



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



34. Evropský sraz přátel AERO - jilemnické náměstí dne 29. srpna 2015

č. 4



Vážení aerovkáři,

dnešní úvodník začnu otázkami. Zamýšleli jste se někdy nad tím, co pro vás znamená řízení automobilu, ne jen aerovek? Je pro vás pouhou rutinou nebo vás řízení vozu stresuje? Patříte k těm řidičům, kteří si za volantem odpočinou, mají radost z jízdy a z ovládání techniky vozu? Nebo ve vás řízení automobilu vyvolává nějaké emoce, např., že jste pánem silnic a tudíž se zvyšuje vaše ego? Vězte, že může přijít doba a zřejmě taková doba přijde, kdy řízení automobilu nebude záležitostí řidiče.

K takovým otázkám mě vyprovokoval článek „Samořídící auta tu budou do 5 let“ s podtextem „Samořídící auta vezmou lidem volant a zbaví silnice nehod ...“. Musím podotknout, že článek nebyl nějakým bulvárním plácáním, ale byl to rozhovor se zakladatelem společnosti, která se zabývá elektronikou v tomto odvětví. Elektronika dnes

prostupuje všemi sférami lidské činnosti, vždyť automatické řízení vlaků, letadel, lodí a pod. je již standardem, ale samořiditelné auto...? Pro upřesnění musím říci, že tahle nebudou mít řidiče vůbec a jedno se již testuje u fy BMW.

Při obhajobě samořídících aut onen člověk argumentoval např. statistickým údajem, že ročních 30 tisíc mrtvých na amerických silnicích by se snížilo na 10, slovy deset obětí. Pokud by teoreticky bylo 100 % vozidel samořiditelných, tak bychom snad téhle úvaze mohli uvěřit, ale co když elektronika selže vlastní poruchou, přírodními elektromagnetickými anomáliemi nebo zásahem jiných rušivých zdrojů? Výsledek zásahu především přírodních anomálií by byl nepředstavitelný a oněch 30 tisíc mrtvých by bylo zřejmě dílem okamžiku. Asi každý se již setkal např. s výpadkem navigace, kdy jen zabloudíme, ale výpadek v samořiditelném autě? Vždyť selhání elektroniky ani u autopilotů není výjimkou, ale tam je „řidič“ stále k dispozici. Auto není letadlo a nechci ani domyslet důsledky úsporných opatření výrobců automobilů nebo problémy s ekologickými náhradami materiálů – viz např. ekologické izolace kabelů. Ještě jste se s takovou poruchou nesetkali? Buďte rádi! Za vše hovoří moderní diagnostika, která si se závadou i v současné elektronice mnohdy neporadí. Komponenty Made in China by byly také dobrým příspěvkem k „bezpečnému“ provozu automobilu.

Samořiditelná auta by měla být vyráběna bez oken, aby posádka aspoň neviděla, že jízda (nejenom) předčasně končí.

Je zajímavé ohlédnout se do minulosti. Před 40 až 50 lety byly v technických časopisech (např. VTM a Technický magazín) úvahy o částečné automatizaci řízení vozu pomocí vodičích elektromagnetických pásků zabudovaných do vozovky. Elektronika však v té době byla v plenkách, takže se myšlenky na toto téma staly slepou uličkou. Současný rozvoj elektroniky je asi nezastavitelný a zřejmě nemá mezí. Víme jen, že hranice miniaturizace jsou někde na molekulární a atomové úrovni. Odborníci odhadují, že „zmenšovat“ můžeme ještě tak 10 let. Jinou věcí je však etický pohled na tuto lidskou činnost. Řízení automobilu je širokou společenskou a individuální záležitostí na rozdíl od řízení vlaků a jiných velkokapacitních dopravních prostředků. Nepochybuji o tom, že již nyní obdivovatelé automatických rychlostních skříní, automatického vypínání motoru na červené, tempomatů a dalších uspávacích vymožeností (což jsou však jen drobnosti) a hlavně ti řidiči, kteří dostali řidičák jaksi omylem, zájásají. Ale co my, jimž je řízení klasicky ovládaného vozu potěšením a i v dnešním provozu zálibou, relaxací a někdy i koníčkem? Nepochybuji, že i v době absolutní elektronizace bude řidičů našeho ražení velké množství. A co automobilové závody? Tam budou také jezdit automobily bez řidičů? Téma samo pro sebe je právní odpovědnost při havárii – vinen by měl být automaticky výrobce takového „automobilu bez řidiče“!

Zmínil jsem se o etickém pohledu na samořiditelné auto, ale nemohu se vyhnout myšlence o etickém vlivu všudypřítomné elektroniky na nás. Kam lidská paměť sahá, tak technický vývoj vždy směřoval převážně k ulehčení lidské práce a ulehčení žití obecně. Pomiňme vývoj zbraní a věcí, které slouží jen k zábavě (ty jsou ostatně také nutné). Vstup elektroniky do všech lidských činností je však zcela novým fenoménem. Elektronika v každodenním životě ve formě internetu, všelijakých sociálních sítí, mnohdy jediný způsob v komunikaci s vyřizováním osobních záležitostí a troufám si tvrdit, že i samořiditelný automobil je skutečnou sofistikací našeho života v tom pravém smyslu slova, tedy klamavého a vnučujícího vysvětlování nezbytnosti v podstatě „elektronického“ myšlení člověka. Současné komunikační prostředky nás zbavují soukromí a mnohdy i samostatného uvažování. Problém vidím v tom, že co má sloužit k rozvoji myšlení, slouží převážně jako hračka vyvolávající závislost. Je úsměvné, jak lidé na jedné straně „hlídají“ osobní údaje a na druhé straně na sociálních sítích na sebe doslova vyzvrací první a poslední – bohužel v tom jedou už i děti. Neměli bychom spíš říkat asociální sítě? Vždyť už existují ústavy na odvykání závislosti na internetu a sociálních sítích, obdobné protialkoholním a protidrogovým léčebnám.

Mám pocit, že ty odlidšťující vynálezy už vstoupily i do právního podvědomí, kdy se předpokládá neschopnost použít tzv. zdravý selský rozum. Jak jinak si vysvětlit odsouzení nejmenovaného obchodního řetězce (ne, že by si to někdy nezasloužily) v USA za to, že se jedna zákaznice opařila horkou kávou z kelímku, na němž nebylo varování, že káva je vřelá. Zákaznice zřejmě měla dlouhodobý výpadek myšlení, ale ještě zarážející je, že asi stejný výpadek mysli měl i soudce. Možná, že byl celou noc na internetu nebo na „asociálních“ sítích a možná, že by před svým rozsudkem řídil samořiditelné auto, kdyby již bylo k dispozici. A pro zasmání. Jistě si kupujete různé balené potraviny, jejichž popisy asi nikdo nečte. Při koupi balené vánočky mě zaujal velký nápis „Návod na konzumaci“. Víte, co jsem se tam dozvěděl?, že si mám vánočku nakrájet nožem...! Asi se už lidstvo připravuje na armádu nesamostatných a nemyslicích hlupáků.

V článku **Chytrý telefon, to je cesta ke zblbnutí** jeho autor právník a publicista Vilém Barák výstižně praví „**Sociální sítě, neomezená hlasová a obrazová komunikace, přístup na internet, to vše má na naši civilizaci stejné účinky, jaké měla svého času ohnivá voda na indiány**“. Chce se mi říci howgh.

– JK –

P.S. – Už se těším, jak to za tenhle zpátečnický úvodník zase schytám, tedy pokud si ho někdo přečte. Takový pesimista ale nejsem. Všimněte si, že se lidstvo po negativních zkušenostech občas vrátí k optimálnímu řešení svého pokroku. Tak honem do aerovek a řídit a jezdit, dokud nám to ti moudří zastánci absolutní elektronizace (ve skutečnosti lobbyisté různých výrobců) nezakáží.





Evropský sraz přátel AERO je již tradičním podnikem, který neodmyslitelně k rodině aerovkářů patří. Tato původní myšlenka německých kolegů aerovkářů překročila německé hranice a záhy se rozrostla do dalších zemí – Holandska a Švýcarska, kde aerovkářská menšina také sídlí. Po zvednutí železné opony bylo jen otázkou času, kdy se Evropské setkání aerovkářů uskuteční i u nás. A tak se před 20 lety poprvé stala hostitelskou zemí této akce Česká republika, coby následník předválečného Československa – země, která byla kolébkou stále populárních automobilů AERO. Evropský sraz aerovkářů již dlouho není ryze sportovní akcí, ale hlavně akcí společenskou a v tomto duchu proběhl i letošní sraz v Harrachově.



*Paní Marianna Kabešová-Crane (uprostřed)
s p. Michaelem Strauchem – předsedou německých aerovkářů
a s jeho ženou paní Doris*



*Starostka Harrachova paní Eva Zbrojová
s hlavním pořadatelem p. Milošem Balabánem*

Otázkou je, v čem se liší setkání v domovském státě aerovek od setkání v zemích původu Evropského srazu. A liší se vůbec? Zcela jistě ano. V první řadě se všechna dosavadní setkání v Čechách vyznačovala téměř dvojnásobným počtem zúčastněných aerovek, což však není pro domovskou zemi nic překvapivého. Hlavní odlišností je účast hostů, lidí majících přímý vztah k těm, kteří vdechli aerovkám život a popularitu. Bohužel, čas je neúprosný a na rozdíl od aerovek, které nestárnou, ti, kteří je stvořili, již mezi námi nejsou. Je velmi potěšující, že k harrachovskému setkání přijali pozvání potomci slavných. Pořadatelé mohou být spokojeni s velmi kladným hodnocením této akce, které zaznělo z úst vzácných hostů.



