



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



ČTYŘVÁLEC AERO, 2 000 ccm – čtěte uvnitř listu

č. 5



Vážení aerovkáři,

po roce máme opět za sebou předvánoční shon s vánoční povznesenou atmosférou, silvestrovské radovánky i novoroční nikdy nesplněná předsevzetí. Tohle období roku je již po staletí i tisíciletí předurčené k obdarování našich blízkých i přijímání dáreků, přání všeho dobrého do budoucna a obecně je chápáno jako období pro zlepšování mezilidských vztahů. Platí to tak opravdu? A platilo to tak v dávné i blízké minulosti?

Zmínil jsem se o dárcích dávaných i přijímaných. K mému překvapení jsem dostal koncem roku od aerovkářů takový nečekaný a neuchopitelný dárek. Stalo se to na naší Mikulášské, kdy mi několik přítomných popřálo hodně inspirace a vytrvalosti v tvorbě Aerovkáře. A co víc, byl jsem pochválen i za jeho obsah a překvapivě i za obsah úvodníků. Asi bych to nezveličoval, ale za těch téměř třicet let jsem byl spíš zvyklý na komentář typu „Já to nečtu, stejně tam nic není!“ To sice člověku inspiraci ani elán nepřidá, ale většinou to bylo 1:1 s názorem „Nenech se odradit!“

Při psaní úvodníku, ale hlavně při hledání jeho obsahu, se vždy ptám sám sebe „Proč se vlastně úvodníky píší a čeho se mají týkat?“ Úvodníky jsou v časopisech jakýmsi standardem a obsahově jsou spíše plné frázi – tak jako první odstavec úvodníku dnešního. Pokud se chce frázovitosti vyhnout, musí být téma jasné, aktuální a má být vztahováno k našim aerovkářským záležitostem. S těmi našimi zájmy mám ale svědomí mírně nečisté, nakonec však zjišťuji, že se náš obsah úvodníků přeci jen nějak týká. Bylo mi lehce vytknuto, že jsou úvodníky příliš filozofické. K tomu musím říci, že od vtažení aspoň mírné filozofie do textu nelze upustit. Proč? Protože na dané téma bychom si mohli jít poslechnout pívni řeči do hospody! Tam se dozvíme naprosto jasné návody a řešení problémů bez zbytečného filozofování a k tomu těch konspiračních teorií ... !

Konečně k dnešnímu tématu. V situaci, ve které v Evropě nyní žijeme, je to však problém celého světa, není bezpečno. To samozřejmě není žádné překvapivé konstatování ani poznání. Současný stav trvá již mnoho let, ale v poslední době je umocněn migrační vlnou, kterou nelze nazvat jinak než novodobým lidským exodem. Týká se tahle situace i nás aerovkářů? Ano, týká, a to beze zbytku! Zúčastňujeme se mnoha domácích i zahraničních akcí a propagujeme kus technické historie. Když člověk vidí svévolně zničené starověké památky, napadne ho, proč by někdo nechtěl zničit jinde i jiné pamětihodnosti. To, čtenáři, neber jako sýčkování, ale jako výzvu k maximální obezřetnosti! Lidé, kteří obhajují destrukci všeho, včetně vlastního života, jsou nebezpeční všem a všemu. Jak řekl někdo moudrý: „Rozdíl mezi hloupostí a genialitou tkví v tom, že genialita má své meze“.

Když pomineme odvěký problém s individuálními psychopaty (lidmi nemocnými), kteří zabíjejí hosty v restauracích, děti ve školách i zcela náhodné oběti, ptáme se, proč se svět dostal do této situace? Pokud se však vrátíme do minulosti, zjistíme, že svět, tedy lidstvo, vlastně z podobné situace nikdy nevybředlo! Jenom se necháváme ukolébat relativně bezpečným obdobím, ale hlavně situací, kdy „se to nás netýká“! Jen si vzpomeňme, jak jsme se chovali „my, cnostní Evropané“ ve dvou velkých válkách, za komunistických represí a co jihoslovanské trauma před čtvrt stoletím ...? A to připomínám jen 20. století! Schválně, vezměte si tužku a spočítejte roky, kdy se Evropa ve 20. století někde ve svém nitru utápěla nějakou formou protilidskosti. Když úplně pomineme Rusko (SSSR), vyjde nám neuvěřitelné číslo – 60. let. Příroda nám dala bohužel do vínku vraždit (z důvodu vlastního přežití), ale o schopnost nazývat věci pravými jmény nyní v době „míru“ se připravujeme sami!

To, co propuklo v arabském světě, není při ohlédnutí se za naši temnou minulostí nic překvapivého. My jsme jen zaskočení tím, že „To“ expanduje k nám! Nikdy jsem v arabském, lépe řečeno muslimském světě nebyl a doufám, že nebudu. To však nebrání udělat si obrázek o tomto světě z množství dostupných informací. Když slyším výroky mnohdy předních politiků ve stylu: „Proč to obrovské množství mladých mužů nebojuje ve svých zemích se zbraní v ruce?“, tak jsem se pokusil vžít, ač nehoduju žádnému náboženství, do role mladého umírněného! muslima s rodinou. Vyšlo mi: „Za koho a proti komu budu bojovat? Za šíity? za sunnity? za nějaký kočovný kmen? za diktátora nebo vládce? za IS nebo jiné fundamentalisty? nebo dokonce za křesťany a jiné jinověrce? nebo proti nim a nebo proti všem?“. Při téhle úvaze člověku dojde, jak je arabský svět ve svém nitru již od pradávna rozháraný a situace neřešitelná. A co my vyšlo ještě? Pokud bych byl opravdu tím, do jehož situace jsem se pokusil vžít, tak bych se pokusil „vžít nohy na ramena“ i s rodinou.

Nedivme se příliš těm lidem, nejsou v lehké situaci. Na druhé straně se divme EU, že nedokázala a stále otálí s přísným rozlišením, kdo z nich k nám, rozuměj do EU, nesmí! Je dobré si také uvědomit, že jsou státy EU, kde žije muslimské obyvatelstvo od nepaměti, takže to „pivní“ konstatování, že jsou tu zcela nežádoucí je nepřijatelné. A nezapomeňme také, že Evropa učila své obyvatelstvo docela obstojně vraždit (těch 60 let) a mnohdy také, Bohu žel!, ve jménu Boha („toho našeho!“). Slovní obrat bohužel jsem použil záměrně ve formě, kterou obsahově vyjadřuje. Mnoho lidí na tuhle školu s nostalgií vzpomíná, nedejme se tedy mýlit, že teror přichází jen zvenčí. Ti lidé vedou s lidstvem válku gerilovou, chcete-li partyzánskou, a s tím se bojuje těžce ...

To, co jste si právě přečetli není obhajobou neřízeného exodu, je to jen výzva k ostražitosti a snad i podnět k zamyšlení. Ještě na závěr cituji z denního tisku: „Slavný americký baseballista Yogi Berra, jenž proslul infantilními výroky s filozofickou hloubkou, kdysi prohlásil: „Budoucnost už nebude, co bývala“.

V minulém Aerovkáři jsme si připomněli pana Leopolda Slavíka. V posledním čísle druhého ročníku Aerovkáře r. 1935 bylo zveřejněno jeho přání všem příznivcům a přátelům Aero. Zbývá mi se k tomuto přání po osmdesáti letech připojit. Připomeňme si, k čemu se v té době schylovalo a od cestování aerovkami se nenechme odradit ani dnešním úvodníkem!

– JK – Josef Kňourek

Leopold Slavík

*přeje jménem prodejen Aero
v Praze všem svým váženým
příznivcům a přátelům*

*příjemné vánoční svátky
a úspěšný Nový rok 1936*



Jak jsme prodávali aero(vku).

Fungování neustále aktualizovaných ww stránek Aero Car Clubu Praha <http://www.aerocarclub.cz/> a hromada fotografií ze setkání aerovkářů v Harrachově se neobešlo bez následků. Na moji e-mailovou adresu přišel zajímavý dopis:

Dobrý den pane Zítku.

Kontaktuji Vás ohledně možné spolupráce. Naše firma, kterou zcela určitě znáte, každoročně připravuje různé marketingové akce s cílem propagovat naši produkci. Protože já osobně mám velký vztah k historii naší společnosti (něco o mně na www.rotornik.webnode.cz), snažím se spojit budoucnost s tím, co bylo. Jako jednu z akcí na příští rok jsem chtěl s Vámi probrat možnost nafotit u nás kalendář 2017 (ten na 2016 už je hotový), kde bychom na každé straně měli fotku některého z našich letounů a vozu Aero. Přiznám se, že si nejsem jist, jestli dokážeme sehnat 12 různých typů automobilů, ale věřím, že Vy jste ten pravý člověk, co by to mohl vědět.

My jsme připraveni zajistit všechno od letadel až po fotografa a tisk. Od Vás bychom potřebovali jen auta vašich členů. Samozřejmě bychom Vám poté dali příslušný počet kalendářů a veškerý obrazový materiál k vašemu volnému využití. Protože jde jen o jednu z možností, nejde zatím o nic závazného. Jen pro schválení ve firmě potřebuji vědět dopředu, jestli je něco podobného možné. Také zde máme dva letouny od našich zákazníků, které relativně rychle zmizí. V této souvislosti bychom rádi zorganizovali focení se dvěma automobily v následujících dvou měsících, abychom nepropásli tuto příležitost.

Budu moc rád za Vaši odpověď. Jinak jste samozřejmě kdykoliv u nás vítán.

