



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



V 21. století si přejme hodně takových krásných interiérů jako v této tovární „třicítce“ cabrio model 1939.

č. 5



Vážení aerovkáři,

je to téměř neuvěřitelné, ale českému bodovému systému bylo v roce 2015 již 10 let. Takové výročí si zaslouží zhodnotit, co systém nám řidičům přinesl a čím nás dokáže stresovat, zaskočit nebo naštvat. Musím přiznat, že mou původní averzi k bodování vystřídal názor, že takový systém nutný je. To bychom ale nesměli žít v Česku aby ... na jedné straně nebylo zpochybňováno vše, co systém přináší, a to nejen námi obyčejnými účastníky silničního provozu, ale i renomovanými právníky a dokonce experty na silniční provoz. Na straně druhé vyvstal podstatně větší problém, který mnohde stále trvá. Tím je jednání obecních někdy i státních orgánů. Jistě si pamatujete jak obecní a městská policie hned první den platnosti systému číhala u tabulí začátků a konců obcí a nekompromisně pokutovala překročení rychlosti i o 1 km. Bodový systém se stal jen prostředkem k plnění obecních pokladen, mnohdy na úkor dalším povinnostem obecní policie. O výchovném důsledku nemohlo být ani řeči. Byl naprosto ignorován metrologický zákon (povinnost kalibrování měřících přístrojů a z toho vyplývajících chyb měření – tehdy jsem tomuto problému věnoval i úvodník). Tomu obce nasadily ještě korunu se snížením povolené rychlosti mnohde až na 20 km/h. Přes obce jsme přestali jezdit a začali jsme se ploužit. Situace pozvolna přešla v tichou válku mezi obecní a státní policií. Dá se říci, že tento základní problém je snad již vyřešen a je na nás řidičích, jak umíme povolenou rychlost využít. Jednoznačně dořešen dosud není způsob oznamování připisovaných trestných bodů. Soud například neuznal body, o kterých řidič nevěděl.

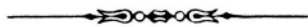
Vrátím se k poznámce o snížení rychlosti v obci pod základních 50 km/h. Je neuvěřitelné, že obce prosadí zónu 40 km/h., která je vymezena značkami a k tomu v této zóně dále ještě sníží v úsecích rychlost na 30 i 20 km/h. To vše se na řidiče valí neuvěřitelným množstvím dopravních značek. Myslím, že mezi námi není řidič, který by si v takto „vybavených“ obcích někdy nebyl jist, jak rychle vlastně může jet.

A jak jsme po 10 letech dopadli? (Údaje jsou vztaženy k **31. lednu 2016**). 502.000 (to není překlep!) řidičů přišlo o řidičák – každý dvanáctý!!! Vzhledem k počtu obyvatel přišli někteří řidiči o řidičák vícekrát. Z toho bylo řešeno soudně nebo v přestupkovém řízení 435.000 případů, kdy byl vysloven zákaz řízení. Ženy řidičky vítězí v tom dobrém smyslu slova, ale statistiky neuvádějí poměr mezi řidiči a řidičkami. Ví se, že je mnoho žen vlastníci řidičský průkaz, ale za volantem seděly jen v autoškole.

Podělím se s vámi o pár zkušeností ze silnic a dálnic v USA. Ne, neřídil jsem, byl jsem jen spolujezdec a těch najetých kilometrů (vlastně mil) bylo nepočítaně. Za volantem mám najeto hodně přes milion kilometrů, a tak i jako spolujezdec hodnotím cizinu s „profesní deformací“. Předně jsem byl překvapen malým počtem dopravních značek. Chvillemi jsem měl pocit, že tam žádné nemají. Převládají pro nás Evropany nezvykle velké značky udávající povolenou rychlost, jež nikdy nepřesahuje 75 mil/h. – necelých 130 km/h. (na dálnicích). Ve státech, které jsme navštívili, nelze mluvit o vesnicích tak, jak je známe u nás. Roztroušené domky mnohdy připomínají samoty a to, že jste v obci, mnohdy ani nepoznáte, v lepším případě vás vítá nějaký místní transparent. Povolená rychlost je zase řešena jednotnými značkami. Sem tam je nějaký zákaz, příkaz a upozornění. Oproti našemu přeznačkování mají značek na srovnatelnou vzdálenost asi tak desetinu. Dopravní přestupky se řeší tvrdě, zásadně na místě, žádné dopisování si s úřady. Nevím, jestli je přestupek někde elektronicky uložen. Policie a úřad místního sherifa se zaměřují převážně na měření rychlosti a to jak stacionárními radary, tak radary v civilních autech. Antiradar, který neruší signál radaru, není zakázán, ale když při překročení povolené rychlosti ho policisté vidí, tak to postih zpřísní. Zřejmě se předpokládá, že takový řidič jezdí rychle stále a že antiradar jen měření nezjistil. Zajímavé je, že se na dálnicích toleruje předjíždění vpravo, byť se to nesmí. Asi se předpokládá, že řidič musí mít přehled o všem, co se kolem něj děje. Inu, jiná země, jiné silniční mravy. Měl jsem pocit, že to funguje!

Tak hodně najetých kilometrů s aerovkami v roce 2017 a bez trestných bodů!

– JK –



Jsme na prahu nového roku a je dobrým zvykem popřát si mnoho zdraví, úspěchů atd. Z množství přání, která přišla na naši aerovkářskou adresu, je jedno skutečně výjimečné. Díky našemu kolegovi **Vítovi Šoltysovi** za vtipné přání do roku 2017, byť zavánějícím černým humorem. Ale přiznejme si, že s přibývajícím věkem aerovkářů je to přání velmi aktuální.

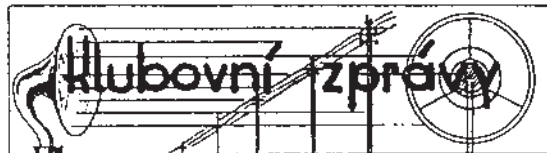
– JK –

Redakce Aerovkáře se přidává. Pour féliciter při výměně součástek tělních i aerovkových nejen v roce 2017!





&



Mikulášské povídání

Vážení a milí přátelé, aerovkáři a ostatní příznivci vozů aero. Dovolte mi přivítat Vás na dnešním mikulášském posezení spojeném s výroční členskou schůzí Aero Car Clubu Praha od roku 2016 zapsaného spolku. Zejména vítám ty mimopražské ze vzdálených měst i příměstských satelitních obcí.

Jako každý rok, tak i letos svoje vystoupení zahájím od hlavy. Hlavy veteránského hnutí v ČR – **FKHV ČR**.

Ve vedení FKHV se chystá změna. Ing. Taubelovi končí volební období a on se rozhodl dále nekandidovat. Na post prezidenta FKHV byli navrženi tito kandidáti. Za ČKHV, VCC ČR a RR byl navržen společný kandidát, prezident ČKHV, ing. Pavel Fiala. MBK ČR navrhl paní Markétu Profeldovou a AKAV ing. Pavla Šplíchala. AVCC HK a UKUVHT svého kandidáta nenavrhly. Volba se konala v sobotu 3. prosince na Shromáždění delegátů FKHV. Na ní byl prezidentem FKHV zvolen naprostou většinou hlasů ing. Pavel Fiala, prezident ČKHV. Odborná činnost FKHV ČR pokračuje v tématech předešlých let. Udržuje pracovní kontakt s MD s cílem dosáhnout statutu připomínkového místa při tvorbě zákonů. Spolupracuje s registračními místy, realizují školení KTK a KLTK a řeší problémy se spornými testacemi. Aktivně spolupracuje s jednotlivými komisemi FIVA. Byla zřízena funkce generálního sekretáře FKHV ČR, obsazena Mgr. Tomášem Huškem.

Opět došlo ke změně na postu předsedy Krajské testační komise. Ve středočeském kraji nahradil Miloně Kafku z UKUVHT ing. František Chalupa též z UKUVHT.

ČKHV

V roce 2016 má ČKHV opět 34 klubů. Dva ukončily činnost a dva přibýly. Některé kluby se rozrostly, takže ČKHV má v roce 2016 1095 členů. Na rok 2017 budou opět vydány členské legitimace ČKHV v jednotné číselné řadě.

Firma Fabory neprodloužila slevovou smlouvu, byla prodloužena slevová smlouva s firmou Auto Kelly a nově uzavřena s firmou SOTILA.

Prezidium ČKHV Pavel Bolehovský, Vladimír Pisk, Josef Vincenci a Jiří Zítek pod vedením prezidenta Pavla Fialy se v roce 2016 sešlo dvakrát, 16. ledna a 20. října 2016. Na nich byla řešena transformace ČKHV na zapsaný spolek, příprava na SD FKHV a příprava Valné hromady ČKHV, která se uskuteční 14. ledna 2017. Běžná celoroční agenda byla řešena korespondenčně e-mailovou poštou.



... aerovkáře přivítal svým proslovem předseda ACC Praha Jiří Zítek, a potom se dostavil Svatý Mikuláš se svou suitou a množstvím dáreků ...

ACC Praha

V roce 2016 došlo k významné události v klubu. Z ACC Praha se stal zapsaný spolek s vlastním identifikačním číslem 04647556. V roce 2016 má ACC Praha 76 členů se zaplacenými příspěvky a vystavenou členskou legitimací ČKHV Aero Car Clubu Praha. Rok 2016 nebyl pro aerovkáře nijak výjimečný. Někteří si nechali vyměnit kloub i s částí poloosy, někteří si nechali vyměnit potrubí k pumpě. Někteří si nabili čumák, někteří dostali na zadek a někteří oboje. Mnoho našich členů se zúčastnilo mnoha podniků pro historická vozidla. Karel s Marií letos výjimečně neuvítězili v Poháru FKHV. Umístili se těsně druhí za vítězem Liborem Oličem na škodovce 1000 MB. To pro nás starší není veterán, ale auto našeho mládí. Potěšilo nás, že v kategorii motocyklů zvítězil bývalý aerovkář Jaroslav Drnec. Gratulujeme. Já jsem se účastnil tří podniků. Dvakrát jsem byl poslední a jednou jsem na vyhlášení výsledků raději nečekal. Po 31. srpnu jsem se již žádné akce s aerovkou nezúčastnil. Někteří naši členové s podporou ACC Praha podniky pro historická vozidla organizují nebo se na jejich organizaci významně podílí. Nebudu je letos jmenovat, protože je všichni moc dobře známe. Dovolte mi jim poděkovat.

Nelze nezpomenout na jarní setkání s paní Mariannou Kabešovou. Podařilo se nám pro ni zajistit prohlídku leteckého muzea ve Kbelích včetně nové expozice staré aerovky, rekonstruovaných původních hangárů firmy Aero a expozici letadel Aero. Protože se vše odehrálo první čtvrtek v květnu, zúčastnila se i klubové schůze. Pavel Turek přinesl dobové rodinné foto-

grafie a bylo na co vzpomínat. O tomto setkání vyšel obsáhlý článek v Aerovkáři.

35. evropské setkání aerovkářů, pořádané Aero – IG International se sídlem ve Spolkové republice Německo se konalo v oblasti Odenwald, ve městě Michelstadt – Elbach. Byl to první sraz aerovkářů, na kterém se v ničem nesoutěžilo. Průběh setkání krásně popsala Eva Boubelová a Pepa Kňourek v Aerovkáři č. 4/2016.

K osvědčenému klubovému tištěnému mediu, časopisu Aerovkář, pokud vím, tak jedinému klubovému časopisu veteránistů, redigovaným Josefem Kňourkem, už není co dodat.

