



2021

# 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**



*To ještě býval v zimě snít i v nížinách*

**č. 1**



## Vážení aerovkáři,

úvodník v minulém Aerovkáři jsem ukončil slovy, že ten příští bude o trochu jiné „pandemii“ než je ta koronavirová. To, co mám na mysli se šíří velmi pomalu a zatím se to týká zřejmě jenom té části světa, které říkáme (nesmyslně) civilizovaná. Ano, myslím tím ty naše světové končiny.

Funguje to takhle: Máte automobil? tak honem každé dva roky na technickou. Máte na domě komín? tak každý rok povinná revize. Máte kotel na dřevo nebo na plyn? tak povinná revize každé dva až tři roky! Jste starý a chcete řídit auto? tak k lékaři každé dva roky jestli vůbec ještě žijete! Máte nějakou odbornou profesi? tak každý rok na školení bezpečnosti práce a nejlépe každé tři roky na zkoušky jestli nejste úplný blbec! To vše samozřejmě za nemalé peníze. Pokud by to fungovalo tak, že stát nařídil – stát

to platí, tak by to snad bylo pochopitelné. Jenomže víme, že stát byl, je a vždy bude tím nejhorším hospodářem. Platí to ve všech typech režimů od totalitních až po demokratické. Vyjmenovaná opatření vytvářejí jenom to, čemu se říká „umělá zaměstnanost“, a to jak pro soukromý sektor tak pro množství státních úředníků. Když se člověk dostane na nějaké seriózní statistiky, tak zjistí, že uvedená rádobý bezpečnostní státní nařízení nemají na výsledný efekt téměř žádný vliv. Za 57 let práce v elektrotechnice a 42 let revizní činnosti a jsem si všiml, že lidé díky tomu, když zaplatí za nějaký povinný papír, ztrácejí přirozený instinkt sebekontroly. Ta byrokratická opatření jsou jen státním alibismem – bohužel. Čím víc jich je, tím je výsledek horší a ta smysluplná splynou s těmi ostatními. Snad bychom si mohli myslet, že množství předpisů a opatření je určeno k postihu lemplů, ale doplácíme na ně všichni. Mnoho předpisů je důsledkem lobby a výsledkem je pouhý byznys.

Možná, že bych to vše bral jako daň z pokroku, ale tahle pandemie proniká i do soukromého sektoru. Výrobci automobilů (samozřejmě soukromí) avizují vývoj elektronických systémů (jako by jich nebylo již teď příliš), které budou ve vašem autě zaznamenávat, jak se za volantem chováte a nejen to, záznam může být odeslán kamkoliv. Mezi námi, tyto systémy jsou již vyvinuty. Kdo tomu tleská? Soukromé pojišťovny a je nasnadě, proč! Jel jste rychle!, brzdíte příliš prudce!, jedete neekonomicky! atd. Tak my vám zdražíme všechna pojištění! Automobilky ale tvrdí, že je to pro naši větší bezpečnost. Těch „bezpečnostních“ systémů, které jenom odvádějí přirozenou pozornost řidiče, už máme plná auta.

Představme si situaci, kdy z nějakého důvodu musíte jet rychleji, než je povoleno. Ono může jít i o život. Vaše auto vás v podstatě udá a navíc třeba ještě samo omezí rychlost. Nebo v zimě zajedete na prázdné odstavné parkoviště a vyzkoušíte si školu smyků a schopnosti brzdění vozu na kluzké vozovce. Tak se tam budete cvičit dvě hodiny a pak už přijde od nějaké instituce jenom účet.

Že se to nemůže stát dokonce s posvěcením státu? To je naivní myšlenka, když množství absurdních předpisů již platí.

Nechtěl jsem dávat žádné příklady nesmyslných nařízení, ale jeden za všechny. Je tomu již několik let, kdy EU zakázala klasické žárovky z důvodu úspory elektřiny. Bylo to v době, kdy již byly na ústupu výbojkové zdroje světla (zářivky i tzv. zářivkové úsporky) a nastupovala nová generace světelných zdrojů – LED. Potřeba klasických žárovek by přirozeně zanikla sama, ale pro určité činnosti by byly k dispozici. Všichni víme, že dnešní úředník a podnikatel má na svém pracovním stole minimálně tři až pět elektrických (přesněji elektronických) spotřebičů (počítač, obrazovku, tiskárnu, nabíječku atd.). Všichni také víme, že tyto spotřebiče jsou zapnuty trvale bez ohledu na pracovní dobu. Většina těchto spotřebičů se v mimopracovní době sama uloží do klidového režimu. To ale neznamená, že nespotebívávají el. energii. Dovedete si představit spotřebu elektřiny v objektech takového molochu jakým je EU? Mám na mysli jenom tu dobu mimopracovní! A tenhle moloch se zabývá nesmyslem, jakým jsou obyčejné žárovky! Člověk by se tomu rád zasmál, ale je to spíš k pláči.

Tak mám velmi nepříjemný dojem, že jsme státem považováni za jakési nesvéprávné bytosti, které kdejaký státní úřad a úředník musí vodit za ručičku a dokonce má mnohdy právo vlézt až do našeho soukromí! To vše opravdu chceme?

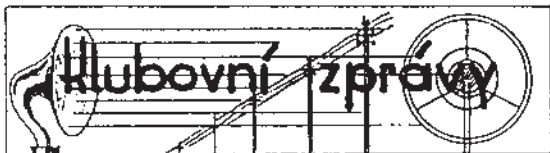
V loňském roce se přeci jenom podařilo několik krásných výletů a akcí s aerovkami i přes vsudypřítomnou pandemii. Tak doufejme a přejme si, ať nám rok 2021 ukáže přívětivější tvář.

– JK –

**P.S.:** *Za redakci i za sebe děkuji všem příznivcům aerovek, kteří na adresu Aerovkáře poslali vánoční a novoroční přání. Vybral jsem přání s vtipnou slovní hříčkou od rodiny Šlesingerů. Jelikož nejsou všichni naši čtenáři znalci českých luhů a hájů, tak pro vysvětlení v detailu fotografie vystupuje silueta romantické zříceniny hradu Trosky v Českém ráji.*



– JK –



## Mikulášské povídání tentokrát bez sv. Mikuláše

Vážení a milí přátelé, aerovkáři a ostatní příznivci vozů aero. Každý první čtvrtek v měsíci prosinci jsem vás obtěžoval na setkání aerovkářů s Mikulášem svým mikulášským povídáním. V roce 2020 jste toho byli ušetřeni díky covidu 19, který nás do Krušovické chalupy nepustil. Nikoliv však odběratelé časopisu Aerovkář. Neodpustil jsem si možnost poslat do světa moje povídání alespoň tímto způsobem.

Jako každý rok, tak i letos, zahájím svoje povídání od hlavy. Hlavy veteránského hnutí v ČR – **Federaci Klubů Historických Vozidel ČR.**

Na mimořádném SD FKHV ČR dne 12.12.2019 byl na dvouleté období od 1.1.2020 do 31.12.2021 zvolen prezidentem pan Václav Kafka z VCC ČR. Členy placeného sekretariátu FKHV ČR jsou Ing. Martin Kot, Bc. Jiří Patočka a Lucie Maxová.

