



2019

# 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



*Aero*  
1919

*Aero*  
2019

č. 1

*JUDr. Vladimír Kabeš s manželkou Miladou a synem Vladimírem*



## Vážení aerovkáři,

v myšlenkách se přenesme o 100 let zpět. Právě začal rok 1919, Evropa si oddechla od válečného běsnění a na území bývalého C. a k. Rakouska - Uherska vznikly nové státy. Mezi nimi je již několik měsíců Československo. Tato doba bývá mnohdy popisována až příliš idylicky. Pravdou je, že náš nový stát neměl ještě jasně vymezené hranice a toho se snažili využít naši sousedé. Polsko a Maďarsko si nárokovaly území v částech Těšínska a Slovenska. Konflikt přerostl ve vojenské operace a tak i po válce zde umírali vojáci i civilisté. V českých zemích již tehdy začínaly problémy s „menšinami“. Úmyslně dávám toto slovo do uvozovek, protože německou a rakouskou menšinu tvořilo až 3,5 mil. obyvatel. Nechme v těchto věcech pátrat historiky a obraťme ale list.

Průmyslová výroba v českých zemích tvořila dvě třetiny veškerého průmyslu v C. a k. Rakousku - Uhersku. Průmyslová odvětví byla zaměřena téměř na všechny oblasti, ale co v celé říši ve větší míře chybělo, byl průmysl letecký. V době Velké války mělo Rakousko - Uhersko samozřejmě také letectvo a pochopitelně bylo nutné letadla opravovat. K tomuto účelu fungovaly opravy ve Vídni a v českých zemích to byla např. opravna v Malešicích od r. 1915 (dnes je tato obec součástí Prahy).

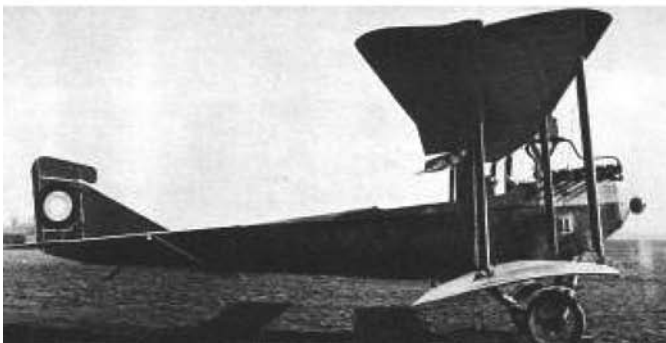
Válka poukázala na možnosti letectví v takové míře, že v Československu bylo jen otázkou času, kdy pro pouhé letecké opravy nebude místo a podnikatelé se chopí ve velkém nového průmyslového odvětví. O „naši“ továrně již bylo řečeno mnohé, a tak posuďme, jak si vedli konkurenti AERA a jaké své první stroje představili. Je zajímavé, že první skutečnou leteckou továrnu založilo Ministerstvo obrany s názvem Továrna na letadla později LETOV (zkratka slov **l**etecká **t**ovárna). Konstruktor Alois Šmolík dal letadlům do vínku písmeno Š, a tak první československé sériově vyráběné letadlo vzletlo v r. 1921 pod názvem Letov Š-1. Historie je ale zajímavější, protože úplně první letadlo bylo zkonstruováno v plzeňském sdružení Bohemia a vzletlo již 19. května 1919 pod názvem Bohemia B-5.



*Letov Š-1*



*Bohemia B-5*



*Aero Ae-01*



*Avia BH-1*

Továrna AERO dostala v létě 1919 první zakázku na 35 ks cvičných letadel (předlohou byl Phönix-Brandenburg 276) a tak vzniklo Aero Ae-01. Vyrábělo se v bývalé opravně letadel **Al-Ma** v Praze – Holešovicích.

Jako třetí letecká továrna vznikla v r. 1919 AVIA. Aby byl výčet těch prvních letadel snad kompletní, tak jejím prvním strojem byl v té době dosti neobvyklý dolnoplošník Avia BH-1, který vzletl v říjnu 1920.

Rok významných aerovkářských výročí je již v plném běhu. Přejme si, aby se akce pořádané ke 100. výročí založení továrny AERO vydařily a všem aerovkářům a veteránistům přinesly krásné zážitky a radost z naší krásné zájmové činnosti.

**P.S.:** Snímek rodiny Kabešových na titulní straně je přibližně z r. 1929.

– JK –

### !!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zasílání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – [aerovkar@email.cz](mailto:aerovkar@email.cz) – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosim, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. Dále prosím! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Děkuji za pochopení.

**P.S. – Hledáme němčináře, který nebo kteří by byli ochotní překládat náš časopis. Předem děkujeme.**

– red –

### !!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

1919



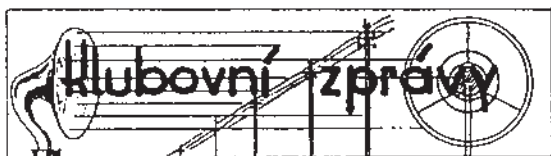
2019

2

1929



2019



&



## Mikulášské povídání

Vážení a milí přátelé, aerovkáři a ostatní příznivci vozů aero. Ještě jednou si Vás dovoluji přivítat na dnešním mikulášském posezení spojeném s Výroční členskou schůzí Aero Car Clubu Praha, zapsaného spolku. Zejména vítám ty mimopražské ze vzdálených měst i příměstských satelitů.

Jako každý rok, tak i letos, svoje vystoupení zahájím od hlavy. Hlavy veteránského hnutí v ČR – FKHV ČR. Dnes se jí budu věnovat podrobněji než v minulých letech. Na dvouleté období 2017 – 2018 byl na Shromáždění delegátů FKHV v prosinci 2016 zvolen do funkce prezidenta ing. Pavel Fiala z ČKHV, CCC Plzeň. Vystřídal ing. Jana Taubela z VCC ČR, který nekandidoval. V sobotu 1. prosince 2018 byl ing. Pavel Fiala opět zvolen do funkce prezidenta FKHV na období 2019 – 2020.

„FKHV je díky aktivitě Bedřicha Dandy, Jaroslava Čápa, Karla Jičínského a mojí maličkosti již dvacet let Národní autoritou FIVA pro Českou republiku, stejně tak jako je řada dalších národních federací Národními autoritami pro své země. V tom se tedy nelišíme od ostatních členů FIVA. V čem se ale lišíme je fakt, že od naší národní autority odvozuje naše národní legislativa oprávnění nejen k testování vozidel na historickou původnost, tu mají k vydávání mezinárodních průkazů historických vozidel FIVA ID Card i ostatní národní autority, ale i k testování technické způsobilosti k provozu na veřejných komunikacích. To je něco, co žádná jiná Národní autorita FIVA nedělá a proto to ani není náplní FIVA a jejích členů. A u nás je to alfa a omega naší činnosti a cokoliv FKHV učiní mimo testování ve smyslu rozvoje společenských aktivit, pořádání akcí celorepublikového formátu a podobně, je vnímáno jako činnost nevhodná, v případě úspěchu nehodná pochvaly, ale vždy hodná tvrdé kritiky.

Testování na technickou způsobilost nám bylo státem svěřeno do péče a my všichni jsme členy federace a jsme státem odpovědní za řádné vykonávání této činnosti. Systém, který toto zajišťuje, je postaven na důvěře, na víře, že všichni činovníci, techničtí komisaři všech úrovní, všichni majitelé historických vozidel atd. budou poctiví a budou poctivě provádět ty činnosti, které jim systém ukládá. Bohužel ale lidé se rodí různí, poctiví i nepoctiví a to, že jsou nepoctiví, se obvykle pozná až při nějakém průšvih. Pak to ale snižuje důvěryhodnost systému a naopak zvyšuje pravděpodobnost tlaku na jeho změnu. Jako instituci, které byl svěřen tak důležitý úsek činnosti, bychom měli všichni dbát na její dobré jméno a prát si své špinavé prádlo v domácí prádelně. Férově řešit odhalené problémy, o což se s větším či menším úspěchem zejména prezident a technická komise snaží.

Od ledna 2019 se zcela změní systém vystavování protokolů o testování historických vozidel. V návaznosti na vydávání žádostí o vydání ID FIVA Card bude systém probíhat elektronicky. Každé žádosti o testování bude přiděleno jedinečné, centrálně evidované identifikační číslo a na jeho základě bude protokol po jeho vyplnění centrálně evidován. K tomuto systému proběhnou od ledna postupně školení předsedů KTK, členů KTK, předsedů KLTK a členů KLTK tak, aby do jarního testování byli všichni řádně proškoleni a systém ovládali. Tolik k testování.

FKHV nesmí být závislá jen na testování stejně tak, jak nejsou ani jiné národní autority. A to jak svým širším tematickým zaměřením, tak ekonomicky. Musí být ekonomicky soběstačná i bez testování, neboť se může stát, že o něj přijde. Sesterské národní autority nejsou chudé. Žijí z větší části z členských příspěvků, v menší míře ze sponzorství či partnerství spřízněných firem a dalších ekonomických subjektů. Zastřešující veteránský subjekt – národní autoritu světové instituce spřízněné mimo jiné i s Unesco – nutně potřebujeme. Se „státem“ nemohou jednat jednotlivé kluby, byť by byly sebevětší. Potřebujeme silnou, respektovanou federaci, dobře organizovanou, se silným, akceschopným zázemím – tedy se solidně vybaveným a funkčním sekretariátem, který nebude stát na jedné osobě. Měly by to být osoby reprezentující členy svých sdružení dovnitř FKHV a naopak reprezentující Federaci navenek. Na druhé straně exekutivu musí zajišťovat placený aparát, složený ze dvou částí – na jedné straně testování a na druhé straně společensko-kulturní činnost, spojená se silnou lobistickou funkcí. Prezident a členové prezidia by měli plnit funkci „rady starších“, exekutiva musí stavět na generačně mladších osobách, znalých současných technologií, s elánem a zapálením pro věc. A na tom se nesmí šetřit.

