan Králík, Karel Jičínský, pan X, Luďa Vlk, Jiří Holub, Antonín Kudláč, Ivan Dvořáček, Pavel Fiala, Michal Ondrejčák, Miro Grežo, Petr Kožíšek, p. Veleba, Jiří Vaněk, Jiří Zítek, Václav Doležal

PROHLÁŠENÍ VETERÁN KLUBU

ZÁJEMCI, HLASTE SE

Skupina zástupců současných klubů sběratelů historických vozidel z Čech a Moravy a Národního technického muzea ustavila na své schůzce v Praze dne 19. prosince přípravný výbor nezávislého Auto-moto veterán klubu ČSR.

Posláním tohoto sdružení bude hájit zájmy sběratelů historických vozidel, zájemců o historii motorismu a dalších osob a organizací v něm sdružených. Náplní jeho činnosti bude podpora sběratelské, sportovní a publikační činnosti jeho členů v ČSR i v zahraničí.

Programové prohlášení a návrh vnitřní struktury AMVK ČSR budou předloženy k projednání na valné hromadě zástupců současných i nově vzniklých klubů sběratelů historických vozidel. Přihlášky na toto setkání zaslejte do 10. ledna 1990 na adresu: Národní technické muzeum, oddělení historické dopravy, Kostelní 42, 170 78 Praha 7.

[ag-mk]

Čs. sport 20.12.1989

Vladimír Vojtěchovský



Letos si připomínáme 115. výročí narození rakovnického rodáka Vladimíra Vojtěchovského. Do aerovkářské historie se zapsal mnoha úspěchy na závodech a soutěžích za volantem „třicítky“ i „padesátky“. Původcem jeho závodnické kariéry byl Vl. Formánek, který ho do světa autosportu uvedl až po dovršení 30 let. Byl účastníkem soutěží v Polsku, Jugoslávii, Monte Carlu a dalších. Velice ho zasáhla poprava syna Němci za schvalování atentátu na Heydricha.

Začtème se do jeho vyprávění o závodech v Rumunsku v r. 1937.

„O soutěži samé jsem věděl velmi málo, protože proposice byly v rumunštině. V posledním ruchu příprav nezbylo ani času na jejich překlad.

Věda dobře, že sám nemohu včas zdolat tak dlouhou trať na jednu zápřež, aniž bych přijel do závodu velmi unaven, pozval jsem si Láďu Mikulu. Při montování gumy odpadne hever, protože Láďa vám podrží vůz. Zato musíte dávat dobrý pozor, aby něco neulomil. Ale když si cestou zdřímne, je ho plný vůz, a jezdec aby se vystěhoval na střechu ze strachu před zalehnutím ...

Trochu ve mně hrklo jak ve starých švarcvaldkách s kukačkou, když jsem si prohlédl shromážděné konkurenty: několik BMW, šestiválcových dvoulitrů se třemi karburátory, čtyřmi rychlostmi, o váze asi 800 kg v plné výzbroji, pak Cristeuův osmiválcový Ford, vítěz „Rally Monte Carlo“, a zase jeden Ford se speciální hliníkovou sportovní karosérií, nějakého Fiata o větší kubatuře, pak ještě jeden Ford se speciální aeroplánovou karosérií, německý Adler a podobné. A my o trati ani zdání!

Konečně se mi dostalo po přejímání vozů podrobného vysvětlení proposic, podle nichž klasifikace vítěze všech tříd vozů bez ohledu na kubaturu se dala podle vzorce, ve kterém rozhodujícím činitelem byl nejvyšší dosažený průměr v poměru k max. rychlosti vozu.

Trať soutěže o délce 517 km, jetá sice v celku, byla rozdělena na tři časové kontrolní úseky. První úsek ze Sinaie k jihu přes Targoviště do Cp. Lung, ležící při úpatí Karpat, vedl blátivými cestami, na šterk velmi bohatými, zatímco druhý úsek z Cp. Lung do Brašova vedl horskými sedly Karpat a hlavně silnicemi, pokrytými v pravém slova smyslu mořem oblázkového šterku. V životě jsem neviděl tolik štru na silnici pohromadě. A v tom moři kamení nebylo možno jinak, než jeti místy

v rovinách 110 km/hod. i nad, měl-li se dodržeti průměr. Nejlepší úsek z Brašova zpět do Sinae po asfaltu dovoloval znamenité rychlosti až na nekonečné serpentiny Predealského průsmyku. Tato „soutěž pravidelnosti“, ve které byl vítězem ten, kdo dosáhl nejvyššího průměru, zvrhla se vlastně v rychlostní závod na mizerných, mně úplně neznámých silnicích. Mohu říci, že to byl tentokrát jedině vůz Aero 50, kterému patří jedinečné uznání za to, že mi v konkurenci takových matadorů na silných strojích umožnil čestné umístění, 4. cenu!“

Příspěvek zaslal Petr Klusák

Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce

V několika příštích číslech se v Historické rubrice budeme zabývat způsobem prodeje automobilů Aero. Redakci časopisu se podařilo získat k zapůjčení archivní materiály z činnosti sportovního oddělení firmy WENKE a syn, které prodávalo výrobky firmy Aero v královéhradeckém regionu v letech 1928-1936. Od roku 1931 to bylo oficiální zastoupení továrny. Bohužel došlo v roce 1936 při reorganizaci prodeje k roztržce mezi továrnou a větším množstvím původních regionálních zástupců a zastupitelství bylo zrušeno. Regionální zástupce Wenke a syn byl jedním z aktivnějších, což je patrné i z celostránkového inzerátu otištěného v příloze knihy Automobily Aero a jejich doba od Karla Jičínského. Pro tuto firmu také v karosářském oddělení firmy Aero vyrobili atypickou karoserii malého uzavřeného vozu, který byl před předáním do používání vystaven za výkladem hlavní prodejny Aero v Praze Na Poříčí, kde vzbuzoval velký zájem.

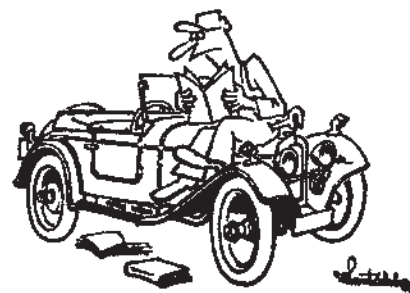
Před rokem 1931 prodávala firma Wenke a syn různé typy motocyklů a automobilů dle požadavků zákazníků a výrobky pro motoristy včetně přívěsných vozíků Aero. Z tohoto důvodu měla předpoklady stát se regionálním zástupcem továrny pro prodej automobilů. V archivu firmy se zachovalo zajímavé zastupitelské ujednání, které je datované lednem 1935 s platností do konce roku. Starší smluvní materiál mezi továrnou a regionálním prodejcem nebyl v archivu nalezen. Pro pochopení vztahu továrny a prodejců uveřejňujeme tento 80 let starý dokument nezkráceně. Zajímavý, kromě jiného, je způsob jakým byla stanovována provize z prodeje v roce 1935, různá pro vozy s předním a zadním náhonem. Zároveň byl zástupce při uzavírání smlouvy nucen odhadnout předpokládaný objem prodeje a podle tohoto odhadu dostával Superprovizi ta byla ovšem při nesplnění objemu dodávek sankcionována – už v roce 1935 bylo nutné plánovat alespoň s ročním výhledem.

Pro zvýšení prodeje byli zákazníci továrnou přes prodejce motivováni také možností dát při nákupu nového vozu na protiúčet svůj ojetý motocykl nebo automobil různých značek, nejenom Aero. Tato výhoda byla využita k propagaci – v nabídce prodejců jiných značek se nic podobného nevyskytovalo. Tuto možnost využívali zákazníci, kteří se nechtěli zabývat prodejem svého ojetého samohybu sami. Pro prodejce byla tato činnost velice náročná při odhadu výkupních cen a následném prodeji ojetých vozů a motocyklů. Je pravdou, že v prvních letech se podařilo téměř všechny vykoupené dopravní prostředky prodat. Hlavní sklad ojetin byl v Holešovicích a v reklamě bylo slibováno jejich přezkoušení a seřízení. Převážná část ojetin ale zůstávala u regionálních zástupců. Továrna jim při prodeji pomáhala pomocí centrální evidence dostupných vozidel, ale zároveň nastavila velice striktní pravidla při přijímání a hlášení vozidel přijatých na protiúčet. Většinou bylo požadováno podávat hlášení v den převzetí, aby bylo možné nabízet ojetinu i v ostatních regionech. Prověřování skutečného stavu vlastnictví vykupovaných ojetin bylo ponecháno na regionálním zastoupení – nebyla žádná centrální evidence. I hotovost převzatá od zákazníka musela být poukázána na účet továrny týž den, kdy byla platba přijata. Dodržování těchto podmínek bylo kontrolováno a nesplnění sankcionováno.

Nedílnou součástí zastupitelské smlouvy byly i Obchodní předpisy, které uveřejníme v některém z dalších čísel.

Ujednání o zastoupení pro výhradní prodej nových vozů Aero na str. 7 – 10.

Připravil Jarda Dufek – JD –



Josef Voříšek (1902 – 1980) PRAHA 1945 očima fotografa

Útlá knížka, kde převládá množství fotografií nad textem, zachycuje poválečnou atmosféru Prahy. Kniha vyšla koncem roku 2013 ve Světě křídel a je k dostání v knihkupectví KRAKATIT v Jungmanově ul. v Praze. Editor Michal Plavec. Text Michal Plavec, Josef Voříšek IV., Jan Mlčoch.

F. A. ELSTNER muž činu

Druhou knihou, která by v knihovně příznivců autoveteránů neměla chybět, je publikace **F. A. ELSTNER muž činu** od Jana Tučka. V roce 2015 ji vydalo nakladatelství Grada Publishing, a.s. Kniha pojednává o cestách F. A. Elstnera – Aerovkou do Afriky, Popularem do Ameriky, Minorem k rovníku, Octavií do SSSR ...

