



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



Z Turkovy cesty sovětským Ruskem:

foto: Fr. Kraus.

Děti ze školy pro výchovu bezprizorných obdivují se svými učiteli Aerovku.

(Za ochranným sklem je viděti medvídku, který byl B. Turkem darován naší zoologické zahradě v Troji.)

č. 3



Vážení aerovkáři,

tak jsme se konečně dočkali. Po 14 letech se Evropský sraz přátel vozů Aero bude konat v Čechách. Duchovním otcem této akce je klub německých aerovkářů a protože soustřeďuje i aerovkáře

z jiných zemí, koná se sraz kromě Německa občas ve Švýcarsku nebo v Holandsku. Tam to funguje tak, že si vždy pořádání setkání vezme na starost některý z členů. Náš klub je malou výjimkou. Jelikož nejsme členy klubu německého, je sraz naší klubovou akcí, byť pod patronací německých kolegů aerovkářů. Tolik k organizaci.

Jsem dlouholetým účastníkem evropského setkání a vždy se v duchu ptám, co bylo impulsem, aby v Německu, v zemi s tak bohatou automobilovou historií, kde Benzova tříkolka je uznána jako první automobil, vznikl značkový klub vozů Aero. Je pochopitelné, že vznikají značkové kluby automobilů, které se ve velkém dovážely nebo se staly ikonami své doby. To ale není případ aerovky, byť se v Československu velmi populární stala. Přiznejme si, že aerovka ve světě veteránů tak známá není. Co tedy bylo impulzem pro německé a poté i další zahraniční veteránisty, aby se sdružili do značkového klubu? Byly to aerovky, které se do Německa dostaly díky československým imigrantům? Byl to jejich vzhled, který trochu připomíná anglické mnohaválcové výkonné stroje? Dostaly se nějaké aerovky do Německa za války? Byla to jejich relativně nízká cena? Otázek se nabízí mnoho, ale žádná neodpovídá přímo na skutečnost, jaké množství aerovek v Německu, respektive v německém aeroklubu, je. V dnešní době otevřených hranic dochází již k situacím, kdy se některé aerovky opět vrací do Česka. To ale nemění nic na vztahu německých a dalších aerovkářů k aerovkám. Vypozoroval jsem, že je to tam obdobné jako u nás. Aerovka je členem rodiny jako domácí zvířátko, památné věci po babičkách a jiné rodinné „stříbro“, které připomíná doby dávno minulé. V mnoha případech nám připomínají i naše nejbližší, kteří již mezi námi nejsou. Vždyť za pouhých třináct let to bude již sto let od chvíle, kdy první aerovka vyjela z továrny. Aerovek se ti skalní nezbavují ani v době, kdy už nemohou řídit a jejich aerovky stojí léta v garážích. K aerovkám se chováme mnohdy jako ke svému psovi. Nemůžeme jí přijít na jméno při nekonečných opravách tak jako pejskovi, když nám něco rozkouše, abychom mu hned odpustili a ji vzápětí velebili, když nás někam bezporuchově doveze. Aerovka je takovým pohyblivým geniem loci (no, abych to nepřehnal!).

Doufám, že nám němečtí aerovkáři na vznesené otázky odpoví; téma je to jistě zajímavé.

Zmínil jsem se hned na začátku, že se evropské setkání u nás koná po čtrnácti letech. Tehdy byla účast aerovkářů obrovská, mimochodem obdobná jako v Harrachově před 20 lety. Nechci rozebírat, co se nám tehdy povedlo a co ne; tohle téma již bylo otevřeno několikrát. Chci připomenout něco jiného. Pamatujete si, co se stalo tři dny před evropským setkáním v Českém Brodě? Svět tehdy zažil událost, která do té doby byla předmětem jenom těch nejdrsnějších apokalyptických filmů – útok na new yorská „dvojčata“. Tehdy jsme, ještě s panem dr. Kabešem, drželi minutu ticha za oběti do té doby největšího teroristického útoku. Myslím, že i nálada účastníků byla tehdy touto událostí ovlivněna. Říká se, že si musíme v současném světě na podobné akce teroristů zvyknout. Myslím si, že bychom si na tohle zvykat neměli nikdy!

Tohle číslo Aerovkáře budete číst ještě před 34. Evropským srazem přátel vozů Aero v Harrachově. Tak ať se toto setkání vydaří a ať je účast aerovek a aerovkářů velká.

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. 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.

P.S. – Ještě připomínáme; můžete zasílat i inzeráty (koupě, prodej).

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!





1905 – 1995 – 2015



Gottfried Smija (*1905, †1995)

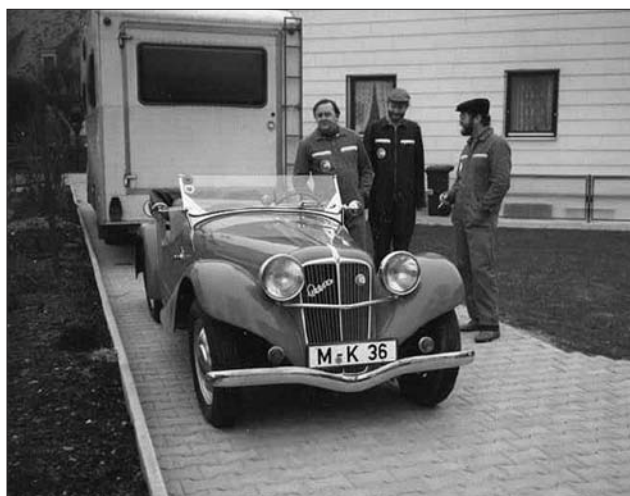
To to, náš milý „dědo“, uteklo ode dne, kdy jsme Vás a Vaši aerovku poznali a posléze i Vaši milou paní Trudi. Musím dodat, že jsme vás měli všichni moc rádi. Jak se tak ty letopočty s 5 na konci sešly, tak mně přišlo, že by nebylo od věci představit Vás služebně nejmladší generaci členů ACC. Vzpomínat mně pomohli přátelé-pamětníci domácí i zahraniční – vždyť jste patřil sem i tam, ale co hlavně – mezi aerovkáře.

Jak jsme se seznámili? Někdy na počátku 80. let se na mne obrátil aerovkář Gerold Franta Matschin z Opavy s prosbou o pomoc svému příteli – také aerovkáři a bývalému Opavákovi – panu Smijovi pomoci opravit jeho „třicítku“. Dohodli jsme se, že oba přijedou s vozem do Prahy a že se na motor (zřejmě zadřený) společně podíváme. Nevzpomínám si už přesně, o co šlo, jisté je, že to byl zřejmě důsledek neobdobného zásahu a tak jsme to s Frantou nějak zvládli. Podstatné je, že a) že je pan Smija drobný a úžasně čilý a milý starý pán b) že byl po válce odsunut z Opavy do Němec a žije poblíž Mnichova c) že je zapáleným aerovkářem a horlivým účastníkem aerovkářských podniků německého ACC a d) že slovní komunikace s ním je kvůli jeho slezskému původu a mluvě předválečné doby neobyčejně zábavná. Hned jsem si ho zamiloval a brzy jsme se spřátelili. To už jsem nebyl „pan inženýr“, ale „Karlíček“



archiv Aero IG W. Brücker

a on se stal mým „dědou“. Několikrát jsme zajeli za panem Halounkem do Hradce Králové, kde si oba pamětníci první republiky měli o čem povídat. Koneckonců, „děda“ mně toho při cestách i u nás doma napovídal o svém životě spoustu. Třeba jak dělal v roce 1926 řidičskou zkoušku i jak se pustil v Opavě do podnikání a co z toho vzešlo.



archiv Aero IG W. Brücker

Opravitelé Vlasta, Jaromír a Karel archiv K. Jičínský

To bylo tak: Jezdil za obchodem po kraji a (pravděpodobně u opavského zástupce fy. Aero) uviděl aerovku 30, takže po ní zatoužil, peněz ale nebylo nazbyt. Stalo se však, že se mu podařilo v pražském hotelu Palace po třídním jednání prodat svůj tovar skupině obchodníků za právě tolik Kč, kolik stála nová třicítka. Hned si ji v prodejně Aero na Poříčí u řed. Slavíka koupil a odjel domů. Pak přišla válka a jako Němec musel narukovat, přežil a po jejím skončení byl spolu s dalšími odsunut do Německa. Skupince vysídlelců byl nabídnut pozemek nedaleko Mnichova, kde by si mohli postavit obydlí. Když kopli do



země, zjistili, že pod ornici je ložisko písku, vhodného pro stavební účely. Tak se „děda“ opět pustil do podnikání a peníze za prodaný písek umožnily stavbu uličky příjemných domků na pokraji lesa. To jsme viděli při zastávkách u Smijů na cestách za hranice všedních dnů.



archiv Aero IG W. Brücker



archiv G.F. Matschin

Pak se „děda uchytil v sousední pobočce BMW a dokonce dojížděl (ještě před rokem 1989) do Prahy na jednání s našimi podniky zahraničního obchodu. Jednalo se třeba o vývoz kabin na traktory aj. Gerold píše, že se s „dědou“ seznámil přes jeho známé, když někdy v roce 1969 při návštěvě Opavy pátral po někom, kdo má v Opavě Aerovku. Gerold měl aerovku od roku 1966 a tak navázali přátelství. „Děda“ si nakonec z nostalgie koupil zase „třicítku“ – asi přes Tuzex Klenoty v Plzni, protože to před rokem 1989 ani jinak nešlo – a pak už si užíval aerovkaření se vším všudy:

Německo (podle W. Brückera):

1983 – 2. Evropské setkání Aero (dosud bez aerovky)

1986 – Norimberk (už s červenou A 30)

1987 – Bad Kissingen

1989 – Gräfenhausen (Willfest dodává: „p. Smija prohlásil, že je už na aerovku moc starý – a hle! Přesedlal na Porsche“

1992 – Rangendingen (s VW Karmann Ghia !!!)

Česko (podle G. Matschina):

1985 – Harrachov

(Poznámka: Jičínský už si nic nepamatuje co kdy bylo)

Autor děkuje pp. W. Brückerovi, Dr. J. Pollakovi a F. Budinskému z Aero IG BRD a G.F. Matschinovi (býv. členu ACCPraha).