Hezký den **Jakub Fojtík** Head of Business Department Defence & MRO

Vyměnili jsme si několik telefonátů a e-mailů a výsledkem byla dohoda o naší účasti na společném focení aerovek-letadel a aerovek-aut. Podmínkou bylo barevně sladit prodávané aerovky-letadla v černo šedobílé kamufláži s barvou aerovek-aut. Volba padla na aerovku-auto bílé a černé. Bílého litra přivezl Jindra Šlesinger a s černou třicítkou přijel Michal Kopecký. Seběhly se desítky fotografií, z hangárů vytáhli aerovky-letadla a focení mohlo začít. Aerovkyauta nastavovaly čumáky, boky, zadky, kroutily koly a tulily se k aerovkám-letadlům. Jako skutečné modelky. Dokonce černá třicítka se pokusila odtáhnout aerovku-letadlo domů. Po skončení fotografování jsme létající aerovkáře pozvali na malou projížďku v aerovkách-autech. Na oplátku nás létající aerovkáři pozvali na návštěvu dílen, kde se aerovky-letadla rodí, a jak se v nich sedí. Všichni přítomní létající a jezdící aerovkáři se shodli, že to byl příjemný nevšední zážitek.



Po fotografování následovalo slavnostní předání aerovky-letadla americkým obchodním partnerům. Jindra Šlesinger a Michal Kopecký museli odjet za svými pracovními povinnostmi. Účast na slavnostním předání aerovky-letadla americkým obchodním partnerům s následným rautem zůstala na mně, důchodci, a mé aerovce. Aerovka-letadlo bylo zatlačeno do zadní

části hangáru oddělené mohutným závěsem. Před závěsem bylo instalováno promítací plátno, rautový pult a stolky, řečnický pult a vedle něj moje modrá aerovka-auto. U řečnického pultu se vystřídali zástupci obou obchodních partnerů, vzájemně si poděkovali za skvělou spolupráci a ujistili se o spolupráci budoucí. Asistentky rozhrnuly závěs a aerovka-letadlo bylo slavnostně odhaleno. Moje úloha při předávání aerovky-letadla byla nikde se neplést a být poblíž aerovky-auta a odpovídat na otázky. Bohužel pouze česky. Američtí partneři jakousi potuchu o letecké historii firmy Aero měli, ale o automobilové nevěděli vůbec nic. A bylo to pro ně velkým překvapením. Překvapením pro ně byla i absence motoru. Rozuměj normálního, amerického, alespoň pětilitrového osmiválce. Po pravdě musím uznat, že někteří poznali přední náhon. Nevěřicně kroutili hlavou nad známým nápisem *Aero*, které měli na právě koupené aerovce-letadlu, a bylo i na osmdesát let staré aerovce-autu. Všichni se v aerovce-autu rádi vyfotografovali.

Jiří Zítek

Pozn. red.: *Ne každý čtenář ví, že firma Aero po znárodnění nepřestala existovat a po přemístění výroby letadel do nové továrny ve Vodochodech (obec na severu Prahy) dále existuje pod názvem Aero Vodochody. Historii a produkci továrny najdete v krásné knize Pavla Kučery *Aero 1919 – 1999*, která vyšla v česko-anglické verzi v roce 1999.*



Skalní aerovkáři se opět po roce sešli 9. ledna na tradičním Aerovejšlapu okolím Horoměřic. Přípravu trasy i pohoštění zvládli na jedničku zase Marie a Karel Petschkeovi.

Foto Mirek Vít



Pozvánka do NTM



V Národním technickém muzeu v Praze byla 15.12. 2015 otevřena výstava osobních automobilů Laurin & Klement/Škoda ke 120. výročí vzniku mladoboleslavské automobilky. Výstava potrvá do 27.3.2016.



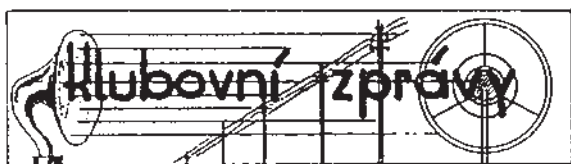


"Malé české zátíší" v Kanadě

Srpen 2015, letiště v Edenvale v Kanadě.

Na loňském srpnovém Aeroshow v Edenvale u Hurónského jezera byly k vidění i historické ukázky československé techniky. Aero 30 je pana Jerryho Formánka, Tatra 57 je pana Luboše Hegera a Mig 15 (po tříleté renovaci) je pana Milana Kroupy. Pan Formánek žije v Torontu a je synem známého továrního jezdce Aera – Vladimíra Formánka. Aerovku koupil asi před dvěma roky a Luba Heger mu ji v Torontu stále ladí.

Příspěvek zaslal Vít Šoltys



Mikulášská ve znamení ustavení „nového“ ACC Praha

Asi sám čert přinesl aerovkářům povinnost transformace našeho klubu na **zapsaný spolek** dále jen **z.s.**, vyplývající ze zákona č. 89/2012 Sb. (Občanský zákoník). Povinností bylo uspořádat ustavující schůzi, odsouhlasit stanovy a zvolit předsednictvo. To vše proběhlo na Výroční členské schůzi 3. prosince 2015. Jak je patrné z fotografií, Mikulášská těmi oficialitami neutrpěla.



V současné době je náš klub již zaregistrovaný a jeho oficiální název zní **Aero Car Club Praha, z.s.** Nyní se můžeme přihlásit k ČKHV a jeho prostřednictvím k FKHV a pokračovat v naší činnosti a v testování historických vozidel.

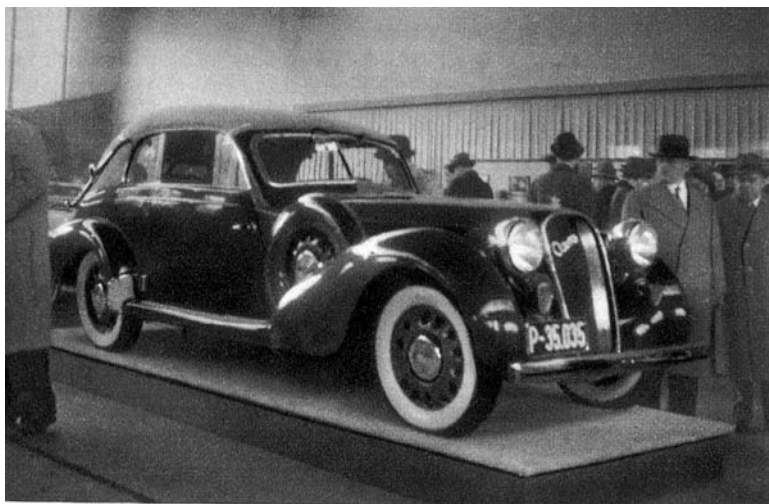
– red –



Aero 50 Sodomka opět doma

Koncem minulého roku se ing. Janu Černému junioru – takto nejvýznamnějšímu současnému znalci historie vysokomýtské karosárny Sodomka – podařilo přivést z Holandska Aero 50 s karosérií Sodomka z roku 1937 a vystavenou na posledním předválečném autosalonu v Praze v říjnu téhož roku na stánku firmy Aero. V té době již vůz vlastnila choť prezidenta Beneše paní Hana.

V poválečné době se automobil zúčastnil několika domácích veteránských, např. Noční jízdy pražského ACC 1976, jak dokazuje snímek Karla Jičínského z parkoviště v Praze – Podolí, kde byl start jízdy. Vozidlo s číslem rámu 01722 37 8 bylo vyřazeno z evi-



Aero 50, které bylo zakoupeno chotí prezidenta republiky, pí Hanou Benešovou.



Unikátní „padesátka“ v roce 1976 ...



... a v současném stavu

dence v květnu 1978, posledním majitelem v ČSSR byl Václav Černý z Veteran Car Clubu (shoda příjmení je náhodná). Poté se dostalo do Holandska a syn tehdejšího majitele jej prodal Janovi Černému. Podle jeho sdělení nechybí prakticky nic, vzhledem k nálezoému stavu jej čeká náročná renovace.

Připravil Karel Jičínský

Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce.

4. pokračování

Jak bylo uvedeno v minulém čísle, jedním z propagátorů výrobků továrny byl motoristický nadšenec a reklamní poradce firmy Aero pan Miloš Bloch. V archivu firmy Wenke se zachoval sešitek nazvaný „Inserce Aero 1933“. Titulní stranu a některé inzeráty z této brožury jsou uvedeny dále. Z tohoto materiálu je patrný způsob jeho reklamy, která je založená na vyzdvížení vynikajících výkonů vozů i jejich majitelů a zdůraznění užité hodnoty, spolehlivosti a hospodárnosti při každodenním používání i ve srovnání s většími automobily.

Inserce Aero 1933

Slyšeli jsme od většího počtu přátel vozu Aero, že nejen motoristé, nýbrž i ti, kdo se zabývají studiem moderní reklamy, přáli by si mít pohromadě naši letošní insertní seriál.

Rádi vyhovujeme. Zde jsou naše inserty.

Věříme ve správnost hesla: PRAVDA V REKLAMĚ.

Majitelé vozů Aero rádi potvrdí, že naše Inserce se tímto heslem poctivě řídí.

Základem úspěchu vozů Aero jsou ovšem jejich dobré vlastnosti: velká hodnota za nízkou cenu, rychlá a spolehlivá jízda při malé režii, hezký vzhled vozů a dobře organizovaná služba zákazníkům.

O všech těchto vlastnostech vozů a výkonech jejich řidičů musí se však zájemci dovědět. Proto byla vytvořena a uveřejněna serie insertů, jejichž otisky zde předkládáme.

PRAHA, prosinec 1933.

AERO AUTOMOBILY
Oficiální zástupce
A. Wenke a syn, sport. oddělení
v Jaroměřích

Aero
továrna letadel, Praha-Vysočany
PRODEJNA: PRAHA II., NA POŘÍČÍ 28
Telefon 27860 — 36140

MB

Proč platit více...

Proč dopláceti na předsudek z dávno minulých let, že automobil je přepychová doprava, jež musí být vykoupena přepychovými výlohami? Vůz Aero dokázal, že lze jezdit stejně rychle — nebo ještě rychleji, stejně bezpečně a spolehlivě za mnohem méně peněz. Jak velké jsou tyto úspory? Podle zkušeností majitelů vozů Aero činí

A k tomu dlužno uvážit nízkou kupní cenu **Kč 16.600** a vše, co z toho vyplývá. Proč platit více, když vůz Aero je hbitější, elegantnější, stejně trvanlivý a spolehlivý, jako vůz značně nákladnější. — Rádi Vám vůz Aero nezávazně předvedeme. Prosíme jen o Vaši návštěvu nebo adresu.