– red. –

AERO

TOVÁRNA LETADEL Dr. KABEŠ
PRAHA-VYSOČANY

Potvrzujeme ujednání podle kterého jsme Vám předali zastoupení pro výhradní prodej nových vozů Aero v následujícím rayonu:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

TITUL: V označeném rayonu jste oprávněn vystupovati jako prodejna automobilů AERO. nemáme však vůči Vám jiných závazků, než těch, jež výslovně tímto ujednáním potvrzujeme, poněvadž jste našim jednatelem.

PRODEJ: Naše vozy budete prodávati pouze v naznačeném rayonu naším jménem a na náš účet a podle našich prodejních podmínek. Každá objednávka musí býti sepsána na našem příslušném formuláři, který obsahuje prodejní podmínky. Máme právo odmítnouti příjem neb vyřízení kterékoliv objednávky dle volného svého uvážení.

CENY: Kompletní vozy, námi dodávanou výzbroj a součástky smíte prodávati pouze za ceny v době uzavření objednávky platné a není přípustno prodávati za ceny nižší neb vyšší. Každé zjištěné porušení prodejních cen opravňuje nás k okamžité výpovědi tohoto ujednání. Nad to skládáte u nás směnku na Kč 1.000.—, kterou učiníme splatnou jako konvenční pokutu za zjištěný a dokázaný případ podbízení cen v cizím rayonu. V případě použití této směnky jste povinen zaplatiti ji při předložení a nahraditi ji směnkou novou.

PROVISE: Provise z vozů Vámi prodaných a námi dodaných činí:

- 10 (deset) procent z ceny vozů s náhonem na zadní kola,
- 14 (čtrnáct) procent z ceny vozů s náhonem na přední kola,
- 25 (dvacetpět) procent ze zvlášť účtované speciální výzbroje,
- 25 (dvacetpět) procent z náhradních dílů, pokud jsou přímo Vám dodávány a účtovány.

Provise připíše se na Vašem běžném účtě k dobru polovinou při předání vozu a zbytkem po úplném zaplacení i s příslušenstvím.

Z obchodů Vámi uzavřených, ale zákazníkovi dodaných po třech měsících ode dne zrušení zastoupení, Vám nepřísluší provise.

SUPERPROVISE: Superprovise je rozdělena na 19 kategorií podle následujícího schema: Zástupce může si zvoliti kategorii, do které chce býti při odpočtu superprovise zařazen. Superprovise této jím zvolené kategorie obdrží tehdy, když zákazníkům do jeho rayonu v době trvání zastoupení v běžném roce je dodán plný

počet vozů, který musí být dosažen ve zvolené kategorii, nebo když je prodáno vozů více. Pakliže neumístí plný počet vozů, je při odpočtu provise zařazen do kategorie nižší a to o dvojnásobný počet stupňů, než mu chybí k dosažení zvolené kategorie.

Kategorie	Počet vozů:	Superprovis
I	5	Kč 130.—
II	10	„ 200.—
III	15	„ 260.—
IV	20	„ 300.—
V	25	„ 330.—
VI	30	„ 360.—
VII	35	„ 390.—
VIII	40	„ 410.—
IX	45	„ 430.—
X	50	„ 450.—
XI	60	„ 480.—
XII	70	„ 510.—
XIII	80	„ 540.—
XIV	90	„ 560.—
XV	100	„ 580.—
XVI	125	„ 600.—
XVII	150	„ 620.—
XVIII	175	„ 640.—
XIX	200	„ 680.—

Rozhodl jste se pro zařazení do kategorie....., takže obdržíte za prodanou jednotku superprovisi Kč....., prodáte-li ve svém rayonu..... vozů tedy množství odpovídající kategorii..... bude Vám propočtena superprovis podle kategorie..... t. j. Kč..... za prodanou jednotku.

Jako prodaná jednotka se počítají vozy během trvání zastoupení v běžném roce do Vašeho rayonu dodané, vyúčtované a zákazníkem převzaté.

Superprovis zúčtuje se ihned po zániku zastupitelství, ujednaného podle tohoto potvrzení.

ROZSAH PRODEJE: Bez ohledu na počet vozů, jež jste sám odhadl za účelem svého zařazení do superprovisních kategorií, stanovíme jako minimum vozů, jež ve Vašem rayonu měly být prodány. Kdyby Vaše činnost neodpovídala tomuto minimu a nedosáhla po uplynutí čtvrtiny doby zastupitelského ujednání dle tohoto potvrzení, dodávky 10% stanoveného minima a po uplynutí poloviny této doby 40%, máme právo odejmouti Vám zastoupení kdykoliv, osmidenní výpovědí.

OBCHODY NA SPLÁTKY: Podle našich prodejních podmínek provádíme také splátkové obchody, počet úvěrových obchodů nemůže však činiti více než 50% z celkového počtu Vámi prodaných vozů. Při obchodech na úvěr ručíte za vzniklou pohledávku až do obnosu rovnajícího se dvojnásobku provise a superprovis, která by Vám jinak z dotyčného obchodu příslušela.

Zástupce jest povinen na naše vyzvání provést inkaso splatných splátek, případně zabavení nebo převzetí vozu do bezplatné úschovy, nebo dopravit vůz na náš poukaz na svůj náklad do továrny.

DODÁVKY DO CIZÍCH RAYONŮ: Prodej máte zásadně provádět ve vlastním rayonu, při čemž pro posouzení místa prodeje rozhoduje stálé bydliště zákazníka, na jehož jméno certifikát je vystavován. Pakliže zákazník v době po uzavření koupě a před uskutečněním dodávky změnil svoje stálé bydliště do jiného rayonu, nebude toto přesídlení při rozhodování o přiznání provise samotné uvažováno a zástupci, do jehož rayonu se zákazník před dodáním vozu přestěhoval, bude dotyčný vůz přiznán pouze jako jednotka ve výpočtu superprovis. V mimořádných případech prodeje do sousedního rayonu je dlužno dohodnouti se předem s tamním zástupcem o rozdělení provise. Kdyby se tak nestalo, rozdělíme sami provisi a to:

- a) třetinou prodávajícímu a dvěma třetinami zástupci, do jehož rayonu byla dodávka uskutečněna, není-li obchod spojen s protiúctem;
- b) dvěma třetinami prodávajícímu a jednou třetinou zástupci, do jehož rayonu byla dodávka uskutečněna, pakliže prodávající přejímá protiúčet.

Pakliže by nebyla provise připsána zástupci, do jehož rayonu bylo prodáno, jest na něm, aby svůj nárok na příslušnou část provise nejdéle do dvou měsíců po

dodávce vozu doloženými doklady reklamoval, jinak nárok zaniká a plná provise zůstává prodávajícímu.

Koupí-li zákazník z Vašeho rayonu vůz AERO v Praze, v továrně, v naší prodejně neb na automobilové výstavě, obdržíte plnou provisi pouze tehdy, je-li obchod sjednán za osobní přítomnosti Vaší, či Vašeho zástupce a je-li příslušný objednávací formulář Vámi spolupodepsán; jinak obdržíte z obchodů v Praze uskutečněných a do Vašeho rayonu spadajících pouze část provise dle předešlého odstavce. Superprovisi bude v každém případě vždy připsána zástupci, do jehož rayonu byl vůz dodán.

DODÁVKY ÚŘADŮM: Objednávky státních a zemských úřadů, podniků, družstev, korporací uskutečněné pražskou prodejnou, resp. továrnou, jsou z hořejšího pravidla vyňaty a obdrží zástupce, do jehož rayonu byl vůz přidělen resp. dodán, $\frac{1}{4}$ provise a příslušnou superprovisi. V případě vypovězení zastupitelského poměru nepřísluší Vám provise z dodávek, jež byly do Vašeho rayonu uskutečněny bez Vašeho prostřednictví, ať již byla připsána k dobru Vašeho provisního účtu či nikoliv.

STORNOVÁNÍ OBJEDNÁVKY: Dojde-li z jakéhokoliv důvodu ke stornu uzavřené objednávky a propadne-li složený závdavek, bude zástupci vyúčtována k dobru pouze polovina tohoto závdavku.

PŘEDVÁDĚCÍ VŮZ: Po dobu trvání zastoupení budete stále udržovati v provozu pro předvádění vůz AERO v bezvadném stavu. Na předváděcí vůz poskytujeme zvláštní superrabat ve výši 5%. Nárok na tento superrabat při koupi dalšího předváděcího vozu nastává teprve tenkrát, když do rayonu dotyčného zástupce bylo dodáno ode dne převzetí posledního předváděcího vozu, alespoň 20 vozů.

VOZY A MOTOCYKLY NA PROTIÚČET: přejímáte pro náš účet avšak na svoje nebezpečí. K ceně ojetého vozu nebo motocyklu dlužno přičísti všechny výlohy a daň z obrátu. Rozdíl mezi takto stanovenou cenou přejímací a cenou prodejní vyúčtujeme k tíži neb k dobru Vašeho běžného účtu. Při prodeji ojetého vozu nebo motocyklu na úvěr, ručíte plně za pohledávku nám tímto obchodem vzniklou. Převzaté vozy a motocykly jste povinen do tří měsíců od převzetí odprodati, jinak jsme oprávněni převést je přejímací cenou na Váš běžný účet a žádati jejich proplacení, anebo Vás zatížit na běžném účtě částkou odpovídající 4% přejímací ceny za každý uplynulý měsíc od převzetí a vozy volně disponovati. Vozidla převzatá a neprodaná povedeme v evidenci na tak zvaném komisičním účtě, který bude zúročen 8% p. a. valutou 90 dnů od vyřízení objednávky dřívějšího majitele toho kterého vozidla. V případě zániku zastoupení jste na naše vyzvání povinen všechny vozy a motocykly na protiúčet převzaté a dosud neprodané, od nás proti hotovému zaplacení za přejímací ceny odkoupiti, anebo nám zaplatiti ihned v hotovosti rozdíl mezi přejímací cenou a odhadní cenou soudního znalce.

PLATY ZÁKAZNÍKŮ PRO NÁŠ ÚČET: Přijímáte-li od zákazníka peníze v hotovosti, je Vaší povinností ještě téhož dne každý přijatý obnos složenkou poštovní spořitelny na náš účet č. 1887 bez jakéhokoliv srážky poukázati a na složence plnou adresu zákazníka poznamenati. Stejný postup musíte zachovati, přijmete-li od zákazníka závdavek na objednávku, splátku neb jakýkoliv plat pro náš účet. Z tohoto pravidla nepřipouštíme žádné výjimky.

