



2016

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

AERO CAR CLUB PRAHA, z.s.

v Českém klubu historických vozidel, z.s.

Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5



Původní karlínský AERO service v novém hávu – čtěte uvnitř listu

č. 1



Vážení aerovkáři,

někteří motoristé se nemohli dočkat 2. ledna 2016; prvního letošního pracovního dne. Proč? Byl to přeci první den, kdy si mohli za „pouhých“ 10.000,- Kč zakoupit dvě RZ (dříve SPZ) s nějakým vlastním výmyslem. Pobavilo mne, jak úřady hned vydaly seznam seskupení písmen, které by vyjadřovalo vulgární výraz. Ještě zábavnější bylo sledovat následné dohadování se žadatelů s úřady, co takovým výrazem ještě je a co není. Vypadalo to na soudní řešení. Celý ten veledůležitý zákon musel být pro naše poslance vyčerpávající, vždyť ho řešili dva roky. Soudný člověk by to celé nazval fraškou.

Domnívám se, že poznávací značka vozu měla staletý vývoj, který vždy vedl k jakési rychlé vizuální identifikaci „bydliště“ vozidla, které mnohdy škodí na veřejných komunikacích. Škoda, že zákon nenařizuje povinnou RZ pro skutečné piráty silnic např. PIRAT 000 až 999 – splňuje to povinný počet znaků a 1.000 těchto značek by možná pokrylo značnou část problémových řidičů a bych byl informován, koho mám před nebo za sebou. Tyto RZ by mohl platit stát z veřejných prostředků. Se svým negativním názorem na tohle téma jsem už narazil, samozřejmě u mladší generace.

Když už je chápána svoboda jednotlivce v této sféře, proč by nemohla být i u jiných veřejně soukromých dokladů. Vezměme například Cestovní pas. Dnes, v době elektronické kontroly skrytých prvků, je přeci úplně zbytečná fotografie. Za pouhých 10.000,- Kč do státní pokladny bychom si tam mohli dát Pepka Námořníka nebo Mickey Mouse a dámy třeba Polednici. Asi opravdu nejsou důležitější věci k řešení.

Paradoxem je, že pseudodemokratická volba RZ je na druhé straně vyvážena různými protimotoristickými zákony, vyhláškami a platbami. Vezměme v potaz modelovou situaci. Koupíte si nový automobil za nemalý peníz. Ten vůz je vyroben za přísných podmínek daných v té době množstvím zákonů a nařízení, samozřejmě na technické úrovni, která právě panuje. Stát vás nijak neupozorní na to, že třeba za osm let s tímto vozem nebudete smět někam dojet jen proto, že technika pokročila. Chápu, že vůz vždy musí splňovat to, co splňoval jako nový a chápu i to, že obce svými vyhláškami zcela uzavrou nějakou svou část všem motorovým vozidlům. Nad mé chápání je ale vyhlášení jakýchsi zelených městských zón, kam si musíte koupit známku a když už tam jste, zaplatíte ještě parkovné, tu známku, přestože je za peníze, ale nelze koupit pro každý automobil. To je skutečně jen tahání stále dalších peněz z nás motoristů. Mluvíme stále o vozech, které ještě nejsou veterány! Otázka by mohla být položena i tak, proč vlastně vyrábíme a prodáváme automobily a ještě se chlubíme, jak tato výroba táhne ekonomiku státu, když v okamžiku prodeje a tím příspěvku do státní pokladny vám stát předloží účet za jejich provoz a soustavu různých omezení provozu. Jen počítejte – z každého litru pohonných hmot dáváme státu asi 40% (starší auta s vyšší spotřebou jsou ještě ve větší nevýhodě). Už se zapomnělo, že je to odvod na výstavbu a údržbu silnic, tak se přidala dálniční známka a silniční daň (pokud vím, tak jedná se o povinnosti platit tuto daň i nepodnikatelům), povinné ručení, pojištění (byť nepovinné), parkovné, platby za technické kontroly a nejnemyslnější poplatek za převody starších aut, končící kdo ví kde. O času, který strávíme vyřizování všeho možného, ani nemluvíme. Nechme se překvapit, jaké biče na motoristy ještě přijdou.

Aerovkáři, nepropásněte úžasnou příležitost si za 10.000,- pořídit RZ např. AER01937, A30SPORT, S0D0MKA1, AER0VKAI, A50LIMUS, AER0R0AD atd. No, nekupte to za ty peníze.

V nové sezóně a s novou RZ na aerovce mnoho šťastně ujetých kilometrů přeje redakce Aerovkáře.

Dovolí si ještě s úvodníkem pokračovat na jiné téma. Do redakce přišel dopis p. Ing. Puškáše z Brna. Úvodní část dopisu je soukromým popisem života autora a byla proto vypuštěna.

Kolego – aerovkáři,



jako dlouholetý fanda vozů Aero si dovoluji napsat svůj názor na poslední číslo časopisu Aerovkář (5/2015).

Po přečtení vašeho úvodníku v čísle 5/2015 jsem se rozhodl, že nadále nebudu časopis, který řeší politické problémy s imigranty odebírat.

Asi jsem trochu zkomplikoval situaci příteli Michaelu Strauchovi, když jsem mu oznámil že taky končím s překlady stránek do němčiny.

To, co mě pobouřilo, není pohled na uprchlíky pod zorným uhlem "pražské kavárny", stejný jako má ČT1, na to máte právo, ale skutečnost, že politika do hobby časopisu dle mého názoru nepatří a moje právo zase je si takový časopis dále nekupovat.

Z Brna zdraví Ing. Petr Puškáš



Při Evropském srazu přátel Aero v Harrachově jsme s kolegou Michaelem Strauchem řešili problém s překladem Aerovkáře do němčiny po úmrtí pana Šebesty sen. Nebudeme si zastírat, že „život“ Aerovkáře je závislý i na množství výtisků odebíraných kolegy aerovkáři z Německa. Překlad textu je náročný a troufám si tvrdit, že tak, jako jeho tvorba. Je celkem pochopitelné, že v dnešní době je málo lidí ochotných věnovat svůj volný čas této činnosti. Nevím, jaká je situace v současnosti, ale z dopisu je patrné, že kolega Puškáš zřejmě již část textů z minulých čísel překládal.

Jeho pobouření na jedné straně chápu. Na druhé straně si myslím, že podstatou sporného úvodníku bylo upozornění na možná nebezpečí a ne jen migrace jako takové. Naše hobby (myslím obecně veteránské) je prezentováno na veřejnosti, v sezóně téměř každý víkend. Vedení měst začíná mít strach z velkého počtu lidí na náměstích a veteránské akce by v budoucnu mohly být ohroženy. Mnozí z nás viděli na vlastní oči aerovkářské hemžení loni v Jilemnici a mnozí se zúčastňují podobných akcí v zahraničí. Bylo by škoda, kdyby se naše hobby vrátilo jen za vrata garáží.

Mým problémem je, že nerad lidi „házím na jednu hromadu“, proto jsem v textu odbočil. Mou výhodou je, že nejsem ani hospodský ani kavárenský povaleč. Ono je třeba texty číst celé a jako celek je posuzovat. Pokud pár „nevyhovujících“ odstavců odsoudí celý časopis, pak je to mrzuté.

– JK –



Vážený pane Balabáne,

dostala jsem od Vás DVD natočené během srazu přátel vozů Aero v Harrachově a já bych chtěla srdečně poděkovat. S manželem a dcerou jsme se nadšeně koukali a já jsem jim dělala komentář. Krkonošská televize opravdu krásně ukázala, jak kouzelný ten sraz byl pro všechny a hlavně pro mne. Mám nádherné vzpomínky a jsem tak ráda, že jste mě pozvali a tak srdečně uvítali. Nikdy to nezapomenu.

Děkuji mockrát a pozdravte ode mne pana Zítka. Jsem tak ráda, že jsem se s Vámi všemi seznámila.

Srdečné pozdravy.

Marianna Kabešová



Jak jsme otvírali AeroHouse



O budově, původně servisu firmy Aero, na adrese Poděbradova dnes Šaldova 425/12, Praha 8 – Karlín bylo v Aerovkáři již mnoho napsáno. Její historie, znárodnění, obsazení a opuštění Československými automobilovými opravami je dostatečně známá. Její osud po povodních v roce 2002 a několik pokusů o její záchranu také. Ale zásadní zlom nastal v roce 2012, kdy parta investorů, architektů a projektantů ze skupiny Fortuno Group oprášíla původní plány a stavební povolení z roku 1935 a vrhla se do práce. Výsledkem je kompletní rekonstrukce původní budovy a dostavba nerealizované části ve funkcionalistickém stylu architektů Jindřicha Freiwalda a Jaroslava Bohma.

Opět, jako v případě fotografování aerovek-aut a aerovek-letadel ve Vodochodech, svou důležitou součást příběhu sehrály internetové stránky Aero Car Clubu Praha a prezentace na nich. Díky nim jsem měl zajímavý telefonní rozhovor a následnou e-mailovou korespondenci.

Od: Lukáš Malý [LMaly@fortunogroup.cz]
Odesláno: 18. října 2015 19:11
Komu: jirka.zitek@volny.cz
Předmět: slavnostní otevření AeroHouse, Karlín
Přílohy: Aerohouse_pozvanka.jpg

Dobrý den pane Zítku.

Navazujíc na náš telefonický rozhovor k Slavnostnímu otevření AEROHOUSE v Praze 8, Karlíně. Rádi bychom Vás požádali o součinnost v rámci této slavnostní události. Tento první krůček naší potenciální spolupráce by měl spočívat v ukázce Aero vozů, které by dotvářely atmosféru Slavnostního zahájení. Od MČ Praha 8 máme smlouvu na zábor chodníku a vozovky. Šlo by tedy o přistavení 2-3 (možno 3-4) vozů Aero. Ty by sloužily cca od 18,00 hod. jako dekorace a např. ve 21,30 by pak slavnostně odjízděly za přihlížení hostů ...

Budeme-li předpokládat, že počasí k nám bude milostivé a vy byste se zúčastnili

Prosím, navrhněte nám pro tuto událost podmínky.