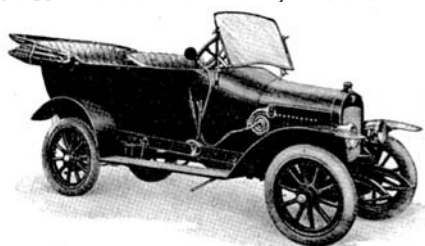
-ns-

Divadelní opona s reklamou vozu AERO!

Je až neuvěřitelné, že se v jednom z pražských divadel (které dlouho nebylo v provozu) dochovala reklamní kresba aerovky ze 30. let 20. stol. na protipožární oponě. Divadlo Mana v pražských Vršovicích je již zrekonstruované, krom zmíněné opony. Za účelem získání peněz na její záchranu byl uspořádán dne 25. června benefiční Koncert pro Aerovku. Lepší foto současného stavu nebylo možné pořídit.

– JK –



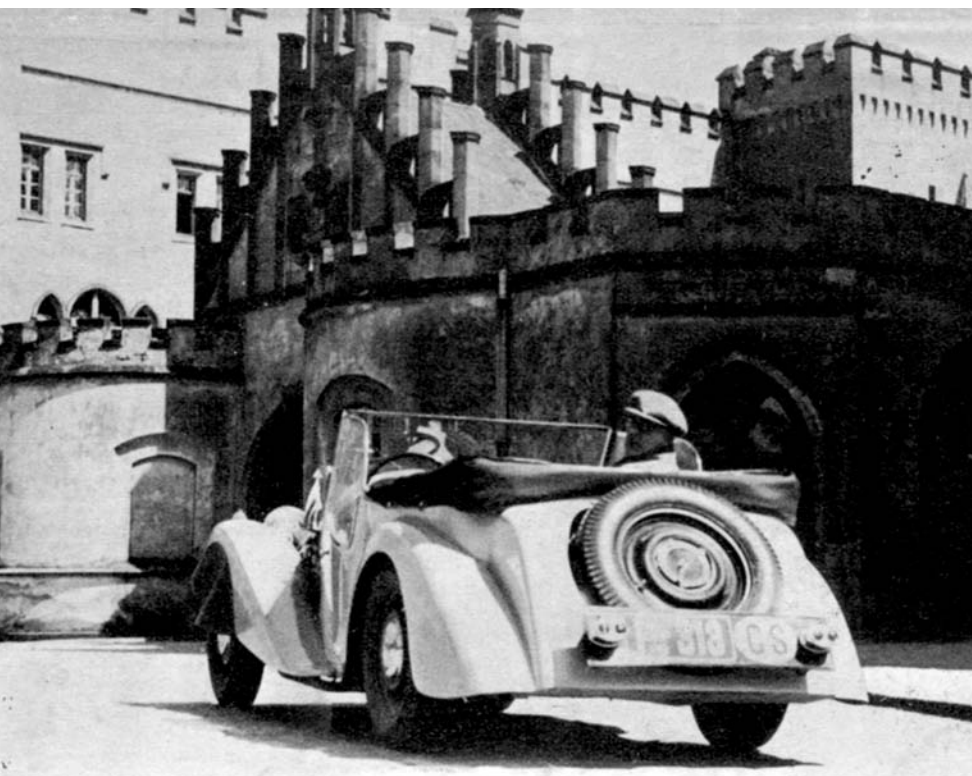


1914.
4-válec, 67×85 mm, výkon 5/15 ks.

Vzpomínka na poslední velkou cestu Bohumila Turka

11. května v 5.30 h. uplynulo již 80 let od startu na velkou sportovně turistickou propagační jízdu vozem AERO 30 do světového Ruska. Cestu podnikl B. Turek s redaktorem V. Königem jako spolujezdcem v sériovém Aero 30. Po třech dnech cesty přes Varšavu Brest-Litevský a Bobrujsk dorazili do Moskvy, kde byli srdečně přivítáni – viz reportáž otištěná v Aerovkáři č. 11/1935. Dále cesta pokračovala přes Orel – Charkov – Rostov – Ordžonikidze do Tbilisi a zpět do Prahy. Více informací o cestě bylo uveřejněno v Aerovkáři 2/2005 a 3/2010. Z cesty o délce více než 10.000km, která byla další velkou propagací nového vozu s předním náhonem, se vrátili 14. června 1935. Den poté závodník Turek startoval se spolujezdkyní paní Elou Slavíkovou na III. ročníku závodu 1000 mil Československých, kde měl krátce po startu vážnou havárii. Ale to je již jiná kapitola v historii továrny AERO.

Připravil Jarda Dufek – JD –



B. Turek a V. König ve Varšavě

B. Turek na cestě do Ruska. Sportovní jízda československého automobilu Aero za neznámým cílem. V sobotu 11. května o půl 6. hod. ranní odjel z Prahy na velkou, sportovně turistickou jízdu do sovětského Ruska náš populární člen a závodník Bohumil Turek. Bude to nová velká cesta tohoto jezdce, a při tom první svého druhu. Turek jede na normálním sériovém voze Aero 30 HP s předním náhonem; bude to první československý malý vůz, který podniká takovou cestu. Za těchto okolností bude Turkova jízda do Ruska na jedné straně velmi těžkou a nesnadnou zkouškou vzhledem k tomu, že Sovětský svaz teprve začíná v rámci druhé pětiletky přizpůsobovati a budovati silnice pro automobilovou dopravu, na druhé straně se touto cestou zajisté přispěje k dobrému jménu československého sportu a automobilismu a práce československé techniky, průmyslu a dělnictva v končinách, kde je málo známo, čeho bylo u nás dosaženo na poli automobilové výroby. Přesný program Turkovy sportovní jízdy na území Sovětského svazu není dosud stanoven a Turek se rozhodne o směru a cíli své jízdy teprve po nezbytných jednáních s úřady přímo na místě. Zatím je cílem první etapy jeho jízdy Moskva a Turek bude prvním zahraničním automobilistou, který po jízdě z Československa přes Vratislav a Varšavu použije na sovětském území trati Filipovič–Bobrujsk–Rostavl–Moskva. Dosud byl totiž pro mezinárodní automobilový styk dovolen vjezd do Ruska přes Pskov a Leningrad. Turka doprovází na jeho cestě jako zpravodaj Českoslov. tiskové kanceláře další náš člen, red. V. Koenig. Jízdu podnikají pod protektorem Aero Car Clubu.



Bohouš Turek a red. V. König pozdravují
naše čtenáře z cesty do Ruska.





Členům A. C. C.

Pamětliví toho, že konáme tuto cestu pod protektorátem Aero Car Clubu, podáváme zprávy členům našeho klubovního časopisu, všem Aerovkářům, kteří se tak o naši cestu zajímají, a snad budou mezi nimi i někteří, kdož vezmou naši výpravu za podklad plánu své dovolené pro letošní rok. Vyjeli jsme z Prahy ve vši tichosti, tak, jako jsme vykonali všechny přípravy. Ráno před 6. hodinou nastartovali jsme naši žlutou Aerovku v Lützowově ulici a k večeru, ještě za světla byli jsme ve Varšavě. Druhého dne jeli jsme již po mnohem horších cestách, jež se často ani cestami nezdály, k ruským hranicím. V Brest litevském byli jsme asi v době, kdy právě byli jste na Strahově, při plochodrážních závodech. Zanedlouho překročili jsme sovětské hranice — a zde počíná nová epocha naší cesty.

Privítání učinilo na nás nejlepší dojem. Byli jsme přijati skutečně přátelsky, s pravou slovanskou pohostinností a smyslem pro propagandu. Nastoupil k nám průvodce Intouristu, který nás na celé cestě provází, a v doprovodu představitelů Autodoru dojeli jsme do Bobrujsku. Zde bylo další privítání, čekali nás fotografové, novináři, automobilisté a zástupci běloruské republiky. Po dosti dobrých cestách dojeli jsme přes Rostavl do Moskvy. Na hranicích města byli jsme překvapeni. Cesta byla zatarasena desítkami automobilů, na okraji silnice rozestavené filmové aparáty, delegace autoklubů, Autodoru, novináři a fotografové. Ti všichni doprovázeli nás až do centra města, kde jsme ubytováni. Druhého dne vede naše cesta na čsl. vyslanectví, odpoledne jsme svědky srdečného privítání francouzského ministra Lavala při jeho příjezdu do Moskvy. Následujícího jitra byli jsme překvapeni. Navštívili nás funkcionáři moskevského rozhlasu, kteří nám oznámili, že byla speciálně pro nás uvolněna zvláštní relace toho dne večer. A tak se stalo, že mnohým našim přátelům doma zazněl z přijímačů na nezvyklé vlně český hlas s našimi vzkazy a pozdravy. Rozhlas a tisk postaral se výpravě o popularitu, ač jsme se o to nikterak nesnažili. Chtěli jsme zůstat v pozadí, šlo nám jediné o sportovně-turistickou cestu. Nyní nás obklopují zástupy diváků všude, kde zastavíme, prohlížejí si náš vůz, fotografují, nestáčíme udílet podpisy. Všichni se k nám chovají nejvýše přátelsky a srdečně. V dalších dnech pak byli jsme pozváni hlavním ředitelem sovětské tiskové kanceláře, byli jsme hosty Stalinovy továrny na automobily, byli jsme pozváni k slavnostnímu zahájení metra. A k závěru našeho pobytu v Moskvě byli jsme i svědky pohřbu obětí letecké katastrofy Maxima Gorkije. Rozloučení s Moskvou bylo opět nejvýše přátelské. Autodor vypracoval nám itinerář, vyšel nám vstříc, pokud mu bylo možno, postaral se nám i o zásoby a avisoval nás předem všude na trati, kam jsme měli dojetí. K odjezdu dostavil se i náš vyslanec p. Bohdan Pavlů s personálem legace, opět četní zástupci úřadů a klubů, novináři, fotografové a filmaři. 60 km za město po pěkné asfaltce vyprovází nás sovětský automobilisté. Jedeme na jih, za cíl vytkli jsme si Tiflis. Příští etapa je Orel. Cestou stavíme se v Tulle, kde jsme byli již očekáváni, a velmi přátelsky přijati. Po krátkém zdržení a rozpravě s posluchači techniky, kteří na nás čekali, jedeme dále k Jasně Poljaně, k hrobu Lva Nik. Tolstého. Navštívili jsme dům, ve kterém ztrávil ruský spisovatel poslední chvíle svého života a napsal své největší dílo — Vojna a mír. Na lesní, osamělý jeho hrob položili jsme květiny, a jedeme opět dále. To jsme již na špatné silnici, která se však opravuje a bude jistě brzy v dobrém stavu. Zatím však raději používáme k jízdě trávníku podle silnice, varování silničním válcem, který při práci zapadl až po osu válcovacího tělesa. Večer nás přivítal v Orlu. Autodor nám obstaral zde opět přijetí a pohodlí, až do příštího rána. Stále po stejných silnicích jedem za nezvyklého horka k Charkovu. Před Charkovem se silnice zlepšují, jsou již po opravě. V městě samém opět stejný obraz, jako ve větších ruských městech. Vědí již všichni o výpravě Čechoslováků na malém voze Aero do Ruska. Dnes jedeme na Rostov a do 3 dnů doufáme být u cíle etapy, v Tiflisu. Pak opět zpět, o krok blíže k domovu.