PŘEDÁNÍ VOZU ZÁKAZNÍKU: Předáváte-li vůz zákazníkovi sám, smíte tak učiniti teprve tehdy, když zákazník splnil platební podmínky námi schválené.

SKLADOVÉ VOZY: Pro výstavní účely dáváme zástupcům k dispozici vozy do výkladů, které zástupce musí na svůj náklad dovézt a v bezvadném stavu udržovati. K těmto vozům přísluší nám volné disposiční právo a můžeme kdykoliv žádat, aby je do továrny vrátil, neb aby je dovezl do jiného místa na svůj náklad. Pakliže skladový vůz je odebrán námi, jiným zástupcem nebo zákazníkem, nemá zástupce právo požadovati náhradu dopravních výloh z Prahy do svého místa. Skladové vozy musí býti pojištěny proti požáru a nesmí jich v žádném případě býti používáno k účelům předváděcím. Výstavní vozy musí do lhůty 60 dnů ode dne dodání býti buď prodány nebo továrně vráceny, aby byly nahrazeny vozy novými.

MĚSÍČNÍ ZPRÁVY: Pro evidenci prodejní činnosti musíte zasílati pravidelně měsíční zprávy vždy nejpozději do 3. každého měsíce na zvláštních námi dodaných formulářích. Na zasílání těchto měsíčních zpráv bezpodmínečně trváme.

OBCHODNÍ PŘEDPISY: Přikládáme obchodní předpisy, které i s případnými změnami a dodatky vydanými během roku jsou integrující součástí tohoto ujednání.

OBCHODNÍ POZNÁVACÍ ZNAČKA: Každý zástupce je povinen obstarati si obchodní po-
znávací značku, pojištěnou proti povinnému ručení, sloužící pro vozy, které ode-
bírá pro sebe nebo pro své zákazníky.

SERVICE: Každé zastoupení musí se postarat o řádnou service dodaných vozů buď ve
vlastních dílnách neb dobře zařízené a solidně vedené dílně cizí, se kterou jako
oficiální Service Aero bude námi uzavřeno zvláštní ujednání.

Pro běžné opravy jste povinen udržovati přiměřený sklad náhradních dílů,
jehož pořizovací cena nemá býti menší než jedno procento z hodnoty prodaných
vozů. Objednávky součástek vyřizujeme dobírkou. Nad to máme právo v rayonu
zástupce určit dílny jako oficiální stanice Service Aero, kterým budeme sou-
částky dodávati přímo, aniž by Vám z těchto dodávek příslušel rabat.

Dílny musí býti označeny nápisem „Service AERO“ provedeném dle návrhu,
ježž Vám dodáme.

AUTOMOBILOVÁ VÝSTAVA: V době pořádání Autosalonu v Praze a to ode dne zahájení
až do jeho ukončení je povinností Vaší, případně povinností Vašeho zástupce, oprá-
vněného za Vás obchody uzavírat, býti na vlastní útraty s předváděcím vozem v
Praze, pokud možno na našem stánku, abyste mohl obsloužiti zákazníky z Vašeho
rayonu.

MÍSTNÍ VÝSTAVY: Účast na jakýchkoliv výstavách, vzhledem k příslušnému ustanovení
Autoklubu a Svazu obchodníků a živnostníků pro obor automobilový, není pří-
pustna bez našeho výslovného písemného svolení.

KONKURENČNÍ KLAUSULE: Po dobu trvání tohoto zastupitelského ujednání nejste oprá-
vněn přijmouti přímé zastoupení neb subzastoupení jiných automobilů leč s na-
ším písemným souhlasem. Za porušení tohoto ustanovení zavazujete se zaplatiti
soudnímu zmírnění nepodléhající konvenční pokutu ve výši Kč 20.000.—.

KONTOKORENT: Běrete na vědomí a souhlasíte s tím, že súčtování s Vámi provádíme
kontokorentem súročeným 8% p. a.

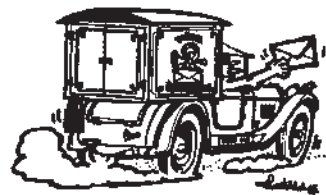
SOUDNÍ PŘÍSLUŠNOST: Pro spory mezi zástupcem a továrnou jsou příslušný věcně pří-
slušné soudy pražské.

ZÁRUKA: Podmínkou platnosti ujednání tímto potvrzeného je předání následujících záruk:

Likvidaci těchto záruk jsme oprávněni provésti k úhradě veškerých škod nám
v důsledku tohoto ujednání vzniklých a to kdykoliv.

Ujednání toto vstupuje v platnost dnem
a končí dnem 31. prosince 1935 aneb osmým dnem od data výpovědi, ke které
jsme oprávněni, kdyby nebyla splněna kterákoliv z povinností tímto ujednáním
převzatých.

Prohlašuji, že jsem shora uvedené podmínky jakož i obchodní předpisy, tvořící
součást tohoto ujednání četl, vzal na vědomí, a že s nimi bez výhrady souhla-
sím. Na důkaz toho můj podpis.



Méně známé fotografie Aero „Lochness“ pro B. Turka. K doplnění „Fotosalonu“ Ing. Josefa Voříška v Aerovkářích č. 2/2014. Není známo, kdo a kde fotografoval. Vůz má číslo P-313.

Foto zaslal Petr Klusák

Pozn. red. – Na fotkách v uvedeném Aerovkářích je „Lochnessa“ bílá, pokud není barva zřetelně z fotografie, číslo však souhlasí. I při porovnání detailů se jedná o stejný vůz.



Dáma a automobil

s počátku cítily k sobě antipatii: dáme bylo auto málo pohodlné, auto zdálo se být dáma bytosti příliš křehkou; pomalu se stávaly přáteli a dnes - jsou nerozluční. - Měla byste mít vlastní vůz. Třísedadlový roadster AERO je pravým vozem pro Vás: je krásný a elegantní, je slepě poslušen Vašich rozkazů, jest zcela Váš, jeho služby jsou levné a jeho cena opravdu nízká:

Kč 18.800.-

Nechcete si trochu prolístovat náš prospekt?
Jest k Vaší dispozici.

TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY

Aero

Prodejna v Praze,

Na Poříčí 28. Tel. 361-40.



Jak jsem prohrál kauzu s kanceláří pojistitelů

– dokončení –

Následujícího dne donesl pán velký TP se zápisem mého jména v tzv. „polopřepisu“. To znamená, že k vozidlu bez kontroly výr. č. a převodního poplatku nebylo vystaveno na mé jméno nové OTP a nebylo mnou přihlášeno do provozu. Netuším, jaké riziko představuje pro pojišťovnu takové vozidlo. Teoreticky by mi při mé opravě ve vypůjčené garáži mohlo způsobit úraz třeba tím, že by selhal šmejdský zvedák čínské výroby, což se mi už kdysi přihodilo. Žádná pojišťovna by ale takový úraz neodškodnila z prostého důvodu, že nevznikl provozem vozidla. Námitka, že by na veřejné ulici do něj mohlo nabourat cizí vozidlo a stalo by se předmětem škodní události z titulu pojistky jiného řidiče ani v mém případě neobstojí, když po celou dobu mého vlastnictví se nacházelo v soukromé garáži. Po jeho opravě ho prohlédla dcera a prohlásila, že tento sedan je pro její tehdy ještě jen tříčlennou rodinu málo prostorný a že touží raději po kombi. Tím moje původní představa padla a ještě v den její prohlídky jsem auto prodal. V garáži jsem nakonec našel kupní smlouvu z té doby. K mému nemalému potěšení byla datována o 7 dnů dříve, než nepravdivě tvrdila kancelář!

Ještě dne 25.10.2013 jsem smlouvu okopíroval pro kancelář pojistitelů a originál si ponechal pro případný soudní spor s touto kanceláří. V dopise jsem uvedl, že jsem ochoten zaplatit jejich bezprácny zisk jen za dobu 22 dnů a nikoliv za dosud požadovaných 29 a to bez jakýchkoliv přírůžek za upomínání z důvodu jejich dosavadního zasílání informací neúplných a nepravdivých na mou neexistující adresu! Dopis jsem odeslal nikoliv do Ostravy, ale již na adresu Praha 4, Na Pankráci.

Potom jsem obdržel dne 6.12.2013 nový výměr pokuty. Opět byl přeposlán z mé neexistující adresy firmou Smart centrum. Dopis byl datován už 26.11.2013 a nové číslo spisu bylo zachováno. Jeho autorem už nebyla kancelář pojistitelů, ale mně

dosud zcela neznámá instituce EOS KSI Česká republika, s.r.o., Novodvorská 994, 142 21 Praha 4. Jako řadový občan musím ctít i nelogické a superdebilní zákony bezprávního státu Česká republika, které hrubě odporují obyčejnému selskému rozumu jako je třeba placení pojistného z titulu přišroubované značky na vozidle a tak jsem ve stanovené lhůtě dne 9.12.2013 vyplnil poštovní poukázku dle instrukcí dopisu, doplnil mou skutečnou adresou a zaplatil požadovanou částku 2.038,- Kč na výše uvedenou adresu, kam jsem ještě v obálce zaslal okopírovanou zaplacenou složenku. Tímto ale moje kauza ještě zdaleka neskončila.

Za dalších 7 dnů jsem dne 16.12.2013 obdržel v pořadí už pátou upomínku na pokutu. Nyní EOS KSI tentokrát už asi z Rudné u Prahy předvedla heroický výkon, když mi dopis datovaný 12.12.2013 poslala do mého skutečného bydliště přímo, uvedla hromadu údajů o voze vč. WIN, č. karoserie a denní pokutovou sazbu 50,- Kč. Z textu číselna neznalost průběhu kauzy. K odpovědnímu dopisu jsem proto přiložil mimo okopírovaného dokladu o zaplacení i korespondenci s jejich v pořadí třetí kanceláří. Rozhořčil jsem se nad jejich předešlým dopisem, kde soudružka Kamila Malá předvedla bezbřehou až gaunerskou chamtivost a nevím odkud vzala nehoráznou drzost napsat, že částka po zkrácení na 22 dnů byla ponížena na 2.038,- Kč, když původně byla jen 1.350,- Kč!