Děkuji mnohokrát

S přátelským pozdravem, Lukáš Malý



A tak se baráku, bývalému servisu vozů Aero, od 4. listopadu 2015 začala psát nová historie zvaná AeroHouse. Na slavnostním otevření byli pozváni zástupci realitních kanceláří, realitní makléři a potenciální nájemci. Majitelé budovy se prezentovali v dobových uniformách pilotů a letušek. Po slavnostním připitku následovalo představení budovy a její historie, obrazová prezentace její rekonstrukce a dostavby. Potom následovala prohlídka budovy rozdělená do několika skupin. Vnitřní prostory AeroHouse nejsou detailně vybaveny a umožňují další variabilitu prostoru na kancelářské, obchodní i jiné provozny. V posledním patře dispozice umožňuje vzniku dvou bytů s terasami a překrásným výhledem na Prahu.

Já, s Tomášem Stauchem, jsme naleštili své osmdesátileté mladice a jeli jim ukázat dům, kde jim v jejich dětských letech možná dělali nějaké kosmetické,

SLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ AEROHOUSE

4. 11. 2015
od 18.00

Místo konání
Šaldova 425/12
Praha 8

18.00	zahájení
18.30	slavnostní otevření
18.45	prohlídka objektu
19.15	Raw Art Wrestling
20.45	vyhlášení RAW

Pozvánka platí pro 2 osoby
Svoji účast prosíme potvrďte do 26. 10. 2015
na email: jpalkoskova@fortunogroup.cz,
nebo tel: 775 733 462

Přijedete autem?
Prosíme v rámci potvrzení účasti o zaslání RZ vašeho
auta pro parkování v garážích.

AEROHOUSE
WWW.AEROHOUSE.CZ



plastické či chirurgické zákroky. Když jsme před budovu AeroHouse přijeli, spadla nám všem čtyřem, mně, Tomášovi i našim Aerovkám brada. Před námi se objevil, troufnu si napsat palác, svítící novotou a přesto důsledně připomínající budovu, kterou známe z dobových fotografií. Před budovou na nás čekalo ještě jedno překvapení. Stála tam aerovka pětistovka v krásném originál zachovaném stavu. Podle motorového prostoru a vybavení to byla zcela jistě jedna z prvních prodaných aerovek. Zaparkovali jsme před budovou, aerovky byly nasvíceny a my, i s našimi spolujezdci Jardou Dufkem a Vlastou Drchotou, jsme nestačili odpovídat na stále se opakující otázky. Účastníci slavnostního otevření jsou profesně i zájmově vzdáleni od historie firmy Aero a její produkce. Myslím, že zejména Ti mladší se z prezentace historie budovy a citlivě zasazených dobových artefaktů dozvěděli o existenci firmy Aero, že podle leteckých uniform majitelů pochopili, že firma vyráběla letadla a podle osmdesát let starých automobilů s nápisem Aero na chladiči před budovou, že vyráběla i automobily.



... a tak vypadá „Aero service“ dnes ...

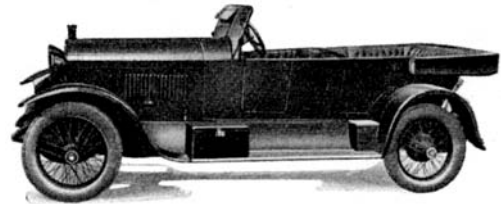
Jsem rád, že se nám dostalo pozvání k účasti na slavnostním znovuotevření této pro nás významné budovy. Jsem rád, že jsme mohli při této příležitosti prezentovat historii firmy Aero, její automobily a v neposlední řadě i Aero Car Club Praha, z.s.

Za to majitelům AeroHouse děkuji a těším se na další možnou spolupráci.

Jiří Zítek



LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce.
5. pokračování

V archivu firmy Wenke a syn se také zachovala korespondence

1922.
4-válec, 72 x 110 mm, výkon 7/20 ks.

Ziegler a O. Wenke

Prodejna: **AERO AUTOMOBILY**
 Oficiální zástupce
A. Wenke a syn, sport. oddělení
 Jaroměř

Zástupce: *Singer Jůsta*

Vyplní továrna: _____
 Zakázka č.: _____

OBJEDNÁVKA

*Skladový vůz
u J. Wenke*

Firmě _____

AERO, továrna letadel,

PRAHA IX.

Potvrzuji, že jsem na základě dřívějšího jednání a dle níže uvedených podmínek u Vás objednal jeden automobil AERO se standardní t. j. ve Vašem prospektu uvedenou výpravou

typu: *roadster 660cm* za cenu Kč *19.900.-*

s karoserií *2 sedl.*

a s mimořádnou výzbrojí proti zvláštnímu vyučtování: _____

superkatory inclusive _____

sklepena _____ *900.-*

Konkasta Scintila incl. _____

Baterie Varta incl. _____

Stmice incl. _____

Celkem Kč *19.000.-*

veštné
 kromě 3% daně z obrátu, z Vaší továrny v Praze-Vysočany bez obalu.

Barva vozu: *zelená*

Dodací lhůta: *promptní u skladového vozu, jinak 14 dní nebo delší u skladového vozu odpovídají. Sám vůz osvolám po vyřízení výhrady týkající se cestovního. Všeobecně.*

89-2500.

popisující některé obchodní případy. Nejzajímavější je asi případ prodeje vozu Aero 662 v roce 1934. K tomuto případu je zachováno nejvíce dokumentů a pokusíme se ho časově popsat. Zároveň uveřejníme dokumenty, ze kterých jsou patrné vztahy mezi továrnou a regionálními zástupci. Prvním důležitým dokumentem je objednávka na vůz ze skladových zásob firmy Wenke a syn uzavřená zástupcem této firmy panem Singrem a podepsaná zákazníkem panem Ladislavem Šplíchalem dne

financuje firma Wenke

Podmínky:

PLATEBNÍ PODMÍNKY:

Kupní cenu podle hořejšího vyúčtování zaplatím takto:

Jako zálohu při objednávce složím hotově..... Kč

Při převzetí vozu hotově..... Kč *7.000.-*

Zbytek tržové ceny per..... Kč *72.000.-*

spolu s 6% úrokovou přírůzkou za rok při měsíčních pravidelných platech, jinak s 10% kout. *zálohou* platím:

*72 000.- měsíčně. 24x doba se snižuje podle roku -
příslušných platů. Směnový kolch se naposledí od.*

Na zbytek tržové ceny vydám Vám směnky, podepsané případně dobrými ručiteli, jichž bonitu přísluší posouditi Vám. Směnky jste oprávněni domicilovati u sebe nebo u své banky. Beru však na vědomí, že směnky tyto nepřijímáte na místo placení.

Veškeré smluvné platy budu přesně a pod ztrátou lhůt dodržovati.

Veškeré výlohy spojené s upomínáním, zajištěním, vymáháním a hájením Vašich práv a pohledávek se zavazují Vám ihned, jakmile mi bude jich výše oznámena, zaplatiti, pokud se týče nahraditi.

Pro případ prodlení zaplatím Vám 10% úrok z prodlení.

Uplatňování jakýchkoli Vámi písemně neuznaných protinároků neopravňuje mne k zadržování splátek.

Pro stanovení Vaši pohledávky jsou směrodatny Vaše obchodní knihy.

VÝHRADA VLASTNICTVÍ:

Až do úplného zaplacení kupní ceny vozu se vším příslušenstvím, zůstává Vám vyhrazeno vlastnické právo k vozu i k jeho příslušenství Vámi dodanému.

Výslovně souhlasím s tím, abyste v případě, že budu s některým platem z jakéhokoliv důvodu v prodlení, vůz mi i bez předchozího vyrozumění kdekoliv odebrali a jím jako se svým vlastnictvím volně disponovali.

Rovněž souhlasím, abyste si své vlastnické právo k vozu jak na certifikátu tak i na voze zřetelně vyznačili.

Souhlasím s tím, že budu-li s některým platem z jakéhokoliv důvodu v prodlení, máte právo buď na smlouvé trvati a celý dlužný zbytek kupní ceny vozu s příslušenstvím vymáhati nebo žádati vydání vozu na základě výhrady vlastnického práva, a to bez současného odstoupení od smlouvy. Budete tedy oprávněni vykonati obě tato práva současně, po případě vykonali jste pouze jedno z nich, budete oprávněni od vykonané již volby ustoupiti, to jest žádati místo zaplacení vozu jeho vrácení a naopak, a to tak dlouho, dokud celá Vaše pohledávka s příslušenstvím není v hotovosti zaplacená. V případě, že byste se rozhodli pro vydání vozu, jsem povinen Vám vůz ihned na Vaše vyzvání vrátiti na místo, které určíte. Vy pak budete oprávněni vůz pro mne držeti nebo dáti jej soudním znalcem bez soudního řízení podle jeho stavu a hodnoty oceniti na můj (naš) náklad, vůz si ponechati a cenu znalcem stanovenou odečísti z ujednané kupní ceny, případně z jejího dlužného zbytku. Vyplýne-li ještě nedoplatek ve Váš prospěch, máte právo jej proti mně nebo mým ručitelům vymáhati, naproti tomu budete povinni, bude-li se jevit po tomto zúčtování přebytek v můj prospěch, mi jej vyplatiti.

Automobil, k němuž máte vyhrazeno právo vlastnické bez výslovného Vašeho písemného souhlasu ani neprodám, ani nezastavím. Kdyby vůz s výhradou Vašeho práva vlastnického Vámi dodaný, byl třetí osobou zabaven, zavazují se oznámiti Vám ihned jméno vymáhajícího věřitele, jakož i příslušný exekuční soud a značku spisovou, pod kterou bylo zabavení provedeno, abyste včas mohli zaříditi vyloučení vozu z exekuce. Ručím Vám za škodu, která by Vám opomenutím této povinnosti vznikla a zavazují se ihned nahraditi Vám veškeré útraty, spojené s vyloučováním vozu z exekuce, jakmile mi budou oznámeny.

Veškeré změny bydliště, resp. garáže, Vám neprodleně oznámím.

