



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



Továrna AERO v neděli 25. března 1945

č. 2



Vážení aerovkáři,

při vybírání fotografie na titulní stranu Aerovkáře jsem dospěl k názoru, že i úvodník by měl být zaměřen k 70. výročí ukončení 2. světové války. Ale co k tomuto výročí napsat, aby to nebylo příliš politické, aby se to týkalo hlavně nás aerovkářů, aby to nebyly jen fráze, kterých jsme si užili dost a dost, aby ... Těch aby je skutečně hodně a zřejmě nebude možné se všemu vyhnout. My, současní aerovkáři, mnohdy již v důchodovém věku, jsme tehdy ještě nežili a ti starší byli v lepším případě ještě adolescenty.

Je zvláštní, že vždy, když se mluví o podobných lidských tragédiích, což válka beze sporu je, tak se buď oslavuje jejich konec nebo se do nekonečna připomínají jednotlivé události té tragédie a mnohdy se zveličuje hrdinství té či oné strany. Mnohé se také systematicky zamlčuje. Ale vždyť každá takováto apokalypsa je jen důsledkem nějaké příčiny,

kterou lidé sami způsobili. O tom se ale moc nemluví, nechceme si přiznat, že jsme vinní včasným neodhalením nebezpečí. Co svět světem stojí, vše se do nekonečna opakuje. Tak mě napadlo, jak jsme na tom nyní, v době míru?

Rád si přečtu při kávě noviny, ty tištěné, ne internetové, tak zvané seriózní. Nedávno jsem si přečetl tři zprávy; kdyby nebyly z téhož výtisku, asi bych si je do žádné souvislosti nedal. První byla o tom, že se na horách těžce zranil o strom šedesátiletý lyžař. Přes rychlý zásah záchranářů a přilet vrtulníku se lékařům zraněného nepodařilo zachránit. Druhá zpráva informovala čtenáře, že jakási kočička vlezla do motorového prostoru auta a po ujetí cca 100 km byla v takovém stavu, že i přes rychlý zásah veterináře zemřela. A ta třetí zpráva byla o tom, že příslušníci IS (islámského státu) unesli, krom dalších lidí, i jednoho Čecha, kterému hrozí, že mu uříznou hlavu.

Na ty zprávy je možné nahlížet z různých úhlů. Předně, kromě té kočky, si oba muži sami svou nerozvážností zavinili, co se jim stalo. Jenom u té kočičky mi chyběl ten záchranářský vrtulník, když ta snaha o její záchranu byla obdobná jako u lyžaře a kočka neuhynula, ale zemřela. Ale z jiné stránky pohledu musím konstatovat, že ten unesený si zaslouží, aby byl zachráněn, je to přeci člověk. Ta kočička má také právo na život, jen nevím, zda je to tak důležitá zpráva. A onen kmet na lyžích? No, jestli se právě čepýřil před nějakým dvacetiletým blondátem andělem, tak pro to mám určité pochopení. Aspoň nevymřeme, ale zabít se ještě před reprodukcí není dobrým řešením. Už slyším čtenáře, „Copak nám to tady pan redaktor píše k oslavě konce války?“ Odpověď je jediná – máme v současnosti ještě nějaké pořadí hodnot, umíme rozlišit, co je důležité a co ne?

To ale není všechno! Dozvídáme se i jiné zprávy. Jeden sebevražedný psychopat řídí letadlo a nasměruje ho do alpských skal (150 mrtvých). Jiný psychopat, který by byl naopak rád nesmrtelný, řídí největší stát světa a díky němu je sestřeleno civilní letadlo (300 mrtvých). Krom toho při nesmyslné rozpínavosti jeho moci je zabito již 6000 lidí bez ohledu na civilisty. Co je proti tomu nějaká uříznutá hlava? Jen na okraj, za carského Ruska před 1. světovou válkou hýbal ruskou zákulisní politikou jakýsi prapodivný mužik, jmenoval se Rasputin. Jeho jméno můžeme vnímat přeneseně (tedy nespisovně) jako Prvníputin ...

A to ještě není všechno. Určitě jste si všimli, že v poslední době se rozmohly jaksi zvýšené protiamerické tendence a mnoho lidí tuto náladu sdílí. Co myslíte, je to náhoda, že se to děje právě v době, které říkáme ukrajinská krize a v době, kdy „hrozí“, že budou oslavováni Američané za osvobození kusu Československa více než Sovětský svaz? A všimli jste si, že o sestřeleném letadle nad Ukrajinou se již téměř nemluví na rozdíl od letadla v Alpách? Ona zahraniční propaganda, která využívá své „trojské koně“ tam, kde to potřebuje, může být někdy nebezpečnější než přímá agrese. Odvést pozornost od současnosti, to je účel. To dobře věděl už Lenin, Stalin, Goebbels a další a funguje to stále. Když už máme v Aerovkáři snímky po bombardování Prahy americkou letkou, připomeňme si, že nám bylo vtoukáno do hlav, že to byl záměr a ne chyba navigátora. Na druhé straně, slyšeli jste někdy, že 8. května 1945 v poledne! sovětská letka bombardovala Děčín, přestože se vědělo, že je tam mnoho totálně nasazených a zajatců? O tom se nesmělo mluvit vůbec – byl to den podpisu kapitulace Německa. Bohužel, lidé jsou schopni věřit všemu, co jim kdo nakuká. To je několik postřehů ze současného dění kolem nás, které se nás bezprostředně týká. Vždyť například v těch letadlech mohl sedět kdokoli z nás!

Tak to je 70 let po válce obrázek současnosti naší části zeměkoule, které s oblibou říkáme civilizovaná část světa. A Evropa končí až na Uralu. Mnohé z toho může být opět příčinou nějakého katastrofického důsledku. V minulosti se našli dva výrazní spisovatelé, kteří svou prozíravostí předběhli dobu a na nebezpečí upozornili svými díly. Oba byli původně novináři, jistě je znáte. George Orwell alegoricko satirickou formou upozornil na rozpínavost komunismu a Karel Čapek vážnými díly předpověděl důsledky nacismu. Oba byli v klatbě po získání moci těch, které kritizovali. Připouštíme si vůbec nebezpečí nebo se domníváme, že se nás nic současného netýká? A umíme rozlišit, kdo si co začal a kdo se jen brání? Byť někdy tvrdě!

Čtenářům se omlouvám za možná příliš skeptický (asi i politický) úvodník. Abych dnešní téma na závěr trochu odlehčil, tak připomenu, že v textu jsem vznesl otázku, zda máme nějaké pořadí hodnot? Pro nás aerovkáře platí, že na 1. místě jsou aerovky. Tak v nastávající veteránské sezóně přeji mnoho šťastných kilometrů.

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zasílání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. 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 není možno později fotky vyzvednout! Fotky posílejte jako součást příspěvku!** Předem děkuji za pochopení.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Vážení a milí aerovkáři,

až se Vám dostane do rukou druhé číslo Aerovkáře 2015, bude do termínu 30. června 2015, termínu uzávěrky přihlášek na Evropské setkání přátel vozů Aero, zbývat něco přes jeden měsíc. Pro přihlášené je to už bezvýznamné datum. Pro rozhodnutí zúčastnit se je to datum, do kterého je třeba přihlášku odeslat. Nejlépe ihned. Pro nerozhodnuté je to datum zásadní. Do tohoto data si musí odpovědět jestli ano či ne. Jestli ano, je třeba přihlášku do konce června poslat. Po 30. červnu bude odpověď bohužel pouze záporná. Evropský sraz je vícedenní podnik, do kterého vstupují další smluvní partneři, se kterými je třeba upřesnit naše přání a požadavky s jejich možnostmi. K tomu je zapotřebí co nejpresnější odhad počtu účastníků. V neposlední řadě se chceme u takového prestižního podniku s počtem kolem dvou set účastníků vyhnout registraci zájemců v den zahájení. Došlo by ke znehodnocení připravených dokumentů, zejména startovní listiny a seznamu účastníků. V jistém slova smyslu by to bylo minimálně neférové jednání k řádně a v termínu přihlášeným účastníkům. Co se týká námitky „Je to drahé“. Ano, souhlasím s Vámi, je to drahé. Ale bohužel v cenách, v čase a místě obvyklé. Snažili jsme se Vám nabídnout několik možností účasti. To základní, co evropský sraz dělá evropským, je účast od sobotního startu do nedělní závěrečné večeře. Podnik takového formátu, jako je Evropské setkání přátel vozů Aero, si zaslouží evropskou úroveň. Mohu Vás ujistit, že setkání mimo Českou republiku jsou daleko nákladnější. My opravdu nemůžeme Evropské setkání přátel vozů Aero pořádat jako jednodenní podnik systémem polního ležení s opékáním buřtů.

Promiňte mně, prosím, toto povídání a těším se na Vaši účast.

Jiří Zítek



Evropské setkání přátel vozů Aero Harrachov 28. – 31. srpna 2015

Automobily značky Aero byly vyváženy do některých států Evropy, zejména Maďarska, Bulharska, Rumunska, Jugoslávie, Rakouska, Německa a Polska již v době jejich produkce v letech 1929 – 1940. Další masivní „vývoz“ vozů proběhl během emigračních vln po roce 1948 a 1968. Tak se jich do Evropy dostalo značné množství a někteří majitelé v nich měli dobrou investici pro start do své budoucnosti. Některé je prodali a tak se aerovky dostaly i do Švýcarska, Dánska, Holandska, Švédska, Itálie a dalších zemí i mimo Evropu. Některé čeští aerovkáři je neprodali a někteří si je naopak koupili. Po roce 1968 tvořili významný spojovací článek mezi evropskými a československými majiteli vozů Aero. To se již na aerovky přestalo pohlížet jako na vozy pro běžný provoz, ale jako na vozy historické a začaly se nejenom udržívat v provozu, ale i renovovat do původní podoby.

V roce 1982 se jeden z majitelů aerovky, Kurt Maier, rozhodl uspořádat Evropský sraz vozů Aero. Tak se 17 vozů značky Aero 11. – 13. června sjelo do Schwabische Gmundu a 1. Europatreffen Aero – Freunde byl na světě. Tyto evropské srazy se začaly pořádat každý rok. Ze socialistického Československa se některých srazů účastnili pouze jednotlivci. Ne každý uměl získat devizový příslib a povolení vycestovat s historickým vozidlem mimo tábor socialismu. Zlom nastal v roce 1988, kdy nám němečtí přátelé poslali každému 100,- DM na devizové krytí tří denní návštěvy kapitalistické ciziny. Tak vyjela, samozřejmě po ose, sedmičlenná výprava do Gernsbachu, Baden-Badenu, kde 7. Europatreffen Aero – Freunde organizoval Ervin Blohmer. Tam jsme byli více než srdečně přivítáni. Tento způsob „pozvání“ se opakoval ještě v září roku 1989 do Grafenhausenu, kde setkání pořádal Rainer Hindrischet. Zúčastnilo se ho 31 aerovek. V roce 1990 jsme již svobodně uháněli do holandského Haarlemu k Jeronsu Helmsovi, kde se sjelo opět 30 aerovek. Evropské srazy se střídavě pořádají v Německu, Švýcarsku a Holandsku. Těchto srazů se čeští aerovkáři pravidelně účastní. Dokonce tak pravidelně, že někteří nevynechali od roku 1988 ani jeden, včetně loňského v roce 2014. Postupem doby začala zráť myšlenka uspořádat Evropské setkání přátel vozů Aero u nás, v Česku. Padlo tehdy rozhodnutí uspořádat v roce 1995 14. Evropské setkání přátel vozů Aero v Harrachově. Tam jsme měli zásluhou Miloše Balabána skvělé zázemí a zkušenost s Aero Rallye, kterou jsme zde několikrát pořádali. Na toto setkání se sjelo 98 aerovek, z toho 19 ze zahraničí. Účastníci byli nadšeni ze společenské úrovně, přízné obyvatel a diváků jak v Harrachově, tak po celé trase soutěže. V Česku jsme pořádali evropský sraz ještě jednou, dvacátý v roce 2001 v Českém Brodě. Pokračovala další léta a další setkání, na kterých se pravidelně účastnilo mezi 40 – 60 stále hezčích a spolehlivějších aerovek. Aerovky v Evropě, i když se už 65 let nevyrábějí, stále přibývají.