V minulých letech jsem v kapitole „Co nás čeká“ popisoval ne zrovna optimistickou vizi v provozu historických vozidel. Spolupráce s ministerstvem dopravy a ministerstvem životního prostředí se úspěšně rozvíjí. FKHV se stala připomínkovým místem, takže se o tvorbě zákonů dozvídáme s dostatečným předstihem. Podařilo se nám ovlivnit například zákon o provozu na pozemních komunikacích. Stále zůstává otevřená otázka bezemisních zón, přibyl problém se složením benzínu a mýta či poplatků z provozu na pozemních komunikacích vozidel váhy přes 3,5 tony.

S další kapitolou jsem si dlouho nevěděl rady. Váhal jsem, jestli se v předvánočním čase o takové záležitosti zmiňovat. Nakonec jsem tento problém přiřadil k FKHV, protože té se to týká nejvíce. Je to pro mne nepochopitelné chování některých veteránistů. Jejich přesvědčení vychází z teze mám vždycky pravdu a když ji nemám, tak ji mám. Když existuje jiné kolektivní rozhodnutí, tak je to blbost a pravdu mám já. A začne psát. Na ministerstvo, Ombudsmanovi, podá trestní oznámení na FKHV. Výsledek – dopis z ministerstva se žádostí o vyjádření, ve kterém se dá mezi řádky vyčíst, co to máte mezi sebou za lidi, udělejte si doma pořádek. Policie – statutární zástupce Pavel Fiala jde podat vysvětlení. Policejní vyšetřovatel není schopen



pochopit, v čem by měl spočívat trestný čin, když žadatel nesplnil podmínky zákona a technická komise mu odmítla propustit vozidlo do provozu. Vše stojí když ne peníze tak čas a zbývá po tom podivný pocit a smrad.

## ČKHV

V roce 2018 má ČKHV, tak jako v roce 2017, 35 klubů s 1046 členy.

Na rok 2019 budou opět vydány členské legitimace ČKHV v jednotné číselné řadě.

Dále funguje slevová smlouva s firmami Auto Kelly a SOTILA.

Prezidium ČKHV Pavel Bolehovský, Vladimír Pisk, Josef Vincenci a Jiří Zítek pod vedením prezidenta Pavla Fialy, se v roce 2018 sešlo dvakrát – 11. června a 23. října 2018. Proběhla příprava na SD FKHV, které se uskutečnilo v sobotu 1. prosince 2018 a prezidentem FKHV ČR byl zvolen současný prezident ČKHV ing. Pavel Fiala. Probíhá příprava na VH ČKHV, která se uskuteční 19. ledna 2019. Běžná celoroční agenda byla řešena korespondenčně e-mailovou poštou.

## ACC Praha

V roce 2018 má ACC Praha 81 členů se zaplacenými členskými příspěvky a vystavenými členskými legitimacemi ČKHV Aero Car Clubu Praha. To je necelá třetina aerovkářů, kteří udržují kontakt s ACC Praha prostřednictvím časopisu Aerovkář. Těch je téměř 240. Těm téměř 160 aerovkářům bych si dovolil doporučit, pokud nejsou členy jiného klubu Českého klubu historických vozidel, aby se stali plnohodnotnými členy ACC Praha. Umožnilo by jim to čerpat výhody spojené s členstvím v ACC Praha a ČKHV. O nich se mohou dočíst podrobnosti na www stránkách ACC Praha a ČKHV.

Rok 2018 nebyl pro aerovkáře nijak výjimečný. Někteří naši členové s podporou ACC Praha podniky pro historická vozidla organizují, nebo se na jejich organizaci významně podílejí. Bez těchto lidí a jim podobných bychom neměli svá historická vozidla kde a komu předvádět. Za to jim patří velké poděkování. ACC Praha v roce 2018 finančně podpořil dva podniky pro historická vozidla. Klecanskou veteran rallye pořádanou 9.6. a Brandýský okruh pořádaný dne 22.6. Aero jízda pořádaná 22.9. Jindrou Šlesingerem s rodinou se letos obešla bez příspěvku.

Samostatnou kapitolu činnosti členů ACC Praha a všech aerovkářů je jejich účast na podnicích pro historická vozidla. Od brzkého jara do pozdního podzimu jsou jich pořádány desítky, ne-li stovky. Bez nadsázky se dá konstatovat, že na všech akcích jsou aerovkáři s aerovkami vidět. Nepřehlédnutelnými postavami veteránských akcí jsou manželé Karel a Marie Petschkeovi. Po loňském druhém místě letos Pohár Federace klubů historických vozidel v kategorii automobilů vyhráli. Opět si dovolím zmínit o Beskyd Rallye Turzovka a jejím specifiku, vyhodnocování a ocenění klubu s největším počtem posádek. V roce 2018 opět zvítězil ACC Praha s počtem osmi posádek. Bylo to pravděpodobně vítězství poslední, protože kolegové z VCC Ostrava i z Turzovky přísahali, že to tak nenechají a že jich bude v roce 2019 víc než nás.

Ale zpět do klubu. K osvědčenému klubovému tištěnému mediu, časopisu Aerovkář, pokud vím, tak jedinému klubovému časopisu veteránistů, redigovanému Josefem Kňourkem. Změna z roku 2017 se osvědčila. Stal se z něj čtvrtletník a rozšíření na 22 textových stran + titulní strana a zadní strana, na které zůstal dobový inzerát. Byl to krok správným směrem. Velkým problémem je nadále jeho překlad do němčiny. I když se podařilo zapojit do překladu několik Čechů, českých emigrantů a na jazykové korekce rodilých Němců, je nutné tým překladatelů rozšířit. Prosím tedy, jestli máte někdo zájem o spolupráci, ozvěte se komukoliv z výboru ACC Praha.

Další, moderní elektronické medium, internetové stránky ACC Praha, se zařadily mezi stabilní nástroj ke styku s členy a celou aerovkářskou veřejností. Zvykli jsme si na to, že je Karel Šebesta bez prodlevy aktualizuje.

## Co nás čeká

Pokud budou navrženi členové výboru zvoleni, čekají je světlé zítřky.

Čeká je systematická práce v přípravě a distribuci Aerovkáře pod vedením Josefa Kňourka.

Systematické vyhledávání a třídění jak starých, tak nejnovějších archiválií pod vedením Jardy Dufky.

Testování historických vozidel na historickou původnost a zejména přechod na elektronické zpracování žádostí o testování. Jindra Šlesinger a členové klubové technické komise se mohou jenom těšit.

Karla Šebestu čeká hlídání klubové kasy a ušetřit co nejvíc peněz na světové setkání.

Já budu zapomínat, co jsem slíbil, co mám udělat, odkud kam mám jít, kde jsem měl být a do všeho jim budu kecat. Krásná představa.

A teď to hlavní, co nás čeká a jehož příprava se zatím děje v omezeném přípravném týmu Jarda Dufek, Michal Fiala junior, Jan Wagner a já a je v plném proudě. Jak jsem říkal již vloni, čekají nás dvě významná výročí. Příští rok 11. ledna 2019 uplyne sto let od založení firmy Aero panem Vladimírem Kabešem a jeho společníky. V roce 2019 též uplyne devadesát let od zahájení výroby úspěšných a populárních automobilů Aero. V připomenutí tohoto výročí nejsme sami. Aero Car Club Praha plánuje uspořádat v květnu „Cílovou jízdu do bývalého sídla rodiny Kabešových, zámku v Ratměřicích“. V květnu též chystá Asociace Veteran Car Clubů v AČR připomenout devadesát let od zahájení výroby automobilů Aero před Autoklubem v Opletalově ulici a firma Aero Vodochody se chystá 1. června v rámci aerošou a dětského dne připomenout sto let od vzniku firmy Aero na letišti ve Vodochodech. Spoluprací Aero Car Clubu Praha a Leteckého muzea ve Kbe-



*Sv. Mikuláš s čertem v zádech a se spoustou dáreků opět mezi aerovkáře zavítali. Jenom anděla na pár dnů zradilo zdraví.*





*Láďa Němeček se svou skupinou se postaral o dobrou náladu po celý zbytek večera*

Tot' vše. Přeji Vám příjemný zbytek roku 2018, do 9. měsíce hektický a natěšený, potom jen klidný a pohodový rok 2019.

