



2018

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



č. 3

85. let dělilo účastníky akce od startu 1. ročníku 1000 mil československých



Vážení aerovkáři,

úvodníky jsou takovým zvláštním fenoménem asi všech časopisů, včetně Aerovkáře, které většinou nikdo nečte. A přesto každý, kdo má na starosti tvorbu časopisu, si úvodník z nějakého důvodu neodpustí. „Výhodou“ pro pisatele úvodníků je určitá prezentace jeho subjektivních názorů a v tom nejsem žádnou výjimkou.

Několik úvodníků jsem věnoval neskutečně rychlému vývoji elektroniky, která nás stále více obklopuje a přímo pohlcuje. Ten, kdo mé úvodníky čte, si jistě o mně řekne: „Je to skeptik, zpátečník, kritik zdravého vývoje techniky ...“ a má pravdu, má averze k rozvoji v oblasti elektroniky hraničí až s nějakou psychickou poruchou. Je to mým stářím, ale hlavně tím, že jsem často u toho, kdy tahle chytrá (spíše vychytralá) technika

selže. Abych se neopakoval, chtěl jsem už s tímto tématem skončit, ale ono to nějak nejde. Vždy se objeví, ruku v ruce s vývojem, nějaká zpráva, kterou nejsem schopen jen tak přejít jedním uchem nebo okem tam, druhým ven. Ale popořádku.

V seriózním denním tisku na mne vykoukl palcový titulek **EU nechce mrtvé na silnicích. Autům přibude výbava**. Už to, že takový orgán jako je EU vypustí myšlenku, že nechce mrtvé na silnicích, svědčí o úrovni myšlení tamních poslanců a úředníků. On snad někdo, kromě psychopatů, chce na silnicích mrtvé? S chutí jsem se začel do obsáhlého článku a čekal jsem, že EU vydá závazné nařízení, že je zakázáno na silnicích umírat. Dočetl jsem se však něco, podle mého subjektivního názoru, ještě horšího. Zpráva z EU byla inspirována faktem, že se od roku 2010 snížil počet mrtvých asi o 20%, ale od roku 2013 stagnuje (v současnosti zahyne v EU ročně při autonehodách kolem 25.000 lidí). Cílem prohlášení je snížit do r. 2030 počet mrtvých na polovinu a v r. 2050 se přiblížit nule! Jak na to? Byl sestaven seznam 12 bezpečnostních požadavků, které by se povinně montovaly do automobilů, samozřejmě za nemalý peníz. Nebudu tu vypisovat jednotlivé body, to jistě najdete na internetu. V rámci objektivitě však musím uznat, že některé požadavky nejsou úplně hloupé. Např. „černou skříňku“ bych jako povinnou výbavu bral. Jiný bod mě pobavil – detektor pozná, že řidič požil alkohol a auto nenastartuje. Z této myšlenky ale nevyplývá, jak má detektor fungovat. Bude muset řidič před nastartováním někam dýchnout nebo to detektor pozná z alkoholických výparů ve vozidle? Pokud by platila druhá varianta, tak nevím, jak bychom odvezli domů opilého kamaráda ... Celá myšlenka na mne působila dost naivně.

A teď z jiného soudku. Dopravní psychologové z Univerzity Palackého v Olomouci po dvouletém výzkumu zjistili, že část řidičů nemá o bezpečnostních (tzv. asistenčních) systémech v automobilech téměř žádné informace (myslím, že by bylo na místě říci, že o nich nemají ani ponětí). Početná skupina řidičů naopak o těchto prvcích ví, ale bezhlavě na ně spoléhá (o tom jsem se již kdysi zmínil, že tito šoféři nejsou schopni zvládnout vozidlo, když už to nezvládá ani ta „inteligentní“ elektronika). Psychologové důrazně upozorňují na to, aby řidiči dobře znali limity asistenčních systémů. Z výzkumu vyplynulo, krom jiného, že někteří řidiči ve chvíli, kdy asistenční systém zafungoval, začali zmatkovat, protože vůbec netušili, co se s vozidlem děje a udělali nějakou zásadní chybu. Tak nevím, jestli by někteří „řidiči“ neměli už nyní používat samoříditelné auto a sedět s mobilem u ucha na zadním sedadle.

Se vším, o čem jsem dosud psal, souvisí konstatování v jiné zprávě **Automatová doba začíná**. Autor dál říká, že tato doba je už tady a má pravdu. Prý vášeň pro přehazování rychlosti pomocí „fofrklacku“ je evropskou úchylnou. Myslím, že řidiči, kteří holdují i dnes tomu „fofrklacku“ aspoň trochu při jízdě zaměstnávají mozek. To je jistě pozitivní.

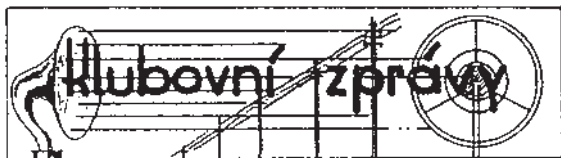
Dá se současná situace v automobilové technice, „převratnými myšlenkami EU“ a mnohdy bezhlavému přístupu mnoha řidičů ke způsobu řízení vozu nějak stručně zhodnotit? Myslím, že ano. **Autoškoly by měly nové řidiče opravdu učit řídit, měly by se vrátit i k základní technice automobilu, aby řidič přes všelijaké asistenty aspoň rámcově věděl, co se v danou chvíli v automobilu děje. A v neposlední řadě vtlučit do hlav absolventů autoškol modelové nebezpečné situace, se kterými se v provozu budou setkávat**. Nic z toho však nedělají.

Aby úvodník nebyl tak vážný, podělím se s vámi o pár poznatků a zážitků. Bydlím vedle základní školy a jakési soukromé školky pro více movité spoluobčany. Každé ráno se opakuje stejná situace. Velmi subtilní maminy přivezou děcka v taťkově ofroudu. Protože zřejmě netuší, že lze zvýšit sedadlo řidiče, mají oči v úrovni spodní hrany předního okna. Já tomu říkám moderní samoříditelná auta, protože maminy za volantem nejsou téměř vidět. Je fascinující, jak zajíždějí na pět až deset pokusů, do volné mezery mezi vozy. Mimochodem na zákaz zastavení! za nečinného přihlížení městských policistů, kteří hlídají tou dobou přechod pro chodce. A k tomuto folkloru patří, že mají u ucha „inteligentní“ mobil (no, možná inteligentnější než jsou samy) a zřejmě aspoň pěti kamarádkám sdělují důležitou zprávu, že děti odvezly do školy.

A ještě přidám svůj zážitek s elektronikou v mé sedmileté Fabii. Jedu si takhle Prahou po půlnoci průtrží mračen, na ulicích je asi pět cm vody. Striktně vypnuté asistenty, které lze vypnout, protože je to situace, kterou chci ve zdraví přežít. Tu náhle auťák začal sám houkat – aha, ekologická izolace kabelů navlhla a už chybí jen informace palubního počítače, že situace je neslučitelná s další jízdou. Nedovedete si představit, jaký je to rachot v prázdných nočních ulicích. Zastavím, pustím výstražné blinkry (při vypnutém klíčku se nehoukalo) a čekám, jestli déšť ustane, což se ani po půlhodině nestalo. Vzal jsem čelovku, deštník a otevřel jsem kapotu, že houkačku odpojím. Budete se mi smát, ale po 20 minutách, kdy i pod deštníkem jsem měl promočené i spodní prádlo, jsem houkačku nenašel a zahoukat jsem si nemohl, abych ji hledal po sluchu. To by mě asi přišel někdo zabít. V průběhu neúspěšného hledání u mne zastavila policejní hlídka a cože tam v tom dešti kutím? Když jsem jim předvedl, co mé auto „umí“, pokusili se někam volat a zjistit, kde ta ztracená houkačka je – neúspěšně. Jen mi poradili, ať to tedy dojezu s tím houkáním domů. Rada nad zlato, ale po nějakých deseti prohroukaných kilometrech se houkačka umoudřila a nechala toho (snad odešla do autopekla). Dnes už vím, že houkačka je v tom nejnesmyslnějším místě – v nárazníku.

Až jednou bude elektronika ovládat v autě všechno a my budeme při jejím kolapsu jen bezmocně stát u nepojízdného auta, zcela jistě bude fungovat automatické a nevyhnutelné přivolání rychlé a hlavně drahé odtahovky, kterou sami ani nebudeme moci odmítnout, to ještě počítač zvládne.

Snad jste můj úvodník přežili ve zdraví. Přeji vám, abyste ve zdraví přežili i jízdy s „inteligentní“ elektronikou. – JK –



Novinky v testování historických vozidel

V průběhu minulého roku došlo k několika změnám v testování historických vozidel, a to jak pro získání průkazu historického vozidla

(PHV) a zvláštní registrační značky (ZRZ), tak i testování vozidel registrovaných v registru silničních vozidel.

Při testování vozidel pro získání PHV a ZRZ je nutno kromě fotografií celého vozidla ještě zhotovit fotodokumentaci všech identifikačních znaků testovaného vozidla, tj. výrobního čísla (VIN), čísla motoru a všech výrobních štítků a dále zadokumentovat případné změny proti originálu (tzv. dobový „tuning“).

Další změnou je platnost PHV a to prodloužení o 1 rok na 2 kalendářní roky od data vydání PHV, takže pozor na to, neplatí již platnost PHV do 31.5. následujícího roku!

Testování vozidel v registru silničních vozidel se provádí buď pro slevu na pojistném nebo pro odpuštění „ekopoplatku“ při převodu vozidla. Byla zrušena možnost odpuštění „ekopoplatku“ při dovozu vozidla ze zahraničí (i když některá registrační místa po vyhotovení testace stále poplatek odpouštějí).

Další možností je na základě provedené testace nechat si zapsat na registru silničních vozidel do TP, že vozidlo je uznáno jako historické. Tento zápis vám však nijak život neusnadní ani v provozu ani na STK (žádné úlevy vám na STK neposkytnou – informace z dubna 2018) a navíc se vždy po 2 letech musí provádět testace nová a znovu na registru zapsat.

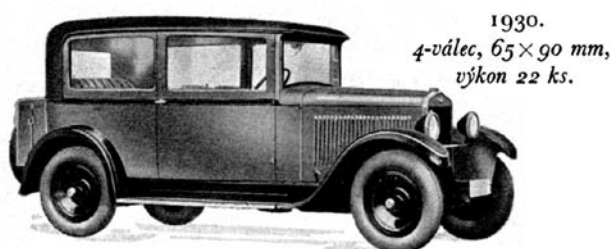
Již nějakou dobu platí pro dvoutaktní motory, že emise na STK se neměří, nicméně na emise si zajet musíte a zaplatit, aby vám vydali protokol o tom, že vám emise nezměřili.

Všechny formuláře potřebné k testování najdete v aktuální verzi na stránkách Federace klubů historických vozidel www.fkhv.cz v sekci Dokumenty.

Hodně šťastných chvil s Vaším veteránem Vám přeje Jindřich Šlesinger – předseda klubové testovací komise ACC Praha.