Musíme Vám ještě prozradit, že jsme nadšeni výkonem našeho seriového stroje. Naše Aero 30 HP nezná překážek, vše hladce zdolává.

Těšíme se na shledání se všemi Aerovkáři.

Turek a Koenig.



Interview.



Tankování.



B. Turek se sovětskými novináři.

Turkova cesta do SSSR ještě jednou

Bohumil Turek s redaktorem V. Königem z tiskové kanceláře ČTK se vydali na cestu do SSSR po podpisu mezinárodní spojenecké smlouvy mezi ČSR a SSSR. Časopis Motor Revue ze dne 28. května 1935 komentoval příjezd do Moskvy slovy „*Turkovo přivítání v Moskvě předčilo všechno očekávání. Fotografové, filmaři, zástupci Autodoru a autoklubů na moskevském akcizu* (pozn. red. – akciz byla hraniční čára tzv. uzavřených měst, kde se vybírala daň z dováženého zboží, hlavně z potravin) *očekávali Turka. Interviewy a fotografie naplnily sloupce moskevských časopisů, film z přivítání probíhá právě všemi biografi sovětské metropole. Již druhý den pobytu promluví oba sportovci do moskevského radia, byli pozváni k slavnostnímu předání podzemní dráhy, Metra, byli přítomni pohřbu obětí letecké katastrofy, jejichž památku uctili květinovým darem. V úterý 20. května odstartovali s největší pompou z Moskvy, za doprovodu desítek Gazů*“.

Dlužno dodat, že ze zadního sedadla aerovky „dozoroval“ cestu zástupce Inturistu, ostatně jako všechny zahraniční motoristy. Posádka aerovky měla štěstí na počasí a neutonula v rozbahněných „silnicích“. K tomu přispěla i rovná podlaha aerovky.

V roce 1968 otiskl slovenský časopis *Svet socialismu* Turkovy veselé příhody ze SSSR: „*Krátce před odjezdem z Prahy požádal majitel továrny Aero dr. Kabeš Turka, aby mu v Moskvě nezapomněl koupit kaviár. Tak se Turek, druhý den po otevření moskevského metra, vydal do TORGSIMu (luxusní obchod za valuty). Před vchodem prý stál hlouček lidí, kteří Turka obklopili ze všech stran:*

„*Jest' u vas ček?*“ ptali se.

„*Ach tak, šek! Šeky sice nemám, ale mám tu valuty!*“ Přitom Turek otevřel peněženku nabitou dolary, švýcarskými franky a švédskými korunami. Kruh lidí při tom pohledu oněměl. Turek se přehraboval v peněženke a když zdvihl hlavu a viděl pohledy lidí, začal si v duchu nadávat, že zase udělal nějakou koninu, že ho tu nakonec budou pokládat za kapitalistu. Rychle zavřel peněženku, napravo i nalevo rozdal milé úsměvy a prohlásil: „*Promiňte, prosím, musím si jít zatelefonovat*“. A chtěl odpochodovat. Vykročil a zástup se dal za ním. Jakýsi muž v kostkované košili ho tahal do průjezdu a tiše navrhoval: „*Všechno od tebe koupím. Všechno!*“

Ze všech stran se ozývaly výkřiky: „*Mně prodej! Mně!*“ „*Posluž si papirosku, holoubku!*“ „*Jen jeden dolar, prodej. Co je to pro tebe, atamane!*“ „*Tomu neprodávej, sukinnu synovi! Ten má dolarů jako vši, mně dej, mně!*“

Turek vyndal rozčileně z peněženky dolarovou bankovku a strčil ji do jedné z dlaní, které se k němu natahovaly. Vtom se však udála nečekaná věc. Jakási žena se přiblížila k hloučku a nákupní kabelou začala mlátit chlapy po zádech.

„*Odklid'te se, rošťáci, zavolám na vás milici!*“, křičela pisklavým hlasem. „*Nestydíte se? Hnojůvku máte v žilách a ne krev, havěť jedna. Fuj! Hanba!*“ Všichni se poplašeně rozutekli, jen Turek zůstal zaraženě stát. Bába se hnala i na něj, ale Turek se dal do běhu. Slyšel ještě: „*Čertovo lejno! Psí vnuk! Buržujský lotr!*“ teprve po stu metrech se ohlédl a když viděl, že babka odchází, odebral se do obchodu a slíbený kaviár pro dr. Kabeše nakoupil.“

Příspěvek zaslal Petr Klusák

Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON

(pokračování XIII.)

Fotografie Ing. Josefa Voříška po skončení války.

Foto archiv ACC Praha

Připravil Karel Jičínský



Práce na opravě továrny.



Tryzna za oběti války v tov. Aero 1945



Manželé V.M. a O. Kabešovi v poslední řadě sedících



Herec Otomar Korbelář recituje báseň



Cestování do ciziny.

Každý automobilista a motocyklista potřebuje k cestám do zahraničí pro své motorové vozidlo nejrůznější dokumenty. Jsou to t. zv. papíry policejní a papíry celní. Mezi papíry policejní patří: Mezinárodní povolení k řízení (mezinárodní vůdčí list), který stojí pro každé motorové vozidlo Kč 83.—. Dále musí mít každý řidič Mezinárodní osvědčení pro motorová vozidla (mezinárodní certifikát). Cena jeho řídí se podle obsahu válců a činí: do obsahu 1 litru Kč 158.—, do obsahu 2 litrů Kč 208.— a přes 2 litry Kč 308.—. Tyto ceny jsou stanoveny ministerstvem vnitra a dokumenty vydává Autoklub RČs. ve všech sekretariátech. Vykonává tím vlastně mandát tohoto ministerstva.

Mezi dokumenty celní patří triptyky a karnety. Do všech sousedních států t. j. do Rakouska, Německa, Polska a Maďarska, vystavují se triptyky s platností jednoho měsíce a s platností jednoho roku. Do Itálie možno obdržeti triptyky s platností 10 dnů. Cena triptyku s platností 1 měsíce činí pro motocykly a sidecary Kč 25.—, pro automobily Kč 40.—. Do Itálie triptyky na 10 dní stojí Kč 60.—. Jiných poplatků není.

Jednorocní triptyk do Německa stojí pro motocykl Kč 30.—, sidecary Kč 40.— a automobily do 1.5 l obsahu válců Kč 80.—, přes 1.5 l Kč 130.—. Při vystavení těchto triptyků jest zároveň složiti kauci v hotovosti, která se vrátí při vrácení řádně vyřízených triptyků. Tato kauce činí pro motocykly a sidecary Kč 50.—, pro automobily 1.5 l Kč 100.—, přes 1.5 l Kč 200.—.

Do ostatních zemí stojí triptyky pro motocykly-solo Kč 50.—, sidecary Kč 75.—, automobily do 1.5 l Kč 110.—, přes 1.5 l Kč 220.—. Kauce činí v těchto případech: pro motocykl a sidecar Kč 100.—, pro automobily do 1.5 l Kč 500.—, přes 1.5 l Kč 1000.—. Zá-

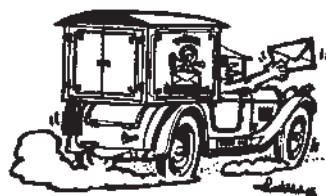
dá-li někdo současně o vystavení více než jednoho triptyku s platností jednorocní, neplatí za následující triptyky žádnou kauci a za tyto další triptyky platí pro motocykl Kč 40.—, sidecar Kč 65.—, automobil do 1.5 l Kč 80.—, přes 1.5 l Kč 180.—. Přirozeně musí se jednati o jedno a totéž vozidlo.

Triptyky vystavují se jen do států sousedních a jak již řečeno, též do Itálie na 10 dní. Chce-li někdo cestovati do dalších států, musí si opatřiti t. zv. karnet. Tento může mít platnost na 6 neděl, nebo na jeden rok, jestliže se ovšem dříve nespotřebovaly jeho útržky, kterých je v každém karnetu 50.

Karnety na 6 neděl stojí pro motocykl Kč 50.—, pro sidecary Kč 75.—, pro automobily do 1.5 l Kč 112.50, přes 1.5 l Kč 225.—. Kauce činí pro motocykl a sidecary Kč 100.—, pro automobily bez rozdílu obsahu válců Kč 500.—.

Karnety s platností jednoho roku (jestliže se již dříve nevypotřebují), stojí pro motocykly-solo Kč 100.—, pro sidecary Kč 150.—, pro automobily do 1.5 l Kč 225.—, přes 1.5 l Kč 450.—. Kauce v hotovosti činí pro motocykly, sidecary Kč 200.—, pro automobily bez rozdílu obsahu Kč 1.000.—. Tyto ceny platí pro členy autoklubů; členové Motor Touring Clubu a Ligy čsl. motoristů platí ještě kromě toho zvláštní organizační poplatek Kč 50.— za každý celní dokument.