V odpovědním dopise jsem pak vysvětlil pádný důvod, proč mi výše pokuty vulgárně vyjádřeno neskonale nasrala. Ony totiž ty naše české pojišťovny na rozdíl od pojišťoven v jiných zemích jsou příjemci pravidelných skutečně bezpracných zisků! A to od nás, stovek skalních fandů autoveteránů, mezi které patřím i já. Na rok 2014 např. jsem do chřtánu pojišťovny Kooperativa poslal částku v celkové výši 654,- Kč.

V garážích či stodolách máme více let rozpracované vozy nebo jen některé roky neprovozované se vzácně dochovanými RZ, o jejichž ztrátu se bojíme možná více než o svůj život, a tak za ně pojistné raději platíme a všichni držíme huby. Nemuseli bychom platit, kdybychom RZ odšroubovali a odnesli do depozitu DI s teoretickou možností po letech je zase za rozumný poplatek vyzvednout, kdyby to nemělo zádrhel. Darmožroutští poslanci (samozřejmě myslím jen ty, kteří zvedli ruku pro) odhlasovali prováděcí nařízení, podle kterého k vyzvednutí RZ musíte donést velký TP s vyznačenou platnou technickou prohlídkou. Problémy, jak udělat takovou prohlídku na STK s vozem bez RZ a OTP, už jaksi pány poslance hrubě nezajímá.

Dalším důvodem relativně „dobrovolně“ platit pojistné, aniž bychom je vůbec využívali je, že nad námi jako Damoklův meč visí hrozba odhlasování nedemokratického zákona, o kterém už před léty poslanci diskutovali. Jedná se o možnost trvalého vyřazení z provozu u vozidel více let neprovozovaných bez souhlasu jejich majitelů.

Dle názoru nás obyčejných lidí v podhradí poslanci za tvorbu často děravých zákonů pobírají slušné prebendy, svoje zadky si vozí v rychlých moderních autech a na motoristy méně majetné pohlížejí jako na podlidi. Nechápu důvod tak velké třídní averze. Poslanci dokonce lišácky vymysleli na své poddané supermoderní karabáč pro 21. století v podobě přihloupých pokutových ekodaní a nevěřím, že takto konali na nějaký přímý rozkaz od Evropské unie.

Také jsem vyjádřil svůj názor na všeobecnou povinnost kontroly výrobního čísla vozu při změně majitele, kterou chápu jen u těch zánovních drahých či starších luxusních. U starších „dojížděáků“ se zůstatkovou hodnotou evidentně nižší než průměrný měsíční plat (má ho jen necelá třetina zaměstnanců), a každé 2 roky je kontrola výr. č. součástí TK na STK, toto považuji za umělou zaměstnanost pracovníků STK a zbytečné ždímání peněz od méně majetných, kteří mají dost jiných důvodů, proč svůj vlastní stát jemně řečeno moc nemilovali. Poplatek 300,- Kč za tuto kontrolu považuji při současné ceně převodního poplatku 800,- Kč za vysoký. Nevím, kam převodní poplatky plynou, ale zatímco při jednání na mimopražských DI se cítím jako na normálně fungujících úřadech, na pracovišti Praha 3 Jarov si vždycky připadám jako hokejista na trestné lavici a to musím někdy přijít i jiný den, když se dopoledne už na mne nedostane ani čekací lístek. Jako bývalý strojní konstruktér bych za tu vysokou cenu docela rád takovou kontrolu na některém STK smluvně vykonával, přičemž by mi na přilepšení k důchodu stačil jeden pracovní den v týdnu.

Kanceláři pojistitelů jsem sdělil, že se jejich postupem jako řadový občan samozřejmě cítím sice poškozen, ale mnohem více lituji klienty někdejšího stavebního H-systému, které o milionové částky připravil bývalý prezident Václav Klaus svým osobním podpisem superdebilní amnestie.

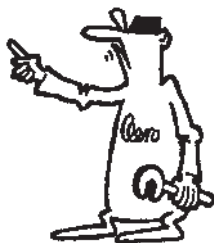
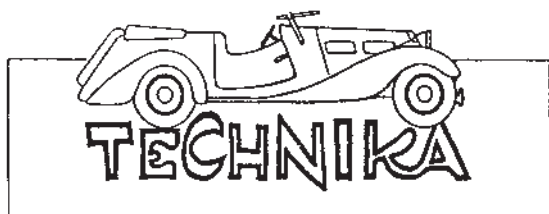
Trochu mě už překvapilo, že mi pak pošta doručila ještě šestý dopis EOS KSI, kde mi znovu velmi lakonicky připomínají pokutu za auto AHT3919. On to vlastně měl být původně dopis pátý, protože byl datován již 11.12.2013 a opět byl tvrdošíjně poslán na mou neexistující adresu. V EOS KSI si asi následného dne 12.12. uvědomili svoje nedopatření a tak mi poslali nový hodně podrobný dopis přímo na skutečnou adresu, který mi došel dříve. Podle přeposlání firmou Smart centrum s.r.o. jsem pochopil, že tato se během mé kauzy přestěhovala na novou adresu svého sídla.

Autoři dopisu byli stejní jako toho z dalšího dne 12.12. Usoudil jsem, že tato instituce si je vědoma, a to velmi dobře vědoma, jak silně její činnost zapáchá už sprostým gaunerstvím, když v dopisech vždy na rozdíl od kanceláří předešlých uvádí – Vyřizuje: B2C Agent. Je docela logické, že ze strachu o zdraví a životy svých zaměstnanců jejich občanská jména ve svých dopisech neuvádí. Vzpomínám na ne moc starý tragický případ z Ostravska, kde psychicky slabšího živnostníka tvrdé rozhodnutí magistrátního úředníka (či úřednice) natolik rozčílilo, že po delší úvaze se prodral do jeho (její) kanceláře, aby ho (ji) zastřelil a potom sebe.

O mém případě jsem informoval i jiné instituce. Pražský hrad vzal na vědomí, neodpověděl. Kancelář poslanců reagovala jako splachovací záchod, můj případ přeposlala veřejnému ochránci práv. Tam jsem ji už předtím v naději na posouzení průběhu kauzy poslal i já sám. Z odpovědi pana ombudsmana vyplynulo v podstatě jen, že není oprávněn posuzovat kvalitu zákonů, třeba i to, zda máme či nemáme zákony umožňující kanceláři pojistitelů vymáhání bezpracného zisku. K odpovědi připojil pokutový sazebník kanceláře pojistitelů. Pro Evropský mezinárodní soud pro lidská práva mám málo argumentů. Také se zamýšlím nad tím, zda už náhodou vysoký počet sebevražd za posledních 20 let zapříčiněný poklesem životní úrovně (nezaměstnanost, deregulace nájemného, zdražování) nepřevyšuje počet popravených nebo umučených obětí politických monstrprocesů komunistického režimu v padesátých letech.

Tomáš Slabý

Pozn. red. – *Za obsah článku zodpovídá jeho autor.*



Obsah Technické rubriky se bude v rámci dlouhodobého cyklu **Chceme mít aerovku autentickou?** postupně zabývat i aerovkami tzv. „velkými“.

Před mnoha lety, přesněji před 28, když jsem začal působit jako „redaktor“ Aerovkáře, jsem se snažil podrobně zmapovat jednotlivé partie a součásti vozu AERO 30. To trvalo celých 20 let. V té době jsem vycházel z vojenského kusovníku A 30 a z kusovníku továrního, konkrétně z rozpisky A 30 pro série č. 54 až 58. Rozvržení té práce jsem zvolil podle partií zmíněného vojenského kusovníku, což se později ukázalo být dosti nešťastným řešením. Největší problém byl v tom, že jsem v té době ještě neměl k dispozici archivní soubor výkresů. I když si myslím, že zpracovaný kusovník je poměrně dobrým vodítkem při hledání originality, neobešel se bez různých chyb a nepřesností. Kusovník má přes 190 stran a je k dispozici v rámci Aerovkáře na internetových stránkách.

Poslední dobou stále více aerovkářů shání výkresy součástí A 30 a A 50 pro autentické renovace. Mnohdy se však dosti naivně dožadují všech dostupných výkresů, což je prakticky nemožné splnit. Je proto nutné o vozech mít alespoň základní přehled a požadovat skutečně jen to, co je nutné. Základní přehled a konkrétní představu o potřebné dokumentaci je možné získat z výše uvedeného kusovníku. Proto jsem se rozhodl podrobně zdokumentovat výkresy, které máme v archivu a postupně jejich seznam uveřejnit v Aerovkáři. V tomto čísle najdete na str. 19 první část seznamu výkresů, která se týká motoru A 30. Při podrobném pročtení seznamu však zjistíte, že se tato partie netýká jen samotného motoru, ale že zasahuje i do dalších skupin.