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



Poznámka k fotografii na obálce č. 2/2018:

Vyobrazený automobil A 50 s SPZ **P-514** pocházel ze skupiny vozů, jejichž chassis č. 02871 - 02879 z 28. série opatřila firma „Sodomka Vysoké Mýto“ karosériemi typu kabriolet, zvláště pro ni navrženou. Majitelé se s touto „padesátkou“ zúčastnili „Concours d'élegance 1938“ v Lázních Bohdaneč. Soutěže elegance a rychlostní závody na „Bohdanečském okruhu“ byly zde pořádány od roku 1935.

Poznámka k popisu vozu na str. 2 č. 2/2018:

Na fotografii v knize „Automobily Aero a jejich doba“ na str. 107 se jen zdá, že disky kol jsou tzv. „michelin“ – na A 50 byly pneumatiky 5,50-16 a ty by na „michelinky“ nesedly. Disky na této padesátce byly tzv. „vítkovické“.

Karel Jičínský



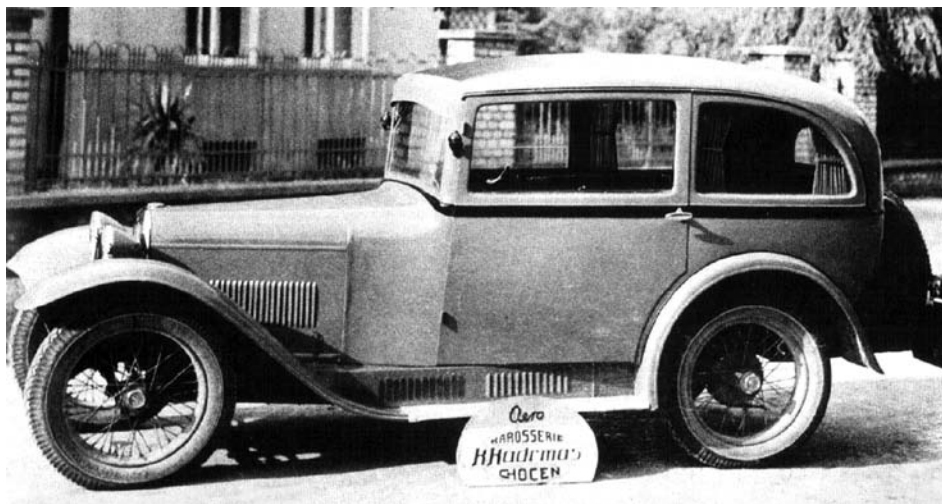
Český kabriolet a českoslovenští karosáři – pokračování

Malý doplněk k seznamu, resp. k jeho autorům, jak je uvádí ing. Jiří First:

Před mnoha lety se mě historik motorismu, publicista a funkcionář ing. Stanislav Minářík dotázal, zda bych mu mohl pomoci sestavit seznam – resp. kartotéku – výrobců (značek) osobních automobilů (včetně tříkolek), působících na území Čech, Moravy a Slovenska v období zhruba od 80. let 19. století až do poloviny 20. století. Tento materiál požadovala tenkrát Komise pro historii motorismu (součást Fédération Internationale de l'Automobile – F.I.A.) po tzv. Národních autoritách nám dobře známé FIVA. Na každém kartotéčním lístku bylo uvedeno několik základních údajů. Se slovenskými výrobci pomohl buď Juraj Porázik nebo Marian Šuman-Hreblay (nebo možná oba – už si to moc nepamatuji). Na co si ovšem dobře vzpomínám byla otročina s přepisováním údajů z našich podkladů do formulářů, dodaných FIA. Odměnou mi pak bylo to, že jsem byl přizván doprovázet Standu na zasedání této Komise v Paříži. Byl jsem představen jejím členům – pamatuji se na pp. Berlieta, Lorda Montague of Beaulieu a knížete (?) Hohenlohe. Co bylo dál už byla jiná story. Své paré podkladů jsem věnoval Petru Kožíškovi z NTM.

Firma	Místo	Období
Ečer, J.	Poděbrady	1936-1938
Evanschof. Hienrich	Šumperk	1937
Fereš, Václav	Český Brod	1937
Fiedler, Alois	České Budějovice	1936-1938
Fischer, H.	Brno	1910-1937
Fozo, Jozef	Užhorod	1937
Fritsch, Antonín	Třebechovice p. Orebem	1937
Frynta, V.	Trutnov	1924-1938
Gábor, Pavel	Trenčín	1933
Gebauer, Vilibald	Velké Heraltice	1936
Gotwald, A.	České Budějovice	1938
Gramlinger, Erhard	Krnov	1936-1937
Grohmann, E.	Chomutov	1936-1938
Gross, Otto	Markvartice	1936
Gürtler, M. (dř. Movak)	Ostrava	konec 20. a zač. 30. let
Hacsko, Ján	Nitra	1933
Hájek, Josef	Ml. Boleslav	1927-1931
Hanika, Karel	Karlovy Vary	1938
Hartmann, Rudolf	Jaroměř	1931-1939
Havlas, Jan	Kukleny	1937
Hendrych, Vladimír	Dobruška	1931-1938
Henzl, Jaroslav	Olomouc	1937
Hepner, František	Nymburk	1931-1937
Herman a Bečvář	Praha	1936-1938
Hlaváč, František	Písek	1938
Hodr, J.	Praha	1937
Hofer, Karel	Dědice	1936
Holešovský, Antonín	Lukavice	1937
Holický, František	Holice v Čechách	1938
Holík, M.	Praha – Vršovice	1927-1939
Holý, Alois	Byšice	1938
Hos, Josef	Praha – Smíchov	1936
Hraba	Mělník	1937-1938
Hrach, Jaroslav	Petrovice u Sušic	1937
Hrček, Alois	Kopřivnice	1937
Hrček a Neugebauer	Mařatice	1936-1938
Hreha, Ján	Košice	1937
Hudlický, Tomáš	Kladno	1938
Hujíček, Čeněk	Kolín	1937-1938
Hurtig, František	Praha – Michle	1936-1938
Hušák (Huschak, J.)	Děčín	1927-1938
Hyt'ha, Jar.	Praha	1936-1938

Christ, Jar.	Vítkov	1938
Chromý, Jan	České Budějovice	1936-1938
Chvojka, František	Praha – Hrdlořezy	konec 20. let – 1937
Imlauf, Josef	Bělá u Pecky	1937
Jager, Rudolf	Trnava	1930-1933
Jakesch, Eduard	Bělotín	1937
Jančík, František	Vřesovice	1937
Janeček, Fr. Karel Ing.	Kvasiny	1936-1939
Jauering, Rudolf	Frýdlant	počátek století – 1938
Jordán a Ježek	Slaný	1937
Juhász, Viktor	Košice	1937
Kábert, Boh.	Strakonice	1938
Kadmas, Karel	Choceň	zač. 30. let



Jen tak na okraj: na internetu je uvedena tato fotka z pozůstalosti majitele firmy, vlastněné p....., v textu se píše, že to byla Aero 662. Přední náprava limuzínky na fotce je bez brzd (což by sice mohla být jedna z prvních A 16 HP), ale reflektory patří jasně mezi atributy A 10 HP.

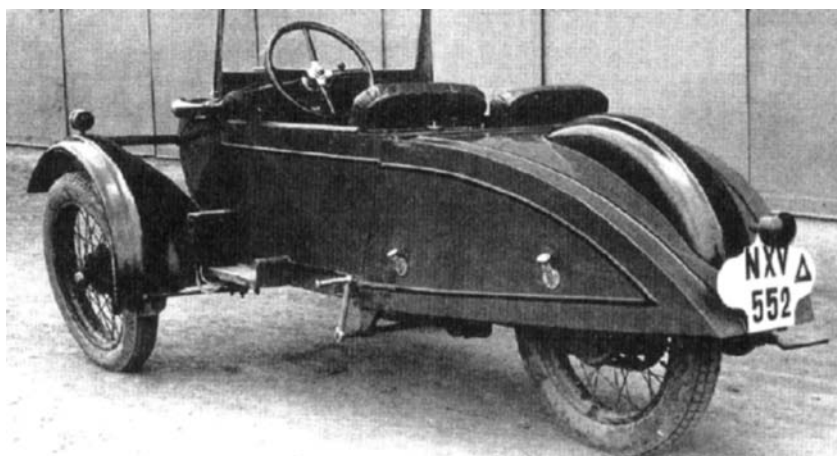
Připravil Karel Jičínský

Kdože byl tvůrcem „štýdlkary ? No přece

ING. FRANTIŠEK ŠTÝDL
(*7.1.1902, +19.11.1969)

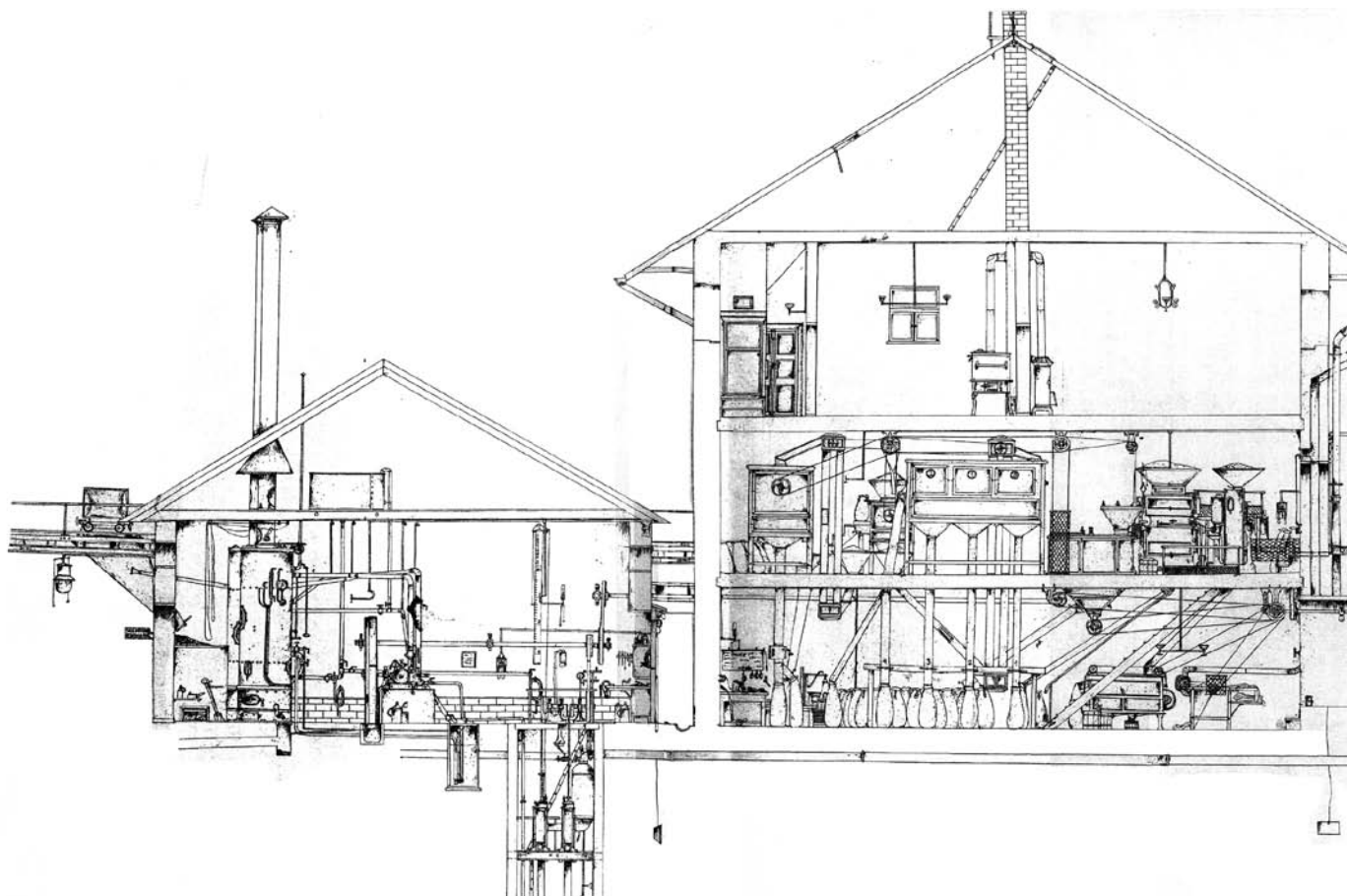
To sice jistě ví každý aerovkář, ale málokdo už ví, jaké byly životní osudy a práce tohoto výjimečně technicky i kreslířsky nadaného a úžasné pracovitého a zároveň velice skromného člověka. Snažím se jej našim čtenářům přiblížit alespoň krátkým příspěvkem.