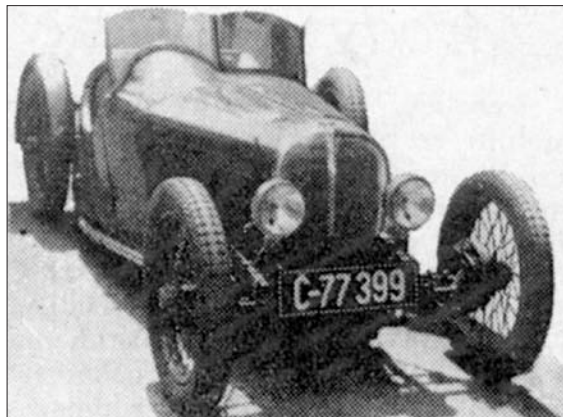
Do některých zemí jest možno na kratší dobu použiti zvláštní propustky, avšak rozdíl v ceně oproti měsíčním triptykům a šestinedelním triptykům jest tak nepatrný, že nevyvážá ztíženou manipulaci při jejich vystavování, jakož i vyřizování. Proto doporučujeme každému, kdo chce jeti na kratší dobu, aby si opatřil buďto jednoměsíční triptyk, nebo karnet na 6 neděl.



Po stopách třívalce p. Wiedersberga

Něco málo, co vím o třívalcové Aero 1000 pana Wiedersberga.

Asi v roce 1985 jsem se zúčastnil jízdy Nerudovou ulicí, pořádanou Pražským ACC na Loretánském náměstí. Přišel ke mně



A 1000 3V p. Wiedersberga uveřejněné v Aerovkárí č. 10-11/1934, str. 142.

starší velice seriózní pán a po vzájemném představení Turek – Janeček (p. Janeček konstruktér továrny Aero) jsme se dali do řeči. On se pochopitelně ptal po původu mé aerovky. Já jsem mu popravdě řekl, že je to nově postaveno z aero-dílů. Pan Janeček mi na to odpověděl: „Není to sice přesně ono, tohle bylo tak, tohle onak, ale jsem rád, že jste postavil“.

Potom jsem se ptal já.

Pan Wiedersberg byl velkostatkář. Možná, že i „von“ Zastoupení AERO pro Liberec měl víceméně jako „vedlejšák“. Kromě toho měl i autoopravnu a karosárnu (jednu z asi 350 v té době). Nebyl tedy problém, aby mu v jeho karosárně jeho lidé z komponentů dodaných továrnou postavili závodní speciál – údajně byly vyrobeny tři.

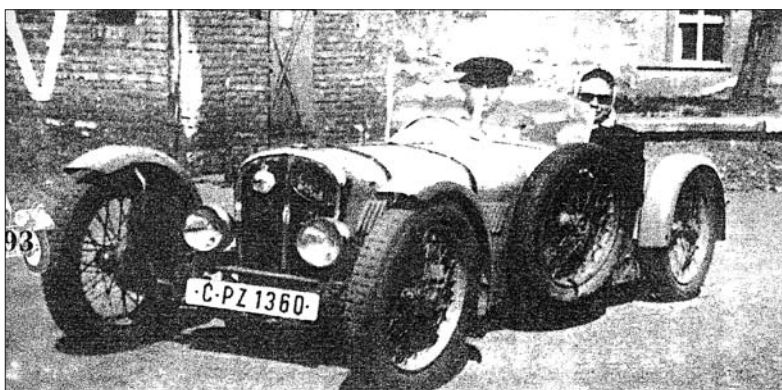
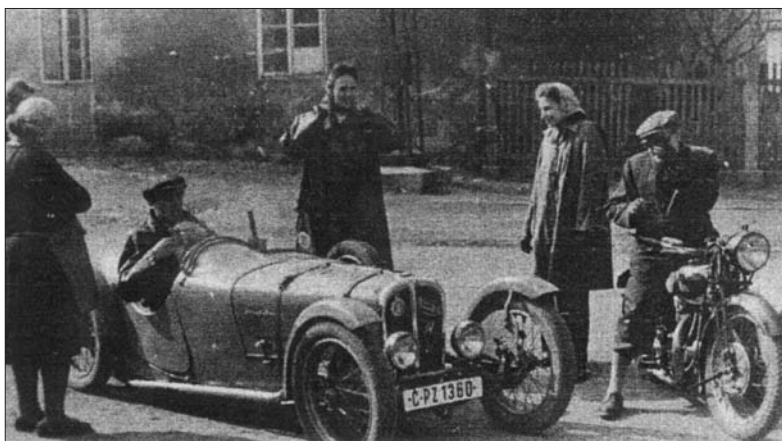
S jedním z vozů startoval v závodě 1000 mil čsl. se spolejce Phokiov d' Tsiris (Děčín – Řek?). Bohužel dojeli jen polovinu závodu.



*Unikátní a zřejmě jediný záběr na 3 válec.
Foto poskytl p. Štěpanovský.*

ZDAŘILÉ PŘETVOŘENÍ SERIOVÉHO VOZU AERO NA ZÁVODNÍHO SPECIALA.

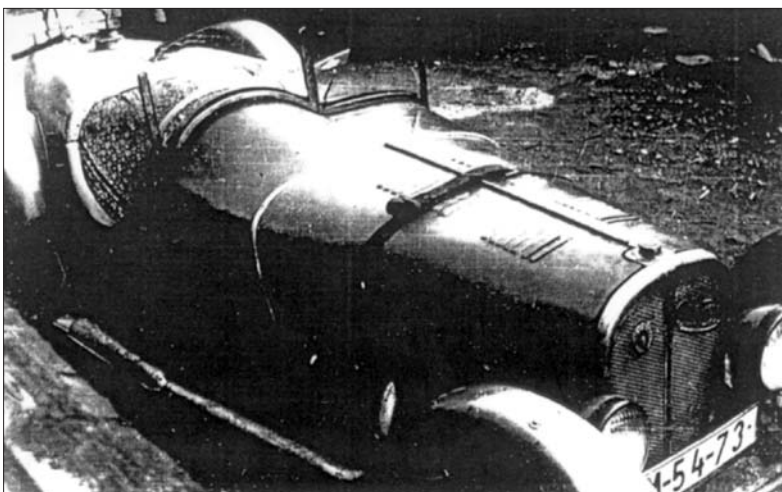
Liberecký zástupce vozů Aero, p. Wiedersberg, upravil si sám tento závodní vůz Aero Special. Použil k tomu vozu normálního, na který dal jinou karoserii. Přemístěním per a snížením rámu docílil značně nízké police jezdce a pěkné fasony. Vyšší kompresí, závodním karburátorem, vyhlazením kanálů a použitím vhodných svíček zvětšil počet obrátek a tím i výkon rychlostní tak, že s patřičným přesazením na rovině docíluje 110-120 km/h



Pan Kučera za volantem A 1000 3V, pravděpodobně v r. 1949.



Pan Kučera s dcerkou r. 1949. Nad ručkou dítěte je vidět označení 3V.



Týž vůz po roce 1953 s SPZ OM-54-73. Již v majetku p. Štěpanovského.

Potom následuje temno až do roku 1948. V té době vlastnil vůz p. Kučera se značkou Č-PZ 1360 (Čechy-Plzeň). V roce 1953 dostal vůz novou SPZ OM-54-73. V této době byl vůz v majetku p. Štěpanovského. Ten auto ještě nějaký čas používal. Po prasknutí zadní nápravy vůz prodal. Později se snažil získat adresu nového majitele, bohužel bezúspěšně.

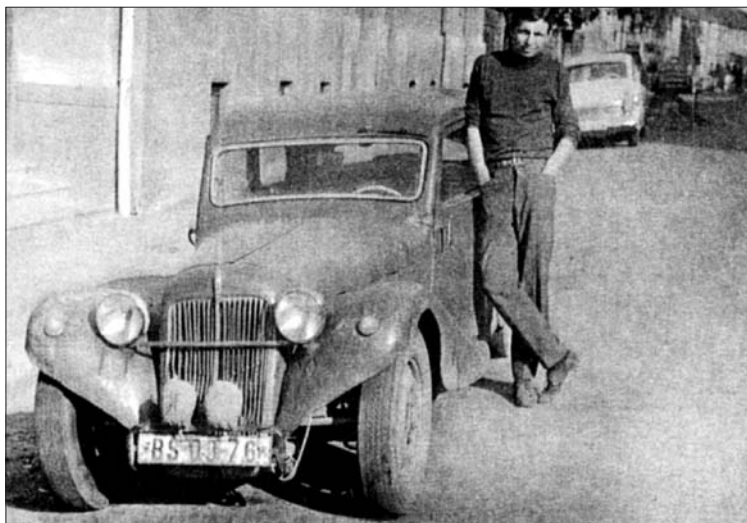
To je vše, co vím o AERO 1000 3 válec.

Pokud by se některý z aerovkářů ozval a věděl něco více, byl bych jen rád.

Milan Turek – Plzeň

Galerie aerovek

Ing. Zahradniček mně poskytl foto aerovky, kterou koupil v r. 1968. Byl k ní vystaven nový TP (bývalého majitele nebylo možno zjistit). Vůz jezdil pod SPZ BS-03-76 a parkoval na veřejné komunikaci na ul. Sirotkově v Brně (foto je z r. 1970). Bohužel se stal „ob-
jektem zájmu“ členů uličního výboru a pod heslem „stará auta do nové doby nepatří“ byla zahájena šik-
anózní kampaň proti majiteli. Pod argumenty „vůz málo
jezdí, zabírá místo k parkování, přední kolo má stopy
od oleje a pod.“, majitel nakonec ustoupil a vůz vyřadil
z provozu dne 20.2.1984. Následoval odtah na šrotiště
a konec. Podle slov majitele byl vůz originál, za doby
jeho „držitelství“ (majitelé aut tehdy nebyli, byli pouze
držitelé) nebylo nic měněno. Slabou částí byla údajně
těsnění nábojů předních kol; orig. kožené kroužky pro-
pouštěly po čase olej.



Pozn. red.: K příspěvku byla přiložena kopie posledního TP.

Aerovku na snímcích vlastnil p. Štěpanovský od r. 1964 asi 3 roky, na jméno kupujícího si nevzpomíná (změna SPZ). Pokud by někdo věděl o dalších osudech této aerovky, dejte prosím vědět redakci Aerovkáře.



Příspěvky zaslal Petr Klusák

Aero-IG na Technorama v Kassel od 13 do 15.03.2015

František Budinský, Bernd Rohde, Klaus Kanngisser a Michael Strauch představili svoje vozidla v klubovém stánku Aero-IG, tentokrát v hale 10/11 na Technorama v Kasselu.