Jiří Zítek

### ČLENSKÉ PŘÍSPĚVY V ROCE 2019

Základní členský příspěvek, legitimace ACC Praha z.s.+Aerovkář	630,- Kč
Členský příspěvek, legitimace ACC Praha z.s.	380,- Kč
Členský příspěvek bez legitimace ACC Praha z.s. +Aerovkář	250,- Kč
Členský příspěvek ze zahraničí bez legitimace + Aerovkář	15,- €

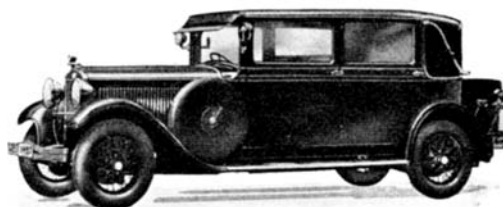
**Pozor!!! Od 1.1.2019 má Aero Car Club Praha nové číslo účtu: FIO banka: 2101553420/2010**

**IBAN: CZ0420100000002101553420**

**SWIFT/BIC: FIOBCZPPXXX**



AKC. SPOL. DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI,  
*automobilka Laurin & Klement,*



1931.  
6-válec, 72 x 102,  
výkon 45 ks.

## 100 let od vzniku firmy „AERO, továrna létadel“

aneb

### *Filipika o tom, kdo a čím byli její „Otcové zakladatelé“*

Úvodem chci poznamenat, že mě při shromažďování podkladů pro vstupní kapitulu knížky „Automobily Aero a jejich doba“ (1/1) zarazil velký počet různých příběhů o založení a prvních letech existence firmy AERO, publikovaných v řadě článků i v literatuře. Měl jsem možnost prostudovat řadu materiálů a i v těch takzvaně „dobových“ z 20. a 30. let jsem našel nejrůznější vzpomínky na období od prvních představ o vývoji letectví po ukončení I. světové války v budoucím českém (potazmo československém) státě – tedy řekněme od roku 1915 až do poloviny 20. let. V té době už bylo jasné, že dochází k rozmachu domácího leteckého průmyslu. Snažil jsem se najít co nejdůvěryhodnější zdroje informací, přesto však jsem i v takových narazil na zářežící omyly (příkladem buď s péčí vytvořený „Pamětní spis k 5. výročí založení továrny létadel AERO“, sepsaný zaměstnancem továrny panem Karáskem, který se později stal mistrem v montovně automobilů. Měl jsem spis v ruce – bylo znát, že mu pisatel věnoval velké úsilí, jistým nepřesnostem se jistě nechtě ovšem nevyhnul. Horší už to bylo s autory statí pro noviny, časopisy i populárně historické knihy, kteří byli nuceni téma podat „v kostce“ v předepsaném rozsahu. A nejhorší pak ovšem byla a je povrchnost a ledabylost autorů – tu se dostáváme přes nepřesnosti a omyly až k pohádkám a legendám ve stylu „továrnu Aero založil dr. Kabeš v roce 1923“. Svět se pak řídí podle přísloví „Co je psáno to je dáno“ a dodnes platí, že „Opakovaná lež se stává pravdou“. Jak se však také říká: „Taková je holt doba!“. Moji přátelé Honza Králík a Arník Nezmeškal dodávají: „A dobře nám tak!“.

1919



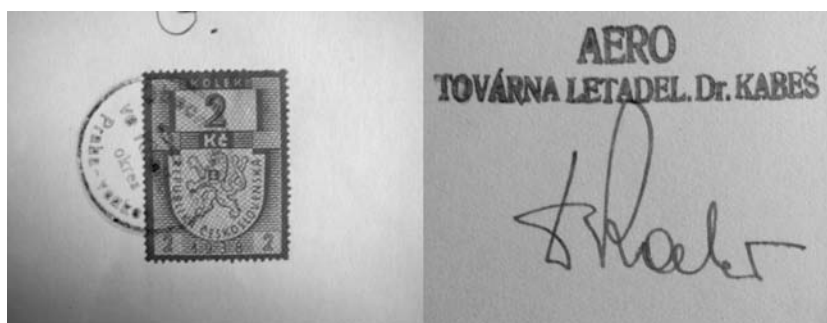
2019

5

1929



2019



Zopakujme si teď, co je v literatuře /1/ na sledované téma uvedeno (str. 6 – 9):

a) citace z „Pamětního spisu k 5. výročí založení továrny létadel AERO“ (autor p. Karásek):

„...A hned prvního roku naší samostatnosti.... jedním z prvních požadavků bylo vybudování naší vlastní letecké eskadry .... objevila se nutná potřeba založiti vlastní výrobu letadel; našlo se několik prozíravých a obětavých podnikatelů, kteří na počátku roku 1919 založili „Aero“, naši první továrnu letadel, jako spol. s r.o. v Praze 1, Perštýn č. 12 a sice se základním kapitálem 300.000 Kč. **Zakladatelé byli pp. JUDr. Vl. Kabeš, JUDr. J. Horák, Fr. Křížík a K. Turnauer.**“

b) ob jeden odstavec dál je text, vzniklý na podkladech z archivu JUDr. Vladimíra M. Kabeše:

„...Jedním z podnětů pro zahájení výroby letadel v ČSR byly i úvahy tehdejšího československého vyslance ve Vídni Vlastimila Tusara (sociálního demokrata), se kterými seznámil koncem roku 1918 jistého dílovedoucího Jana Kouřila (též ve Vídni). (Poznámka: v souhrnné biografii „Postavy našeho motorismu“ (A. Tůma, 1941, str. 110), je uvedeno, že... za války byl ředitelem letecké továrny ve Vídni a po válce zakládal s dr. Kabešem leteckou továrnu Aero, v níž byl prvním ředitelem). Následně se zdařilo pro tuto myšlenku získat další osoby z českých podnikatelských a bankovních kruhů. Dne 11. ledna 1919 byla tak založena společnost s ručením omezeným a názvem „AERO, továrna létadel“. Jednání se odehrálo v místnostech firmy Jindřich Röhrs, a.s., Na Perštýně 12, Praha 1. Zúčastnili se jej za **Živnostenskou banku** náměstek ředitele JUDr. Josef Horák, prokurista JUDr. Eduard Zálužský a vrchní účetní Jindřich Slavík, za firmu **Röhrs** vrchní ředitel Hugo Sieburger, Max Turnauer (nikoli K.) – tehdejší společník majitele lakařské firmy **Thurm & Beschke**, ing. Vladimír Rott za **železářství J. V. Rott**, smíchovský továrník **Filip Křížek** (nikoli tedy Fr. Křížík), **J. Kouřil** a dva právníci – **JUDr. Arnold Pollak** a **JUDr. Vladimír Kabeš**. .... prokura byla svěřena J. Kouřilovi a ing. Karlu Mertovi. Byla vypracována společenská smlouva a stanovena výše kmenového jmění na 300.000 korun. Třetinový podíl složily přítomné fyzické osoby, další srovnatelné podíly pak Živnostenská banka a firma Röhrs, na jejíž adrese bylo udáno i sídlo společnosti. U Obchodního soudu v Praze byla pak zapsána **25. února 1919** a tak je možno považovat toto datum za **úředně stvrzený den vzniku továrny AERO**.

Poznámka 1: Významné změny ve vlastnictví (/1/, str. 7, 8, 9):

... Dne 6. prosince 1919 byla valnou hromadou zrušena prokura J. Kouřila a ing. Mertý, kmenové jmění se navýšilo na 900.000 Kč a společníky zůstali Živnostenská banka, továrník Max Turnauer a JUDr. Vladimír Kabeš, který ostatní společníky

1919



2019

6

1929



2019

vyplatil a dosáhl tak nadpolovičního podílu kapitálu. Pánové Kouřil a ing. Merta byli přizváni jako společníci. ....Společníci Kouřil a ing. Merta byli z firmy v roce 1921 vyplaceni, v následujícím roce byla společnost likvidována a JUDr. V. Kabeš se stal jediným majitelem továrny.

Poznámka 2: Podílů v kmenovém jmění (v korunách):

<b>Společník</b>	<b>k 11.1.1919</b>	<b>k 6.12.1919</b>	<b>poznámka</b>
Živnostenská banka a.s.	30.000	120.000	
JUDr. Josef Horák	30.000	30.000	jednatel
JUDr. Eduard Zálužský	15.000		
Jindřich Slavík	15.000	150.000	
Fa. Jindřich Röhrs a.s.	15.000		
Max Turnauer	45.000		
Ing. Vladimír Rott	30.000		
JUDr. Vladimír Kabeš	30.000	480.000	jednatel
JUDr. Arnold Pollak	15.000		
Jan Kouřil	30.000	90.000	společník
Ing. Karel Merta		30.000	společník



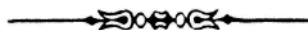
Poznámka 3: V roce 1923 se továrna stěhovala do nového areálu ve Vysočanech.

... Těsně před stěhováním došlo ke změně názvu firmy na „AERO továrna letadel Dr. Kabeš“ a následně k jejímu zápisu do obchodního rejstříku. V žádosti o zápis bylo třeba, aby majitel uvedl nový název firmy vlastním rukopisem a tak se stalo, že název Aero, vypsáným perem pana doktora, se stal po přestylizování návrhářem Bouzkem firemní značkou přetrvávající dodnes. Na trupy letadel ji přenášel mistr lakýrnický Bohumil Bozděch.

Poznámka 4: Od vydání mé knížky uplyne letos již 18 let a za tu dobu jsem měl možnost prostudovat další prameny – velmi cenné byly i doplňky „mladého p. doktora“ V.M.K. a některé zajímavosti, které mi poslala nebo přivezla jeho dcera Mariana. Dalším a velmi zajímavým přínosem byl kontakt s p. Křížkem – synovcem p. Filipa, který pro ACC poskytl některé materiály z rodinného archivu.