František Štýdl pocházel z Konětop u Loun; na lounské reálce maturoval v roce 1920 a hned pokračoval ve studiu na



vysoké škole technické v Praze. Už před maturitou projevila své jedinečné nadání např. vypracováním podrobných výkresů technologického schématu kontinuální produkce moučných výrobků ve mlýně od vstupu zrna až po odvoz produktů po železnici. Najdete zde i návrh pomocných zařízení jako kotelny, čerpací stanice vody z vlastní studny a rozvodu vody, centrálního motoru (parní stroj) a soustavy řemenových převodů k jednotlivým mechanismům linky, výrobu a rozvod elektrického proudu, systém odvětrání i sociální zařízení. Na dokumentaci začal pracovat když mu bylo 12 roků a po dvou letech ji ukončil!

V roce 1923 nastoupil v továrně AERO do konstrukční kanceláře jako kreslič, později



pak pracoval jako „letadlový konstruktér“ se zaměřením na instalaci leteckých motorů a měl také na starosti patentovou agendu. Vedení továrny v té době hledalo, jak zajistit při nepravidelnosti zakázek na letadla náhradní práci pro vysoce kvalifikované zaměstnance i za cenu dočasné a částečné změny výrobního programu. Pozornost vedoucích činitelů se brzy obrátila na další perspektivní odvětví dopravy – motorismus, kde se nabízela možnost výroby dopravních prostředků pro méně majetné vrstvy obyvatel. Domácí výrobu motocyklů však obsadili už jiní výrobci, do oblasti malých levných automobilů nebo cyclecarů bylo ale ještě možno vstoupit s nadějí na úspěch. V konstrukčním oddělení továrny Aero se proto ve 20. letech objevilo několik návrhů vozítek, z nichž některé byly realizovány (1921 ing. Vlasák, 1925 V. Sladký – nebylo dokončeno, 1927 ing. Štýdl). K poslednímu dodejme, že tato tříkolka měla v ose vozíku umístěné zadní kolo, jež bylo poháněno jednoválcem New Hudson (pravděpodobně 346 ccm OHV z r. 1926), osazeným po levé straně. Nevykazovala však dobré jízdní vlastnosti a tak i tento pokus, stejně jako předcházející, skončil nezdarem. Další snahy o zavedení náhradní výroby ve větším měřítku ale dopadly celkem dobře – série různých modelů postranních vozíků i výroba zakázkových karosérií podle patentu Francouze C.T. Weymanna. V továrně Aero byl zaměstnán až do jejího zestátnění.

Během organizačních změn v leteckém průmyslu přešel do nové „centrální“ letecké konstrukce a stal se pro léta 1947 a 1948 pověřencem pro studia výroby v oboru letadlové a automobilní výroby v zahraničí (Švýcarsko, Itálie, USA), do konce roku 1948 pracoval u firmy LET Letecké závody n.p. v Praze jako technický úředník. Od 1. ledna 1949 nastoupil na místo ředitele Technického musea v Praze, které zastával do konce roku 1951.

Znalosti jazyků (angličtina, němčina, část francouzština) mu umožnily v období 1924-1948 pravidelně navštěvovat zahraniční odborné výstavy, řadu technických muzeí i několika velkých výrobců letadel a automobilů. Do zahraničí cestoval především vlaky a letadly (z USA do Evropy i lodí) a také automobilem – v roce 1935 Pragovkou v červnu do Francie a Itálie a v říjnu do Berlína. Ovšem daleko víc používal Aero 662 (zřejmě své) pro služební i soukromé cesty. Stojí za to se o nich



stručně zmínit: 1933 červen-červenec Itálie (Neapol), 1934 červenec Rakousko (Glossglockner), 1935 únor Berlín, duben Riviéra, červen Rakousko, červenec Itálie (Dolomity), 1936 květen Berlín, srpen Slovensko, září Itálie (Florence), 1937 květen Slovensko, Rakousko (Viedeň). Poznatky ze všech cest použil nejen při obchodních jednáních a propagaci, ale také ve své bohaté přednáškové a publikační činnosti.

František Štýdl jako kreslíř dovedl nejen technicky přesně, ale osobitým uměleckým stylem nakreslit na papír či pauzák (téměř vždy formátu A5) stovky letadel různých výrobců a typů i variant, desítky automobilů a lodí, lokomotivy i vrtulníky a také konstrukční detaily; téměř vždy připojil stručnou popisku a vytvořil tak nesmírně cennou osobitou kartotéku a sbírku užité grafiky. Dovolte mi některé obrázky,

The cockpit of Aero-12

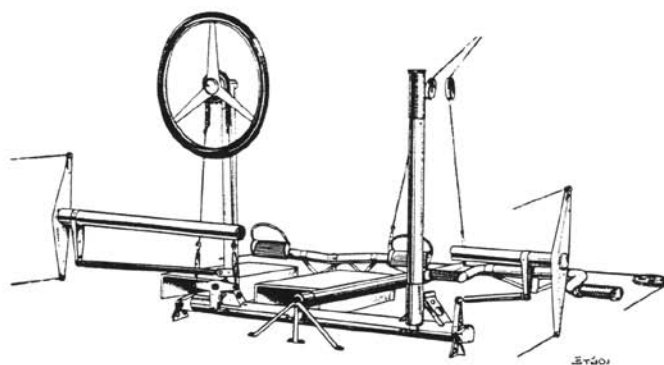


Diagram illustrating the internal components and structure of a biplane, labeled in Czech:

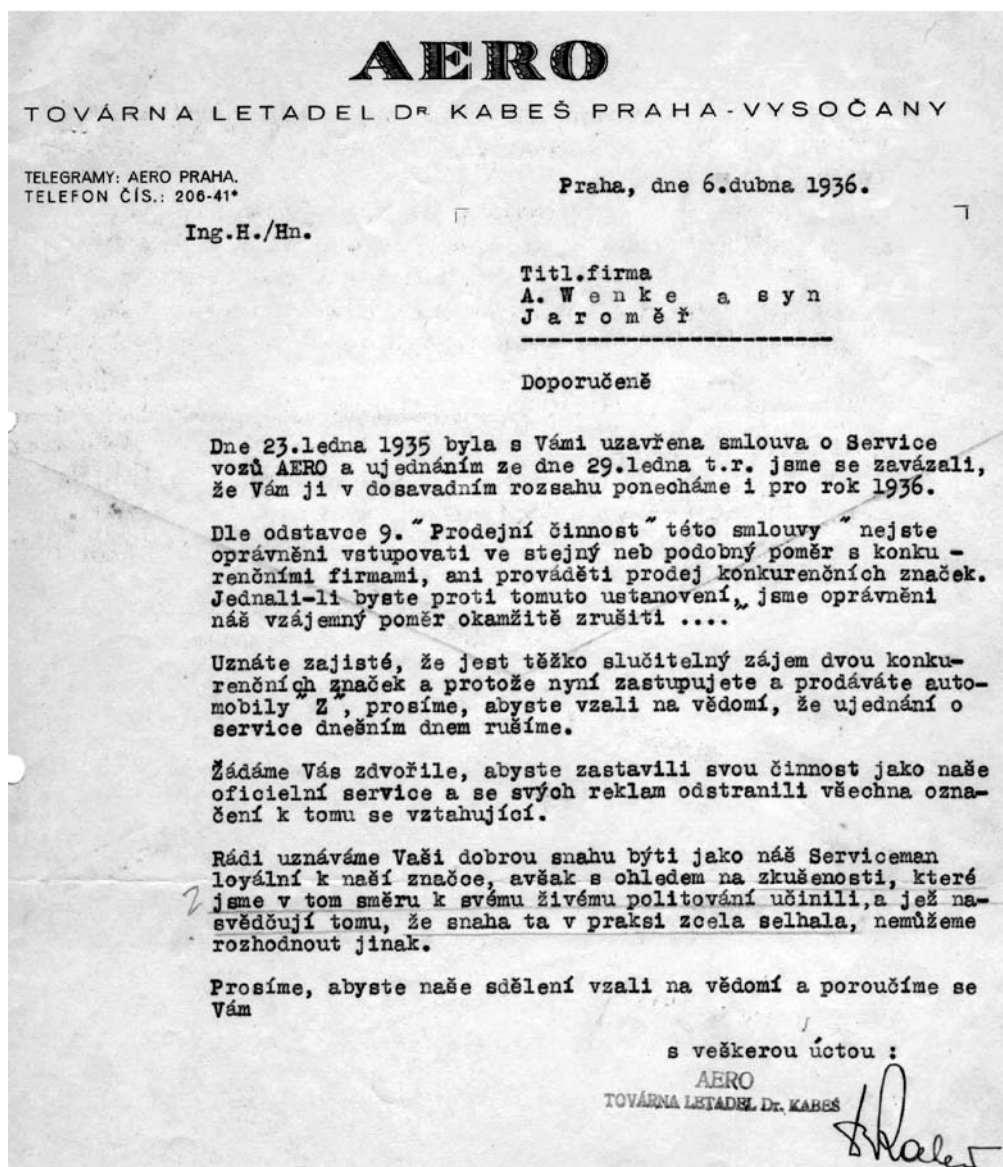
- Posílení světla
- Vyvažovací ploška směrového kormidla
- Vyvažovací ploška výškového kormidla
- Olejo-vzduchový tlumič nárazů
- Kolečko ostruby v profilovém zaskrytu
- Dveře kabiny
- Sklopné sedadlo
- Dveře toilet
- Štěrbinové křídélko
- Tělní křídélko
- Stacionární vyvažovací křídélko
- Námrazový topilmér
- Posílení světla
- Toileta
- Dveře kabiny
- Směrová anténa
- Vypínač osvětlení kabiny
- Ventilace
- Kladky řídících lan
- Dveře kabinový
- Čistící olej
- Nádž olej
- Čistící olej
- Ochranná stěna
- Zatážení
- Přístavací kole pod reflektor
- Topení kabiny
- Anténa
- Radiostanice
- Dvojitě řízení
- Ruční stávkotelné sedadlo
- Kompass
- Elektr. stínáče
- Ruční řízení, vyvažovací ploška
- Lapač vzduchu olejov. chladiče
- Přístavací reflektor
- Pitotovy trubice rychloměrů

Připravil Karel Jičínský

Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce.