Aero-IG -- klubový stánek

Předvedeny byly mimo typu Aero-50 roadster, Aero-30 special, Aero-662 roadster také restaurovaný motor Aero-10 HP s pohonnou osou a převodovkou, také montážní blok, který byl vybaven motorem A 30 a motorem A 662. Tento montážní blok s motory připravil na výstavu Lars Brandt.

Náš klubový stánek s vystavenými vozidly se těšil velkému zájmu mnoha návštěvníků a naše malá hezká autíčka získala mnoho nových přátel. Náš Aero stánek byl vybaven s Rollups (plátňové rolety potištěné textem) k vystaveným typům Aerovek, k firemní historii a nový Rollups o naší Aero-IG, s vypsáními daty o „sériovém vybavení“ Aerovek. Takto můžou návštěvníci cíle a zásady naší Aero-zájmové společnosti, vedle vysvětlivek k jednotlivým typům vozů, poznat celou Aero-historii.

U našeho stánku jsme se mohli také pozdravit se členy naší Aero-IG, s Wernerem Ehlers a jeho synem Arndtem, s Wernerem Stange a s Ulrichem Scheffler, kteří přišli jako návštěvníci. Náš stánek navštívili také různí odborní novináři z veteránské scény, mimo jiné také tiskový dopisovatel Jean-Pierre Hossan z Francie – jeho článek z časopisu „La Vie I' Auto“ si můžete na konci této zprávy přečíst.

Vřelý dík patří členům Bernd Rohde a Werner Gerhold, kteří se postarali o organizaci a stravování na místě a také o přenocování členů od stánku, kteří nebyli místní. Odpovědným místního Baunatalerského klubu ADAC především Rüdiger van Bergen a Bernd Rohde děkujeme za přátelské přivítání u jejich výstavního stánku, kde nám každý rok postoupí část jejich plochy. Aftershowparty (oslava na ukončení) byla tradičně v K. Toffel u našeho člena Martina Dittmara. Vřelý dík všem spolupracujícím.

Text a fotografie – Michael Strauch

Tisková zpráva z Francie

Novinář Jean-Pierre Hossan navštívil náš stánek na Technorama v Kasselu a napsal o tom článek do časopisu „LVA La Vie de I' Auto“ č. 1656 (26. března 2015, strana 20+21)!



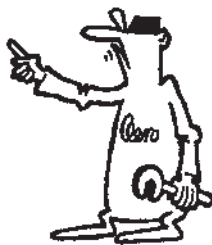
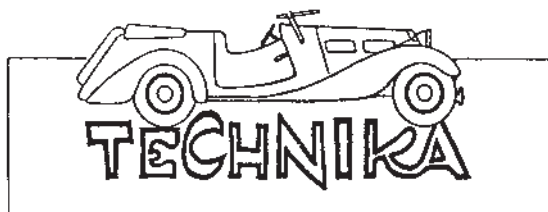
Aerovky v časopise „La Vie I' Auto“

Přeložené textové výňatky z časopisu „La Vie I' Auto“:

Některé kluby si vytáhly velký los, například ADAC – místní spolek Baunatal. Výstavní prostor je mimo jiné obsazen překrásnou sérií Aero-modelů, které Michael Strauch popsal takto: Typ 500 z roku 1929 je jeden z prvních modelů a ukazuje originální charakteristiky: Jednoválec s obsahem 499 ccm s výkonem 10 PS – speciální koncept bez olejové, benzinové a vodní pumpy. Silniční bleška o délce 3,20 m, ale přesto dosahuje rychlosti 75 km/h.

Tento článek mi poslal náš klubový člen Jean-Claude Reyter z Antibes se slovy: „**Francouzi ted' vědí, že existovalo auto značky Aero!**“

Michael Strauch



Dnes v Technické rubrice najdete:

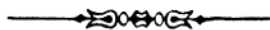
str. 13 - 14 – Originalita A 30

str. 15 – **Všeobecné prodejní instrukce na rok 1933.** Příspěvek zaslal Milan Turek. Nepřehlédněte popsanou výzbroj a dodávané barevné provedení vozů.

str. 16 – Pokračování brožury **Obsluha vozu AERO** pro A 500.

str. 17 - 18 – Pokračování brožury **Seznam náhradních dílů pro vozy „AERO“ typ 500, 662, 750, 1000.**

str. 19 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – převodová skříně. V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!



Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 30

Oficiálně započala výroba vozu AERO 30 1. sérií dne 21.1.1934. Vůz byl představen na Pražském Autosalonu a v časopisu Aerovkář č. 5/1934 byl v dubnu poprvé bez fotografie popsán. Teprve v 7. čísle se objevila nenápadná fotografie A 30 z průjezdu kolony aerovek Václavským náměstím. V následujícím čísle Aerovkáře již bylo foto třicítky v plné kráse.

Na téma originality se mezi aerovkáři diskutuje donekonečna a mnoho stran bylo popsáno i v našem časopise.

Problematicku originality bych rozdělil do několika skupin:

- 1) Chassis – rám, podlaha, úchytné prvky karoserie – čili základ vozu.
- 2) Vnější vzhled karoserie vozu, to zn. tvar jednotlivých dílů karoserie a jejich použití.
- 3) Motorické a konstrukční prvky vozu. Motor, převodovka, nápravy a pod.
- 4) Vnitřní vybavení vozu provozním zařízením – chlazení, el. instalace a pod.
- 5) Vnější doplňky funkční a ozdobné, to zn. vybavení světlý, nárazníky, prvky palubní desky, chromování a pod.
- 6) Vybavení prostoru pro posádku, to zn. sedačky, čalounění a pod.

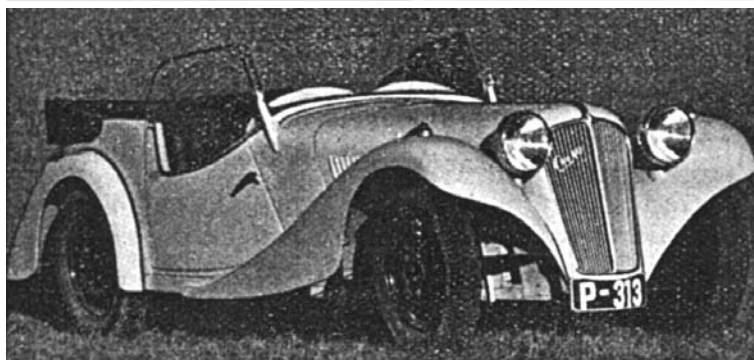
Řekněme si upřímně, pokud se nezakonzervoval vůz hned po vyjetí z továrny, neexistuje a ani nemůže existovat po 80 letech provozu vůz 100% autentický. Do tajů třicítek (plechových!) jsem začal pronikat před 50 lety. Čím více informací léty vstřebávám i se slušnou technickou dokumentací, tím méně se snažím striktně tvrdit to na voze být musí nebo nesmí! Ona 100% autentičnost totiž vlastně nemá úplný smysl. Vždyť bychom s takovým autem ani nemohli vyjet. Na druhé straně by mělo být naší snahou se originalitě přiblížit. Ona ta originalita většinou uniká pozornosti, ale je tím, co nám skalním dělá radost. Co ovšem odmítám, je vydávání různých mnohdy nepodařených replik za originály a „papírově změněná auta“, např., že model 1939 byl vyroben třeba v r. 1936. Chápu majitelovu radost, že vůbec má nějaký TP, ale měl by to přiznat. Skutečná doba výroby (myslím tím výr. sérii) se na voze dohledat téměř vždy dá.

A teď k věci. Chci originalitu předvádět převážně na dobových fotografiích. Jde především o vnější vzhled. Samozřejmě nelze určit příslušnou sérii, ale rok výroby asi ano. Je nutné si uvědomit, že výrobní série mnohdy velmi překrývaly začátky a konce roků.



Pro zajímavost – prototyp A 30 (roadster). Drátěná kola s obrovskými středky bez poklic, odlišný tvar zadních blatníků. Jezdilo se vlevo, takže zadní osvětlení a brzdové je na pravé straně; všimněte si zvláštního svítidla. Vůz neměl blinkry, případné umístění směrovek není vidět. Dvířka jsou vysoká, bez vykrojení. Zajímavé je, že přední světlomet je lakovaný a hluboký. Dá se předpokládat, že rám prototypu byl trubkový, jak byl původně navržen.

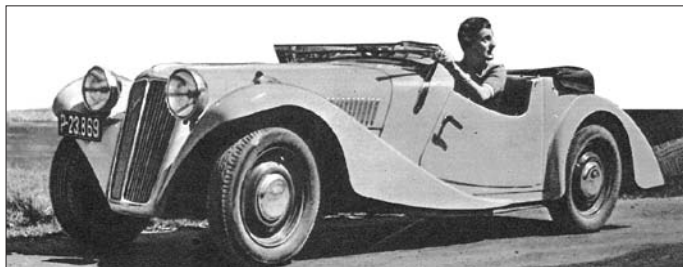
Foto Aerovkář leden 1935.



A to je třicítka kar. sport vyrobená skutečně v r. 1934 (Aerovkář č. 8, květen 1934). Bez nárazníku, reflektory zřejmě Bosch (d-200) mělké, chromované. Proti různým tvrzením je vybavena blinkry, které se spíše řadí do r. 1936. Bylo také uváděno, že první třicítky měly blinkry Scintilla (jako na malých aerovkách), ale jednalo se zřejmě jen o vozy pro armádu. Na fotu to není vidět, ale žebrování, které je na kapotě, bylo i na bočnicích. Kola jsou bez poklic. Přední sklo a boční okénka jsou asi vyšší než později. Pro zajímavost; s registračním číslem P-313 jezdil často B. Turek. Myslím, že bylo přiděleno továrně.



Opět r. 1934. Zde je dobře vidět žebrování na bočnici (pod kapotou). Ozdobný chromovaný hřebínek na masce je samostatným dílem. Pokud mluvíme o chromování, tak díly byly vždy v chromu, ne pouze niklované. Disky kol jsou plné (první provedení) a poklice jsou s ostrou protaženou hranou (také první provedení).