Co je důležité si uvědomit při pátrání v seznamu výkresů:

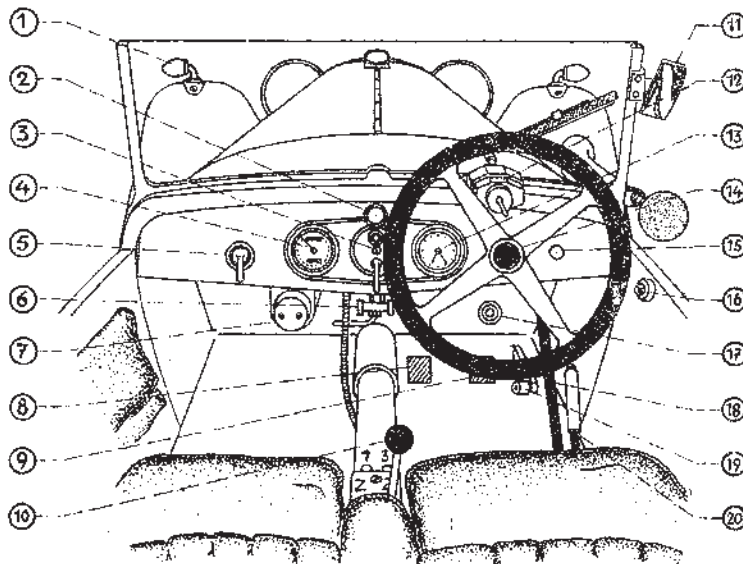
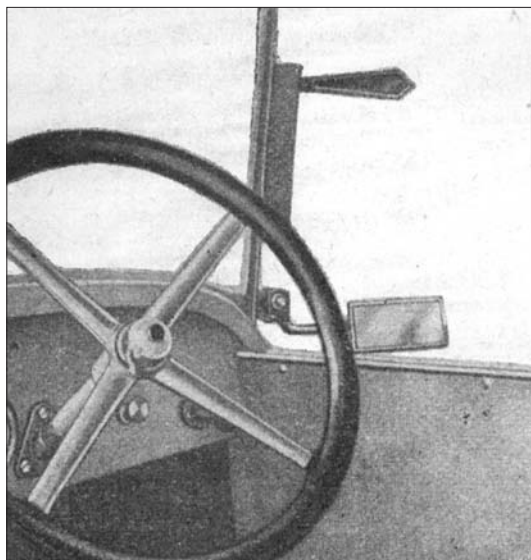
1. Označení **vL** se týká součástí pro vojenské vozy.
2. Mnoho součástí s označením **L** je použito i pro vozy AERO 50, to lze většinou zjistit až z výkresů sestav A 50. Součásti **L** je možné dohledat v dobových brožurách A 50 se seznamy součástí.
3. V seznamu dostupných výkresů se snažím uvést i období, kdy se součástka používala. Tam si mnohdy můžete všimnout dosti nelogického údaje, např. – součást se montovala do 1601. vozu a nová součást se montovala od 1601. vozu, myšleno včetně. To je však drobnost.
4. Jak již bylo řečeno, někdy je do souboru zařazena součástka, která s ním nemá nic společného. Např. – L62 patří k volantové trubce a je v souboru **motor**.
5. Velké množství výkresů v archivu nemáme a protože se mnohdy jedná o součástky, které buď úplně zanikly nebo byly nahrazeny novými (včetně výkresů s novým číslem), není možné takové součásti vůbec dohledat a to ani v dobových brožurách. Někdy se taková součástka dá zjistit ze záznamu na výkresu, kde je udáno číslo součásti (výkresu), které nový výkres nahrazuje. Zjistil jsem dokonce, že je uveden i špatný odkaz (to je však výjimečné).
6. V seznamu výkresů najdete někde otazníky. To zn., že údaj je nečitelný nebo není uveden.
7. U některých výkresů je patrné, že součást do výroby nakonec vůbec nešla.
8. V jednom případě jsou dokonce pod stejným číslem uvedené dvě odlišné součástky a dodatečně je jeden výkres stornován.

– JK –

Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 500 – 1000

Zřejmě se nikomu nepodaří jednoznačně odpovědět na otázky o originalitě aerovek. Dosud zveřejněné materiály jasně



dokazují, že budeme stále v nejistotě. Pro názornost uvádím příklad – v knize F. A. Elstnera „Aero – malý vůz pro velké cesty“ je na str. 25 část aerovky, která má na pravém držáku okna upevněnou směrovou šipku. Většina názorů je, že malé aerovky používaly blikáče Scintilla nebo Avion a použití směrových šipek se tudíž „zamítá“. Zpětné zrcátko (hranaté) je umístěno na dolní části držáku. V téže knize na str. 49, při pohledu od palubní desky, má aerovka blikáče „klasické“, zrcátko (opět hranaté) je tentokrát umístěno na horní části držáku okna. Tlačítko houkačky je v prvním případě ve středu volantu, ve druhém je umístěno na pravé části dveří. Takže, pro příklady nemusíme chodit daleko ...

Podstatné změny jsou sice podchyceny ve výdejkové knize Aero, ale myslím si, že neobsahují zdaleka vše. Různé změny, které nejsou mechanického druhu a přímo nesouvisejí s jízdními parametry (např. čalounění atd.), nejsou uváděny.

Příspěvek zaslal Petr Klusák

Pozn. red. – Tlačítko na schématu zcela jistě není na dvířkách, ale jedná se o aerovku s pouze levými dvířky. U těchto aerovek bývalo tlačítko na pevné bočnici tak, jak je vyobrazeno. Není však jisté, zda tam bylo vždy.

RENOVACE AERO 500 provedená v letech 1972 – 1974

3. pokračování od pana Milana Turka.

Zadek vyndat – rozložit, stromeček vysoustružit tak, aby se na čepu **volně** točil. Dvě odpoledne a sobotní dopoledne; Aerovka opět na kolech, motor běží, zkouším v garáži řadit, popojíždím na 1 a ½ metru dopředu ½ metru zpátky. Opouštím Aero a cestou domů se stavím za kamarádem, že zítra odtáhneme Aerovku kousek do takové opuštěné uličky, která dokonce vedla kus mezi poli. (Aerovka stále bez světel, zadních blatníků, předního skla atd.)

Startuji s rodinou, že ujeďu první kilometr vlastní silou – řadím jedna, dvě, tři – Aerovka poslouchá. I kamarád si sedá za volant – taky míval Aerovku – a i on je spokojen. Sláva, už jen pár „maličkostí“. Lak, sedadla se v té době už dělala, nastrojít přední sklo, navěsit příslušenství – lampy, houkačku, originální cívku, zrcátka a ostatní bižutérii, nechat ušít střechu.

LAK

Zhotovilo Stavební družstvo lakýrníků. Ačkoliv jsem byl předběžně domluven, po přivezení Aerovky jejich elán opadl. „Víte, tady je moc kytování a to si lidi nevydělají“ atd., atd. Upozorňuji, že nespěchám, že na Aerovce nemusí pracovat od začátku do konce v kuse, že si mezi tím mohou vydělat na lakování Octavií a emběček. A tak za pomoci rumových platidel byla uzavřena zakázka. „Pojďte si vybrat barvu“: tahle žlutá a blatníky černé. Tehdy novinka – vypalovací syntetika. Světe zboř se, po 7 týdnech byla A. natřena – křídla kapot, dvířka a víko kufru a zadní blatníky zvlášť. Aerovku jsem s kamarádem odtáhl do garáže, ostatní díly pečlivě zabalené do dek a starých prostěradel jsme odváželi minimálně na 2x.

ZÁDRHEL

Tím, že barvy – a doopravdy, když ne vypalované, tak určitě sušené v peci – byla poměrně silná vrstva, bylo vše zcela jinak. Dvířka – panty jak na karosérii tak na dvířkách se musely opatrně protáhnout vrtáčkem, protože se barva dostala i dovnitř. To samé u víka kufru a kapoty. U zadních blatníků, které jsem měl nasucho namontované, jsem musel upravit díry na upevňovací šrouby. Ale povedlo se. Stojánky předního skla nechromované, dřevo pod okno vyrobené šikovným kutilem, sklo uříznuté na míru, šest šroubů a je přední sklo. Sedáčky udělal čalouník podle torza starých – běžová koženka 1 b. m. v Plzni na vřakovišti za 35,- Kč. Aerovka dostala místo volantu MB 1000 originál litý 4 příčkový s mosazným štítkem Aero. Čalounění dvířek a boků – 4 mm sololit, slabý filc, koženka a alkaprén – vlastní výroba.



NÁHODA

Kamarád: „Hele, jedu si pro nějaké díly na TATRU, ale ten člověk tam má i nějaký motor, asi je to Aerovka. Pojedeš se mnou?“ „Jasně!“ On si koupil součástky na TATRU a já velice zachovalý motor Aero 500 se setrvačnickem, spojkou a hlavně s originálním zapalováním!

MONTÁŽ PŘÍSLUŠENSTVÍ A ELEKTRIKA

Za tu dobu, co jsem Aerovku restauroval, jsem nashromáždil veškeré příslušenství – spínací skříňku, pojistkovou skříňku, přední lampy BOSCH, fajfky AVION – vše originál. S kamarádem autoelektrikářem jsme se pustili do elektriky. „Ty opředení kabely tam nedáme, podívej se, jak se lámou, když je ohnu“. Lepší neoriginální než vyhořet – 1. ústupek originalitě. 2. ústupek – přerušovač blinkrů. Měl jsem pěkný AVION. „Ten si polož na samet do vitríny, ale aby to dobře fungovalo, dáme tam přerušovač z trabanta a schováš ho tak, aby nebyl vidět“. Elektrika natažena. „Teď seřídíme nabíjení“. Říkám mu trable se startérem, že mám na 12 V baterii přiletovaný třetí kontakt, že startuju na 12 V a po chytnutí přepínám na 6 V. „No, já ti nabíjení seřídím a ty potom zajed’ za panem Mulačem, to je úžasný machr na boschovu elektriku“. Druhý den zvoním u p. Mulače a vyprávím startérovou story. „Kde že ten startér dělali, na Koštuze? Tam by to měli umět. Vyndej ten startér a zítra touhle dobou mi ho přines.“ Přinesl jsem, pan Mulač si ho prohlédl. „No vypadá to, že je opravený, pouzdra jsou v pořádku, přijed’ za týden“. Přišel jsem, startér připravený. Vyslechl jsem monolog: „To se divím, startér pěkně opraven – solidní oprava – a oni neví, že do startéru BOSCH musí být uhlíky BOSCH? Podívej“, ukazuje mi dva uhlíky, „toto je PAL – spíše do hněda, toto je BOSCH – více do červena. Vždyť ten BOSCH uhlík má mnohem více mědi a lépe přenáší proud. Namontuj startér a uvidíš, že bude startovat. Dej mi 50 a tady máš ještě dva uhlíky“. Ještě ten den montuji startér do vozíku, startér točí jako divý, Aerovka ihned chytá. Sláva!

– pokračování příště –

Redakce – Opět připomínáme, zda by bylo možné zaslat nějaké fotografie z průběhu renovace a po jejím dokončení.