Na jaře roku 2013 jsme si začali s Milošem Balabánem pohrávat s myšlenkou uspořádat Evropské setkání přátel vozů Aero po dvaceti letech, v roce 2015, opět v Harrachově. V srpnu 2013 na setkání v Heidenau naše výprava tuto myšlenku předložila zástupcům Aero IG sdružující příznivce vozů Aero v Evropě a ti souhlasili. V roce 2014, na setkání v Oschersleben, jsme evropské aerovkáře do Harrachova oficiálně pozvali. Ti naše pozvání přijali a pořádání 34. Evropského setkání přátel vozů Aero v Harrachově v roce 2015 se stalo skutečností. Tímto si Vás dovoluujeme co nejsrdečněji pozvat jako účastníka, příznivce nebo alespoň diváka na toto setkání.

P.S. V roce 1995 nám bylo padesát let. V roce 2015 nám k dalšímu jubileu opět přijdou popřát přátelé aerovkáři z celé Evropy. Jsme rádi, že mezi ně patříme, jsme hrdí na to, co aerovkáři za dobu své existence dokázali a děkujeme jim za čas strávený mezi nimi.

Jiří Zítek a Miloš Balabán

Aerovejšlap 2015

Téměř jarní počasí přivítalo aerovkáře 10. ledna na tradiční zimní procházce okolím Prahy – Aerovejšlapu. Musím konstatovat, že zub času na nás pracuje a renovace bohužel nepřipadá v úvahu. Za zpožděné připomenutí akce se omlouvám.

– JK –

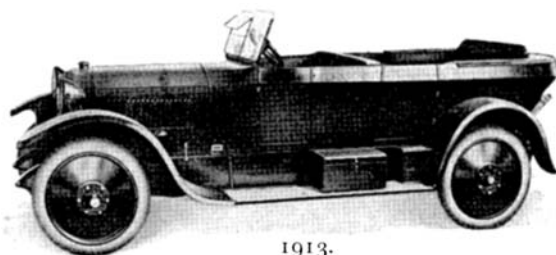


Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON
(pokračování XII.)

Fotografie Ing. Josefa Voříška po náletu spojeneckých letadel na Prahu dne 25.3.1945 nám navždy připomínají, jak byla bombardováním poškozena továrna AERO.

Foto archiv ACC Praha

LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1913.
4-válec, 90 × 150 mm.

Připravil Karel Jičínský





Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce

2. pokračování



Karel, Oldřich a Františka Wenkeovi

Jak jsme slíbili v předchozím čísle, uveřejňujeme další zajímavý dokument z archivu firmy A. Wenke a syn, a to Obchodní předpisy pro prodej vozů AERO, vydané v roce 1935 továrnou. V tomto ujednání jsou zajímavé pasáže týkající se provedení a výzbroje nových vozů, jejich ceny a platební podmínky i striktní podmínky při přijímání vozů a motocyklů na protiúčet.

Několik faktů z historie firmy.

Obchodní firmu A. Wenke a syn v Jaroměři založil v r. 1872 Adalbert Wenke jako továrnu na mušlové zboží a ozdobné kartonáže, později i velkoobchod galanterním zbožím a kuchyňským nádobím, který zásoboval drobné i větší obchodníky v rámci rakouské monarchie a obchodoval i se zámorím. Na začátku 20. století pak firmu vedl syn zakladatele Josef Wenke. Tento úspěšný podnikatel zemřel na počátku velké hospodářské krize v roce 1929. V těžkých letech první světové války stál v čele města Jaroměře ve funkci sta-

rosty. V době před první světovou válkou došlo ke stavbě nového sídla. Budova vznikla na pozemku vedle stávajícího obchodu firmy. Stavitelem byl místní stavitel Josef Máša, ovšem vzhled budovy, tj. návrh fasády, ale i vnitřního vybavení provedl věhlasný architekt Josef Gočár, který prováděl i stavební dozor. Základ stavby je železobetonový skelet, průčelí dominuje

OBCHODNÍ PŘEDPISY.

(Integrovaná součást zastupitelského ujednání.)

I. Propagace:

Propagaci provádíme insercí, prospekty, letáky, plakáty, diapositivy pro kino, účasti na závodech, soutěžích a pod.

Inserci zadáváme do všeobecně rozšířených časopisů denních i periodických, odborných a ilustrovaných samí. Pro místní noviny Vám dodáme zdarma matrice, insertní sazby však musíte hradit ze svého. Doporučujeme používat jen našich matic v zájmu jednotného rázu reklamy, který je hlavní podmínkou jejího úspěchu. Stejně tak, vydáváte-li svoje vlastní letáky, poradte se s námi, máme svého reklamního odborníka, který Vám rád pomůže. Prospekty, letáky, plakáty, diapositivy a j. obdržíte od nás v potřebném množství. Šetřte jimi, tvoří velkou položku v režii továrny.

Účast na závodech a soutěžích se doporučuje v zájmu propagace v dohodě s námi. Všechny významnější podniky vhodné pro naše vozy obesíláme sami. Chcete-li se zúčastnit některého podniku, sdělte nám to v každém případě předem, abychom Vás mohli informovat, zda je dotyčný závod nebo soutěž Autoklubem RČS povolen, neboť jinak byste byl diskvalifikován a po určité době nesměl byste se zúčastnit žádného autorisovaného podniku.

II. Předvádění:

Potřebuje-li zástupce předvést vůz typu, který sám nemá, zapůjčíme mu jej na telefonickou nebo písemnou žádost, pokud to bude možno. Provozní hmoty hradíte v takovém případě ze svého, diety, resp. mzdu event. vyslaného řidiče platíme my.

III. Dotazy zájemců a podávání nabídek:

Dotazy zájemců vyřizujeme přímo písemně nebo telefonicky a zástupci, do jehož rayonu dotyčný zájemce patří, sdělujeme jeho adresu za účelem dalšího zpracování. Nabídku a prospekt zašleme samozřejmě milerádi také každému zájemci, kterého nám Vy sdělíte.

IV. Evidence zájemců:

Abyste měl přesnou evidenci svých zájemců a mohl je dobře zpracovávat, musíte vést kartotéku, ve které budete poznamenávat všechny vykonané návštěvy. Chceme Vám tuto práci usnadnit a dáváme Vám proto k dispozici hofovou kartotéku s potřebným počtem listů a vložkami. Srovnajte je abecedně podle bydliště zájemců, ne podle jejich jmen, abyste si vždy mohl snadno sestavit program své akvisiční cesty. Máte-li prodejního úředníka, má tato kartotéka význam pro zjištění, kdo dotyčného zákazníka zpracovával a tudíž i pro přidělení provise. Veďte proto v takovém případě v kartotéce adresy jak prodavačovy, tak i vlastní.

V. Výstavní vozy:

Proti přiměřené záruce můžete dostat na sklad vozy, pokud pro ně máte vhodné umístění. Jste povinen pojistit je proti požáru a v žádném případě jich nesmíte používat ku předvádění. Jakékoliv poškození skladového vozu bude Vám záúčtováno. Pokud přivedete zákazníka do Prahy, aby se podíval na vozy, doporučujeme navštívit prodejnu v Praze II., Na Poříčí 28, nikoliv továrnu, kde nedohotovené vozy působí nepříznivým dojmem na zákazníka.

VI. Provedení a výzbroj vozu:

Vozy 30 HP dodáváme se 3 druhy karoserií:

1. čtyřsedadlovou limusinu, 2. jako otevřený vůz pro čtyři až pět osob a 3. jako dvousedadlový roadster s jedním nouzovým sedadlem umístěným pod střechou.

Lakování provádíme v 10 (deseti) standardních barvách a sice 1. krémové, 2. světlešedé, 3. světlemodré, 4. světlezelené, 5. světlečervené, 6. višňové, 7. karmínové, 8. tmavomodré, 9. tmavošedé, 10. černé. Objedná-li si zákazník jinou než standardní barvu, účtujeme Kč 250.— příplatek a nutno počítat s prodloužením dodací lhůty o cca. 10 dnů.

Čalounění a u otevřených vozů střechovíce předepisujeme nejlépe „vhodné“ anebo jen základní tóny jako červené, modré, tmavé atd., jelikož se snadno může stát, že v nové zásilce materiálu obdržíme poněkud odlišný dessin, který by pak zákazník mohl reklamovat.

Standardní vybavení vozů je přesně specifikováno prospektem. Speciální, t. j. mimostandardní výzbroj účtujeme vždy zvlášť podle ceníku speciální výzbroje. Vícepráce, které v tomto ceníku nejsou uvedeny, účtujeme podle pracovní doby (Kč 20.— za hodinu v továrně) a spotřebovaného materiálu v brutto-cenách s přičtením Vám příslušející provise.

Vozy 30 HP limusinu a sportovní čtyřsedadlový dodáváme mimo standardní výzbroj také ve výpravě luxusní.

Ve výzbroji Limusina Luxus je zahrnuto mimo standard: shrnovací střecha, chromovaný nárazník vpředu, druhé rezervní kolo, chromované pásy na rezervní kola, chromované lišty na blatníky, stínidlo proti slunci.

Do výzbroje Sport Luxus patří: kožené čalounění, chromovaný nárazník vpředu, druhé rezervní kolo, chromované pásy na rezervní kola, chromované lišty na blatníky, zámek k uzavření zadního kufru.

VII. Ceny vozů:

30 HP Limusina stojí Kč 26.800.—, Luxus 29.800.—.

30 HP Roadster Kč 24.750.—.

30 HP Sport 4sedadlový Kč 23.500.—, Luxus 26.500.—.

18 HP Roadster Kč 19.900.—.

Kromě toho máme na skladě ještě starší modely vozů 10 a 18 HP s karoseriemi osobními a dodávkovými, jejichž ceny stanovíme případ od případu.