úspora na benzinu	30—50%
úspora na garáži	25—35%
úspora na pojištění	20—25%
úspora na pneumatikách	20—30%
úspora na silniční dani	až 50%

Aero

továrna letadel, Praha-Vysočany. Prodejna: Praha II., Poříčí 28, tel. 278-60, 361-40.

Pro propagaci v celostátním tisku byly používány i vynikající výkony při dálkových jízdách. Jako příklad uvádíme novinový článek z 11.6.1931, kde jsou popsány zážitky z Jízdy spolehlivosti Německého autoklubu na 10.000 km. Tyto zprávy pak sloužily jako vynikající argument při nabízení vozidel zákazníkům. Inzerát který je reakcí na tuto událost a popis trasy byl zveřejněn v minulém dílu. V archivu fy Wenke se zachoval koncept osobního dopisu, který prodejce zasilal potenciálním kupcům.

„Kilometrový Budulínek“ vypráví o soutěži.

Rozhovor se závodníkem B. Turkem.

PRAHA, 11. června.

Proto jsme tedy marně čekali na „fakira“ Turka. Rozježděn světem na „Aeru“, ač stále sám po celých 10.000 km u volantu, chtěl se prý rovnou z Berlína pustit do Afriky! Ale majitel továrny „Aero“ p. dr. Kabeš odtelefonoval: „Nic, Turečku, hezky zpátky a půjdete spat!“ Pan Turek šel spat, ne v Praze, ale až když se cestou kdesi vesele zdržel a nedal o sobě zprávy. Byl z toho těžký raport — ale zlobte se na vítěze!

Včera nás navštívil v redakci vítězný jezdec na nejmenším čl. voze a vyprávěl nám o své jízdě, již si získal nejenom obdiv evropské veřejnosti, ale i úcty u svých konkurentů v soutěži. Mnoho jsme již během soutěže uveřejnili, takže možno jenom stručně dotknouti se hlavních bodů. V Berlíně byli čl. jezdci jak při začátku tak při zakončení velmi do-
bře uvítáni. Jak známý p. Turek startoval ve své kategorii jako č. 41, tedy předposlední, ale přes to první etapu skončil o osm hodin dříve. Hned po výjezdu z Berlína bylo vidno, že průběh soutěže bude rychlý, neboť většina vozů jela na plný plyn až do Saarbrücken. Docílovalo se průměru až 63 km. Ač dvouválec „Aero“ p. Turka měl teprve 500 km za sebou, v první etapě dal poznati, že se s ním dá všechno provádět. Také se provádělo. Francií, Španělskem a Portugalskem, kde zejména překvapovalo automobilistické fanouštví veřejnosti (i v noci ulice byly plné lidí, dospělých a mládeže, bouřlivě pozdravující jezdce), projížděl Turek místy, která už sjezdil dřív. Jel opět kolem Vitorie a Alsasua, kde v únoru při berlínské hvězdicové jízdě seděl osm hodin zavát ve sněhu. Portugalci i rozhlasem vysílali start a všechny informace o každém účastníku. Riviera je sice krásná, ale těch zatáček! Podle informací četníka stočili se naši jezdci do hor a 30 km se točili v samých serpentinách. Celkem za soutěž projelo se asi 50.000 zatáček. Přes Katschberg jeli v časných hodinách zcela dobře a pokračovali v cestě kole bývalé fronty italsko-rakouské, sledující ještě následky hrozných válek, rozstřílené domy, skály a pod. Také navštívili několik hřbitůvků s hroby českých vojáků.

A znovu nám p. Turek, jako všichni jezdci, potvrzuje, jak veřejnost v Jugoslávii věnovala účastníkům velkou pozornost. Část jízdy tudy byla sice nejobtížnější, neboť na silnici byl neválcovaný štěrku až 10 cm vysoko, ale dojemně působilo, jak děti a ženy zasypávaly jezdce květinami. Předjíždění bylo téměř nemožné. Ale ukázala se tu výhoda malého vozu. Říšskoněmečtí sportovní redaktori jeli na silném voze „Mercedes“, ale p. Turkovi neujeli. Byl jim stále v patách, drže se jen na tolik

ve vzdálenosti, aby kamení, odhazované „Mercedeskou“, mu nerozbilo skleněnou tabuli a skla u reflektorů. I druzí účastníci obdivovali, jedouce na obsahově čtyřikrát silnějších vozech, pohyblivost malého „Aera“. Přes těžké silniční poměry nadjel si do Dubrovníku 4 hodiny.

V Maďarsku byl snad Turek jediný, kdo neplatil mýta. Na silnicích mýtný spustil zá-
vory a vybírá. Zatím co jedni platili, Turek se svým „Aerem“ závory podjel a vesele volaje „Eijén“, pelášil ku předu. Maďaři se nejdříve zlobili, ale pak nezbylo, než chápati věc s humorné stránky.

Vidíte-li pana Turka opět svěžího, nechce se vám věřit, že jel stále sám a sám, nestřídan, všude sám spravuje pneumatiky a promazuje vůz. Dosvědčili nám to i cizí jezdci. Vždyť i projev vévody Mecklenburského je velmi příznačný. A při tom Turka hlavně těší to, že nejenom jeho dvouválec, ale i jednoválec jezdce-amatéra, prokuristy Skokánka ku svým 15.000 km projel soutěž bez trestného bodu.

Nejhorší byla vedra. Jezdci utrpěli na uších, nose a tvářích spaleniny i II. stupně; později se chránili mazáním obličje palmovým olejem. Když se svým společníkem red. Maršálkem odpočívali, zajel Turek buď mezi dvě hromádky štěrku, nebo za mez, aby nikdo na ně nenajel. Nejhezčí chvíle, a při tom však nejtěžší nastaly, když oba páni vypili litr výborného vína. Tu se vzali kolem krku a vyzpívali všechny národní písničky. Ale za dvě hodiny dostavila se skleslost, únava, a nezbylo než jít spat. Jednou zastavili mezi hromady štěrku před stromem a spali. Red. M. se náhle probudil a zdálo se mu, že jedou. Vida před sebou strom, hrůzně vykřikl, přesvědčen, že na stromě skončí jako mastná skvrna. Rýpnut do žeber, povolil víčka, zabreptal; „vždyť já bych spal...“ a než to do-
řekl, byla z něho znovu „mrtvola“.

Uvítání v Berlíně, jak již bylo podotčeno, bylo velmi srdečné a obdivovaný Turek musel provázeti na neméně obdivovaném „Aeru“ celou řadu vynikajících členů berlínské společnosti.

Uvésti do automobilistického světa novou značku je dnes velmi těžký a riskantní podnik. Odvážila-li se toho vysočanská továrna létadel, měla jednu výhodu; velkou pověst, kterou jí vydobyla letadla konstrukce techn. ředitele a šéfinstruktéra inž. Ant. Husníka. Ale i nevýhodu, že právě pro tento věhlas, nežli se mohlo dát značkou ono typické ru-
kou psané „Aero“ na chladič, musela být dá-
na jistota díla spolehlivého a poctivého. Nový úspěch dokázal, že značka tam sedí právem.

JAT.



Náš vítěz v Berlíně, Turek na voze AERO.

„Mezinárodní hvězdicová jízda k berlínskému autosalonu,“
„je skončena. Jejím vítězem je Turek, který se svým čer-“
„veným vozem AERO jel z Prahy do Manzanares ve Špa-“
„nělsku, aby odtud startoval do Berlína. - Tento výkon jest,“
„hodnotí tím výše, uvádíme-li, že Turek jel se 3 osobami,“
„v otevřeném voze, na jehož výkonnost byly kladeny nej-“

„vyšší požadavky.“

Tak referuje „Berliner Tageblatt.“

Vítězství Turkovo jest vítězstvím vozu AERO. Jest to výkon, který
opětne zvýšil úctu světa před československým důmyslem a čes-
koslovenskou prací. - Vůz AERO zasluhuje této vážnosti v plné mí-
ře. Jeho robustní motor 10 HP dává mu dostatek síly k nejvyšším
výkonům. Rychlostí 70 km v hodině uhání přes hory a doly. Posky-
tuje pohodlné místo 3 osobám, jeho spotřeba 6 l benzínu na 100 km
jest neuvěřitelně nízká a elegance jeho liníí setkává se všude s
obdivem. 3sedadlový roadster AERO již tak často prokázal, co
zvládne, takže při každém jeho novém vítězství zní jeho cena ještě
neuvěřitelněji:

Kč 18.800.-

Také Vám poskytne roadster AERO mnoho příjemného; zalíbený prospekt stojí Vám
k dispozici.

Aero

TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY

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

A. WENKE A. SYN,
JAROMĚŘ.

Vážený pane,

Ve víru dopravy velkoměsta i na venkovských silnicích upou-
taly zajisté Váš zájem a pozornost malé, elegantní automobily
A E R O, které hbitě a jistě razí si cestu vpřed a pronikají i
do nepřístupných míst. Přesvědčil jste se již zajisté o jejich
vkusném vzhledu, jejich rychlosti 75 km v hodině, úspornosti a
výkonnosti, nabyli jste přesvědčení, že je to automobil velice
vhodný pro Vaše účely. Ale měl jste pochybnosti o trvanlivosti
automobilu A E R O, nedůvěřovali jste novým a smělym ideám
v konstrukci jeho použitým, snad zarážela Vás jeho nízká ce-
na pouze Kč 18.800.--.

Dnes nemusejí Vás tyto pochybnosti zdržovati od koupě au-
tomobilu A E R O, neboť k dosavadním důkazům o spolehlivosti
a trvanlivosti Aerovky přistupuje nyní nový, nezvratný důkaz,
že i malý, levný automobil může se měřiti s velkými a drahými
vozy.