Další, moderní elektronické medium, internetové stránky ACC Praha, po dvou letech provozu prokázaly svou životaschopnost a jsou nezastupitelným nástrojem pro komunikaci s členy i nečleny klubu. Díky Karlovi Šebestovi, který je bez prodlevy aktualizuje, jsou pro aerovkáře velmi přínosné. Podle mne na nich ještě chybí odkazy na mezinárodní a národní autority v oblasti historických vozidel a na jiné kluby historických vozidel. K diskusnímu fóru bych byl zdrženlivý. Na jiných portálech diskusní fóra a různé hlasovací ankety již existují a na nich se mohou diskutěti realizovat. Diskuse na tak specifické téma jakým jsou aerovky může úspěšně probíhat korespondenčním způsobem. Rovněž zveřejňování inzerátů je podle mne vhodnější přes administrátora.

Na závěr toho, co bylo, bych rád připomněl jedno, pro nás významné výročí. Letos je tomu osmdesát let, co spatřila světlo světa naše oblíbená dáma, vlajková loď firmy Aero, Aerovka padesátka. Pro někoho je to dáma, která ho při každém natočení něčím překvapí, pro někoho je celoživotním traumátem. Ale nikdo, kdo ji poznal, si nedovede představit život bez ní.

Co nás čeká.

Doufám, že i v roce 2017 a dalších bude za nesmírné oběti Pepy Kňourka vycházet Aerovkář. Je pravda, že ubyla frekvence jeho přednášek na téma letos naposledy. (Pozn. redakce: Nikoho tyto přednášky nezajímají, tak jsou ztrátou času.)

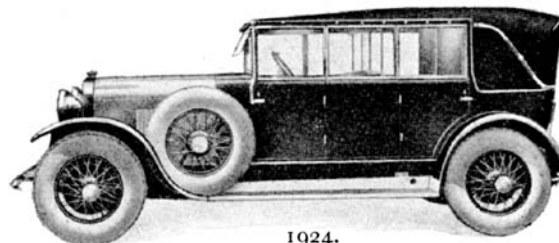
S Aerovkářem nepřímo souvisí i archiv. U správy archivu došlo ke generační výměně jeho obhospodařovatele. Od starodůchodce Karla Jičínského přebírá archiv a historickou rubriku Aerovkáře mladý a perspektivní čekatel na důchod Jaroslav Dufek. Vše se děje v tempu odpovídajícímu věku obou aktérů.

A teď to hlavní, co nás čeká a co začínáme připravovat. Pomíneme-li stoleté výročí vzniku republiky v roce 2018, k němuž připravuje Vojenský historický ústav soubor tematických expozic, na jejíž tvorbě bychom se měli podílet, je před námi a pro nás velice významné výročí. 10. ledna 2019 uplyne sto let od založení firmy Aero panem Vladimírem Kabešem. Toto výročí si kromě nás chystají připomenout firma Aero Vodochody a Vojenský historický ústav v Leteckém muzeu Kbely. I když do oslav výročí zbývají tři roky, již letos jsme zahájili jednání o společné akci a společném termínu oslav. Naše představa je spojení těchto oslav s celosvětovým srazem Aerovkářů.

Toť vše. Přeji Vám příjemný zbytek roku 2016, pohodový rok 2017, hodně šťastných chvil s vašimi aerovkami. (redakčně nezkráceno)

Jiří Zítek

LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1924.
6-válec, 78×122 mm, výkon 14/50 ks.

Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce.

8. pokračování

V minulé části seriálu jsme se zabývali situací při prodeji automobilů a motocyklů vykoupených regionálními zástupci na protiúčet. Pro větší obrat v prodeji těchto dopravních prostředků zřídila továrna Aero centrální evidenci. Povinností každého obchodníka z celé ČSR bylo v co nejkratší době oznámit vykoupený kus se stručným popisem stavu a největších kilometrů tak, aby mohl být nabízen i prodejci v jiném regionu. Zároveň byla zástupci evidována poptávka zákazníků o určité provedení ojetých vozů, které by případně mohly být k dispozici v jiné části republiky. V archivu firmy Wenke se zachovala jedna stránka přehledu ojetých vozů nabízených jinými regionálními zástupci továrny Aero. Bohužel tento dokument není datován, podle skladby nabídky ji odhaduji na rok 1933 až 34. To, že komunikace mezi jednotlivými zástupci fungovala v těchto letech na velmi dobré úrovni, je patrné z několika dopisů, které dokumentují snahu o prodej motocyklu Harley Davidson 350 ccm. Z korespondence je vidět i to, jak v této době pracovala pošta. V dnešní době digitálních fotoaparátů, mobilních telefonů a internetového připojení nám asi bude připadat úsměvné, kolik úsilí museli prodejci vynaložit, aby došlo k realizaci obchodu. Dnes po zadání

AUTOMOBILY

Aero **JOSEF VERMIROVSKÝ MOR. OSTRAVA**
Nádražní tř. 60a

MOR. OSTRAVA, dne 12. XII. 1934.

Telefon č. 37.95
Sklad o prodeji nejlepších druhů oleje kulových ložisek a všech součástí automobilů AERO.

Vslavdžený pán,
pan Oldřich Wenke,
J a r o m e ř k.

Mám zájemce na limousinu 30 hp zánovní, ojetou a jak je mi poslední sdělil hodlám svoji prodati.

Zájemce toto je v Mor. Ostravě a musel by si ovšem s vozem přijet a tento předvésti. Doufám, že bychem 20.000 Kč mohli do-
cílit.

Sdel mi oheš-li tuto cestu resazrovati a mohl by jei přijet od útery 18. do 21 v pátek t.m. Tyto dny bude zájemce v Mor. Ostrave.

S pozdravem: *Josef Vermirovský*

Aero generální zastoupení: J a r o m e ř k
J a r o m e ř k
Nádražní 60a. - Tel. 37.95

Zástupci Aero

Máme zájemce na vozy těchto značek:

PRAGA ALFA (zavřený) koupí Egon Löwy, Chomutov .
TATRA typu 12, koupí Egon Löwy, Chomutov.
AERO 18 HP limusína, koupí Egon Löwy, Chomutov .

Hledáme zájemce pro vozy těchto značek:

ŠKODA 110 dodávkový a osobní vůz, limit Kč 12.000.--, nabízí Egon Löwy, Chomutov.
ŠKODA 422, prima, limit Kč 16.000.--, nabízí Egon Löwy, Chomutov.
Z 18 čtyřsedadl. otevřený, limit Kč 7.500.--, nabízí Egon Löwy, Chomutov.
HANOMAG dlouhé chassis, otevřený, limit Kč 5.000.--, nabízí Egon Löwy, Chomutov.
HANOMAG 1vál. zavřený, limit Kč 5.000.--, nabízí E. Löwy, Chomutov.
STOEWER 1.1 ltr. limit Kč 3.500.--, nabízí E. Löwy, Chomutov.
TATRA typu 11, 2 sedadla, 2 nouzová sedadla, limit 6.000.--, nabízí E. Löwy, Chomutov.
AERO 1 válec prima, limit Kč 12.000.--, nabízí E. Löwy, Chomutov.
AERO 2 válec prima, limit Kč 12.500.--, nabízí E. Löwy, Chomutov.
ADLER-6 válec, 2880 ccm, 5 sedadl., limit Kč 13.000.--, nabízí Ing. Felenda, Chodov.
TATRA 12, prvotřídní, limusína, limit Kč 13.000.--, nabízí Ing. Felenda, Chodov.
TATRA 11, limit Kč 6.500.--, nabízí Ing. Felenda, Chodov.
RICKENBAKER 6válec s nákl. nástavcem, limit Kč 7.000.--, nabízí Ing. Felenda, Chodov.
AMILCAR mod. 3l, 960 ccm, sportovní dvoused., ujeté 20.000 km, jako nový, limit Kč 15.000.--, nabízí R. Bata, Zlín.
TATRA 12, dvouvál., nová mger. tavř.karoserie, limit Kč 12.000.--, nabízí R. Bata, Zlín.
HARLEY DAVIDSON, 500 ccm, S.V. mod. 3l, elektř. osv., velmi zachovalý, limit Kč 5.500.--, nabízí R. Bata, Zlín.
INDIAN-POLICE s luxus. sídlem, mod. 32, bílá barva, téměř nový, limit Kč 10.000.--, nabízí R. Bata, Zlín.

Josef Hartmann, Ústí nad Orlicí

Stroje a technické potřeby pro veškerý průmysl.

Telegramy: Hartmann Ústí n. Orli.

Telefon č. 5.

Účet pošt. spoř. Praha čís. 36300.

Odpověď k dopisu:

Dne 30. listopadu 1934.

Týká se: Kryty na chladiče Aero.

Titl.

p. A. Wenke a syn, zastoupení Aero,
Jaroměř.

Dovoluji si Vám nabídnouti

ochranné přikrývky na chladiče vozů Aero a sice :

| | |
|--|---------|
| 1 kryt na chladič Aero 18 HP starší vzor | Kč 80.- |
| 1 " " " " " " " nový vzor | " 95.- |
| 1 " " " " " " " 1000 | " 95.- |
| 1 " " " " " " " 30 HP | " 130.- |

Uvedené ceny rozumí se mimo daně z obrátu, franko

Ústí nad Orlicí s 35 % rabatem. Splatnost účtu do 30 dnů.

Kryty jsou zhotoveny z nejlepšího materiálu.

Těším se, že si nejméně 1 kus objednáte na zkušku

a poručím se Vám

s veškerou úctou

Josef Hartmann

několika údajů do internetového vyhledávače získáme přehled nabízených aut či motocyklů konkrétního modelu, roku výroby a provedení z regionu, který si vybereme kdekoli ve světě. Jednoduchým dotazem přímo na stránce prodejce můžeme požádat o upřesnění nabídky, případně další fotografie nebo video se zvukem, ze kterého je možné posoudit, zda má cenu se nabídkou dále zabývat. V některých případech je možné obchod uzavřít i na dálku.

P.T.

Rakovník 5. května 34

Ve zprávě továrny AERO nabízíte:

HARLEY-DAVIDSON, motocykl 350 ccm,
elektrické světlo, limit 3.800.--

Jelikož máme zájemce na podobný
motocykl, prosíme Vás o okamžitě
zaslání podrobností, rok výroby
a t.d., nejlépe s připojením fo-
tografie.

Očekáváme vyřízení a znaménáme se

Vend. Čiha
zastupitelství AERO
Rakovník.

Vend. Čiha

8. května 1934.

ÚSTÍ NAD ORLICÍ
Glasnost zastoupení
A. Wenke a syn, spol. s r. o.
Jaroměř

Pan Vendelín Čiha,
zastupitelství Aero,
Rakovník.

OV/K-

V odpovědi na Vaš ct. lístek ze dne 5./5. zaslá-
me Vám popis nabízeného motocyklu:

Harley - Davidson, 350 ccm, rok výroby 1928, elektrické světlo,
velký celulóid. windscrean, tandemové sedlo, stupáčky, ihned
jízdý schopný, pneumatiky dobré. Cena jest Kč 3.800.--
kterou Vám udáváme nejnižší, to jest kolik za něj musíme od-
žeti. Váš event. zásk musíte si přiznat. Fotografie buhužel
žádnou nemáme a její zhození vyžádalo by si delší čas, avšak
tyto třístapadesátiky Harley jsou tak známé, že není třeba ani
fotografií zaslati.

Těšíme se na Vaše ct. zprávy a znaménáme se
v dokonalé úctě:

A.