Provoz automobilem, ke kterému máte vyhrazeno právo vlastnické, bude se díti toliko na můj účet a nebezpečí. Automobil ten dám ještě před převzetím jeho pojistiti na plnou hodnotu proti ohni, havarii a odcizení u ústavu, který mi označíte. Pojistku dám pro Vás vinkulovati a odevzdám Vám ji spolu s potvrzením o zaplacení premií. Před splněním této povinnosti nejste povinni mně vůz vydati. Premie další budu sám včas platiti, resp. nahradím Vám ihned platy i s event. úrokem z prodlení, které byste byli sami za mne z tohoto důvodu vynaložili.

Veškeré škodné události Vám ihned oznámím.

Daň z motorových vozidel a event. jiné pod. daně a dávky zaplatím řádně a včas sám a zaplacení Vám k Vaši žádosti kdykoliv vykážu. Kdybych zůstal v prodlení s těmito platy, jste oprávněni sami za mne a na můj vrub je zaplatiti a náhradu jejich i s 10% úroky z prodlení ode mne ihned požadovati.

Kdybych Vám platy jakkoliv za mne vynaložené ve lhůtě mně dané nezaplatil, jste oprávněni vozem libovolně disponovati.

DODACÍ PODMÍNKY:

Dodací lhůta počíná dnem, kdy obdržím od Vás písemné potvrzení objednávky resp. dnem, kdy složím zálohu na objednaný vůz. Dodací lhůta se přetahuje vždy, kdykoliv budu žádati v některém bodě jiné provedení vozu nebo jeho příslušenství. Za dodržení dodací lhůty neručíte a já vzdávám se nároků na odškodnění pro opožděné dodání, nebo pro zrušení objednávky. V případě překročení dodací lhůty o 3 měsíce mohou však objednávku zrušiti a Vy budete povinni vrátiti mně bezúročně složenou zálohu. V případě vyšší moci jako stávky, výluky, nedostatku materiálu a pod. ve Vaši továrně neb závodech Vašich dodavatelů, přerušuje se dodací lhůta nejdéle však na 6 měsíců. Teprve po této lhůtě jsem oprávněn zakázku zrušiti a požadovati bezúročně vrácení složených platů. Jiných nároků vůči Vám v tomto případě nemám.

O dohotovení vozu podáte mně zprávu. Nedám-li písemného příkazu, že vůz sám převezmu, jste oprávněni vůz po splnění platebních podmínek mi odeslati na poslední Vám oznámenou mou adresu. Odesláním tímto jest automobil řádně dodán a převzat. Kdybych vůz do 8 dnů od oznámení, že jest k převzetí resp. k odeslání připraven nepřevzal, nebo kdybych jakýmkoliv způsobem nesplnil svých, zvláště platebních povinností vůči Vám, propadá splacená částka ve prospěch Váš a jste oprávněni buď zakázku zrušiti, nebo na splnění jejím trvati, nebo konečně dodati v přiměřené lhůtě v podstatě stejný automobil jiný.

Zásilky vypravíte na můj účet a nebezpečí a to i v případě, kdyby v nákladním listě obsažena byla poznámka

»Na nebezpečí odesílatele« neb pod. Za škody při dopravě vzniklé neručíte.

Jste též oprávněni provésti konstrukční změny a úchytky od provedení původně ujednaného.

18.7.1934 s výhradou, že tento obdrží od svého zaměstnavatele zvýšený paušál na cestovné. Cena vozu 19.000,- Kč měla být uhrazena ve 4 splátkách dle splátkového kalendáře uvedeného na poslední straně objednávky.

Na základě této objednávky byl zástupce Singer v Hořicích 19.7.1934 požádán o prověření majetkových poměrů zákazníka. Odpověď na tuto žádost se bohužel v archivu nezachovala. Další pokračování příště.....

ZARUKA.

Beru na vědomí, že ručíte prvnímú majiteli vozu za prokazatelné nedostatky materiálu a práce po dobu šesti měsíců ode dne dodání vozu jen potud, pokud Vám v této době budou ihned po jejich vyskytnutí se písemně oznámeny. Vady takové odstraníte podle své volby buď opravami provedenými v továrně, dílnách prodejen neb zástupců, neb jiných Vámi autorisovaných dílnách, anebo dodávkou a výměnou náhradních dílů.

Výslovně se vzdávám vůči Vám jakýchkoli dalších nároků na odškodné, jež by se zakládalo na těchto vadách. Také nejsem oprávněn pro tyto vady koupí zrušiti nebo žádati snížení kupní ceny.

Za součástky Vámi nevyřáběné jmenovitě za zařízení zapalovací, osvětlovací, přístroje měřicí, pera, kuličková ložiska, pneumatiky a pod. neručíte vůbec. V případě vad těchto předmětů postoupíte mi za účelem domáhání se odškodného bez jakékoli záruky Vaší veškerá svá práva vůči svým dotýčným dovozdatelům.

Rovněž neručíte za předměty ztracené a za poškození vzniklá neodborným zacházením, přirozeným opotřebením, nesprávnou obsluhou nebo zanedbáním nepatrných vad.

Nejsem též oprávněn uplatňovati nárok na záruku, budou-li opravy provedeny jinde než ve Vaší továrně, Vašich dílnách, neb dílnách Vašich zástupců, neb Vámi autorisovaných dílnách jiných. Nejsem oprávněn žádati o bezplatnou opravu neoznámím-li Vám vady ihned po jejich vyskytnutí se a nejsem též oprávněn žádati opravy jiných, než Vám oznámených vad a nemohu proto požadovati, abyste vady sami hledali a zjišťovali a to ani po dobu ani při skončení garanční lhůty.

Součástky reklamované pošlu Vám ihned franko do Vaší továrny neb správkárny. Beru na vědomí, že prodejny a zástupci nejsou oprávněni o bezplatné náhradě jednat.

Jestliže se během opravy ukáže nutnost oprav, na které se garancie Vaše nevztahuje, jste oprávněni opravy tyto na účet můj provést, aniž jste nuceni vyžadovati si dřívějšího mého svolení.

Výlohy montáže a dopravní výlohy montérů zaplatím v každém případě. Nahrazené součástky stávají se Vaším majetkem.

Koupě jest pro mně závazná podepsáním tohoto potvrzení objednávky, pro Vás teprve písemným potvrzením objednávky, jež vydá Vaše obchodní ředitelství.

Odchytky od objednávky dle těchto podmínek jsou pro Vás jediné tenkráté závazné, budou-li písemně Vaším obchodním ředitelstvím potvrzeny. Jiná moje ujednání s Vašimi zástupci nejsou pro Vás závazná.

Kdybych nedostál některé z povinností, které na sebe touto objednávkou беру, máte právo postupovati stejně jako v případě nedodržení podmínek platebních.

Místem plnění pro všechny platy a ostatní závazky mé z této smlouvy jest PRAHA.

Pro žaloby proti Vám ujednává se výlučná příslušnost věcně příslušných soudů v Praze. Ve sporech, v nichž vystoupíte jako žalobci, jste oprávněni podle své volby žalovati buď u věcně příslušných soudů v Praze nebo u soudu příslušného podle ustanovení jurisdikční normy.

Potvrzuji, že jsem tyto podmínky přečetl, vzal na vědomí a s nimi souhlasím.

Hořice dne 18.7. 1934.

Adresa:

Proh Lad. Splíchal
inop. Securitas
Hořice
Žiškova 2020.

Podpis:

Ladislav Splíchal
r. r.

S výhradou se obstarám vol pojišťovny zvýšený
paušál na cestovné.

kolové	79.000.-
	7.000.-
	<hr/>
I. n.	72.000.-
	360.-
	<hr/>
I. spl.	72.360.-
	3.000.-
	<hr/>
II. n.	8.760.-
	261.-
	<hr/>
	9.021.-
II. spl.	3.000.-
	<hr/>
III. n.	5.421.-
	163.-
	<hr/>
	5.584.-
III. spl.	3.000.-
	<hr/>
IV. n.	7.985.-
	60.-
	<hr/>
minimální hodky	2.044.-
	56.-
	<hr/>
IV. splátka	2.700.-
	2.700.-
	<hr/>
	0.-

Br. 19.7.1934.

Pan Gustav Singer, Hořice.

Zádáme Vás závořile, byste lask. obstaral knihovní výpis na dům pana Ladislava Splýchala, Hořice, Řižkova 1011. Dle doalechu, jest dům, v němž jmenovaný bydlí jeho majtkem a proto vyšetřte u Okresního soudu, zda-li jest čistý a neb jaké závažky na něm váznu. Pro tento účel přikládáme Vám příslušný náš tiskopis, na kterém rašte výpis učiniti.

Poroučíme se Vám s veškerou úctou:


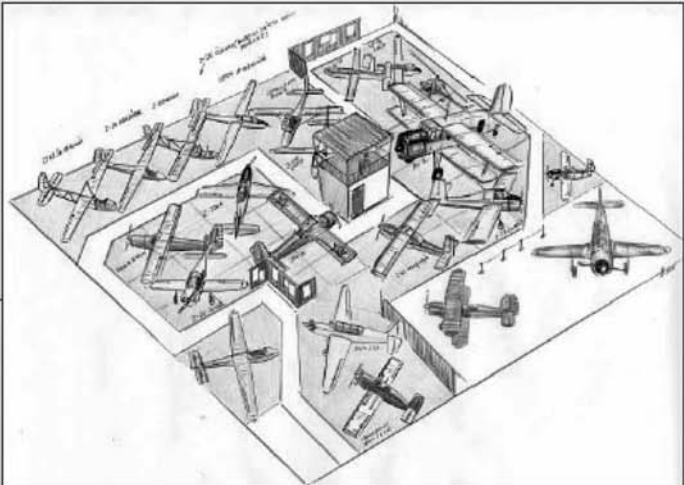
Příloha:

Připravil Jarda Dufek – JD –

Zajímavý materiál o „Staré Aerovce“ byl získán z Vojenského muzea. Pro náš časopis jej připravil Karel Jičínský.

STARÁ AEROVKA

HISTORIE...