Velké soutěže na 10.000 km pořádané v červnu 1931 Allgemei-
ner Deutscher Automobil Clubem /:ADAC:/ a vedoucí téměř celou
Evropou, účastnil se 2válcový automobil A E R O, řízený zná-
ným závodníkem panem B. Turkem a jednoválcový A E R O řízený

panem O. Skokánkem, jezdcem a amatérem. Oba vozy projely trať 10.250 km ve třinácti dnech, počítaje v to i dny odpočinku, bez poruchy a bez oprav, přesně a spolehlivě vždy s několika-hodinovým náskokem proti propozicím a získaly první ceny v kategorii malých vozů. Oba tyto automobily A E R O byly úplně normální konstrukce, běžného dílenského provedení, tedy žádné speciální konstrukce. Jakékoliv opravy nebo výměny součástí

A právě takový automobil můžete mít, právě tak dobrý, úsporný a bezvadný, neboť není u automobilů A E R O rozdíl mezi vozem určeným pro závod a vozem pro zákazníka. Oba jsou stejně dokonalé. Přijďte se podívat do našich obchodních místností, kde máme stálou výstavu vozů A E R O, napište nám o zajímavý prospekt, který Vám poví více o těchto elegantních vozích, rádi Vám jej zašleme a předvedeme Vám automobil A E R O, abyste mohli sám posoudit jejich bezvadný a stálý výkon. Jsme přesvědčeni, že volba Vašeho příštího vozu bude pak snadnou, neboť rozhodnete se pro rychlou a spolehlivou Aerovku.

Příloha.

A. WENKE A SYN,
sportovní oddělení
oficiální zastoupení automobilů
A E R O
J A R O M Ě Ř .

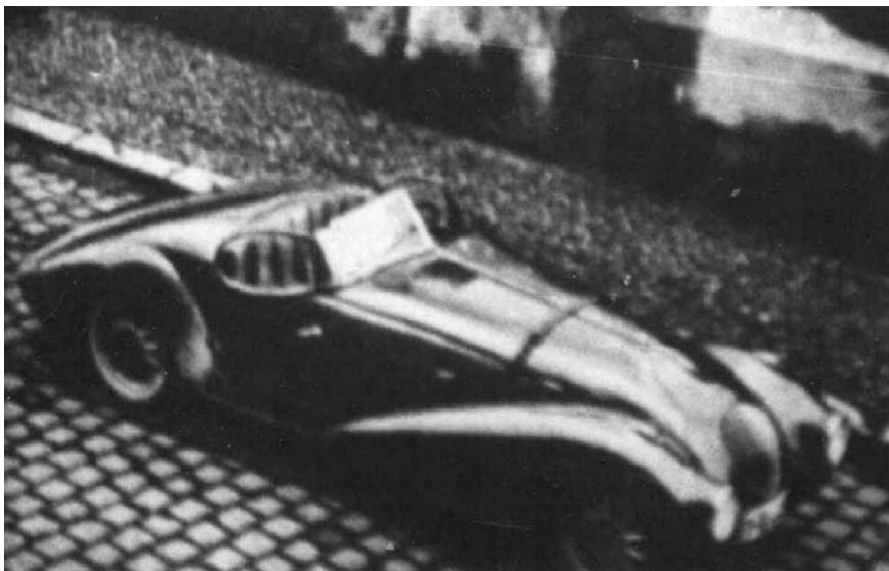
Připravil Jarda Dufek – JD –

Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON

(pokračování XIV.)

Na závěr seriálu **Ing. Josef Voříšek FOTOSALON** předkládáme čtenářům dobové fotografie speciálu A 50 a pro srovnání několik fotografií současného stavu tohoto vzácného vozu.

ČTYŘVÁLEC AERO, 2000 ccm,



s řadovým motorem, postavila továrna do rámu „30“ s předním náhonem, pro moderní tvar, s kulatou maskou kapoty a protáhlými blatníky se zapuštěnými reflektory. Přední sklo lomené. Vůz se všem líbil.

Vůz byl původně navržen pro Bohumila Turka – vedení továrny Aero předpokládalo, že Bohouš se po uzdravení z následků počernické havárie v roce 1935 vrátí k závodění a s vozem se postaví na start závodu „1000 mil čs. 1936“. Závod se však neuskutečnil a ani Turek už víc nezávodil. Na obálce zpravodaje je výřez z fotografie J. Voříška, která zachytila situaci na dvoře továrny (archiv prof. J. Voříška).



Snímek z Lochotínského okruhu



Před renovací ...



... a po renovaci – foceno v r. 2015 v Nové Pace



Připravil Karel Jičínský

V minulém Aerovkáři jsme se věnovali pí Ele Slavíkové a jejímu manželovi Leopoldu Slavíkovi. V Časopise VETERÁN je ještě několik článků o E. Slavíkové a dalších osobnostech spojených s aerovkami a továrnou AERO.

Ela SLAVÍKOVÁ – Feldhusen * 5.5.1912 *(pozn. red. – článek je psán před smrtí pí Slavíkové)*

Žije v Brazílii.

Jako jediná žena byla vyznamenána Stříbrným odznakem Sportovní komise za úspěšné umístění na 1000 milích v r. 1934, které absolvovala podruhé se spolujezdcem Bohumilem Vydrou. Potřetí jela 1000 mil v r. 1935 s Bohumilem Turkem a slibovali si dobré umístění v kategorii.



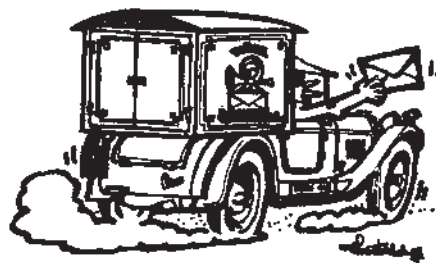
Slavíková – Feldhusen v rozhovoru se zms (pozn. red. – zasloužilý mistr sportu) B. Turkem v r. 1959.

Krátce po startu v 18.00 hodin došla zpráva, že na dvacátém kilometru trati těžce havarovali Turek – Slavíková v Dolních Počernicích!

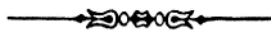
Máme v našich řadách býv. závodníka Jana Fexu, který byl přímým svědkem této tragédie. Startoval ve tř. 1500 s Nevolkou a upozorňoval ho na podivný způsob předjíždění jedné z bugatek.

V mírné pravé zatáčce v Dolních Počernicích předjela bugatka a dotkla se vozu Turka, který těžce havaroval. Jeho hlava byla vlisována mezi oplocení a vůz Aero. Cizí vinou utrpěl komplikovanou zlomeninu lebky, rozbitý obličej. Ela Slavíková měla zlomeniny rukou, klíční kosti. Oba byli převezeni do Vinohradské nemocnice a mnoho hodin byli v bezvědomí.

Autorem článku je pravděpodobně Jaroslav Bříza *Převzato z časopisu VETERÁN č. 31/3/1995 – do Aerovkáře přispěl Karel Jičínský.*



Naši kolegové p. Petr Klusák a p. Milan Turek nám zaslali příspěvky, které souvisí se „záhadou“ Aero Speciálu 3V-Wiedersperg. P. Klusák přikládá foto Aero Speciálu s F. Pohořalým za volantem. Pravděpodobně stejnou fotografii uvádí K. Jičínský v knize **Automobily Aero a jejich doba** na str. 50. Tam je se štítkem K. Wiedersperg bez bližších informací. Od 3V- Wiedersperg se značně liší.



Lidé kole Aerovek – František Pohořalý



Narozen 15.10.1911 v Mělníku; po absolvování automobilní průmyslovky v Mladé Boleslavi nastoupil v r. 1930 do továrny Aero, automobilního oddělení, kde působil jako zajišťovatel nových vozů (vozy před předáním zákazníkovi byly podrobeny praktické provozní kontrole) a následně jako vedoucí kontroly.

„Pracovat v továrně Aero bylo v té době štěstím a velkou ctí. Začátky automobilky byly krásné, byli jsme mladí nadšenci, vládlo mezi námi skutečné kamarádství a kázeň i díky panu „Doktorovi“, jak se říkalo p. JUDr. Kabešovi sen. Ve volném čase se v továrně hodně sportovalo, mimo automobilový sport se hrála kopaná, házená a většina mladých cvičila v Sokole a byli účastníky sletů i v Jugoslávii.“

Od výroby Aero 500 přes typy 662, 750 a 1000 ccm továrna přešla od r. 1934 k výrobě vozů Aero 30 s předním náhonem a následně pak k typu Aero 50. Motory těchto vozů již procházely brzdou. Pro poválečnou dobu byly připraveny 2 typy vozů – Aero Ponny a Aero Rekord. Jezdec J. Hanuš s Aero Ponny byl vítězem závodu sportovních vozů do 1500 ccm ve Velké ceně hlavního města Prahy. Vládní činitelé však navzdory

těmto úspěchům výrobu osobních automobilů v továrně Aero zcela zlikvidovali, krátký čas se zde vyráběly lehké nákladní vozy Aero 150, konstrukce Škoda (komponenty dodávala továrna Praga).

Rodinu potkala velká tragédie, jediná dcera pracující pro holandský dvůr jako akademická sochařka Jana Paroubková – Pohořalá (1940 – 1987) i s manželem ing. Zdeňkem Paroubkem (1933 – 1987) se stali obětí automobilové nehody v Rakousku při cestě z lyžování v Alpách.