*Pan Pavel Turek (vlevo) s předsedou
ACC Praha p. Jiřím Zítkem*



Pan Petr Hošíálek

Při krátkém projevu paní Marianny Kabešové-Crane, vnučky zakladatele firmy AERO JUDr. Vladimíra Kabeše, bylo znát její obrovské pohnutí a dojetí nad tím, že může volně přijet do Čech, že může veřejně připomenout zásluhy svého dědečka i otce a všech zaměstnanců firmy – že může být v současné době ještě svědkem výsledků jejich práce a popularity. Člověk si znovu připomene, také s pohnutím myslí, jak se macešsky zachoval stát, tedy přesněji jeho představitelé, k lidem, kteří něco dokázali. Nejinak tomu bylo i při

krátkém proslovu pana Pavla Turka, syna nám dobře známého závodníka a propagátora aerovek, Bohumila Turka. Řeklo by se, že chlap nepodlehne nějakému sentimentu, opak byl pravdou a je to tak dobře.

Dalšími vzácnými hosty aerovkářského setkání byli pánové René Elstner, vnuk cestovatele F.A. Elstnera, a Petr Voříšek, vnuk ing. Josefa Voříška. Přijel se na nás podívat i pan Petr Hošťálek, jeden ze zakládajících členů novodobého ACC a tvůrců našeho časopisu – autor kreslené postavičky Aerovkáře a mnoha kreslených vtipů. Hostem byl také aerovkář z Francie pan Jean-Claude Reyter – majitel zatím nepojízdné aerovky pětistovky.

Z ohlasů, které zazněly po skončení akce, je zřejmé, že 34. Evropský sraz přátel AERO splnil všechna očekávání a zapíše se do aerovkářské historie zlatým písmem.

Pořadatelskému sboru v čele s panem Milošem Balabánem patří vřelý dík!

– JK –



Blahopřání k akci jsme dostali od členů Autoklubu Krakonoš v Jilemnici

Vážený pane předsedo!

Dovoluji si Vás oslovit jménem Autoklubu Krakonoš v Jilemnici především na základě Vámi pořádaného Evropského srazu přátel Aero. V sobotu 29. srpna 2015 byla podstatná část našich členů přítomna na Vašem setkání na jilemnickém náměstí. Všichni se shodli na velmi zdařilé akci. Proto mi dovoluji Vám jménem našich členů touto cestou upřímně poděkovat za perfektní organizaci, doprovodný program včetně znalostí komentátora a za mimořádně zdařilou motoristickou akci, ze které jsme všichni přišli nadšení a která nám připomněla úspěchy a vývoj těchto vynikajících automobilů. I když se náš Autoklub Krakonoš v minulosti věnoval spíše motocyklovým sportům (motocyklové soutěže, Šestidenní soutěže, motoslijerinky a pod.), oceňujeme Vámi pořádanou akci a do dalších podobných Vám přejeme hodně síly a elánu.

Ještě jednou děkujeme za krásně strávené odpoledne a do dalších akcí držíme palce.

Za členy Autoklubu Krakonoš v Jilemnici Mgr. František Kraus, tajemník klubu.



Vážený pane tajemníku,

děkuji Vám za slova uznání a jsem rád, že se Vám a Vaším kolegům 34. Evropský sraz vozů Aero líbil. Jak sám určitě víte, tak bez podpory radnic a firem v regionu nelze podobný podnik uspořádat. Bylo to kolektivní dílo přátel z ACC Praha, rodinných příslušníků, kamarádů z Horské služby, Sportovního areálu Harrachov a dalších. Všem budu Vaše slova uznání tlumočit.

Ještě jednou děkuji a přeji hezký den. Jiří Zítek



Divadelní opona s reklamou vozu AERO zachráněna!

Jsem rád, že mohu čtenářům Aerovkáře sdělit radostnou zprávu. Na protipožární oponě Vršovického divadla Mana se podařilo zrestaurovat reklamní kresbu malé aerovky A 500 z počátku 30. let minulého století a navíc byl ruční pohon opony opatřen pohonem motorovým.



Zrekonstruované divadlo a ...



... opona s aerovkou v plné kráse

Připomeňme si několik historických fakt. Divadlo se nachází v suterénu kostela Husův sbor Církve československé husitské v pražských Vršovcích, postaveného v letech 1929 – 30. Jiráskovo divadlo, jak se původně nazývalo, zahájilo činnost v roce 1931 a fungovalo až do roku 1965, kdy bylo definitivně uzavřeno. Tehdejšímu režimu zřejmě nejvíc vadilo to, že je divadlo v kostele. Aby náhodou někdo nepřišel s myšlenkou činnost divadla obnovit, bylo celé hlediště zalito betonem, snad

s poukazem na porušenou statiku objektu. Protipožární opona z vlnitého plechu o úctyhodných rozměrech 7 m šíře a 5 m výšky unikla zničení zřejmě pro svou obrovskou váhu. Postupem času se na divadlo zapomnělo, aby po desítkách let bylo zásluhou majitele objektu Církve československé husitské a občanského sdružení Centrum Mana o.s. zrekonstruováno a opět přivedeno k životu.



Úvodní slovo pana faráře Davida Frýdla



*Ing. Karel Jičínský a sl. Lenka Němečková
vzpomínají na Elu Slavíkovou a zrození aerovek*

Kdy a za jakých podmínek nechal Leopold Slavík, obchodní ředitel firemní prodejny AERO v Praze v ul. Na Poříčí, namalovat reklamu s malou aerovkou, se již asi nedovíme. Jisté však je, že reklama fy AERO na divadelní oponě je raritou mezi reklamami a kresba, byť ve velmi zbědovaném stavu, všechny útrapy přežila. (Více o L. Slavíkovi v Historické rubrice.)



Ela Slavíková se svou aerovkou

Traduje se, že ruční otevírání opony bývalo velmi namáhavé a občas se mechanismus asi v jedné třetině zasekl. V takové situaci nešlo s oponou pohnout ani nahoru ani dolů. To však nezabránilo v odehrání plánovaného představení, ale vedení divadla prý vracelo vstupné. Diváci v prvních čtyřech řadách nedostali zpět nic s odůvodněním, že v podstatě vidí celou scénu. Od 5. řady byla vrácena polovina vstupného, protože herci již nemuseli být vidět celí a plné vstupné bylo vráceno divákům na balkonu, aniž by museli divadlo opustit. Z těchto míst už nebylo vidět opravdu nic z dění na jevišti.

V současné době se divadlo využívá pro kulturní, uměleckou a vzdělávací činnost. V tomto duchu se uskutečnil 14. října vzpomínkový večer na automobilovou závodnici Elu Slavíkovou a dobové události kolem aerovek, s výtěžkem věnovaným na restaurování kresby. Velice poutavě zahájil večer pan farář David Frýdl, jenž připomněl historii divadla a připravil i vtipný fiktivní komentář k historii reklamní kresby. Poté se slova ujali sl. Lenka Němečková a ing. Karel Jičínský. Vzpomínkový ve-

čer byl doplněn promítnutím filmů z cesty Modrého týmu do Afriky, výjezdu aerovky na Sněžku a dobovými fotografiemi.

Na závěr přidávám ještě omluvu. V minulém čísle Aerovkáře jsem napsal krátkou zprávu o benefičním Koncertu pro Aerovku – Lidová píseň ve vážné hudbě, který se konal 25. června. Informace přišla do redakce po uzávěrce, a tak nebylo možné představit protagonisty koncertu na uveřejněné fotografii. Zpěv sl. Lenky Němečkové doprovázel kytarový virtuos a kolega aerovkář v jedné osobě pan Jan Irving.

Díky za oba příjemné večery ve Vršovickém divadle.

– JK –

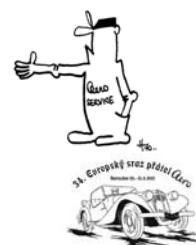


**Dovolte mi poděkovat in memoriam
panu ing. Karlu Šebestovi
za dlouholetou práci s překladem
našeho časopisu do němčiny.**

Za ACC Praha Josef Kňourek



**Hledáme překladatele našeho časopisu do němčiny.
Ozvěte se, prosím, na E-mail - aerovkar@email.cz**





LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.

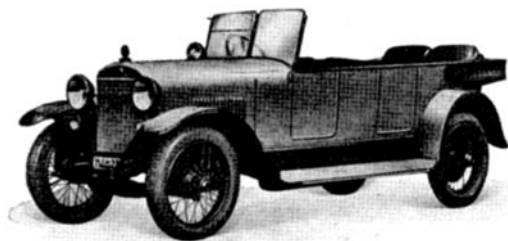
Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce. 3. pokračování

V tomto dílu seriálu se zaměříme na prodejní strategii firmy AERO při zavádění výroby automobilů a dalších podpůrných činnostech – v současné době nazývané marketing.