Závěrem vás milí čtenáři, prosím, abyste mi prominuli, že jsem už dávno přestal opravovat mnohé zavádějící informace o založení firmy Aero, protože už mě unavilo reagovat stále znovu na jejich opakování. K technickým věcem aerovek jsem se dávno vzdal něco připomínat, ježto jsem zjistil, že moje znalosti o nich jsou jen amatérské.

S pozdravem „Ať nás přežijí!“ Karel Jičínský



## Český kabriolet a českoslovenští karosáři – pokračování

Tento díl seriálu jsme obohatili poněkud netradičně nikoli vsuvkou s detaily o některé z uváděných firem, ale o jedné z mnoha, jejichž výrobky nepochybně pořádní karosáři potřebovali k dovršení svého díla. Dobový inzerát prozrazuje, o kterou známou firmu v meziválečném období šlo – její osudy se tehdy podivuhodně proplétaly i osudy firmy Aero.



**TEBAS**

AKCIOVÁ SPOLEČNOST PRO VÝROBU  
PRŮMYSLOVÝCH LAKŮ

—  
DŘÍVE  
—

**THURM & BESCHKE, KOM. SPOL.**

—  
STANICE DRÁHY: LIBEŇ H. N.  
—



1919



2019

7

1929



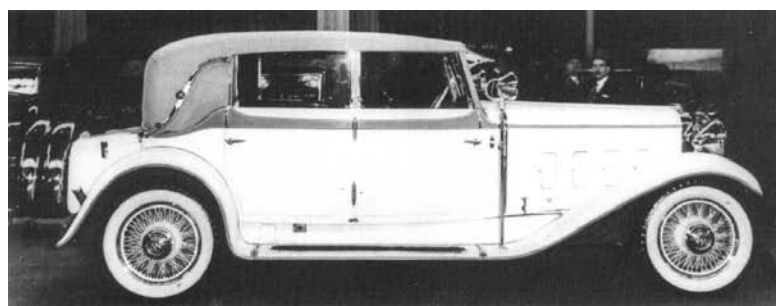
2019

Přeskočme teď do prvních let 20. století: Jistý pan W. Beschke jako majitel továrny „Thurm a Beschke“ v Magdeburgu založil v roce 1902 v Čechách filiálku a jejím vedením pověřil svého zaměstnance – Morávka Maxe Turnauera. V roce 1904 se stal (již osamostatněný) podnik tzv. “komanditní společností“, jak je v inzerátu uvedeno. V roce 1919 se Max Turnauer angažoval při zakládání firmy AERO, jak bylo ve výše uvedeném článku popsáno. Po velkém požáru v závodu poblíž Harfy u Libeňského horního nádraží v roce 1935 pak vznikla v roce 1938 ve Vysočanech nová továrna. V roce 1938 byla firma změněna na a.s. TEBAS.

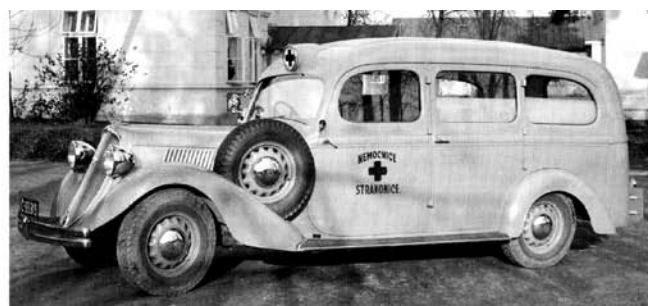
Znárodnění ji postihlo – stejně jako firmu AERO – brzy po skončení II. světové války. Na rozdíl od Aerovky však na svém místě přežila a dnes po privatizaci existuje jako s.r.o. Barvy Tebas Praha.

Firma	Místo	Období
Palencsár, Michal	Kežmarok	1940
Partsch, Josef	Zábřeh	1936
Pavala, Ladislav	Praha	1938
Pečenka, J.	Hradec Králové	1936-1938
Perman, Antonín	Stochov	1937
Pešek, L.	Praha	1936
Petera, I. Th.	Vrchlabí	1908-1947

#### Ukázky karosářských prací



*Walter Royal – karoserie Petera*



*Sanitní Škoda Superb – karoserie Praženka*

Firma	Místo	Období
Piaček, František	Nitra	1933-1937
Pižl, František	Mělník	1937
Plachý, J. a K.	Brno	1935-1938
Pokorný, B.	Praha	1938
Pokorný a Beiwl	Praha	1913-1931
Polcar, Karel	Louny	1938
Ponke, Bedřich	Náchod	1937
Prášil, František	Praha	1936
Pretschner, Emil	Ústí nad Labem	1937
Procházka, Antonín	Praha	1936
Prokesch, František	Tuhnice u Karlových Varů	1936-1937
Prokop, Petr	Holice u Olomouce	1936-1937
První smíchovské karosárny	Praha-Smícho	1936
Rádsetoulal, Jan	Brno-Maloměřice	1936-1937
Reimer, Josef	Velká Hleďsebe	1937
Reissig, Rudolf	Most	1937
Rudovský, Petr	Praha-Karlín	1936
Rybín, František	Praha-Karlín	1936
Ryšavý, Rudolf	Bratislava	1937
Řimák, František	Praha- Hloubětín	1936
Sachers, Marie	Liberec	1938
Satrapa, Josef	Roudnice nad Labem	1931-1937
Sedláček, J. K.	Jihlava	1924-1938
Sedlák, František	Rokycany	1938
Schneider, Ivan	Karlovy Vary	1938
Skála, František	Pardubice	1937



Skalický a Vavříčka	Litomyšl	1937
Slavík, František	Bystřice u Benešova	1937
Slezák, Josef	Jesenná u Josefova	1938
Smetana, V.	Praha	1936-1938
Smrčka, Čeněk	Mladá Boleslav	1937
Sodomka, Josef	Vysoké Mýto	1925-1948
Soukup, Josef	Pardubice	1938
Spáčil, Josef	České Budějovice	1937
Stanka, Josef	Sokolov	1927-1938
Straka a Holub	Praha-Michle	1936-1938
Strauss, Josef	Jablonec nad Nisou	1937
Synek, Jan	Chlumeck nad Cidlinou	1908-1937
Szabó a Csonka	Lučenec	1938
Šafa, František	Český Brod	1936-1938
Spáčil, Josef	České Budějovice	1937
Stanka, Josef	Sokolov	1927-1938
Straka a Holub	Praha-Michle	1936-1938
Strauss, Josef	Jablonec nad Nisou	1937
Synek, Jan	Chlumeck nad Cidlinou	1908-1937
Szabó a Csonka	Lučenec	1938
Šafa, František	Český Brod	1936-1938

Připravil Karel Jičínský

Třetí část brožury z letecké sekce továrny AERO „Letecká příručka AERO“ z roku 1936. Brožura neobsahuje snímky letadel, a tak opět uvádíme dostupné fotografie z archivu. Brožuru zaslal Petr Klusák – red. –

8

kony na světové výši, v některém případě ji i převyšují. V celé řadě konstrukčních řešení a myšlenek. můžeme se pochlubit tím, že naše návrhy, třebaž v našich poměrech leckdy neprovedené, byly úspěšně mnohem později realizovány ve státech jiných.

Ve stavbě letounů brala se vývojová linie továrny Aero přirozenou cestou od konstrukce celodřevěné ke konstrukci smíšené a celokovové. Tento vývoj řídil se podle toho, jak se továrna mohla zásobovat domácím materiálem, kterážto okolnost byla pro ni vždy jednou z vůdčích myšlenek, aby v případě vojenské potřeby nebyla porušena kontinuita výroby.

Druhou zásadou byla vždy naprostá, skutečná bezpečnost provozu. Tato neřídí se pouze otázkou statické pevnosti. Jest zde celá řada problémů, které továrna co nejpečlivěji studuje a postupně konstruktivně řeší. V tomto směru postupuje opatrně dopředu, řídí se poučkou známou, avšak málokdy dodržovanou, že *v letectví i to nejlepší je právě na hranici dobrého*. Továrna nemá porozumění pro překotné, dostatečně nevyzkoušené novinky, při kterých fantazie hraje mnohdy větší úlohu, než strážlivá úvaha a práce.

Porozuměním pro sociální potřeby každého svého zaměstnance dovedla si továrna Aero vychovat i má kádr pracovníků, kteří s ní opravdově srostli a jsou hrdí na vše, co pod značkou Aero vychází na zelený trávník letišť.

ING. A. HUSNÍK,

techn. ředitel a šéfkonstruktor  
tov. Aero.

**AUTOELEKTRIKU**  
**PRO AERO,**  
součástky, opravy,  
provádí firma  
**ŽÁČEK A HRUŠKA,**  
**PRAHA II., Lazarská 8.**  
Telefon 249-23.

1919



2019

9

1929



2019

## DĚJINY LETECKÉ MYŠLENKY NA NAŠÍ PŮDĚ

Přes to, že naše země neměla přímého sousedství s Francií, která jest kolébkou vzduchoplavby, ať již jde o balonism nebo o letadla, byla živě účastna na tomto hnutí.

Zprvu ovšem, jako všude, vypouštění „montgolfier“ bylo pouhým senačním divadlem, které provozovali i všelící světoběžníci tím lehčeji, že nespěšujíce se sami svým křehkým balonům, neměli žádného rizika.

Ale už první plavba vzduchem Francouze P. Blancharda v Praze roku 1790 svědčí o hlubokém zájmu našich kulturních vrstev o vzduchoplavbu, neboť se jí zúčastnil učený hrabě Joachim ze Šternberka, člen České společnosti věd, jenž vykonal i řadu vědeckých pozorování a napsal o letu podrobnou zprávu.