Došlo ke změnám ve vedení jednotlivých komisí. Předsedou Technické komise je Jaromír Kučera z UKUVHT, KRK František Šladký z UKUVHT, Kulturní komise Aleš Mašín z UKUVHT, Sportovní komise Tomáš Barnet z VCC ČR, Legislativní komise Jan Taubel z VCC ČR. Nově vznikla Komise pro vzdělávání a vztahy s veřejností, kterou vede Libor Vykusa z BCC ČR.

**Velkou událostí** bylo setkání členů prezidia FKHV ČR s prezidentem FIVA, panem Tiddo Bresterssem, který Českou republiku navštívil jako čestný host 1000 mil československých. Setkání se konalo 11.8.2020 v restauraci Občanská plovárna. Účastnili se též zástupci AVCC v AČR, AKAV a zástupci slovenské Národní autority Veteran Car Clubů SK. Pan Tiddo Bresters ocenil příkladnou spolupráci všech sdružení zabývajících se historickými vozidly s FKHV ČR, národní autoritou FIVA a mezinárodní spolupráci se slovenskými kolegy. Ocenil též registraci a způsob registrace historických vozidel v informačním systému FKHV ČR.

Hlavní, důležitou činností prezidia FKHV ČR je spolupráce s Ministerstvem dopravy a s Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny na novelizaci zákona 56/2001 Sb.

Neméně důležitou činností prezidia FKHV ČR je registrace historických vozidel v informačním systému. To je hlavní náplň práce Technické komise. Postupně probíhá přenášení dat ze starších papírových formulářů do informačního systému. Tento přenos, a způsob registrace nových prvotestací a pomocí řešení neshod zajišťuje eliminaci „omylů“ klubových i krajských Testovacích komisí. Na zdokonalování, zjednodušování přístupu a ovládání spolupracuje Technická komise FKHV s tvůrci systému.

Shromáždění delegátů FKHV ČR bylo organizováno distančním způsobem „per rollam“ a proběhlo v době od 16.11.2020 do 12.12.2020.

### Český Klub Historických vozidel

V roce 2020 má ČKHV 34 klubů s 1073 členy. Prezidium ČKHV se fyzicky sešlo v roce 2020 pouze jednou 26.6.2020. Ostatní schůze probíhaly vzhledem k situaci covid 19 pouze korespondenčně. Na nich byly řešeny aktuální i běžné úkoly prezidia ČKHV. Byly zprovozněny nové www stránky ČKHV <https://ckhv0.webnode.cz/aktuality/> Velmi dobře pracují klubovní techničtí komisaři ČKHV v Krajských testovacích komisích. S tím souvisí i používání Informačního systému registrace historických vozidel FKHV. Většina předsedů KLTK již systém bezchybně užívá.

Samostatnou kapitolou je hospodaření ČKHV v návaznosti na hospodaření FKHV ČR. V souvislosti s evidencí žádostí o testování a výsledku hospodaření KTK měla FKHV ČR příjmy, které vysoce překročily provozní náklady FKHV ČR. SD FKHV ČR rozhodlo vrátit finanční prostředky zpět do členských sdružení. Poměrným rozdělením podle počtu otestovaných vozidel obdržel ČKHV 898.559,63,- Kč a k 31.12.2020 disponuje s finančními prostředky ve výši 1.151.791,01,- Kč. Klubům sdruženým v ČKHV budou vráceny členské příspěvky za rok 2020 a nebudou vybírány za rok 2021. Každému klubu bude poukázána dotace na člena ve výši 600,- Kč.

### ACC Praha

V roce 2020 má ACC Praha 79 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 220. A těch téměř 140 aerovkářů jako každý rok tak i letos žádám, 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.

Aerovkáři si žili, i když velmi omezeni covidem, svým aerovkářským životem. Účastnili se veteránských akcí, pokud to covid dovolil. V době mimo karanténu to byl zejména Evropský sraz aerovkářů v Německu, 1000 mil ČS a další podniky, které stihli pořadatelé uskutečnit.

Staronový výbor zvolený na Výroční členské schůzi 6. prosince 2018 pracoval ve složení Jaroslav Dufek archiv, Josef Kňourek redakce aerovkáře, Karel Šebesta hospodář, Jindřich Šlesinger Technická komise, Jiří Zítek předseda výboru. K práci výboru pouze tolik, že archiv se daří doplňovat, aerovky členů ACC procházejí Technickou komisí bez problémů a nejsou to žádné štěníčárny či polovraky a hospodaření se pohybuje vysoko v kladných číslech. Hospodaření ACC bude podpořeno dotací z ČKHV ve výši 59.250,- Kč.



*Jirka Zítek při nějakém projevu. To abychom nezapomněli jeho vizáž, když se nemůžeme scházet.*

Podle stanov ACC Praha vyprší mandát současnému výboru, pokud nenastane nějaká neočekávaná událost, dne 2.12.2021 a bude se volit výbor nový. Jak jsem říkal v Mikulášském povídání 7.12.2019, nebudu se již ucházet o členství ve výboru ACC Praha. Do prvního čtvrtku v prosinci 2021 máme čas hledat nového člena výboru ACC Praha, který bude ochoten převzít po mně provaz zvoníka či veslo převozníka na další minimálně tři roky.

Protože jsem věděl, že setkání s Mikulášem nám covid zakázal, žádné povídání jsem si nepřipravil. Po domluvě s Pepou Kňourkem, že by nějaké povídání v Aerovkáři být mělo, pokusil jsem se pár vět na obrazovku PC a následně na papír 12.1.2021 vypustit.

To je vše. Přeji **Nám všem** příjemný a pohodový rok 2021, což si upřímně řečeno, nedovedu představit. V nejhorším případě můžeme šťastné chvíle s aerovkami prožít v garážích. Ať nás přežijí!

Jiří Zítek 12.1.2021



*Svatý Mikuláš s čertem tentokrát museli pověsit svoji živnost na věšák. Nakonec přeci jenom vyrazili postrašit pár dětí, kterým čert říká víc než koronavirus. Samozřejmě s aerovkami Anděl se radši nedostavil vůbec.*

### ***Pravidelné hlášení klubové Testovací komise o testování v roce 2020***

V letošním podivném roce naše KLTK opět neúnavně testovala historická vozidla jak na historickou původnost (pro pojišťovny, pro odpuštění ekopoplatku), tak i pro vydání zvláštních reg. značek (Věčka). Zaznamenali jsme zvýšený zájem o testování z jiných krajů, protože v důsledku nouzového stavu většina komisí mimo Prahu (klubových i krajských) nefungovala. Jak jsem psal již na jaře, prodlužování Průkazů HV letos najelo na nový Informační systém FKHV. V tomto směru nám nouzový stav celkem pomohl, neboť nemalá část majitelů HV se zřejmě rozhodla, že letos nikam nepojedou a proto si nebudou Průkaz HV prodlužovat. I tak jsem strávil u PC mnoho hodin, protože prodloužení jednoho vozidla znamená vyhledat původní testaci v archivu, naskenovat a údaje z ní přepsat do počítače. Poté Průkazy HV odnést na Krajskou komisi a po několika dnech si je zase orazítkované odnést. A tak pořád dokola.

Takže i já jsem nakonec byl jedním z těch, kteří svá vozidla letos ani nesundali ze špalků ☹.

Co nás potěšilo byl „přívál“ aerovek dovezených ze zahraničí zpět domů. A nejenom aerovek, ale i vozidel dalších československých značek. Za současné situace na trhu HV v Čechách je mnohdy výhodnější přivést si vozidlo čs. značky ze zahraničí.