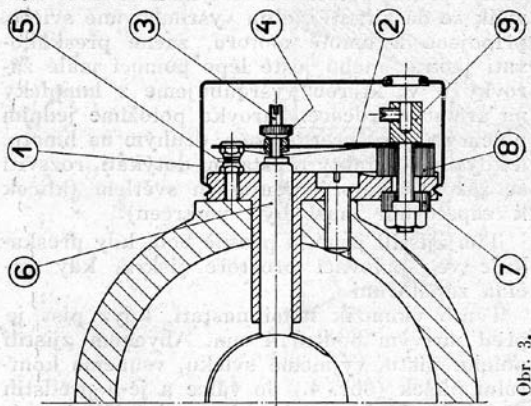
Malé aerovky – jejich původní vzhled a vybavení celkově 6. pokračování

Do minulého čísla Aerovkáře jsem přetiskl elektrické schéma A 500 z nedatované příručky Obsluha vozů Aero. Na rozdíl od mnoha dobových příruček typu „... abyste se rozjeli, musíte nastartovat motor ...“, tato drobná příručka přináší i velmi zajímavé dobové údaje, pokyny pro údržbu a seřízení. Myslím, že pro majitele malých aerovek bude přínosem, když bude postupně přetištěna celá. I když ne všechny partie z příručky jsou aktuální, jistě je zajímavá i jako archivní materiál. Postupně ji najdete v Aerovkáři celou, i když trochu chaoticky, když jsem nezačal od začátku. Příručka je vytištěna ve velikosti mírně menší než A5 a při současných kopírovacích možnostech si ji aerovkáři budou moci zkompletovat. Jednotlivé strany budou i s očíslováním zachovány.

– JK –

PŘERUŠOVAČ ZAPALOVÁNÍ

Přerušovač je velmi důležitou součástí, od jeho správné funkce závisí pravidelnost chodu motoru a i výkonost vozu, jelikož změnou vzdálenosti platinových kontaktů mění se předstih zapalování. Není třeba podotýkat, že musí být stále čistý a víčko na něm dobře uzavřeno.



Obr. 3.

Nejezděte nikdy bez víčka na přerušovači. Jiskry tam vznikající by jinak mohly zapáliti ze splynovače odkápnutý neb jinak rozlitý benzin.

Vůz má nejlepší výkon, když je předstih zapalování u jednoválce 3–4 mm a u dvou-

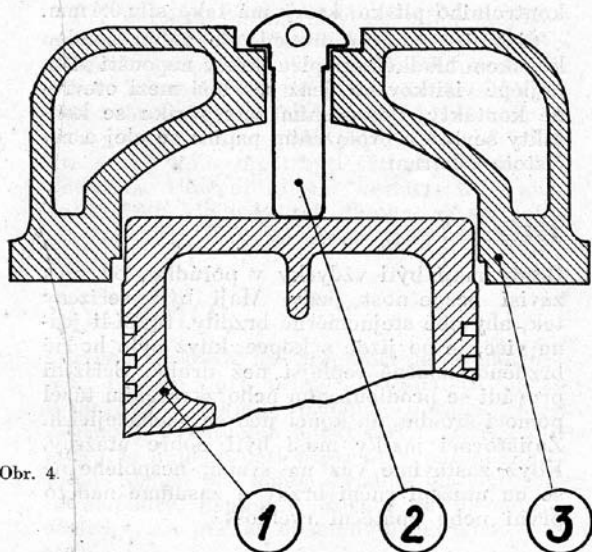
válce 4–5 mm před mrtvým bodem pístu. Zvětšováním vzdálenosti platinových kontaktů se předstih zvětšuje a naopak jejich přiblížováním se zmenšuje.

Když chceme kontrolovati neb seříditi předstih zapalování, otáčíme setrvačnickem ve směru rotace motoru tak dlouho, až se platinové kontakty právě přestanou dotýkati. Tento okamžik se dá zjistiti, že na vyšroubované svíčke, připojené k hmotě motoru, začne přeskakovati jiskra, anebo ještě lépe pomocí malé žárovky 6 V, kterou vyšroubojeme z lampičky na armaturní desce. Žárovku položíme jedním pólem na pero přerušovače, druhým na hmotu, a když se kontakty přestanou dotýkati, rozsvítí se žárovka nejprve žlutavým světlem (klíček k zapalování musí býti zastrčen).

Tím zjistili jsme si přesně bod, kdy přeskakuje ve spalovací prostoro jiskra, kdy začíná zapalování.

Tento okamžik musí nastati, když píst je před mrtvým bodem 4 mm. Abychom zjistili polohu pístu, vyjmeme svíčku, vsuneme kontrolní plíšek (obr. 4.) do válce a je-li předstih správně seřízen, musí se kontrolní plíšek právě dotýkati pístu. Dalším otáčením setrvačnicku zvedne se píst do mrtvé polohy a v tomto bodě vyčnívá hrana kontrolního plíšku o 4 mm z hlavy válce. Přeskočí-li jiskra dříve neb později, než se počne zvedat kontrolní plíšek, jest nutno kontakty k sobě přiblížiti

neb od sebe vzdáliti. Za tím účelem uvolníme vroubkovanou matku a otáčením šroubku upravujeme vzdálenost mezi platinovými kontakty, při čemž nutno měření prováděti znova tak



Obr. 4

dlouho, až jsme našli správnou vzdálenost kontaktů. Pak zajistíme šroubek dotažením zajišťovací matky.

Zhruba se může vzdálenost kontaktů a tím

13

voze. V různých příručkách jsou udávány tlaky, jak mají být pneumatiky nahustěny. Pumpujeme je raději méně, stačí docela $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ atm. u předních a $\frac{3}{4}$ —1 atm. u zadních kol.

Při defektu pneumatiky povolíme nejdříve pomocí zvláštního klíče a kladiva matku, zvedákem, podloženým pod osu, zvedneme vůz a kolo sejmem. Kdyby kolo bylo zarezavělé a nešlo lehce sejmuti, klepneme kladivkem na náboj mezi dráty, pak jistě povolí. Matka, která drží kolo, musí být vždycky co nejvíce dotažena. Utažení klíčem nestačí. Klíč musí se dorážeti kladivem tak dlouho, až se matka více neotáčí. Pak je radno ještě matku zajistiti.

DYNAMO

Červená žárovka na přepínači nám ukazuje, zda dynamo dává proud. Při malých obrátcích svítí, jakmile přidáme obrátek, musí zhasnout. Eventuelní defekt neb vyčištění kartáček je nejlépe dáti provést v automobilové dílně. Remen pro náhon dynama má být mírně napnutý, napínání provádí se posunutím stoličky, na níž je dynamo připevněno.

SPOJKA

Stává se, že při sešlápnutí pedálu spojky tato zapískne. To znamená, že nutno vedení spojky

15

i velikost předstihu seříditi pomocí kontrolního plíšku. Při předstihu 4 mm je vzdálenost kontaktů, když jsou úplně otevřeny, 0,4 mm. Vzdálenost můžeme změřiti spodním koncem kontrolního plíšku, který má také sílu 0,4 mm.

Čištění kontaktů provede se velmi snadno kouskem hladkého papíru, který nepouští vlas, nejlépe visitkového, jenž se vloží mezi otevřené kontakty. Pootočením setrvačnicku se kontakty sevrou a protažením papíru se olej a nečistota odstraní.

BRZDY

Brzdy mají být vždycky v pořádku, od nich závisí bezpečnost jízdy. Mají být seřizeny tak, aby obě stejnoměrně brzdily. Brzdí-li jedna více, je po jízdě s kopce, když bylo hodně brzděno, značně teplejší než druhá. Seřízení provádí se prodloužením nebo zkrácením táhel pomocí šroubů, na konci jich se nacházejících. Zajišťovací matky musí být dobře utaženy. Když zastavíme vůz na svahu, nespolehejme se na utažení ruční brzdy a zasuňme nad to první nebo zpáteční rychlost.

PNEUMATIKY

Není radno jezdit na tvrdých pneumatikách. Co se ušetří na gumách, ztratí se dvojnásob na

14

promazati. Mazání provádíme tím způsobem, že někdo jiný sešlápně pedál spojky, kdežto sami točíme hřídeli, až se objeví otvor č. 3 (obr. 6.). Do otvoru kápneme ruční olejničkou olej. Dále je nutno mazati kuličkové ložisko, o které se opírá vidlice spojky, a sice kolem pouzdra č. 4 (obr. 5.) u drážkové hřídele a sice tak, aby olej mohl zatéci středem za plášť ložiska. Druhé ložisko, které se nachází ve spojení uvnitř setrvačnicku, namažeme tím způsobem, že otočíme setrvačnickem, až jeden ze dvou otvorů, který se nachází na jeho přední straně a který jest označen červenou barvou, přijde nahoru; tento otvor má v sobě malou šikmou dirku, směřující do středu; do této dirky kápneme z olejničky něco oleje.

ELEKTRICKÝ STARTÉR

Kdybychom startovali a setrvačnick byl ještě v pohybu, mohou se zuby pastorku vklíniti do ozubení setrvačnicku. Proto nutno vždy bezpodmínečně dbáti toho, aby setrvačnick před startováním byl zcela v klidu.

RUČNÍ STARTÉR

Občas se má mazati konsistenčním tukem, aby mazadlo proniklo u konce č. 5 a u otvoru č. 6 až k zadní straně (obr. 5. a 6.).