Praha i jiná města byla i v pozdějších letech jevištěm balonových vzletů, o něž projevovalo zájem obecnost i tisk, jak svědčí poměrně hojné zprávy, jež se nám jeho prostřednictvím dochovaly. Podnikali je cizí aeronauti, z nichž zvláště úspěšní byli Francouzové. Jednoho z nich, H. Bedeuta, nápodobil šťastně pražský taneční mistr Josef Vydra, který v srpnu r. 1865 v Praze dvakrát vystoupil v montgolfiere a byl prvním českým vzduchoplavcem, jehož výkony jsou bezpečně ověřeny.

Ale v českém mozku chrudimského rodáka Josefa Resslera se zrodil vynález, jenž nejen zrevolucionoval paroplavbu, nýbrž se také stal úhelným pilířem letectví v obou jeho dosud úspěšných oborech. Nic nevdá, že Resslerův vynález, patentovaný r. 1827, jest příkladem polygenismu čili současného, ale nezávislého zrodu myšlenek v několika hlavách. Josef Ressel ostatně ve své geniálnosti už r. 1842 sám vyslovil myšlenku, že by bylo možno šroubu použít k řízení vzducholodi s elektrinou jako hnací silou. Myšlenka, které bylo čekati na uskutečnění téměř půl století v pracích Francouzů Renarda a Krebse, kteří v letech 1883—1885 se svou vzducholodí, jež měla dvoukřídlovou tažnou vrtuli a pramen energie v elektrické baterii sestávající z 32 článků, při sedmi plavbách se dovedli vrátit na místo startu.



Horní foto: Aero AP-32.20 – vojenský bombardovací a pozorovací letoun z let 1930-31. Motor Walter Jupiter 420 k (309 kW).  
Dolní foto: Aero AP-32.51 – je variantou předchozího letounu. Obě varianty vycházely z letounu A-32.



Aero A-46 – jeden z prototypů letounu pro výcvik vojenských pilotů z roku 1931. Do sériové výroby se však nedostal.



## Montovaly se „třicítky“ ve Švýcarsku?

Nedávno jsem se opět probíral ve svém archivu a narazil jsem na zajímavý článek v Aerovkáři číslo 8. z dubna 1936. Je zde inzerována „Nová limusina Aero 30 HP“. Mimo to, že je zde popisováno množství vylepšení, zaujala mě zpráva o „velkém úspěchu továrny Aero na autosalonu v Ženevě, kde bylo prodáno 25 vozů a založena továrna na montáž vozů Aero 30 ze součástek dodávaných z továrny Aero.“

Jan Wagner

### Nová limusina Aero 30 HP.

V denním tisku byly uveřejněny zprávy o velkém úspěchu továrny Aero na autosalonu v Ženevě, kde bylo prodáno 25 vozů a založena továrna pro montáž vozů Aero 30 ze součástek dodávaných z továrny Aero.

Mezi nové typy, které se ve Švýcarsku velmi líbily — kromě normálního otevřeného vozu — patří limusina a kabriolet. Nová limusina Aero 30 má chassis prodloužený o 20 cm, tedy 270 cm. Tím bylo získáno množství prostoru ve voze, který byl využit takto:

více místa nad hlavou u zadních sedadel, měkčí sedění vzadu i vpředu, obojí sedadla jsou čalouněna od podlahy jako u otevřených vozů vpředu,

vzadu více místa na šířku, více místa pro nohy, protože vzdálenost mezi předními a zadními sedadly se prodloužením chassis podstatně zvětšila, snazší vstupování a vystupování, protože dveře jsou o celých 20 cm širší, ještě lepší pérování, příznivé rozdělení váhy.

Nová limusina má bohatou výpravu, z níž jmenujeme:

vyklápěcí rám předního skla, zaručující absolutně dokonalé větrání vozu, vyklápěcí okénka boční nahrazena velkými spouštěcími okny ve dveřích, novou kapotu se 2 zapuštěnými otevíracími okénky, kterou se mimo zlepšení vzhledu do-



ČÍSLO 8.

AEROVKÁŘ

STRANA 117.

sáhlo možnosti bezvadné regulace větrání, pro bezpečnost jezdce vybaven byl vůz ve všech oknech, t. j. i postranních, bezpečnostním sklem.

Kromě toho montuje továrna standartně přední nárazník chromovaný. Policejní číslo bude umístěno na nárazníku uprostřed.

Elegance a vzhled vozu prodloužením karoserie nemálo získaly, jak vidíte z fotografií, které připojujeme. Cena Kč 29.500.—.

Nová limusina má tichý motor, uložený na gumě, a tiché soukolí. Všechny známé dobré vlastnosti vozu Aero 30 HP má ovšem i nová limusina, zejména rychlost a naprostou bezpečnost v zatáčkách. Její ocelová karoserie s netříštitelným sklem chrání řidiče i posádku nejen před nepohodou, nýbrž i před úrazem. Zájem o novou limusinu Aero 30 je velký a svědčí o tom, že továrna Aero tímto vozem dobře vystihla přání u skupiny zákaznictva, která chce vůz elegantní a pohodlný, ale při tom rychlý a se sportovním temperamentem vlastním všem vozům Aero.

Frant. Jungmann, Olomouc.



### 37. evropské setkání přátel Aero 2018 v Olsbergu v Hochsauerlandu

1919



2019

11

1929



2019



Toto léto bylo horké a kromobyčejně suché. A zrovna začátek letošního evropského setkání od 24.8. do 27.8. byl oznámen déšť. Toto však ani trochu nezakazilo náladu účastníků se 43 Aero automobily z Německa, Čech, Slovenska?, Holandska a ze Švýcar. Díky vynikající organizaci Henny a Gerharda Vogta se zapíše toto setkání jako velice krásná událost do dějin přátel Aero. Nebyly žádné výpadky, palubní kniha byla bez chyby a volba okruhu půvabnou krajinou okolo Olsbergu, Winterbergu a Möhnesee jistě mnohého účastníka motivovala k dalšímu výletu do této krajiny.

V sobotu 25.8. při počátečním deštivém počasí ujely tyto oldies tamější přece jen dost kopcovitou krajinou 92 km. Desítky – obsahem válců ta nejmenší auta – také zvládly tuto cestu jako všechna ostatní auta bez problémů. Na různých místech trati provedená hodnocení – tentokrát jich bylo sedm – zvyšují atraktivitu těchto vyjížděk. Ale každý nechce vyhrát. Pravidlo, že vítěz musí napsat zprávu o setkání, brzdí v mnohém členu jeho pravý um a technický talent. Proto se to praktikuje často tak, že se do toho dá všechno, ale aby z toho bylo jenom druhé místo, že, Wernere?



V neděli 26.8. ujela autokolona přibližně 80 km při nádherném letním počasí. Tentokrát jsme navštívili pivovar Warsteiner, kde byla velmi zajímavá prohlídka i s občerstvením a později pak příjemná projížďka lodí po Möhnesee, kde se servirovala káva a vynikající dorty a koláče.

Jízda zpět do hotelu kouzelnou krajinou v krásném letním poledne byl požitek.

#### Zajímavosti:

Horst přijel na setkání víc než 500 km po ose, bez technických problémů. V Olsbergu mu byla přidělena hezká dáma jako spolujezdkyně. Co se potom stalo, se přesně neví, ale Horstovo Aero na to reagovalo poruchou motoru, takže se v neděli už nemohl zúčastnit vyjížděky. Jestli chtěl té dámě ukázat plný



potenciál svého auta, zůstane v říší spekulací...!?

Larsovo Aero se blýská jenom když prší...!?

Postrádal se klasický obrázek ‚Nick u volantu a Evelyn tlačí‘. Aero tentokrát neukázalo žádné slabiny.

Jako další novinku můžeme oznámit, že Emilovo a Heidino krásné Aero tentokrát nestávkovalo a na celé délce trati se bez problémů drželo.

Ve formě se ukázala desítká od Edmunda a Irmgard. V kopcích se třicítkám doslova lepila na paty a dokonce to vypadalo, že je předjede. Ty se musely velmi snažit, aby jí ty rošťárny byly zatrženy!

Willfest a Margitta Brücker se tentokrát výjimečně nemohli zúčastnit. Touto cestou přejí všichni aerovkáři brzké uzdravení a těší se na shledání v Praze.

Večerní program – projednání dne vedené v sobotu naším prezidentem Michaelem bylo krátké a přesto informativní. Chválíme ho za to.



Organizátorům, hlavně Henny a Gerhardovi Vogtovým, všem působícím a sponzorům ještě jednou srdečný dík jménem všech aerovkářů. Aero-IG setkání jsou absolutní špička.

Obzvláštní dík patří také našemu prezidentovi Michaelu Strauchovi, který se neúnavně stará o Aero-IG a neobyčejně pečlivě pracuje ve službách Aerovek a Aerovkářů.

Příští evropské setkání přátel Aero se koná od 5. do 9. září 2019 v Praze. Je to jubilejní setkání. 100 let letecké továrny Aero a 90 let Aero automobilů jsou velmi dobrým důvodem tuto událost oslavit.

Dále bylo s radostí vzato na vědomí, že Hitrud a Rainer Mattheiovi se ujmou uspořádání 30. Aero-setkání v roce 2020 v okolí Lipska.