Tak hodně úspěchů v následujícím roce, nejen na poli veteránském, zdraví a štěstí vám přeje KLTK ACC Praha

ve složení: Jindra Šlesinger  
Václav Beneš  
Vlastimil Drchota



## Pokyny k placení časopisu a členství



Bohužel jsem nemohl na výroční schůzi vybírat členské příspěvky a předplatné Aerovkáře v hotovosti, tak to budeme muset zvládnout pomocí bank nebo dokonce pošty. Návod sice je na stránkách ACC, ale pro jistotu ho dávám i sem: Aerovkář zůstává za 250,- Kč. Členství v klubu je za 380,- Kč. Pro zastánce starých metod placení je v časopise složenka „A“. Schopnosti pošty vyluštit odesílatele se nelepší, tak prosím, **VYPLŇUJTE JAKO VARIABILNÍ SYMBOL PLATBY VAŠE POŠTOVNÍ SMĚROVACÍ ČÍSLO.** Že ho máte v adrese plátce **NESTAČÍ!** Pokud pošta přečte alespoň to, už Vás najdu. Bez toho je to občas detektivka a některé platby jsem nerozluštil, pak jste zbytečně pokládáni za neplatiče. Možnost zeptat se jednoduše na nerozluštitelnou adresu zmizela zavedením GDPR!

Modernější způsob platby převodem je jednodušší. **Číslo účtu je 2101553420/2010**, Fio banka. Na toto číslo účtu je možno platit i ze Slovenska (tam je ale Aerovkář dražší, 350,- Kč, € dle platného kurzu, nenažranou poštu zatím obejít neumím), je ale **jiné číslo banky 2101553420/8330**, CZ042010000002101553420 a SWIFT: FIOBCZPPXXX. Neplaťte, prosím, na Slovensku v Kč, **platba v € je bez poplatku**, platba v Kč za poplatek 100,- Kč. Vyložení staromilci mohou platit v hotovosti na schůzích ACC (až a když budou) nebo složenkou „C“, dražší, na mou adresu, Karel Šebesta, Arbesovo nám. 1, 150 00 Praha 5. Veškeré dotazy a nejasnosti rád vyřeším pomocí mailu [aerokarel@centrum.cz](mailto:aerokarel@centrum.cz), (i [@seznam.cz](mailto:@seznam.cz) nebo [@gmail.com](mailto:@gmail.com)), Skype aerokarel1 tel. 720 400 598, 257 320 180.

**Karel Šebesta**     [aerokarel@centrum.cz](mailto:aerokarel@centrum.cz)  
                               [aerokarel@gmail.com](mailto:aerokarel@gmail.com)  
 ICQ 661 313 634, Skype aerokarel1  
 720 400 598 , 257 320 180



Dokonce i dnes se dají podnikat s vozidlem starším 80 let dálkové cesty po státních a okresních silničkách. A to i ve dvou a se spoustou zavazadel. Ačkoli „1300 kilo celkové váhy je velkou výzvou pro motor o výkonu 30 HP“.

O cestování píše Michael Strauch na domovské stránce Aero-IG International – s patřičnou hrdostí.

Podnětem k jeho cestě byla loni v Praze pořádaná velká oslava výročí. Sešli se tam jezdcí z poloviny Evropy se 114 aerovkami všech typů – roadstery a závodní vozy, limuzíny a dodávky. „Jakási návštěva na oplátku“, říká Strauch. Jeho čeští kolegové přijíždějí do Německa nebo Holandska téměř 30 let na Evropská setkání přátel Aera.

Strauch ujel do Prahy téměř 400 kilometrů. Vzhledem k tomu, že jeho Aero dosahuje průměrné rychlosti asi 50 km/h, byla nutná zastávka v Chodové Planě (Kuttenplan) nedaleko Plzně. Chtěl se vyhnout dálnicím, i když by to pro auto bylo povoleno. V zásadě je třeba při cestování s takovým starým autem dbát na to, aby byla trasa „ne podle nejkratší vzdálenosti, ale podle výškových metrů“. Aero by mohlo na rovné trati dosáhnout 70 až 80 km/h. „Ale jakmile přijde hora, je to obtížné“, vysvětluje Strauch. Vzhledem k tomu, že vozidlo má pouze tři rychlostní stupně, dosahuje ve stoupáních maximálně 30 km/h. „A to už se pak stává překážkou“.

V Praze si aerovkáři připomněli na podzim 2019 hned tři výročí: 100 let založení a výroby letadel firmy Aero, 90 let výroby automobilů – a 40 let od založení zájmového sdružení Aero (Aero-IG), jehož činnost koordinuje Michael Strauch. Má 160 členů z Německa a dále jsou fanoušci v Nizozemsku, Francii, Rakousku, Portugalsku, Švýcarsku a dokonce i v USA. Cílem sdružení je: „Zachovat pokud možno všechny existující aerovky, věrně je obnovit do původního stavu a předvést na veteránských akcích v provozu.“

Strauchovo nadšení pro českou značku vyvolala fotografie uveřejněná v novinách. Byla to Aero 10, červená. Chtěl ji bezpodmínečně mít. „Vypadalo to jako auto Mickey Mouse. Se sedadlem pro tchýni, které můžete vzadu vyklopit a kde si můžete představit, jak tam sedí Kačer Donald.“ Toto auto mělo „zkrátka charakter“. Jak Michael Strauch přiznává, to u něj vyvinulo téměř emocionální spojení s těmito vozidly.

Samozřejmě, že aerovka stojí v jeho garáži. V průběhu let získal téměř celou řadu: Aero 10, Aero 18, Aero 30, Aero 50. Obzvláště se mu zalíbilo ve třicátých letech. „Kabriolet, v té době již luxusně vybavený.“ Strauch obdivně popisuje: „Dveře na úrovni ramene. Okna stahovaná klikami. Střecha sklápěcí od čelního skla až dozadu. Zajímavá karoserie.“

## Fascinace Aero

### Fanoušci zachraňují starou československou automobilovou značku před zapomenutím – i v úzké německo-české spolupráci

26. 10. 2020 – Text: Klaus Hanisch



Aero 30 kabriolet | © soukromé



Jiří Zitek a Michael Strauch v Praze | © soukromé



„Aero 10“ připomíná „313“ Kačera Donalda.

Ale nejsou to jen vozidla, která ho fascinují, ale také historie firmy Aero. „Byly špatné časy, společnosti se nedařilo prodávat letadla, takže musela hledat nové výrobky, aby se udržela nad vodou.“ Strauch vypočítává: kuchyňské váhy, sajdkáry pro motocykly. A také „jednoduché auto, které bylo více než motocykl, mohlo vézt dva cestující, k tomu nouzové sedadlo vzadu.“

respekt: žádné vodní čerpadlo, žádné benzínové čerpadlo, žádný diferenciál, žádné brzdy vpředu, žádné ventily. „Nahé auto, abych tak řekl, jen s tím, co je opravdu nezbytné, aby auto jelo – to je geniální konstrukce!“ A bylo hodno své ceny. „Tenkrát si Aero mohl dovolit i tovární dělník.“

Právě proto, že bylo velmi jednoduché, vyvolává to Strauchův

Aero-IG na své domovské stránce podrobně sleduje dlouhou historii společnosti. České aerovky byly vyvíjeny a vyráběny v letech 1929 až 1946 – v pražské letecké továrně. „Továrnu letadel Aero“ založili JUDr. Vladimír Kabeš, Vladimír Kouřil a Karel Merta a svou činnost zahájili již 10. ledna 1919 v pražské čtvrti Bubenec. Původně byla určena k opravě letadel od různých francouzských výrobců dovezených do tehdejší Československé republiky. Ve stejném roce však společnost navrhla svůj vlastní typ letadla – Aero Ae 01.