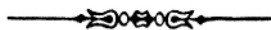
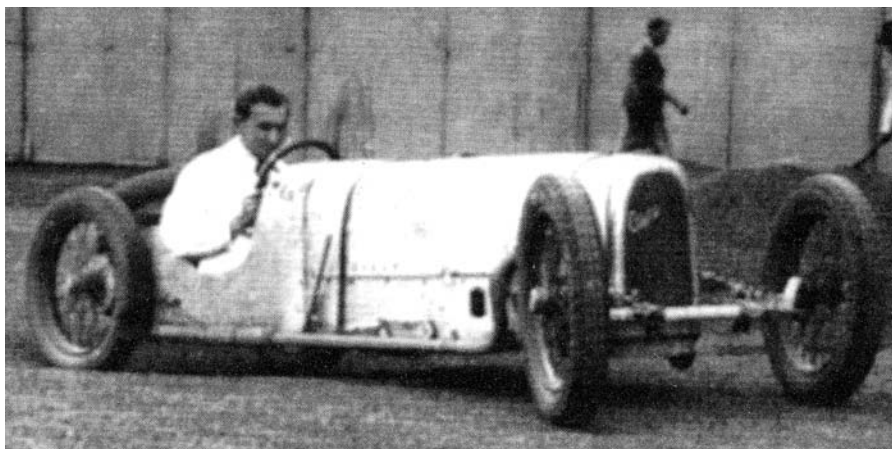
Fr. Pohořalý až do své penze pracoval jako vedoucí technické kontroly jakosti v Mototechně. Zemřel 15.2.2000.

Jedna z mála dochovaných fotografií zachycuje p. Pohořalého v r. 1932 při zkouškách vozu (prototypu?) Aero na dvoře továrny, který svým vzhledem připomíná „variaci“ Aero Speciál 3 válec.

Nápadně prodloužená přední část vozu svádí k domněnce, zda se nejedná o 4 válcový motor; podle „Seznamu prací konstrukční kanceláře automobilky „Aero“ za 16 let, t.j. od jejího vzniku r. 1929 do září 1945“ byl v r. 1932 vyroben čtyřválec přední náhon (jeden zkušební vůz, zrušen) a v téže roce motor 4 válec 1100 ccm (který jel „1000 mil“). V obou případech uváděn jako chef konstrukce p. Voříšek, chef dílen p. Bašek.

Nabízí se tedy další otázka aero-historie – jaký vůz to vlastně p. Pohořalý zajíždí?

Petr Klusák



Dopis od M. Turka.

Ještě jednou a už asi naposled se vyjádřím k vozu Aero 1000 3V.

V Aerovkárni 1934 str. 142 je článek o 1000 milích 1934 – Závodní speciál našeho člena p. Wiedersperga (vlastní úprava). Pokusím se objasnit „záhadu“ 2 aerovek jak předpokládá p. Klusák, a začnu trochu oklikou.

Všechny osobní a nákladní automobily vyráběné mezi lety 1945 až asi 1955 (ale i A 30 a A 50 cca od r. 1937) byly vybaveny ukazateli směru t.zv. šipkami (ručičkami). Osobní TUDOR, MINOR, SEDAN v předních blatnících, TATRA 87, TATRAPLAN ve sloupku mezi dveřmi, Aero 30 kousek za dveřmi. (*Pozn. red. – aerovky limusiny měly od mod. 39 šipky před dveřmi (vždy zapuštěné) a později i vně na předním sloupku.*) Nákladáky „706“, „111“ měly kývací šipky na kabině.

A nyní konečně k AEROVCE.

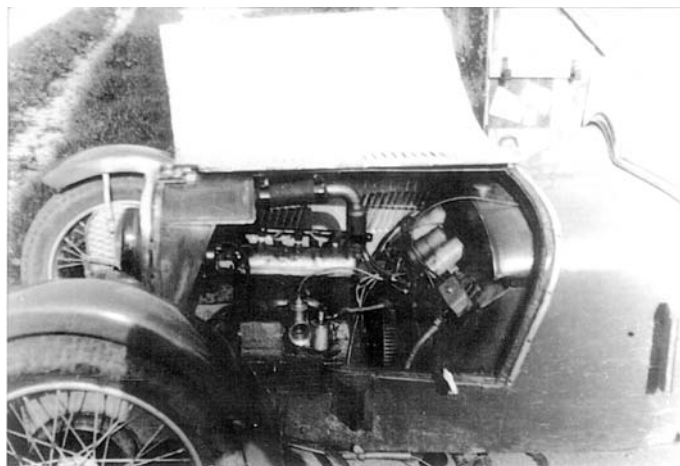
Na starší fotce je aerovka bez jakýchkoliv směrovek. Potom došlo k montáži – tehdy prosazovaných – šipek. Na fotce p. Jílka – sedící za volantem (Aerovkář č. 4/15) a na novější fotce – je šipka zřetelně vidět cca 10 cm před oknem (pravá strana



Starší foto – bez šipek a rezerva na levé straně.



Novější foto – šipky a šroub pro rezervu vzadu.



všemožné i nemožné úpravy. Je zajímavé si povšimnout detailů, které se nezměnily – kapota, maska, zadní blatníky, přední okno. Snad bylo zavádějící, že se tento speciál omylem ztotožňoval s vozem, který řídí p. Pohořalý, a který řídí také K. Wiedersperg na první fotografii v článku P. Klusáka v minulém Aerovkáři. To je však skutečně jiný vůz.

vozu). Na fotce, kterou posílám (levá strana vozu) je před šipkou zřetelně vidět otvor o D cca 20 mm přesně v místě, kde byla původně rezerva (zřejmě tam byl původně držák rezervy).

Takže závěr. Jelikož na celkem malé aerovce nebylo po montáži šipek jiné vhodné místo, musela se rezerva přestěhovat, a to na jediné vhodné místo – vzadu.

Milan Turek

Pozn. red.: Pro připomenutí si prohlédněte známé původní foto této aerovky s SPZ Č-77399 zveřejněné v Aerovkáři č. 3/2015 (též v knize K. Jičínského na str. 50). Ze všech dosud zveřejněných fotografií je zřejmé, že se skutečně jedná o totožný vůz. V průběhu doby byly přidány přední blatníky, přemístěno rezervní kolo, doplněny šipky, demontovány reflektory a jak už to bývalo zvykem, prováděly se na aerovkách

– JK –

Lidé kolem Aerovek aneb Do Aerovky je cesta dlouhá (k článku v Aerovkáři č. 2/2014, str. 13).



První zleva V.M.Kabeš, pán s míčem je Josef Rejtar na fotbalovém hřišti továrny AERO



Za volantem Josef Rejtar, vedle dědeček, sestra s kamarádkou, v bílé rádiovce syn Vladislav

Pan Josef Rejtar se narodil 10.8.1901 v Nezdicích. Absolvoval průmyslovou školu v Plzni s výborným prospěchem a následně nastoupil do Škodových závodů, kde pracoval 3 roky jako kreslič.

Snaha poznat svět otevřela cestu do Francie, kde získal zaměstnání v automobilce Renault jako soustružník. Po půl roce si našel místo kresliče v továrně Chaouon, kde pracoval 2 roky. Po návratu do rodné země nastoupil do automobilky Praga v Praze, kde využil lisařských znalostí, které získal v předchozím místě. V Pragovce zůstal 1 rok a došel k poznání, že ve Francii by se mohl naučit ještě něco více v oblasti plechových karosérií. Proto dal v podniku výpověď a odjel znovu do Francie. Pragovka ve snaze neztratit svého spolehlivého zaměstnance platila celou dobu pobytu ve Francii v závodech Citroën, kde byl 7 měsíců zaměstnán jako konstruktér pro tažení automobilových karosářských plechů.

Po příjezdu zpět do továrny, kde byl jmenován přednostou přípravkové kanceláře pro karosárnu a zde působil do r. 1934, celých 8 let.

V nedaleké továrně Aero začali vyrábět také automobily, byla zde potřeba znalostí automobilové lisařiny. Dozvěděli se o existenci odborníka v tomto oboru, byl pozván a přijat. Zde byl zaměstnán jako dílovedoucí, postupář, úkolář lisovny, a to i na plechové detaily pro letadla až do r. 1942. V tomto roce přešel do služeb letadlového oddělení Českomoravská v Karlíně, kde 1 rok dělal přednostu přípravkové kanceláře pro plechařinu, a potom do konce války provozního inženýra v oddělení plechových dílů.

Po válce v r. 1945 (zúčastnil se odboje na barikádách v Praze, Ondříčkově ul. a na hlavní poště) reagoval na výzvu k obsazení pohraničí a nastoupil v továrně Sfinx v Teplicích jako vedoucí výroby. V r. 1957 dostal pro neshody s tehdejší závodní organizací KSČ výpověď a do důchodu byl zaměstnán jako strojník těžebního stroje v Jáchymovských dolech Příbram. Zemřel v r. 1965.

Vlastnil Aero 30 cabrio z r. 1935. Vůz jezdil pod značkou SPZ RB-37-46, následně předán v r. 1958 synu Vladislavovi, který ho používal do r. 1964. Dalším majitelem byl p. Miroslav Mrázek z Prahy – Čakovice. Zde stopa aerovky končí ...

Pokud by někdo ze čtenářů věděl o dalším osudu této aerovky, dejte prosím vědět redakci Aerovkáře.

Podle vzpomínek p. Vladislava Rejtara sepsal Petr Klusák.



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 13 - 15 – Originalita A 30.

str. 16 – Pokračování brožury **Obsluha vozu AERO** pro A 500 (postupně 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 – zadní osa – brzdy. **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!**

Pozn. k dnešnímu seznamu výkresů: Názvosloví některých dílů je na výkresech z dnešního pohledu mírně zavádějící. Pod pojmem „čep zadní osy“ je myšlena poloosa, čili otáčející se díl, na který je přišroubováno kolo. Nábojem zadní osy je myšlen díl, který je nanáťován na trubce polonápravy a ve kterém je uložena poloosa (dříve čep). Název náboj bychom použili i dnes, ale z praktického hlediska to není samostatný díl, protože, jak již bylo řečeno, je s trubkou pevně snýťován. A 30 a A 50 nemá pevnou zadní nápravu, je složena ze dvou nezávisle zavěšených polonáprav a zde je na výkresech použit termín poloosa. Proč názvosloví takhle pitvám? Aerovkáři někdy při žádosti o výkresy neuvedou jejich čísla ani původní přesný název, potom zbytečně dochází k nejasnostem, který výkres vlastně chtějí.