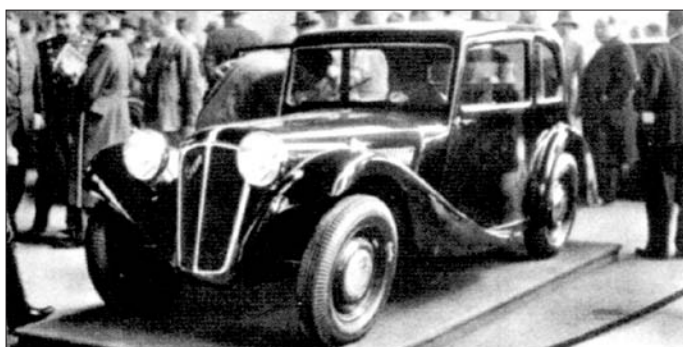
A 30 roadster. Je patrné, že se vnějším vzhledem a vybavením od karoserie sport v podstatě neliší. Všimněte si tvaru kliky (hlavně jejího stínu). Klikla je dosti archaická svým tvarováním, madlo kliky přečnává i dopředu (od čepu kliky).



A 30 sport. Je jisté, že se jedná také o r. 1934, ale zajímavá je zadní rampa pro osvětlení, která se dodávala dodatečně později. Foto je pravděpodobně z pozdější doby. Dále je viditelné rozmístění druků pro zapnutí střechy a ochranný „rohlik“ na složenou střechu – je poměrně vysoký. Přední opěrka jsou dělená bez madel, sedák je vcelku. U tohoto provedení mohli vpředu sedět tři lidé.



2x velmi krásný pohled na A 30 roadster (asi r. 1934 – 35). Vybavení zadními světlý není nutno komentovat. Ozdobný kryt na rezervní kolo byl jistě nadstandardní. Zajímavé je připojení motorku stěrače; na kabelu je rezervní smyčka, aby šlo sklopit okno. Stěrač je pouze u řidiče. Bílý volant se třemi bílými paprsky také stojí za povšimnutí. Zámky dveří mají kliku s kulatým držátkem. Na zámku je páčka pro zajištění zámku proti otevření. Palubní deska je velmi strohá – páčka předstihu (se svislým madlem) je ještě vpravo od spínací skříňky, táhlo vzduchové klapky, kulatý vypínač osvětlení tachometru (vlevo pod tachometrem), spínací skříňka s kontrolkou (Scintilla), přepínač blinkrů pod volantem, zpětné zrcátko, tachometr (asi VDO) pravděpodobně s měřičem stavu benzínu. Aerovka má již nárazník „vlastovku“, to je však dáno zřejmě celkovou luxusní výbavou. K čemu sloužilo madlo za dveřmi není jasné; snad pro nastupování k nouzovému zadnímu sedátku. Na snímku je dobře vidět již zmíněná výška okna a postranních okének. Dáma má oči asi ve výšce středu volantu, tak nevím co mohla na silnici vidět. Při tehdejší provozu se mohla kochat třeba výškou hor.



Limusina A 30 r. 1934. Karoserie kabiny je pohledově velmi hranatá, přední okno je téměř svislé, nevyklápěcí. Okna dveří nejsou stahovací, ale částečně podélně posuvná, v přední části byla výklopná „ventilačka“ (z foto není patrná). Střecha limusin v té době nebyla celoplošná, ale její střed byl vyplněn impregnovaným silným plátnem (snad bývalo i nastříkané v barvě vozu), to na fotu není vidět. Není také jasné, kdy bylo plátno nahrazeno plechem.

– JK –

629-114-6

Všeobecné prodejní instrukce na rok 1933.

Ceny vozů:

	10 HP	18 HP
Třísedadlový otevřený (Roadster)	Kč 16.600.--	Kč 19.900.--
Třísedadlový zavřený (Faux Cabriolet)	" 19.400.--	" 22.700.--
Čtyřsedadlový zavřený (Limousina)	" --	" 23.700.--
Dodávkový otevřený - valník	" 17.600.--	" 20.900.--
Dodávkový zavřený - skříňový	" 18.600.--	" 21.900.--
Chassis	" 15.000.--	" 18.000.--

V těchto cenách zahrnuta je u jednoválcových vozů s kteroukoliv karoserií následující výprava:
kompletní elektrické osvětlení, armaturní a zadní čísllová lampa, Stop lampa, ruční a elektrický starter, ruční a elektrická houkačka, jedno rezervní kolo s pneumatikou 27 x 4, kompletní náčiní a u otevřených vozů pevné postranice. Dvouválcové vozy vypraveny jsou kromě toho tachometrem, hodinami, elektr. stíračem, krytem na rychlostní páku, druhým tlumičem výfuku, nízkotlakými balonovými pneumatikami 11 x 45.

K zavřeným vozům ať jedno- nebo dvouválcovým dodáváme kromě výše uvedené výzbroje také stropní lampu, zpětné zrcadlo a elektrický ukazovatel směru. Veškeru ostatní výzbroj účtujeme zvlášť podle ceníku.

K chassis patří všechny 4 blatníky, kornout, kapota, armaturní deska, u jednoválců bez, u dvouválců s tachometrem a hodinami, zadní lampa, Stop lampa, čísllové tabulky, pneumatiky jako u komplet. vozů, vše kytované, nelakované, samozřejmě bez elektr. stírače, ukazovatele směru a pod.

Vozy dodáváme v následujících barvách:

- č. 108 - čerpomodrá
- č. 1140 - višňová
- č. 030 - červená
- č. 102 - světlezelená
- č. 5118 - šedá
- č. 161 - beige
- č. 1318 - chrpově modrá

Všechny naše ceny rozumějí se mimo 3% daně z obrátu, s výjimkou obchodů za hotové, u nichž obrátová dan rozumí se v č e t n ě. Může býti tedy u objednávek, kde zákazník se zaváže zaplatiti při převzetí vozu celý účet v hotovosti, dan z obrátu zákazníkovi přímo slevena. Pakliže tomu tak nebude a zákazník přes to, že platí hotově, akceptuje účtování daně z obrátu, budeme příslušnou částku vždy bonifikovati zástupci, který takový obchod sjednal.

Zapalování chvílemi pravidelné, chvílemi vynechává, motor pracuje nestejněměrně:

Povrch kontaktů opotřebován, nutno vyměnit nebo opílovati.

Nejdou jiskry ani proud:

Ke zkoušení vsuneme kovový předmět, nejlépe šroubovák nebo kapesní nůž, mezi kontakty. Neobjeví-li se jiskra, vyměníme pojistku II., prohlédneme vedení, svorky a přípojky akumulátoru. Zjistíme, nemá-li pero přerušovače nebo jeho přívod krátké spojení; v tom případě cívka nahoře hřeje.

Vadná svíčka:

Spojíme vyjmutou svíčku s kabelem a položíme na motorový blok tak, aby se konec svíčky nedotýkal hmoty motoru. Při pohybu setrvačnickem musí mezi elektrodami svíčky přeskakovati jiskry. Správná vzdálenost elektrod je 0.5 mm. Když ani po vyčištění nepřeskakují jiskry nebo když přeskakují uvnitř svíčky, musíme ji nahraditi novou.

Vadný kabel ke svíčce:

Kaz snadno poznáme, neboť je slyšet, jak jiskra probíjí izolaci. Vadné místo ovineme isolační tkanicí a kabel při nejbližší příležitosti vyměníme za nový.

21

Motor se zastavuje, po opětném spouštění však pracuje:

Důvod: Píst chytá a může se tak státi, obzvlášť u nového motoru. Propláchneme motor benzinovou směsí s olejem, kterou šroubem č. 2 (obr. 5.) vypustíme, protočíme motor a jedeme s počátku opatrně dál.

Motor nedává plný výkon:

Příliš studený stroj střílí. Nechme motor chvíli na místě běžet, aby se zahřál.

Motor dostává nesprávný vzduch:

Nutno přitáhnouti šrouby, kterými je splynovač na válci připevněn.

Malá komprese:

Vadné pístní kroužky nebo těsnění hlavy motoru.

Malý odtrh přerušovače:

Seříditi a vyčistiti.

Ucpaný výfukový hrnec:

Sejmouti přední tlumič, spustit stroj, tlumič rozříznouti, vyčistiti a opět svařiti.

23

Vadná cívka:

Jiskry jsou velmi slabé, oprava v odborné dílně.

Malá dýsa splynovače je zapaná, motor nejde na volný běh:

Demontujeme splynovač, vyčistíme malou dýsu. Zeela nepatrná nečistota působí poruchu.

Přívod benzínu ucpan:

Uvolníme přívodný šroub splynovače a prohlédneme sítko. Neteče-li benzin, je ucpaná trubka nebo kohout.

Motor nenaskočí po opětném startování:

Přeteče-li splynovač nebo opětovaným protočením motoru při zavřeném přívodu vzduchu, nassaje se do motoru příliš bohatá směs, která je těžko zápalná. Vyjmeme svíčku, protočíme motor, aby se spalovací komora provětrala, a znovu startujeme.

Motor se zastavuje:

Příčina může býti jednak v tom, že se voda usadila na svíčce, kterou je nutno vyčistiti, anebo že v motorové skříni se kondensoval olej. Uvolníme šroub 2 (obr. 5.) a motor řádně protočíme.

22

Brzdy příliš utažené neb porucha na voze samém:

Zkusiti, zda vůz jde lehce při vypnuté spojnici, brzdy kontrolovati, zdali se nepřehřívají, případně dáti prohlédnouti vůz v dílně.

Motor klepe:

Příčina bývá v usazeném karbonu v hlavě a na pístu. Sejmouti hlavu, opatrně odstraniti karbon, případně změnití jakost oleje.

Motor hřeje:

Nedostatek vody v chladiči, špatně seřazené kontakty.

Motor běží na prázdno buď rychle nebo se zastavuje:

Nesprávně seřazený splynovač reguluje se šroubem.

Elektrický starter špatně spouští:

Zeslabený akumulátor dobít, případně doplniti. Uvolněný řemen dynama, uvolniti spínací pás, posunouti stolič a znovu utáhnouti.

Elektrická houkačka sama nefunguje:

Pomocí šroubováku přitáhnouti nebo povoliti šroubek, který je na zadním víku klaxonu.