„Aero 30“ před montážní halou ve Vodochodech. | © soukromé

Společnost patřila rychle k největším výrobcům letadel v Československu, a proto se přestěhovala do nového firemního areálu v Praze – Vysočanech. Do roku 1938 zde byly vytvořeny více než tři tucty typů letadel, většinou pro vojenské účely. Od roku 1939 byla výroba pod německým dohledem, v roce 1945 bylo Aero znárodněno komunisty a dodávalo letadla vlastním ozbrojeným silám. Po roce 1953 byly v blízkosti Prahy vyráběny stíhačky MIG, kde byli piloti proudových letadel vyškoleni ve výcvikových programech.

V roce 1991 byla společnost privatizována a přeměněna na AG, chvíli spolupracovala s Boeingem a také vyráběla malá trysková letadla a vrtulníky. V říjnu 2006 český stát prodal Aero Vodochody a.s. a své letiště česko-slovenské investiční společnosti Penta.

– dokončení v příštím čísle –

---

### !!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání **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.

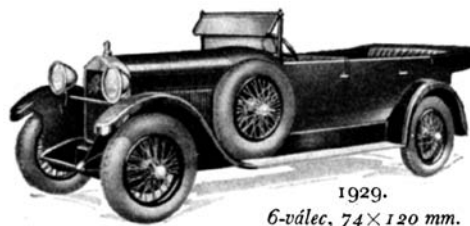
P.S. – **Hledáme němčináře, který nebo kteří by byli ochotní překládat náš časopis. Předem děkujeme.**

– red –

### !!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



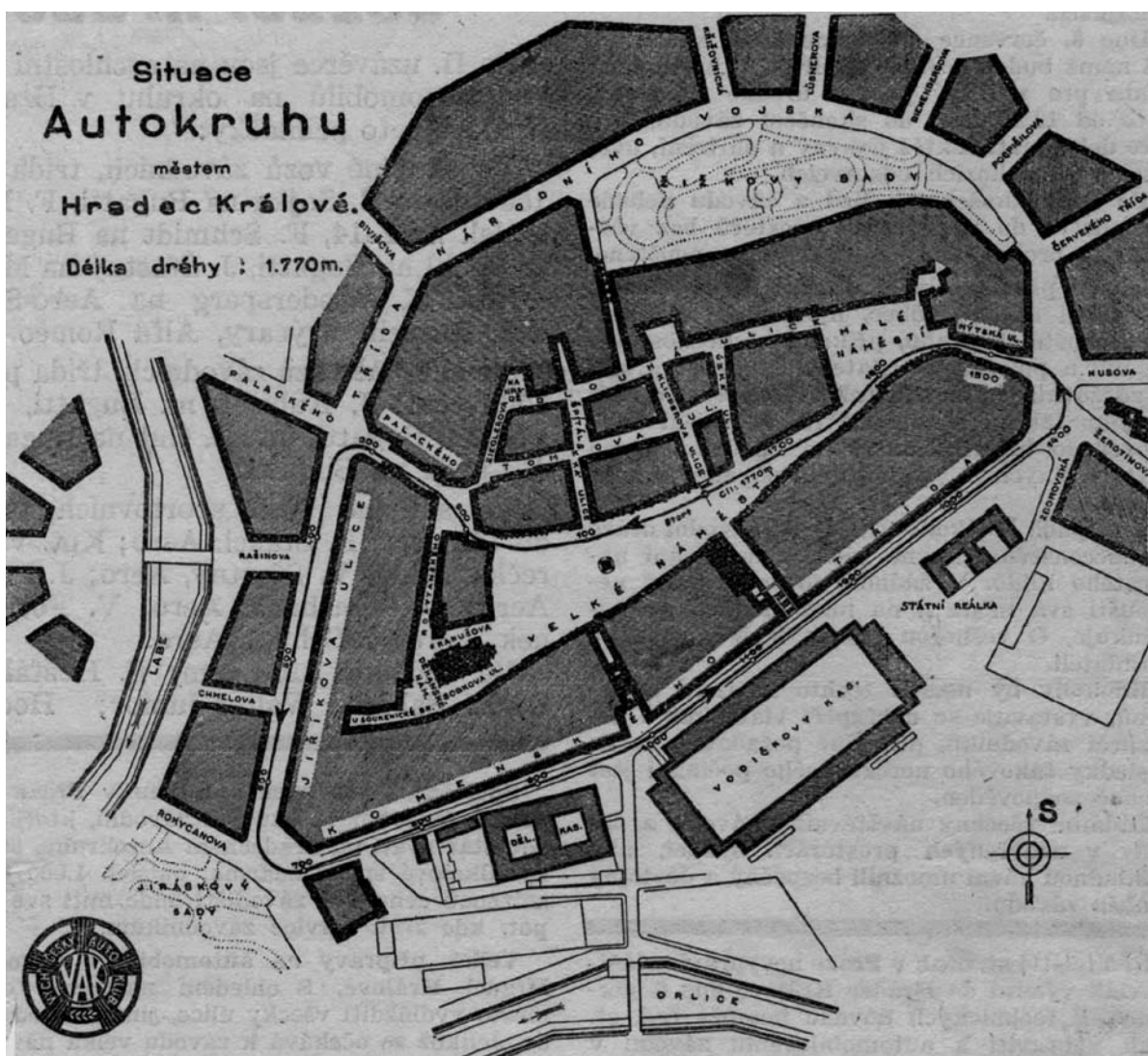
AUTOMOBILES MARTINI,  
SAINT-BLAISE—NEUCHÂTEL, ŠVÝCARSKO.  
1898—1931.



1929.  
6-válec, 74 × 120 mm.