... A BUDOUCNOST

Budoucnost objektu Stará Aerovka

Prvovýrobní montáž letadel skončila v hangárech Staré Aerovky de facto zprovozněním nových montážních hangarů AERO ve Vodochodech v roce 1953. Posledním typem ve Staré Aerovce bylo Aero 45, jehož výroba přešla do podniku LET Kunovice. Po znárodnění se Stará Aerovka dostala pod správu státního podniku LETOV a od roku 1954, kdy proběhla velká restrukturalizace československého leteckého průmyslu, byla Stará Aerovka převedena pod podnik Letecké opravy Kbely. V té době hangáry sloužily zejména pro demontáž a opravy vojenských letounů, jimž dominovaly zejména různé typy stíhacích MIGů. V 80. letech minulého století byla v hangárech montována vojenská pozemní technika pro zabezpečení provozu na vojenských letištích. Tyto aktivity skončily s rokem 1989.

Areál Staré Aerovky, jehož součástí jsou i první dva hangáry firmy AERO z počátku 20. let minulého století, se dochoval

do současné doby ve vzácné celistvosti, kterou lze doložit mimo jiné porovnáním snímků amerických průzkumných letadel se současnými leteckými fotografiemi. Kromě prvního kovového hangáru (dnes hangár č. 3) a prvního dřevěného hangáru (dnes hangár č. 6) se zde nachází komplex hangárů zbudovaných počátkem 40. let. Hangár č. 2 slouží dnes Aeroklubu Praha-Letňany, hangár č. 1 se střelnicí byl od počátku 70. let v majetku Vojenských staveb, po jejich následném konkurzu tuto část areálu koupila firma Švecal, s.r.o. Třetí část areálu Staré Aerovky včetně obou nejstarších hangárů zůstala podniku Letecké opravny Kbely a po sloučení leteckých opravěn Kbely a Malešice v roce 2003 byl areál převeden na podnik LOM PRAHA.



Nezapomenutelná návštěva paní Ely Slavíkové – Feldhusenové Čeština v Rio de Janeiro

Když jsem v pozdním podzimu loňského roku (*r. 2004 – pozn. red.*) odjížděl do Brazílie na 78. ročník motocyklové Šestidenní, rozhodli jsme se s mým sponzorem J. Litowczykem pro několikadenní zastávku v Rio de Janeiro. Před odletem mi v Ruzyni můj otec sdělil, že v případě nesnázi se mohu obrátit na velmi dobrou známou pana Jaroslava Břízy st., bývalou automobilovou závodnici paní Elu Slavíkovou – Feldhusenovou a předal mi její adresu.

Při pomýšlení, jak v patnáctimilionové metropoli hledám starší dámu, která žije mimo naši republiku řadu desetiletí, se mi trochu zatočila hlava. Ale jak se říká, svět je malý. Ubytovali jsme se v hotelu Oceano Copacabana, který stojí přímo u světově proslulé pláže. Byla tam příjemná recepční, původem Srbka, a když jsem jí ukázal adresu paní Slavíkové, k mému údivu odpověděla, že je to od hotelu sotva patnáct minut pěšky. A tak jsem neváhal a vydal se na návštěvu.

Po cestě jsem si opakoval, co jsem se o paní Slavíkové dověděl. Začala závodit na začátku 30. let pod dívčím jménem Ela Chejnová, jeela Zbraslav – Jíloviště v roce 1931, poté jako provdaná Slavíková absolvovala mnoho soutěží a závodů s vozy Aero. Zúčastnila se Tisíce mil československých v letech 1933, 1934 a v roce 1935 havarovala těžce jako spolujezdkyně Bohumila Turka v Horních Počernicích. Ještě před tím, v roce 1934, byla členkou známého Modrého teamu, v němž řídila jednu



ze tří aerovek s ženskými posádkami na cestách po Alžírě a Maroku. Za své sportovní výkony byla vyznamenána Stříbrným odznakem Sportovní komise AKRČS.

Najít dům paní Slavíkové, v němž žije se svými dvěma dcerami a vnoučaty, nebylo opravdu těžké. Ale jako každý lepší dům v Riu byl i tento vybaven recepčí s ochrankou a opatřen silnými mřížemi, což je ve městě s největší světovou kriminalitou běžné. Černý pořizek v roli recepčního mě nechtěl pustit k domácímu telefonu a teprve po dlouhém vysvětlování vytočil číslo paní Slavíkové. Když jsem jí sdělil, že přijíždím z Prahy od pana Břízy, dostal jsem okamžitě, jak říkáme my motoristé – zelenou.

Byl jsem přivítán příjemnou starší dámou, poprosila mě o chvilku strpení, protože jí právě dokončovali manikuru...



Čekal jsem rád, vždyť jsem přišel neohlášen. O to milejší bylo její vyprávění o dobách dávno minulých, o jejich zážitcích tovární jezdkyňe automobilky Aero. Bylo to poutavé vyprávění, co mě však přímo šokovalo, byla čeština paní Slavíkové, naprosto dokonalá, ani v nejmenším nepoznamenaná tím, že žije v cizině více jak padesát let. Nemluvě o tom, že pro mne bylo až neuvěřitelné, že hovořím s dámou, která za pár měsíců oslaví dvaadevadesáté narozeniny (*5.5.1912).

Bylo to krásné a nezapomenutelné setkání a rád vyřizují touto cestou její srdečné pozdravy všem přátelům, kteří ji ve vlasti ještě pamatují.

Zbyněk Honzák ml.

Redakci doplněn snímek pí Ely Slavíkové z r. 1938, kdy se přihlásila do služeb Čsl. Červeného kříže.

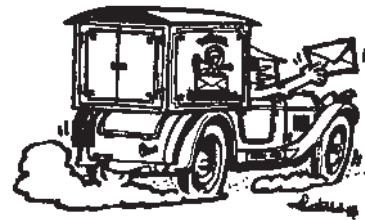
Převzato z časopisu VETERÁN č. 68/2004 – do Aerovkáře přispěl Karel Jičínský.



!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosíme, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. Dále prosíme! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Děkuji za pochopení.
P.S. – Ještě připomínáme; můžete zasílat i inzeráty (koupě, prodej).

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Vážený Pane,

Pan Karel Šebesta, časopis Aerovkář.

před čočku mého fotoaparátu se dostal prapodivný automobil, o jehož existenci jsem dosud neměl tušení (osobně se spíše zabývám vozy TATRA a motocykly JAWA). Některé jeho fotografie naleznete v příloze.



Podvozkovou skupinu, hnací jednotku a další části, použil jeho stvořitel z automobilu AERO 500, ale jeho karoserie je zcela jistě individuální stavbou na vysoce profesionální úrovni. Podle mého odhadu musela vzniknout továrním způsobem tam, kde byly značné zkušenosti se zpracováním hliníku, protože je takřka výhradně z tohoto materiálu vytvořena a umně vytvářena, bez jinde očekávatelné dřevěné konstrukce. Jednotlivé části jsou vzájemně nýtovány, šroubovány a především naprosto perfektně vzájemně slícovány a kdo se někdy zabýval prací s hliníkem, musí smeknout. Podle tvrzení bylo vozidlo "úředně povoleno" k provozu na komunikacích, předmětné dokumenty však přes ujistění nemám k dispozici. Podle mého odhadu byl automobil postaven pro specifický účel v době daleko po ukončení výroby vozidel AERO 500, o to více je obdivuhodné jeho náročné řemeslné zpracování.

Obracím se tímto na Vás, jako na odborníky v oboru, s prosbou o případnou informaci o tomto vozu, aby mohla být co nejlépe zmapována jeho historie a aby jeho majitel mohl provést záchranu bez ohrožení jeho historické hodnoty.

Děkuji a těším se na odpověď. J. Kučera, předseda testovací komise HV 10-08, Jilemnice



O vozidle se zatím nepodařilo zjistit nic, a tak se obracíme na naše čtenáře, zda se někdy s touto „aerovkou“ setkali. – red. –



Lidé kolem Aerovek – Artur Mahr a čtyřválec AERO 2000 ccm

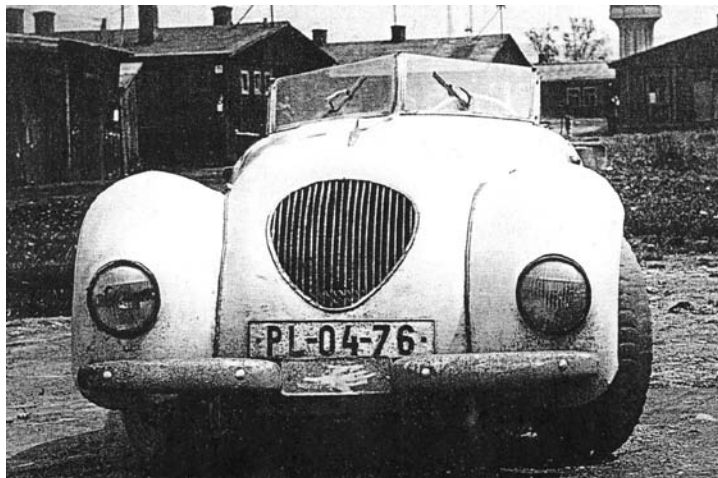
V minulém čísle Aerovkáře (str. 9 a 10) jsme se zabývali vozem ČTYŘVÁLEC AERO, 2000 ccm – „Voříšek“. Na toto téma jsme již dříve dostali příspěvek od P. Klusáka. Kolem zmíněného vozu stále kolují dohady.

V „Seznamu prací konstrukční kanceláře automobilky „Aero“ za 16 roků, t.j. od jejího vzniku r. 1929 do září 1945“ (viz *Aerovkář č. 3/2014 – pozn. red.*) figuruje v r. 1936 položka „Motor 4 válc. A50 zhotoven, dán do vozu Mahr.“ Výdejková kniha tov. Aero (I. sešit) uvádí v r. 1935, série 8.: „Vůz č. 6580 pro p. Mára se spec. karosérií. Do tohoto vozu zamontován 4 válec.“ Jméno Artur Mahr (Már) bývá často zkomolemo, ale jistě se jedná o bratislavského závodníka s nejasným (nepublikovaným) osudem. Pokouším se zjistit něco bližšího o muži a stroji, ale zdroj je nejistý a nespolehlivý.