Všechny naše ceny rozumějí se mimo 3% daně z obrátu s výjimkou obchodů za hotové a bez protiúčtu, u kterých daň z obrátu slevujeme. Zaplatí-li zákazník celý obnos našeho účtu i daň z obrátu hotově, bude Vám částka daně připsána k dobru. Upozorňujeme však, že se při každém dotazu zájemce zmiňujeme o slevě daně při hotovém placení. Dává-li zákazník na protiúčtet ojeté vozidlo a rozdíl doplácí hotově, není to obchod za hotové a daň z obrátu neslevujeme.

VIII. Platební podmínky:

Při podpisu objednávky žádejte závdavek, aby se kupující cítil hmotně vázán a aby se nám nehromadily objednávky, k jejichž kladnému vyřízení nikdy nedojde. Každý se daleko více snaží splnit své závazky, hrozí-li mu nebezpečí ztráty uloženého závdavku. Podle dosavadní zkušenosti činí zálohované objednávky 5% z celkového počtu storen. Při převzetí vozu musí být složena hotovost ve výši nejméně $\frac{1}{3}$ (jedné třetiny) celkového obnosu a to i u obchodů s protiúčtem, zvlášť v těch případech, kdy protiúčtové vozidlo nám nebylo ještě zcela zaplacen.

Úvěrové obchody provádíme na dobu nejdéle jednoho roku, pouze ve výjimečných případech připouštíme 18 měsíců. Kreditovaný obnos musí být rozvržen na měsíční platby. Chce-li zákazník platit čtvrtletně nebo pololetně, sjednejte alespoň zcela malé (na př. Kč 300.—) měsíční splátky. Mají ten význam, že zákazníka vedeme v neustálé patrnosti a můžeme, zhorší-li se podstatně jeho finanční poměry a nedodrží-li ani tyto minimální splátky, vůz odebrat, kdežto jinak bychom musili čekat půl roku nebo i déle. Kdo nemá na to, aby platil tyto nepatrné platby, nebude moci nést ani režii provozu a nezaplatí nám také větší částku splatnou později. Při úvěrových obchodech počítáme úrok buď 10% kontokorentní anebo ve formě přírážky ve výši 6% z celého nedoplatku za rok u nových vozů a 12% kontokorentních aneb 8% přírážky u ojetých vozidel. Úroková přírážka činí samozřejmě 6% nebo 8%, jen když se jedná o dvanáctiměsíční úvěr. Jinak se úměrně snižuje, to znamená, že při 6 měsíčních splátkách připočítáváme u nového vozu 3% z nedoplatku, při 10 splátkách 5% atd. U ojetého vozidla je úroková přírážka přiměřeně vyšší a činí při 6 měsíčních splátkách 4% z nedoplatku, při 9 splátkách 6% atd.

Není-li bližší udáno, počítáme při stejnoměrných a pravidelných splátkách úrokovou přírážku, jinak úrok kontokorentní. Na kreditovaný obnos (včetně úroků) podepíše nám zákazník jednu směnku splatnou do 90 dnů od převzetí vozidla a kolkovanou 1 promile, ať jsou splátky jakékoliv. Při podpisu musí na směnce být vyznačena směnečná suma a doložka: „Splatno u České banky v Praze anebo u firmy Aero, továrna letadel Dr. Kabeš, Praha-Vysočany“. Platí-li kupující správně, vrátíme mu tuto směnku ihned po splatnosti, aniž přijde vůbec do oběhu. Podmínkou vrácení staré směnky je přirozeně podpis nové směnky zase tříměsíční na nedoplatek jevící se v této době na účtě zákazníka. Tento postup opakuje se vždy po třech měsících až do zaplacení celého účtu. Směnečné kolký musí zaplatit zákazník.

Dostaneme-li na kupujícího špatnou informaci, žádáme záruku dobrého ručitele, bankovní garancii, deposit vkladní knížky nebo cenných papírů atd. Nutnost záruky oznamuje Vám, nikoli zákazníkovi, protože ústně se dá daleko lépe vysvětlit. Dbejte o to, abyste záruku obstaral brzy, protože z tohoto důvodu sešlo už z mnoha obchodů. Nesouhlasíte-li s informací, kterou jsme my na zákazníka od zpravodajské kanceláře dostali, pošlete nám případný výpis z pozemkové knihy, sdělte reference a pod., abychom se mohli o bonitě přesvědčit.

IX. Dodací lhůta:

Obvykle oznamujeme dodací lhůtu obězníkem. U vozů se speciální výpravou prodlužuje se dodací lhůta podle množství objednaných víceprací. U obchodů úvěrových musíte počítat s tím, že se normální dodací lhůta prodlouží o 8 až 14 dnů, než dostaneme potřebné informace o kupujícím.

Dodací lhůtu neoznačujte nikdy „na odvolání“, aniž byste uvedli krajní termín, protože pak je zákazníkovi, který se chce svým povinností vyhnout, dána možnost převzetí libovolně oddalovat, aniž můžeme proti němu jakkoliv postupovat.

X. Vozy a motocykly na protiúčt:

Přejímáte-li na protiúčt jakékoli motorové vozidlo, musíte nám též den, kdy je skutečně od zákazníka převezmete, poslat o tom hlášení. Pro toto hlášení dostanete od nás 1. tiskopis o převzetí ojetého vozidla a 2. tiskopis pro popis ojetého vozidla, obojí vázané v knize, která Vám má poskytovat potřebný přehled.

Formulář o převzetí ojetého vozidla musíte podepsat Vy i zákazník. Originál dostane zákazník, první kopii pošlete nám a druhou si ponecháte v knize.

Když přejímáte ojeté vozidlo, musíte se přesvědčit, zda:

1. všechna čísla na vozidle a certifikátu souhlasí,
2. nechybí-li složenky o zaplacení silniční daně resp. potvrzení o osvobození od daně,
3. nepatří-li k vozidlu vojenský evidenční list,

4. hlavně, je-li vozidlo výhradním vlastnictvím toho, kdo Vám jej předává.

K bodu 1.: Kdyby certifikát s vozidlem nesouhlasil, je pro Vás bezcenný a musil byste žádat vystavení duplikátu, anebo dokonce nové otypování, což je obojí spojeno nejen se ztrátou času, ale i s velkými výlohami. Na certifikátě nesmí samozřejmě být nic škrtnuto, mazáno, ani opravováno, protože by byl neplatný. U certifikátu ve formě knížky zkontrolujte stránky, aby žádná nechyběla.

K bodu 2.: Kdyby chyběla některá složenska o zaplacení silniční daně a Vy byste vozidlo převzal, zodpovídal byste sám za veškeré event. daňové nedoplatky a vystavoval byste se nebezpečí velkých pokut.

K bodu 4.: Zvláštní pozornost věnujte tomu, zda není v certifikátu vyznačena výhrada vlastnického práva třetí osobě, protože v takovém případě nelze vozidlo převzít ani na protiúčt, ani do komisního prodeje. Kdybyste tak přece učinil, byl byste povinen dotyčné osobě, která si vlastnictví vyhradila, celou škodu nahradit. Podle zákona jste jako obchodník automobily dokonce i tenkrát, když na certifikátě výhrada není, povinen se informovat, zda vozidlo, které přejímáte, není cizím majetkem.

Při uzavírání objednávky s protiúčtem kalkulujte vždy se dvěma obrátovými daněmi: 1. z převzetí, 2. z prodeje. Nepište nikdy v objednávce, kde přejímáte protiúčt, „za doplatek Kč.....“, protože v takovém případě bychom nemohli zákazníka — nepodnikatele — (za kterého je povinná druhá strana odvádět obrátovou daň) zatížit za daň z protiúčtového vozidla a zaúčtovat bychom ji k Vaší tíži.

V objednávkách, kde cena nového vozu není označena cifrou, nýbrž jen slovy „běžná cena v den odběru“ a naproti tomu cena protiúčtového vozidla je vyjádřena ciferně, zavazujete se dát za protiúčt též obnos, jako píšete, i když cena nového vozu klesne.

Za převzaté ojeté vozidlo zatížíme Váš komisní účet (t. j. účet, na kterém provedeme vozidla Vámi na protiúčt převzatá a dosud neprodaná) přejímací cenou. Při prodeji ojetého vozidla sepište řádnou objednávku na našem žlutém formuláři. Nepište nikdy prodej ojetého vozidla na tiskopise pro nové vozy, předně vzhledem k pololetní záruce, za druhé pak s ohledem na nižší úrokovou sazbu a jiným rozdílům v textu.

XI. Prodejní podmínky ojetých vozidel:

Tyto vykazují následující rozdíly oproti podmínkám nových vozů:

1. Směnky, které nám kupující dává na zajištění nedoplatku při splátkovém obchodě, musí být mimo kupujícího a eventuelního ručitele podepsány (žirovány) Vámi. Upozorňujeme výslovně, že Váš podpis je podmínkou, bez které objednávky nevyřizujeme. Samozřejmě, že stoprocentní delcredere trvá, i kdyby tato podmínka nebyla z jakéhokoliv důvodu splněna. V takovém případě odmítneme jakýkoliv další úvěrový prodej ojetého vozidla.

2. Na tato vozidla neposkytujeme s naší strany jakékoliv záruky. Pokud byste ji k vůli lepší prodejnosti nebo z jiného důvodu prokazatelně se zákazníkem ujednal, jde k Vaší tíži. Veškeré reklamace nového majitele ojetého vozidla, jež uznáme z tohoto titulu za oprávněné, provedeme k tíži Vašeho účtu sami, pokud je v přiměřené lhůtě nevyřídíte. Veškeré škody, které by nám v důsledku toho, že to které vozidlo prodáváme formálně my, mohly vzniknout, jakož i veškeré nároky, které by z jakéhokoli titulu při tom proti nám byly vzneseny, jste povinen hradit v plném rozsahu.

3. Úroková sazba je úměrně ke zvýšené úvěrové režii stanovena místo 6%ní přírážky a 10% kontokorentních na 8% přírážky nebo 12% kontokorentních.

XII. Vyřizování objednávek:

Vyřízení obchodu (předání vozu) smí být provedeno teprve po našem písemném potvrzení. Vyhražujeme si právo předloženou objednávku bez udání důvodů zamítnout, aniž Vám v takovém případě přísluší jakákoli odměna.

XIII. Předávání vozů:

Ze skladu jste oprávněn předat vozidlo ať již nové či ojeté teprve po písemném našem schválení. Je-li na voze speciální výzbroj, musíte ji zákazníkovi podle ceníku speciální výzbroje zaúčtovat, neboť jinak bychom za ni zatížili Váš účet.

Na každé Vámi předávané vozidlo, i to, které jste v továrně převzal pro toho kterého zákazníka, musíte vystavit předací protokol na našem předepsaném formuláři, který musí být zákazníkem i Vámi při přejímání podepsán.