### Předválečný „Autokruh Hradcem Králové“

V letošním roce uplyne již 88 let od uskutečnění jediného předválečného čistě městského automobilového závodu v ČSR. Za začátek historie okruhového závodění v Čechách je považován „závod lázeňských měst“, v němčině nazvaný Kurorterrennen. Tento závod byl pořádán v letech 1920 – 1922 v okolí Mariánských Lázní a Karlových Varů a startovaly v něm závodní vozy. Délka trati byla každý ročník jiná a pohybovala se okolo 130 km. Vítězem tohoto závodu se v roce 1921 stal jezdec Salzer na Mercedesu s průměrnou rychlostí 81,8 km/hod a v roce 1922 dosáhl jezdec Svoboda na voze Laurin & Klement dokonce průměrné rychlosti 84 km/hod. Při stavu tehdejších silnic jistě vynikající výkony. Další pokus uspořádat závody na okruhu proběhl v letech 1927 a 1928 v okolí Karlovy Studánky. Okruh nazvaný „ Okolo Praděda“ měřil 22,4 km a závod se jel na 10 – 14 kol. Okruh byl veden těžkým kopcovitým terénem, po úzkých silnicích, a trpěl malým zájmem diváků. V roce 1930 se začalo závodit na nově vybudovaném Masarykově okruhu v okolí Brna. Tento okruh o délce 29,14 km měl proti předchozím řadu předností – skvělou trať, umožňující hromadné starty a na velké části i bezpečné předjíždění při největších rychlostech a mnoho bezpečných míst pro diváky s perfektním výhledem. Další plus byla poloha okruhu blízko velkého města a snadná dostupnost ze vzdálenějších míst. Proto se také v období před 2. světovou válkou zdejších závodů zúčastňovali nejlepší jezdci i stroje. Diváků sledujících klání bylo vždy více než 100 000. Na základě těchto úspěchů se v roce 1933 Východočeský autoklub rozhodl uspořádat v Hradci Králové rychlostní závod automobilů na krátkém okruhu o délce 1770 m, který vedl výhradně ulicemi města. Vozidla byla rozdělena na skupinu závodní s třídami do 1,5 litru a přes tento obsah. Skupina sportovní měla třídy do 750 ccm, do 1100 ccm, do 1500 ccm a přes 1,5 litru obsahu válců. Závodní skupina jela 30 kol a sportovní 20 kol. Závod byl jistě velice divácky zajímavý. O průběhu závodu a výsledcích informuje článek zveřejněný v Osvětě Lidu 8. července 1933. Fotografu Pacltovi se při tomto závodě podařilo vyfotit nádhernou momentku ze zatáčky u Grandhotelu.



V dobovém tisku je situace pospána takto: Vůz č. 24 závodníka Vidry dostává v zatáčce smyk a povážlivě se nachyluje. V té chvíli dojíždí ho Turek, který silně brzdí, aby do něj nenarazil. Šťěstí oběma přálo, vůz č. 24 vyrovnal a oba závodníci odjíždějí klidně dál. Úspěchů vozů AERO v závodě využilo reklamní oddělení továrny k propagaci výrobků otištěním inzerátů v celorepublikovém tisku. Městský závod automobilů v Hradci Králové nebyl nikdy opakován.



*Skupina vozů před startem.*

**8. července 1933**

**„Osvěta Lidu“**

**Ročník XXXVI. č. 51**

## **První Autokruh v Hradci Králové.**

*– opis z dobového tisku –*

Čtvrteční závod pořádaný Východočeským autoklubem stal se velkou sportovní událostí nejenom města a kraje, ale téměř celé československé republiky. Zejména účast Pražáků na něm byla veliká.

Město vyšlo pořadatelům velice vstříc. V posledních dnech prováděna byla úprava dlažby jízdni dráhy, která pak byla náležitě vymyta, aby byla úplně bezprašná.

Závod městem je něco nezvyklého v našem automobilovém sportu a proto ten velký zájem a tak veliká účast. Závodní dráha v našem městě vykazovala tolik nebezpečných úseků jako snad nikde na světě. Byl to sjezd z Velkého náměstí do Palackého třídy, zatáčka u Grandhotelu, zatáčka pod pivovarem a konečně zatáčka při vjezdu na Malé náměstí. To bylo také viděti při středečním trainingu, při němž došlo k několika haváriím u Grandhotelu (vozy číslo 5, 7 a 28), které však skončily poměrně šťastně. Při té příležitosti nutno vyzvednouti pohotovost samaritské služby našeho hasičstva a vojska, která byla v mžiku na místě a ihned odstranila vůz z cesty. K velkému neštěstí došlo na Velkém náměstí ve středu 5. července, kde vůz číslo 59, řízený závodníkem Theimrem, vjel na chodník u Dekory, kde narazil na vojína leteckého pluku Václava Štěpána, který odletěl do výše a padl na chodník se zlomeným vazem. Závodník se snažil vůz vyrovnati, ale podle zpráv selhalo mu řízení a vůz závodní rychlostí vjel na druhý chodník, kde u firmy Taussig narazil na dělníka Křičenského z Hradce Králové, kterého rovněž zabil. Těžce byl zraněn při té příležitosti úředník Polák z Nového Hradce Králové, který byl okamžitě odvezen do ošetření do všeobecné veřejné nemocnice. Pořádek při závodech byl vzorný, dík dobrovolné službě vojinů leteckého pluku číslo 4, jeho poddůstojníků a dělesloužičích, kteří po celé délce trati udržovali, pokud to jen bylo možno, vzorný pořádek. Také četnictvo a okresní úřad konaly vzorně svou povinnost a dbaly všude o bezpečnost diváků, kterých se sešlo veliké množství. Nebylo okna, nebylo balkonu, nebylo pomalu ani střechy nebo novostavby, kde by nestáli diváci z Hradce nebo okolí. Počítá se, že Hradec navštívilo na 40.000 hostů. Automobilový park sahal až k lázním, zkrátka všude, kde bylo místo, byla postavena auta cizích hostů. Pěkným dojmem působily železné tribuny postavené firmou Rainberg v Pardubicích. Naplněny byly do posledního místa. Pozornosti těšily se reklamní vozy fy Novotný, továrna nábytku v Týništi, Kudrnáčovy továrny na pneumatiky v Náchodě a fy Mogul, které závodily v Autokruhu o přízeň obecnstva a majitelů aut. Dobře fungoval rozhlas, který po celé délce trati informoval obecnstvo o průběhu závodu a zejména varoval před přecházením jízdni dráhy a před vbíháním do jízdni dráhy v případě nějakého neštěstí.

Průběh závodu byl poměrně klidný. Vůz číslo 14 měl havarii při náhlém zabrzdění, kde se překotil. Řidič Michl utrpěl zlomeninu klíční kosti a jeho spolujezdec Schachl měl pohmožděný hrudník. Závodníkovi Mandovi, který odpadl pro poruchu pneumatiky, byl povolen start ve II. skupině.

### **Skupina sportovní. Třída do 750 ccm.**

Začátek závodu se zdržel do čtvrt na 15, kdy startér pan Vejtruba odstartoval Formánka, Nimshause a V. Šťastného v intervalech po 5 vteřinách. Jako první projel cílem, uraziv 20 kol, po 1,7 km, V. Šťastný v čase 33:48.4. Druhý byl Formánek za 34:29.6, třetí Nimshaus 35:00.4. Všichni na voze Aero. Šťastný již v pátém kole je v čele.



### **Třída do 1,1 litru**

rozdělena ve dvě skupiny. V první startoval Liška – Aero, ing. Michl – Aero, M. Schöffel – Salmson, Sabath – Walter Junior, Kafuněk – Aero, Manda – Walter Junior. Liška a Michl na začátku třetího kola se při vjezdu do esovité zatáčky při východu z Velkého náměstí málem srazili. Kromě Lišky všichni závodníci zde ztratili čas, zmírnivše tempo na znamení činovníků, dávajících jim znamení k opatrnosti před místem kolise. Schöffel vede od 10. kola, které urazil za 15:44, za ním jel Liška, pak Kafuněk a Sabath. Tento pořad zůstává až do konce. Schöffel má čas 31:04.3, Liška 31:40.5, Kafuněk 31:58, Sabath 32:01.2.