Marketing je definován jako proces zaměřený na uspokojování potřeb zákazníka. Pomocí nástrojů, metod a technik marketingového průzkumu dochází ke zjištění potřeb a přání zákazníků a cílem je nabídnout jim výrobky s co největší přídanou hodnotou, ve správný čas a za vhodnou cenu. Je to proces zaměřený na zákazníka, kterému se podřizují všechny činnosti ve firmě – zajištění materiálu, logistika, výroba, skladování až po prodej a zajištění poprodejního servisu. Marketing vznikl v USA ke konci 19. století, kdy s rozvojem strojové výroby vznikla potřeba zabývat se výrobními metodami. V tomto období převažovala poptávka nad nabídkou a tak nebyl zájem zaměřovat se na reklamu. Tento výrobně orientovaný marketing – vyrobit co nejvíce zboží s minimálními náklady fungoval až do Velké hospodářské krize v roce 1929, kdy se začal marketing zaměřovat na prodej. V tomto období vznikala nadbytek zboží a problém nebyla výroba ale prodej. V produkci aut byla v této době v ČSR již velká konkurence a uvedení nového výrobce na trh bylo velmi složité. Továrna AERO zvolila strategii podpory a zveřejňování výjimečných výkonů – účast na závodech, dálkové jízdy s důrazem na spolehlivost, hospodárnost a také praktické využití jejich automobilů při každodenním používání.

Uvedení továrny na automobilový trh v říjnu roku 1929 s malým vozem AERO 10HP na XXI. Mezinárodní výstavě automobilů v Praze je popsáno v knize Karla Jičínského Automobily AERO a jejich doba. Vítězství posádky Turek – Nahodil v Hvězdicové jízdě byl jistě pro továrnu velký úspěch, který výrazně pomohl k tomu, že se automobily AERO dostali do povědomí široké veřejnosti. Výroba automobilů se rozběhla v roce 1930 a v roce 1931 je již prodávali regionální zástupci po celé ČSR.

Jedním z velmi důležitých prvků při prodeji je reklama. Jejím úkolem je seznámit veřejnost s vlastnostmi výrobku a vyzdvihnout všechny výhody, které jeho koupě zákazníkovi



1921.
První 6-válec, 90 × 130 mm,
výkon 19/60 ks.

Číslo 308, 10. listopadu 1929. NÁRODNÍ PO

Hvězdicová jízda výstavní

Nový malý vůz „Aero“, řízený B. Turkem, docílil ve hvězdicové jízdě největší počet bodů a umístil se nejen ve své kategorii, nýbrž i v celkové klasifikaci jako první.

Jel trať Praha—Brest—Praha—Hamburg—Praha v následujících etapách:

Neděle	20. X. Praha—Strassburg	636 km
Pondělí	21. X. Strassburg—Paříž—Le Mans	686 km
Úterý	22. X. Le Mans—Brest	400 km
Středa	23. X. Brest—Paříž—Sézanne	729 km
Čtvrtek	24. X. Sézanne—Stuttgart	603 km
Pátek	25. X. Stuttgart—Praha	467 km
Sobota	26. X. Praha—Hamburg	696 km
Neděle	27. X. Hamburg—Praha	696 km
		Celkem . . . 4.913 km

Tato trať měří ve vzdušné čáře 3.718 km, byla projeta bez jediného trestného bodu a celkový počet získaných bodů jest 2.980.

Oficiální výkon ten je pouze jednou z mnoha zkoušek, které již dlouho s našimi vozy konáme a které vesměs prokazují jejich velkou výkonnost, naprostou spolehlivost a nepatrné provozní výlohy.

„AERO“, továrna letadel, Praha-Vysočany

Malý vůz pro velké cesty.

Aero

Kč. -
18.800.-

Zastoupení: A. Wenke a syn, Jaroměř.

Kč: 17.900.—
22.300.—
25.800.—

Malý vůz pro velké cesty.

TOVÁRNÍ PRODEJNA:
**A. WENKE A SYN,
JAROMĚŘ.**
TELEFON: 215.

AERO

SERVICE AERO



přinese. Továrna AERO spolupracovala s několika reklamními agenturami. V archivu firmy WENKE a syn se zachovala korespondence se společností Willy M. Jacobsen, ze které je patrné, že továrna pomáhala svým regionálním zástupcům při zveřejňování reklamy v místních novinách. Tito zástupci jsou v textu reklamy přímo uváděni, včetně adresy a spojení. Inzeráty reklamní firmy Jacobsen se dají poznat podle znaku v levé horní části obrázku. Uveřejňujeme inzerát, který popisuje dálkovou jízdu spolehlivosti Německého Autoklubu v roce 1931 po trase Berlín – Ženeva – St. Sebastian – Lisabon – Barcelona – Řím – Mnichov – Dubrovník – Budapešť – Berlín o celkové délce 10.255 km. Nejeфекtivnější bylo v této době uveřejňování reklamy v celostátních i regionálních novinách.



Jízda spolehlivosti Německého Autoklubu na 10.000 km.

Největší soutěž, která kdy byla konána na evropských silnicích, dokázala světu znovu znamenitý výkon našich vozů a vynikajícího sportovního ducha našich jezdců. Automobily všech zemí a všech kategorií byly u startu a nejmenší ze všech účastníků

třisedadlový roadster AERO 10 HP
se svým silnějším bratrem,
roadsterem AERO 16 HP

osvědčily se tak, že předseda Německého Automobilového Klubu, vévoda z Mecklenburgu, při ocenění jednotlivých výkonů prohlásil:

»Nejmenší vůz prokázal svým výkonem úplnou rovnocennost s vozem největším!!!«

Tato chvála vynikajícího reprezentanta automobilismu jest jistě dokladem hodnocení, jakého si automobil AERO získal během doby velmi krátké. Nejen starý, ostřílený závodník B. Turek, nýbrž i sportovní nadšenec O. Škokánek, jeden na dvouvalci AERO 16 HP, druhý se svým jednoválcem 10 HP - ale oba na normálním seriovém voze - přijeli bez jediného trestného bodu k cíli a oba získali **první cenu.**

Přísné byly podmínky a kladly největší požadavky na stroj i jezdce, přísní byli soudcové: nejmenší chyba, výměna kterékoliv součástky, z nichž každá byla zvláště označena znamenaly trestné body! A přece dojezdy oba typy AERO ve skvělém čase a bezvadné formě bez jediného trestného bodu a byly oba u cíle nadšeně uvítány: dokázaly znovu svoji naprostou spolehlivost a téměř neuvěřitelnou úspornost. Oceňte nyní sám hodnotu našich vozů!

Aero TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY

PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 28.

Propagaci vozů AERO prováděl také známý motoristický nadšenec Miloš Bloch. V archivu se zachoval soubor inzerátů uveřejněných v novinách v roce 1933, vydaný souhrnně jako brožura reklamní firmy. Dalším způsobem reklamy bylo promítání diapozitivů v kinech před a po týdeníku. Ukázky jsou od firmy Kinoreklama BRDA.

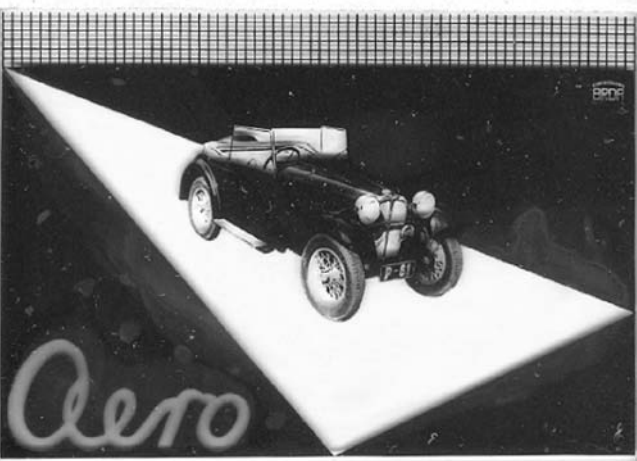
Kinoreklama, BRDA, Dejvice, Vuchtrlova 3.



BRDA

Aero

Kinoreklama, BRDA, Dejvice, Vuchtrlova 3.



BRDA

Aero

Dalším způsobem provádění reklamy byly různé poutače na veřejně přístupných místech, ale třeba i v divadle a jinde, viz článek o protipožární oponě ve Vršovickém divadle MANA v tomto čísle Aerovkáře.



willy m. Jacobsen

R E K L A M A

P R A H A I I.,
V O D I Č K O V A 2 0
P A L Á C „S E C U R I T A S“
T E L E F O N 2 6 4 - 9 2

Páni
A. Wenke a syn,
J a r o m ě ř

Ja. Bů.

Praha, 5. ledna 1932.

Týká se Vašeho oddělení Aero a Vašeho dopisu ze dne 4. ledna 1932.

Obdržel jsem Váš ctěný dopis ze dne 4. t. m. a obratem sdělují Vám tímto zdvořile, že jsem opravenou maticí "Vše pro kuchyní dodávkovým vozem Aero" zaslal dne 17. listopadu 1931. bez doprovodního listu na adresu Vaší ct. fy. v Hradci Královém. Rozhodně maticí tuto tam naleznete. Zvláštní poštou dovolují si Vám proto zaslati ještě jednou maticí a sice na adresu Vašeho ct. domu v Jaroměři. Co se týče časopisu ve kterém má tento insert vyjít, jest Vám k dispozici kterýkoliv list v Hradci Královém, jelikož pro uveřejnění tohoto insertu v Praze nemáte zájmu a v Jaroměři, jak je mi známo, časopis žádný nevychází. Doporučoval bych Vám časopis "Nové směry". Zároveň Vás prosím o laskavé sdělení, ve kterém listu mám nechat uveřejnit tento insert a to k tíži účtu mé klientky firmy Aero, továrna letadel Praha-Vysočany. Jelikož ale oba listy v Hradci Královém jsou nejrozšířenější, doporučoval bych Vám z toho důvodu oba, takže v jednom by byl uveřejněn insert k tíži ř. Aero, tov. letadel, Praha a druhý k tíži Vašeho vlastního účtu, používající při tom maticí, kterou Vám současně zasílám.