A jak podobnou situaci řešili obchodníci v roce 1934? Dne 5.5. požádal zástupce Aero v Rakovníku o upřesnění nabídky ojetého motocyklu, o které se dozvěděl ze souhrnné zprávy továrny. 8.5. zaslal zástupce v Jaroměři požadované parametry s tím, že fotografie motocyklu nejsou k dispozici a jejich zhotovení by si vyžádalo delší čas. Zájemce v Rakovníku si koupil čtyřtaktního motocyklu rozmyslel, a tak po dotazu od fy Wenke, jak to vypadá s prodejem datovaném 28.5. přišla 30.5. odpověď, že zákazníkovi byla dodána JAWA 175 Special.

Důležitou úlohu při práci prodejců hrály jistě i dobré osobní vztahy. V archivu firmy Wenke se zachovala kores-

03/K

28./5. 1934.

Odvoláváme se na náš dopis ze dne 8./5. a dovolujeme si zdvořilý dotaz, zda-li můžeme počítati s Vaší objednávkou na motocykl Harley - Davidson, který jsme Vám nabízeli.

Očekáváme Vaše ct. zprávy a znamenáme se

v plné účtě:

AERO AUTOMOBILY
 Obecní zastupce
 A. Wenke a syn, spol. s r. o.
 Jarošova 821

Zřídit mapu
 „Zastupe Aero“

Pan
 Vendelín Číha,
 zástupce Aero,
 Rakovník.

P.T.

Rakovník 30.V. 34.
Zastupe
 Obdrželi jsme Váš ct. listek dne 28.V. a litujeme, že Vám musíme sdělit, že se nám nepodařilo motocykl Harley-Davidson, na který jsme se u Vás takáli, dodat. Museli jsme našemu zákazníkovi opatřiti motocykl JAWA 175 cm.

Znamenáme se

s účtou

VEND. ČÍHA, Rakovník.

pondence s panem Veřmiřovským, který měl do roku 1938 generální zastoupení firmy Aero pro Ostravsko se sídlem v Moravské Ostravě. V jednom z dopisů je i nabídka na koupi necelý rok staré limusiny Aero 30, se kterou jezdil p. Oldřich Wenke, za cenu cca 20.000 Kč. Katalogová cena vozu v té době byla 26.800 Kč. Není jasné, proč oba pánové nepoužili pro komunikaci telefon, ale raději si dopisovali. Pravděpodobně to bylo v té době nejvíce spolehlivé řešení.

Připravil Jarda Dufek – JD –
 Foto *Indian* dodal K. Jičínský

Kolem ENKY

O historii vzniku vozíku Aero 10 HP bylo už napsáno moc a moc stránek a celkem vzato není v ní – až na některé nejasné detaily – téměř nic k objevení. Nicméně o názvu, resp. značce jeho předchůdce „ENKY“, jejímž konstruktérem byl ing. Břetislav Novotný, není dosud všechno jasné. Přiznám se, že ani v knížce o aerovkách, kterou jsem před lety napsal, jsem se nevyvaroval v tomto punktu nepřesnosti (ostatně se časem v knížce našlo i pár dalších). Na str. 24 – 25 je několik odstavců, věnovaných Ence a „záhadě 3 K“. Níže uváděné řádky a obrázky jsou k nim zajímavým doplňkem.



ENKA
 Kvalitní auto **ENKA** = 20.000 Kč

AUTOSALON STAND 80.

ENKA, F. KOLANDA & SPOL.,

továrna kvalitních lidových vozů.

PRAHA VIII., - Strassburg. — Telefon 391-13.

Na prvním obrázku je kulaté logo s písmeny **N** jako **Novotný** a **K** jako **???** (mimořadně – na žádné fotografii Enky jsem tohle logo nenašel, což ovšem ještě neznamená, že neexistovalo – viz kauza Zeman-Peroutka) – označme tedy prozatím **K1** coby **Kalenda**, což je zřejmě nesprávně odvozeno z fonetické podoby litery Ká. Tak se toto jméno někdy objevilo v tisku s tím, že tento pán coby knihtiskař slíbil ing. Novotnému finanční podporu k rozjetí výroby Enky. Mělo se tak stát u malé firmy **Košář** a spol. v Praze-Libni – to bude zřejmě naše **K2**. Leč vše dopadlo nakonec jinak – finanční podporu zřejmě poskytl majitel tiskárny v Libni **Josef Kolanda (K3)** a výroby se ujala firma **Františka Kolandy (K4!!!)**. Jak a zda vůbec byli Josef a František příbuznými jsem se nedopátral, nicméně na chladiči několika desítek vyrobených Enek se objevilo logo v podobě, jak je známe (poznámka: inzerát se týká autosalonu v roce 1928).



Že byly rody Kolandů a Košářů asi zakotveny v Libni, svědčí několik zmínek v historických prameňech: důkazem toho, že **tiskárna Josefa Kolandy** existovala už před I. světovou válkou, je malá noticka na plakátě, zvoucím obecnostvo na

umělecké drama TIGRIS ve čtyřech jednáních, v němž předvádí se tvrdošíjný zápas dvou protivníků, z nichž každý je nepřemožitelný, detektiva Rolanda s králem lupičů TIGRISEM.

Maně chví se na rtech otázka: „Kdo z nich je silnější? Kdo zvítězí?“

Sensační!

1 a půl hod. na scéně!

Sensační!

Předvádí od 23. do 27. března 1913

Karafiátův biograf v Praze-Libni.

Děti ani v průvodu rodičů nemají na tento program přístupu; proto o svátcích představení o 2. hod. odpo. odpadá. O svátcích hráti se bude vždy o 4., 6. a 8. hod., ve všední dny v 8 hod. večer.

Tiskem Josefa Rolandy v Praze-Libni

Tiskla ovšem také knihy, např. v roce 1937 pro nakladatelství Alois Hynek v Praze I titul Indiánek Paw (T. Gredsted) a ještě v letech 1946-1948 pro nakladatelství Jana Papika hlavně knihy v edici Knihovna detektivního klubu a v Edici Olymp.

Oldřich Košar byl od května 1935 novým zalétávacím pilotem továrny Avia (tehdy část koncernu plzeňských Škodových závodů) – zahynul 20.12.1938 v Praze na letounu Bk.534.547 – vztah k firmě Košar a spol. v Praze-Libni není potvrzený.

V 60. letech byl **Jaroslav Košar** šéfem konstrukce obráběcích strojů Výzkumného ústavu obráběcích strojů a obrábění v Praze-Libni, Na Žertvách 24 – poblíž jsme mívali v Rikatádu schůze ACC Praha !!!).

Připravil Karel Jičínský

Ze dna archivu

Jistě máte ve své knihovničce půvabnou knížku „*Stáňa se učí automobilistou*“. Kromě chlapce, okouzleného malým žlutým vozíkem Aero se značkou P-12.21, hraje v příběhu důležitou roli i jeho majitel pan Janák, toho času ředitel továrny Aero (JUDr. V. Kabeš tuto literární licenci jistě autorovi J. Jezdinskému prominul).

Pan ing. Zdenko Janák však skutečně existoval a v době prvních aerovek zastával významný post vrchního sekčního rady ministerstva veřejných prací a funkce přednosty jak automobilního tak i leteckého oddělení. Z jeho pera je i následující novoroční vinš:



ING. ZDENKO JANÁK,

vrchní sekční rada ministerstva veřej. prací, přednosta automobilního a leteckých oddělení.

Přání konkrétních věcí nevyslovuji žádná.

Automobilismu přejí, aby ti, kdož jej provozují, činili tak ekonomicky a racionálně, tak aby se vždy více upevňovalo postavení automobilismu v dopravnictví a aby vzrůstalo přesvědčení o tom, že je důležitou složkou hospodářského i veřejného života; aby jej provozovali tak, aby sílila důvěra v jeho spolehlivost a bezpečnost a konečně tak ohleduplně k ostatním uživatelům veřejných komunikací, chodcům i povozům a druhým automobilistům, aby vznikla a se udržela opravdová sympatie k němu.

Přejí si, aby si automobilisté uvědomili, že se nepodaří upravit otázku automobilní k úplnému uspokojení ani zákonem, ani mocí, ani donucením, nýbrž jen tehdy, až nabude vrchu mravní vědomí, že veliké výhody a veliká práva, která jsou automobilistům dána možností užívání veřejných komunikací, ukládají zároveň větší povinnosti a větší ohledy k ostatním.

Přejí automobilismu, aby se všichni, kdo o něm rozhodují, kdo jej vytváří, kdo z něho mají prospěch nebo vůbec jsou na něm zainteresováni, spojili k usilovné práci za velikým cílem: „vytvořiti mohutné a silné veřejné mínění na prospěch automobilismu a přesvědčení o jeho důležitosti a konečně vyvolati plnou sympatii k němu v celé veřejnosti“.

Dojde-li ke splnění tohoto cíle, pak bude všecko ostatní přidáno: dokonalé silnice, usnadnění dopravy, vyhovující zákonná úprava i všecko ostatní, po čem automobilní kruhy touží. Bude to pak jen otázkou doby.

Skoro na dně jedné z krabic ležely i dvě vzácné fotografie, zachycující prvního ředitele Service Aero **Jaroslava Freie** při zkušebních jízdách s malou aerovkou 10 HP, při nichž se pokoušel odhalit, co se na ní může porouchat a tedy i co asi bude zapotřebí nejčastěji opravovat a které náhradní součástky mít ve větším počtu na skladě. Prý takhle testoval i první „třícitky“.



Archiv vydal i dvě nedatované fotografie z předvádění firemních dodávek. Dvě „třícítky“ s Tatrou, Pragou a asi Adlerem?



Připravil Karel Jičínský

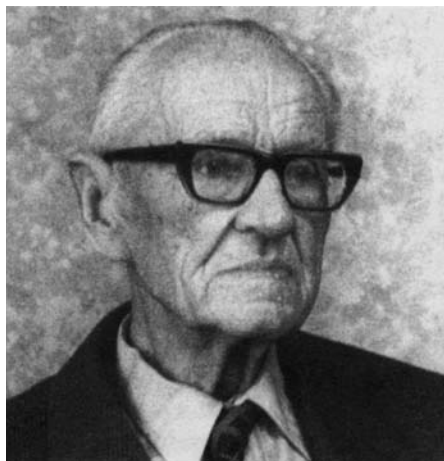


Foto z archivu E. Mathausera

Ing. Vladimír Balcar 20.9.1900 – 10.1.1983

Rodák z Průhonic, po maturitě na reálném gymnáziu vystudoval strojní odbor na ČVUT v Praze. Po prezenční službě u automobilového praporu pracoval u firmy Bratři Šulcové, byl jejich švagr.

V roce 1928 nastoupil do továrny Walter, a.s., Jinonice. Krátce byl ředitelem prodejny a opravy v Brně.

V roce 1935 přešel do továrny Aero dr. Kabeše v Praze Vysočanech jako komerční ředitel.

Od mládí miloval motoristický sport, jezdil již na strojích L&K, s tříkolkou Walter, BSA se sajdkárem, pak s automobily Aero. Účastnil se soutěží i závodů.

Psal mnoho článků do Národních listů za Ligu motoristů. Po válce pracoval jako vedoucí úředník v ÚP 20 a v Mototechně. Byl dlouholetým členem Svazu závodníků veteránů. Foto je z podzimní schůze na Kubánském nám., dne 20.11.1982, kdy jsme se sešli naposledy.

J. Bříza

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

Historie „Lochotína“.

Prvním významným motoristickým podnikem v Plzni byl „Závod do vrchu Lochotín – Třemošná“, který se konal již v roce 1914. V den jeho konání došlo shodou okolností k atentátu na následníka rakousko-uherského mocnářství Františka Ferdinanda d'Este v Sarajevu. Na trati dlouhé 6,1 km bojovali jezdci ve dvou kategoriích – motocykly a automobily. Trať byla prašná a závodníci na ní dosahovali průměrné rychlosti přes 90 km/hod.