16

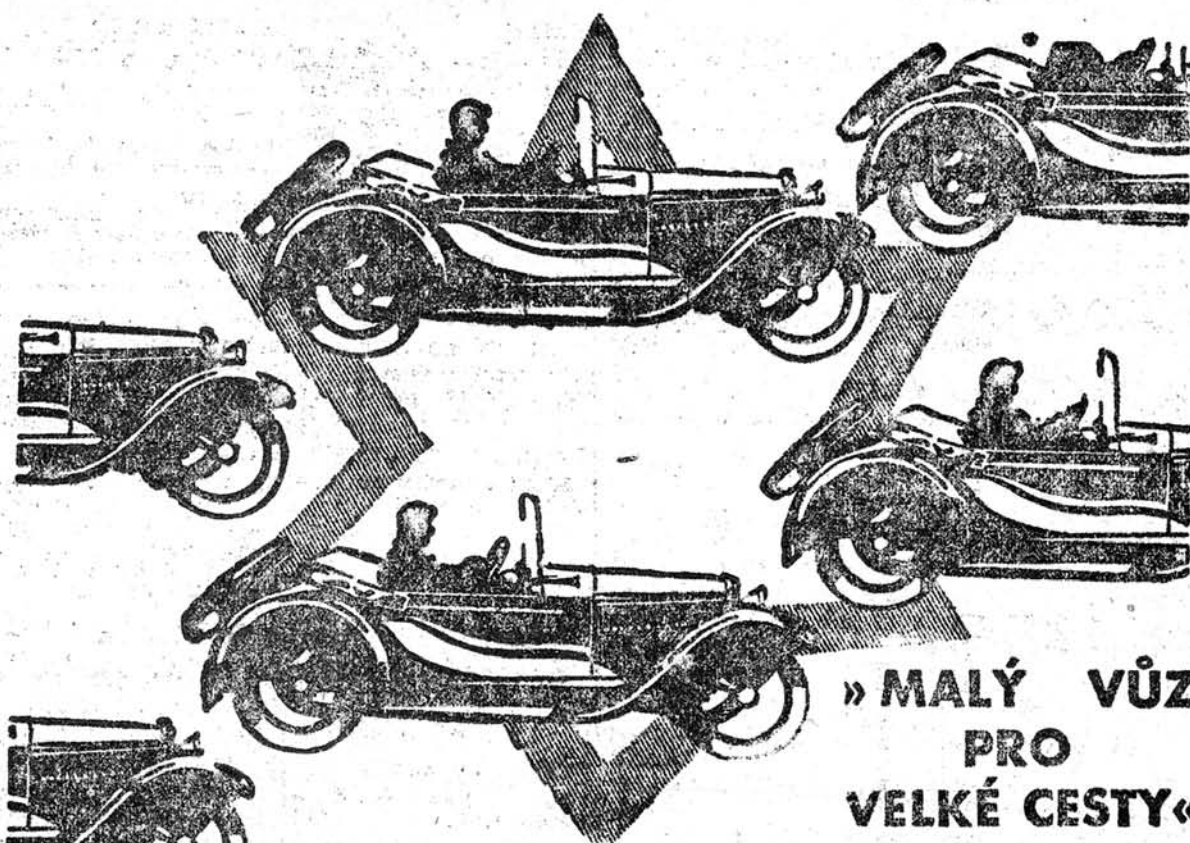
Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
Orgán: Zadní osa do 950 vozu.		
A 2001	1	Zadní náprava (pr. půle)
A 2002	1	Zadní náprava (lev. půle)
A 2003	1	Talířové kolo a) se 6ti otvory
A 2003	1	Talířové kolo b) s 10ti otvory
A 2004	1	Náboj talíř. kola
A 2005	1	Hřídel zadní osy
A 2006	1	Matka náboje kola
A 2007	2	Pojištění matky náboje talíř. kola
A 2008	1	Klín náboje talířového kola
A 2009	1	Šroub náboje talířového kola
A 2010	1	Víčko zadní nápravy vnější
A 2011	1	Podložka levého střed. kuličkov. ložiska
A 2012	1	Podložka pravého střed. kuličkového ložiska
A 2013	4	Těsnění zadní osy
A 2014	1	Těsnící pouzdro pravé
A 2015	1	Těsnící pouzdro levé
A 2016	1	Pouzdro tachom. pastorku
A 2018	1	Těsnící trubka
A 2019	1	Podložka pod tachom. kolečko
A 2020	6	Šroub zadní nápravy M 8
A 2023	2	Zavrt. šroub. víčka zadní nápravy M 8
A 2024	1	Kolečko k tachometru velké
A 2025	1	Pastorek k tachometru
A 2026	1	Pojištění podložka pouzdra tachom. past.
A 2027	2	Zavrtaný šroub rychl. skříně a zadní nápravy M 10
A 2028	2	Víčko zadní nápravy vnitřní
A 2029	8	Šroub víčka kuličkového ložiska zadní nápravy M 6
A 2030	2	Klín náboje zadních kol
A 2031	1	Prsten těsnění kuličkového ložiska
A 2032	1	Pouzdro kuličkového ložiska
A 2033	1	Čep brzdových čelistí
A 2034	1	Klíč brzdy
A 2035	1	Kon. kolík čepu brzd. čelisti Ø 5/32

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 2036	2	Šroub brzdové páčky
A 2037	2	Páčka k brzdě a) pro klíč 14
A 2038	2	Buben brzdy
A 2039	2	Náboj zadního kola
A 2044	1	Opěrný kolík pro páčku brzdy
A 2041	1	Vidlice páčky brzdy
R 2042	2	Maznička
A 2043	4	Čelisti brzdy bez obložení
A 2044	4	Podložka brzd. čelistí
A 2045	4	Pero brzd. čelistí
A 2046	2	Čep zadních per
A 2047	4	Podložka čepu zadních per
A 2048	4	Šroub vidlice páčky brzdy M 8
A 2019	2	Pouzdro čepu zadních per
A 2051	2	Brzdové obložení
A 2052	2	Pouzdro klíče brzdy
A 2053	1	Čep levé brzd. páčky
A 2054	1	Těsnění pod vnější víčko zad. nápravy
A 2056	2	Matka pouzdra kuličk. ložiska
A 2057	2	Pojištění matky pouzdra kuličk. ložiska
A 2061	44	Nýt trubk. pro obložení
A 2063	1	Kuličkové ložisko jednořad. levé
A 2062	1	Kuličkové ložisko jednořad. pravé
A 2075	2	Kuličkové ložisko dvouřadé
A 2077	1	Vidlice páčky brzdy pravá
A 2078	1	Vidlice páčky brzdy s vložkou
A 2084	1	Čep pravé brzdové páčky
A 2090	2	Woodruřův klín páčky a klíče brzdy
Orgán: Dělená zadní osa. Počínaje 951 vozem.		
A 2001/b	1	Zadní náprava (pravá půle)
A 2002/b	1	Zadní náprava (levá půle)
A 2003/b	1	Talířové kolo převod 1:5.4 (normál)
A 2003/b	1	Talířové kolo převod 1:5 (pro 750 cm ³)
A 2004/b	1	Náboj talíř. kola, drážkovaná
A 2005/b	2	Hřídel zadní osy, drážkovaný

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 2007	1	Pojištění tachometr. kolečka
A 2010	1	Víčko zadní nápravy vnější
A 2012	2	Podlož. prav. stř. kuř. ložiska
A 2016	1	Pouzdro tachom. pastorku
A 2019	1	Podložka pod tachom. kolečko
A 2020	6	Šroub zadní nápravy M 8
A 2023	2	Zavrtaný šroub víčka zadní nápr. M 6
A 2024	1	Kolečko tachometru, velké
A 2025	1	Pastorek k tachometru
A 2026	1	Pojištění podložka pouzdra tach. past.
A 2027	2	Zavrt. šroub rychl. skř. a zad. nápravy
A 2028/b	2	Víčko zadní nápravy
A 2029	8	Šroub víčka kuř. ložiska zad. nápravy
A 2030	2	Klinek náboje zad. kol
A 2033	2	Čep brzdových čelistí
A 2034	2	Klíč brzdy a) Ø 14
A 2034	2	Klíč brzdy b) Ø 16
A 2035	2	Kolík čepu brzd čelistí
A 2036	2	Šroub brzdové páčky
A 2037	2	Páčka k brzdě a) pro klíč Ø 14
A 2037	2	Páčka k brzdě b) pro klíč Ø 16
A 2038	2	Buben brzdy
A 2039	2	Náboj zadního kola
A 2040	4	Opěrný kolík pro páčku brzdy
A 2041	1	Vidlice páčky brzdy levá
R 2	4	Maznička
A 2043	4	Čelisti brzdy bez obložení
A 2044	4	Podložka brzdových čelistí
A 2045	4	Pero brzdových čelistí
A 2048	2	Šroub pro vidlici páčky brzdy
A 2051	4	Brzdové obložení
A 2052	2	Pouzdro klíče brzdy pro klíč Ø 14
A 2052	2	Pouzdro klíče brzdy pro klíč Ø 16
A 2053	1	Čep brzdové páčky levé
A 2054	1	Těsnění pod víčko zad. nápravy
A 2056	2	Matka pouzdra kuř. ložiska
A 2057	2	Pojištění matky kuř. ložiska
A 2061	44	Nýt pro obložení brzdy

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
Ma 81	2	Matka kor. zad. osy a před. čepů kol 16
A 2075	2	Kuličkové ložisko dvouřadé
A 2077	1	Vidlice páčky brzdy pravá
A 2078	2	Vložka do vidlic páček brzdy
A 2084	1	Kolík pravé brzd. páčky
A 2088/b	1	Těsnící prsten pravý
A 2089/b	1	Těsnící prsten levý
A 2090	2	Woodruřův klín páčky brzdy
A 2093/b	2	Silentbloc
A 2094/b	2	Šroub silentbloccu
A 2095/b	2	Vnitřní pouzdro šroubů silentbloccu
A 2096/b	2	Vnější pouzdro šroubů silentbloccu
A 2097/b	2	Podložka šroubů silentbloccu
Ma 7/b	2	Matice šroubů silentbloccu M 12
A 2100/b	2	Těsnění ložisk. zad. nápravy
A 2101/b	2	Kulič. lož. náboje jednořad. talíř. kola
A 2102/b	2	Podložka náboje zad. kol TN 8 M 16
A 2105	2	Víčko těs. zad. nápravy (nov. provedení)
A 2106	2	Kožené těsnění zadní nápravy (nové provedení)
A 2107	2	Pojištění víčko těsnění (nov. provedení)
A 2108	2	Spirálový kroužek (nov. provedení)
A 2110	2	Vnitřní podložka silentbloccu zad. per
A 2121	1	Zadní náprava levá půle (šir. zad. osa)
A 2122	1	Zadní náprava pravá půle (šir. zap. osa)
A 2123	2	Poloosa drážkovaná na obou stranách
A 2123/b	2	Poloosa drážkovaná na obou stranách pro A 2001
A 2124	2	Náboj zadní osy
A 2125	2	Víčko ložiska zadní osy
A 2126	2	Kožené těsnění zad. osy
A 2127	2	Spirálový kroužek
A 2128	2	Víčko koženého těsnění
A 2129	2	Víčko koženého těsnění
A 2130	2	Podložka matky náboje
A 2131	2	Rozpěrná vložka
A 2133	2	Šroub
A 2134	1	Podložka silentbloccu