*v a kraj
Královéhradecký*

Jsem Vám vždy k službám milerád ochoten a prosím Vás, abyste se k vůli zjednodušení vždy v takovýchto případech obrátili na mne.

Dovolují si Vám, velevážení pánové, vyjádřit své nejsrdečnější blahopřání v Novém roce 1932 a peroučím se Vám

s veškerou úctou:

WILLY M. JACOBSEN.

1 matrice A E R O.

Reklamní poradna a organizace prodeje. - Umělecko-grafický atelier.
Běžný účet u České průmyslové banky v Praze. - P. Ú. Š. čís. 13.577.



Připravil Jarda Dufek - JD -



Pan ředitel

Leopold Slavík 1902 – 1939

Často vzpomenu na mého ředitele v továrně Aero, pana Leopolda Slavíka. Bude tomu 60 let, co opustil naše řady člověk ryzí povahy, oddaný značce Aero.

Měl rád lidi, své spolupracovníky, přátele a blízké. Nikdy nebyl lhostejný k jejich starostem a celým srdcem se těšil z jejich úspěchů a dovedl s nimi prožívat prohry i zklamání roku 1938! Měl rád život a milovanou manželku Elu. Proto s takovým zaujetím a nevšední obětavostí pracoval pro štěstí a spokojenost jiných.

Ředitel Leopold Slavík byl rodák mladoboleslavský. Do továrny Aero nastoupil jako komerční úředník v roce 1925, v období, kdy továrna vyráběla karosérie Weymann a přívěsné vozíky k motocyklům H.D.



Zleva: V. Formánek, ing. Z. Michl, manželé Slavíkoví

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

a Indian. V roce 1929 se započalo s výrobou automobilů Aero 500 až L. Slavík byl pověřen panem dr. V. Kabešem vedením obchodního oddělení. Stál u kolébky výroby lidového vozu a patří mezi významné osobnosti československého motorismu. Do roku 1937 vedl prodejnu Aero v Praze Na poříčí a aktivně pracoval v Aero Car Clubu, který s Kafuňkem a Skokánkem založil. Měl velkou zálibu v letectví a proto byl několikrát na studijních cestách v Anglii, Francii i jinde v cizině.

Byl úspěšným soutěžním jezdcem, jel několik okruhů a dálkových jízd. Mezi motoristy požíval velké společenské obliby a byl znám v nejširších pražských kruzích jako skvělý muž.

Dne 10.3.1939 jel naposledy se svou AERO 50 poznávací značky P 61, kterou znali všichni příslušníci dopravní policie. Při průjezdu Zborovskou třídou na Smíchově se srazil s autobusem, který zatočil k Diezenhoferovým sadům a jel k Jiráskovu mostu. V troskách vozu byl i 27 letý Ignác Bochenek, polský státní příslušník, který byl pověřen nákupem letadel pro polskou armádu. Oba těžkému zranění podlehli. I. Bochenek zemřel v sanitce za jízdy, L. Slavík byl po prvním lékařském ošetření donesen na lůžko nemocničního pokoje, kde i on vydechl naposledy. Pohřeb se konal den před příchodem okupantů, 14. března 1939.

Jaroslav Bříza

Poválečné zrušení výroby vozů AERO je zajímavým tématem, o kterém již Aerovkář dobové dokumenty přinesl. Zajímavým je bezesporu i dnešní článek prezentující nejen poválečný pohled kolektivu automobilky na postavení této sekce v továrně.

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

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

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

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

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

Zdar zkoušek korunoval úsilí kanceláře, takže s oprávněnou důvěrou hleděla vstříc době, kdy její práce bude přínosem



k vytvoření národního automobilového průmyslu svobodného státu. Válka skončila a automobilka byla v důsledku své příkladné činnosti během okupace zařazena mezi podniky, s nimiž se v budoucnu počítá.

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

Šestileté snažení kolektivu, navíc za podmínek, které se již nikdy v továrně nesmí opakovat, a hmotně neoceněné ve stínu oddělení leteckého (vyrábělo zbrojní materiál pro okupanty), které odsálo většinu jeho konstruktérů, bylo tedy nadarmo. Nadarmo též vyčkávala kancelář v období od květnové revoluce, kdy byla svědkem chaosu v továrně. Vyčkávala tak po dobu pěti dlouhých měsíců (t. j. do září 1945), neboť konstruktéři nemohli uvěřit faktu, že vedení továrny, **Správní výbor spolu s revoluční Závodní radou neprosadili revizi rozhodnutí, které uzavírá knihu historie šestnácti let pracovního úsilí mnohých lidí, kteří zůstali automobilce věrni i ve špatných dobách.** Dnes osazenstvo stojí před nepochopitelnou skutečností, že obě složky vedení podniku chladně a se zřejmým přinejmenším nezájmem připustily rozhodnutí čsl. vládních činitelů, provedené se vzácnou neznalostí výrobních poměrů podniku, když tyto byly i okupanty respektovány.

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

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

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

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

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

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

Rukopis byl přepsán a opatřen poznámkami v únoru 2008.

Poznámka Jič

Přepis prof. J. Voříšek, poskytnut archivu ACC Praha

Do Aerovkáře přispěl Karel Jičínský





Na konci měsíce srpna jsme se vydali na výlet do hor. Již příjezd do Harrachova jasně naznačil, že následující víkend bude stát za to, neboť již jen pohled na ne zcela zaplněné parkoviště vysloveně lákal na start. Takové množství Aerovek všech typů, rozličných provedení a způsobů renovace či individualizace způsobovalo zvýšený tep.

Sobotní ráno překonalo vše, co páteční večer jen naznačoval. Azurová obloha a pod ní ve stínu Hotelu Svornost pulzující parkoviště hýřící přípravami. Již jen charakteristický zvuk motorů a všudypřítomná vůně spáleného mixu jasně naznačovaly, co se bude dít.

A dělo se hodně!



Na start staříček Peugeot p. Jean-Claude Reytera

START.

Vyjíždíme od parkoviště na Svornosti, abychom hned po pár metrech museli brzdit u první kontroly ... jen se trefit co nejpřesněji doprostřed mezi sloupky!

No, nějak to vyšlo, tak rychle dál, k oficiálnímu startu – paní starostka nás uprostřed velikého davu odmávla a my vyrážíme ostře – hned k nejbližší pumpě dohustit pneumatiky.

Dohuštěno, a jedeme. No, jedeme, spíše letíme nádhernou krajinou, kde by se, pravda, chtěl, ale nestihl kochat ani pan doktor.

Rokytnice nad Jizerou.

Rychle (ale hlavně přesně) přejet prkno a už honem na „horskou prémii“, na kterou se tak těšíme!

Stoupání na Rezek plné zatáček a také bohužel méně šťastných Aerovek a za ním hezky zaparkovat v lese a chladit ... dostala hodně zabrat, Aerovka, ale myslím, že si to užila minimálně stejně jako my.

Jilemnice.

Neskutečná Jilemnice.

Toto podkrkonošské město nás uvítalo s otevřenou náručí na svém krásném náměstí, jež zaplněné naleštěnými historickými vozy na své kráse ještě mnohé přidalo.

Pohled z radniční věže na desítky Aerovek zaparkovaných tam někde dole z hlavy jen tak nedostanu.



Jilemnické náměstí z ptáčí perspektivy



Módní přehlídka

Po opravdu dobrém obědě v místní školní jídelně, módní přehlídce posádek a dalším měření mezi sloupky jsme opět na cestě. A to rychle, jako by nikomu z nás nedocházelo, že toto není o rychlosti ... jenže když ono to tak krásně jede...

Další měření, tentokrát na světlomet – 80 cm od sloupku ... 81 cm? Dobře my! A rychle dál.

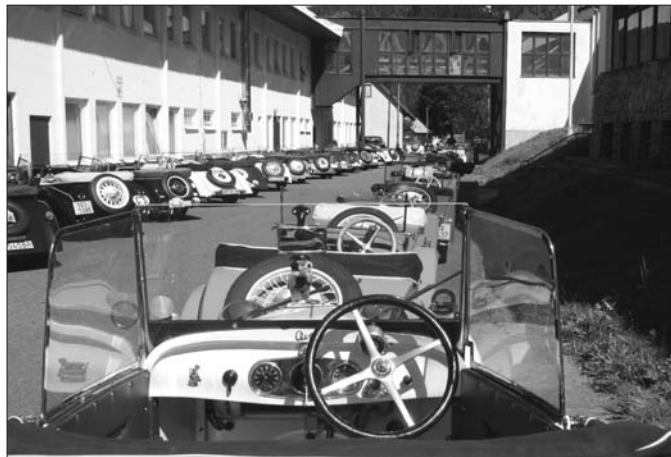
Náhle cestou narážíme v polích na nádhernou kamennou rozhlednu u Roprachtic. Neplánovaná zastávka opravdu stála za to, výhled do okolí byl nádherný, zvláště při sobotní viditelnosti.

Finální zastavení + rozjezd do kopce bylo jen malinou a již jsme v cíli. Ve stínu majestátních skokanských můstků.

Večerní vyhlášení vítězů už bylo již jen pomyslnou třesinkou na dortu za velmi vydařeným dnem. A pro jednu posádku i šokem. Tím mám samozřejmě na mysli naši posádku, neboť když jsme zjistili, kdo to vyhrál, krve by se v nás nedořezal. Nádherný den se zlatou tečkou – co více si přát?!



Vítězové – Michal Petschke - řidič a Vašek Havlíček - navigátor



Nepřehledné řady aerovek v harrachovské sklárně

Nedělní výlet po rozhlednách Jizerských hor začal obědem a exkurzí ve sklárně a minipivovaru Novosad a syn v Harrachově.