Ve druhé skupině startovali Turek, Nahodil, Sottl, Vidra, Šťastný a Manda. Turek těže z prvního startovního místa jede za potlesku obecenstva velmi rychle, zatím co Manda, který startoval poslední, se vypracovává, rovněž povzbuzován potleskem, na druhé místo. Nahodil se zastavil pro přehřátí stroje. Turek dělá 10 kol za 15:40. V této skupině docílili časy: 1. Turek na Aero 31:07.5, 2. Manda na Walter Junior 32:01.8, 3. Šťastný na Aero 33:04.6. Celkovým vítězem této kategorie je tudíž Schöffel, druhý je Turek, třetí Liška, čtvrtý Kafuněk, pátý Sabath, šestý Manda.

### **Třída do 1,5 litru**

Startují Szczyzyci – Wikov, ing. Bašek – Aero, hraběnka Kozmianová – Bugatti, Mayenburg – Tatra, Jan Beneš – Wikov, Schmidt – Bugatti. Szczyzyci vede před bravurně jedoucí Polkou, již obecenstvo provází bouřlivým potleskem, když se hraběnka ujme vedení. Jednu chvíli je najednou všech 5 vozů v délce Velkého náměstí. Paní Kozmianová a Schmidt jedou stíhací závod, z něhož Schmidt vychází vítězně a ujímá se vedení.

1. Schmidt – Bugatti 28:02.6, 2. hr. Kozmianová 28:37.6, 3. Szczyzyci – Wikov 29:08.1, 4. Bašek – Aero 30:09.7, 5. Jan Beneš – Wikov 32:46.4, 6. Mayenburg – Tatra 32:50.9.

### **Třída přes 1,5 litru**

Startují Konečný – Wikov, Šífa – Austro Daimler, ing. Rezek – Austro Daimler, paní Rezková – Austro Daimler a L. Pubec – Ford, tedy vesměs „obširné“ vozy, které se proti vozům předešlé třídy zdají pravými obry. Manželé Rezkovi jedoucí velmi pěkný závod, Pubec pěkně dohánějící, protestuje proti paní Rezkové, že mu neučinila místo pro předjetí.

Zvítězil ing. Rezek – Austro Daimler 29:36.2, 2. Pubec – Ford 29:59, Konečný – Wikov 30:40.3, 4. Rezková 31:7, 5. Šífa – Austro Daimler.

### **Z á v o d n í v o z y. Třída do 1,5 litru.**

Závod se konal na 30 kol, kdežto předchozí jen na 20 kol. Startují: Sojka – Bugatti, Hošťálek – Z 14, Chudoba – Bugatti a s ním spolu jede Kubíček – Bugatti, jenž jede w. o. třídu přes 1,5 litru.

Tímto závodem dne vrcholí velkolepý zápas o vedení mezi Sojkou a Kubíčkem, který v šestém kole je jistě v čele. Wiedersperg se vzdal v 5. kole, zatím co Chudoba si dobyl vedení své třídy.

Ve 24. kole Hošťálek se vzdává, Chudoba se nápadně opoždí a ztrácí první místo své třídy. Třída do 1,5 litru závodních vozů končí vítězstvím Sojky – Bugatti 40:23.4, 2. Chudoba – Bugatti 40:47.5.

První královéhradecký Autokruh byl pořádan v znamení vozu Aero. Nejpočetněji mezi zúčastněnými jinými vozy byly sympatické malé vozy Aero.

Zvláštní překvapení způsobily malé dvouválcové vozy Aero „litř“ obsahu, které vzdor silné konkurenci klidně získávaly nejpřednější místa.

Zvláště závodník Turek, který, ač nebyl hlášen, zúčastnil se na novém voze Aero-litr a získal svojí klidnou a bezpečnou jízdou sympatii obecenstva.

Pořadatelům a všem vedoucím Východočeského autoklubu patří opravdu srdečný dík za vzorné vedení Autokruhu. Nebýti středečních neštěstí při trainingu, která rozrušila mysl diváků do krajnosti, byl by nebezpečný závod našim městem proběhl celkem klidně. Zkušenosti středeční bylo získáno pro čtvrtěční závod, s nebezpečných chodníků diváci odstranění a jejich bezpečnost téměř zajištěna. Věříme, že po zdařilém průběhu prvního Autokruhu bude následovat druhý a další a že královéhradecký Autokruh stane se sportovní událostí celé naší republiky.

### **Rozhlas na autokruhu**

Při takovém podniku jako je autokruh městem, kde jsou bezpečnostní podmínky jak pro závodníky, tak i pro přihlížející obecenstvo velmi nepřívznivé, bylo nutno instalovat něco, co by okamžitě a spolehlivě informovalo obecenstvo o tom, co se na trati děje, a jak se má na trati chovati.

O instalaci potřebného rozhlasového zařízení postarala se firma Radio Čupr, Ulrichovo náměstí. Zesilovače a reproduktory, jakož i nejnütnější technický dozor dala k dispozici řa Radioslavia-Marconi.

Největší potíže působila instalace vedení pro rozvod městem, neboť toto muselo býti z vodičů nových a důkladně stavěno, aby se již předem zamezily povětrnostní vlivy. Materiál na toto vedení ochotně zapůjčily Elektrické podniky města Hradce Králové spolu se Svazem východočeských elektráren. Elektrický proud dodaly zdarma Elektrické podniky města.

S instalací bylo započato v pondělí ráno. K instalaci vedení bylo zapotřebí 2400 m drátu.

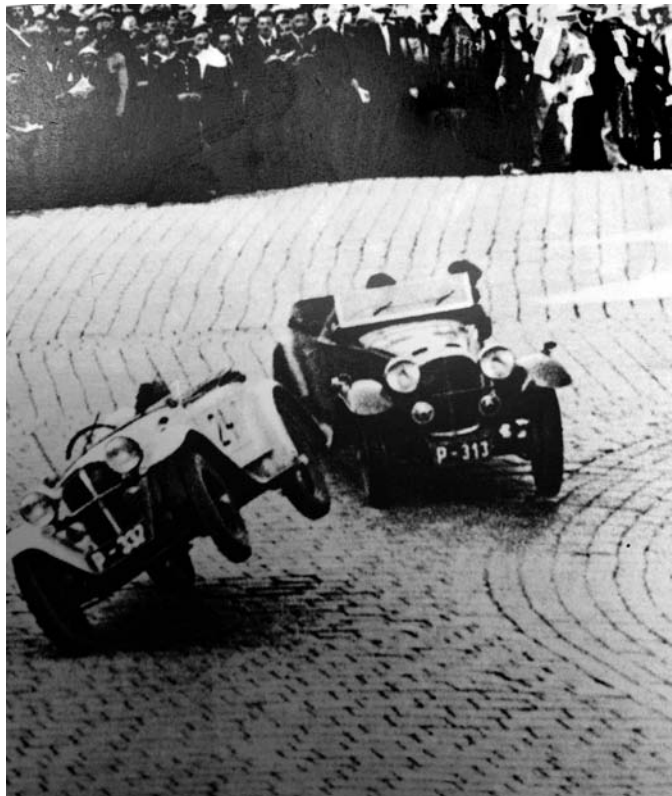
V rozhlasové budce, kde bylo též ředitelství závodu, byl umístěn mikrofon a gramofon. Proudů z těchto zdrojů byly zesilovány tak zvaným mikrofonním bateriovým zesilovačem a takto zesílené proudy byly rozváděny po celém okruhu, na kterém v různých místech byly teprve připojeny vlastní zesilovače o různé síle podle důležitosti místa.