Časopis „AUTO“ z r. 1935 píše: „Vůz Aero 30, majetek pí Mahrové z Bratislavy, sériový roadster, získal v Budapešti v mezinárodní soutěži elegance velkou čestnou cenu „Zlatou pásku“ a „Čestnou cenu města Budapešti“ a to mezi 180 vozy

všech světových značek, v cizím prostředí“.

Takže Mahrovi měli k aerovkám, jak vidno, velice kladný vztah. A ještě poznámka – 4 válcový vůz p. Mahra měl karosérii hliníkovou (?), což bylo v tehdejší době dosti neobvyklé, údajně dle pamětníků. (V uvedeném „Seznamu prací konstrukční kanceláře“ je velmi nečitelná poznámka pod sledovanou položkou – karoserie hliníková Voříšek. Stěžejní slovo „hliníková“ je však nejasné a ještě s nečitelným doplněním – pozn. red.)



Banská Bystrica 1967

v knize K. Jičínského „Automobily Aero a jejich doba“ na str. 77). Další vůz (nebo pouze jiná karoserie?) Aero 2000 má SPZ P-10.447, foto ve stejné knize na str. 76, zadní kola zakrytovaná. Byly tedy vyrobeny 2 vozy, jeden pro p. Mahra, druhý ...?



Fotografie z předrenovačního stavu AERO 2000 ccm poskytl Karel Jičínský

Pozn. red.:

Pokud bychom daly vedle sebe foto ze str. 76 (SPZ P-10.447) a foto ze str. 77 (SPZ P-10.448) zjistíme, že kapota P-10.447 má jen jednu kličku, ale kapota P-10.448 má kličky dvě. Dále vůz P-10.447 má odlišné blatníky od vozu P-10.448 a dokonce blatníky (pravý a levý) na voze P-10.447 mají odlišný tvar. A aby toho nebylo málo, když porovnáme všechny snímky z knihy K. Jičínského se čtyřmi snímky přetištěnými v minulém Aerovkáři zjistíte, že se blatníky také liší.

Cituji K. Jičínského (str. 77): „Z dochovaných Voříškových fotografií šlo buď o dvě zhotovené karoserie, osazené postupně na jeden podvozek, nebo o jednu pozměňovanou.“ Připusťme, že vůz P-10.447 je ještě ve stavu zrodu, což by odpovídalo fotografiím – není vybaven blinkry, jsou vidět pomocné svary a vůz zřejmě není v definitivním laku. Srovnání s vozem po renovaci (viz snímky v minulém Aerovkáři) není možné, protože jsou zde použity upravené blatníky z mod. 39 se středovou hranou a reflektory jsou posazeny podstatně níž. O hliníkové karosérii se sice mluví, ale konkrétní její zbytky se nikde nenašly; mohl to být jen pokus.

Úplně na závěr. Dle sdělení pana Janečka, zaznamenaného ještě za jeho života, šlo jednoznačně o jeden vůz s karosérií z ocelového plechu. – JK –



Oprava tiskové chyby v knize Automobily Aero a jejich doba

Na starně 178 je dokončení přehledu technických poznámek k jednotlivým sériím Aero 50. Bohužel u vozů pro rok 1938 jsou omylem zopakovány poznámky pro vozy Aero 30, dříve již v jejich přehledu uvedené. Kdysi jsem se pustil do větší studie sumarizace vyrobených Aero velkých a dle těchto poznámek je rozlišit na karosářské modely stará fazóna a model 39. Při tehdejší neznalosti jsem zjednodušeně celou stokusovou 21. sérii padesátek považoval výhradně už za karosářské provedení nového modelu 39. Při pohledu na stav dochovaných vozů mě zarazilo, že je dochováno 12 kusů sport stará fazóna, když mně

tehdy vyšlo jen 10 vyrobených! Chybějící technické poznámky jsem zjistil u ing. Karla Jičínského. Je pravda, že z 21. série všech 50 limusin bylo už novějších čtyřdveřových, ale u otevřených vozů tomu tak není. Z 15 vozů sport bylo ještě 9 kusů stará fazóna a podobně ze 35 roadsterů ještě 20 kusů stará fazóna. To znamená, že správně z počtu 40 vozů sport mělo starou karoserii 19 kusů a novou 21 kusů. Podobně ze 151 roadsterů mělo správně starou karoserii 111 kusů a novější jen 40 kusů. Osobně mě to zajímalo proto, že jeden ze dvou dochovaných roadsterů A 50 model 39 vlastním.

Tomáš Slabý



Zamyšlení nad přehledem dochovaných aerovek

Napadlo mě dát dohromady aktualizovaný přehled na klubové webové stránce se starším přehledem v německém Aero IG, uvedeným ve zpravodaji na konci roku 2012. Dospěl jsem k údaji, že z celkem vyrobených osobních vozů je dochováno 6,25 %. Takovou bilanci se nemůže pochlubit žádný předválečný výrobce sériových aut! Musím ale připustit, že z dochovaného počtu je 23,7 % v Německu, což je téměř čtvrtina. Přehled jistě není konečný. Pátral jsem neúspěšně po osudu třicítek v Polsku a Maďarsku a dvou mně známých „cinkáčů“ ve Švýcarsku a bývalé Jugoslávii. Pár kusů už ale současný přehled moc neovlivní.

Co se jednotlivých typů týče, ačkoliv litrových „cinkáčů“ bylo vyrobeno nejméně, dochovalo se jich plných 38 %, šestsetdvaašedesátek 10 % a pětistovek přes 9 %. Třicítek vyráběných v mnoha sériích se dochovalo nejméně, ale dochovaný počet činí jen 4,33 % oproti 6 % dochovaných padesátek.

Za tři roky práce na přehledu chválím Karla Šebestu, jak dokázal upřesnit u velkých aerovek karosářská provedení modelů 39 od starších a zakázkových od Sodomy. Jediné čemu zatím nerozumíme, je u jedné A 30 a A 50 v Aero IG označení R/S/C? Proč mě takový údaj zajímá? Koncem 70. let jsem na zahradě ve Vraném objevil A 50 sport model 39. Nepovedlo se jej uvést do chodu a jednání se táhlo. Mezitím přišla nabídka na A 50 roadster 39 pojezdny, ale dražší. Na cenu jsem se s kamarádem složil a o sport jsme se přestali zajímat. Po mnoha letech mě toto rozhodnutí začalo mrzet po zjištění, že zatímco všech roadsterů bylo vyrobeno 151, tak provedení sport jen 40 kusů, což mi připadlo mnohem vzácnější.

Z celkem vyrobených 40 ks A 50 sport dochováno 16, z toho 4 model 39 – to je 40 %. Z celkem vyrobených 151 ks A 50 roadster dochováno 23, z toho jen 2 ks model 39 – to je jen 15 %. Paradoxně je dnes roadster model 39 vzácnější než sport model 39, přestože jich bylo zhotoveno téměř 2x tolik.

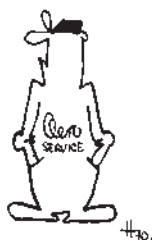
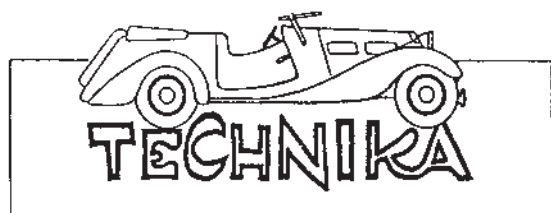
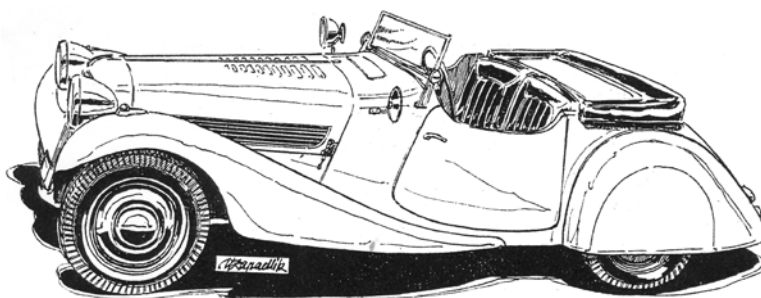
Tomáš Slabý



Aerovka pro Adolfa Destona

Z karosářských kreací přikládám skicu Mistra Zapadlíka – roadster Aero 30 pro Adolfa Destona (nebyl ing., jak je někdy uváděno). Původně pracoval ve Zbrojovce Brno a s tímto vozem se zúčastňoval sportovních podniků. V roce 1936 debutoval na III. ročníku „Českosobrodského okruhu“ v nejsilnější třídě na 4 válcové aerovce obsahu 1550 cm.

Petr Klusák



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 13 - 15 – Originalita malých aerovek.

str. 13 - 15 – Originalita A 30.

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

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

str. 19 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – přední osa – řízení - diferenciál. V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!



Originalita malých aerovek. Zkušenosti s koly a maticemi kol „cinkáčů“.

Úvodem. Aero 500 nebylo nikdy (z továrny) na kolech 16“ a Aero 1000 nebylo nikdy (z továrny) na kolech 19“.

Nyní již ke kolům. Původní označení pneu je 27x4.40, což by znamenalo **falcové** pneu (pneu se záhybem). Nikdy jsem toto provedení neviděl; nemohu proto potvrdit, ale ani vyvrátit. Možná šlo jen o omyl v označení – odpovídá totiž rozměru 4.40-19 (pneu s drátem).

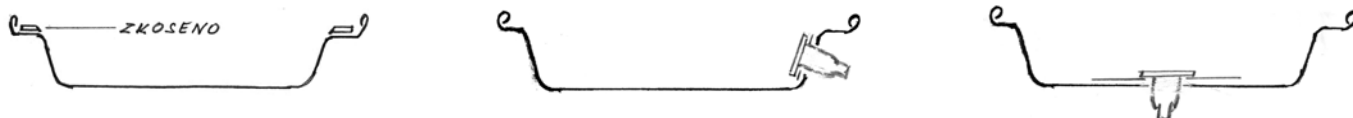
Kola 19". První kola 19" měla pouze 32 drátů. To mohu doložit, mám asi 3 ks. Pozdější kola měla již 40 drátů.