Pohled na desítky Aerovek zaparkovaných ve starobylém areálu sklárny byl bez přehánění poetický.

A jsme zase na cestě, vstříc rozhledně Královka a mnoha kopcům. A také prvním problémům.

Vítězné vozidlo se rozhodlo, že turistické tempo ho nebaví a postavilo si hlavu, zvláště do kopců se litru vážně nechtělo. Po stoupání do Albrechtic odpočíváme na autobusové zastávce a za pomoci Karla se snažíme objevit problém.

Na další cestě na Královku se stále opakuje, ale se zatnutím všech zubů dojíždíme k rozhledně.

Nádherné místo!

Při vzpomínání na zastávku u Královky si připomínám jediné vozidlo, které jsem za celý víkend viděl roztlačovat. K mému velikému překvapení to ale nebyl žádný z veteránů, ale pořadatelský Roomster ... Tak se pozná kvalita ...

Jedeme dál. Tedy, zdá se, že už zase můžeme letět! Nádherné klesání půvabnou krajinou Jizerských hor s překrásnými průhledy a čerstvým vzduchem jen mírně zkaleným Aerovkami před námi.

Zdá se, že všechny problémy jsou zažehnány a statečný litr zase létá. Krásný pocit ale vydržel jen do půlky Tanvaldu, neboť pak silnice začala zase prudce stoupat. A bylo zle. Horko těžko jsme dojeli k ceduli Tanvald a dál už nic. Zvuk rychlovarné konvice vycházející z chladiče jasně naznačoval, že hned tak nepojedeme.

Po několika desítkách minut jsme vyrazili, abychom dojeli jen na vrcholek kopce a museli se v tom zase vrtat. No co, zastávka na kafičko se také občas hodí.

Přes chmurné myšlenky na přímou cestu do základního tábora jsme se vydali dokončit trasu a dojet k Majáku (rozuměj rozhledně) Járy Cimrmana. Když jsme byli téměř u cíle a silnice začala klesat, nevěřil jsem svým očím, ale co, kdo jiný než Jára Cimrman by postavil rozhlednu de facto v údolí, ne?



Krkonošsko – jizerská romantika

I tak byl výhled krásný (ačkoli kvůli horší viditelnosti jsem nezahlédl Panamský průplav) a prohlídka muzea vysloveně poučná a velmi zábavná.

Pondělní návštěvy zámku Sychrov jsme se již nezúčastnili, ale místní restauraci jsme si ujit nenechali, což byla skutečně zdařilá tečka za nádherným prodlouženým víkendem stráveným v krásném prostředí Krkonoš a Jizerských hor.

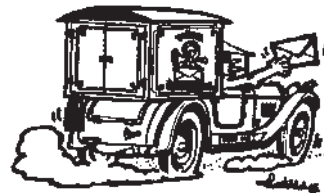
Rádi jsme se zúčastnili soutěže, kde jen jeden jediný řidič byl starší, než jeho vozidlo, a kde konečně nastupuje i „aerovkářský potěr“.

Závěrem bychom rádi poděkovali všem organizátorům. Ať je to třeba krásně vymyšlená trasa, bezchybné zaparkování či příjemné večery, nezbyvá než přede všemi smeknout.

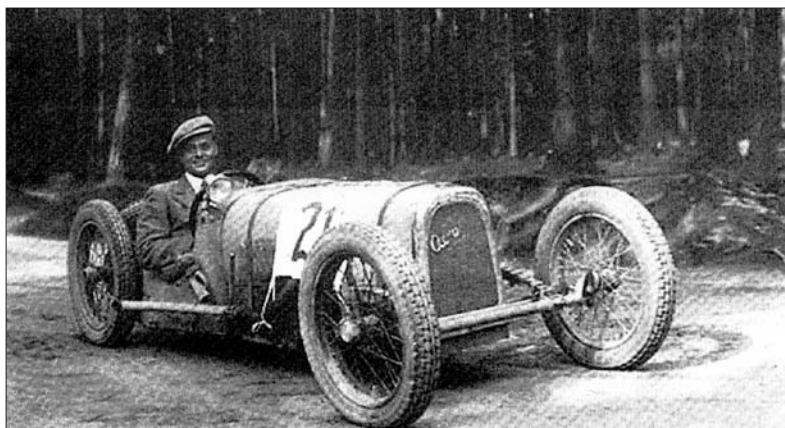
A za nápad „otočit“ zavedené pořadí startu jednotlivých kategorií si organizátoři zaslouží absolutorium!

DĚKUJEME, (RÁDI) PŘIJEDEME ZAS!

Vašek Havlíček a Michal Petschke



KAREL JOSEF baron WIEDERSPERG



Jedna z mála dochovaných fotografií Karla Wiedersperga s vozem Aero 1000 Special se startovním číslem 21 pochází zřejmě z 11.9. 1932 z litoměřických „Závodů do vrchu“. Karel Wiedersperg, člen liberecké pobočky Ligy motoristů, zde ve své kategorii získal II. cenu.

Narodil se 28.8.1909 v Medlešicích, okres Chrudim, jako dítě otce Jana Wiedersperga a matky Josefiny Wiederspergové, rozené Chorinské..

Od 2.1.1931 byl zaměstnán u firmy Rudolf Graser do 15.1.1932. Pozdější povolání uváděl statkář, obchodník s automobily, Autozastoupení. Uváděn jako „Generální representant“ firmy Aero v Liberci. Jeho firma byla postupně uváděna na několika adresách: R. 1934: Beilchengasse Nr. 25 (Sekernická ul.)

R. 1937: Röchlitzer Str. Nr. 5 (Rochlická ul.)

R. 1938: Gablonzer Str. Nr. 16 (Jablonecká ul.)

(Pozn.: Názvy ulic převzaty z německého adresáře firem „Adressbuch der Gauhauptstadt Reichenberg“, který jako jeden z mála pramenů uvádí záznamy o činnosti K. Wiedersperga.)

Jako státní příslušnost uvedena česká, náboženství katolík. V roce 1939 žádal Obchodní a živnostenskou komoru v Liberci o povolení provozovat autoškolu. Není úředně evidován jako majitel autoopravny.

Údajně byl iniciátorem úprav závodních vozů Aero 1000 Special, vozů s tříválcovým motorem o obsahu 1000 ccm. Počet skutečně vyrobených těchto vozů nebyl nikdy spolehlivě doložen; podle odhadů pamětníků se jednalo o 3 – 5 ks tohoto provedení. Úpravy prováděla na přání zákazníka továrna Aero.

Ze vzpomínek bývalých zaměstnanců firmy Aero (m.j. p. Pohořalého, který byl od r. 1930 v Aerovce zaměstnán jako zajišťč a následně působil ve funkci vedoucího kontroly) lze uvést několik technických poznámek o motoru: tříválec byl odvozen od motoru Aero 662 ccm, tedy objem cca 993 ccm. Zapalování mělo skříňku nasazenou na klikovém hřídeli s vačkou o třech vrcholech 120° a jedním párem kontaktů. Toto řešení bylo zdrojem poruch, neboť pohyblivý kontakt nestačil při vysokých otáčkách sledovat vačku. Vůz dosahoval s tímto motorem až 130 km/hod., avšak při vysoké rychlosti byl hůře ovladatelný vzhledem k velké síle motoru.

Z historie těchto vozů lze uvést několik málo konkrétních snímků, které se do dnešní doby dochovaly. Vůz s SPZ Č-PZ 1360 vlastnil (asi) v letech 1946 – 60 p. Kučera z Plzně – Doubravky, foto pocházejí pravděpodobně z r. 1947. Za povšimnutí stojí detail umístění rezervy na levém boku vozu. Vůz byl následně prodán p. Štěpanovskému a jezdil pod SPZ OM-54-73, avšak na voze s touto SPZ je umístěn držák rezervy na horní části zadě vozu. Nabízí se otázka – proč by nový majitel, tedy p. Štěpanovský, předělával uložení záložního kola? Nebo se ve skutečnosti jednalo o jiný vůz? Vůz OM-54-73 nemá označení 3V(!)

Vůz tohoto provedení vlastnil v 50. letech p. MUDr. Jaroslav Jílek ze Zbiroha, nevzpomíná si však na jméno předchozího majitele. Vůz podle jeho slov skončil někde na Slovensku. Důležitý detail – vůz p. MUDr. Jílka má rezervu na zádi! Podle sdělení majitele vůz dosahoval rychlosti 130 – 140 km/hod. a byly vyrobeny 2 – 3 kusy.

Fotografie vozu se startovním číslem 21 a baronem Wiederspergem za volantem byla též otištěna na poslední straně knihy F.A. Elstnera „Malý vůz pro velké cesty“ (vyd. 1933 – 34) pod názvem „Pohádka mládí“. Z historie víme, že předmětné tříválcové karosovala továrna Aero podle návrhu karosářského „designéra“ p. Voříška. Vztahy továrny Aero a jejího generálního zástupce v Liberci byly zřejmě oboplné a tudíž dnes nelze s určitostí zjistit, do jaké míry byl Wiedersperg autorem tohoto provedení či nakolik se nechával inspirovat karosářskými kreacemi mistra Voříška.

S účastí K. Wiedersperga na závodech se setkáváme v roce 1933, kdy jel závod do vrchu „Ecce Homo“ u Šternberka se stoprocentním úspěchem aerovek: V cestovních vozech zvítězil Sochor před Nimshausem, ve sportovních Novozámecký před Štípkem a v závodních Wiedersperg před Novozámeckým a Nimshausem.