Skupina: Motor		AERO 30		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (dobu platnosti, náhrada)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti, náhrada)	dat.
L1	Blok cca do 50. voz. 2. sér. 37	30.8.33	L171	Zadní díl klikového hřídele od 251. do 1200. v.	4.9.33
L2	Spodní půle cca do 50. voz. 2. sér. 37	1.9.33	L172	Šroub kúlikového hřídele od 251. voz.	5.9.33
L5	Ojnice	28.4.36	L173	Unášeč dynama od 251. voz.	10.7.34
L5	Ojnice	12.2.45	L176	Sestavení přerušov. perka Magneton	14.1.48
L6	Přední díl klikového hřídele	4.9.33	L192	Víko tlumiče sání s hrdlem	27.8.34
L7	Klikový hřídel 1. díl střední do 1200. voz.	11.4.33	L193	Víko tlumiče sání	27.8.34
L8	Klikový hřídel 2. díl střední do 1200. voz.	4.9.33	L196	Zákryt víka tlumiče sání	27.8.34
L9	Zadní díl klikového hřídele do 250. voz.	4.9.33	L197	Vložka do víka tlumiče sání	27.8.34
L9	Zadní díl klikového hřídele do 250. voz.	20.2.45	L198	Válec tlumiče sání	27.8.34
L10	Střední šroub hřídele	4.9.33	L207	Těsnění benzinového filtru	18.10.34
L11	Šroub klikového hřídele do 250. voz.	5.9.33	L208	Síto benzinového filtru	18.10.34
L12	Pouzdro střed. ložisek	6.9.33	L219	Těsnění výf. příruby (kam.) rozteč 227mm	18.8.36
L14	Přední pouzdro ložiska	6.9.33	L226	Trubka mazací k Tecalamit	15.1.35
L15	Matka spojkového ložiska	6.12.33	L229	Vyrovňovací podložka	11.2.35
L16	Zadní pouzdro ložiska do 250. voz.	6.9.33	L232	Přední díl klikového hřídele od 1201. voz.	3.4.35
L17	Příruba setrvač. ložiska	6.9.33	L233	Klikový hřídel 1. díl střední od 1201. voz.	3.4.35
L20	Setrvačnick do 1601. voz.	7.9.33	L234	Klikový hřídel 2. díl střední od 1201. voz.	3.4.35
L21	Kotouč spojky do 1200. voz.	1.11.33	L235	Zadní díl klikového hřídele od 1201. voz.	3.4.35
L22	Talíř spojky do 1601. voz.	1.11.33	L237	Kotouč spojky od 1201. voz.	13.4.35
L23	Kříž Hardyho spojky do 1600. voz.	1.11.33	L238	Šroub per spojky od 1201. voz.	?
L24	Matka ložiska setrvačnicku	8.9.33	L239	Těsnění výfukové komory	5.8.35
L25	Matka kříže Hardy spojky do 1600. voz.	8.9.33	L240	Výfuková komora (kamínka) od 801. voz.	5.12.34
L26	Pojistná podložka matky setrvač.	8.9.33	L246	Píst motoru přední	1.10.35
L27	Pouzdro klikového hřídele	8.9.33	L248	Těsnění krytu setrvačnicku	30.9.35
L28	Obložení spojky do 1601. voz.	1.11.33	L251	Talíř spojky zrušeno	14.8.35
L33	Matka klikového hřídele	11.9.33	L251	Talíř spojky do 1600. voz.	19.12.35
L34	Klín setrvačnicku	9.9.33	L253	Náboj ložiska spojky od 1601. voz.	23.8.35
L37	Kolík D5 (pro pouzdra ložisek)	11.9.33	L254	Náboj talíře spojky od 1601. voz.	23.8.35
L38	Kotouč Hardy spojky do 1600. voz.	3.1.34	L254a	Náboj talíře spojky od 1601. voz.	26.3.37
L42	Šroub Hardy kloubu do 1600. voz.	6.12.33	L256	Setrvačnick od 1601. voz.	21.10.35
L45	Píst 2 válce 1000 cm ³ přední do ?	14.9.33	L257	Levá páčka spojky-od 1601.v. náhr. za L30	21.10.35
L46	Pouzdro oka ojnice	15.9.33	L259	Páčka spojky od 1601.v. náhr. za L79	23.10.35
L51	Zavrtaný šroub hlavy motoru	15.9.33	L261	Plášť tlumiče sání od 1501.v. náhr. za L194	4.10.35
L55	Těsnění pro výpustný šroub	3.1.34	L265	Nástavec perforované trubky od 1501.voz.	4.10.35
L58	Pružina spojky	29.4.49	L266	Tlumič sání - sest. od 1501.v. náhr. za L200	4.10.35
L61	Matka zadní části kliky do 250. voz.	25.9.33	L268	Levá vzpěra motoru mot. uloř. na gumě	19.11.35
L62	Kolík třmenu Hardy spoj. volant. trubky	23.9.33	L279	Fibrová podložka od 1801. voz.	3.12.?
L68	Koleno výfuku (kamínka) do 800. voz.	18.1.34	L280	Trubička benz. kohoutu od 1801. voz.	3.12.?
L72	Těsnění výf. příruby (kam.) rozteč. 213mm	29.9.33	L281	Výpustný šroub přítok. trubky od 1801. voz.	10.12.35
L73	Těsnění hlavy motoru zaměnitelné s L360a	27.2.33	L282	Kolíček výpust. šr. přítok. tr. od 1801. voz.	14.12.35
L74	Náboj ložiska spojky do 1601. voz.	1.11.33	L286	Uložení ojnic a klik. hřídele sestava	23.1.36
L75	Matka šroubu per spojky	1.11.33	L287	Talíř spojky od 1601. voz.	6.1.36
L86	Těsnění příruby karburátoru	10.1.34	L288	Obložení spojky od 1601. v. náhr. za L249	23.1.36
L89	Těsnění příruby vody	10.2.34	L291	Vývodka benz. potrubí	5.3.41
L91	Trubka přívodu vody do mot. do 1800. voz.	24.2.34	L292	Korkové těsnění pístu benz. kohoutu	5.3.41
L93a	Ojniční ložisko č.l.210272	10.2.35	L307	Přední díl klikového hřídele od 1901. voz.	12.3.36
L93a/2	Sestava ojnicního ložiska	2.6.47	L308	Klikový hřídel 1. díl střední od 1901. voz.	11.3.36
L93a/3	Vnější kroužek ojnicního ložiska	2.6.47	L309	Klikový hřídel 2. díl střední od 1901. voz.	11.3.36
L93a/4	Pojistka vnějšího kroužku lož.	2.6.47	L310	Zadní díl klikovho hřídele od 1901. voz.	11.3.36
L93a/5	Vnitřní kroužek ojnicního ložiska	2.6.47	L311	Hrdlo pro výpustný šroub od 1801. voz.	?
L93a/6	Pojistka vnitřního kroužku lož.	2.6.47	L312	Koleno benzin. potrubí pro Solex	15.10.37
L93a/7	Válec ojničního ložiska	2.6.47	L313	Píst 2 v. 1000 cm ³ razítko přeškrtnuto	17.7.36
L103	Stahovací kroužek hadice do 50. v. 2.sér.37	24.1.34	L319	Hlava motoru - hliník náhrada za L174	23.9.36
L104	Patka stah. kroužku hadice	14.8.34	L320	Výfuková komora (kamínka) 6 šroubů přírub.	26.9.36
L108	Těsnění výfukové příruby do 800. voz.	18.1.34	vL322	Hřídel ventilátoru	18.10.36
L110	Pojistný kolík pístního kroužku	21.1.37	vL323	Trubka tělesa ventilátoru	18.10.36
L117	Kryt setrvačnicku náhrada za L83	4.4.34	vL324	Sedlo tecalamit. maz. vent.	18.10.36
L120	Sestava motoru	?2.34	L328	Hlava motoru - hliník náhrzeno L319	16.7.36
L120	Sestava motoru zřejmě stejný výkres	?	L329	Pístní čep náhrada za L47	6.8.36
L123	Přední díl klikového hřídele do 1200. voz.	4.9.33	vL330	Sestava ventilátoru	9.11.36
L124	Kříž Hardyho spojky do 1600. voz.	1.11.33	L331	Sestavení motoru, převod. skříně za L120	?11.36
L160	Řemenice dynam do 250. v., náhr. za L81	8.5.34	L333	Jímka benzinového filtru náhrada za L303	18.9.36
L170	Zadní pouzdro ložiska od 251. voz.	1.8.36	L336	Píst 2 v. 1000 cm ³ náhrada za L313	31.12.36



Při hvězdicové jízdě k automobilové výstavě malý vůz Aero znovu dokazuje, jak je věren svému heslu. Získává značkovou cenu, cenu klubovou a v litrové kategorii ze 32 soutěží 26 cen. Jako první mezi všemi vozy i motocykly umísťuje se se svým 3-sedadlovým Roadsterem-Aero p. Turek, počtem 8474 bodů, jako druhý p. Skokánek se 3460 body. Oba s nadšením líčí svoje cesty. Bez nejmenší neohody tempem 70 km projížděli kraji, podél moří, přes horsiva, po vypráhlých cestách Sahary a nespotřeboval více než 6 l benzínu a trochu oleje Mogul na 100 km! Robustní motor 10 HP pracoval s vytrvalostí a pravidelností jemu vlastní. Touha po velkých cestách je splnitelná za přístupné ceny:

Kč 18.800.- 3-sedadlový Roadster - Aero,

Kč 22.300.- uzavřený Faux-Cabriolet.

Vyžádáte si nezávazně prospekt, dozvíte se ještě mnoho zajímavého o našich vozech.

Aero

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY**

PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 28.