Na Velkém náměstí v domě zlatníka pana Broulíka byl instalován největší zesilovač – 1000 W a zároveň 4 směrové elektrodynamické reproduktory. Na Malém náměstí v hotelu Černý kůň byl zesilovač o výkonu 50 W a v jedné bedně dva dynamické reproduktory. U evangelického kostela, u kasáren pěšího pluku 4, pod pivovarem u Jirákových sadů, na paláci Živnobanky a Grandhotelu bylo instalováno po 25wattovém zesilovači a dvou dynamických reproduktorech.

Toto vše bylo instalováno během 2 a půl dne, což je jistě po stránce pracovní výkon velmi pozoruhodný.

Východočeský autoklub, jakož i instalující firma děkuje všem občanům, kteří při instalaci rozhlasového zařízení v různých místnostech vyšli ochotně vstříc.

*Ročník II. č. 28 „Autoklub“ 13. července 1933*



**Stokilometrovým tempem městskými ulicemi,** to je jízda, jakou si automobilista smí, ba dokonce musí „dopřát“, jede-li závod, jako byl I. autokruh městem Hradec Králové. Kdo ví, co to znamená dosáhnouti na dobré silnici průměrné rychlosti 60–70 km v hod., ten dovede zvláště dobře oceniti výsledky závodu v Hradci, kde trať vedla 80 ostrými zatáčkami po městském dláždění. Jaké musí vůz míti zrychlení, jakou stabilitu v zatáčkách, jaké brzdy, jaké tempo v rovinkách, aby jeho celkový průměr na tak obtížné trati přesahoval 80 km v hod.! Musíme opravdu obdivovat malé domácí vozy AERO, které ve třídě do 750 ccm dosáhly průměr 64 km v hod. a v kat. do 1100 ccm 68.5 km. Nejlepší čas domácích malých vozů dosáhl Turek na téže aerovce, která má již za sebou „1000 mil československých“, absolutní vítězství ve 24hodinové jízdě a tisíce kilometrů Turkových jízd za povoláním. Vítězství v Hradci Král. ukazuje, že nový litrový vůz Aero 1000 je stejně „chodivý“ jako vytrvalý.

*Mnohokrát publikovaná fotografie z „Autokruhu v Hradci Králové“. Turek – P-313 a Vidra – P-332 předvádějí naprosto „bezpečnou“ jízdu, jak je popsána ve článku z dobového tisku.*

připravil Jarda Dufek – JD –

### **Pan Václav Halounek převzal generální zastoupení vozů AERO v Hradci Králové 1. září 1939.**

*– k inzerátu na zadní straně obálky –*

Mnoho aerovkářů má dodnes v paměti pana Václava Halounka z Hradce Králové. Pan Halounek byl až do své smrti pokladnicí vědomostí o aerovkách. Jeho služeb využilo mnoho z nás.

S Hradcem Králové souvisí i reklamní oznámení pana Václava Halounka o převzetí generálního zastoupení vozů AERO, otištěné na poslední straně tohoto čísla. V dobovém novinovém výstřížku je uvedeno datum 1. září, ale není jasné, ve kterém roce k této události došlo. Výstřížek obsahoval mnoho inzerátů, v žádném z nich však letopočet nefiguroval. Až pod titulkem **Uznání starým rodům** byla informace, že rod Baštýřův hospodaří na usedlosti čp. 8 v Chýšti již od roku 1680, tedy 259 let. Když sečteme rok 1680 s počtem let hospodaření, tak vyjde, že pan Halounek převzal zastoupení AERO 1. září 1939! Krom toho, že v českých zemích panoval již tvrdý protektorát, tak toho dne také vypukla 2. světová válka. To jistě nebyl příliš dobrý začátek prodeje automobilů.

Informace **Uznání starým rodům** mě zaujala něčím, co se v dnešní době již nestane. Zemědělská rada v Praze tehdy vyslala delegáta, který osobně předal **Bronzovou plaketu za věrnost půdě** rodům Baštýřů a Drahokoupilů. Je smutné, že v dnešní době, kdy si lidé neváží téměř ničeho, je taková úcta k půdě již minulostí.

– JK –

### **Trocha plzeňské aero-historie – do třetice**



V Aerovkáři č. 4/2020 na str. 10 je fotografie „neznámých“ osob. Na fotu je pí Eva Elstnerová (první manželka F. A. Elstnera), pán s tabulkou „Macho a Turek“ je PH. MR. Jaroslav Doubek, majitel plzeňské lékárny a vedoucí výpravy AERO-SPEXOR. Dále pp. disponent Otto Lobosucký, továrník V. Suda a F. Petříček, zástupce značky AERO v Plzni. Výprava startovala 11.2.1933 z Plzně po vyznačené trase (viz mapka), ujela 13.500 km bez vážných defektů. Návrat 25.3. do Plzně. Pro úplnost – PH. MR. Doubek podnikl rok předtím dálkovou jízdu pod šifrou SPEXOR, ale s jinými členy posádky na vozech TATRA.

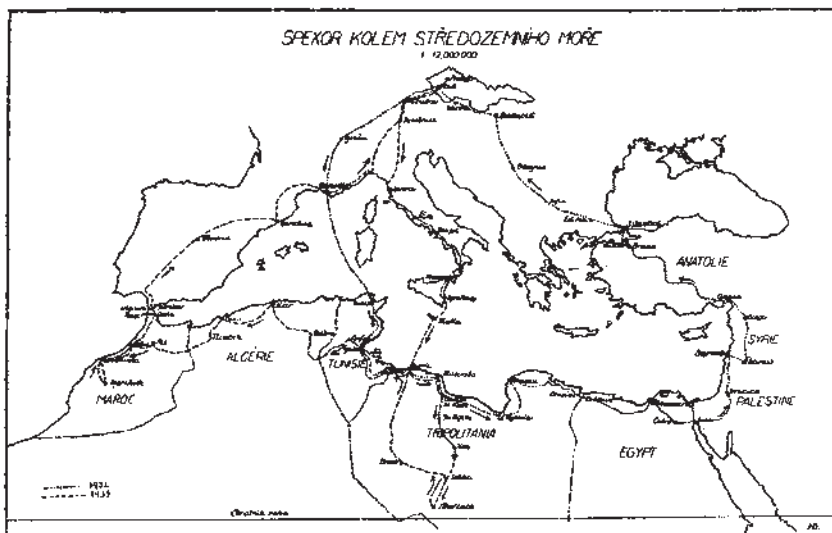


Šťastný  
úsměv  
i v  
okamžiku  
nebezpečí,  
poněvadž  
sklo  
NEO-  
TRIPLEX  
nezraní!