Druhým, méně známým „Generálním represantem“ firmy Aero v Liberci, byl Ernst Jäkel, nar. 25.4.1903 v Raspenavě, okres Frýdlant, jako dítě otce Ernsta Jäkela a matky Albertiny Jäkelové, roz. Lammelové. Povolání uváděl jako obchodní zástupce „Generální zastoupení“ firmy Aero. V roce 1942 je uváděna adresa jeho firmy Adlergasse Nr. 5 (Orlí ul.), státní příslušnost německá. (Pozn.: Jeho jméno uváděno na některých dokumentech též Jäckel.)

Zdaleka ne mezi všemi „Generálními zástupci“ a továrnou Aero panovaly dobré vztahy – pro ilustraci citát z AERO-Novin č. 5 z r. 1945, jehož autorem je osoba nad jiné povolanější, JUDr. Vladimír Kabeš, majitel továrny: „Kromě několika paděsátek, zašantročených na počátku války pověstným renegátem Velátem Sicherheitdienstu, sloužily naše vozy většinou



živností, lékařům, drobným podnikům a pod., tedy sektoru, poměrně nejvzdálenějšímu přímému zbrojnímu úsilí. Naší snahou bylo zachránit co největší jejich počet pro vlastní území – zde ovšem zasahovali němečtí vládci býv. ministerstva dopravy a techniky a s nimi společný Anderlik, rušice tyto pokusy bezohlednými zásahy. Rovněž neblahý „generální zástupce“ Jäckel v Liberci vydíral na nás dodávky přímou hrozbou udáním a koncentračním táborem vedoucím automobilky, mocenskými zásahy z Berlína atd., atd. Tento ničeho se neštítící gangster a jeho nohsled Riemann budou se asi – jsou-li dosud naživu – odvolávat na všelijaké dvojsmyslné řeči na sklonku války, jimiž mlhavě naznačovali jakési protinacistické smýšlení. Bylo by mně zadostiučiněním, shledati se dnes s nimi a připomenouti jim jejich jednání z ledna 1942“.

V souvislosti s historií a počtem uváděných vyrobených kusů vozů Aero 50, karosovaných Sodomkou ve Vysokém Mýtě (tzv. „Arizon“, 6 – 8 ks) figuruje jméno Jäckel – údajně pro tohoto libereckého zástupce byl zhotoven jeden exemplář této karosářské kreace, který si zahrál po boku Oldřicha Nového ve filmu „Valentin Dobrotivý“ (film natočil režisér Martin Frič, premiéra 31.7.1942).

Petr Klusák

Pozn. aut.: Článek „Záhada historie jednoho (?) Speciálu Aero 1000“ podle paměti p. Štěpanovského vyšel v Aerovkáři č. 2/2013 na str. 11. Některá data se liší, což je výsadou lidské paměti.

Pozn. red.:

Příjmení Karla Wiedersperga je někdy uváděno chybně s h – Wiedersberga.

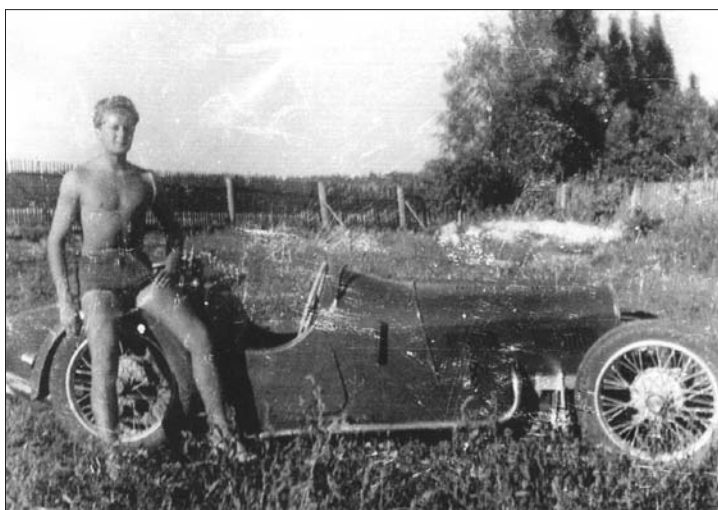
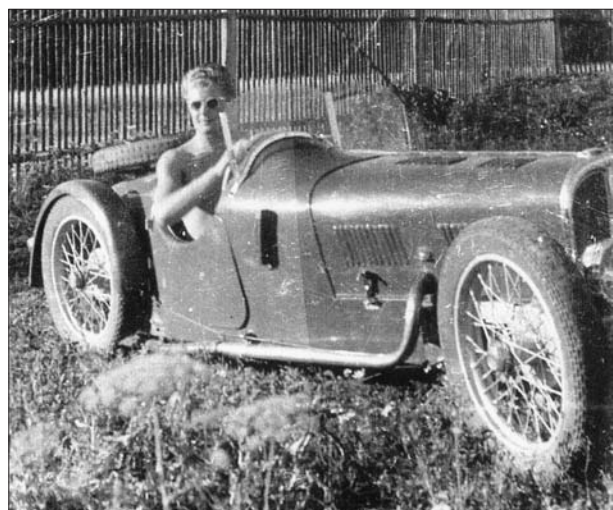
Na téma A 1000 Special proběhla mezi p. Štěpanovským a p. Klusákem korespondence objasňující autentičnost aerovek. Petr Klusák nám poskytl dopis p. Štěpanovského a sám konstatuje: „Znamenalo by to tedy, že vůz p. Kučery s SPZ Č-PZ 1360 není totožný s vozem, který vlastnil v 60. letech p. Štěpanovský, a který jezdil pod SPZ OM-54-73. Vůz p. Štěpanovského je zřejmě identický s vozem, který vlastnil MUDr. Jílek ze Zbiroha.

Vážený pane Klusáku.

Plzeň 11.8.2015

Zdravím Vás srdečně a děkuji za dopis, který jste mi poslal. Překvapil mě i Milan Turek článkem v Aerovkáři č. 3.

Často jsem také přemýšlel o panu Jílkovi ze Zbiroha, zdali měl aerovku přede mnou nebo až po mně. Na fotografii vypadá velmi mladě. Já jsem ji vlastnil; to mi bylo pár roků po vojně. Mezi ním a mnou je odhadem deset roků. On by měl být starší.



Na fotografii, kde se opírá o vůz, má aerovka rezervní kolo na zádi vozu, tak, jak jsem ji koupil i já. Nic jsem s ní nedělal. Vím, že byla omezena dřevěnou podložkou zapadající do náby kola. Byla ze staršího dřeva, jak si pamatuji. Tak já ani nikdo přede mnou zřejmě s rezervou nic nedělal. Lak spojený s karosérií nebyl nijak porušen a podložka (vločka) šla vysunout ven. Pan Kučera dle fotografií měl rezervní kolo na boku vozu.

Opravdu je záhadou, byly-li aerovky dvě různé nebo někdo rezervu přidělal na zadní špic karosérie.

Pan Jílek nemá na voze přední blatníky a řemen přes kapotu. Tyto části tam za mne byly. Nevím, proč blatníky odmontoval. Na fotografiích s panem Kučerou tam ještě jsou.

Velká škoda, že již nežije můj kamarád Ivan Schneiberk, který by hodně věcí objasnil. Znal se i s panem Kučerou. Objevím-li něco nového, zajisté Vás budu informovat. Také Vy můžete kdykoliv napsat.

Aerovkám zdar. S úctou Štěpanovský Drahoš

!!! 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.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 15 – Originalita A 30.

str. 16 – Pokračování brožury **Obsluha vozu AERO** pro A 500 (postupné doplnění celé brožury).

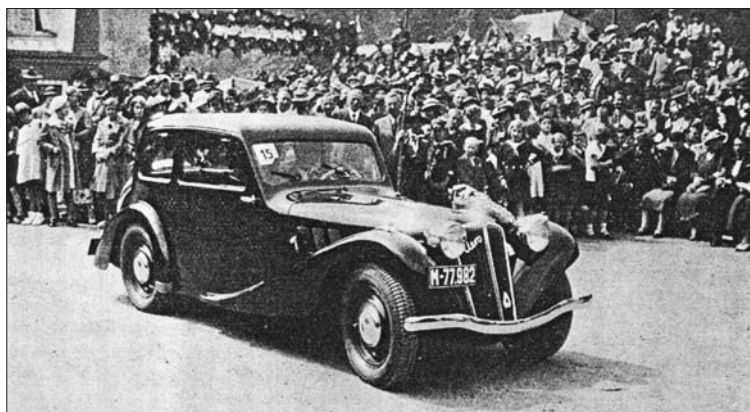
str. 17 - 18 – Pokračování brožury **Seznam náhradních dílů pro vozy „AERO“ typ 500, 662, 750, 1000.**

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

Oprava: V seznamu výkresů v č. 2/2015 má být uvedeno u pol. Čep kulového kloubu č. Lz 347. Malé písmeno z značí zkušební vzorek, výkres byl stornován 6.3.1936. Na chybu upozornil P. Klusák.