Závod byl obnoven v roce 1923 a zúčastnil se jej mimo jiné i Čeněk Junek na Bugatti „Tank“. V následujícím roce si zde Eliška Junková zajela svůj první závod jako řidička za volantem Bugatti 29/30. Čeněk Junek předvedl novou bugatku model 35.

V roce 1933 byl uspořádán 1. ročník slavného mezinárodního – zatím motocyklového „Lochotínského okruhu“. Automobi-

ly se poprvé zúčastnily 2. ročníku 1934. Hlasatelem byl F.A. Elstner, vozy byly před startem váženy. Jezdec Novozámecký na voze Aero Speciál (start. č. 85) havaroval, Josef Gruber s Aero 662 (start. č. 87) skončil na 9. místě.

Ve 3. ročníku se jako jediný aerovkář umístil v kategorii do 1100 ccm Václav Kubín na Aero 30 až na posledním osmém místě jako neklasifikovaný.

V následujícím roce bylo zastoupení aerovek bohatší – Vladimír Formánek s vozem Aero 30 (start. č. 28) se v kategorii do 1100 ccm umístil z 12 závodníků jako 8., ovšem další jezdcí na „třicítkách“ v téže kategorii vzdali – Václav Kubín (start. č. 22) v 8. kole, v 9. kole po havárii Emanuel Kúrka (start. č. 26), Pavel Steinberg (start. č. 33) a Pavel Freud (start. č. 32) na stroji se čtyřválcovým motorem. V kategorii přes 1500 ccm byl Artur Mahr (start. č. 53) klasifikován na 3. místě – dojel až po časovém limitu s vozem Aero 2000 (dnes přezdívaný „Voříšek“ podle tvůrce karosérie ing. Voříška). *Pozn. red.: Snímek vozu p. Mahra byl uveden v Aerovkáři č. 5/2015, str. 10.*

Ročník 1938 skončil pro aerovkáře velmi úspěšně – v kategorii automobilů do 1100 ccm skončil jako 2. Vladimír Formánek (start. č. 2) a jako 3. Václav Uher (start. č. 6) – oba na vozech Aero 30. V kategorii automobilů do a přes 2000 ccm obsadili aerovkáři na „padesátkách“ 3., 4. a 5. místo v pořadí Ladislav Mikula (start. č. 9), Vladimír Vojtěchovský (start. č. 8) a Ferdinand Jánský (start. č. 11). Tento ročník byl posledním před 2. světovou válkou.

8. ročník se konal až v roce 1949. Tehdy se na Lochotíně objevila na startu naposledy aerovka. Byl to vůz Aero Speciál Jaroslava Jonáka (start. č. 18), který dojel do cíle na 2. místě.

Petr Klusák



V minulém Aerovkáři jsme uveřejnili část programu AUTOSALON 1936. Dnes pokračujeme a opět na přeskáčku v Historické rubrice a v Technické rubrice. Je zajímavé, že i tehdy docházelo k malým překlepům – viz na str. 6: „Jaké rychlosti dociluje model 1917?“ Řeč je samozřejmě o modelu 1937. Některé technické informace uvedené v brožuře jinde nenajdeme.

Automobily Aero 30

vyrábíme ve čtyřech provedeních: pětisedadlový otevřený vůz, třísedadlový sportovní roadster a prostornou, pohodlnou limusinu.

Pro modely 1937 Aero 30 použil jsme tříletých zkušeností, takže přinášíme vůz do všech detailů vyzkoušený a zdokonalený.

Cím se vyznačuje model 1937?

Modely 1937 jsme ještě dokonaleji vypravili. Každý vůz jest standardně opatřen hvězdicovými koly, předními nárazníky, všechna okna jsou opatřena patentním nerozbitným sklem, používáme ještě lepších materiálů na polštářování sedadel, přinášíme nové barvy vozů. Limusinu vyrábíme nyní delší o 20 cm, což cestování ještě daleko zpříjemňuje. Také nastupování do vozu a vystupování z vozu jest velmi pohodlné. U limusiny jest postaráno o dokonalou ventilaci předním sklem, které jest vysouvací.

Jaká jest spotřeba vozu Aero 30?

Továrna Vám mileráda dá písemnou záruku, že spotřeba Vašeho vozu při cestovním průměru 60 km za hodinu nebude větší než 8 litrů.

Jsme jediná československá továrna, která ručí u svých vozů za maximální spotřebu.

Které jsou další znaky nového modelu 1937?

Diferenciál umístěný ve předu má nehlučné soukolí Gleason. Vůz Aero má vlastní konstrukci předního náhonu. Mohutně dimenzovanými nosnými osami jsou v diferenciálu vedeny hnací hřídele, jejichž pohonné klouby jsou umístěny ve středu nábojů předních kol. Celý hnací mechanismus jest kryt a pohybuje se v olejové lázni, což zaručuje trvanlivost, bezvadný výkon a tichý chod.

Jak se osvědčil motor Vašeho vozu?

Přímo skvěle. Vůz Aero 30 jest opatřen dvoutaktním motorem o výkonu 30 HP při 3200 obr./min. Pobyblivé části motoru vyvážené, jehlová ojnicí ložiska. Dvoutaktní motor jest jednoduchý a spolehlivý. Dvoutaktní dvouválec má 5 pohybujících se součástí. Motor Aero 30 tvoří kompaktní, snadno přehledný a přístupný blok se starterem, dynamem, spojkou, rychlostní skříní, diferenciálem. od něhož jsou poháněna přední kola. Celý tento blok jest uložen n a g u m ě.

Doporučte předváděcí jízdu. Doporučte předváděcí jízdu.

Jakého řízení používáte u Vašich vozů?

Řízení jest konstruováno takovým způsobem, že každé přední kolo má svou řídicí tyč, jejíž kloub jest umístěn v téměř středu jako výkyvné poloosy. Velký rejdek předních kol umožňuje otáčení i na úzkých silnicích, snadné zajíždění vozu na špatně přístupná místa a vyhýbání překážkám.

Doporučte předváděcí jízdu.

Sedí Váš vůz dobře i na špatně silnici?

Výkyvné poloosy a pérování jest další přednost našeho vozu. Všechny 4 poloosy jsou výkyvné, každé kolo jest samostatně odpérováno, dlouhými, silnými, listovými péry. Závěs zadních kol a poloos jest umístěn pod středy kol, takže kola zůstávají ve správné stopě i při pohybu per a poloos, zejména na špatně silnici.

Doporučte předváděcí jízdu.

Jak startuje Váš vůz v zimě?

Náš vůz jest vybaven dokonalým starterem a baterií o 65 amp./hod. Starter jest moderní, nehlukný. Motor Aero 30 startuje za každého počasí lehce a ihned.

Jaké rychlosti docílí model 1917?

100 km/hod.; při tom cestovní průměr, který docílíte s naším vo-

zem jest podstatně vyšší než u vozů jiných v důsledku rezervy síly a s ní spojené stoupavosti a akcelerace. Vůz má nejnižší možné těžiště ze všech domácích automobilů, přes to vzdálenost nejnižšího bodu vozu od země jest 21 cm, což zase u porovnání s ostatními vozy jest nad průměr příznivé. K dosažení vysokého cestovního průměru napomáhá kromě toho široký rozchod kol, měkké pérování a dokonalé řízení.

● **Doporučte předváděcí jízdu, aby se mohl zájemce o našem tvrzení sám přesvědčiti.**

Jaké montujete pneumatiky?

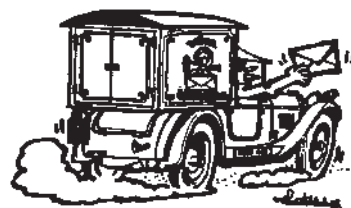
Továrna montuje standardně na vůz Aero 30 superbalony v rozměru 130×40 značky Baťa Superb — Kudrnáč neb Semperit. Ostatní pneumatiky dodáváme za příplatek rozdílu nákupních cen.

Jsou Vaše nové modely tišší?

Nové modely mají uložení motoru na gumě, které tlumí hluk a záchvěvy a zvyšuje trvanlivost motoru i chassis. Zdařilá konstrukce tlumiče ssání, výfuku a tiché Gleasonovo převodní soukolí přispívá rovněž k tomu, že vozy Aero jdou tiše i při velkých rychlostech, které vyvíjejí.



Úvaha o vzájemné nevraživosti našich řidičů.



Vážení přátelé, dnes si dovoluji předložit vám obsáhlejší článek na výše uvedené téma, které s naším milovaným motorizmem souvisí. Jako starší pán mohu srovnávat morálku řidičů před 40 lety a dnes. Jízda autem na moji zahrádku trvá asi hodinu, během které můj vnuk při dnešní povinnosti svítit i ve dne napočítal mezi potkávanými vozidly přes čtyřicet s nějakou závadou osvětlení, taková je dnešní morálka našich řidičů. Přitom doba, kdy moje generace při nákupu asymetrické žárovky musela vystát na chodníku hodinovou frontu, až byl přednostně vyřízen jejich prodej organizacím, patří už dávné minulosti, zatímco dnes se autožárovky prodávají skoro u každé benzinky. To v takové Itálii jsem při noční hodinové jízdě autobusem narazil na jediné nefunkční pravé zadní světlo u firemní dodávky. Domnívám se, že podobnou morálku mají i v sousedním Německu, kde se ale ve dne nesvítilo a já tam za nákupy v noci nejezdím. Netoužím ale po návratu k nějakému „policejnímu státu“ v totalitním režimu, kdy v menší hustotě provozu bylo zhora nemožné projet v noci celou Prahou od severu k jihu s jedinou nefunkční žárovkou bez pokuty. Vzpomínám, že moji vrstevníci občas takovou sázku uzavírali, ale nikdo ji nikdy nevyhrál! Tehdy si každý řidič starého auta připadal jako uprchlý vězeň na útěku a neustále vymýšlel objížděné trasy míst častějšího výskytu dopravních hlídek. Nyní si zase jako majitel ojetého auta připadám jako vlastník atomové bomby bez zákonem požadovaného zbrojního pasu.

Mnoho našich řidičů rychlostní limity nerespektují vůbec nikde, v obcích, mimo ně i na dálnicích a přitom na ty, co předpisy dodržují, často blikají, troubí a vysílají vulgární posušky. Agresivní způsob jízdy našich řidičů dosáhl takového stupně, že vytlačují pomaleji jedoucí auta ze silnic! Vůbec se nerozčilují nad novou módou masového budování „skokanských můstků“ zejména u nástupních ostrůvků tramvajů a jiných přechodů pro chodce hlavně na velmi nebezpečných komunikacích dvoupruhových. Naproti tomu se domnívám, že na některých bezpečných komunikacích bez zastávek, přechodů a bočních ulic by zvýšení povolené rychlosti na 70 pomohlo odstranit nebezpečné předjíždění těch, co tam městskou padesátku dodržují.