Originál dostaneme my, jednu kopii zákazník, druhou Vy pro vlastní evidenci. Jelikož jsou jednotlivé listy číslovány, musíte nám zaslat i event. neplatný formulář. Současně dejte zákazníkovi bezpodmínečně k podpisu směnky na zajištění nedoplatku, vyplněné podle instrukcí obsažených v odstavci „Platební podmínky“. Tyto směnky, jakož i inkasovanou hotovost jste povinen nám nejpozději do 24 hodin bez jakékoliv srážky poukázat. V žádném případě nejste oprávněn zadržovat cokoli z platů zákazníků ani v tom případě, když Vaše konto u nás vykazuje zůstatek ve Váš prospěch, jelikož bychom v opačném případě ihned upomínali zákazníka a způsobili tím zbytečné nepříjemnosti.

Přejímá-li zákazník vůz přímo v továrně, doporučujeme přítomnost Vaši anebo Vašeho zplnomocněného zástupce. Při této příležitosti dochází velmi často k diferencím, jelikož se zákazník odvolává na Vaše sliby, že to neb ono dostane zdarma. Jste-li přítomen, můžete takové záležitosti ihned vyřídit. Pokud zákazník bezprostředně před odjezdem do továrny platil u Vás nějakou hotovost, nebo Vám předal protiúčtově vozidlo, dejte mu s sebou o tom potvrzení, abychom předání mohli hladce vyřídit.

XIV. Policejní značky:

Pro každý vůz, který buď Vy nebo Váš zákazník bude v továrně přejímat, musíte si opatřit policejní číslo. My svoje policejní značky nepůjčujeme. Jelikož každému zákazníkovi, pokud to dodací lhůta dovoluje, zasíláme certifikát předem, záleží pouze na něm nebo na Vás, aby měl včas svoje vlastní číslo. Pokud by se tak nestalo, musíte mu půjčit svoji obchodní značku, které budete mimo to používat pro dopravu vozů na sklad. Při této příležitosti upozorňujeme na kumulativní pojistku obchodních policejních značek proti povinnému ručení, kterou jsme uzavřeli, abychom Vám mohli poskytnouti levné pojištění. Premie za první číslo činí Kč 1200.—, za každé další číslo Kč 750.—. Kromě toho jsou touto pojistkou kryty škody, na které se normální pojištění proti povinnému ručení nevztahuje. Detaily si vyžádejte od prodejního oddělení.

XV. Záruční podmínky:

Pro veškeré dodávky našich nových vozů platí normální záruční podmínky, obsažené v kupních listech. Přejímání jiných závazků anebo slibů, které by se uchylovaly od našich normálních záručních podmínek, jdou na Váš účet a nebezpečí, ledaže byste nám zvláštním dopisem oznámil, že jste byl nucen učiniti výjimku a my bychom zase zvláštním dopisem potvrdili svůj souhlas. Pokud v kupním listě v tištěném textu číslici 6 (šest) značící záruční měsíce přepíšete na 12 (dvanáct) a my objednávku potvrdíme, aniž se zmíníme o záruce, nemůžete v potvrzení objednávky spatřovat souhlas s prodlouženou garancí a veškeré škody z takového prodloužení vzniklé, půjdou k Vaší tíži. Výklad záručních podmínek odchylný od naší praxe, jde na Váš účet a nebezpečí.

XVI. Účtování dodávek:

Veškeré dodávky nových i ojetých vozů a motocyklů účtujeme zákazníkům sami. Účty zasíláme přímo zákazníkům s případným odpočtem provise Vám. Nejste oprávněn o své újmě čehokoliv na účtě měnit.

XVII. Měsíční zprávy:

Koncem každého měsíce (nejpozději do 3. příštího) musíte nám zaslat hlášení na našich formulářích přesně podle předepsaného textu vyplněných, i tehdy, když se jejich obsah proti poslední zprávě vůbec nezměnil. Upozorňujeme, že přesné měsíční zprávy mají pro nás veliký význam a budeme proto na jejich pravidelném zasílání vždy bezpodmínečně trvat. Neobdržíme-li dvě za sebou následující zprávy ani po našem písemném upomenutí, budeme nuceni vyslati k Vám na Vaše útraty za účelem revise úředníka továrny.

XVIII. Inspekce.

K Vám a do Vašeho rayonu budeme vysílati svého inspekčního úředníka za účelem podpory Vaší akviziční činnosti a ke kontrole konsignačního skladu nových i ojetých vozidel. Jste povinen dáti našemu orgánu na požádání k dispozici veškeré informace a podklady, jako korespondenci, kartotéky, účetní záznamy, vztahující se na Váš styk s námi atd.

Inspekční úředník může případně také sám navštěvovat Vaši klientelu.

XIX. Oběžníky:

Integrovaní součást těchto obchodních předpisů tvoří námi během roku vydané oběžníky, obsahující buď změny nebo doplňky k těmto předpisům. Oběžníky jsou pořadově číslovány a chybějící čísla Vám na požádání ihned zašleme.

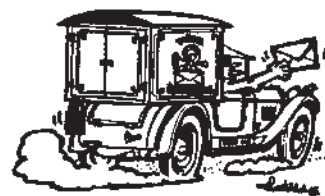
V Praze v lednu 1935.



Sídlo firmy A. Wenke a syn v Jaroměř.

předsunutá skleněná stěna, vystupující před fasády okolních domů. Vstup je tvořen velkou dvoranou s kruhovou galerií tvořící první patro. Druhé patro pak celé bylo vyhrazeno prodejní ploše. V domě je rovněž originální výtah spojující suterén s nadzemními patry. Gočár rovněž navrhl kazetové stropy a originální svítidla ve dvoraně i ve vstupu. Ve 2. patře je vstup na balkon, plochá střecha byla upravena jako terasa. Stavba proběhla v letech 1910 – 11. V této nádherné budově je od roku 1947 dosud umístěno Městské muzeum v Jaroměř. Po první světové válce se novými majiteli obchodního domu stali dva starší synové Karel a Oldřich, který pod hlavičkou firmy založil sportovní oddělení a začal obchodovat s motorovými vozidly. Oldřich Wenke se narodil v roce 1900 a vystudoval obchodní akademii v Hradci Králové. Krátký čas pracoval u svého otce, poté nastoupil k exportní firmě Sachse v Jablonci n. Nisou. Na prezenční službu byl odveden k automobilnímu vojsku a dosáhl důstojnické hodnosti. Po válce ho zlákal Anglie, kde pobyl celý rok. Koupil si tam motocykl Rudge Whitworth, se kterým objel celou Anglii, a psal kratší články do různých časopisů. Zpáteční cestu do ČSR vykonal po ose přes Paříž. V tehdejší době (rok 1925) to bylo jistě velké dobrodružství. Po návratu začal prodávat motocykly B.D. Brzo přešel na prodej automobilů a byl jedním z prvních prodejců vozů AERO, kterých prodal několik stovek. S bratrem Vladimírem založili vzornou AERO Service. Později prodával automobily Z a motocykly ČZ. Jezdil různé cílové a vytrvalostní jízdy, ze kterých získal mnoho plaket. Po roce 1950 se zapojil do práce ve výboru motoristické sekce Východočeského autoklubu, téměř 10 let byl stálým sportovním komisařem AKRČS a většina našich i cizích automobilových a motocyklových závodníků se s ním znala z devíti Zlatých přileb, z Bohdanečských okruhů a mnoha dalších motoristických podniků.

Připravil Jarda Dufek – JD –



Řadu let žiju v jedné ulici s panem inženýrem K., občas se potkáme a prohodíme pár slov. Nedávno se svěřil, že mívali v rodině aerovku a že má někde i fotografii. Slíbil, že mi ji půjčí, což učinil a přitom sdělil, že ji prodali jednomu policistovi, který přišel po listopadu 1989 o život při výkonu povolání. Je to A 662 1933-4, SPZ P-41242. Kdo byste o osudech tohoto vozu něco věděl, napište do redakce.

Fotku jsem vrátil a oplátkou jsem se dozvěděl, jak byla ajra garážována; majitelem aerovky a taky půlvily byl strýc pana ing. K., profesí stavitel. V letech, kdy si ajru pořídil, nepovoloval tehdejší režim buržoazním živlům stavbu garáže na vlastním pozemku. Ani vlastnictvím automobilu – byť to byl vůz „lidový“ – nebylo radno uliční důvěrníky dráždit. Pan stavitel tedy krytý přístavek u vchodu do domu nastavil kůlničkou délky aerovky s bočními skládacími dveřmi. Před dveřmi měl dřevěnou plošinku, na ni s aerovkou najel a po šínkách zasunul bokem do kůlničky. Dveře složil a bylo hotovo. České hlavičky + zlaté ručičky.

– ns –

Pozn. red. – Tím policistou byl náš kolega Ota Kalivoda. Snad tato informace pomůže odhalit další osudy zmíněné aerovky.

K článku Vladimír Vojtěchovský

V Aerovkáři č. 5/2014 na str. 6 si všiml Petr Klusák dobové reklamy „Autodily Miroslav Vojtěchovský“. Obrací se ke čtenářům, zda neví něco bližšího o případném příbuzenském vztahu p. Miroslava Vojtěchovského k p. Vladimíru Vojtěchovskému nebo zda jde jen o shodu jmen.

– red –

Na redakci Aerovkáře se obrátil pan Suda, zda někdo neví o osudech aerovky A 50 SPZ P-42 666 z fotografií, kterou jeho otec někomu prodal roce 1954. Podrobnosti o voze pan Suda nemá. Otec se jmenoval Čeněk, nar. 1916. Do roku 1951 měl autodopravu v Praze Vršovicích, Bulharská ulice, bydlel v ulici Hradešinské na Vinohradech. Za informace předem děkuje.

E-mail: zdenek.suda@seznam.cz



Poslední pamětník

Volanty aerovek jsou spjaty se jménem bratří Reinerů, výrobců těchto komponentů v Horních Počernicích. Továrnu založil a od roku 1928 vedl starý pán, velmi chytrý a pracovitý p. Reimund Reiner, pocházející z Vídně. Zemřel koncem války, vedení se ujali synové Walter a Bedřich. Volanty s dřevěným obložením se vyráběly od r. 1931 pod názvem firmy „Reinerovi – výroba volantů“. Továrna byla v upravené stodole, pronajaté od barona Nolče, velkopěstitele sladovnického ječmene.

Volanty se vyráběly z bukového dřeva, kdy nařezané latě se napařovaly a skružovaly ve formě, kde se jednotlivé vrstvy lepily. Po vychladnutí a vytvrzení se tyto kruhy na lícni desce soustružily, aby měly kruhový průřez. Poté se nalepoval celuloidový pásek, který měl přesné míry na obvod volantu i na jeho kruhový průřez. Pak se volant ponořil do horké vody, ve které se černý celuloid přimkl těsně k dřevěnému kruhu, a hned se zchladil. Takto upravený dřevěný kruh se vyleštil a přišel na montáž, kde se k němu přinýtovala kostra volantu. Ramena volantu byla odlita z hliníku jako čtyřramenná, která měla uprostřed plošku na přidělení tlačítka klaxonu. Ramena měla průřez čočkovitý a byla vyleštěná.