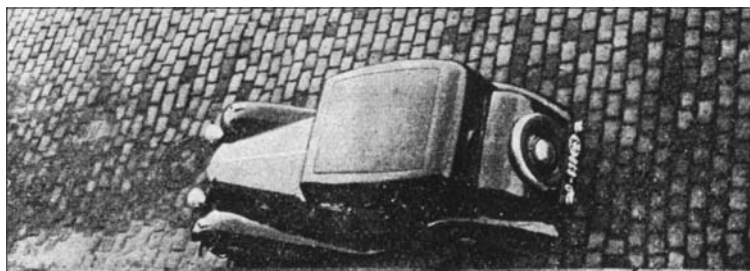
Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 30

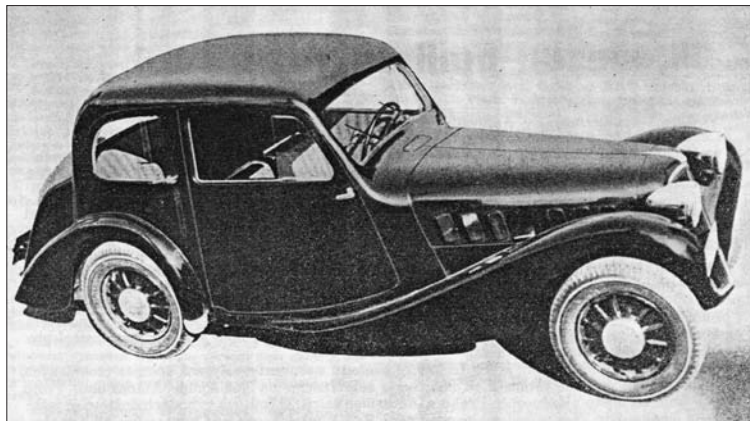


Fotografie limusiny z poloviny r. 1935. Kapota má světlé klapky, které se běžně uvádějí až u mod. 1936. Okno není vyklápěcí – stěrače jsou ještě přímo na okně. U vyklápěcích oken byl motorek i osy stěračů v rámu nad oknem. Tento vůz má patrně střechu již celoplechovou. Linie střechy a okna jsou již oblejší, okno má již větší sklon. Povšimněte si nárazníku. V té době byl ještě nadstandardní výbavou, ale nezvyklý je jeho tvar.

Limusina z r. 34 – střed plochy střechy není plechový, ale ze silného impregnovaného plátna. Zmíněno již v minulém čísle Aerovkáře. Foto je z konce r. 1934.



Model 1936, ale snímky limusiny i kar. sport jsou již ze září 1935. Karoserie limusiny je ještě v krátkém provedení – rám byl stejně dlouhý jako u otevřených vozů. Okénka mají ještě výklopnou „větračku“, rezerva je vně kufru, který se neotevíral. Střecha je bez prolisy, celoplechová. Na kapotě jsou již novější kličky, maska má odnímatelný „hřebínek“. Zásadní změnou je osazení směrových ručiček za dveřmi. Reflektory jsou hluboké, celé chromované. Disky kol s loukoťovými prolisy jsou typické pro model 1936 – **toto však nejsou disky Michelin!** Poklice jsou již v novém provedení. Oba vozy jsou ještě bez nárazníku. Za zmínku stojí vybavení dosti nevzhlednou rampou na zadní světla a SPZ (málo viditelné ze snímků). Oba vozy mají na zadních blatnících ochranné manžetky, což byl zřejmě nadstandard.



K prodloužení chassis limusin a cabrioletů zaslal podrobný výčet Petr Klusák. Dodejme jen, že k prodloužení došlo kvůli tomu, že se k zadním sedadlům vozů velmi obtížně nastupovalo. U delšího chassis se prodloužení projevilo hlavně u delších dveří. Prostor zadního sedadla je tím velmi pohodlný.

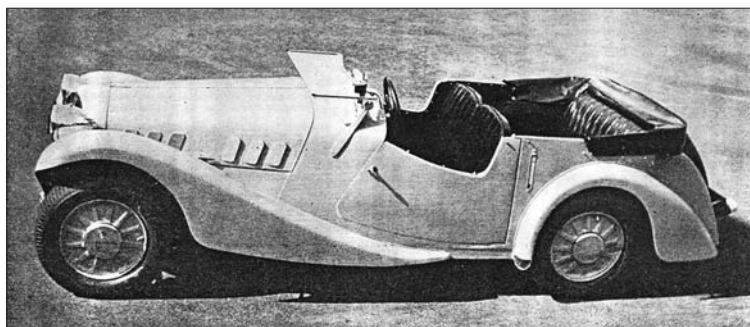
– JK –

Rok 1935, série 9: Polovina chassis normální staré provedení. Druhá polovina prodloužena o 200 mm.

Rok 1936, série 1: Prodloužená limusina s předním výklopným rámem a celými postranními skly bez ventilačních okének.

série 2: Cabriolet (50 ks) – chassis prodlouženo o 200 mm.

série 4: Vozy č. 7149 provedeny jako chassis prodloužené s blatníky, kapotou a kornoutem otevřeného vozu, č. 7150 provedeno jako nesmontované chassis s přiloženými plechy karoserie roadster.



OBSLUHA VOZU

Aero

ZAJÍŽDĚNÍ NOVÉHO VOZU

Nový vůz je třeba opatrně zajižděti, aby se pohyblivé části, ložiska a styčné plochy pístu a válce dobře ohladily. Píst se teplem roztahuje a dokud není zaběhán a ohlazen, může nemírně zahřátí, vzniklé vysokými obrátkami motoru, vésti k zadření pístu. Když by takový případ nastal, je třeba ihned motor zastavit a teprve po ochlazení velmi opatrně jeti dále. Má-li vůz po zadření menší výkon aneb chytá-li špatně, je to znamením, že jsou pístní kroužky zapečeny a je nutno motor rozebrati a kroužky uvolniti. Dokud nemá vůz ujeto alespoň 1000 km, nesmí se jezdit více než

na přímý záběr 50 km/hod.,
druhou rychlostí 25 km/hod.,
první a zpáteční 10 km na málo plynu.

Po projetí prvních 1000 km může se rychlost stupňovati, ale i tehdy je třeba vystríhati se vysokých obrátek motoru, které jsou na úkor trvanlivosti stroje.

Teprve po 5000 km dává stroj svůj plný výkon a maximální rychlost, kterou může vyvinouti.

Zaběháváním vylučují se různé drobné kovové součástky, které při montáži nemohou být odstraněny, a proto je dobře po 1000 km vyměnití olej v rychlostní skřínce.

3

*Elektrická houkačka a lampa
stop nefungují:*

První pojistka zleva vadná, vyměnit.

Zapalovací cívka nemá proud:

Druhá pojistka vadná, vyměnit.

Zadní světlo nesvíí:

Vadná žárovka nebo 3. pojistka. Prohlédnouti svorky a vyměnit žárovku nebo pojistku.

Tlumené světlo nesvíí:

Vadné kontakty v žárovce neb vadná žárovka resp. 4. pojistka. Prohlédnouti reflektory, vyměnit žárovku resp. pojistku.

Městské světlo nesvíí:

Vadné kontakty, žárovky neb 5. pojistka. Odstranit, jak výše uvedeno.

Velké světlo nesvíí:

Jako předešle, 6. pojistka vadná.

Vysvětlení k obrazům:

Obr. 1. Fotografie motoru.

Obr. 2. Fotografie motoru s kardanem a zadní osou.

Obr. 3. Vyobrazení přerušovače.

Obr. 4. Schema kontroly zapalování.

Obr. 5. Schema mazání.

Obr. 6. Schema mazání.

Obr. 7. Schema elektrického vedení.



Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 4321/b	1	Zákryt výf. trubky pod vozem pro I. vál.
A 4321/b	1	Zákryt výf. trubky pod vozem pro II. vál.
A 4322	1	Zástrčka krytu vany (přední)
A 4323	1	Kompl. benz. kohout dvojcest.
A 4327	1	Korková vložka benzinového kohoutu
Sb 63	1	Kompletní odperování ruční brzdy
A 4337	1	Vedení perka akcelérátoru
A 4338	1	Příruba kohoutu benzinové nádrže
A 4378	1	Šroub krytu postran. výfuk. hrnce
A 4383	1	Perko odperování ruční brzdy
A 4394	2	Třmínek brzd. páčky (novější konstr.)
Sb 21	1	Zadní výfuk. hrnec
Sb 34	1	Kompletní výfuk. roura od motoru k hrn.
Sb 35	1	Rybina od postran. výfuku pro jednovál.
A 397	1	Detto pro dvouválec
Sb 37	1	Kompl. postranní výfuk hrnec
A 10021	1	Spojovací roura před. postr. a zad. výfuk. hrnce
Orgán : Limousina čtyřmístná.		
R 294	1	Hlavní zámek levých dveří -- nikl.
R 295	1	Zámek pravých dveří nikl.
A 4380/b	2	Kompl. zvedák skla kolečk. převodem, řetězem a lištou, včetně vnitř. nikl. kliky
A 4382/b	2	Vnější klika niklovaná
A 4383/b	2	Závěs kulový nikl. pro pravé dveře
A 4384/b	2	Závěs kulový nikl. pro levé dveře
R 349	4	Kulička pro závěs
Ma 71	4	Matička pro závěs
R 282	2	Pojist. zámek zadlabaný (se 2ma klíčky)
R 114	2	Štítek zámku nikl.
Sb 49	1	Kompl. výsuvný rám pro limusinu nikl.
R 312	1	Zámek pro kufr limusiny nikl.
A 5325	2	Zadní pero limusiny a nákl. vozu
A 5325 č. 11	2	Hlavní plát s okem pro zadní pero
A 5326	2	Pouzdro bronz. pro zadní pero
A 5327	2	Pouzdro ocelové pro zadní pero