11. pokračování

V minulém pokračování seriálu jsme popisovali začátek velmi ostrého střetu mezi dvěma prodejci vozů Aero, kteří si vzájemně konkurovali v regionu Hradeckého kraje. V archivu firmy Wenke se zachovaly další dokumenty, ze kterých je patrná velká snaha pokračovat dále v činnosti jako oficiální servisní zastoupení továrny. Zajímavým dokumentem je dopis, ve kterém 6. dubna 1936 firma AERO – továrna letadel Dr. Kabeš vypovídá s okamžitou platností smlouvu o Service vozů AERO. Tomuto dokumentu předcházely události popsané v dopisu, který pan Oldřich Wenke zaslal 7. dubna spěšně na soukromou adresu majitele továrny AERO. Z obsahu není zřejmé, zda jednatel firmy Wenke věděl o zaslání výpovědi, nebo jestli se jedná o náhodu a oba dopisy se míjely. Pravděpodobným se jeví, že někdo z továrny nakloněný jaroměřskému zastoupení, mohl majitele servisu upozornit, že se něco chystá. Jako odpověď na tento dopis, ve kterém jsou shrnuty všechny důležité události okolo sporu s obchodním zastoupením firmy AERO v Hradci Králové, obdržela firma Wenke a syn dopis od advokátní kanceláře Dr. Vladimír Kabeš dne 22. dubna 1936. Zde je uvedena poslední možnost, jak zachovat činnost Oficiální Aeroservice v Jaroměři pod podmínkou, aby firma Wenke přestala prodávat vozy jiné značky. Tato podmínka není akceptována. Poslední dopis z 27. dubna, který se v archivu firmy Wenke zachoval, je odpověď na sdělení advokáta, kde pan Oldřich Wenke mírně hrozí továrně nějakými blíže nespecifikovanými kroky, ale z textu je již cítit, že rozhodnutí továrny AERO je konečné.



auto-V/W

Titl. fa.

7. dubna 1936.

A e r o , továrna letadel, dr. Kabeš.

Praha – Vysočany.

Navazujeme na telefonickou rozmluvu našeho pana Oldřicha Wenke s Vaším váženým panem dr. Kabešem vedenou dne 31./3.1936 a na ujištění, které se mu dostalo při osobní návštěvě v továrně od Vašeho p. Kramera a jsme nuceni v důsledku dalšího vývoje událostí zrekapitulovati celý její průběh:

Při jednání vedeném dne 29. ledna 1936 s Vaším p. Ing. Havlem bylo nám písemně potvrzeno, že obdržíme nejméně pro rok 1936 oficiální Service Aero a po osobním jednání mezi pp. Oldřichem Wenke a Dr. Kramerem dne 3./3.1936 byl nám dopisem ze dne 11./3.1936 tento Service zadán. Při rozmluvě s p. Kramerem p. O. Wenke jej výslovně upozornil, že převzali jsme prodej automobilů „Z“, což tento vzal na vědomí a žádal p. O. Wenke o obstarání určitých tiskopisů k těmto vozům.

Dne 30./3.1936 objevil se v časopise „Večerní České Slovo“ na stránce určené pro severovýchodní Čechy tento inserát:

„Všem majitelům vozů Aero“

i všem našim příznivcům oznamujeme zdvořile, že fa. O. Wenke a syn v Jaroměři není naším zástupcem a není oprávněna za nás jednati. Případné informace vyprošujeme si na

Tovární prodejnu Aero, Hradec Králové, telefon 536.

Poněvadž tímto inserátem a hlavně jeho dvojsmyslnou stylisací, mohou být snadno majitelé vozů Aero, kteří mají vozy v záruce a potřebují garanční opravy, uvedeni v omyl a domnívati se, že nemůžeme prováděti garanční opravy vozů Aero, žádal náš p. Oldřich Wenke telefonicky dne 30./3.1936 Vašeho pana dr. Kabeše o zakročení, aby tento přehmat prodejny v Hradci Králové byl odčiněn. Pan dr. Kabeš po vyslechnutí textu inserátu prohlásil, že se postará o to, aby to bylo odvoláno.

Druhý den, dne 31./3.1936 byl náš p. O. Wenke v továrně, kde p. dr. Kabeš jej znovu vyslechl a poukázal jej na p. Kramera, aby s ním projednal bližší podrobnosti. Pan Kramer ujistil p. O. Wenke, že odvolání stane se novým inserátem, jehož text mu p. O. Wenke předložil a který zněl takto:

„Všem majitelům vozů Aero“

a všem našim příznivcům oznamujeme, že oficiální tovární Service Aero s právem prováděti záruční opravy a sklad součástí nalézá se u firmy O. Wenke a syn v Jaroměři.

Aero, továrna letadel, dr. Kabeš, Praha

Tento insert slíbil uveřejniti p. Kramer stejným tiskem a ve stejné úpravě ve Večerním Českém Slově na tomtéž místě.

Po těchto ujištěních p. dr. Kabeše a p. Kramera jsme očekávali uveřejnění inserátu a když se tak do pátku dne 3. dubna 1936 nestalo, volal dne 4. t.m. p. O. Wenke telefonicky p. Kramera, aby se ho zeptal na příčinu.

Pan Kramer mu sdělil, že insert nebyl dosud zadán, že věci se prý mají jinak, než mu bylo líčeno, že naše firma dle tvrzení p. Zieglera používala při akvisici tvrzení, že jsme zástupci Aero a dokonce poukazoval na jakési nedoložené osobní rozepře mezi naším p. Vladimírem Wenke a p. Zieglerem. Konečně nabízel p. Kramer p. O. Wenke, abychom si my, t.j. fa. O. Wenke a syn dali inserát sami.

Insert, který jsme žádali, neobjevil se ve Večerním Českém Slově až do dnešního dne, 7. dubna 1936.

Aby bylo jasno, konstatujeme výslovně a jsme ochotni doložiti:

1. Nepoužili jsme při akvisici tvrzení, že jsme zástupci Aero, ani jsme se za ně nevydávali. Když prodáváme vozy jiné značky, nemělo by vůbec smyslu, abychom se za ně vydávali.

2. Při opravách vozů Aero v našich dílnách jsme vůbec nepůsobili na žádného zákazníka, aby změnil svůj dosavadní vůz Aero za jinou značku ani přímo, ani nepřímo. Naši monteré dostali od nás v tomto směru přesné příkazy. Naši snahou je, aby zákazník, který nám svěřil vůz do opravy, byl s touto opravou spokojen.

3. Máme svůj vlastní způsob získávání kupců pro nové vozy a nikdy jsme se nesnížili k pomlouvání jiných značek. Proto ani nyní netvrdíme o vozech Aero nějaké nepravdy, nebo insinuace.

4. Převzetím Service Aero pro další rok sledovali jsme snahu, aby majitelé vozů, kteří jsou našimi zákazníky, nezůstali bez dobré dílny, která po šest let pracovala k jejich plné spokojenosti a jednali bychom sami proti sobě, kdybychom dnes značku Aero nějak pomlouvali.

5. S prodejnou v Hradci Králové hleděli jsme vyjíti vždy v dobrém a s jejími jednotlivými úředníky jsme až na výjimku, v přátelských stycích. Není pravda, že jsme se nějak dotkli osobně vedoucím prodejny, poněvadž hledíme styk s ním omeziti na minimum.

Z výše uvedeného je zřejmo, že naše jednání vůči prodejně v Hradci Králové i vůči továrně bylo vždy naprosto korektní a splnili jsme také veškeré závazky, které jsme přijali, proto musíme trvati na tom, aby i z druhé strany byla stejná míra jednání zachována.

Musíme však konstatovati výslovně, že byl to vedoucí prodejny v Hradci Králové p. Ziegler, který dal příkaz k tomu, aby úředníci prodejny upozorňovali majitele vozu Aero v našem bývalém rayoně, že nejsme již zástupci Aero a že nemáme service a to již v lednu tohoto roku, kdy nebyla ještě naše záležitost urovnána a jednalo se o další zastoupení, dále, že inserát v Českém Slově, na který jsme si stěžovali, byl jím rovněž uveřejněn pod firmou prodejny v Hradci Králové.

Nechceme se zmiňovati o různých výroch p. Zieglera, které v souvislosti s naší firmou a jejími společníky, resp. úředníky učinil, poněvadž se domníváme, že podobné nezodpovědné řeči v obchodních záležitostech nemají místo. Je nám jasno, že určitým osobám je naše service krajně nepřijemná, poněvadž její provoz zkřížuje plány, které měly a v důsledku toho nemohou nyní dostáti slibům, které učinily a proto snaží se zavléci celou záležitost na osobní pole a neustálým rozdmýchováním svých osobních věcí znepríjemňují poměr mezi námi a továrnou Aero tak, aby došlo ke zrušení service vůbec.

Jsmo nuceni proti podobnému jednání se ohraditi a připomínáme Vám osobní sliby pana Dra Kabeše i pana Kramera, že v této věci bude učiněn pořádek. Doufáme, že nahlédnete, že podobné rozbroje, zejména s přibíráním veřejnosti mohou jenom přivést škodu a cti i vážnosti rovněž nepřidají. Doposud jsme sami žádnou protiakci nepodnikli, poněvadž se spoléháme na ujištění pana Dra a pana Kramera, shledáme-li však, že u Vás není odvaha vedoucím prodejny v Hradci Králové odkázati do patričních mezí, tedy zahájíme vlastní akci na obranu naší cti a našich obchodních zájmů. Domněnka, že vše někomu projde, poněvadž má za sebou finanční sílu a advokátní kancelář, jest mylná, poněvadž existují ještě prostředky, aby i finančně slabší zjednal si právo a spravedlnost.

Nebude to naše vina, neboť jsme doposud jednali s Vámi přímo a bez jakýchkoliv úskoků a splnili jsme veškeré naše závazky, ale byla to Vaše prodejna v Hradci Králové, která nás soustavně poškozovala a nyní svoje dílo výše zmíněným inserátem dovršila. Mimo to v dopise, adresovaném našemu právnímu zástupci vyhrožuje prodejna v Hradci Králové dalšími kroky a proto upozorňujeme Vás, že každý další postup proti nám budeme bezohledně pořadem práva stíhati.

Jsmo přesvědčeni, že naše jednání bylo vždy správné a naprosto vůči továrně Aero i její prodejně v Hradci Králové korektní a že dostane se nám zadostiučinění uveřejněním inserátu, jehož text jsme Vám již předali. Je to velmi slabá náhrada za škodu věcnou i morální, která nám byla způsobena a domníváme se, že nebudete nás nutiti k dalším krokům, které bychom byli nuceni podniknouti.

Očekáváme vyřízení ve smyslu tohoto našeho dopisu obratem a poroučíme se Vám

s veškerou úctou

Shl. slu
na současnou adresu
dra. Kabesě

A. Wenke a syn, Jaroměř.

[Signature]

Pozn. red.: Dopis ze dne 7. dubna 1936 byl vzhledem ke kvalitě originálu doslovně přepsán. Pravopisně nebyl dopis upraven.

ADVOKÁT
Dr. VLADIMÍR KABEŠ
V PRAZE,
CP. 2654, ANENSKÁ č. 2 n.
(při Masarykově náhřbi),
Telefon 416 22335.
Číslo pošt. spojitelný 23.424.
Dr. K/Ku

V Praze, dne 22. dubna 1936.