Historie firmy pokračovala ... Přišla válka a s ní změna výrobního programu, vynucená německým diktátem. Místo volantů se zde vyráběla pro Wehrmacht pogumovaná tanková kola, protože začátkem války se vyráběly volanty z tvrdé gumy a následně se stříkaly barvou. Po skončení války byl diktát nový, tentokrát o to horší, že přišel z vlastních řad – firma byla „znárodněna“ (převáděno do prosté řeči – ukradena soukromým vlastníkům) a přešla pod název PAL Kbely, jehož jedním závodem se stal PAL Horní Počernice.



Aerovka a p. Fíček v roce 1954

Autorem těchto vzpomínek s přesným technologickým popisem výroby automobilních volantů je pan Jaroslav Fíček, který nastoupil do PALu v Horních Počernicích v roce 1959, když převzal jako konstruktér místo po p. Reichertovi, synovci brá.

Reinerových. Výroba volantů zde pokračovala dále, změnila se však technologie výroby. Volanty se v té době vyráběly dvojím způsobem. Jednak tlakovým vstřikováním do formy, ve které byla založena kostra volantu, druhý způsob byla výroba volantů tzv. gumových, kde obložení kostry bylo provedeno surovou gumou a v pevně uzavřené formě, elektricky vytápěné, se vulkanizovalo. Tyto volanty se používaly pro traktory Zetor a nákladní automobily, např. PV3S. První volant, který p. Fíček nakreslil v podobě formy, byla Octavia a následovala celá plejáda volantů osobních škodovek až po Felicii. Zaváděl volanty na Favorita, které byly vyráběny z polyuretanu.



P. Fíček v r. 2015

V souvislosti s výrobou volantů v Horních Počernicích bývá v některých pramenech uváděna firma „RUJA“ (patrně zkratky jmen vlastníků). P. Fíčkovi tento název není znám, snad se tak firma jmenovala před r. 1948 anebo se jedná o zcela jiný podnik. V případě jakýchkoliv poznatků prosím o doplnění.

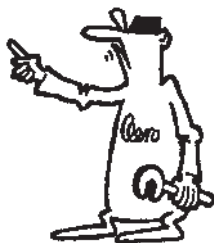
P. Klusák

Otec p. Fíčka byl zaměstnán v první továrně na letadla u ing. Bondy – letadla BH 9 a BH 11. Následně přešel do AERA a pracoval zde v letecké výrobě. Znal i výrobu malých automobilů, proto si koupil (jak také jinak) právě aerovku v roce 1932. Byla to limuzínka pro 4 osoby a jezdila pod SPZ OC-91-03. Na aerovce byly směrovky ve formě červených „zvonečků“, které při zapnutí neblíkalý a tím nebyly povoleny v běžném provozu, proto byly nahrazeny směrovými šipkami. Fotografie aerovky pochází z roku 1954.

Podle vzpomínek p. Jaroslava Fíčka sepsal Petr Klusák

Pozn. autora –

Pokud by někdo ze čtenářů věděl něco bližšího o osudu této aerovky, sdělte, prosím, redakci Aerovkáře.



V minulém čísle Aerovkáře byla přetištěna první část seznamu výkresů A 30 (skupina MOTOR). Dnes na 19. straně najdete pokračování. Přečtěte si, prosím, pozorně minulý úvod Technické rubriky s připomínkou „Co je důležité si uvědomit při pátrání v seznamu výkresů“. !!! V seznamu výkresů jsou uvedeny pouze výkresy, které máme v archivu !!! Redakce již byla upozorněna, že v seznamu nejsou uvedeny všechny výkresy. Postupně přijde řada na další skupiny a také dostupné výkresy A 50.

– JK –

Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 500 – 1000

Oprava z č. 1/15 (na chybu bylo red. upozorněno již u článku) – Kolega P. Klusák se omlouvá za chybné zakončení věty v článku „Chcete mít aerovku autentickou?“ Jedná se samozřejmě o jednodveřovou aerovku a věta má znít: „Tlačítko houkačky je v prvním případě ve středu volantu, ve druhém je umístěno na pravé části bočnice karoserie“. Podle sdělení pamětníků se toto tlačítko ovládalo loktem řidiče. Montovalo se tlačítko Bosch, záleželo na tom, jaký typ volantu byl na voze použit. Ceník náhradních dílů k vozu AERO (nedatováno) např. na str. 15, položka A 3042 uvádí: Volant a) bez tlačítka, b) s tlačítkem pérový

P. Klusák

RENOVACE AERO 500 provedená v letech 1972 – 1974

4. pokračování od pana Milana Turka.

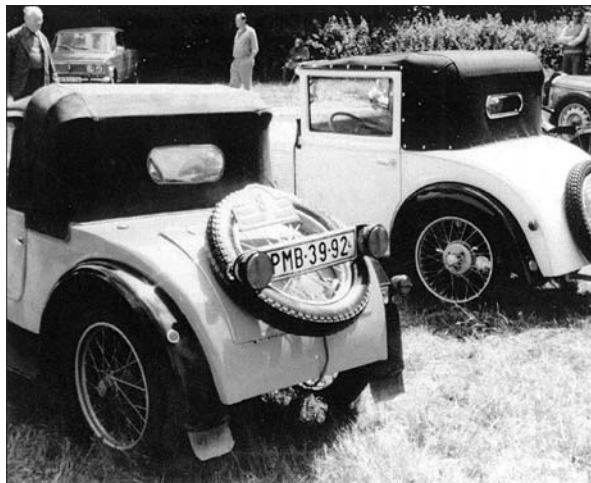
Aerovka je téměř hotová a zbývá ...

STŘECHA

Přivezl jsem sedláře obhlédnout Aerovku. „Ten rám střechy musí mít 3 žebra a musí mít vypínání“. Pán zná, kreslí mi, jak si to představuje. Špionáž u kamarádů aerovkářů, 3 – 4 odpoledne zámečnické práce, rám je hotov. Přivážím znovu pána, tentokrát je spokojen. „Za čtrnáct dní mi to přivez, za pár dní to bude hotové“. Přicházím do dílny, prohlížím si střechu. Perfektní práce, nikde žádný fald ani ten nejmenší varháněk.



Dílo bylo dokončeno.



Jelikož jsem měl koncovou lampu pouze na pravé straně (dle originálu), používal jsem světelnou rampu.

Bez toho vypínání by to nešlo takhle pěkně udělat. Krátká instrukce: „Povol napínáky, teprve potom můžeš střechu složit, a naopak NIKDY nenechávej mokrou střechu složenou, zrovna tak při dlouhém stání (přes zimu) nech střechu nataženou“. Aerovka je prakticky hotová!

NÁHODA – ZÁZRAK???

„Hele, pan P. prodal Aerovku nějakému Němci, ale zbyly mu čísla a papíry, chceš je?“ „No jasně, hned za ním jedu.“ Domluveno, zapláceno určité odstupné, čísla i doklady jsou moje. Otevírám doklady a málem padám do mdlob. Podle čísel motoru i karoserie jsou to doklady od TĚ MOJÍ AEROVKY!!!

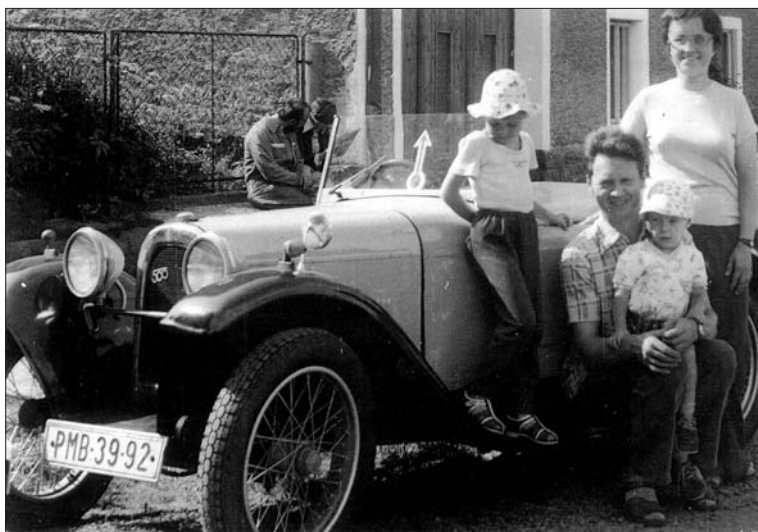
Původně jsem počítal s tím, že budu jezdit s převozními čísly, teď jsem měl bílá čísla. Namontovat přední nebyl problém, ale vzadu? Malé lampičky, které by se snad s převozním číslem daly obhájit.

SVĚTELNÁ RAMPA

Snímací rampa je umístěna na rezervním kole. Číslo, z každé strany moderní světlo z nákladáku s dobře viditelnými blinkry, koncovými i brzdovými světly. Rampa velice snadno demontovatelná (1 matice), připojená kabelem. Zásuvka pod dnem kufru. Toto řešení akceptovala i policie.

Teprve nyní bylo možné Aerovku převést, platím poplatek a konečně – autíčko je definitivně hotové a je MOJE!!!

Po zhruba třech letech vlastní práce, pomoci kamarádů, ale i práce odborníků, po investování tisíců korun, a nemohu opomenout toleranci a pomoc mé ženy – je HOTOVO!!!



Rodinná idyla v Kašperských Horách v r. 1982.

Malé aerovky – jejich původní vzhled a vybavení

3. pokračování Jindry Šlesingera – celkově 7. pokračování

Aero 500 – v základní výbavě – bez blinkrů, el. houkačky i třecích tlumičů. Čelní sklo bez mezikusu mezi karosérií a sklem. Ruční houkačka připevněna na sloupku čelního skla. A vavřínový věnec vítěze své kategorie v závodech do Barrandovského kopce.

LUSTRY - LAMPY - SVÍTIDLA

„METEOR“

PAVLÍK A FRÝBA

Vršovice, Třída Kr. Jiřího '866.

Roh. Nádražní ulice. — Telef. 598-77.

UMĚLECKÉ PRÁCE Z KOVU.

CHROMOVÁNÍ NIKLOVÁNÍ.



Opět **Aero 500** – tentokrát mě zaujala barevná kombinace (i když jen na černobílé fotografii ☺) a již žebrovaný kryt tlumiče výfuku.

AUTOMOBILISTÉ!

VŠE PRO VAŠE VOZY:

elektrické stírače, ukazovatele směru jízdy, hledací reflektory, stop - lampy, přepínače, vypínače a t. d. dodá

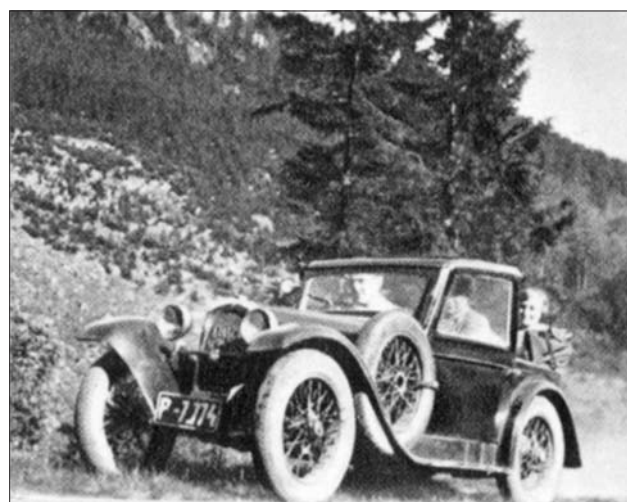
JOSEF VOKÁČ,

továrna na autovýzbroj
PRAHA VIII., PROSECKÁ 318.