24



Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 4039	1	Čep pedálu splynovače
A 4040	1	Stavěcí kroužek čepu ped. splynovače
A 4041	1	páčka spojky
A 4042	2	Šroub páčky spojky
A 4043	1	Váleček pedálu splynovače
A 4044	12	Šroub 6ti hranná hl. Ø 8/25 (př. stěny bl.)
A 4045	1	Táhlo spojky
A 4046	2	Svorník páčky a pedálu spojky
A 4047	1	Segment ruční brzdy
A 4048	1	Trubka ruční brzdy
A 4050	1	Šroub páčky ruční brzdy
A 4051	1	Západka ruční brzdy
A 4053	1	Pedál spojky
A 4054	1	Pedál brzdy
A 4056	2	Páčky brzdy
A 4057	6	Kolík páčky a pedál.spoj.konický 24X35
A 4058	1	Řemen dynamy
A 4059	1	Sedlo starteru kompletní
A 4060	1	Sedlo dynamy
A 4061	1	Kladka ručního spouštěče
A 4062	1	Kování ruční brzdy
A 4063	1	Pedálový rám
A 4064	1	Trubka pedál. rámu
A 4065	1	Čep kladky spouštěče
Ma 7	1	Matka pro A 4065
A 4066	1	Konsołka kladky spouštěče
A 4067	1	Rozpěrná trubka vidlice spojky
A 4068	1	Šroub vidlice spojky M 6
A 4069	8	Šroub pedál. rámu ke dnu rámu M 6
A 4070	2	Šroub držáku reflektoru M 8
A 4071	4	Držák reflektoru
A 4072	1	Úpevňovací míška předn. blatníku levá
A 4073	1	Ruční startovací páka kompl.
A 4074	1	Kování páky spouštěče
A 4076	1	Šroub páky spouštěče Ø 10X58
A 4077	1	Držák stupaček před. tvaru U
A 1078	4	Šroub sedla starteru Ø 8X45 k ped. rámu
A 1079	2	Třmíněk sedla starteru

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 4080	2	Rozpěrná trubka sedla dynamy
A 4081	2	Šroub sedla dynamy Ø 8X80
A 4082	1	Řemenice dynamy Bosch
A 4087	2	Šroubek ku připevnění brzdy M 6
A 4089	1	Spirálové pero táhla spojky
A 4090	2	Podložka pod pero spojky 4 hran. otvor
A 4091	4	Podložka matky starteru
A 4093	4	Stahovák kapoty kompl.
A 4094	6	Třmínky brzdov. páček
A 4095	2	Ocel. drát. nož. brzdy delší
Sb 42	1	Kompletní ruční brzda s hřebem a kováním
A 4101	1	Rozpěrná trubka pedálové roury
A 4102	1	Matka rozpěrného šroubu, páčky spojky
A 4103	1	Pero brzdového pedálu
A 4114	1	Stupačka levá s výztužn. prknem nelak.
A 4114	1	Stupačka levá s výztužn. prknem lakov.
A 4115	1	Stupačka pravá nelakovaná
A 4115	1	Stupačka pravá lakovaná
Sb 44	1	Kompletní kapota nelakovaná
Sb 44	1	Kompletní kapota lakovaná
A 4121	1	Čep válečku pedálu splynovače
A 4122.a	1	páčka ku splynovači
A 4122/b	1	Páčka pro pohyb splynovače
A 4123	2	Osa páček pro pohyb splynovače
A 4125	1	Táhlo pedálu splynovače
A 4126	1	Táhlo pedálu ke karburát. pro I. válec
A 4126	1	Táhlo pedálu ke karburát. pro II. válec
A 4128	1	Količek stavěcího kroužku
A 4130	1	Držák blatníku rovný
A 4131	1	Držák blatníku vykloněný
A 4132	1	Opěrná deska před. blatníku levá
A 4133	1	Opěrná deska před. blatníku pravá
A 4134	2	Uložení rozpěrné trubky před. blatníku
A 4135	2	Podložka pod uložení rozpěrné trubky
A 4136	1	Rozpěrná trubka před. blatníku
A 4137	1	Stahov. šroub rozpěrné trubky př. blat.

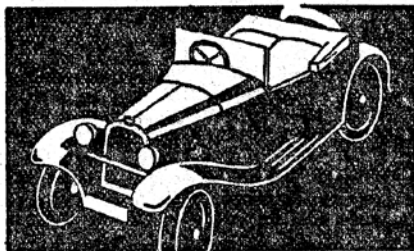
Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 4138	1	Upevn. míška před. blatníku pravá
A 4144	1	Kryt. vany rámu se zástrčkem
A 4145	1	Zásleřka vozu s 2 labulk. pol. č. nelak.
A 4145	1	Zásleřka vozu s 2 labulk. pol. č. lakovaná
A 4146	1	Úhelník spojky chladiče a přičné stěny
A 4147	3	Stahovací pás nádržky
A 4148	3	Držák nádržky
A 4150-55	1	Kompletní levý neb pravý před. blatník nelakovaný
A 4150-55	1	Kompletní levý neb pravý před. blatník lakovaný
A 4158	4	Těsnění příruby tlumiče
A 4163	1	Tlačítko ruční brzdy
A 4164	1	Spojovací táhlo ruční brzdy
A 4165	1	Pero ruční brzdy
A 4168	2	Šroub hlavní před. per
A 4169	6	Šroub úhelníku pouzdra řízení M 6
A 4170/a	2	Šroub před. per kralší Ø 12/80
A 4170/b	2	Šroub. před. per Ø 12/90
A 4173	2	Těsnění úhelníku pod motor
A 4174	1	Náražka ruční páky startov.
A 4175	1	Pojistný plech lana spouštěče
A 4177	6	Očko pro drát ruční brzdy kralší
A 4178	6	Čep ruční brzdy Ø 6X17,5
A 4179	1	Ocelový drát ruční brzdy kralší
A 4182	1	Víčko ruční páky startov.
A 4183	1	Třmínek ruční páky startov.
A 4184	1	Šroubek ruční páky start. M 5
A 4185	1	Lančko starteru se srdíčky kompl.
A 4186	1	Slahov. pás objímky dynamu
A 4189	1	Slahov. pás dynamu kompl.
A 4190	1	Šroub slahov. pásu
A 4191	1	Váleček k napínáku
A 4192	1	Opěrná vložka slahov. pásu
A 4193	1	Objímka stah. pásu dynamu
A 4194	5	Šroub sedla starteru k rámu vozu a spoušť M 8
A 4197	1	Část sedla pro starší typu starteru

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 4198	1	Podložka horní části sedla pro starší typu starteru
A 4199	9	Podložka táhel karburátoru
A 4200	1	Pedalové prkno
A 4201	12	Podložka šroubu pedál. prkna
A 4202	1	Spojka chladiče s přičnou stěnou
A 4204	4	Šroub stahováků kapoty
A 4208	15	Šroubek stupáčky
A 4211	37	Šroub Ø 5/10 pro spojení karoserie
A 4212	8	Šroub příložky těsnění úhelníku Ø 4.10
A 4223	10	Podložka Ø 66.14/1.5 pro pedálový rám
A 4224	12	Podložka Ø 8.6/18.2 pro pedálový rám
A 4228	2	Šroub připevnění akumulátoru M 8.16
A 4235	2	Šroub Ø 5 pro spojení blatníku
A 4241	1	Zátka hrdla benz. nádrže s korkem
A 4243	1	Těsnění hrdla benz. nádrže
A 4250	1	Těsnění benz. kohoutku
Sb 31	1	Kompl. benzínová nádrž 20 litrů
Sb 54	1	Kompl. benzínová nádrž pro 40 litrů
A 4253	3	Vložka mezi slahov. pásy a benz. nádr.
A 4254	6	Šroub slahov. pásu benz. nádrže M 6X20
A 4259	12	Šroubek pedálového prkna a před. stěny Ø 6/12
A 4260	2	Popruh pod kapotu
A 4262	3	Šroub cylindr. hlava Ø 6/12 pro slupač.
A 4264	2	Podložka pod. vývodku elektr. vedení
A 4266	2	Dřev. vývodky s matkou
A 4267	1	Pero páčky akceleratoru
A 4269	1	Držák tachometrové hadice
A 4273	2	Šroubek Ø 5 pro pojistkovou skříňku
A 4274	8	Spec. matka Ø 12 st. l. 50 (pro A 4024, A 4170)
A 4281	8	Šroub Ø 6/15 pro držáky blatníků
Ma 32	1	Matka Ø 12 nízká
Ma 52	2	Matka korunková (pro A 4005)
A 4294	1	Kryt tlumiče postranního výfuku nelak.
A 4294	1	Kryt tlumiče postranního výfuku lak.
A 4316	1	Nápis Nero na chladiče