Pozor Prahu a Lipsko, my přijedeme!



Srdečné pozdravy z Banátu Theo a Regula Häni



*Pozn. red.: Originál textu byl doplněn několika fotografiemi české výpravy.*

1919



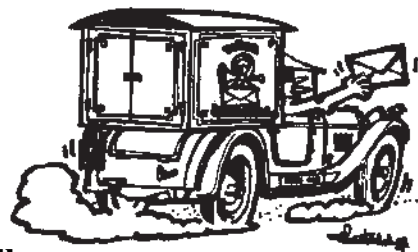
2019

13

1929



2019



## 21. srpen 1968 s Aerovkou

V roce 1965 jsem si koupil první automobil – Aero 662 z roku 1933. Původně měla cihlově červenou barvu, střechu z látky připomínající pytlouinu. Aerovku jsem zrenovoval, barvu změnil na slonovou kost a sloužila mi jako normální auto až do roku 1975. Běžně jsem najížděl 16 – 20 000 km ročně.

Dle aerovkářského sloganu „Malý vůz na velké cesty“ jsem s ní podnikal výlety do zahraničí, tehdy pochopitelně jen k Baltu do NDR a do Maďarska. V roce 1968 se mi podařilo získat vízum do Rakouska a podnikl jsem i výlet do Alp včetně výjezdu na známý Grossglockner. Trasa vedla přes Linec, Salzburg, Zell am See, Kitzbühel, Innsbruck, Zell am Ziller, Krimmelské vodopády a Bruck an der Grossglocknerstrasse. Odtud jsme ráno za krásného slunečního počasí vyjeli. Po cestě nás protijedoucí zdravili s úsměvem či s údivem. Jen dva čeští motorkáři poklepem na hlavu. Aerovka šlapala spolehlivě, na odpočívadlech jsem doplňoval vodu. Když jsem zaparkoval na vrcholu Edelweisspitze ve výšce 2 572 m, byla Aerovka doslova obsypána zvědavci a musel jsem odpovídat na dotazy týkající se Aerovky. Kochali jsme se nádhernými pohledy na zasněžené, sluncem zalité třítisícové alpské vrcholy. Pokračovali jsme sjezdem na jižní stranu, se zastávkou na vyhlídkové plošině Franz Josefs Höhe (2 369 m) – ledovec Pasterze, do městečka Heiligentblut, kde jsme přenocovali. To bylo 20. srpna 1968.

Ráno nás budil hoteliér se zprávou, že nás obsadila „spojenecká vojska“. Tím pro nás výlet končil. Jeli jsme do Vídně, cestou zastavovala česká auta na odpočívadlech a každý sháněl informace o tom, co se u nás děje. Viděl jsem lidi naprosto zdrcené, ale i takové „je dovolená, to nás nezajímá“! Ve Vídni jsme se ubytovali v tělocvičně české školy jako mnoho dalších Čechů. Rakušané okamžitě zorganizovali „Hilfe CSSR“, zdarma služby, jídlo v jídelnách, finanční pomoc a podobně. Bohužel bylo mnoho takových, kteří to zneužívali, doslova obíhali tato místa a snažili se urvat co nejvíc, aniž by pomoc potřebovali. Po několika dnech, když jsme zjistili situaci u nás, jsme se vraceli zpátky domů. U silnic obrácené směrové tabule, ale všude naši „osvoboditelé“. Nebyl to příjemný pohled. Byl to smutný závěr našeho výletu a na další cestu na západ jsme si museli počkat až po roce 1989.



Jan Baum Plzeň

1919



2019

14

1929



2019

Následující dopis nám poskytl kolega aerovkář, který si nepřál uveřejnit své jméno. Z originálu dopisu je ponecháno záhlaví; text je přepsán pro úsporu místa. Mnozí z nás již dosáhli věku našeho kolegy, a tak dopis stojí za pozorné přečtení. – red. –



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne  
/

Naše značka  
6190/2017-160-RP/2

Vyřizuje / linka  
Janovcová Kateřina / 225131461

Praha  
12.09.2017

Věc: Pravidelné lékařské prohlídky – sdělení

Vážený pane,

Ministerstvo dopravy, odbor agend řídičů, obdrželo Vaši žádost týkající se platnosti lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel u osob, které jsou ve věku 70 let a více. V žádosti jste uvedl, že jste se podrobil pravidelné lékařské prohlídce dne 27.03.2013 a následně po dvou letech dne 27.03.2015. Dále uvádíte, že ze strany Městského úřadu Uherský Brod jste byl uznán vinným z přestupku na základě „Příkazu o uložení pokuty“, a to porušením § 6 odst. 7 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu, že jste při řízení motorového vozidla dne 8.3.2017 neměl při sobě platný posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Správní orgán dané porušení zdůvodnil tím, že jste se měl podrobit další pravidelné lékařské prohlídce již dne 13.11.2016, přesně v den Vašich narozenin (72 let), a posudek vydaný dne 27.03.2015 považoval z tohoto důvodu za neplatný. Zmíněný „Příkaz o uložení pokuty“ čj. xxxxxxxx ze dne 7.8.2017 byl vydán oprávněnou osobou panem xxxxxxxx. K Vaší žádosti jste přiložil kopii uvedeného „Příkazu o uložení pokuty“, kopii odvolání (odpor), které jste proti příkazu podal, kopie lékařských posudků o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel a dále informaci vydanou Autoklubem České republiky ve věci lékařských prohlídek řídičů seniorů. K uvedenému sdělujeme následující.

Pravidelné lékařské prohlídky držitelů řídičských oprávnění ve vztahu k věku jsou upraveny v § 87 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno, cit.:

*„(3) Držitel řídičského oprávnění, který není osobou uvedenou v odstavci 1, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky.“*

Z uvedeného tedy vyplývá, že lékařské prohlídce je držitel povinen se podrobit nejdříve šest měsíce před dovršením stanoveného věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, tj. v den narozenin, kdy uvedené se uplatní při věku 65 a 68 let. Tj. pokud se řídič podrobí lékařské prohlídce např. 4 měsíce před dosažením věku 65 let, následující lékařské prohlídce se může podrobit až v den dosažení 68 let věku. Do této doby je posudek o zdravotní způsobilosti platný. Po dovršení 68 let věku pak ustanovení § 87 odst. 3 stanoví již pouze lhůtu dvou let pro další pravidelnou lékařskou prohlídku, tj. **od data prohlídky absolvované ve vztahu k věku 68 let je posudek o zdravotní způsobilosti následně platný 2 roky od vydání posudku.**

S ohledem na výše uvedené můžeme konstatovat, že Váš názor vyjádřený ve Vašem dopise je správný a v době řízení motorového vozidla rozhodný den, tj. 8.3.2017 jste byl držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, jelikož posudek Vám byl vydán dne 27.03.2015, tj. posudek byl platný až do 27.03.2017.

Dále v dané věci uvádíme, že po obdržení Vaší žádosti Ministerstvo dopravy, odbor agend řídičů, kontaktovalo pracovníky z Městského úřadu Uherský Brod a zároveň jim, sdělilo své stanovisko ve věci platnosti pravidelných lékařských prohlídek stanovaných v § 87 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. V této souvislosti byli pracovníci Městského úřadu Uherský Brod vyzváni k přehodnocení svého závěru ve Vašem případě a k přijetí příslušných opatření, za účelem možného zrušení příkazu k uložení pokuty.

Závěrem sdělujeme, že dle nám dostupných informací již proběhlo ústní jednání v předmětné věci, jehož jste se účastnil, v rámci něhož byla problematika platnosti pravidelných lékařských prohlídek objasněna. Ze strany pracovníků Městského úřadu Uherský Brod bylo zároveň sděleno, že budou učiněny příslušné kroky ke zjednání nápravy v této věci.

S pozdravem  
**Mgr. Stanislav Dvořák**  
ředitel  
Odbor agend řídičů

1919



2019

15

1929

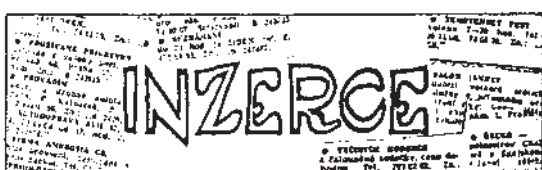


2019



Foto malé „Arizony“ už v Aerovkáři asi bylo, ale na druhém snímku můžeme nahlédnout do skutečného „motorového prostoru“. Za volantem sedí syn p. Sodomky, vedle jeho kamarád Jiří Popelka.

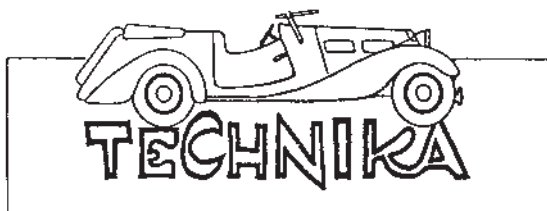
Fota s popisem zaslal Petr Klusák



## Soudobá inzerce



**KOUPÍM** starší ročníky Aerovkáře i jednotlivá čísla (jen orig.) před r. 1968 a ročníky 1971 – 77.  
Tel.: 733 130 457



### Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 16 – 18 – Demontáž přední poloosy a výměna gumové manžety A 30 a A50.

str. 18 – 22 – 10. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera.

str. 22 – 23 – Z dotazů a ohlasů čtenářů a drobné rady.