Telefon 243-38.



Aero 1000 – jedna z fotek populárního Modrého týmu Aero, tentokrát před Filmovými ateliery na Barrandově – litry „v plné palbě“ ještě doplněné na blatnicích držáky na vlajky. Tady bych rád upozornil na málo vídané provedení bočních oken.



Zajímavé a nevídané provedení karosérie – čtyřsedadlové polokabrio, rezerva umístěná na blatníku (připadá mi, že asi musela vadit při otevírání dveří), krycí plech nad levou stupačkou. (Výjezd na Dvoračky v Krkonoších s tříčlenou posádkou!)

V čísle 5/2014 byla přetištěna tab. Technická data vozů AERO. Tabulka je velice špatně čitelná, proto využíváme zbývajících místa k opětovnému přetištění.

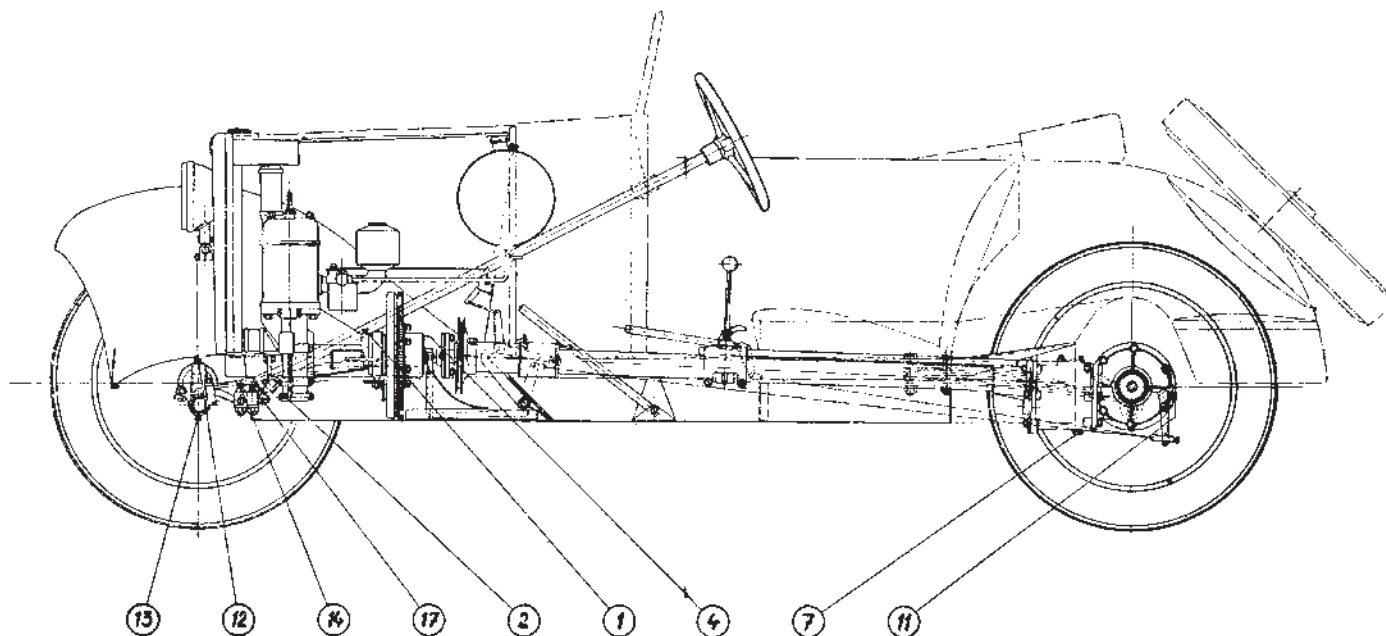
Na str. 15 a 16 najdete další stránky z nedatované příručky Obsluha vozů Aero (pro malé aerovky). Na str. 17 a 18 je další pokračování kusovníku AERO 500 – 1000.

TECHNICKÁ DATA VOZŮ AERO																
TYPA	ROK VÝROBY	POČET VÁLCOV	VRTÁNÍ v 20V mm	OBRAV. CÍP	ROM. PŘESK	HP/OTÁČKY	ROZVOD mm	VÁHA kg	PNEU	km/hod	KARBU. RÁTOR	SVÍČKY	PŘEVOD. VÝHACÍ	SBĚH. PŘEVOD. VÝHACÍ	PŘÍKLON. PŘEVOD. VÝHACÍ	BRZDY
500	1928	1	85x88	489	5,2	10/1700	2 230	460	27x4 11x45 4x19 12x35	70	JIKOV 30 POH SOLEX 30 LIANG	18/125 18/5Z	1:5,4			
662	1931	2	75x75	662	5,2	15/1000	2 230	500	11x45 100x40 4,5x18	80	JIKOV 26 POH SOLEX 26 LIANG	18/145 18/5Z	1:5,4			
750	1932	2	75x85	750	5,2	18/1000	2 230	500	11x45 130x40 4,5x18	85	JIKOV 26 POH SOLEX 26 LIANG	18/145 18/5Z	1:5,4			
1000	1932	2	85x88	999	5,2	26/1800	2 280	540	130x40 5x18	90	JIKOV 30 POH SOLEX 30 LIANG	18/145 18/5Z	1:4			
30 HP SEDAN	1934	2	85x88	999	5,2	30/1400	2 720	860	130x40 5,5x16	100	JIKOV 30 POH SOLEX 30 LIANG	18/145 18/5Z	ST. W. 1:4,77 1:5			
30 HP SPORT	1935	2	85x88	999	6,2	30/1400	2 510	760	130x40 5,5x16	110	JIKOV 30 POH SOLEX 30 LIANG	18/145 18/5Z	1:5			
50 HP	1936	4	85x88	1998	8,2	30/2500	2 680	950	130x40 5,5x16	125	JIKOV 30 POH SOLEX 30 LIANG	18/145 18/5Z	LIT. 1:5 1:4			

První československá továrna na autovolanty

G. REICHERT, HORNÍ POČERNICE.

Výroba všech druhů autovolantů. — Dodavatel všech tuzemských automobilek. — Specialita: výroba „bezpečnostních kol řízení“.



Obr. 5.

PŘEVODOVÁ SKŘÍŇ

Naplněna jest hustým olejem nebo směsí oleje s konsistenčním tukem. Olej se vždy po 10.000 km šroubkem č. 7 vypustí a nahradí čerstvým. Při připevňování víčka skřínky č. 8 dbejme toho, aby víko bylo čisté a nedostala se nečistota, písek atd. do převodové skřínky.

ZADNÍ OSA

Jest naplněna konsistenčním tukem, ke kterému přidáme asi čtvrtinu oleje. Plnění provádí se víčkem č. 9 (obr. 6.) a doplňuje se vždy po 2.000 km, aby náplň sahala po plnicí otvor. Čepy per a brzdových páček č. 10 a 11 (obr. 5. a 6.) mažeme každých 500 km hustým olejem nebo dobrým tukem tlakovou pumpou, která patří k výstroji vozu.

PŘEDNÍ OSA

Všechny klouby mažeme vždy po 500 km tlakovou pumpou. Kloub pouzdra s ozubením nutno mazati větším množstvím tuku, aby se tak dostal do celého pouzdra. K mazání stačí cca

$\frac{1}{4}$ náplně tlakové pumpy. Náboje předních kol nutno mazati každých 2.000 km. K tomu účelu sejmeme matky kol a vyplníme vnitřek přes válečkové ložisko tukem. Je nutno, aby všechna mazadla a obzvláště pumpa byly vždy čisté. Každá nečistota škodlivě působí a může být příčinou rychlého opotřebení nebo poruchy.

POHONNÉ HMOTY

Pro pohon vozu „Aero“ hodí se kterýkoliv druh benzínu o specifické váze 720—760 tak, jak jej lze obdržeti u benzinových pump. Na 10 litrů benzínu přidáme $\frac{1}{4}$ litru oleje Vacuum Mobiloil Aero D, který lze použít v zimě i v létě. Použijeme-li výjimečně olej jiné značky nebo Vacuum BB, musíme přidati na 10 l benzínu 0,5 litru oleje. Při dolévání oleje musí býti šestihranná zásuvka zastrčena. Když by v důsledku nesprávně otevřeného kohoutku olej ucpal přívodní potrubí ke splynovači, zavřeme benzinový kohoutek, odpojíme potrubí od splynovače, otevřeme opět kohoutek a klepeme na potrubí tak dlouho, až je benzin prorazí.

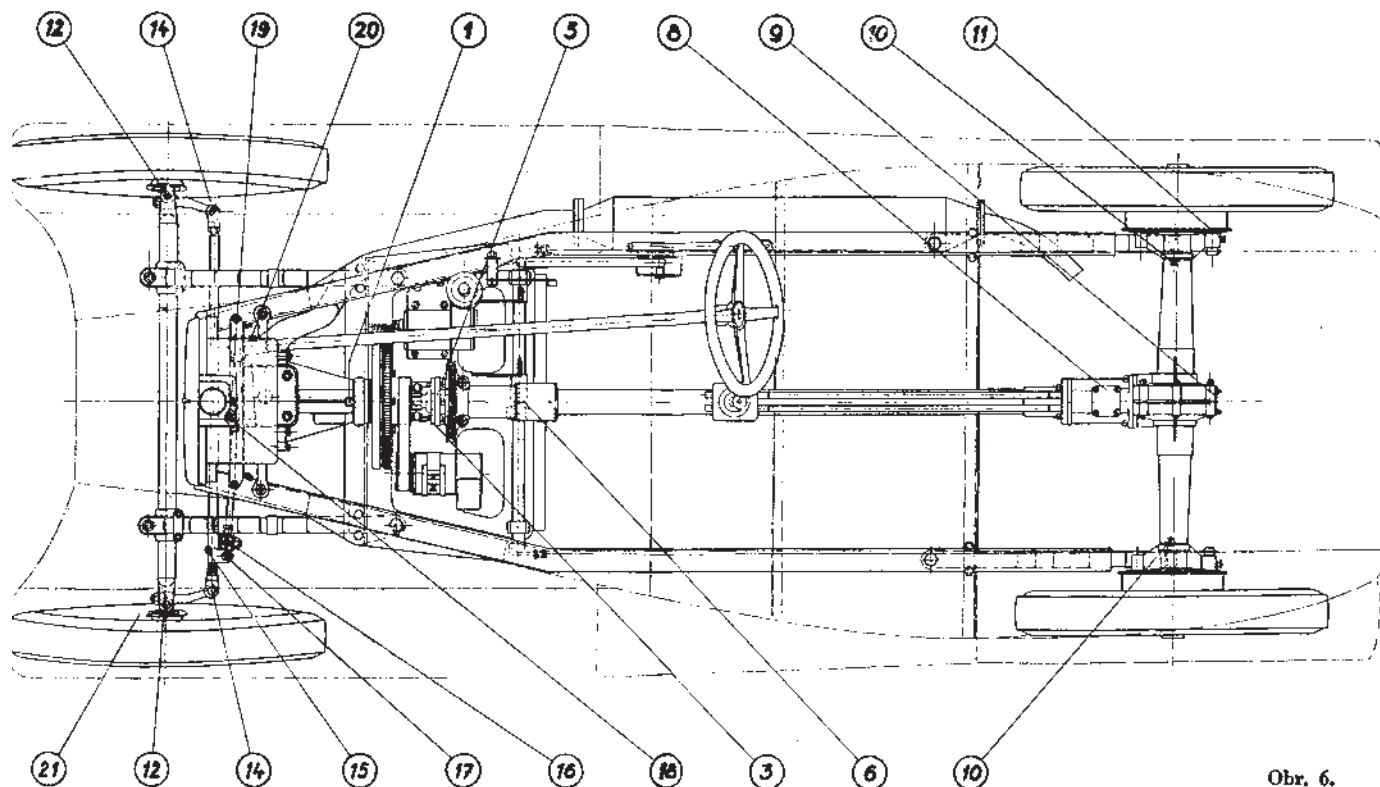
MAZÁNÍ MOTORU

Motor mažeme pouze na jednom místě č. 1 před setrvačником (obr. 5. a 6.), vždy asi po

OZUBENÁ KOLA

JOSEF WALTER, továrna na ozubená kola a motory, Praha XVII.-Košíře

MOTORY



Obr. 6.