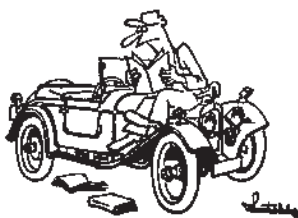
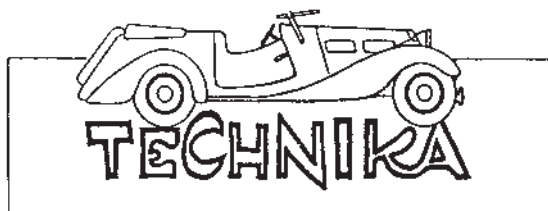
Zamyslel jsem se nad příčinou agresivity řidičů. Někteří jednotlivci se v demokratické společnosti chovají jako by to byla nějaká „cohcárna“. Tento výraz jsem kdysi pochytil od dámy, která jednu velkou místnost v patře rekreační chalupy takto nazývala z logického důvodu, že si v ní každý člen rodiny mohl opravdu dělat co chtěl, třeba dupat po podlaze kolem pingpongového stolu nebo vyrábět decibely tehdy ještě na páskovém magnetofonu. V demokratické společnosti osobní svoboda jednotlivce není neomezená a vždy a všude končí jednoduše tam, kde začíná obdobná osobní svoboda jiného spoluobčana. Přitom zájmy takových dvou jedinců mohou být silně protichůdné!

Moje někdejší úvaha vstoupit jako důchodce do politiky s možností navrhnout zmírnění našich kocourkovských zákonů ztrpčujících život motoristů, převážilo rozhodnutí dokončit rukopis knihy s pracovním názvem „Škoda Popular a Rapid očima konstruktéra renovátora“. V malé kapitolce jsem stručně shrnul ještě vývoj automobilové konstrukce za dobu od ukončení výroby Popularu do současnosti a pak se zamyslel, jestli se také zlepšilo chování řidičů. Bohužel nikoliv, nehodovost je stále vysoká. Čtenáři snad prominou, že můj mozek pracuje ve velmi širokých souvislostech. Česká republika už několik let drží nelichotivý světový primát v tom, že počet rozvodů v kalendářním roce převyšuje počet nově uzavíraných sňatků! Mnoho takových nešťastných jedinců je pak psychicky narušených či vyčerpaných a způsobují vážné dopravní nehody, bohužel statistika této příčiny nikde neexistuje. Věřím tomu, že kdyby tito jedinci v období svého rozvodového řízení odevzdali řidičák do depositu, že by nehodovost poněkud poklesla. Bohužel takové drastické řešení není možné uzákonit už z toho důvodu, že by hrubě omezovalo osobní svobodu jednotlivce. Docela chápu, proč psychologové ve všech vyspělých zemích halasně nabádají: „Než usedneš za volant, polib svou ženu!“

Netuším, kam a proč naši řidiči pořád někam přehnaně pospíchají. Měl jsem hodného zetě, věk 27 let, který jednoho rána trochu zaspal do zaměstnání. Po povodních v r. 2002 volil objízdnou trasu do Prahy, kterou neměl dobře zažitou a v okolí Kralup se se slabým vozem Škoda Favorit pustil do riskantního předjetí dvou nákladňáků s vlekem jedoucích za sebou. V krizové situaci jeho netrénovaný organizmus ve stresu selhal a místo jednoduchého úniku do pole trefil protijedoucí kamion. Dceři zachránil život a zdraví bezpečnostní pás a za 3 dny odešla z nemocnice ve Slaném bez nejmenších následků. Nepřipoutaný řidič, jehož výmluvou bylo, že v případě nehody nechce dožívat na vozíku, převezla záchranná letecká služba na Bulovku. Tam jsem ho nakonec našel v márnici.

Moje kniha končí starou hláškou J.A. Komenského: „Všeliké toť kvaltování dobré toliko pro hovado jest.“

Tomáš Slabý



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 11 - 14 – Brzdy A 30 a A 50.

str. 13 a 14 – Brožura Autosalonu 1936 (2. pokračování).

str. 15 - 16 – Hydraulické brzdy A 50 a inzerce ojničních ložisek pro A 1000.

str. 17 – Originalita A 30 – 1934.

str. 18 – Ceník dílů A 30 z r. 1938 (4. část – poslední – spodní řádek je bohužel nekompletní). Ceník zaslal Petr Klusák.

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

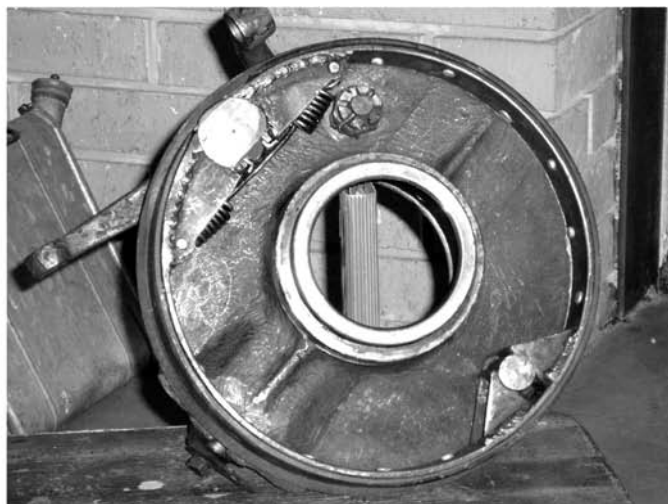
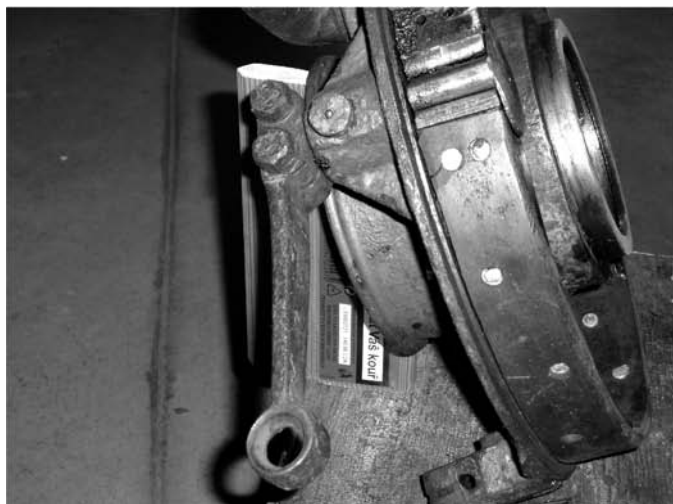
Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 30 a 50.

Vývoj brzdových čelistí A 30.

Na prvních dvou snímcích je zachyceno 1. provedení brzdových čelistí, které bylo montováno zřejmě pouze do 500. vozu. Výkres není k dispozici. Z fotek je vidět, že čelist ani obložení nejsou u zadního čepu přerušeny. Čelist je pouze z plechu bez vyztužení a do volné polohy ji vrací jedna pružina. Když se zamyslíme nad funkcí tohoto provedení, tak zjistíme, že při brzdění celá čelist s obložení zabrala téměř celý obvod bubnu, ale tím se zadní patky čelisti z čepu musely zvednout. Myšlenka to byla dobrá, ale jak už to bývá, i dobré myšlenky v praxi mnohdy nefungují. Je zřejmé, že tato čelist nevyžadovala levé a pravé provedení, pouze se otočila. Za zmínku ještě stojí původní provedení brzdové páky s otvorem pro napínací šroub.

Na následujících snímcích je další přechodné provedení již samostatných brzdových čelistí od 501. do 1850. vozu. Čelist tvoří dva plechové výlisky (plech 2,5 mm), které jsou elektricky sbodované. Ze snímků je patrná horní a dolní čelist (pro přední nápravu). Zadní uložení čelistí bylo zřejmě obdobné jako u prvního provedení. Toto provedení se také neosvědčilo, jelikož docházelo k deformacím čelistí.



Od 1851. vozu byly používány litinové čelisti a uváděny jsou jako pár pod č. L 2113. Obdobné litinové provedení uvedené pod č. L 2129 bylo užíváno zřejmě téměř souběžně s L 2113. Lišilo se hlavně zaobleným tvarem vydutí pro matici páčky spojovací tyče řízení. Použití litinových čelistí je někdy též uváděno od 1601. vozu. Čelisti jsou velmi stabilní, ale jejich nevýhodou je možnost lomu. Na snímku je spodní čelist v místě vydutí svařena.

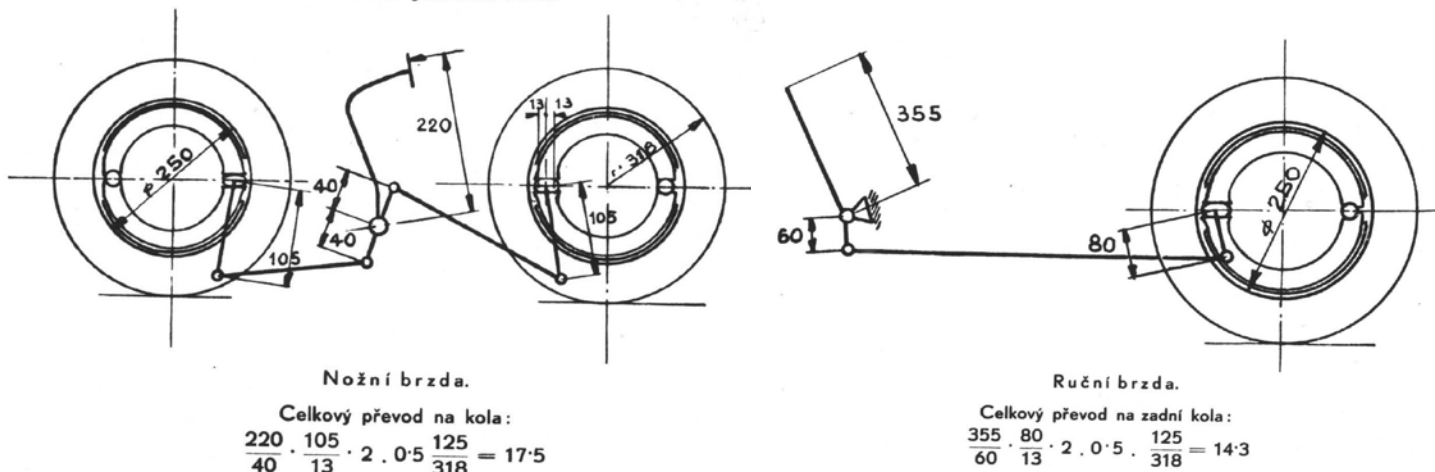
Poslední provedení čelistí je z železného plechového pásu o síle 4 mm. Uvedeno pod č. L 2173 a L 2174 od 24. série. Model 1939 byl již těmito čelistmi vybaven. Funkčně jsou tyto čelisti bezproblémové.

Není známo, že by některé „třicítky“ byly z továrny vybaveny hydraulickými brzdami. Zřejmě od tohoto záměru bylo upuštěno z důvodu počátku války.



Trochu teorie a matematiky k brzdám pochází z knihy „Osobní čtyřsedadlový automobil AERO 30“ (nedatováno). Do Aerovkáře zaslal Petr Klusák.

Obr. 22. Schema převodů brzd.



Dále text na str. 14.

Formát brožury AUTOSALON 1936 neumožňuje systematický přetisk. Strana č. 8 brožury patří ještě k vozu AERO 30 a str. 16 brožury navazuje na AERO 50 (stránky uveřejněné v minulém Aerovkáři).

*Kolik litrů směsi
pojme nádržka?*

Pohonná směs jest ve velké nádrži na více než 45 litrů. Nádrž jest rozdělena dvojitým uzavíracím zařízením na hlavní přívod o obsahu ca 40 a rezervu ca 5 l.

*Jaké chassis mají
Vaše nové modely?*

Chassis jest tvořeno ocelovými nosníky zavřeného skříňového profilu. Ocelová podlaha vozu jest elektrickým svážením připevněna ke spodku nosného rámu. Vzdálenost nejnižšího bodu chassis od země jest 210 mm, což jest více nežli u všech ostatních vozů.



plyny jsou odváděny, aby nerušily řidiče. Přední sklo limusiny jest vyklápěcí, samozřejmě nerozbitné, jako i ostatní okna vozu Aero a je opatřeno dvojitým tandemovým stíračem.