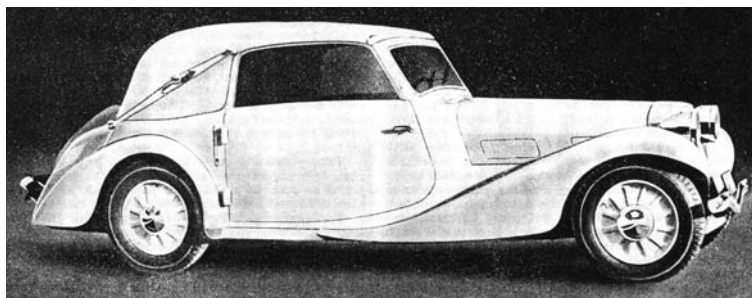
– JK –

Chceme mít aerovku autentickou?



Originalita vozů Aero 30

Třicítka pro Monte Carlo 1937 je asi z r. 1936. Pro soutěž je samozřejmě nadstandardně vybavena. Je to však jedna z mála fotografií, kde jsou na voze t.zv. disky „Michelin“. V minulosti již byly v Aerovkáři popsány. Tyto disky se liší od pozdějších disků tím, že vylišané otvory nejsou otevřeny až k ráfku. Pokud bychom si představili vnitřní část disku před přinýťováním k ráfku, tak by netvořila „hvězdicí“, ale uzavřený kruh s otvory. Při montáži kola se mezi brzdový buben a disk vkládal distanční hliníkový kruh, jelikož disky byly mělké a bylo nutné je od bubnu odsadit. Všimněte si vnějšího pérového držáku pro zajištění kapoty proti otevření.



Přeprychový cabriolet (Sodomka). Foto je z první poloviny r. 1936. Vůz je již vybaven kapotou s dvěma klapkami, ručkovými ukazateli směru za dveřmi, hlubokými reflektory, modernějšími klikami dveří a nárazníkem, což bylo provedení, které se v továrně používalo až pro mod. 1937. Na fotu jsou dobře vidět disky s náznakem loukotí.

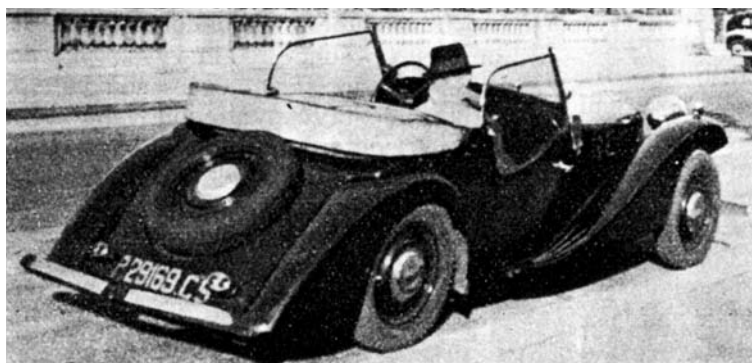


Foto roadsteru rovněž z 1. pol. r. 1936. Zajímavý je zde nadstandardní zadní nárazník. Na snímku je dobře viditelné umístění SPZ a světel Scintilla. Inspirací může být tvar povlaku složené střechy. Poklice a disky jsou v provedení r. 1935.

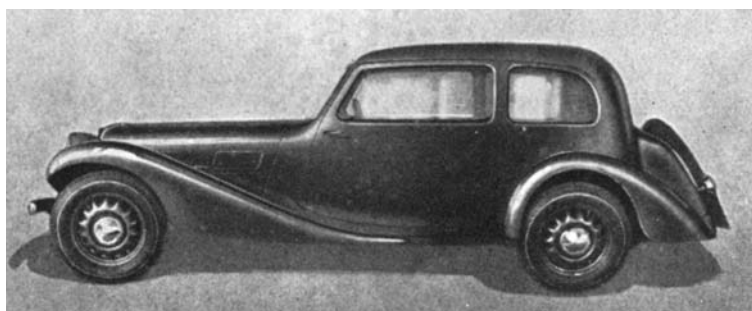


Chromování - niklování

autosoučástí na karoserie a chladiče
stříbření **ODIP** PRAHA-BUBENEČ,
reflektorů Uralské nám. Telef. 718-41.

Filiálky: Hradec Králové a Bratislava.

Podobnou limuzinu jsme viděli již v minulém Aerovkáři. Vůz podle dveří je ještě s kratším rámem. Zajímavá je stahovací střecha. Na zakázku se dělalo mnoho úprav.



Snímek téhle limusiny je z počátku r. 1938 (mod. 37). Evidentní je již prodloužená karoserie. Ručkové směrovky nejsou vidět, ale jsou již za dveřmi. Standardně je již montován nárazník, hluboké reflektory, modernější kliky dveří, disky a poklice. Rezerva je však ještě vně kufru.



Bohumil Vidra

dlouholetý zaměstnanec továrny Aero
dovoluje si oznámiti, že převzal

DÍLNU NA OPRAVU AUT

po p. R. Váškovi v Praze X., Rokycanova ul. 32 (v bezprostřední blízkosti Aero-Service) a prosí Vás, abyste se v případě potřeby na něho obrátil.

Naše dlouholetá zkušenost Vám zaručuje odbornou práci a ubezpečujeme, že Vás obsloužíme v každém ohledu solidně.

BOHUMIL VIDRA, PRAHA X.,
Rokycanova ul. č. 32. — Telefon dílny 389-63.

Oficiální stanice A. C. C.

Karoserie sport z r. 1935. Je zde dobře vidět rampa pro světla Scintilla a SPZ.



Limusina mod. 38. Vůz má již vyklápěcí přední okno, to je patrné z umístění stěračů nad oknem, motorek byl nad oknem u řidiče. Střecha je celoplechová a má prolisování. Oknem jsou vidět madla sedaček – jsou rovná, chromovaná. U modelu 1939 (limusin) byla madla prohnutá mírně do oblouku.

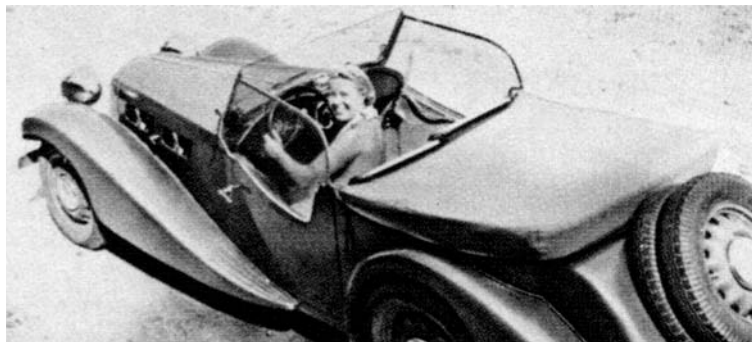


Karoserie sport. Jde pravděpodobně o mod. 1937 (snímek je z 1. pol. 38). Důležité je rozmístění zadních světel (nejspíše Meteor) a SPZ. Velmi zajímavé je dělené zadní okénko.

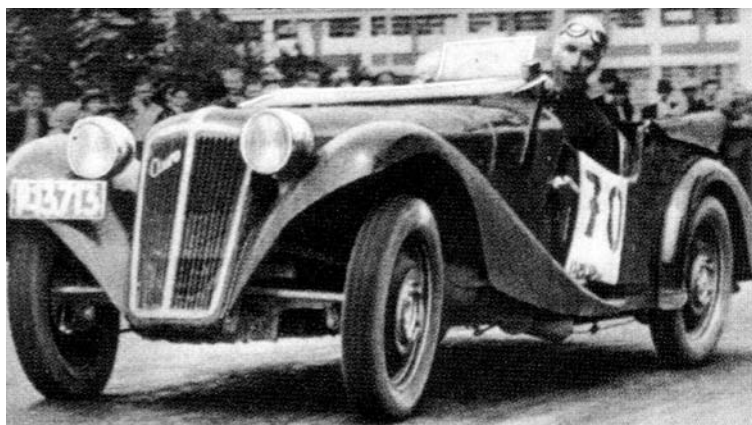
Speciální
výroba pneumatik,
protektorování a veškeré opravy
provádí odborně a levně
firma MACHÁŇ,
Praha-Vinohrady, Nitranská 3
Sklad ojetých a zánovních pneuma-
tik PRAHA-VRŠOVICE, Husova 1. Na
odvolání tohoto insertu P. T. členům
10% slevy.



Karoserie sport je pravděpodobně již z r. 1935. Bočnice již nejsou žebrované, kapota ano. Vůz je vybaven hlubokými reflektory a zadní rampou, ostatní výbava odpovídá původnímu modelu. Na snímku hlavně vidíme tolik diskutovanou dvoubarevnost třicítek. Víme, že zakázkově bylo možné objednat téměř jakoukoliv barvu i barevnou kombinaci.



Karoserie sport je typická pro mod. 1937. Kapota se dvěma klapkami, hluboké chromované reflektory a hlavně – ručkové směrovky za dveřmi. Kličky dveří i kapoty a zámky dveří jsou moderní. Vůz je zřejmě vybaven nadstandardně – stupačkové lišty předních blatníků a asi i ochranné manžety zadních blatníků. Dobře si všimněte velmi praktických madel dveří (je viditelné na pravých dveřích pod okénkem). Dobře viditelný je i tvar praktického potahu složené střechy a zadních sedadel.



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

U téhle třicítky je problém určit, z kterého r. pochází. Nemá již blinkry na blatnících, ale ostatní výbava je asi staršího data. Nevím, zda fotka zkresluje reflektory. Ty nejsou ani mělké, jak je známe z mod. 34 – 35 ani z pozdější doby. Jejich průměr se zdá být menší než např. JORO, ale i tvar „hrnce“ se zdá být jiný. Tak trochu připomínají tvarem reflektory z traktorů, které se dávaly na aerovky z nedostatku dílů někdy po válce.

!!! 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 !!!

SPOUŠTĚNÍ MOTORU

Nezapomeňte:

- a) otevřít benzin,
- b) přesvědčit se, je-li převodová páka na volném běhu,
- c) zapnout zapalování (červená žárovka na přepínači musí svítit),
- d) uzavřít hlavní přívod vzduchu ke splynovači tahélkem vpravo od volantové tyče.