Kola 18". Kolo má 40 drátů, montáž pneu 4.50 nebo 4.75-18.

Kola Michelin 11-45. Původně montováno pneu 11-45 (odpovídá 4.50-18) nebo 12-45 (odpovídá 4.75-18).

Nechápu ideu fy Michelin – ráfek je na jedné straně zcela plochý, na druhé straně prohloubený. Výrobně zcela určitě náročnější – proč? Horší vycentrování kola, obtížnější montáž. Na tyto ráfky se často montují pneu 18". Ale pozor! Průměr dosedací plochy ráfku je 450 mm, kdežto průměr dosedacích patek pláště 18" je 450 mm. To zn., že je pneumatika na ráfku značně volná, v extrémním případě je možné i vyzutí pneumatiky za jízdy. Zřejmě mnozí už viděli „nastavené“ ráfky např. silným drátem, aby se pneumatika nevyzula. Viděl jsem řešení, které se mi docela zamlouvalo, a to bylo navaření cca 2,5 – 3 mm pásku na dosedací plochy – viz nákres v řezu.

Kola 16". Kolo má 40 drátů, prohloubené po celém obvodu tak, jak to má být. U originálních kol díra pro ventilek kolmo dolů. Původní duše měly takto umístěný ventilek. Při repasi kol a montáži nových pneu s dušemi doporučuji tento otvor zavařit a vyvrtat nový ve směru ventilků. Není to sice originální, ale značně to usnadní montáž.



Vyrobilo se, zřejmě pro sportovní jezdce, malé množství kol (viz foto na následující straně), které mají náboj rozšířený tak, že na utažení matice je třeba trubkový klíč. Vyráběno zřejmě kvůli větší tuhosti. Tato kola má připravena na svou A 1000 ing. Mařík. Doufám, že „litra“ někdy dodělá.

Co se týče drátů a niplů, ty originální se pravděpodobně zachovaly jen u kol, která nebyla nikdy poškozena. Při jakékoliv nutnosti kola rozplést ke zničení původních niplů dojde. Za desítky let jsou natolik „zarostlé“, že bez poškození povolit prostě nejdou.



Kola byla ve většině případů lakovaná v barvě auta s proužkem v doplňkové barvě čalounění.

Nyní k maticím kol na „cinkáče“. Na fotce č. 1 je první provedení matek – šestihran 68 mm, materiál – ocel. Matka na předchůdce aerovky, na ENKU, byla stejná, ale místo nápisu Aero byl znak NK. Na jednom z vrcholů je vyvrtána dírka cca 3 mm, sloužící k zajištění.

Na fotce č. 2 jsou 3 rozdíly. Matka vlevo má jako podklad soustředné kruhy jemné a tím pádem husté – 30 ks. Matka vpravo má soustředné kruhy hrubší a tudíž řidší – cca 18 ks.

Fotka č. 3 – nízká matka mezi dvěma normálními. Tyto matice byly převážně bronzové, i když jsem viděl i matici z jakéhosi lehkého kovu.

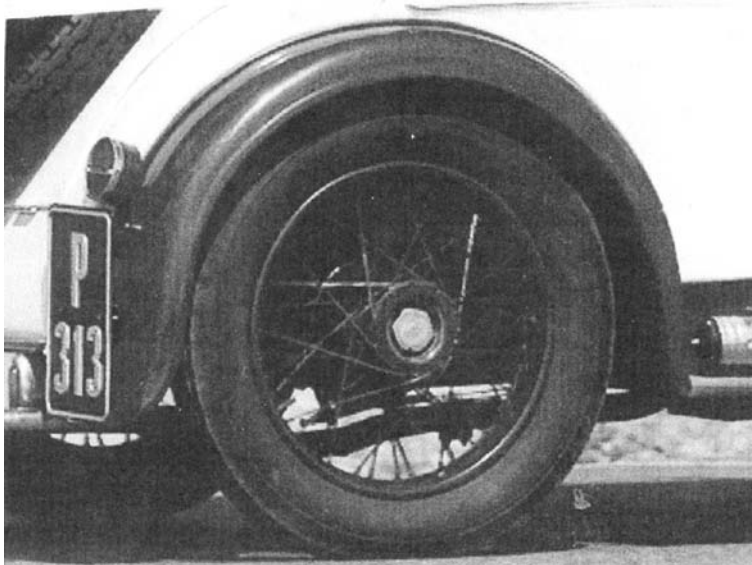
Fotka č. 4 – pružná ocelová pojistka matic se šestihranem 60 mm.

Na poslední fotce je krytka ložiska sidecaru Aero.



Při návštěvě na soutěži v Domažlicích byla také paní Šulcová se svou BSA. K této BSA je připojen právě sidecar Aero. Proč k anglické mašině právě Aero sidecar? Inu, vyšel finančně podstatně výhodněji než originál anglický.

Snad by tu měla ještě být krytka ložiska z nákladáčku Aero 150. Ale tento nákladáček vyvinutý ve Škodovce byl později přidělen Pragovce, aby jeho výroba byla opět převedena. Myslím, že pro ortodoxní aerovkáře není příliš zajímavý.



Milan Turek



Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 30



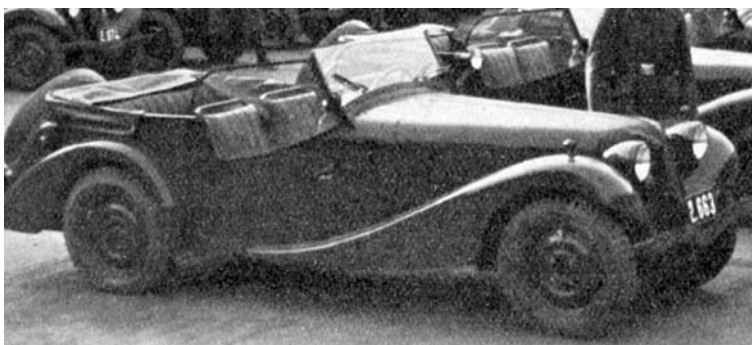
A 30 sport podle větracích klapek asi z r. 1935. Zajímavá je zadní rampa, která kvůli dvěma rezervám, musí být podstatně více oddálena od karoserie.



Úsporné karburátory - samostartery SOLEX montuje továrna Aero na své nové motory. Máte-li vůz starší, dejte si jej zmodernisovat nejnovějším karburátorem

SOLEX

Montáž provede každá autodilna. **AUTOAVIA Praha XII.**



Vojenské vozy bývají většinou mimo zájem aerovkářů, přestože jich bylo vyrobeno poměrně velké množství. Snímek je z počátku r. 1937. Za zmínku stojí vybavení dvěma stěrači, manžetou na zadním blatníku, blinkry Scintilla a čtyřděrovými disky kol. Fotka sice není příliš zřetelná, ale zdá se, že veškeré části, které jsou na civilních vozech chromované, jsou zde lakované v barvě vozu.



ODLITKY A VÝKOVKY PRO VOZY

Aero

D O D Á V Á

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK A. S.

Zajímavá dodávka z A 30. Základem byla limusina. Foto je z počátku r. 1937. Zdá se, že nahoře za dveřmi je blinkr Scintilla. Podle hlubokých reflektorů, nových poklic, ale plných disků je těžké určit r. výroby. Mohlo by jít o přelom r. 1935 – 36.

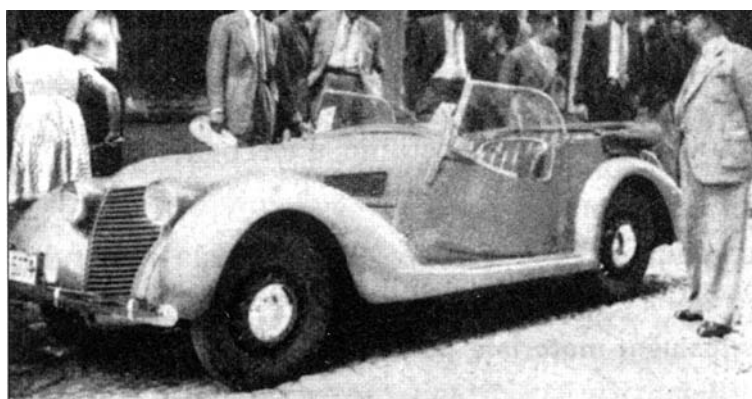


Snímek z poloviny r. 1937. V té době se jezdilo vlevo, proto je SPZ na levé straně. Z fotky je patrné, jak rozdílné bylo vybavení zadní části vozu a rozmístění výbavy.



Nová karosárna
O. Uhlík, Praha-Strašnice 737
 Veškeré druhy karoserií přepychových i speciálních,
 elegantní cabriolety, autobusy
STAHOVACÍ STŘECHY pat. „PLEIN AZUR“
 Telefon č. 551-63

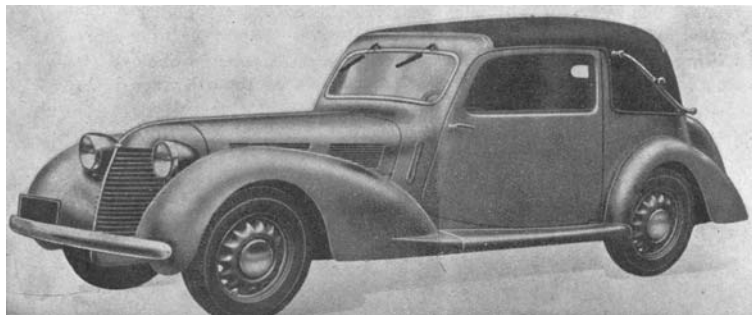
Ještě jeden snímek zádi A 30 z r. 1937. Jde zřejmě o nový vůz, tedy z r. 1937. Dostí časté tvrzení, že v té době byly otevřené vozy vybaveny zadními světly Scintilla, je zde popřeno. Světla jsou pravděpodobně Meteor.



NOVINKA 1937
! METEOR !
 DÁLKOVÉ OSVĚTLENÍ
 BEZ OSLNĚNÍ.
 Nejlepší světlo do mlhy a do zatáčky.
NEOSLNÍ
ING. PAVEL BRUCK,
 PRAHA, NEKAZANKA 2, telef. 249-45.