Titl. firma

A. W e n k e a s y n

J a r o m ě ř .

V právním zastoupení firmy A E R O továr-
na letadel Dr. KABEŠ Praha-vysočany, Třebízského
č. 305 sděluji zdvořile, že by moje mandantka byla
ochotna ovšem bez prejudice, uzavřít s vámi na
rok 1936 dle ujednání z 29. ledna 1936 smlouvu o
Service - Aero, avšak jen pod podmínkou, že po do-
bu trvání smlouvy o Service-Aero nebudete mít ani
přímé ani nepřímé zastoupení automobilů jiných kon-
kurenčních značek, ani nebudete provádět jejich
opravy.

Prosím o laskavé sdělení, jste-li ochotni
tuto podmínku splnit.

Očekávaje Vaši ct. odpověď do 28. t. m.

trvám

s úctou veškerou



Pohled do luxusního obchodního domu Wenke a syn v době největší slávy a vánoční nabídka obchodního domu.

A tak v polovině roku 1936 končí spolupráce velmi známého, aktivního a úspěšného prodejce vozů s firmou AERO, která začala již před rokem 1930. Oficiální zastoupení továrny AERO – fi. Wenke a syn prodalo v době této spolupráce dle dostupných pramenů několik stovek vozů AERO. Na některé malé aerovky se zde vyráběly i speciální nákladní karoserie. V roce 1932 si také nechal pan Oldřich Wenke pro reklamní účely v továrně vyrobit speciální uzavřenou karoserii na bázi AERO 662, která byla nějaký čas poutačem za výkladem prodejny AERO v Praze v ul. Na Poříčí.

Rozhodnutí firmy Wenke přejít na prodej vozů „Z“ začátkem roku 1936 nebylo příliš šťastné. Větší potřeba výroby zbraní v ČSR v této době vedla k tomu, že výroba automobilů ve Zbrojovce Brno byla ukončena rozhodnutím Ministerstva národní obrany ČSR k 15. říjnu 1936. Poslední vozy „Z“ byly smontovány na jaře roku 1937 (jak podobné události se staly v továrně AERO o deset let později). Tato skutečnost a vzrůstající problémy s hlavním artiklem firmy Wenke a syn – prodejem luxusního mušlového zboží, vedly k úpadku firmy. V roce 1938 firma zkrachovala a majetek byl vydražen. Výstavní obchodní dům na náměstí v Jaroměři, postavený v roce 1911 podle návrhu architekta Gočára, koupila v dražbě Obchodní záložna. Firma Wenke a syn byla z obchodního rejstříku vymazána v roce 1950.

Na závěr seriálu bych chtěl poděkovat za poskytnutí materiálů z archivu firmy Wenke a syn. Známý renovátor historických aut a motocyklů, účastník a organizátor mnoha veteránských soutěží a setkání ale bohužel již není mezi námi. Vzpomeňme na příznivce Aero Car Clubu pana Ottu Nyče, který opustil řady veteránských nadšenců v roce 2016.

I. kofie

POMĚR.

Podací lístek		Cena		Váha		Dobírka		Poplatek	
Věc	Císlo	Kč	h	kg	g	Kč	h	Kč	h
Dr. Vlad. Kabeš Praha	617							31	

27. dubna 1936 .

Titl.

Dr. Vladimír K a b e š ,
advokátní kancelář,

Týká se: Service Aero.
Vaše značka: Dr. R/Ku .

P r a h a
Anenská č. 2 n.

Na Vaš ot. dopis týkající se výše uvedeně záležitosti a zaslá-
ný nám v zastoupení fy Aero, továrna letadel Dr. Kabeš, Praha-Vysočany,
sdělujeme Vám zdvořile:

Není možno vůbec mluvit o ochotě fy Aero, že by s námi uza-
vřela smlouvu pro rok 1936 o Service Aero, neboť dle ujednání ze dne
29.1.1936 je fa Aero zavázána tuto smlouvu s námi uzavřít. Uplat-
ňujeme proto pouze náš nárok na tuto smlouvu a v případě, že nebude
tato úmluva se strany fy Aero dodržena, budeme nuceni se našeho práva
domáhat soudně.

Dnes, po zákrocích, které se staly se strany fy Aero, resp. od
její prodejny v Hradci Králové, jest náš service a naše správkárna
tak poškozena u našeho zákaznictva, že nezbývá nám, než trvat na do-
držení úmluvy z 29.1.1936 a žádati mimo to, aby se strany fy Aero byla
nám poskytnuta co největší podpora, abychom mohli znovu získati u ma-
jitelů vozů Aero důvěru, kterou jsme přičiněním fy Aero ztratili.

Proto naprosto nemůžeme přijmouti žádné podmínky, jako je zá-
kaz prodeje jiných značek, nebo dokonce nemožnou podmínku, že nebudeme
ani opravovat jině značky, neboť tím byli bychom vydáni úplně na mí-
lost nebo nemilost fy Aero, resp. její prodejny v Hradci Králové, která
soustavně pokračuje v poškozování naší správkárny.

Pouze s ohledem na dlouholeté spojení s fou Aero, byli bychom
ochotni upustiti od soudního vymáhání našeho nároku, ovšem bez prejudi-
cie, když fa Aero na základě ujednání z 29.1.1936 uzavře s námi smlouvu
o Service Aero za těchto podmínek:

- 1/ Zastoupení automobilů jiné značky si ponecháme.
- 2/ Bude nám poskytnuta sleva na součásti ve výši 25 %.
- 3/ Bude zrušen proti nám utvořený service Aero v sousedním městě.
- 4/ Našemu Service bude poskytnuta všestranná podpora se stra-
ny fy Aero, zvláště budou upozorněni majitelé vozů Aero na
nás, abychom alespoň poněkud nám byly nahrazeny škody nám
způsobené.
- 5/ Prodejně v Hradci Králové bude dán příkaz, aby se vůči naší
firmě chovala slušně a loyálně, zvláště jejímu vedoucím
budou dány v tomto směru přesné direktivy.

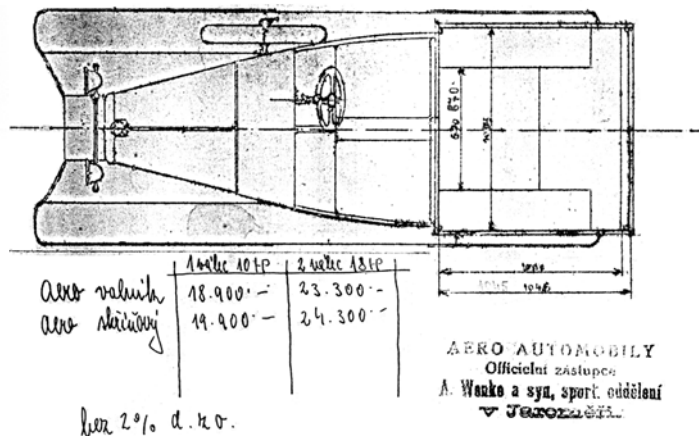
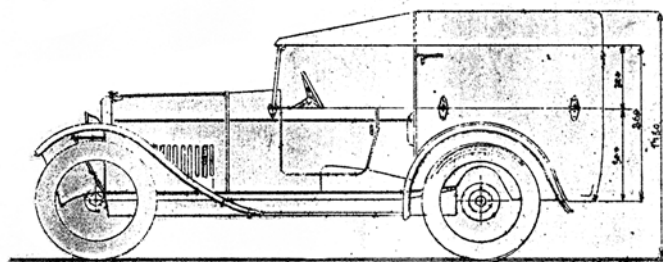
Podotýkáme dále, že nebudeme již dále o této samozřejmé zále-
žitosti více korespondovati ani s Vámi, ani s fou Aero a nebude-li
v nejkratší době smlouva s námi za výše uvedených podmínek uzavřena,
budeme nuceni domáhati se svého práva jiným způsobem.

Poroučíme se Vám

s veškerou úctou

Rekomando .

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



Skicu dodávky Aero poskytl Milan Turek.

připravil Jarda Dufek – JD –

Zajímavou brožuru z letecké sekce továrny AERO nám zaslal Petr Klusák. Příručka obsahuje především různé výpočty, matematické vzorce, vztahující se ke konstrukci letadel. Předmluva je datována 7.12.1936. Zajímavá jsou jména autorů konstrukční kanceláře. Shodou okolností je zde uveden i ing. Štýdl, jemuž věnujeme část historické rubriky. Petr Klusák vybral z příručky pasáž z historie, kterou postupně otiskneme. Za materiál kolegovi Klusákovi děkujeme. – red. –

LETECKÁ PŘÍRUČKA AERO

SESTAVIL

TECHN. ŘED. ING. A. HUSNÍK

ZA SPOLUPRÁCE INŽENÝRŮ

BAITLERA, BÁRTY, BENŠE, FELIXE, ROSENDORFA,

ŠTÝDLA A WELSE

ČLENŮ KONSTRUKČNÍ KANCELÁŘE TOVÁRNÍ AERO

PŘEDMLUVA

Po šesti letech přistoupili jsme znovu k vydání „Letecké příručky“, jež setkala se v roce 1930 s velikými sympatiemi nejen v kruzích leteckých, nýbrž i v široké veřejnosti.

Tehdejší její obsah byl podstatně rozšířen i doplněn a domníváme se, že alespoň zčásti dobře vyplní citelnou mezeru naší odborné literatury.

Její účelem je, aby se stala opravdovým rychlým, dobrým rádcem a pomůckou nejen všem, kdo v letectví jsou činní, nýbrž i každému, kdo o letectví se blíže zajímá.

Přesto, že nemůže obsáhnouti vše, co by mnohý v ní chtěl nalézt, byli jsme vedeni snahou, aby byla jednou z nejobsáhlejších leteckých příruček v dnešní době vůbec kde vydaných.

AERO

AERO

TOVÁRNA LETADEL, Dr. KABEŠ, PRAHA

V Praze dne 7. prosince 1936

NAKLADEM VLASTNÍM

Knihtiskárna „Orbis“, Praha XII.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání inzerátů a příspěvků do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. 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. – Ještě připomínám; můžete zasílat i inzeráty (koupě, prodej).

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



U příležitosti oslav 100. výročí založení Československé republiky vydalo v rámci projektu „Made in Czechoslovakia aneb průmysl, který dobyl svět“ Národní technické muzeum ve spolupráci s pořadateli vzpomínkové jízdy historických automobilů 1000 mil československých 2018.

Autorem knihy je Petr Kožíšek. V knize jsou podrobně popsány všechny tři historické ročníky soutěže **1000 mil československých** a text je doplněn bohatou fotodokumentací s mnoha dosud nezveřejněnými snímky.

Dle posledních informací knihu distribuuje pouze Národní technické muzeum.
– red –



1000 mil československých 2018 Praha – Bratislava – Piešťany – Bratislava – Praha

Ve dnech 14. – 16.6.2018 se jel 49. ročník vzpomínkové jízdy 1000 mil československých z Prahy do Bratislavy a zpět. Letošní ročník byl rozšířen o slovenskou etapu, která se jela jako vzpomínka na závod 500 km slovenských.