*Jest vůz Aero 50
pohodlnější nežli vůz
Aero 30?*

Vůz Aero 50 jest větší o 8 cm. — Velký rozvor umožnil umístiti zadní sedadla limusiny ještě před zadní osu a ještě zajistiti bohatství místa vpředu, vzadu i nad hlavou. Také výška vozu nad zemí jest značná 210 mm. Vůz jest nízký na pohled, ale ve skutečnosti je výše nad zemí než řada zdánlivě vysokých automobilů. Dveře limusiny Aero 50 dají se otevřít do pravého úhlu, čímž se získá velmi pohodlná prostora pro nastupování a vystupování.

*Co jste udělali ještě
pro pohodlí klienta?*

Opravdovou vymožeností jest shrnovací střecha. Továrna Aero jako první u nás provádí standardně kvalitní shrnovací střechu. Každá limusina Aero 50 jest bez příplatku opatřena shrnovací střechou. Majitel limusiny Aero 50 získává tedy bez příplatku univerzální automobil, který za nynějšího stavu techniky znamená nejdokonalější řešení problému karoserie pro všechny poměry. — Továrna

Doporučte předváděcí jízdu.

● Doporučte předváděcí jízdu.

Před časem jsem v Aerovkáři uvedl článek o seřizování mechanických brzd A 30. Matematický výpočet převodu na kola je zajímavý, ale jak je to v praxi? Tento příklad předpokládá, že vačka rozpínající čelisti je v počátku záběru v rovině s ploškami čelistí a páka vačky je v největším záběru kolmá k brzdovému lanu. V praxi však díky opotřebení obložení, průvěsu brzdových lan, bowdenu přední brzdy, vůlím v celém systému a pod. je situace jiná. Předně, vačka běžně rozpíná čelisti pod nějakým úhlem (na schématu by začínala zabírat při 0°). Čím větší bude úhel vačky vůči ploškám čelistí při záběru, bude sice působit větší silou za předpokladu, že páka vačky je kolmá k brzdovému lanu, ale v tom případě bude pedál brzdy vykonávat podstatně delší dráhu, což je nevýhodné. Pokud páka vačky díky opotřebení obložení již nebude kolmá k lanu, ale bude s lanem uzavírat tupý úhel, bude se brzdný účinek rapidně snižovat. Extrém, který jsem viděl, byla páka vačky téměř v rovině s lanem. Onen aerovkář nemohl pochopit, proč to nebrzdí vůbec.

Podívejme se na úhly, které svírají brzdová lana s „motýlkem“ pedálové trubky. Úhly, tak jak jsou zobrazeny na schématu, zaručují, že předek bude brzdit více. U staršího provedení „motýlku“, kdy lano bez přerušení procházelo přes kladky, se síla vyrovnávala, což bylo také nevýhodné.

Dotat lze na závěr jen to, abychom se při seřizování brzd pokud možno blížili ke stavu na schématu. Z toho také vyplývá, jak je důležité, aby všechny 4 brzdy byly seřizeny stejně.

— JK —, schéma Petr Klusák, část foto Michal Fiala



Aero dává tím na svůj vůz Aero 50 přírůstek v hodnotě několika tisíc korun.

Kufr jest velmi prostorný, celý čalouněn. — K normání výzbroji patří také teploměr a dvě rezervní kola. — Elektrická soustava s dynamobateriovým zapalováním je stejná jako u vozu Aero 30, avšak baterie má kapacitu 100 amp./hod. Na ničem nebylo šetřeno, kde běželo o přepychové pohodlí, bezpečnost a příjemnou jízdu. Všude bezpečnostní skla — i po stranách, přední sklo vyklápěcí, opatřené dvojitým stíračem. Vpředu křesla, vzadu měkce pérována, čalouněná sedadla. Všude dosti místa. Rovná podlaha. Obložené pedály. Čalouněný vnitřek kufru. Široké dveře s moderními závěry a zámkami.

Jak jest vypraven roadster Aero 50?

Čalounění jest kožené, postranice jsou větrací, snadno odnímatelné, a skladné do obalu, který dostanete s vozem. Přední bezpečnostní sklo jest sklopné. Za předními sedadly dosti prostornými pro 3 osoby jest pod smaltovaným krytem rezervní sedadlo a množství místa na zavazadla. — Dva karburátory. — Jinak stejně bohatá výbava jako u limusiny.

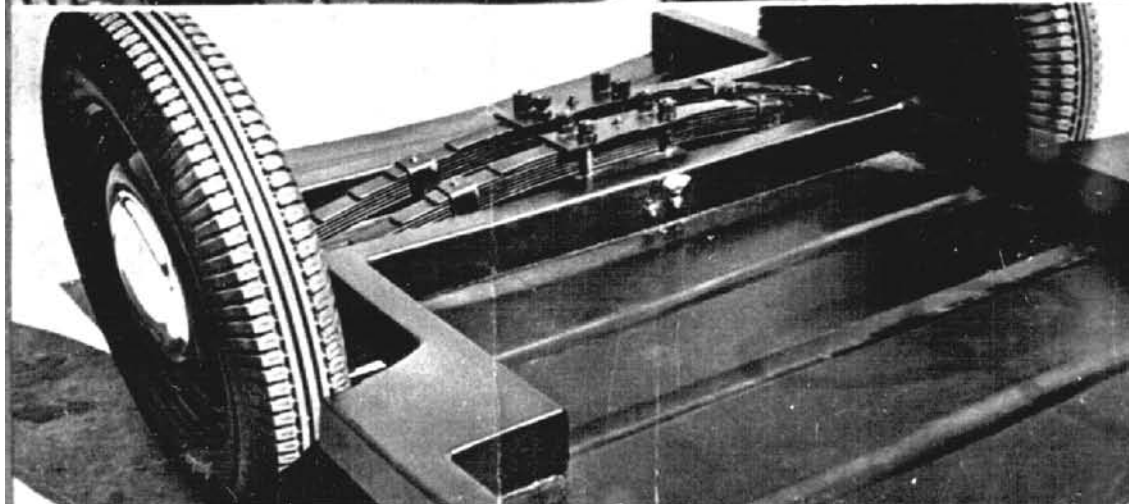
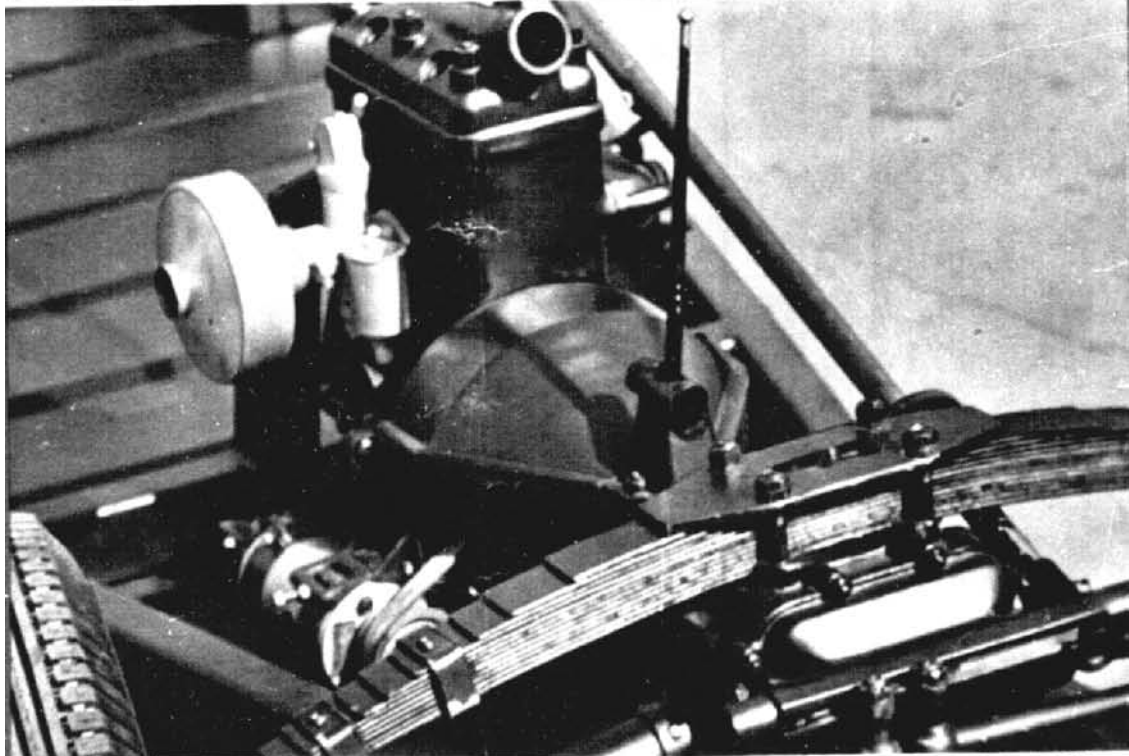
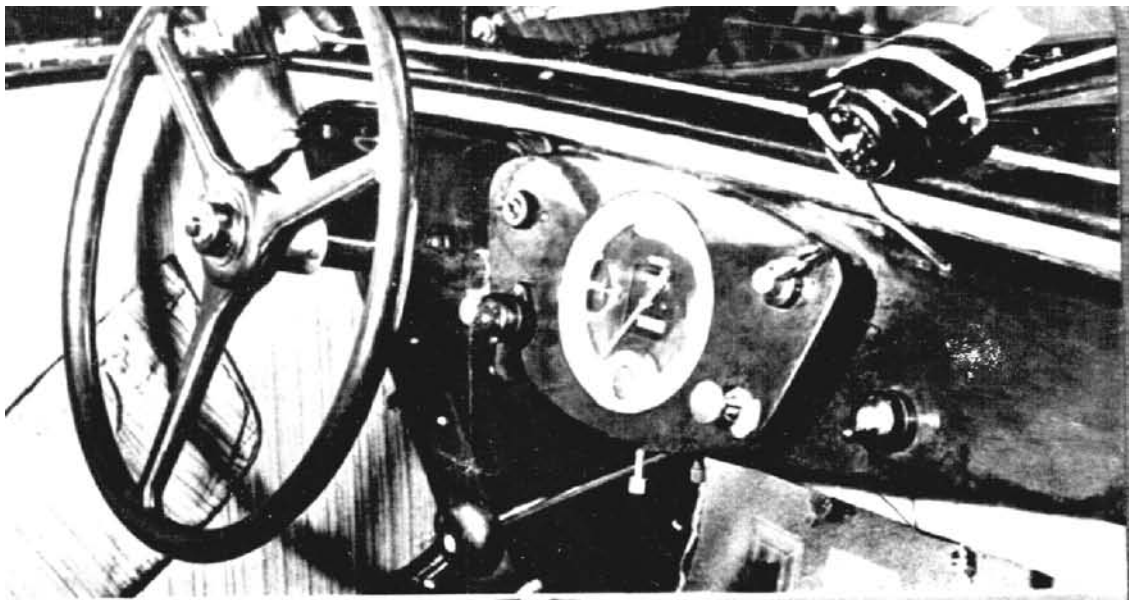
Jaká jest vlastně výzbroj vozu Aero 50?