1.000 km a stačí nepatrné množství z tlakové maznice hustým olejem nebo tukem. Přílišné mazání může mít za následek zaolejování přerušovače a tím poruchu v zapalování.

Usazený a znečištěný olej vypustíme pomocí šroubu č. 2, vždy cca po 2.000 km. Šroub č. 2 musí být vždy pevně utažen.

AKKUMULÁTOR

Akkumulátor musí být vždy tak naplněn, aby desky byly úplně ponořeny, zejména v létě je zapotřebí častěji akumulátor doplňovat destilovanou vodou. Svorky akumulátoru je třeba udržovat v čistotě a mazat vaselinou.

NÁVOD K ZACHÁZENÍ S VOZEM V ZIMĚ

Na noc vypouštíme vodu z chladiče, aby nezamrzla a nepoškodila chladič nebo válec motoru. Vpředu chladiče dole je šroub, kterým se voda vypouští. Jest dobře opatřit chladič příkrývkou, jejíž přední část je svinovací, takže lze velikost chladič plochy chladiče regulovat. Příliš studený motor špatně táhne a „střílí“ do

splynovače. Když se nechceme vypouštěním vody obtěžovat, můžeme používat mrazuvzdorných náplní, které se v obchodech prodávají, nebo si můžeme sami takovou náplň připravit následovně: voda 55%, lih 30%, glycerin 15%. Lih se rychle vypařuje a je nutno jej častěji doplňovat. Takové náplně vzdorují mrazu asi 20° C, ovšem jejich užíváním ztrácíme se výhody plnění chladiče teplou vodou, jež velmi usnadňuje startování.

ZÁVADY A JICH ODSTRANĚNÍ

Všeobecným pravidlem jest odstraňovat poruchy včas, ihned, jak je zjistíme, čímž zamezíme větší opravy a časovou ztrátu.

Motor nenaskočí:

Kontrolujeme, zda benzin je ve splynovači. Dotekem na vyčnívající knoflík ze splynovače přesvědčíme se, zdali plováková roura splynovače je naplněna benzinem.

Jiskry nepřeskakují, neb pouze nepravdělně:

Vyčistíme kontakty jemným smirkovým papírem a seřídíme na správnou vzdálenost kontrolním plechem.

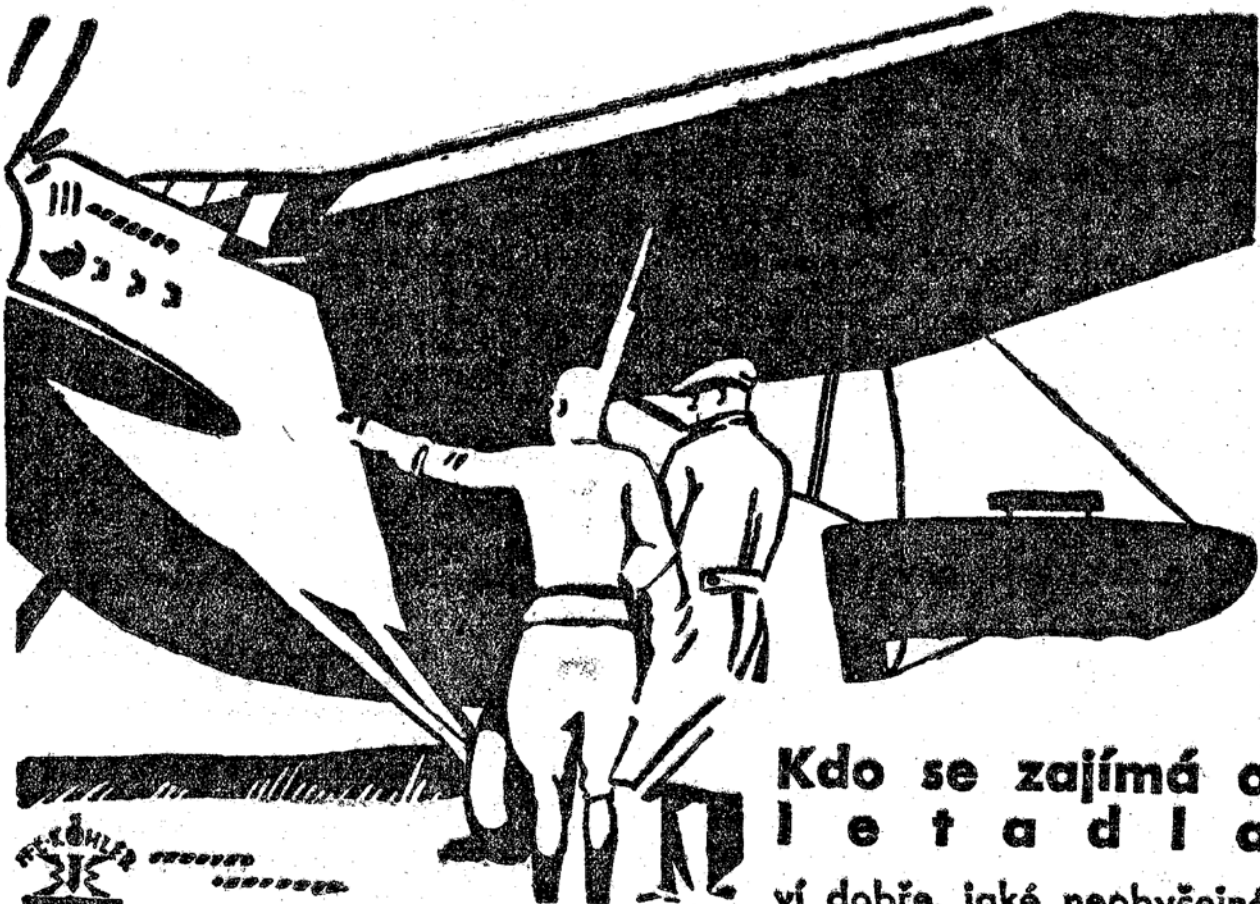
Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
Orgán: Přední osa a řízení.		
A 3001	1	Čep předního kola levý
A 3002	1	Čep předního kola pravý
A 3003	2	Čep kloubu před. kol
A 3004	2	Podložka pod matku čepu před. kol
A 3005	1	Náboj před. kola levý
A 3006	1	Náboj před. kola pravý
A 3007	1	Páčka čepu řízení pravá
A 3009	1	Páčka čepu řízení levá
A 3009	2	Vidlice kloubu před. kol
A 3011	4	Pouzdro vidlic kloubu
A 3012	1	Trubka před. nápravy
A 3015	1	Pouzdro kloubu řízení
A 3024	1	Spojovací trubka řízení
A 3026	2	Patka předních per
A 3028	4	Šroub patky předních per M 10
A 3029	1	Ozubená tyč řízení, kalená a broušená
A 3031	1	Pouzdro řízení
A 3032	1	Pastorek řízení, kalený a broušený
A 3035	3	Šroub volant. trubky a pastorku M 6
A 3036	1	Víčko pouzdra řízení
A 3037	2	Zavrtaný šroub pouzdra řízení M 6
A 3038	1	Klobouček pouzdra s dnem řízení A 3034
A 3040	2	Podložka těmenu před. per
A 3041	2	Podložka těmínku patek před. per
A 3042	1	Volant s tlačítkem perový
A 3042/b	1	Tlačítko volantu
A 3043	1	Víčko náboje volantu
A 3044	2	Kuželový kolík náboje volantu Ø 6.5×40
A 3047	1	Trubka volantu
A 3048	1	Vložka do volant. trubky
A 3049	2	Šroub před. pera nápravy M 12
A 3050	1	Pouzdro do pouzdra řízení
A 3050/c	1	Nástaveček pouzdra, (ocelový)
A 3051	2	Šroub pouzdra řízení uhelnsku M 10
A 3052	1	Šroub narážky pouzdra řízení M 8
A 3053	1	Rozpěrná trubka šroubu narážky

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 3056	2	Kryt čepu před. kol
A 3057	1	Prsten těsnění prav. náboje před. kola
A 3058	1	Prsten náboje před. kola
A 3059	2	Těsnění náboje před. kol
A 3060	1	Vnitřní pouzdro kloubu řízení
A 3076	1	Šikmé válečkové ložisko
A 3076/a	2	Kuličkové ložisko
A 3077	2	Šikmé válečkové ložisko
A 3077/a	2	Kuličkové ložisko
Ma 81	2	Matka korunková před. osy 1.6 st. 1. 25
R 2	6	Maznička
A 3078	6	Podložka mazničky
A 3083	1	Kryt táhla řízení
A 3085	1	Spojovací táhlo kloubu řízení
A 3086	1	Těmen spojovací trubky řízení
A 3087	1	Pouzdro pružného kloubu
A 3088	1	Tyč pružného kloubu
A 3089	1	Matka pružného kloubu
A 3090	1	Miska spodní
A 3091	1	Závitová miska
A 3092	1	Koule klobouku
A 3093	1	Pero pružného kloubu
A 3094	2	Podložka pera
A 3095	1	Zajišťovací matka
A 3096	1	Matka tyče pružného kloubu
A 3097	1	Pojistka
A 3099	1	Matka kloubu tyče
A 3100	3	Kloub řízení zn. Faudy
A 3100/5	3	Miska Faudy kloubu horní
A 3100/7	3	Čep Faudy kloubu
A 3100/11	3	Miska Faudy kloubu dolní
60	3	Ochranná podložka proti prachu
R 61	3	Tlakové pero
R 62	3	Kontra-matka s maznicí
R 63	3	Perová hvězdice
R 64	3	Zajišťovací perko
R 65	3	Korunková matka
A 3104	1	Protimatka pouzdra pružného kloubu