Aero 30 – model 1939. Na snímcích je provedení sport, kabriolet a limusina. Po dobu výroby se provedení vozů příliš neměnilo. Později vyrobené limusiny neměly na střeše prolis pro zpevnění ani vyklápěcí přední okno.

– JK –



LEX-
MATADOR
SEMPERIT
 KRAL SILNIC

podobným způsobem zasune třetí rychlost, přímý záběr. Při přechodu na nižší rychlost ze třetí na druhou a z druhé na první je postup jiný a doporučujeme jej dobře se naučit, neboť v tom se často chybuje a i starší automobilisté nečiní rozdílu mezi změnou rychlosti z pomalé na rychlejší a naopak.

Když máme měnit rychlost ze třetí na druhou, postupujeme následovně:

1. ubereme plyn,
2. stiskneme spojku,
3. rychlostní páku z polohy 3. vysuneme do polohy neutrální,
4. pustíme spojku,
5. přidáme plyn (motor musí značně zvýšiti obrátky),
6. stiskneme spojku,
7. pustíme nohu z akcelátoru,
8. zasuneme druhou rychlost,
9. pustíme spojku,
10. přidáme plyn.

Těchto 10 pohybů provádí se spojitě během několika okamžiků a způsob ten je jedině správný a jedině možný k bezhlučné změně rychlosti vyšší na nižší. Stejně se postupuje při změně z druhé na první. Rychlosti se mají zasouvat rychle a lehce, bez jakéhokoliv násilí a naprosto tiše, bez škubání a skřípání.

Není ke cti žádnému řidiči, když nejen své spolujezdce, ale i široké okolí při každé změně rychlosti poleká bolestnými zvuky, jež vydávají násilně do sebe vrážena ozubená kolečka. Těm ovšem to také neposlouží.

VŠEOBECNÉ SMĚRNICE

Uzavírejte na noc benzinový kohout, uzavřete jej vždycky, když postavíte vůz na svahu (splynovač jinak přetéká).

Spouštěcí klíček z přepínače vytáhněte vždy, když opouštíte vůz.

Když motor stojí, nesmí býti spouštěcí klíček pevně zasunut (červená svítí), vybíjí se akumulátor a přehřívá se indukční cívka.

Dolejte denně vodu do chladiče, při delší jízdě po každých 250 km. Voda musí sahati nad voštinovou plochu, jinak nemůže cirkulovati a motor se přehřívá.

Časem se přesvědčíme, zda veškeré matky a šrouby jsou řádně utaženy a zajištěny perovými podložkami a závlačkami.

Zvlášť nutno věnovati pozornost upevnění motoru, hlavy motoru, per a řízení.

Revisi šroubů a matek je nutno provésti po ujetí prvních 1000 km.

BENZINOVÝ KOHOUT

Kohout u benzinové nádrže je dvoucestný a má v benzinové nádrži dva výpustné otvory. Jeden je vyšší a je otevřen tehdy, když je vytažena okrouhlá vroubkovaná zásuvka, druhý leží při samém dnu nádrže a otevírá se, když vytáhneme také druhou, t. j. šestihrannou zásuvku. Toto uspořádání je provedeno jednak proto, aby řidič byl upozorněn, když mu dochází benzin, a jednak proto, aby bylo možno pohodlně bez nebezpečí, že se ucpe potrubí, dolévatí olej do benzinu. Normálně se jezdí tak, aby byl otevřen vyšší výpustný otvor, t. j. s vytaženou okrouhlou-vroubkovanou a zastrčenou šestihrannou zásuvkou. Když hladina benzinu klesne až k tomuto otvoru, motor ztrácí na výkonu, event. se zastaví, a v tom okamžiku je nutno přepnouti kohoutek na spodní výpusť vytažením šestihranné zásuvky. Od té chvíle můžeme jeti ještě na zbytek benzinu v nádrži se nacházející asi 20 km. Když doplňujeme benzin a doplňujeme olej, musí býti opět šestihranná zásuvka zastrčena, poněvadž olej v první chvíli se usadí při dnu nádržky, a kdyby benzin přitékal do splynovače spodním otvorem, pravděpodobně by ssedlý olej ucpal potrubí. Je-li však spodní otvor uzavřen a benzin odtéká otvorem hořejším, není žádného nebezpečí ucpání potrubí a můžeme olej bez jakéhokoliv míchání dolévatí.



Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 313	1	Distanční vložka středních ložisek
A 314	1	Objímka střed. ložisek
A 316	1	Pouzdro ložiska vnitřního
A 317	1	Křížová vložka
A 319	2	Píst pro motor 662 cm ³ alusilový
A 319	2	Píst pro motor 750 cm ³
A 320	1	Přerušovací vačka
A 323	2	Pístní čep kompl. pro motor 662 cm ³
A 323/c	2	Pístní čep pro motor 750 cm ³
A 323	4	Zátka čepu (662 cm ³ neb 750 cm ³)
A 324	2	Pouzdro oka ojnice
A 325	1	Kolík přeruš. vačky
A 326	3	Kolík Ø 5/10
A 330	2	Držák přerušovače
A 331	2	Krabice přerušovače
A 332	2	Váleček přerušovače 1—50
A 336	4	Zavrt. šroub M 4 držáků přerušovače
A 337	8	Matka TN 5 M 4
A 52/338	2	Podložka svorky přerušovače
A 47/339	2	Svorka pera přerušovače
A 50/340	2	Podložka k peru přerušovače
A 46/341	2	Svorka pera přerušovače
A 53/342	2	Kontakt pera přerušovače krátký
A 343	2	Kontakt přerušovače dlouhý
A 344	1	Vrchní víčko ložiska setrvačnicku
A 345	1	Vnitřní víčko ložiska setrvačnicku
A 346	1	Trubička Ø 4
A 348	1	Koleno výfuku
A 350	1	Hrdlo chladiče
A 351	1	Těsnění hlavy dvouválce
A 352	2	Podlož. obyč. PN 8 M 6 pod výpust. šroub
A 68/353	1	Těsnění výpustěcího šroubu
A 67/354	2	Výpustný šroub motoru M 6
A 357	6	Pístní kroužek pro motor 662 cm ³
A 357/c	6	Pístní kroužek pro motor 750 cm ³
Sb 48	2	Kompl. smontovaný přeruš. bez víčka
A 358	6	Zavrt. šroub válce a hlavy válce M 10
A 361	6	Zavrt. šroub válce a motor. skříně M 10

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 362	6	Zavrt. šroub uchyc. patek motoru M 10
A 363	10	Zavrtaný šroub pro karbur. a výfuk. koleno M 8
A 366	1	Těsnění příruby výfuku (kamínek)
A 367	2	Válečkové ložisko ojniční
A 368	4	Válečkové ložisko hřídele
A 368	4	Kuličkové ložisko hřídele
A 63/369	1	Ložisko setrvačnicku kuličk.
A 18/370	1	Setrvačnick
A 19/371	1	Matka setrvačnicku
A 23/372	1	Pojist. kol. matky setrvačnicku
A 17/373	1	Příruba kuličk. ložiska a mot. skříně
A 374	4	Šroub setrvač. a přír. motor. skříně
A 20/375	1	Matka kličkové hřídele
A 21/376	1	Klín setrvačnicku
A 22/377	1	Pojist. podložka pod matk. kličk. hřídele
A 378	1	Přední držák dvouválce
A 379	2	Šroub M 12 držáku dvouválce
Po 6	2	Perová podložka pro šroub M 12
Ma 81	2	Korunk. matice TN 6 M 12
A 397	1	Výfuková trubka
A 398	1	Kompl. benz. polr. pro dvouv. s holendry
A 399	1	Tahélko ke karburátoru
A 400	1	Gumová hadice spodní 1.04
A 401	1	Gumová hadice vrchní 1.50
A 403	2	Fibrová podložka držáku dvouválce
A 421	2	Držák zapalování
A 422	2	Nosné pero s kontaktem
A 423	2	Spoj. šroub
A 424	2	Vedení pera přerušovače
A 425	2	Perko přerušovače
A 426	2	Isolační kroužek
A 427	2	Matka spoj. šroubu
A 428	2	Šroubek kabelu
A 429	2	Váleček přerušovače 1—42 mm
A 430	2	Stavěcí šroubek přerušovače
A 431	2	Pojistná matka
A 432	2	Matka stavěcího šroubu

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 433	2	Vříčko zapalování
A 435	2	Šroub uchycení zapalování
A 455	6	Matka příruby výfuku (mosazná)
A 457	2	Šroub Ø 12X150
A 457	2	Šroub k upěvnění rotoru
A 459	1	Šroub pouzdra řízení a úhelníku
A 404/6	1	Tlumič ssaň karburátoru
Výsuvné kontakty:		
Sb 76	2	Kompl. smont. přerušovač (bez vříčka a kolíčku)
A 443	2	Váleček přerušovače 1—52 mm
A 436	2	Zakl. deska
A 437	2	Místek výsuvný
A 438	2	Nosné pero s kontaktem
A 439	2	Spodní fibrová vložka
A 440	2	Horní fibrová vložka
A 441	2	Šroubový čep regulátoru zapal.
A 442	2	Matka regul.
A 444	2	Vříčko
A 445	2	Spirálové perko
A 446	2	Čep přepážky
A 449	2	Šroubek vříčka
A 452	2	Šroub zákl. desky
A 453	2	Šroub fibrových vložek
A 454	2	Přidržené perko
A 456	2	Svoroka kabele
Skupina: Motor dvouválece 1000 cmm — 20 HP.		
D 1	1	Blok dvouválece se šrouby
D 2	1	Přední část motor. skříně
D 3	1	Střední část motor. skříně
D 4	1	Zadní část motor. skříně
D 5	1	Hlava dvouválece