Do standardní výbavy patří kromě shrnovací střešky u limusiny: 2 rezervní kola s pneumatikami, kompletní elektrická výprava s výbornými reflektory, osvětlením čísla, 2 stopkami, osvětlení tachometru, tandemovým stíračem předního skla, ukazovateli směru, dvěma klaxony, všechna skla bezpečnostní, přední sklopné, velký tachometr na 140 km, s údajem o počtu obrátek motoru a s označením, při které nejvyšší rychlosti je žádoucí změna převodu; na rozvodné desce jest kromě toho páčka na předstih, plynová páčka, uzávěr vzduchu, ruční houkačka a různé vypínače, chromované přední nárazníky, žaluzie na chladiči ovládaná od řidiče, teploměr, bohaté kvalitní máradí s měřičem tlaku pneumatik v solidním obalu, vypínače světla na nohu nožním pedálem, olejové tlumiče vpředu, třecí vzadu, zpětné zrcátko. zámek na volant.



● Doporučte předváděcí jízdu.

● Doporučte předváděcí jízdu.

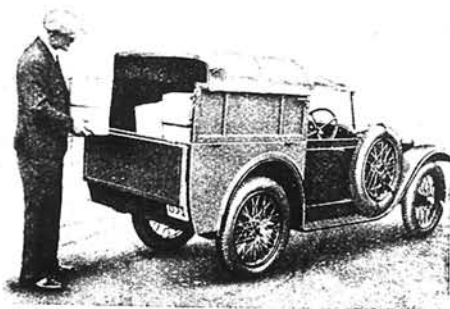
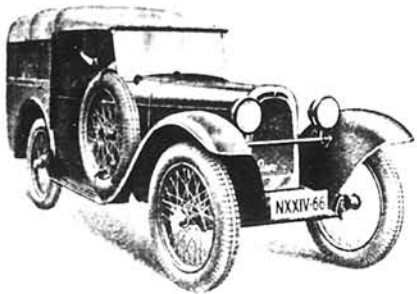


Ještě k originalitě A 30. 1. foto zachycuje pohled do jedné z prvních limusin. Zajímavé je umístění motorku stěrače v okně, které ještě není vyklápěcí. Dále tlačítko houkačky, umístění spínací skříňky asi vlevo nahoře od tachometru, přepínač blinkrů je vpravo dole. Nad táhlem vzduchové klapky je zřejmě páčka předstihu. Vlevo dole u tachometru je asi kulatý vypínač stropní lampy, ale kde je kontrolka dobíjení? vedle otvoru na klíček? 2. foto je snad jediné dobové, z kterého je dobře vidět původní umístění dynamy hnaného řemenem. Na 3. fotu dobře vyniká původní hluboké **příčné** rýhování. – JK –

| Číslo skladní | Kč | Číslo skladní | Kč | Číslo skladní | Kč | Číslo skladní | Kč | Číslo skladní | Kč |
|---------------|-------|---------------|-------|---------------|------|---------------|-----|---------------|----|
| E 130 | 2.80 | L 7238 | 40.— | Ma 11 | —70 | Za 10 | —20 | | |
| E 63/a | 1.20 | L 7201 | 150.— | Ma 30 | —20 | Za 11 | —20 | | |
| E 60 | 1.20 | L 7212 | 1.40 | Ma 31 | —20 | Za 12 | —20 | | |
| E 61 | 1.60 | L 7213 | 1.40 | Ma 32 | —20 | Za 13 | —25 | | |
| A 6034 | 2.30 | L 7214 | 130.— | Ma 33 | 2.60 | Za 14 | —20 | | |
| E 160 | 6.20 | L 7215 | 120.— | Ma 52 | —60 | Za 18 | —20 | | |
| A 84 | —10 | L 7219 | — | Ma 50 | 1.30 | Za 19 | —30 | | |
| L 6029/c | 4.80 | S 64 | —45 | Ma 51 | —70 | Za 26 | —10 | | |
| L 6001/a | 7.10 | S 68 | —50 | Ma 70 | —70 | | | | |
| L 6052 | 55 | Po 50 | —20 | Ma 71 | 1.30 | | | | |
| L 6053 | 22 | L 7004 | 60.— | Ma 75 | —50 | | | | |
| L 6054 | 5 | L 7005 | 3 | Ma 80 | 1.40 | | | | |
| L 6066 | 80.— | L 7010 | 7 | Ma 81 | 1.60 | | | | |
| L 6067 | 80.— | L 7009 | 4.50 | Ma 82 | 1.50 | | | | |
| L 6068 | 80.— | L 7013 | 4.50 | Ma 100 | —70 | | | | |
| L 6069 | 80.— | A 4169 | —70 | Ma 151 | 1.30 | | | | |
| L 6070 | 80.— | A 1041 | —50 | Ma 160 | —40 | | | | |
| L 6072 | 85.— | G 89 | 20.— | Ma 161 | —30 | | | | |
| L 6073 | —40 | G 66 | 20.— | Ma 162 | — | | | | |
| L 6077 | —60 | A 8029 | 1.70 | Ma 163 | 1.20 | | | | |
| L 6078 | 35.— | A 8024 | —50 | Ma 83 | 3.— | | | | |
| L 6081 | 1.50 | Ma 3 | —15 | Ma 90 | 1.80 | | | | |
| L 7001 | 265.— | | 390.— | Ma 91 | —50 | | | | |
| L 7002 | 184.— | | 260.— | Ma 284 | 2.— | | | | |
| L 7003 | 184.— | | 490.— | Ma 285 | —65 | | | | |
| L 7004 | 60.— | | 490.— | Ma 286 | —90 | | | | |
| L 7005 | 3 | L 9005 | 75.— | Ma 287 | —50 | | | | |
| L 7006 | 1.80 | L 9007 | 30.— | A 4026 | 2.30 | | | | |
| L 7007 | 1.80 | L 9009 | 83.50 | A 4274 | —40 | | | | |
| L 7008 | 1.80 | | 24.— | Ma 288 | —30 | | | | |
| L 7009 | 7.— | | 9.— | A 455 | —60 | | | | |
| S 62 | —10 | A 9005 | 10.— | L 116 | —90 | | | | |
| S 68 | —20 | A 9007 | 11.— | L 245 | 2.50 | | | | |
| G 4 | —50 | A 9008 | 4.— | N 24 | —20 | | | | |
| G 36 | 20.— | A 9010 | 8.— | N 24 chrom | —40 | | | | |
| G 28 | 45.— | A 9011 | 45.— | N 25 | —05 | | | | |
| G 38 | 20.— | A 9012 | 3.— | N 27 | —10 | | | | |
| L 7013 | 4.50 | A 9013 | 4.20 | N 31 | —25 | | | | |
| A 4005 | —70 | A 9014 | 5.30 | N 80 | —15 | | | | |
| A 1041 | —50 | A 9015 | 5.— | N 81 | —15 | | | | |
| A 8019 | —20 | A 9016 | 7.— | N 191 | —10 | | | | |
| A 86 | —50 | A 9017 | 7.50 | Po 1 | —05 | | | | |
| L 7015 | 385.— | A 9019 | 7.— | Po 3 | —10 | | | | |
| | 490.— | A 8035 | 32.— | Po 4 | —10 | | | | |
| | 430.— | L 9014 | 75.— | Po 5 | —15 | | | | |
| | 2.20 | L 9016 | 80.— | Po 6 | —20 | | | | |
| | 60.— | L 9017 | 12.— | Po 7 | —20 | | | | |
| | 265.— | L 9018 | 3.— | Po 50 | —20 | | | | |
| | 4.— | L 9019 | 30.— | Po 60 | —20 | | | | |
| | 40.— | L 9022 | 8.— | Po 200 | —35 | | | | |
| | 35.— | Ma 1 | —10 | Po 201 | —45 | | | | |
| | 60.— | Ma 2 | —10 | Za 1 | —10 | | | | |
| | 60.— | Ma 3 | —15 | Za 2 | —10 | | | | |
| | 6.50 | Ma 4 | —15 | Za 3 | —15 | | | | |
| | 52.— | Ma 5 | —25 | Za 4 | —15 | | | | |
| | —60 | Ma 6 | —40 | Za 5 | —15 | | | | |
| | 242.— | Ma 7 | —60 | Za 6 | —20 | | | | |
| | 4.50 | Ma 8 | —20 | Za 7 | —20 | | | | |
| | 25.— | Ma 9 | —10 | Za 8 | —20 | | | | |
| | | | | Za 9 | —20 | | | | |