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 3005	2	Víčko těsnícího prstenu
A 3005/b	2	Víčko těsnícího prstence
A 3009	2	Rozpěrná trubka ložisek
A 3010	1	Pouzdro pouzdra řízení
A 3011	1	Pouzdro pastorku
A 3014	2	Prsten náboje před. kol (bez závitů)
A 3015	1	Šroub pouzdra řízení (specielní)
A 3016	1	Pouzdro čepu vidlice
A 3018	2	Vložka čepu pouzdra
A 3020	2	Přední osa kovaná
A 3021	4	Šroub palky před. pera
A 3019	2	Čep kloubu před. kol (menší vybrání)
Orgán: Chassis.		
A 4407	1	Kompl. chladič pro nový typ II. válce 662
A 4407 č. 1		Blok chladiče
A 4407 č. 29		Plášť chladiče niklový
A 4004	1	Kompletní chlad. pro I. vál. 499 ccm nebo II. válce
A 4004 č. 1	1	Blok chladiče
A 4004 č. 29	1	Plášť chladiče niklový
A 4004-28	1	Zátka chladiče
A 4004-5	1	Těsnění chladiče
A 4004-7	1	Výpuslný šroub
A 4004-8	1	Těsnění šroub
A 4005	1	Šroub chlad. k rámu příruby tlumiče M 8
A 4006	1	Pistěná podložka
A 4009	1	Úhelník pouzdra řízení
A 4000	1	Příčná stěna lakovaná
A 4000	1	Pouzdro zad. per vozu pro vozy bez silentbloccu
A 4002	2	Šroub zadních per hlavní
A 4003	2	Šroub zadních per vozu postranní
A 4004	4	Šroub opěr. plechu pera M 6
A 4005	2	Korunková matka hlav. šroubu per st. I. 5
A 4006	4	Přední pero vozu
A 4007	2	

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 4027 č. 1	1	Plát před. pera vozu, první
A 4027 č. 2	1	Plát před. pera vozu, druhý
A 4027 č. 3	1	Plát před. pera vozu, třetí
A 4027 č. 4	1	Plát před. pera vozu, čtvrtý
A 4027 č. 5	2	Plát před. pera vozu, pátý
A 4027 č. 6	2	Plát před. pera vozu, šestý
A 4027 č. 7	2	Plát před. pera, sedmý
A 4027 č. 8	2	Plát před. pera, osmý
A 4027 č. 9	1	Plát před. pera, devátý
A 4027 č. 10	1	Plát před. pera, desátý
A 4027 č. 11	1	Plát před. pera, jedenáctý
A 4028 č. 1	1	Plát zadního pera vozu, první
A 4028 č. 2	1	Plát zadního pera vozu, druhý
A 4028 č. 3	1	Plát zadního pera vozu, třetí
A 4028 č. 4	1	Plát zadního pera vozu, čtvrtý
A 4028 č. 5	1	Plát zadního pera vozu, pátý
A 4028 č. 6	1	Plát zadního pera vozu, šestý
A 4028 č. 7	1	Plát zadního pera vozu, sedmý
A 4028 č. 8	1	Plát zadního pera vozu, osmý
A 4028 č. 9	1	Plát zadního pera vozu, devátý
A 4028 č. 10	1	Plát zadního pera vozu, desátý
A 4028 č. 11	1	Plát zadního pera vozu, jedenáctý
A 4028 č. 12	1	Plát zadního pera vozu, dvanáctý
A 4028 č. 13	1	Plát zadního pera vozu, třináctý
A 4028 č. 14	1	Plát zadního pera vozu, čtrnáctý
A 4028 č. 15	1	Plát zadního pera vozu, patnáctý
A 4028 č. 16	1	Plát zad. pera, šestnáctý pro čep. konstr.
A 4028 č. 16	1	Plát zad. pera pro silentblokovou konstr.
A 4028	2	Zadní pero vozu
A 4029	1	Úhelník pod přední pera
A 4030	1	Římen motoru k ránu, plochý
A 4030	1	Římen motoru k ránu, kulatý
A 4031	1	Podložka motor. hlavy a římenů
A 4032	1	Podložka motorové hlavy
A 4033	2	Pojistná podložka šroubu před. per
A 4034	2	Římen zadních per vozu
A 4035	2	Pojistná podložka římenku zad. per
A 4038	1	Pedálek splynovače

Skupina:	Motor	AERO 30		čís. str.: 2	
č. výkr.	název (dobu platnosti, náhrada)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti, náhrada)	dat.
L338	Blok motoru od 6. série 37	8.12.36	L431	Kroužek do jímky benz. filtru	29.10.42
L339	Spodní půle motoru od 6. série 37	8.12.36	L432	Sestava jímky benz. filtru	29.10.42
L340	Přední díl klikového hřídele od 6. série 37	10.12.36	L433	Těsnění benzinového filtru	12.11.42
L341	Klikový hřídel 1. střední díl od 6. série 37	9.12.36	L434	Schema ručního natáčení motoru 30 HP	2.6.43
L342	Klikový hřídel 2. střední díl od 6. série 37	10.12.36	L435	Píst motoru přední od 54. sér. náhr. za L395	2.3.44
L343	Klikový hřídel 2. střední díl od 6. série 37	10.12.36	L436	Píst motoru zadní od 54. sér. náhr. za L394	14.3.44
L344	Hlava motoru od 6. série 37	14.12.36	L437	Zákryt ložiska pro mazivo	3.2.45
L345	Komora výfuku od 6. série 37	14.12.36	L438	Vložka ložiska spojky	3.2.45
L347	Čep kulového kloubu storno 6.3.36	16.10.35	L439	Úprava spojky pro ložisko SKF 6011	3.2.45
L347	Komora výfuku jen pro L1 do 6. série 37	23.12.36	L440	Úprava ojničního ložiska "Nadel"	16.3.45
vL348	Blok motoru	21.12.36	L441	Podložka ojničního ložiska "Nadel"	16.3.45
vL349	Sestava spojky	29.12.36	L443	Píst motoru přední	7.8.45
L350	Spojka motoru sestava	5.1.37	L444	Píst motoru zadní	7.8.45
L350	Spojka motoru sestava překresleno	26.4.39	L445	Víčko splynovače	5.4.48
L352	Horní hadice gumová od 51. v. 2. sér.37	20.1.37	Lz628	Motor 4 válce 1000 ccm	29.7.36
?	Spodní půle motoru k sestavě L357	8.12.36			
L357	Sestava motoru	20.1.37			
L358	Stahovací kroužek hadice pro L352	19.1.37			
L359	Pístní kroužek D85.3.3,4	20.1.37			
L360	Těsnění hlavy motoru od 51.voz. 2 sér. 37	20.1.37			
L360a	Těsnění hlavy motoru od 51.voz. 2 sér. 37	20.1.37			
L361	Šroub karburátoru	27.1.37			
L362	Hlava motoru do 6. série 37	?			
L366	Škrtící klapka karburátoru sestava	22.7.37			
L367	Trubka přívodu vody od 6. sér. 37	2.3.37			
L368	Gumová hadice přítoku vody od 6. sér. 37	2.3.37			
L369	Koleno přítoku vody od 6. sér. 37	2.2.37			
L371	Gumová hadice přítoku vody pravá	24.3.37			
L372	Spodní šroub příruby dynamu nahr. za L242	12.4.37			
L373	Vana setrvačnicku do 36. sér. nahr. za L267	4.5.37			
L375	Sestava tlumiče sání pro Solex od 13.s. 37	6.5.37			
L376	Plášť tlumiče sání od 13. sér. 37	6.5.37			
L378	Hadice tlumiče sání od 13. sér. 37	6.5.37			
L379	Vzpěra tlumiče sání od 13. sér. 37	6.5.37			
L380	Stahovací pásek had. tlum. sání od 13.s.37	12.5.37			
L393	Uchycení dynamu motoru 30 HP	9.3.38			
L394	Píst motoru - zadní do 53.sér. náhr. za L351	3.1.37			
L395	Píst motoru - oba do 53.sér. náhr. za L336	15.4.38			
L396	Tab. ozn. D válce a D pístů pro výbrusy	29.4.38			
L398	Pístěné těsnění	26.7.38			
L399	Ukončení zákrytu ložiska spojky	26.7.38			
L400	Hřídel splynovače (náhradní)	8.5.38			
L402	Hlava motoru náhrada za L 328	17.10.38			
L405	Vana spojky a setrvačnicku náhrada za L373	23.8.39			
L407	Hlava motoru od 40. sér. náhrada za L344	23.10.39			
L408	Výfuková komora od 1. voz. 44. sér.	23.8.40			
L413	Sestava vod. ved. od 38.sér. náhr. za L370	2.8.40			
L414	Hadice hlavy motoru od 38.s. nahr. za L352	2.8.40			
L415	Hadice chladiče horní od 38. sér.	2.8.40			
L416	Přípojka čističe benzínu	15.11.40			
L417	Náboj ložiska spojky do 47. sér. 31. voz.	10.12.40			
L418	Kotouč spojky do 47. sér. 31. voz.	10.12.40			
L419	Zákryt ložiska spojky -"- náhr. za L397	10.12.40			
L420	Sestava spojky od 47. sér. 31. voz.	10.12.40			
L421	Těsnící podložka lož. spojky -"- za L77	10.12.40			
L422	Jímka benzinového filtru náhrada za L333	23.1.41			
L424	Knoflík pístu benz. kohoutu	24.2.41			
L425	Sestava benz. potrubí a filtru náhr. za L346	25.2.41			
L426	Vodní potrubí horní s redukcí	17.3.42			
L427	Redukční vložka	24.3.42			
L428	Hadice D70/78 (s red. vložkou)	25.3.42			
L429	Hadice D50/58 (s red. vložkou)	25.3.42			
L430	Pojistka krytu spoj. lož. od 47.s. 31.v. za L18	9.6.42			



KÖHLER
JACOBSEN

**Kdo se zajímá o
l e t a d l a**

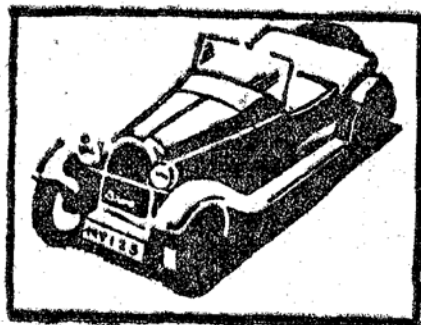
**ví dobře, jaké neobyčejné
pečlivosti a přesnosti vyža-**

duje jejich stavba. Na každém šroubu závisí život posádky!

**Čemu nás naučila dlouholetá stavba letadel, to uplatňujeme také
při stavbě svého třísedadlového roadsteru
AERO. Žádné zbytečné součástky, přesný vý-
počet těžiště a svědomitost ve všem a
všude! - A j e h o c e n a ?**

K ě 18.800.-

Smíme Vám předložit svůj prospekt? Jest k Vaší dispozici.



Aero

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA - VYSOČANY**

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

520

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LV., číslo 2, r.v. 2015.

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

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