Start závodu byl ve čtvrtek 14.6.2018 v 6,00 hod v Opletalově ul. (dříve Lützowovy ul.) před budovou Autoklubu České republiky. Na startu bylo 90 automobilů v 5 kategoriích – do obsahu motoru 1000 ccm, 1500 ccm, 2000 ccm, nad 2000 ccm a zvláštní kategorie (závodní a speciály).

Po cestě bylo nutno dodržovat předepsané průjezdové časy v kontrolách v Kolíně, Polné, Ostrovačicích (zde byla přestávka 30 min na oběd), v Brně (zvláštní zkouška – demontáž a montáž jednoho kola automobilu). Cíl byl v Bratislavě na Hviezdoslavově náměstí.

Po ubytování v hotelu Carlton byly posádky dopraveny na přivítání se zástupci Slovenského veterán klubu do Pálffyho paláce s večerním rautem.

Druhý den v pátek 15.6. byla v 7,00 hod. odstartována slovenská část soutěže z Bratislavy do Piešťan. Součástí této etapy byla jízda pravidelnosti do vrchu Pezinská Baba. Tato však byla pro nehodu jednoho automobilu předčasně ukončena a zrušena. V sobotu 16.6. se jela závěrečná třetí etapa z Bratislavy do Prahy s průjezdovými kontrolami v Holíči, Ostrovačicích, Příbyslavi, Čáslavi a s cílem v Praze u Národního technického muzea, kde se konalo závěrečné hodnocení s předáním cen. Samozřejmě opět s bohatým rautem.

Celá soutěž se jela za nádherného počasí a mimo devíti posádek všichni dojeli do cíle. Pořadatelé během soutěže zajistili perfektní servis včetně občerstvení a tak se akce velmi vydařila.



Karel Petschke

Fotoreportáž z 1000 mil



Start v pražské Opletalově ulici jako před 85. lety



Dobová finanční a snad potravinová stráž na slovenské hranici



Hviezdoslavovo náměstí v Bratislavě



Společenský večer v bratislavském hotelu Carlton



Příjezd do Piešťan



Lázeňská pohoda v Piešťanech



Definitivní tečka za letošním ročníkem 1000 mil československých v Národním technickém muzeu v Praze



Do redakce jste nám zaslali několik dobových fotografií, které nám přibližují doby dávno minulé. Mnohdy jsou inspirací pro renovátory, jak aerovky tehdy vypadaly a jak byly vybaveny. Máte ve svých rodinných albech také takové poklady? Podělte se o ně s našimi čtenáři!



Michal Petschke nám zaslal foto kamarádova dědečka z roku 1938



Historická událost v Plzni. Předpokládaný vznik plzeňského Aero klubu v letech 1968 – 1969. Foto zaslal pan Milan Turek.



Sentimentální vzpomínky aerovkářské holky

Když jsem byla požádána o několik slov do Aerovkáře, neodmítla jsem. Tento časopis byl několik let u nás na Vinohradech doma a můj vztah k němu je veskrze kladný.

Tak moje jízda do minulosti začíná.

Poprvé jsem tu svou životní lásku uviděla na Břevnově, kam jsme se přijeli na ní podívat. Samozřejmě mluvím o aerovce. Autíčko, které vystrkali z garáže, jsem viděla poprvé. Bylo jak krabička od sardinek a mělo podivnou střechu se směšnými okýnky. Bylo s tou podivnou laminátovou střechou dojemné a já, když škytlo a zacinkalo, jsem byla ztracená. Byla to láska na první pohled.

Bylo mi 17 let, dívala jsem se na svět zamilovanými očima a hned jsem toto plechové stvoření láskyplně přijala.

Honza ho koupil, psal se rok 1964.



Aerovka v r. 1964

ale parádu moc nedělal. Taký byl z druhé ruky. Stan jsme pospravili a aerovku, každý druhý rok jsem přetírala. Jednou, to jsme byli v Nízkých Tatrách, koupili jsme barvu, tentokrát zelenou. Stanovali jsme na nějaké pastvině a já se rozčilovala, že se mi na nový „lak“ chytají mouchy. A jak jsem byla pyšná na nový vzhled našeho automobilu.

První rallye na Živohošti r. 1965.

Pamatuji si ten šílený kopec od startu a na moji jedinou starost udržet na hlavě slamák. To ještě bylo jedno, co máš na hlavě, později jsme museli mít helmy. Těžko jsem sháněla nějakou motocyklistickou. Večer po vyhlášení vítězů byla vždy muzika, na tu jsem se těšila, ale nejdříve jsme museli protrpět zahajovací píseň. Po starých zámeckých schodech, kterou vždy zpívala úctyhodná dáma jednoho z pořadatelů.

Pak rok 1967 mi utkvěl v paměti. Opět jsme se sjeli na akci v Havlíčkově Brodě, na chatě Doubravka. Při cestě na sraz zemřela nešťastně Eva Draždáková. Bylo to smutné setkání a tak jsme se brzy rozjeli domů.

V té době se schůze začaly konat na Staroměstském náměstí, ve velkém sále Závodního klubu ministerstva obchodu. To už nás bylo hodně, přátel přibývalo. Ale největší zážitek, který jsem si tenkrát neuvědomovala, byl, že jsme vždy přijeli a parkovali se svými miláčky přímo na Staroměstském náměstí. Zvláště před palácem Kinských jsme se pěkně vyjímali.

Rok 68 si moc nepamatuji, události se překotně vyvíjely. Začali jsme ztrácet přátele, některé i s aerovkami. Vzpomínám Linha, od nás z domu přímo odjel Jarda Písecký a mnoho dalších.

O rok později oba mí švagři. Začala doba normalizace a tak o to více jsme se upnuli na „nezávadné“ svazarmovské akce, jako byly rallye.



Na dovolené v r. 1966



„Cinklub“ na Živohošti v r. 1969



Aero-rallye 1969



Aero-rallye 1969

Rallye, to byla událost, na kterou jsme se vždy těšili. Byly to akce jak se patří i media občas byla. Pamatuji se na Mladý svět, to bylo pýchý.

Jednou se na Živohošti vyneslo auto Webersinka, (ani nevím už jak se psal), po schodišti do prvního patra. Otec a syn Webersinkovi, legendy závodů. Ani nevím, jestli někdy dojeli. Vždy si je pamatuji někde na cestě, jak otec leží pod rozebraným autem. Syn přihlíží. Synek byl trochu při těle, tak otec, aby syn mohl jezdit, pro něj upravil kufr v cinkáči. Prostě ho o něco víc vyřízl. Dnes si vůbec neumím představit policajty, kdyby takové auto zastavili, co by dělali.

Ale dítě (v té době asi třicetileté), bylo spokojené. Vedle drobného otce se nevešel a tak to vyřešili po svém.

A večer hudba a tančilo se.

V roce 1970 byl celostátní sraz vozů Aero v Holicích. Ale já měla jiné starosti, narodil se mi syn. Honza byl zvolen předsedou klubu a tak nám začaly starosti pořadatelů.

Normalizační život byl hodně smutný, nebyli jsme ti vyvolení. Ale aerovkářský život kvetl. Jezdili jsme na výlety a pořádali, co se dalo. Když si dnes promítnu běžnou jízdu v cinkáči s miminem na klíně, vstávají mi vlasy na hlavě. Jednou jsme jeli na chalupu a autíčko odmítlo před Skalici jet dál. Musela jsem vystoupit do příkopu s batoletem a za mnou se vršila hromada věcí, zakončená nočníkem. Zabydlela jsem se v příkopu, zatímco Honza opravoval. Paní z nedalekého domku to nevydržela a přišla se zeptat, zda něco nepotřebuji. S úsměvem jsem poděkovala a sdělila paní, že musím být přítomna, protože budu roztlačovat. Nevěřicně si mě měřila, odhadovala mých 49 kg a odešla.

Ano, ano, byli jsme mladí, drzí a odolní.

Vzpomínky na život s aerovkou nám zaslala paní Olga Jankovcová.

– dokončení v příštím čísle –



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 18 – Náradí a výstroj vozu „Aero“.

str. 18 - 19 – Čím mazat aerovku?, Záveda na mechanismu řízení A 30, A 50.

str. 20 - 22 – 8. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera.

str. 23 – Seznam výkresů pro vozy A 50 – Převodová skřín a zadní osa. **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!**

Seznam nářadí a výstroje neuvádí pro jaké vozy je určen. V roce 1934 se již vyráběly „třícítky“, ale jednou z položek je klíč 60 mm (pro středovou matici kol). Jedná se tedy o malé aerovky. Seznam dodal Karel Jičínský.

Nářadí a výstroj vozu " A e r o "

1 kus ocelový šroubovák	1 kus průbojník
1 kus kladívko	1 kus dláto
1 kus matk. norm. klíč 8 - 9 mm	1 kus zvedák ruční
1 kus matk. norm. klíč 11 - 14 mm	1 kus mazací pumpa
1 kus matk. norm. klíč 15 - 17 mm	1 kus ruční hustilka
1 kus matk. norm. klíč 19 - 22,mm	1 kus klíč 60 mm
1 kus matk. norm. klíč 18 - 24 mm	1 kus klíč Bosch
1 kus matk. norm. klíč 26 - 27 mm	2 kusy postranice otevřeného vozu.
1 kus kombinační kleště	

cislo chassis

číslo motoru

Předán dne1934.

Předal

Podpis:

Čím mazat aerovku?

V minulém čísle Aerovkáře jste si mohli přečíst v článku **Několik řádků z historie mazání** mírně rozporuplnou polemiku o použití tuků a olejů pro vozy AERO. Vývoj mazadel doznal velkého pokroku byť někteří aerovkáři nedají dopustit na původní mazadla. Dotazy na toto téma jsou stále časté.

Začnu převodovou skříní A 30 nebo A 50, jejíž mazání bylo podstatou uvedeného článku.

Z vlastní zkušenosti doporučuji použít do převodové skříně nejhustší současně dostupný olej s ozn. PP 44 (často se používá do zemědělských strojů, takže ho mívají venkovské čerpací stanice PHM). Protože s aerovkami v zimě nejedíme, není nutné uvažovat o rozdílné náplni převodovky pro letní a zimní období. Všichni dobře víme, že i olej PP 44 při delší letní jízdě velmi zřídne. Za více než padesát let, co s aerovkami jezdím, jsem také s mazáním převodovky experimentoval. Zkoušel jsem samozřejmě i směs oleje s vazelinou. Při nižších otáčkách (převodovky) bylo snadnější řazení a relativně tichý chod. Ale při vyšších otáčkách na 1. a 2. převodový stupeň se z převodů ozývalo celkem nenápadné a nekovové drnčení. Důvod tohoto zvuku mi dlouho nebyl jasný, ale při použití oleje bez vazelíny se převody neozývaly. Problém je v uložení „stromečku“. Musíme si uvědomit, že „stromeček“ se za jízdy otáčí prakticky stále. Neotáčí se pouze při vyřazené rychlosti a současně vyšlápnuté spojce. „Stromeček“ svým otáčením stále nabírá olej a ten se dostává do horní části převodovky. Přesto, že se „stromeček“ stále otáčí, je uložen pouze v bronzových pouzdech a ne v ložiskách. Mazání hřídele „stromečku“ je zajištěno otvory mezi jeho zuby; olej je tam tlačěn tlakem zubů kol 1. a 2. rychlosti. Pokud jsou bronzová pouzdra již volnější (samozřejmě ne příliš volná), paradoxně se při větších otáčkách při použití směsi s vazelinou dostane do pouzder méně maziva a stromeček začne na ose drnčet. To se nestává při použití čistého oleje. Takže směs oleje a vazelíny do převodovky zásadně **nepoužívat!**

Dotazy také směřují k tomu, kolik oleje se do prázdné převodovky dává. Tady bych se nedržel striktně údajů v dobových příručkách. Když nalijeme do převodovky cca 1 litr oleje, musíme počkat až proteče do skříně diferenciálu a do polonáprav, tedy až k „půlměsícům“ (za předpokladu, že je celý hnací agregát bez oleje). Když hladina oleje v rychlostní skříně neklesá, dolijeme olej až k bočnímu kontrolnímu otvoru (je uzavřen šroubem) nebo k vyznačené části měrky pokud ji na skříně máme.