### Demontáž přední poloosy a výměna gumové manžety A 30 a A 50

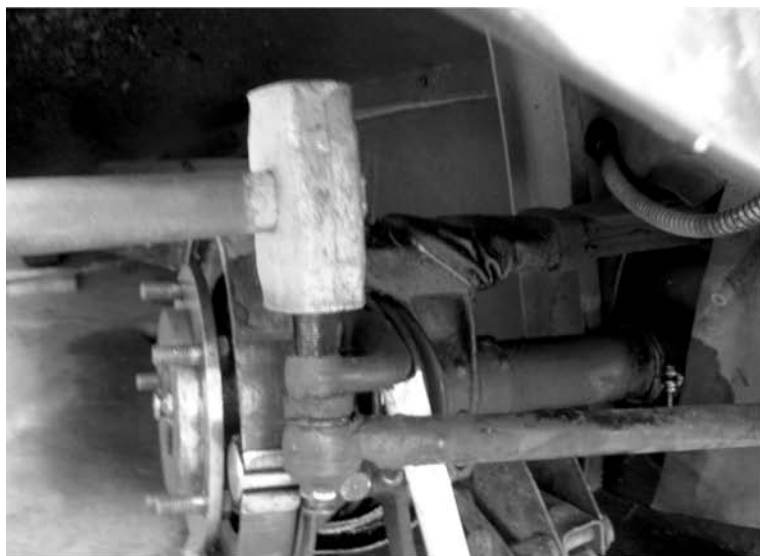
Někdy v minulosti jsem již popsal demontáž přední poloosy u A 30 a A 50. Pokud měníme ložiska, gufero nebo nedělenou spodní gumovou manžetu, této práci se nevyhneme. Díky možnosti jednoduché reprodukce fotodokumentace se k tomuto zákroku vracím.

Předek vozu zvedneme tak, aby byl co nejvíce nakloněn a olej z polonápravy odtékl na tu stranu, kterou nebudeme demontovat. Polonápravu, ze které budeme demontovat poloosu, zvedneme, aby se dostala přibližně do roviny s diferenciálem.





Odpojíme lano brzdy a vyklepneme kolíky zajišťující svislé čepy. Poté podložíme vhodnou trubkou nebo kulatinou „Páčku táhla řízení“, aby při vyrazení čepu kulového kloubu polonáprava nepružila. **POZOR!** kónická část čepu je excentrická a její pomocí je seřizena sbíhavost kol. Abychom sbíhavost po montáži nemuseli znovu seřizovat, nastavíme kola do přímého směru a v této pozici čep vyrazíme pomocí hliníkové paličky. **Čep kulového kloubu po vyrazení nesmíme pootočit!**



Povolíme stahovací drát gumového těsnění – ten s menším průměrem, aby z trubky polonápravy vyteklo co nejméně zbytku oleje. Pomocí jednoduchých stahováků vytáhneme horní a dolní čep.

Poloosu vytáhneme z trubky polonápravy. Hlava poloosy se z čepu planetového kola diferenciálu lehce vysune. Při dalším vytaho-



vání však narazí na nýty, kterými jsou přinýtovány obě vidlice. Poloosu musíme natáčet tak, aby její hlava prošla širším rozpětím nýtů – to jde bez jakéhokoliv násilí! Do trubky polonápravy posvítíme a druhým kolem nastavíme čep planetového kola do svislé polohy.

Novou manžetu zajistíme drátěným okem v její širší části. Když výměnu manžety provedeme ve vodorovné poloze, nevyteče nám zbytek oleje z náboje a při nasazení do polonápravy olej vyteče již do zajištěné manžety.

Při nasazování poloosy do trubky polonápravy začneme tak, že hlavu poloosy máme ve svislé poloze. Jednou rukou držíme celý náboj kola a druhou rukou držíme otočný náboj poloosy za šrouby (ty pro přišroubování kola). Tuto polohu si musíme zapamatovat, protože s poloosou musíme mírně pootáčet, aby její hlava prošla opět mezi nýty. Za posledními nýty natočíme poloosu do polohy, kterou jsme si zapamatovali. Jelikož hlava poloosy a čep planetového kola jsou ve svislé poloze, hlava poloosy se do čepu bez problému zasune.

Při osazování svislých čepů můžeme ještě zkontrolovat, zda celý náboj kola nemá vertikální vůli ve vidlici. Případnou vůli vymezíme planžetovými podložkami (stejně podložky použijeme u horního i dolního čepu). Po osazení svislých čepů zajistíme drátěným okem menší průměr nové manžety.

Před nasazením kónusu kulového čepu do oka páčky táhla řízení musíme mít kola opět v přímém směru (viz sbíhavost kol)!

Pro zajištění horního svislého čepu doporučuji použít místo kolíku šroub s fibrovými (FRANZELITOVÝMI) podložkami, viz foto. Při mazání čepu vazelína neuniká kolem kolíku. U dolního svislého čepu toto není nutné – maznice tam směřuje přímo na čep.





Připojíme brzdové lano a je hotovo.

Jestli jste po této práci umazaný od šmíru od hlavy až k patě, tak jste správným aerovkářem. Pokud jste zůstal čistý, tak jste se na nešťastníka, který to dělal, jenom díval a k pravému aerovkáři Vás čeká ještě dlouhá cesta.

– JK –

—•••••—

### Aero 50 s karoserií Sodomka z roku 1937 10. pokračování – závěr

#### STŘECHA, ČALOUNĚNÍ.

V době, kdy jsem dokončil a rozpohyboval Aerovku, přišla čalouníkovi objednaná kůže. Protože měl ještě ve své dílně rozpracovanou zakázku, zahájil práci v mé v dílně. Nejprve očalounil rám okna. Byla to velmi složitá práce. Díky jeho profesionalitě a tomu, že jsem měl schované původní díly, to dopadlo dobře. Dále potáhl podběhy zadních kol. Opět díky dochovanému původnímu dílu vytvořil na hraně keďřík odpovídající velikosti. Na řadu přišly výplně dveří. Po několika



1919



2019

18

1929

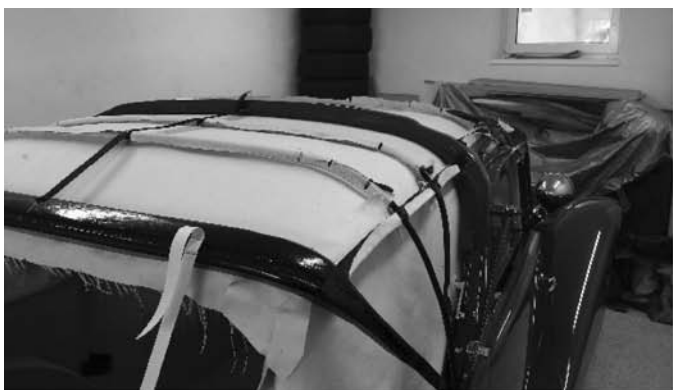


2019

zkouškách a mém schválení vytvořil vystouplý lem kolem celých dveří. Nakonec ušil kapsu. Kolem dveří a nad podběhem očalounil postranní panely. Panely jsme napasovali a doplnili těsnícím kedrem, tentokrát podstatně většího rozměru. Vzhledem k tomu, že se čalouníkovi uvolnil prostor, převezl jsem Aerovku do jeho dílny.



Na řadu přišla střecha. Kabrioletová střecha se skládá z několika vrstev. Zespona je potažena látkou, potom je mezivrstva z plátna a na ní jsou rozprostřeny a přichyceny koňské žíně. Dále je opět plátno, které žíně zpevní. Na vrchní povrch je připevněna vrstva ze střešovice. Aby měla střecha správný tvar, musela se několikrát namočit a postupně vyšponovat. Nakonec čalouník vystříhl otvor pro zadní okno a okno připevnil. Po každé fázi jsme zkoušeli, jak jde střecha složit a zavřít. Obal na složenou střechu vytvořil zase až po převezení auta do mé garáže.



1919



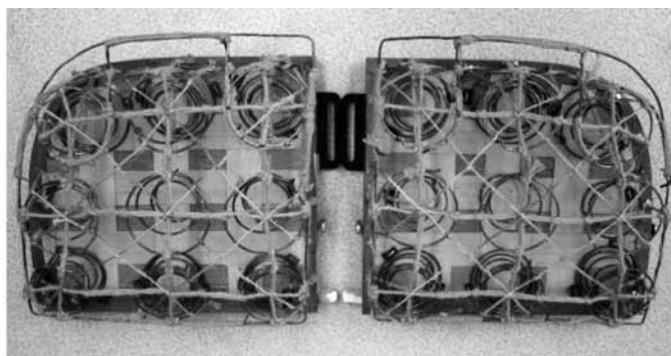
2019

19

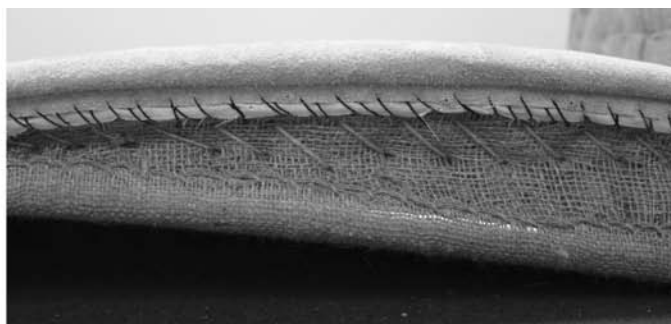
1929



2019



Na řadu přišla sedadla. Jednotlivé postupy nebudu popisovat, vše je vidět na fotografiích. Jenom doplním, že nebyl použit ani kousek molitanu a vše bylo opět provedeno původními postupy a technologiemi.