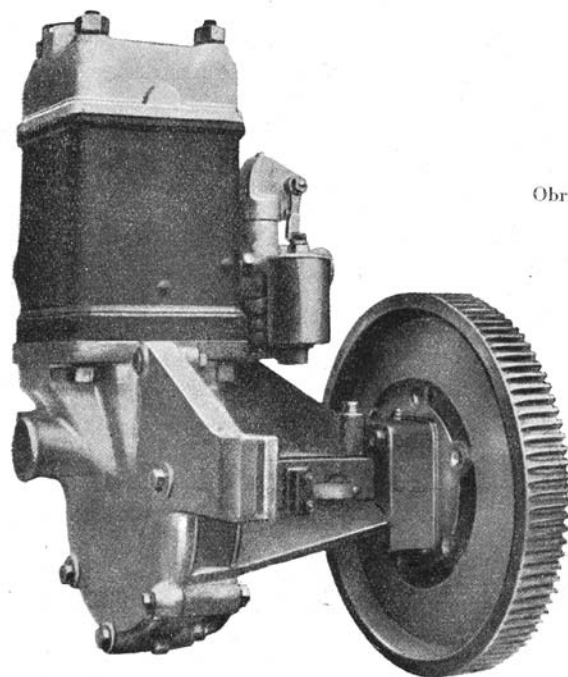
Spusťte motor zapnutím elektrického startu, načež nezapomeňte *otevřít hlavní přívod vzduchu*.

Při opětovném spouštění elektrickým startem dbejte toho, aby setrvačnický byl vždy v klidu, pak teprve znovu startujte. Jinak se vám může pastorek v ozubení setrvačnicku vzpříčiti. V zimě je nutno dbáti, aby ve splynovači bylo dostatečně benzinu. Za tím účelem smačkne knoflík na plovákové komoře a vyčkáme, až začne benzin otvory plovákové komory přetékat. Kromě toho se doporučuje sešlápnouti při startování spojku, aby ztuhlý tuk v rychlostní skříni nebrzdil otáčení motoru.

Pro spouštění ruční je zapotřebí určité zručnosti a když si ji osvojíme, je ruční spouštění velmi snadné, daleko lehčí, než natáčení klíčkou. Postupuje se následovně:

4

Sešlápneme pouzdro na kardanové rouře, aby se ozubené kolečko ručního starteru do-



Obr. 1.

stalo do záběru, přitáhneme startovací páku, až ucítíme odpor komprese. Prudkým trhnutím

5

převědeme píst přes posici komprese, současně pustíme nohu s pouzdra na kardanové rouře a motor naskočí. Aby toto trhnutí mohlo být pohodlně provedeno, je třeba, aby páka byla v nejnižší poloze, když cítíme odpor komprese. Toho docílíme opětovným zabíráním, až tuto polohu najdeme.

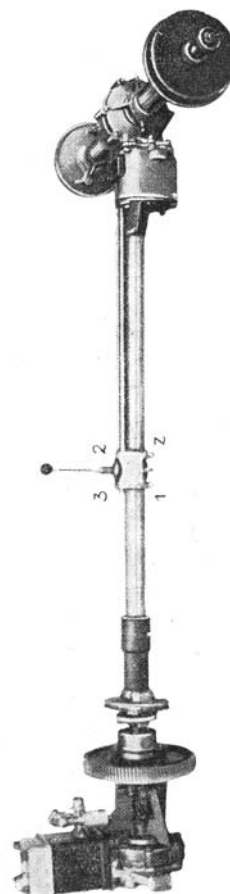
Když je motor studený, je nutno asi třikrát přetáhnouti píst přes polohu komprese a to při zavřeném vzduchu a nejlépe i při vypnutém zapalování za tím účelem, aby se do válce nassála výbušná směs. Teprve při čtvrtém startování zapneme zapalování. Při čtvrtém nahazení motor pravidelně naskočí. Každá nepravidelnost ve spouštění ukazuje na poruchu ve splynovači, svíčke neb zapalování, kterou je záhodno včas odstranit.

JÍZDA

Ridič spustí motor, uvolní ruční brzdu (nezapomenout), sešlápně pedál spojky a zasune první rychlost (obr. 2.). Mírným sešlápnutím akcelátoru zvýší obrátky a zvolna pouští spojku.

Vůz se rozjíždí a při rychlosti ca 10 km ubere plyn, sešlápně pedál spojky a zasune druhou rychlost. Teprve když uvolnil pedál spojky, přidá plyn a při rychlosti 20—30 km

6



Obr. 2.

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 6011 č. 13	2	Objímka velké žárovky kompl. (ale bez žárovky)
A 6011 č. 14	2	Objímka malé žárovky kompl. (ale bez žárovky)
A 6011 č. 15	2	Stahovací kroužek objímky mal. světlá
A 6011 č. 16	2	Niklovaná obruč reflektoru vnější
A 6011 č. 17	2	Stahovací šroub obruče niklovaný
A 6011 č. 18	2	Šroub objímky žárovek
A 6011 č. 19	2	Pero k uchycení skla
A 6011/b	2	Reflektory zn. Bosch celé chrom. bez žár.
A 6012	1	Lampa na rozv. desku bez žárovky
A 6013	1	Spínací skříňka s klíčem Bosch H 6
A 6013/a	1	Matka do rozvodové skříňky
A 6013/b	2	Červené kontrolní skříňko
A 6013/c	1	Podložka rozvodné skříňky
A 6013/d	1	Perko do rozvodné skříňky
E 215	1	Pero pastorku starteru zn. Bosch typ AEA 04/6 Z11 6V
E 215	1	Pero pastorku starteru zn. Bosch typ CG 06/6 Z9
E 150	2	Žárovky Stop lampy
E 149	2	Žárovky reflektoru velké
E 152	2	Žárovky reflektoru malé
A 6053	1	Klíče spín. skříňky
E 202	1	Pastorek starteru
R 57	1	Pero čípku pastorku starteru
R 56	1	Čípek pastorku starteru
E 210	2	Kartáček starteru 31
E 301	2	Svorka akumulátoru - (minus)
E 200	1	Kartáčky dynama + (plus) 161 DSKZ/182
E 201	1	Kartáčky dynama - (minus) DSKZ/8Z
Po 200	2	Pojistky malé
Po 201	4	Pojistky velké
R 136	2	Skló do reflektoru zn. Mobila
A 6025	5	Plech. příchytky elektr. drátů jednoduch.
A 6026	1	Plech. příchytky elektr. drátů dvojité
A 6034	2	Koncovka kabelu ku svíče
E 62	2	Kabelová očka č. 35

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 6046	1	Příchytky kabelů
A 6047	2	Příchytky kabelů
A 6054	2	Příchytky Bergmanov. trubky
A 6061	1	Gumová bolka pro kabel 35
A 6063	3	Hliníková příchytky
A 6064	4	Koncovka kabelu 15 zvonkovitá
A 6065	2	Koncovka kabelu 15 rovná
E 130	2	Plechová vývodka kabelů ø 13
Orgán: Polštářování auta a díly střechy.		
A 7009	1	Kompletní sedátko zadní
A 7010	1	Kompletní opěradlo zadní
A 7024	1	Kompletní sedátko levé přední
A 7025	1	Kompletní sedátko pravé přední
A 7026	1	Kompletní opěradlo přední
A 7040	1	Gumový držák dveří
A 7047	1	Koberce gumový
A 8001	1	Pravý držák ochr. skla s okem chrom.
A 8001	1	Pravý držák ochr. skla s okem a háčk.
A 8002	1	Levý držák ochr. skla chrom. s háčkem
A 8002	1	Levý držák ochr. skla chrom. bez háčku
A 8011	1	Zadní pás na uchycení střechy
A 8016	2	Křídlova matka M 6
A 8019	1	Podložka
A 8022	6	Šroub s chrom. hlavou ku držáku skla
A 8024	7	Šroub pro pás A 8011
A 8026	1	Skló před řidiče
A 8028	1	Potah střechy bez oblouku
A 8029	14	Saleta střechy
A 8031	1	Turnikely
A 8035	1	Ruční houkačka niklov. rovná
A 8045	1	Ruční houkačka niklov. zahnutá
A 1014	1	Kov. postran. vozu pravá s chrom. rám.
A 10140	1	Kov. postran. vozu levá s chrom. rám.
A 80491	2	Rýhovaná matka střechy (šroubový systém střechy)
A 8052	1	Přední tyčka střechy s čepy
A 8089	1	Plechová lišta pod před. sklo lakovaná

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 8089	1	Plechová lišta pod před. sklo nelakovaná
Sb 50	1	Kompletní výzlužné oblouky střechy 3 žebrové
A 10089	1	Ochranný povlak na střechu (složenou)
Orgán : Nářadí a výzbroj vozů.		
A 9001	1	Klíč matky kol
A 9002	1	Kont. plíšek (Udati pro I neb II válec)
A 9003	1	Klíček na kontakty zapalování
A 9004	1	Ocelový šroubovák
A 9005	1	Kladivo
A 9006	1	Kombinační kleště
A 9007	1	Průbojník
A 9008	1	Dílo
A 9009	1	Ruční zvedák s pákou
L 9009	1	Ruční zvedák s pákou nůžkový
A 9010	1	Mazací pumpa
A 9010 a	1	Hadice mazací pumpy
A 9011	1	Ruční hustilka
A 9011/a	1	Hadíčka hustilky
A 9011/b	1	Držadlo hustilky
A 9012	1	Matkový normální klíč 8—9 mm
A 9013	1	Matkový normální klíč 11—14 mm
A 9014	1	Matkový normální klíč 15—17 mm
A 9015	1	Matkový normální klíč 18—19 mm
A 9016	1	Matkový normální klíč 22—26 mm
A 9017	1	Matkový normální klíč 23—27 mm
A 9020	1	Klíč na kontakty pro dvouválec 662 ccm
A 10108	2	Horní držák tlumiče „Doko“
A 10110	2	Dolní držák tlumiče „Doko“
A 10118 č. 1	2	Podložka tlumiče „Doko“
A 10018 č. 2	2	Gumová vložka tlumiče „Doko“
A 10033	1	Náhon tachometru (udati zn. náhonu)
A 10034	1	Hodiny 8-denní
A 10035	1	Ampermeter
A 10036	1	Elektr. stěrač Bosch jednoduchý WV6/1
A 10036	1	Elektr. stěrač Bosch dvojitý WV6/2