Kvalitní
AUTOOLEJ



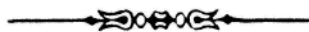
1907 - 40 let - 1947
V. HOLAN
výrobky průmyslu
minerálních olejů
Praha XII., Milešovská 13
Sklady ÚVALY u Prahy.

Víme, jaký problém jsou gufera na předních nábojích. Často ani nová gufera řádně náboje neutěsní. Náboje jsou opatřeny středovou maznicí (protože je celý systém mazán olejem z převodovky, existují i náboje bez maznic). Velmi se mi osvědčilo natlačit těmito maznicemi větší množství plastického maziva AK 2 nyní LV 2-3 (jedná se o vazelínu) do nábojů. Tam i větší zahuštění oleje nedělá žádný problém a hlavně hustou směs maziva gufera většinou zadrží.

Myslím, že jsem již někdy do Aerovkáře psal o problému protékání oleje gufery. Stává se totiž, že původní kožené kroužky způsobily mikroskopické poškození dráhy (hlavně pokud se s vozem léta nejezdilo), ve které má nové gufero těsnit a tudý proniká mazivo ven. Je dobré dráhu gufera na náboji přeleštit. Při montáži je také nutné dobře zkontrolovat zda břit gufera stírá náboj ve správné části. Viděl jsem již, že břit po namontování zůstal částečně na hraně osazení. Potom většinou netěsní vůbec.

V podstatě všechna mazací místa na aerovce je možné mazat zmíněným plastickým mazivem LV 2-3. Toto mazivo má oproti běžným vazelínám a hlavně oproti původním vazelínám (aerovkáři je dodnes mnohdy ještě mají) velkou výhodu. Ani při vyšších teplotách se nestane vyložene tekutým a hlavně nikdy nezatvrdne (alespoň ne po životnost aerovkáře) tak jako dřívější vazelíny. Určitě jste si všimli, že se časem z původní vazelíny stane téměř krusta, která jednak již nemaže a někdy kluzné části i zablokuje. Při mazání zadních nábojů se dostane plastické mazivo i do náhonu tachometru, takže ani tam není problémové. Pouze mazací filcový váleček na vačce doporučuji mazat pár kapkami oleje PP 44.

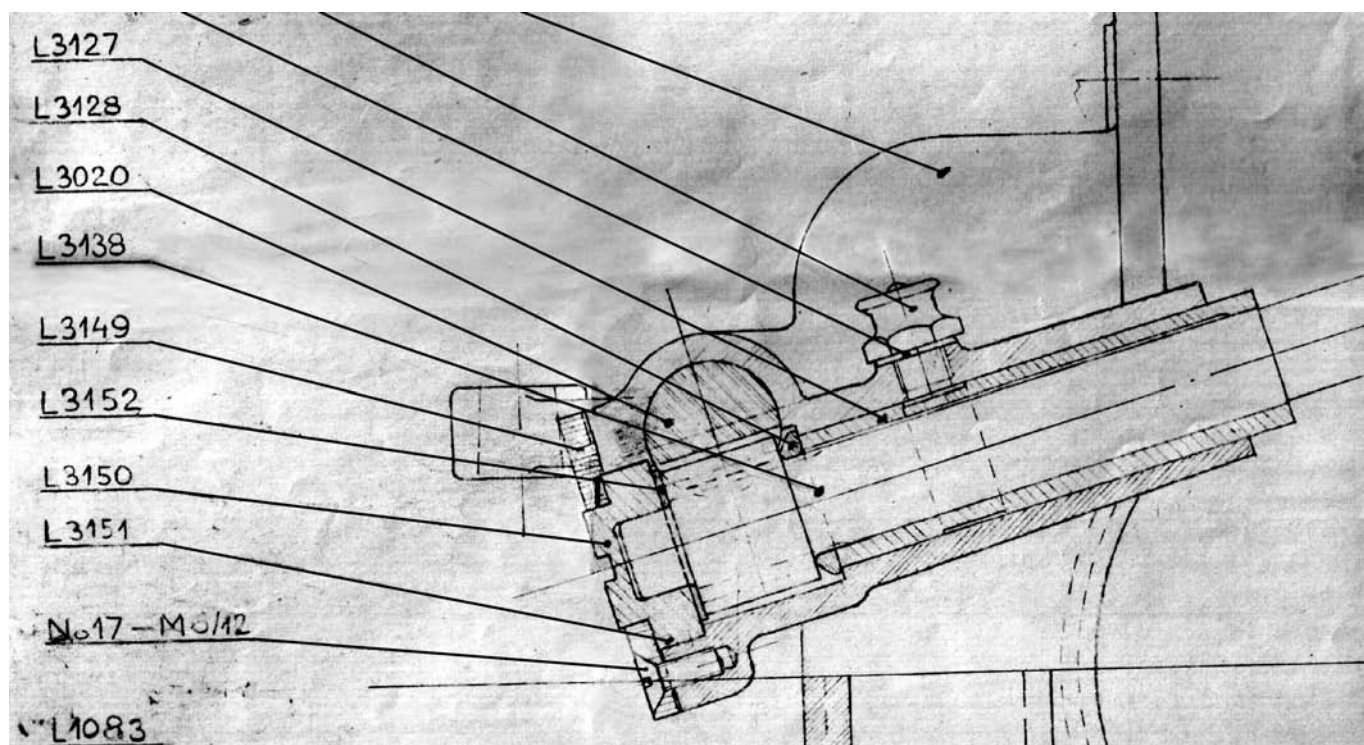
– JK –



Nepříjemná závada na mechanismu řízení A 30, A 50.

Když už je řeč o mazání, tak si řekněme něco více o závadě řízení díky nedokonalému mazání.

Již mnoha aerovkářům se stalo, že šlo velmi těžce otáčet volantem. První a většinou mylná úvaha bývá, že je příliš těsná průchodka palubní deskou pro volantovou trubku (volantové ložisko). Téměř vždy je problém v průchodu osičky pastorku řízení L 3138 excentrickým pouzdrem L 3128. Když se podíváme na výřez výkresu řízení, tak vidíme, že maznice pro mazání osičky je posunuta více ke hřebenu řízení. Osíčka s pastorkem řízení je ve spodní části více namáhaná než na výstupu z pouzdra směrem k volantu, čímž je volnější. Nad maznicí je tím logicky pouzdro těsnější. I když osíčku pastorku mažeme pravidelně, stává se, že všechno mazivo unikne spodní volnější částí pouzdra k pastorku. Časem se osíčka nad maznicí přidře a problém je na světě. Je nutné odstranit tuto závadu okamžitě! V krajním případě se může stát (a již se to i stalo), že kvůli přidření osičky se pootočí celé pouzdro a díky tomu, že je excentrické, osíčku pastorku úplně zablokuje. To již za jízdy může jít o život. Pouzdro je zajištěno jen šroubkem (červíkem), který je velmi obtížně přístupný a většinou je zatřený barvou.



Jak postupovat při uvolnění osičky pastorku? Celý předek vozu zvedneme za polonápravy tak, aby kola byla nad zemí. Mazací lis nasadíme na maznici a na horní vyústění osičky nakapeme naftu (nebo červenou brzdovou kapalinu). Musíme mít pomocníka, který bude rychle a krátce otáčet volantem na obě strany. Při tom razantně tlačíme mazivo do maznice a ještě naftu kapeme na vyústění osičky. Počítejme s tím, že podstatná část maziva se natlačí k hřebenu řízení. Je nutné takto postupovat až se mazivo objeví na horním konci pouzdra a při každém příštím mazání toto kontrolovat!

Pokud se pootočilo pouzdro, je nutné pojišťovací šroubek povolít (většinou ho musíme odvrtat), to ale znamená celý předek rozebrat, protože celá tato část řízení je nepřístupná, jak již bylo řečeno. Můžeme se pokusit siko-kleštěmi dostat pouzdro do původní polohy; je možné ho uchopit za horní vyčnívající část.

Tuhle závadu opravdu nepodceňujte!

– JK –

KAROSERIE – OPLECHOVÁNÍ, část 4.

DVEŘE

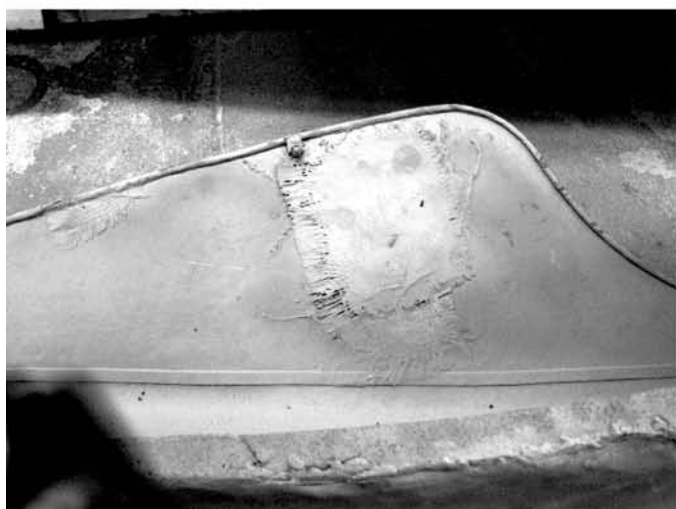


Novou kostru dveří jsem potřeboval potáhnout plechem. Protože nemám potřebné strojní vybavení, požádal jsem Michala Fialu o pomoc. Plechy na dveřích perfektně vytvaroval. Já jsem pouze dotvaroval okraje tak, aby byly spáry mezi karoserií a dveřmi stejné šířky. Dále jsem napasoval panty. Po nasazení dveří jsem na přední sloupky nasadil plechová vodítka, gumové klíny jsem přišrouboval na čela dveří. Také jsem napasoval zámky s nájezdy a kryty zámků. Kryty byly původně chromované, ale byly poškozené, proto jsem je vyrobil nové. Odchýlil jsem se od originálu a vyrobil je z nerez a nakonec vyleštil. Ještě jsem vytvaroval krycí plech, který je přišroubován na prahu. Opět jsem se odchýlil od originálu. Původně byl plech z hliníku, já ho udělal také z nerez, tentokrát matného.