Ještě jsem zapomněl na jeden důležitý detail. Místa, kde je střecha přibíta do rámu, jsou začištěna ozdobnými lištami. Polotovary těchto lišt vyrábí Stauchovi. Viděl jsem na mnoha krásně zrestaurovaných autech tyto lišty přišroubované šrouby s čočkovou hlavou. Je to škoda, protože původně tyto lišty byly přichyceny hřebíčky, které byly zality v cínové výplni těchto lišt a nejsou na povrchu vidět. Při montáži se musí hřebíčky v části, kde je střecha zaoblena, vytvarovat tak, aby při dorážení lišty zajely do předvrtané dírky. Abych si tuto technologii nacvičil, vyrobil jsem si dřevěný polotovar ve tvaru kostry a lišty s hřebíčky. Ještě jsem si vyrobil přípravek z tvrdého dřeva, který měl žlábek ve tvaru lišty a tento žlábek byl potažen kůží, aby při dorážení lišty nepoškodil. Po zvládnutí práce na přípravku jsem provedl olištování na autě. Byly to velké nervy, ale vše dobře dopadlo.



1919



2019

21

1929



2019



První představení na veřejnosti proběhlo při otvírání karosářského muzea ve Vysokém Mýtě.

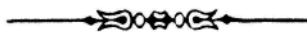
Ještě jsem byl pozván na předvedení Aerovky do NTM, kde jsem pomáhal při rekonstrukci sedaček Aero 50 prezidenta Beneše.

Toto je vše, co jsem si po těch letech dokázal vybavit. Pokud někdo něčemu nerozuměl nebo by potřeboval poradit při vlastní renovaci, může se na mne obrátit na adresu: „studio@nvl.cz.“



Konec

Jan Wagner



### Z dotazů a ohlasů čtenářů a drobné rady.

Dobrý den, reaguji na technické informace v Aerovkání 4/2018:

#### 1. čím mazat Aerovku

Ve své A 662 používám v převodovce a rozvodovce olej PP 90 od roku 1986. Dříve jsem používal PP 44, na PP 90 jsem přešel kvůli snaze o snížení spotřeby paliva (snížením pasivních odporů) před cestou do Řecka. Mé poznatky jsou takové: opotřebení převodovky se nejeví, netěsnost u kol se neprojevuje, na poloosách mám gufera místo filcových ucpávek, kolem řadicích táhel olej prosakuje v rozumné míře. Co se týká řazení z 1 na 2, zejména do kopce nebo při potřebě "rychlé" akcelerace na městské křižovatce v hustém provozu, tak olej PP 44 po cca 5 km jízdy zřídnul natolik, že situace byla stejná jako s PP 90 od začátku jízdy, buď neřadit, nebo přes zuby. Musím však přiznat, že při cestě v Británii v roce 2015 se mi brutálně zadrbal stromeček, jeho bronzové pouzdro na kaleném hřídeli. Tuto závadu si dodnes nedovedu vysvětlit, protože jsem na té sestavě s olejem PP 90 projel, mimo jiné, Řecko s jeho kopci, i jedničkovými, a v pekelném žáru. Po opravě jezdím



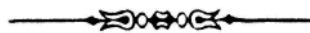
dál na PP 90, Kozákov na dvojku mnohokrát ročně, zatížení 3 osobami značné váhy, ani jiným kopcům se nebráním a žádný problém.

## 2. těsnění palivového kohoutu

Používám originál palivový kohout u své A 662 (vytahovací na obě strany). Korky koupené na burzách jsem vždy rychle vyhodil, nikdy netěsnily. Zkoušel jsem zátky od vína z různých typů korků (problém, jak špunt vytáhnout bez díry po vývrtce), vždycky tam také nějaký prosakující pórek byl. Nakonec jsem zkusil plastovou zátku od vína, kterou vinaři chválí z důvodů dokonalé těsnosti, ale konzumenti jí opovrhují. Vytočil jsem váleček na soustruhu (dobře se obrábí) a hodil na dva měsíce do benzínu. Nejen že se nerozpustil, ale ani nejevil rozměrové změny. Už na to jezdím nejméně 10 let bez dotahování.

S pozdravem

Jiří Brožek Rovensko pod Troskami



## Co je to fládrování?

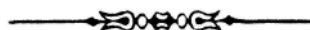
V 9. pokračování článku Jana Wagnera o renovaci A 50 s karoserií Sodomka je použit termín **fládrování**. Autor článku tam zmíněný termín vysvětluje, ale přesto se jeden z pozorných čtenářů na tuto lakýrnickou techniku dotázal.

Fládrování je vykreslení struktury přírodního dřeva pomocí různých laků, barev, mořidel, lazurovacích a bezbarvých laků. Kdysi jsem měl možnost vidět lakýrnického mistra při této práci, a ten používal i rozpuštěný včelí vosk. Používá se buď jako levnější náhražka přírodního dřeva nebo tam, kde dřevo popř. dýhu není možné použít. Lakýrníci k tomu mají různé husté hřebínky, speciální štetce, stěrky a pod. Zkušený lakýrník dokáže dokonale imitovat kresbu dřeva včetně suků, dokonce i poškození dřeva a když je to nutné, vytvoří i plastický dojem plochy. Na rozdíl od současných umělohmotných napodobenin dřeva (tzv. lamino, mnohdy velmi dokonalé) se u fládrování díky ruční práci vzor nikde neopakuje.

Na fotce palubní desky A 50 fládrování není vidět. Na těchto automobilových dílech se většinou vykreslovala tzv. kořenovice, což byla napodobenina dýhy loupané z kořenů stromů. Ta se vyznačuje velmi „krátkou“ snad se dá říci „bodovou“ kresbou, na které nejsou příliš patrná léta.

Dokonalé provedené fládrování je téměř uměleckým dílem.

– JK –



## Cínovat konce vodičů nebo necínovat.

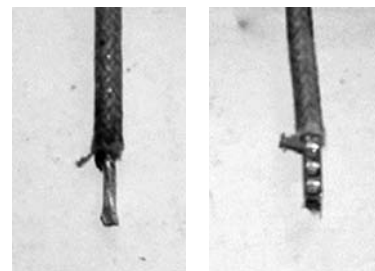
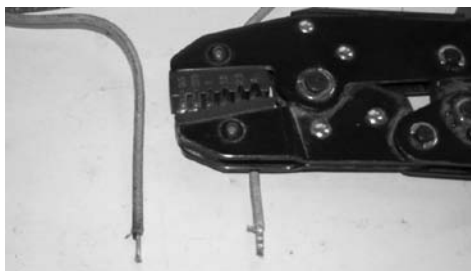
Vracím se k tomuto způsobu ukončení slaněných vodičů, které používáme při renovaci autoveteránů. Jan Wagner se o cínování konců vodičů zmínil také v 9. pokračování o renovaci A 50.

Aby nedošlo k mýlce, tento příspěvek se týká pouze proletování těch konců vodičů, které jsou připojeny do šroubové svorky, např. pojistková a spínací skříňka. Netýká se tedy konce vodiče, který je opatřen přiletovaným kabelovým okem nebo pevným přiletováním vodiče k příslušnému kontaktu.

Dříve bylo proletování (cínování) konců slaněných vodičů povinností vyplývající z ČSN. V současné době se již v profesionální elektrotechnice nepoužívá a je nahrazeno zamačkávacími dutinkami různých provedení. Důvodem je i u dobře proletovaného konce tzv. uhýbání před tlakem (šroubový spoj). Je to stejný problém, který byl již s hliníkovými vodiči a u cínu je to ještě markantnější díky jeho měkkosti. Určitě jste si všimli, že u šroubových kontaktů (např. u pojistek) je možné často šroub svorky dotáhnout. Časem uvolněný spoj je vždy nepříjemným zdrojem závad. Uvolněný spoj oxiduje a tím dojde ke zvýšení přechodového odporu mezi vodičem a svorkou, až se spojení úplně přeruší.

Současná ČSN TNI IEC/TR 61200-52 (též uvedená pod č. ČSN 33 2010) v odst. 526.8 „Spoje slaněných vodičů a vodičů složených z jemných a velmi jemných drátů“ doporučuje jako vhodný prostředek pro ukončení těchto vodičů zamačkávací dutinky.

Někdo jistě namítne, že nový způsob není originální. Musím ale říci (byť mám ve svých aerovkách ještě vodiče proletované), že bych v současné době volil nový způsob. Jednoduché trubičky bez plastových návleček nejsou ve svorkách vidět a za spolehlivost spoje tenhle ústupek originalitě jistě stojí.



1. foto je určeno pro renovátory, kteří od cínování vodičů neustoupí. Do pájecího hrotu větší elektrické pájky se vyvrtá otvor o  $\varnothing$  cca 6 mm a hloubce cca 10 mm. Do otvoru vyplněného cínem konce vodičů pouze namáčíme, samozřejmě potřeně letovací pastou. Tento způsob je velmi rychlý a proletování je dokonalé. Na dalších fotkách jsou zamačkávací kleště pro různé průřezy dutinek a porovnání proletovaného vodiče s vodičem ukončeným dutinkou.

– JK –





# ***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 LIX., číslo 1, r.v. 2019.

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.