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	S o u č á s t
A 10037	1	Ruční stěrač
A 10038	1	Ruční ukazovatel směru (šipka)
A 10039	1gar	Ukazovatel směru Scintila mžkový ne- chromovaný
A 10039	1gar	Ukazovatel směru Scintila mžkový chromovaný
A 10039/a	1gar	Ukazovatel směru Scintila ručičkový RWP 6/V nechromovaný
A 10039/a	1gar	Ukazovatel směru Scintila ručičkový RWP 6/V chromovaný
A 10039/b	1gar	Kontrolní lampička ukazovatele směru
A 10043	1	Zrcátko na blatník
A 10046	1	Kryt rychlostní páky kožený
A 10049	1	Tabulka ČS
A 10050	4	Růžky na kapotu
A 10052	1	Popelníček
A 10057	1	Přepínač světel na nohu
A 10067	1	Držák stěrače Bosch
Dvouválcový motor 662 ccm, neb 750 ccm.		
A 300	1	Karburátor Amal pro dvouválec:
A 301	1	a) plováková komora na pravé straně b) plováková komora na levé straně
A 301	1	Blok dvouválece se spodní skříň A 303 se šrouby
A 301	1	Blok dvouválece se spodní skříň A 303 pro 750 cm ³
A 302	1	Hlava motoru pro motor 662 cm ³
A 302	1	Hlava motoru pro motor 750 cm ³
A 303	1	Spodní skříň viz A 301
A 304	1	Přední část hřídele
A 305	1	Levá střední část hřídele
A 306	2	Pravá střední část hřídele
A 307	1	Zadní část hřídele klikové
A 308	1	Ojnice
A 310	1	Šroub klikové hřídele
A 311	1	Střední šroub hřídele 80×20

Skupina: Zadní osa - brzdy		AERO 30		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.
L2001	Rameno zadní osy	15.12.33	vL2149	Zadní výkyvná poloosa (sestava polonápr.)	21.11.36
L2002	Talířový čep zadní osy (poloosa)	12.9.33	vL2150	Zadní osa (sestava celé nápravy)	2.11.36
L2004	Náboj zadní osy (pravý)	5.12.33	L2151	Sestava zadní nápravy	21.6.45
L2005	Rozpěrná vložka ložisek	11.9.33	L2153	Brzda kola / zadní i přední (sestava)	24.9.36
L2006	Pojistka matice vnitřního ložiska	nečitelné	L2158	Matice diskových šroubů	25.2.37
L2007	Matice vnitřního ložiska	12.9.33	L2159	Šroub náboje kola	15.7.37
L2008	Opěr. příložka spirál. pružiny (pro kož. těs.)	nečitelné	L2160	Pojistná matice šroubu náboje kola	15.7.37
L2009	Víčko náboje zadní osy s vývodem tachom.	12.9.33	L2161	Obložení půlčelistě brzdy	4.10.37
L2010	Víčko náboje zadní osy	12.9.33	L2164	Uložení náhonu tachometru (sestava)	26.3.38
L2011	Miska koženého těsnění	nečitelné	L2165	Uložení náhonu tach. (detail z levého kola)	asi 3.38
L2016	Pouzdro klíče	13.9.33	L2167	Víko zadního levého náboje	8.3.38
L2018	Čep zadní osy	26.4.35	L2168	Víko náboje zadní osy pravé	26.3.38
L2020	Pouzdro zadní osy	8.9.33	L2169	Hnací hřídel náhonu tachometru	8.3.38
L2036	Páčka brzdy	18.9.33	L2170	Průchodka náhonu tachometru	26.3.38
L2038	Kuličkové ložisko (SKF 6206) 30x62x16	10.9.39	L2171	Příchytka náhonu tachometru	28.2.38
L2039	Kuličkové ložisko (SKF 6305A) 25x62x17	10.9.39	L2172	Čep náboje zadní osy (poloosa)	27.4.37
L2042	Víko náboje zadní osy	27.3.34	L2173	Čelist brzdy levá, pravá	25.6.38
L2043	Zátka skříňky soukolí náhonu	30.3.34	L2175	Pas čelisti brzdy levý (platí i pro pravý)	25.6.38
L2049	Regulační matka ?	7.11.46	L2176	Zadní vzpěra	5.4.38
L2056	Trubka nápravy	27.10.36	L2177	Čep zadní osy	29.6.38
L2060	Sestava zadní osy	9.1.34	L2178	Přední vzpěra	5.4.38
L2068	Spodní půle skříňky tachometru	18.9.34	L2179	Brzda kola / zadní i přední (sestava)	27.4.39
L2069	Horní půle skříňky tachometru	bez data	L2181	Ucpávka náhonu tachometru	26.6.39
L2070	Čep malého kolečka tachometru	18.9.34	L2182	Vložka náhonu tachom. ucpávky	26.6.39
L2072	Kolečka náhonu tachometru převod 2:1	8.2.?	L2183	Uložení náhonu tachometru (sestava)	18.9.39
L2076	Sestava skříňky náhonu tach. převod 2:1	bez data	L2184	Sestava zadní nápravy	10.5.40
L2079	Patka čelistí brzd	21.9.34	L2185	Průchodka náhonu tachometru do podlahy	20.11.40
L2080	Pero čelistí brzd	21.9.34	L2186	Průchodka náhonu tachom. do spoj. rámu	20.11.40
L2081	Čep čelistí brzd	20.9.34			
L2082	Klíč brzdy	21.9.34			
L2088	Svérka zadní osy	7.2.35			
L2092	Kolečka náhonu tachometru převod 1:1	20.2.35			
L2093	<i>Druhé kolečko - obě na výkresu L2092</i>				
L2096	Kuželová kolečka tachometru převod 1:1	8.4.35			
L2099	<i>Druhé kolečko - obě na výkresu L2096</i>				
L2097	Čep kolečka unášecího	8.4.35			
L2098	Hřídel náhonu tachometru	8.4.34			
L2100	Čep zadní osy	19.4.35			
L2103	Páčka levé zadní brzdy	18.4.35			
L2104	Páčka pravé zadní brzdy	17.4.35			
L2106	Podložka konce pera	15.11.35			
L2110	Stahovací péro čelistí	9.12.35			
L2111	Buben brzdy	22.10.35			
L2113	Litinová dvoučelist brzdy	3.10.35			
L2116	Podložka čepu	9.3.36			
L2118	Čep náboje zadní osy levý, pravý (poloosa)	25.3.36			
L2120	Uložení zadních poloos (polonáprav)	4.11.36			
L2127	Trubka ramene poloosy (polonápravy)	18.5.36			
L2129	Dvoučelist brzdy	5.6.36			
L2130	Péro čelistí	20.5.36			
vL2133	Čep náboje zadní osy levý, pravý (poloosa)	20.8.36			
L2134	Čep náboje zadní osy levý, pravý (poloosa)	15.6.45			
vL2136	Pojistný kolík šroubu kola	24.8.36			
vL2137	Buben brzdy	20.8.36			
L2138	Převod náhonu tachometru 1:1 (sestava)	3.3.36			
L2139	Horní díl skříně tachometru	3.9.36			
L2140	Spodní díl skříně tachometru	3.9.36			
L2141	Pouzdro náhonu tachometru	3.9.36			
L2143	Kožený kryt zadního pera	26.7.45			
L2144	Náboj zadní osy levý	21.9.36			
L2145	Náboj zadní osy pravý	21.9.36			
L2147	Sestava zad. výkvy. poloosy (polonápravy)	5.11.36			
L2148	Sestava zadní osy (celá náprava)	nečitelné			

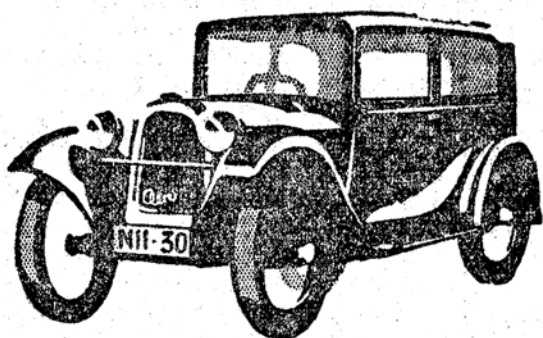


ZÁLEŽÍ NA PROSTŘEDÍ,

na okolí, je-li někomu kde dobře! Každý se cítí hned doma, je-li obklopen krásným, milým pohodlím. - Od prvního okamžiku - a to znamená mnoho! - bude Vám příjemno v nové limusině AERO: pohodlně polštářovaná sedadla, spouštěcí okna, elektrický stírač a ukazovatel směru, rychloměr a hodiny a celá řada dalších větších, nebo menších příjemností pro jezdce a spolujezdce se o to postarala! Tím příjemnější Vám bude její cena

K ě 25.800.-

a její provozní výlohy plynoucí z minimální spotřeby benzínu (společné všem typům AERO), nejnižší silniční daně a stejně nízkých udržovacích nákladů! A



na co se nesmí zapomínati: její dodací lhůta jest nejkratší, radost, kterou poskytuje, výhody, které Vám dává nebudou zkaleny dlouhým čekáním.

Rádi dáme Vám podrobné informace!

Aero

**TOVÁRNA LETADEL
PRAHA - VYSOČANY**

PRODEJNA V PRAZE II., NA POŘÍČÍ 28. TELEFON 268-60, 361-40

10282

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LV., číslo 5, r.v. 2015.

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

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