Skupina: Převodová skříně		AERO 30		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.
L1001	Rychlostní skříně 27 vozů 1. série	20.12.33	L1116	Podložka výpustného šr. skříně	26.3.35
L1013	Výpustný šroub rych. skříně	bez data	L1117	Ložisko pastorku taliř. kola	12.9.39
L1017	Těsnění výpustného šroubu	bez data	L1118	Matka ložiska skříně	1.5.35
L1020	Pouzdro páky rychlosti do 1801 voz.	bez data	L1119	Těsnění rychlostní skříně	4.12.35
L1022	Trubka pro zařazování rychlosti pro limus.	22.1.34	L1123	Půle pouzdra ložisek diferenciálu do 1800. v.	2.5.35
L1027	Péro válečku táhel rychl.	20.12.33	L1125	Pastorek (hruška) od 1201. vozu	30.5.35
L1032	Pastorek (hruška) 25 vozů 1. série	bez data	L1126	Matka ložiska přím. záběru od 1201. vozu	12.3.35
L1033	Pastorek přímého záběru pro 25 vozů	bez data	L1128	Podložka kříže Hardyho spojky do 1600. v.	21.6.35
L1036	Pouzdro pastorku přím. záb. do konce 36. s.	bez data	L1129	Pastorek tal. kola (hruška) "Gleason"	22.8.35
L1036A	Pouzdro pastorku přím. záb. do konce 36. s.	21.6.37	L1129	Taliřové soukolí Gleason "Walter"	19.8.35
L1037	Pouzdro zpáteč. kolečka	bez data	L1133	Pastorek přím. záběru do konce 12. sér. 37	12.8.35
L1037A	Pouzdro zpáteč. kolečka	22.6.37	L1137	Čep uložení rychl. páky do konce 36. sér.	20.10.35
L1038	Posuvné kolečko 30 zubů 25 vozů 1. série	bez data	L1139	Konsola páky rychlosti do konce 36. sér.	21.11.35
L1039	Předloha (šlomeček) 25 vozů 1. série	bez data	L1140	Víko rychl. skříně od 1801. vozu	26.11.35
L1039	Předloha (šlomeček)	4.1.41	L1141	Předloha rychl. skříně do konce 12. sér. 37	21.11.35
L1040	Zpáteční kolečko 25 vozů 1. série	bez data	L1144	Těsnění díry rychlostní skříně	6.8.35
L1041	Posuvné kolečko 23 zubů 25 vozů 1. série	bez data	L1151	Páka rychlosti do 6. sér. 37	4.6.36
L1042	Pouzdro předlohy	bez data	L1152	Sestava pastorku starteru (ruční startování)	27.8.36
L1043	Čep zpátečního kolečka	bez data	L1153	Nýt nákrůžku pastorku (ruční startování)	8.12.36
L1046	Pevná miska koule	bez data	vL1163	Zarážka kolíku	10.11.36
L1047	Volná miska koule	20.1.34	vL1164	Sestava trubky pro zasouvání rychlosti	5.8.35
L1048	Vložka opěru pera	22.1.34	L1169	Sestava zařízení pro zařaz. rychlosti	28.10.36
L1055	Opěrné pero vál. táhel rychl.	20.12.33	L1170	Sestava stojánu rychlostní páky	4.11.37
L1056	Šroub přepouštěcího otvoru	30.11.33	L1175	Pastorek taliř. kola do 30. vozu 23. sér.	7.4.37
L1060	Podložka k upevnění rychl. skř. pro staré sk.	22.8.34	L1176	Pastorek taliř. kola horský převod	7.4.37
L1067	Matka koule	22.1.34	L1177	Měřič oleje rychl. skříně do konce 27. sér.	27.5.37
L1068	Trubka pro zařazování rychlosti	3.12.35	L1180	Rozpěrný kroužek do konce 36. sér.	4.5.37
L1074	Pastorek přímého záběru do 800. vozu	bez data	L1181	Miska těsnění do konce 36. sér.	4.5.37
L1074A	Pastorek přímého záběru	23.3.43	L1182	Pastorek přím. záběru 4 rychl. skříně	5.6.37
L1075	Předloha rychlostní skříně do 1800. vozu	bez data	L1183	Pastorek taliřového kola 4 rychl. skříně	24.5.37
L1076	Kolečko zpáteční a první rychlosti	bez data	L1185	Posuvné kolo I. a II. rychlosti 4 rychl. skříně	16.5.37
	do konce 12. série 37		L1186	Posuvné kolo III. a IV. rychlosti 4 rychl. skříně	6.5.37
L1077	Kolečko II. rychlosti do 800. vozu	bez data	L1187	Posuvné kolo III. rychlosti 4 rychl. skříně	5.5.37
L1077/a	Kolo druhé rychlosti výkr. pro soustružení	8.4.43	L1188	Posuvné kolo IV. rychlosti 4 rychl. skříně	5.5.37
L1078	Kolečko zpáteční rychl. do konce 12. sér. 37	bez data	L1189	Mezikolo zpáteční rychlosti 4 rychl. skříně	20.5.37
L1079	Čep předlohy do konce 36. série	bez data	L1190	Pouzdro pastorku přím. záběru 4 rychl. skříně	4.5.37
L1080	Matka ložiska skříně	bez data	L1191	Pouzdro trojkola přední 4 rychl. skříně	5.5.37
L1081	Matka ložiska hrušky	bez data	L1192	Pouzdro trojkola zadní 4 rychl. skříně	6.5.37
L1082	Pojistná podložka ložiska hrušky	bez data	L1193	Vídlice zpáteční rychlosti 4 rychl. skříně	5.5.37
L1083	Pouzdro středních vidlic	bez data	L1194	Vídlice přímého záběru 4 rychl. skříně	5.5.37
L1083/a	Pouzdro středních vidlic (šedá litina)	27.10.44	L1195	Trojkolo předlohy 4 rychl. skříně	10.5.37
L1084	Vídlice zpáteční rychlosti do konce 36. sér.	bez data	L1197	Pastorek přímého záběru do konce 36. sér.	1.6.37
L1085	Vídlice přímého záběru do konce 36. sér.	bez data	L1197/A	Pastorek přímého záběru do konce 36. sér.	14.6.37
L1088	Kroužek těsnění (jen pro zadní osu)	bez data	L1200	Pérový kroužek měř. oleje do konce 27. sér.	21.12.37
L1090	Podložka kroužku těsnění do 1200. vozu	bez data	L1201	Pastorek taliř. kola do konce 36. série	21.2.38
L1093	Zavrtaný šroub skříně a rámu	7.5.36	L1203	Zátka hrdla rychl. skříně od 28. série	19.8.38
L1094	Kuličkové ložisko (SKF 6306A)	12.9.39	L1204	Nalévací hrdlo rychl. skříně od 28. série	19.8.38
L1096	Pastorek (hruška) do 1200. vozu	bez data	L1206	Měřicí tyčka oleje rychl. skříně od 28. série	19.8.38
L1098	Podložka ložiska pastorku	31.7.34	L1207	Sestava táhla rychl. páky limus. mod. 1939	30.11.38
L1101	Pastorek start kliky	16.10.34	L1211	Třecí kroužek (konus) skříně synchron.	22.4.39
L1102	Nýt dorazu pastorku	8.12.36	L1211	Konický kroužek třecí skříně synchron.	11.8.39
L1103	Nákrůžek pastorku	23.10.34	L1212	Zubová spojka vnější skříně synchron.	25.4.39
L1104	Objímka pera a start. pastorku	19.10.34	L1214	Pero pojistky skříně synchron.	28.4.39
L1105	Doraz start. pastorku	19.10.34	L1214	Pero pojistky skříně synchron.	3.6.40
L1106	Pružina start. pastorku	19.10.34	L1215	Synchronní spojka vnitřní skříně synchron.	27.4.39
L1107	Těsnění start. pastorku	9.10.34	L1215	Synchronní spojka vnitřní skříně synchron.	11.8.39
L1108	Těsnění start. pastorku	9.10.34	L1216	Pastorek stálého záběru skříně synchron.	21.4.39
L1109	Příložka plstěného těsnění	19.10.34	L1216	Pastorek stálého záběru skříně synchron.	11.8.39
L1112	Pastorek přím. záběru do 1600. vozu	26.10.34	L1217	Pouzdro pastorek přím. záběru skříně synchron.	27.4.39
L1113	Kolečko II. rychlosti do 1800. vozu	26.10.34	L1218	Středící kruh ložiska skříně synchron.	26.4.39
L1113/A	Kolo II. rychlosti	25.3.42	L1219	Miska těsnění skříně synchron.	26.4.39
L1114	Podložka pastorku	17.4.35	L1220	Kolo druhé rychlosti skříně synchron.	24.4.39
L1115	Podložka šroubu přepouš. otvoru	26.3.35	L1220	Kolo II. rychlosti skříně synchron.	11.8.39



Ještě před třemi lety nebyl na Autosalonu stand Aero, neboť auto Aero dřímalo tehdy ještě v myslí svého tvůrce. Před rokem získal si již roadster AERO 10 HP mnoho přátel, byl velmi obdivován - a mnoho kupován na Autosalonu. A letos? Řada typů AERO představuje se návštěvníkům Autosalonu!



Třísedadlový roadster AERO 10 HP.

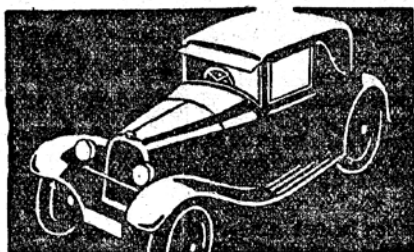
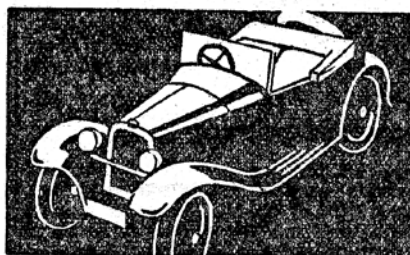
zachovává původní tvar a jeho výkon 70 km v hodině při spotřebě 6 l benzínu na 100 km je skvělý! Přes nynější krizi a drahotu nestojí víc, než

Kč 18.800.—

Třísedadlový roadster AERO 16 HP

přidružil se k prvnímu typu před několika měsíci: jeho průměrný výkon je 80-90 km, spotřeba je sotva znatelně vyšší a je vzhledem ke své výkonnosti právě tak levný

Kč 22.300.—



Faux Cabriolety AERO

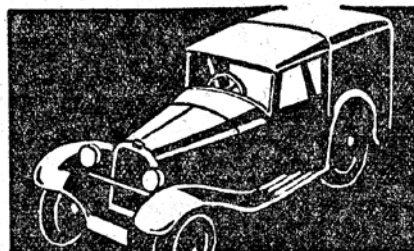
Jsou v úspornosti a ve svých výkonech na stejné výši, jako vozy otevřené, ale jsou stavěny jako krásné městské vozy, zvláště pro dámu.

Typ 10 HP stojí Kč 22.300.—

Typ 16 HP stojí Kč 25.800.—

A dodávkové vozy AERO

přinášejí nový ruch do obchodního života, protože jsou svoji cenou přístupny i těm, kteří dosud na dodávkové auto nemohli pomyslet! Jejich různé provedení jest vhodné pro každý účel drobné dopravy a jejich cena jest Kč 19.600.— za vůz otevřený a Kč 20.600.— za vůz zavřený.



Ať se jedná o kterýkoliv účel: Auto AERO splňuje, co slibovalo a zůstává věrno svému heslu

MALÝ VŮZ PRO VELKÉ CESTY!

Podívejte se na stand AERO na Autosalonu a přejete-li si dříve (nebo později) náš prospekt: jest k Vaší dispozici.



**ROVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY**

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LV., číslo 3, r.v. 2015.

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

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