| Číslo skladní | Kč | Číslo skladní | Kč | Číslo skladní | Kč | Číslo skladní | Kč | Číslo skladní | Kč |
|---------------|-------|---------------|-------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|----|
| L 5072 | 10.— | L 5163 | 12.— | L 6011 | 28.— | L 6011/c | 4.50 | | |
| L 5073 | —25 | L 5164 | 86.— | L 6012 | 27.— | L 6014 | 14.— | | |
| L 5074 | 1.60 | L 5165 | 86.— | L 6013 | 150.— | L 6016 | 10.— | | |
| L 5075 | 1.— | L 5167 | 260.— | L 6014 | 150.— | L 6017 | 35.— | | |
| L 5076 | 7.— | L 5175 | 240.— | L 6016 | 10.— | L 6019 | 2.50 | | |
| L 5077 | 3.20 | L 5176 | 25.— | L 6016 | 10.— | L 6020 | 6.60 | | |
| L 5078 | 1.— | L 5177 | 38.— | L 6017 | 35.— | L 6021/a | 635.— | | |
| L 5079 | —20 | L 5178 | 36.— | L 6019 | 18.— | L 6021/b | 50 | | |
| L 5080 | 2.40 | L 5179 | 18.— | L 6020 | —80 | L 6021/d | 32 | | |
| A 5166 | 21.— | L 5182 | —80 | L 6021 | 635.— | L 6023 | 150.— | | |
| A 5181 | 1.— | L 5183 | 3.— | L 6021/24 | 635.— | L 6024 | 80.— | | |
| Za 1 | —10 | L 5184 | 3.— | L 6021/24 | 635.— | L 6029 | 1270.— | | |
| Ma 32 | —30 | L 5185 | 28.— | L 6021/24 | 635.— | L 6029/4 | 200.— | | |
| L 5086 | 2.40 | L 5186 | 13.— | L 6023 | 150.— | A 4268 | 1.60 | | |
| L 5088 | 28.— | L 5187 | 28.— | L 6024 | 80.— | A 4265 | 2.— | | |
| L 5103 nel. | 38.— | L 5188 | 13.— | L 6029 | 1270.— | L 6034 | —80 | | |
| L 5103 lak. | 46.— | L 5188 | 28.— | L 6029/4 | 200.— | L 6035 | 1.60 | | |
| L 5110 | —40 | L 5189 | 13.— | L 6030 | 190.— | L 6036 | —80 | | |
| L 5111 | 3.— | L 5190 | 5.50 | A 4268 | 1.60 | A 5069 | —40 | | |
| A 4005 | —70 | L 5191 | 15.— | A 4265 | 2.— | A 6070 | —20 | | |
| A 5065 | 0.50 | L 5192 | 12.— | A 6025 | —60 | A 4378 | —90 | | |
| Ma 8 | —20 | L 5192 | 18.— | L 6034 | —80 | A 3052 | —60 | | |
| A 4044 | —60 | L 5193 | 12.— | L 6035 | 1.60 | L 6041 | 3.20 | | |
| A 428 | —50 | L 5193 | 18.— | L 6036 | —80 | L 6043 | —40 | | |
| L 5413 | 184.— | L 5194 | 200.— | A 5069 | —40 | L 4101 | 1.— | | |
| L 5521 | 4.— | L 5196 | 7.— | A 6070 | —20 | L 6045 | 1.20 | | |
| L 5028 | 1.40 | L 5197 | 14.— | A 4378 | —90 | L 6045/a | — | | |
| L 5029 | 6.— | L 5198 | 4.50 | A 3052 | —60 | L 6045/c | — | | |
| L 5031 | 2.— | L 5199 | 1.40 | L 6041 | 3.20 | L 6045/e | — | | |
| L 5034 | 8.— | L 5202 gr. | 30.— | A 4259 | —40 | L 6046/ch | — | | |
| L 5035 | 14.— | L 5202 lak. | 45.— | L 6043 | —35 | L 6046/a | — | | |
| L 5036 levé | 4.50 | L 5203 gr. | 30.— | L 6044 | 1.— | L 6046/b | — | | |
| L 5036 pr. | 4.50 | L 5203 lak. | 45.— | L 4101 | 1.— | L 6046/c | — | | |
| L 5038 levé | 4.— | L 5205 gr. | 35.— | L 6045 | 110.— | L 6046/d | — | | |
| L 5038 pravé | 4.— | L 5205 lak. | 46.— | L 5210 | 5.50 | L 6046/f | — | | |
| L 5039 | 4.— | L 5105 | 1.40 | L 5211 | 2.40 | L 6046/g | —40 | | |
| L 5040 levé | 11.— | L 5109 | 4.— | L 5215 | 2.20 | L 6047 | — | | |
| L 5040 pravé | 11.— | L 5111 | 3.— | L 5216 | 9.— | L 6048 | 2.40 | | |
| L 5041 pravé | 17.— | L 5112 | —50 | L 5224 | 3.50 | L 6048 | 2.50 | | |
| L 5041 levé | 17.— | A 4005 | —70 | L 5226 | 20.— | A 6061 | 30.— | | |
| L 5042 | 15.— | A 5065 | —50 | L 5235 | 1.20 | E 149 | 6.20 | | |
| L 5043 levé | 11.— | A 4044 | —60 | L 5249 | 7.— | E 150 | 6.20 | | |
| L 5043 pravé | 11.— | A 4281 | —40 | | 480.— | E 151/a | 36.— | | |
| L 5044 | 12.— | L 5113 | 3.50 | L 6001 | 1085.— | E 152 | 5.20 | | |
| L 5045 | 2.40 | L 5119 | 7.— | L 6002 | 850.— | E 155 | 6.20 | | |
| L 5046 | 1.40 | L 5120 | 7.— | L 6003 | 458.— | E 156 | 5.20 | | |
| L 5048 | 4.50 | L 5123 | —15 | L 6004 | 19.— | E 158 | 11.70 | | |
| L 5049 | 4.— | L 5132 | 250.— | L 6005 | 190.— | E 159 | 17.40 | | |
| L 5050 nel. | 300.— | L 5139 | 18.— | L 6005/b | 120.— | E 164 | 3.95 | | |
| L 5050 lak. | 488.— | L 5140 | 50.— | L 6006 | 120.— | E 166 | 5.20 | | |
| L 5052 nel. | 300.— | L 5141 | 15.— | L 6007 | 235.— | E 167 | 34.60 | | |
| L 5052 lak. | 488.— | L 5142 | 21.— | L 6008 | 72.— | E 168 | 14.40 | | |
| L 5053 | 24.— | L 5143 | 5.50 | L 6008/a | 1.— | | | | |
| L 5054 | 104.— | L 5155 | 2.50 | L 6008/b | 2.50 | | | | |
| | | L 5156 | 6.— | L 6008/c | 57.20 | | | | |
| | | L 5161 | 7.— | L 6009 | 370.— | | | | |
| | | L 5162 | 7.— | L 6010 | 115.— | | | | |

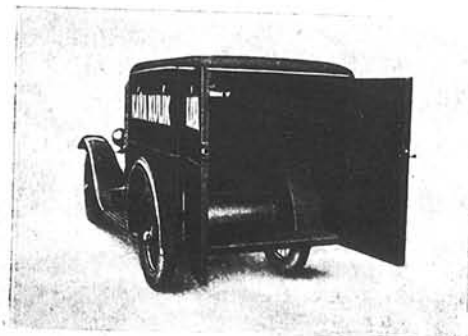
| Skupina: Chassis - rám - kola | | AERO 30 | | čís. str.: 3 | |
|-------------------------------|---|----------|----------|---|----------|
| č. výkr. | název (dobu platnosti) | dat. | č. výkr. | název (dobu platnosti) | dat. |
| L4846 | Opěrný plech pera tlumiče | 1.4.38 | L4928 | Dolní kování lamel koše (maska chladiče) | 2.4.46 |
| L4847 | Zadní nosník rámu (cabriolet) | 24.5.38 | L4929 | Sestava podlahy kufru (lim., cabrio.) | 14.3.39 |
| L4850 | Držák klaksonu | 12.9.38 | L4930 | Podlaha kufru | 14.3.39 |
| L4852 | Pouzdro zadní osy | 29.6.38 | L4931 | Výztuha podlahy kufru | 14.3.39 |
| L4853 | Držák nárazníku | 16.12.38 | L4933 | Úhelník podlahy | 14.3.39 |
| L4854 | Nástavec III. dílu podlahy rámu | 20.7.38 | L4934 | Upínací řemen | 14.3.39 |
| L4855 | Trubka čepu (zadní osa) | 29.6.38 | L4935 | Stahovací řemen | 14.3.39 |
| L4856 | Tlumící přepážka | 9.4.38? | L4946 | Úhelník přichytky žebra | 24.4.39 |
| L4857 | Vložka tlumiče | 7.7.38 | L4947 | Spodní přichycení žebra masky | 12.6.39 |
| L4859 | Ložisko natáčecí kliky | 30.8.38 | L4949 | Pravý držák tabulky zadního čísla | 13.7.39 |
| L4866 | Žebro kapoty (mod. 39) | 4.12.38 | L4950 | Levý držák tabulky zadního čísla | 13.7.39 |
| L4867 | Střední žebro masky | 17.12.38 | L4951 | Sestava tabulky zadního čísla | 13.6.39 |
| L4868 | Rozpěrná tyč předních blatníků - sestava | 2.1.39 | L4952 | Kryt benzínové nádrže (limusina) | 8.6.39 |
| L4869 | Rozpěrný úhelník předních blatníků | 15.9.38 | L4953 | Dno krytu benzínové nádrže pravé | 8.6.39 |
| L4870 | Patka rozpěrné tyče | 12.9.38 | L4954 | Dno krytu benz. nádrže levé - stejný výkres | 8.6.39 |
| L4872 | Žebro masky chladiče | 2.11.38 | L4956 | Držák cabochoonu (odrazové sklo) | 13.6.39 |
| L4873 | Vývodová trubka tlumiče výfuku | 18.2.46 | L4959 | Sestava zadního tlumiče | 26.5.39 |
| L4874 | Koncová trubka tlumiče výfuku | 23.11.38 | L4960 | Pravá podložka rezerv. kola | 3.7.39 |
| L4875 | Ozubený segment ruční brzdy levý | 19.7.38 | L4961 | Levá podložka rezerv. kola - stejný výkres | 3.7.39 |
| L4876 | Západka segmentu ruční brzdy | 19.7.38 | L4962 | Levý držák tabulky roadsteru | 13.7.39 |
| L4877 | Páčka ruční brzdy | 8.6.36 | L4963 | Pravý držák tabulky roadsteru | 13.7.39 |
| L4878 | Gumové uložení skříně - sestava | 15.12.38 | L4964 | Zpružinka táhla plyn. pedálu | 31.7.39 |
| L4881 | Horní gumová deska | 15.12.38 | L4965 | Sestava masky chladiče | 2.4.46 |
| L4882 | Spodní gumová deska | 15.12.38 | L4966 | Horní konsola žebra lamelového koše | 2.4.46 |
| L4883 | Výztuha mostu zadní | 15.12.38 | L4967 | Dolní konsola žebra lamelového koše | 2.4.46 |
| L4884 | Horní kovová deska | 15.12.38 | L4968 | Žebro lamelového koše | 2.4.46 |
| L4885 | Pojištění matic vnějších | 15.12.38 | L4970 | Horní krycí plech lamelového koše | 7.5.45 |
| L4886 | Spodní kovová deska | 15.12.38 | L4972 | Spodní krycí plech lamelového koše | 7.5.45 |
| L4887 | Pojištění matic vnitřních | 15.12.38 | L4982 | Celková sestava olejov. brzd KLAPKA | 15.8.39 |
| L4888 | Příložka orámování gumy | 14.12.38 | L4989 | Podložka vypínače stopky | 28.8.39 |
| L4889 | Rozpěrná trubka | 15.12.38 | L4991 | Ložisko táhla šlapky akceleratoru | 6.10.39 |
| L4890 | Sestava předního nárazníku | 22.12.38 | L4992 | Přední příčná rozpěra | 8.11.39 |
| L4891 | Patka nárazníku | 22.12.38 | L4993 | Odkapová miska nalévacího hrdla | 12.3.46 |
| L4892 | Držák nárazníku 30 HP 39 | 22.12.38 | L4994 | Odtoková trubka odkapové misky | 23.11.39 |
| L4893 | Patka žebra kapoty | 22.12.38 | L4995 | Sestava kapoty | 10.1.46 |
| L4894 | Plech pro přichycení štítku | 22.12.38 | L4996 | Žebro mřížky kapoty | 10.1.46 |
| L4895 | Zástrčka žebra masky | 22.12.38 | L4997 | Výztuha kapoty | 10.1.46 |
| L4896 | Přichytka žebra masky | 22.12.38 | L4998 | Výztužný plech páčky kapoty | 27.3.40 |
| L4897 | Výztuha předních blatníků | 29.12.39 | L4999 | Přední přichytný úhelník mřížky | 4.3.46 |
| L4898 | Podlaha kufru - sestava | 5.1.39 | | | |
| L4899 | Levý přední blatník - zrcadlově L4900 pravý | 27.9.39 | | | |
| L4904 | Profil chassis 30 HP | 2.2.39 | | | |
| L4905 | Trubka bowdenu (Dörnier) | 17.2.39 | | | |
| L4906 | Stupačka | 20.1.39 | | | |
| L4907 | Přichytný plech | 21.1.39 | | | |
| L4908 | Přichytný plech | 21.1.39 | | | |
| L4909 | Přichytný plech | 21.1.39 | | | |
| L4910 | Přichytný plech | 21.1.39 | | | |
| L4911 | Přichytný plech | 21.1.39 | | | |
| L4914 | Kontakt stopky na páce nož. brzdy - sestav | 6.1.39 | | | |
| L4915 | Vičko - " - | 6.1.39 | | | |
| L4916 | Vypínač - " - | 6.1.39 | | | |
| L4917 | Výztuha vypínače - " - | 6.1.39 | | | |
| L4918 | Zpružina - " - | 20.7.39 | | | |
| L4919 | Svorka - " - | 9.1.39 | | | |
| L4920 | Podložka svorky - " - | 9.1.39 | | | |
| L4921 | Dotykové péro - " - | 22.12.42 | | | |
| L4922 | Dotykové péro + - " - | 22.12.42 | | | |
| L4923 | Hřídeltík vypínače - " - | 6.1.39 | | | |
| L4924 | Isolační podložka svorek - " - | 6.1.39 | | | |
| L4925 | Páčka - " - | 6.1.39 | | | |
| L4926 | Čep páčky - " - | 6.1.39 | | | |
| L4927 | Horní kování lamel koše (maska chladiče) | 2.4.46 | | | |



AERO AUTOMOBILY
Officiální zástupce
A Wenke a syn, sport. oddělení
v Jaroměř.

Aero

továrna letadel
Praha - Vysočany



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 5, r.v. 2016.

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

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