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
D 6	1	Přední díl klikového hřídele
D 7	1	1. střed. díl klik. hřídele
D 8	1	2. střed. díl klik. hřídele
D 9	1	Zadní díl klikového hřídele
D 10	1	Přední pouzdro motor. ložisek
D 11	1	Střední pouzdro motor. ložisek
D 12	1	Rozpěrná vložka motor. ložisek
D 13	1	Zadní pouzdro motor. ložisek
D 14	1	Příruba ložiska setrvačnicku
D 16	1	Střední šroub klikového hřídele
D 17	2	Krajní šroub klik. hřídele
A 4169	1	Pojist. šroubek pouzder lož.
A 2101	4	Kuličkové ložisko klik. hřídele
D 20	1	Vačka zapalování
D 21	2	Kolík přerušovače
D 22	1	Gumová hadice chladiče spodní
D 23	1	Gumová hadice chladiče vrchní
D 24	1	Těsnění hlavy
D 25	1	Těsnění výfukové příruby
D 26	1	Těsnění boku a skříně
D 27	1	Benzin. potrubí
D 28	1	Výfuk. trubka od motoru k hrnci
D 29	1	Táhelko ke karburátoru
D 33-35	2	Kompl. pístní čep
D 36	1	Píst přední s kroužky
D 36	1	Píst zadní s kroužky
D 37	1	Perová vložka mezi vačku a setrvačnick
D 40	1	Koleno výfuku
A 5	2	Ojnice
A 8	2	Pouzdro oka ojnice
A 14	6	Pístní kroužky
A 18	1	Setrvačnick se zař. pro tiché spouštění
A 19	1	Matka setrvačnicku
A 20	1	Matka klik. hřídele
A 21	1	Klín setrvačnicku
A 22	1	Pojistná matka
A 26	14	Šroub motor. skříně (stahovací)
A 28	6	Zapuštěný šroub setrvačnicku

Skupina: Přední osa - řízení - diferenciál		AERO 30		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.	č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.
L3001	Trubka kloubu kratší	7.12.36	L3118	Vodítko těsnící kůže u skříně	14.11.34
L3002	Vložka volantové trubky	12.2.34	L3123	Spirálové péro tlačítka	2.4.35
L3003	Trubka kloubu delší	9.8.34	L3124	Mosazná podložka tlačítka	3.4.35
L3009	Třmen kotouče Hardy	8.12.36	L3125	Fibrová podložka tlačítka	3.4.35
L3012	Kotouč Hardy k řízení	22.1.34	L3126	Svorka tlačítka	3.4.35
L3014	Volantová trubka limusiny	11.9.40	L3127	Exentr. pouzdro řízení	24.4.35
L3015	Třmen kotouče Hardy spojky	10.11.37	L3128	Podložka pastorku řízení	24.4.35
L3016	Šroub kotouče Hardy spojky	2.1.39	L3129	Pravá půle pouzdra diferenciálu	20.2.35
L3018	Rozpěrná trubka řízení	11.11.34	L3138	Pastorek řízení	22.11.35
L3020	Hřebínek řízení	15.11.33	L3140	Přední půle pouzdra ložiska diferenciálu	12.11.35
L3022	Pastorek řízení	22.11.33	L3141	Zadní půle pouzdra ložiska diferenciálu	12.11.35
vL3023	Manžeta skříně a osy	12.5.38	L3143	Podložka ozub. kolečka difer. (satelitu)	14.11.35
L3035	Satelit	bez data	L3144	Podložka pastorku poloosy	14.11.35
L3035/A	Satelit	11.10.39	L3145	Pravá půle pouzdra diferenciálu	14.11.35
L3036	Čep satelitů	bez data	L3148	Sestava uložení pastorku	26.11.35
L3038	Kuličkové ložisko SKF 6014	5.8.39	L3149	Podložka stahovacích šroubů	26.11.35
L3041	Spojovací šroub taliřového kola kratší	bez data	L3150	Spodní lůžko pastorku řízení	26.11.35
L3042	Spojovací šroub taliřového kola delší	bez data	L3151	Pojistný kolík uložení pastorku	27.11.35
L3043	Podložka náboje před. kola	15.4.34	L3152	Podložka pastorku řízení	26.11.35
L3044	Vidlice předních nábojů	24.11.33	L3157	Součásti k opravě řízení	20.1.36
L3047	Pouzdro vidlice horní	bez data	L3158	Sestava brzdy přední	9.12.35
L3048	Čep vidlice dolní	24.11.33	L3159	Manžeta skříně a osy	24.1.36
L3048A	Čep vidlice dolní	13.8.36	L3161	Sestava kuloého kloubu	24.11.36
L3049	Vnitřní náboj před. kola (levý, pravý)	10.4.34	L3161/A	Kulový kloub s exentric. čepem (sestava)	15.2.40
L3050	Miska kulového kloubu	bez data	L3162	Těsnící podložka kulového kloubu	16.10.35
L3050	Miska kulového kloubu	20.10.35	L3163	Matka kulového kloubu	14.2.36
L3052	Hřídel přední nápravy	26.1.34	L3164	Pojistná podložka kulového kloubu	16.10.35
L3052b	Hřídel přední nápravy zesílený	13.12.35	L3165	Lůžko kulového kloubu	16.10.35
L3053	Čep kloubu	bez data	L3166	Čep kulového kloubu exentrický	31.1.36
L3057	Zpružinový kroužek těsnění	bez data	L3167	Čep kulového kloubu (centrický)	31.1.36
L3060	Rozpěrná trubka	5.9.34	L3168	Pérová vložka kulového kloubu	31.1.36
L3061	Miska ložiska	bez data	L3169	Horní část koule kulového kloubu	31.1.36
L3062	Matka ložiska vnější	bez data	L3170	Rozpěrná trubka (kul. kloubu)	25.2.36
L3063	Pojistná podložka vnitřní matky	17.7.34	L3173	Stahovací kroužek	14.4.36
L3064	Matka ložiska vnitřní	bez data	L3174	Stahovací kroužek těsnění	14.4.36
L3066	Čep pastorku poloosy	bez data	L3175	Podložka ložiska diferenc.	10.4.36
L3067	Střední vidlice přední osy	bez data	L3177	Kryt lana brzdy (přední)	3.5.36
L3070	Trubka přední nápravy	10.7.35	L3177/a	Těsnící kryt lana brzdy	20.6.38
L3072	Podložka péra	30.9.33	L3178	Přední péro	21.10.36
L3073	Přední péro vozu roadsteru (výška 55 mm)	bez data	L3179	Podložka předního péra	12.5.36
L3073	Přední péro vozu roadsteru (výška 49 mm)	bez data	L3180	Mazací žlábek talíř. kola	25.5.36
L3073a	Přední péro vozu roadsteru (výška 51 mm)	bez data	L3182	Zátka otvoru pro maznici	24.6.36
L3074	Kuličkové ložisko SKF 16115	5.9.39	vL3184	Náboj kola, levý	20.8.36
L3077	Nýt čepu satelitu	14.6.34	vL3185	Náboj kola, pravý	20.8.36
L3079	Podložka ložiska	26.7.34	vL3186	Vnitřní náboj přední osy	20.8.36
L3080	Pravá páčka spoj. tyče	5.3.34	L3192	Čep vidlice horní	2.9.36
L3081	Levá páčka spoj. tyče	12.4.34	L3193	Podložka maznice (kulového kloubu)	4.9.36
L3083	Levá půle pouzdra diferenciálu	bez data	L3194	Hřídel přední poloosy	14.10.36
L3084	Pastorek poloosy	bez data	L3196	Matice řídicí páčky	14.10.36
L3084/A	Pastorek poloosy	13.10.39	L3197	Pravá páčka spoj. tyče	16.10.36
L3085	Taliřové kolo	bez data	L3198	Levá páčka spoj. tyče	17.12.42
L3088	Čep vidlice horní	24.11.33	L3199	Páčka brzdy předních kol	14.11.34
L3089	Pouzdro vidlice dolní	24.11.33	L3201	Těsnění kulového kloubu	24.2.36
L3090	Kladka lana brzdy	18.10.33	L3202	Montážní sestava levé přední poloosy	25.11.36
L3096	Kryt ozubené tyče řízení	12.1.34	L3203	Montážní sestava pravé přední poloosy	26.11.36
L3097	Trubka krytu ozubené tyče řízení	12.1.34	L3204	Sestava diferenciálu	26.11.36
L3098	Víčko trubky ozubené tyče řízení	12.1.34	vL3205	Sestava předních poloos	8.12.36
L3103	Stahovací drát kjoženého těsnění	4.6.34	L3207	Montážní sestava spojovací pravé tyče	3.12.36
L3105	Podložka drátu těsnění	4.6.34	L3208	Sestava víka skříně s ručním startováním	5.12.36
L3108	Podložka pod přední péro	nečitelné		a ovládání hřebínku řízení	
L3109	Šroub drátu těsnění	18.2.35	vL3209	Přední osa, rychl. skřín, řízení - sestava	bez data
L3115	Kolík dolního čepu náboje	28.6.?	L3211	Kuželový kolík náboje volantu delší	7.12.36
L3117	Přední osa	17.4.36	L3212	Kuželový kolík náboje volantu kratší	7.12.36



MEKÖHLER
JACOBSEN

MLÁDÍ SE NIKDY NEVRÁTÍ!

Jsi u volantů! Nad Tebou modré nebe, smavý sluneční paprsek, po Tvém boku půvab krásné ženy, zvonivý smích: může být něco skvělejšího? Proč nedopřál jste si dosud požitku, který můžete mít denně - opatříte-li si třísedadlový roadster AERO? Vy a »Ona« a na třetím sedadle bůžek Amor, to jest: býti mlád, žítí! A na mou věru, lze ho dosáhnouti! Již za



K ě 1 8 . 8 0 0 . -

buďte roadster AERO 10 HP Váš a 6l benzínu na 100 km nestojí ani za řeč, láká-li hodinová rychlost 70 km! A roadster AERO 16 HP nepotřebuje skorem více pohonných hmot, je málo dražší a dělá dokonce svých 80-90 km v hodině! Chcete zase nechat prchnout letošní léto, zmeškat zase jeden rok? Náš prospekt jest Vám k službám!



Aero

TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY

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

520

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s.

Vydává Aero Car Club Praha, z.s., IČ 04647556, Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LVI., číslo 1, r.v. 2016.

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

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