BLATNÍKY

Když jsem z blatníků odstranil nánosy tmelu, laminátu, eprozinu a několik vrstev barvy, byl na ně žalostný pohled. Nakonec jsem je ještě otryskal. Z plechu jsem vyrobil L profily pro uchycení blatníků ke karoserii a opět pomocí tvářečky plechu jsem je vytvaroval podle původního tvaru. Přibodoval jsem ještě kus nového plechu k těmto profilům. Odštíhl jsem původní plech tam, kde byl prorezlý, a natupo přivařil k nové části. Vyspravil jsem také části v místě přišroubování blatníků do podběhu. Nahradil jsem novým plechem místo, kde je uchycena vzpěra. Také jsem zavařil otvory pro dodatečně namontované osvětlení. U mne to byla zadní světla z Wartburgu 1000. Vytvořil jsem si šablonu lemu blatníku a nakonec jsem celý lem odštíhl. S přídatkem vystřižený lem podle šablony jsem v signovačce naohybal tak, abych do ohybu mohl po přivaření na blatník zapertlovat ocelový pozinkovaný drát o Ø 4 mm. Vyrobil jsem si 2 přípravky pro pertlování. Jeden byl z kulatiny Ø 40 mm. Vyrval jsem do ní otvor vrtákem Ø 6 mm. (2x 1 mm plech + 4 mm drát) Nakonec jsem v místě otvoru kulatinu rozřízl. Vzniklý půlkulatý otvor jsem lehce opíloval a vyleštil, aby při pertlování nezůstávaly na plechu otisky. Tento přípravek byl na rovné části blatníku. Pro zakřivené části jsem vyrobil prakticky stejný, ale jenom o Ø 15 mm a po rozříznutí jsem ještě otvor u



okrajů mírně zakulatil. Po přivaření lemů jsem drát do připraveného ohybu nejdříve zamáchl kleštěmi. Nakonec jsem jej dotvaroval přípravky. Stále jsem musel kontrolovat tvar křivky lemu. Protože jsem několikrát nebyl spokojen s tvarem, musel jsem lem roztáhnout a znovu zapertlovat.

U předních blatníků jsem postupoval stejně. Zavařil jsem otvory po blinkrech, opět z Wartburgu. Zavařil jsem místa, kde je hlavní vzpěra blatníků, a vyrobil jsem nový úchyt pro šrouby na jejich upevnění. Vytvaroval jsem L profily a přivařil k odstříhnutým blatníkům. V místech, kde byly blatníky prasklé, jsem je zavařil. Sváry jsem protáhl ještě kus za prasklinou tak, aby prasklina v těchto místech nevznikla znovu.

Jan Wagner



Skupina: Převodová skříň a zadní osa		AERO 50		čís. str.: 1	
č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.	č. výkr.	název (dobu platnosti)	dat.
T1003a	Výlisek pastorku talířového kola	14.5.36	T2002	Sestava zadní osy	2.4.37
T1004	Pastorek přímého záběru -od 13. sér. T1018	18.6.36	T2003	Sestava zadní výkyvné poloosy	31.3.37
T1007	Předloha (stroměček)	18.5.36	T2008	Buben brzdy	21.10.36
T1008	Kolečko II. rychlosti	18.5.36	T2017	Žebro čelistí - olejo-mechan. brzdy	19.12.36
T1010	Páka rychlostí	5.8.36	T2020	Klíč brzdy pravého zad. kola - olejo-mechan.	20.4.37
T1016	Pastorek talířového kola	26.2.37	T2021	Klíč brzdy levého zad. kola - olejo-mechan.	18.12.36
T1018	Pastorek stálého záběru	3.3.37	T2022	Spirálové pero čelistí brzd - olejo-mechan.b.	2.11.37
T1018/A	Pastorek stálého záběru (pro soustružnu)	21.6.37	T2023	Excentrický doraz čelistí - olejo-mechan. br.	28.11.36
T1019	Kolečko zpětné rychlosti od 13. sér. 37	2.3.37	T2024	Příložka excentr. dorazu čelistí - olejo-mech.	28.11.36
T1020	Distanční kroužek	3.3.37	T2025	Spirál. pero axcetu čelistí - olejo-mech. brz.	28.11.36
T1021	Kolo posuvné 1. a 2. rychlosti od 13. sér. 37	3.3.37	T2029	Volný čep čelistí brzdy - olejo-mech. brzdy	27.11.36
T1021/A	Kolo posuvné 1. a 2. rychlosti	9.6.37	T2030	Pevný čep čelistí brzdy - olejo-mech. brzdy	27.11.36
T1022	Čtyřkolo předlohy (stroměček) od 13. sér. 37	3.3.37	T2031	Prvý díl vzpěry klíče brzdy - olejo-mech. br.	18.12.36
T1022/A	Čtyřkolo předlohy (stroměček) do 36. sér.	9.6.37	T2032	Druhý díl vzpěry klíče brzdy - olejo-mech. br.	18.12.36
T1023	Posuvné kolo 2. rychlosti do 36. série	3.3.37	T2033	Vodící čep vzpěry klíče - olejo-mech. brzdy	18.12.36
T1023/A	Posuvné kolo 2. rychlosti do 36. série	9.6.37	T2034	Nýt čelistí pro pero klíče - olejo-mech. brzdy	18.12.36
T1029	Zařízení pro řazení rychlostí - sestava	31.3.37	T2035	Čep čelistí a klíče brzdy - olejo-mech. brzdy	18.12.36
T1030	Pastorek talířového kola	7.4.37	T2036	Otočný čep vzpěry klíče brzdy - olejo-mech.	18.12.36
T1031	Sestava stojánku rychlostní páky	9.4.37	T2040	Koncovka lana brzdy - olejo-mech. brzdy	18.12.36
T1032	Pastorek talířového kola v záběru s T3026	20.4.37	T2043	Pružná podložka volného čepu - olejo-mech.	19.12.36
T1033	Pastorek talířového kola limus. záb. s T3029	22.4.37	T2044	Vodící čep čelistí brzd - olejo-mech. brzdy	19.12.36
T1035	Pastorek talířového kola v záb. s T3224	18.8.37	T2045	Vzpružina vodícího čepu čelistí - olejo-mech	21.12.36
T1037	Pastorek talířového kola lim. a cab. s T3041	11.3.38	T2053	Sestava zadní osy - pro rozšířený rám	27.4.37
T1053	Šroub pera přední osy	21.7.38	T2054	Šroub náboje kola od 13.sér. 37	27.4.37
T1056	Táhlo pro řazení rychlostí - roadster	26.4.39	T2055	Čep náboje zadní osy od 13.sér. 37	27.4.37
T1057	Pastorek přímého záběru - synch. - výkovek	1.4.39	T2058	Rozvodka tekutiny zadní brzdy	29.9.37
T1058	Pastorek stálého záběru - synchron.	14.8.39	T2061	Trubka čepu od 21. série	29.6.38
T1059	Pastorek talířového kola v záb. s T3015	15.6.35	T2062	Čep zadní osy od 21. série	29.6.38
T1060	Těsnící kroužek pastorku	25.8.39	T2063	Čep náboje zadní osy od 21.série	17.7.38
T1062	Páka rychlostí (zřejmě pro synchron.)	30.7.40	T2064	Kroužek těsnění od 21.série	15.7.38
T1064	Sestava předního držáku řad. tyče	30.7.40	T2065	Vzpěra ramenew poloosy	4.8.38
T1065	Patka předního držáku řad. tyče	30.7.40	T2066	Levý náboj zadní poloosy od 31.sér. 38	5.8.38
T1066	Kolíček patky předního držáku	30.7.40	T2067	Pravý náboj zadní poloosy od 31.sér. 38	4.8.38
T1067	Příložka koule u patky	30.7.40	T2068	Vodítko lana ruční brzdy od 31.sér. 38	5.8.38
T1068	Příložka loule volná	6.8.40	T2069	Sestavení olejo-mechan. brzdy od 31. sér.	8.8.38
T1069	Řadící tyč synchronu	31.7.40	T2070	Sestava zadní osy - otevřený vůz	2.7.40
T1070	Řadící tyč synchronu roadsteru	1.8.40	T2071	Podložka pod třmen zadního pera	3.7.40
T1071	Sestava řazení synchronu road. a 4 sedadl.	12.8.40	T2073	Zpružina vzpěry a klíče - levá od 38. série	8.8.40
T1072	Sest. před. drž. řad. tyče pro uprav. hlavu	18.9.40	T2074	Zpružina vzpěry a klíče - pravá od 38. série	8.8.40
T1073	Držák řadící tyče	18.9.40			
T1074	Pastorek talířového kola s kolem T3057	5.5.47			
T1075	Pastorek talířového kola s kolem T3057	6.4.47			

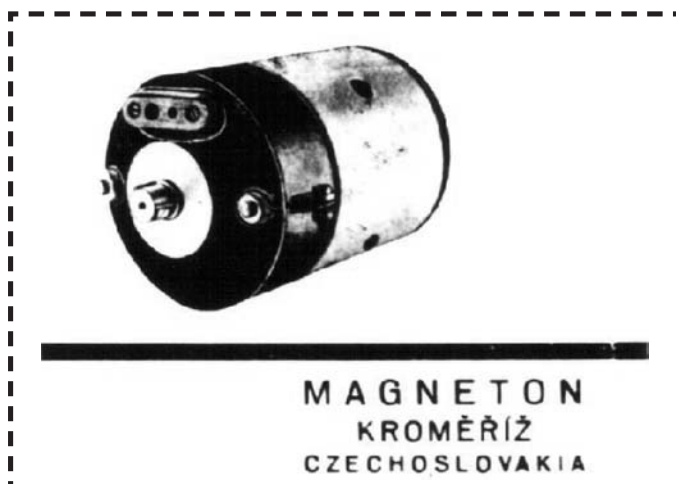


Soudobá inzerce

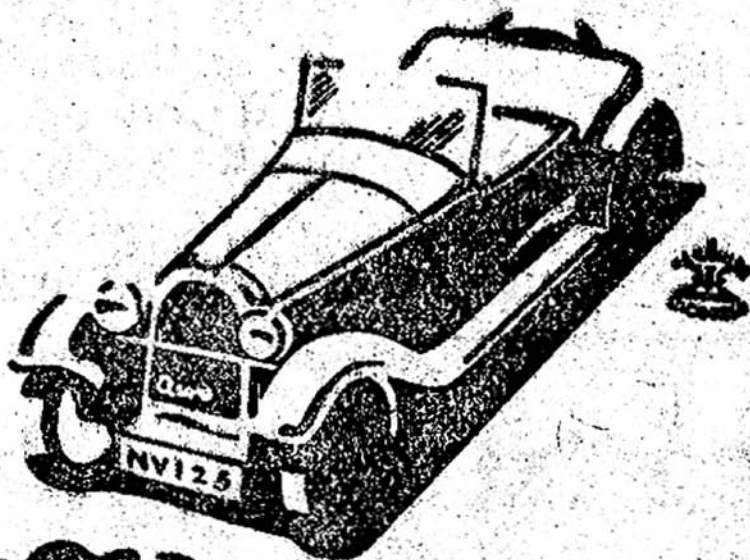


Revize, opravy dynam a přerušovačů zapalování BP2
Magneton Kroměříž. Pro vozy Aero.

Tel.: 733 130 457



**Malý vůz
pro velké
cesty.**



Aero

Kč. 18.800.-

1152



**»Malý vůz pro velké cesty!«
Zastoupení **A. Wenke a syn,**
JAROMĚŘ.**

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 LVIII., číslo 3, r.v. 2018.

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.