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 5329	2	Distanční podložka zad. pera Ø 20/32/2
A 5330	2	Distanční podložka zad. pera Ø 20/32/1
A 4145	1	Zadní policejní tabulka limusiny nelak.
A 4145	1	Zadní policejní tabulka limusiny lakov.
Orgán : Kola.		
A 4501	5	Náboj kola s otvory pro drát Ø 3.5
A 4501	5	Náboj kola s otvory pro drát Ø 4
A 4502	200	Autom drát Ø 3.5/222
A 4503	5	Obruč. pro pneum. profil. „Strigh“ Side 19×3 nelakovaná
A 4503	5	Obruč. pro pneum. profil. „Strigh“ Side 19×3 lakovaná
A 4507	4	Matka kol
A 4508	4	Pojistka matky kola
A 4502	200	Niple Ø 3.5
Sb 14	5	Kompl. kolo 19×3 bez pneum. nelakov.
Sb 15	5	Kompl. kolo 11×45 bez pneum. nelakov.
A 10079	5	Obruč. 11×45 pro pneum. „Ballon“ nelak.
A 10079	5	Obruč. 11×45 pro pneum. „Ballon“ lakov.
A 10077	200	Drát Ø 3.5×210
A 10077/b	200	Automob. drát Ø 4×210
A 10078	200	Niple — 4
Orgán : Karoserie roadsteru.		
A 4275	16	Šroub Ø 6/12 polic. čís. stopky a karos.
A 5029	1	Držák víka karoserie
A 5030	1	Článek držáku víka
A 5031	2	Čep držáku víka
A 5032	4	Podložka čepu držáku víka
A 5035	1	Pravý zadní blatník nelakovaný
A 5035	1	Pravý zadní blatník lakovaný
A 5036	1	Zadní stupačka
A 5040	1	Zadní levý blatník nelakovaný
A 5040	1	Zadní levý blatník lakovaný
A 5043	1	Šroub M 12 držáku rezerv. kola

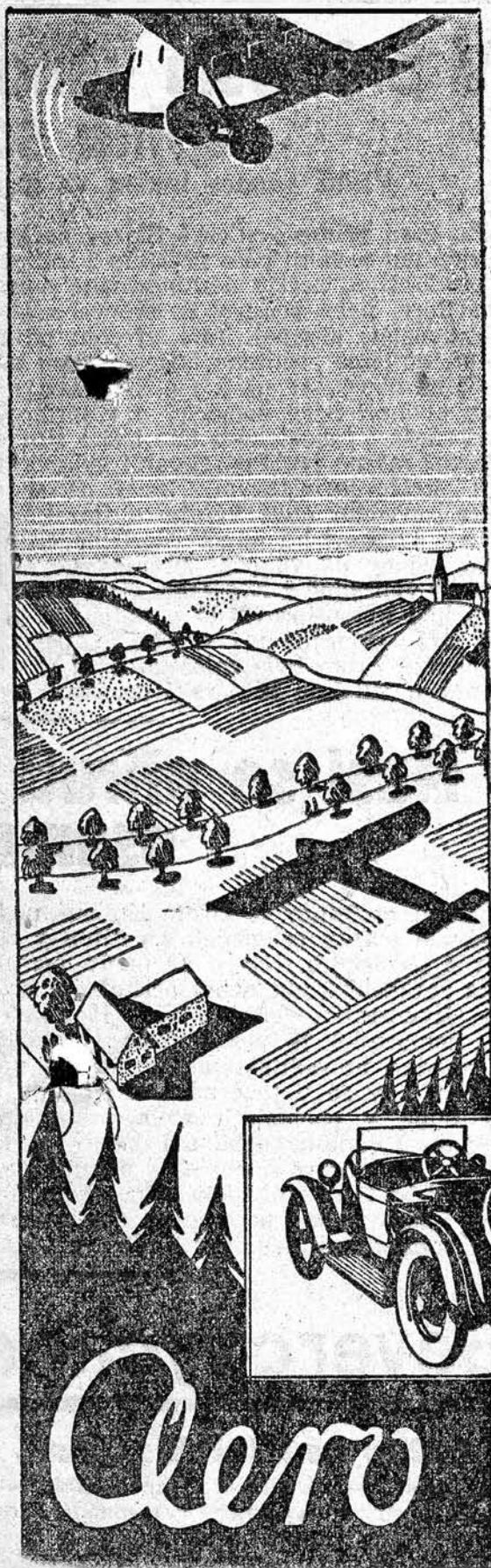
Císlo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 5043/a	1	Šroub M 12 držáku 2 rezervních kol
A 5045	1	Podložka držáku rezerv. kola
Sb 41	1	Kompletní zadní víko nelakované
Sb 41	1	Kompletní zadní víko lakované
A 5050	1	Páčka držáku nikl. rezervního kola
A 5053	1	Ložisko volantové roury
A 5057	2	Půle závěsu horní pro zadní víko
A 5058	2	Půle závěsu dolní pro zadní víko
A 5059	2	Nýt závěsu
A 5065	3	Šroubek čočk. hlava ložiska A 5053
A 5066	1	Šroub ložiska A 5053
A 5067	1	Držák „Stop“ lampy
Sb 13	1	Kompl. zámek dveří, bez klíky
A 5069	1	Šroub držáku „Stop“ lampy Ø 6/15
A 5070	28	Podložka pod šrouby zad. blat. Ø 6,6/18/2
A 5086	1	Kompletní dvířka se zámkem nelak.
A 5086	1	Kompletní dvířka se zámkem lakovaná
A 5189	10	Matka zadních blatníků
A 5107	1	Perko zámku
A 5110	2	Klíka zámku dveří, niklovaná
A 5111	1	Vnitřní šířek zámku bočních dvířek
A 5113	1	Vnější šířek zámku bočních dvířek
A 5128	2	Skrínka závěru
A 5129	1	Levý závěr nikl. pro zadní víko
A 5130	1	Pravý závěr nikl. pro zadní víko
A 5131	2	Pero závěru
A 5133	2	Nýt závěru
A 5142	1	Půle horního závěsu bočních dvíř. lev.
A 5142	1	Půle horního závěsu bočních dvíř. prav.
A 5143	2	Čep závěsu bočních dvířek
A 5144	1	Dešší díl hor. závěsu bočních dvíř. lev.
A 5144	1	Dešší díl hor. závěsu bočních dvíř. prav.
A 5145	4	Podložka závěsu zadního víka
A 5146	4	Kroužek závěsu zadního víka
A 5147	1	Půle dolního závěsu bočních dvíř. lev.
A 5147	1	Půle dolního závěsu bočních dvíř. prav.
A 5148	1	Dešší díl spodního závěsu boč. dvíř. lev.
A 5148	1	Dešší díl spodního závěsu boč. dvíř. prav.

Císlo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 5149	22	Šroub zadních blatníků
A 5156	1	Šířek rozvodné desky nelakovaný
A 5156	1	Šířek rozvodné desky lakovaný
Ma 32	2	Matka Ø 12 nízká pro A 5166
A 5166	1	Objímka a láhlo vzduch. klapky nikl. kompl.
A 5181	2	Spirálka drátu karburátoru
A 5183	1	Zadní policejní tabulka nelakovaná
A 5183	1	Zadní policejní tabulka lakovaná
A 5188	1	Klíka zámku boč. dvířek (litá) vnější
A 5188	1	Klíka zámku boč. dvířek (litá) vnitřní

Orgán : Elektrické zařízení A 6001.

A 4334	1	Dřevěná stol. pod starter Bosch CG-Z9
A 6001	1	Elektr. starter Bendix Bosch AEA 0.4/6 Z 11 6 V
A 6001	1	Elektr. starter Bendix Bosch Cg 06/6, Z 6
A 6001 č. 5	1	Klínek starteru
E 220	1	Spirálové pero k uhlíku starteru
E 300	1	Svoroka akumulátoru + (plus)
A 6002	1	Dynamo Bosch RE 60/6 1700
A 6003	1	Akumulátor, Amp. hod.: 40, Volt. 6
A 6004	1	Vypínač pro Stop Lampy
A 6005	1	Elektr. houkačka 6 V
A 6006	1	Indukční cívka zn. Magneton s 1 výv.
L 6006	1	Indukční cívka zn. Magneton s 2mi výv.
L 4361	1	Pero pedálu
Sb 51	1	Nožní pedálek plech. pro starter Bosch CG-Z9
A 6007	1	Skrínka s pojistkami
A 6008	1	Nožní spínač starteru
A 6009	1	Zadní svítilna Stop bez žárovek
A 6010	1	Tlačítko houkačky
A 6011	2	Reflektor bez žárovek zn. Mobila lakov.
A 6011 č. 11	2	Vnější parabola reflektoru zn. Mobila
A 6011 č. 12	2	Vnitřní parabola stříbřená

[illegible]



Z PTAČÍ PERSPEKTIVY

vypadá život tak krásně a klidně: města a vesnice zdají se býti hračkou, rychlíky plíží se hlemýždím tempem ku předu! Ale přihlédneme-li blíže, díváme-li se z hlediska věčné skutečnosti, objeví se nám život v pravé své podobě, divoký shon a chvat, bezohledné závodění o trachu štěstí a slunečního jasu.

Pěšky dá se v tomto boji těžko vítěziti: příliš rychle předhoní Vás každý, kdo uhání na čtyřech kolech! Chcete mu přenechat všechny vyhlídky na úspěch? Třísedadlový roadster AERO postaví Vás s ním do jedné řady, dá Vám za pouhých

K Ě 17.900.-.-

možnost úspěšného soutěžení, dá Vám rychlost nutnou pro dráhu života.

S radostí jest náš prospekt k Vaši dispozici.

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA - VYSOČANY**