Nový důkaz jeho spolehlivosti:

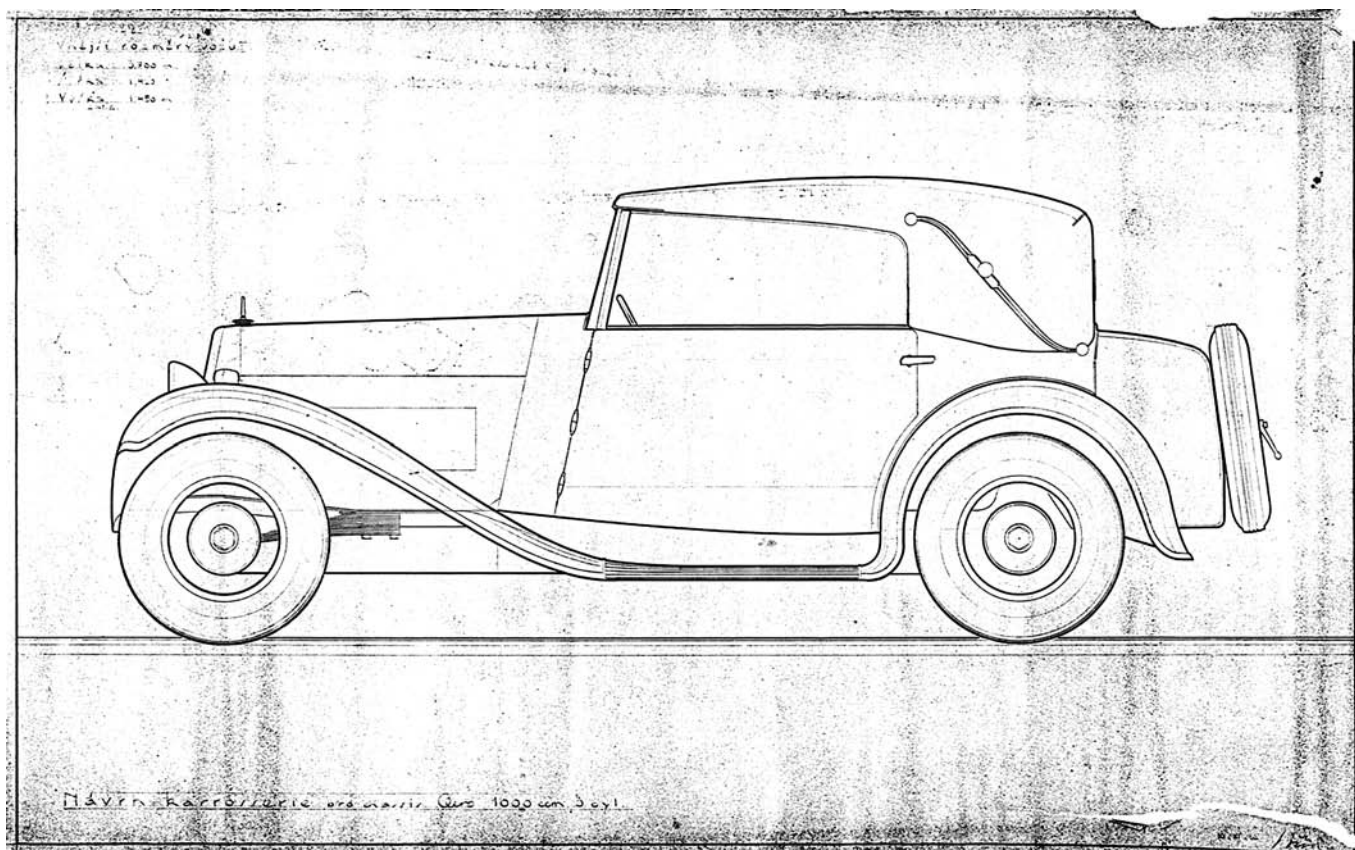
**TATRA-AERO-SPEXOR** jel se  
**NEO-TRIPLEX** skly

NETRÁŠTITELNOST NAŠICH SKEL usnadnila lékárníku Doubkovi bezpečně absolvování obou cest do Afriky. — NEO-TRIPLEX vydržel obtížnou cestu 27.000 km. — **Holýšovské sklárny a. s., Holýšov u Plzně.**



Příspěvek zaslal Petr Klusák

**Návrhy karoserií vozů AERO ing. Voříška**



**Text z výkresů:**

Návrh karossérie pro chassis Aero 1000 ccm 3 cyl.

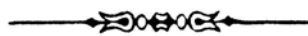
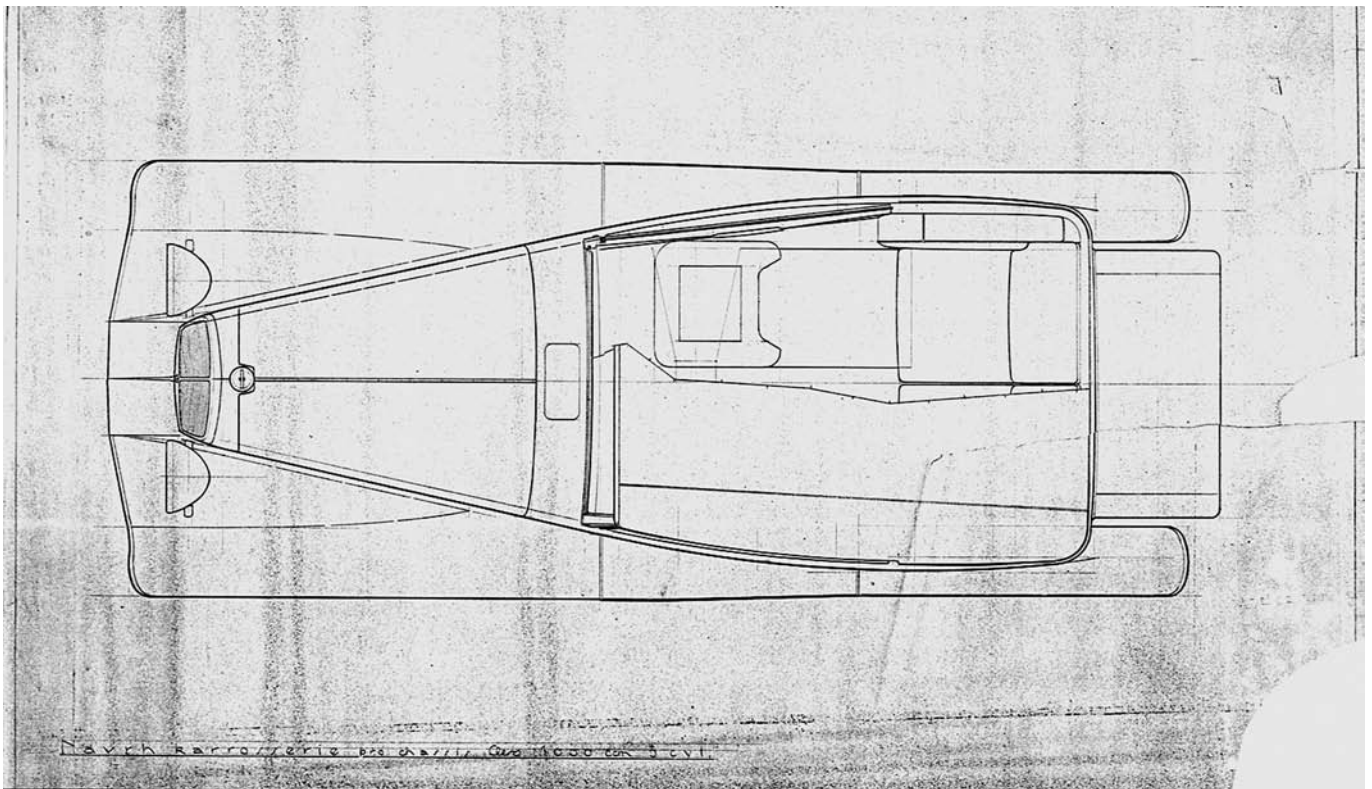
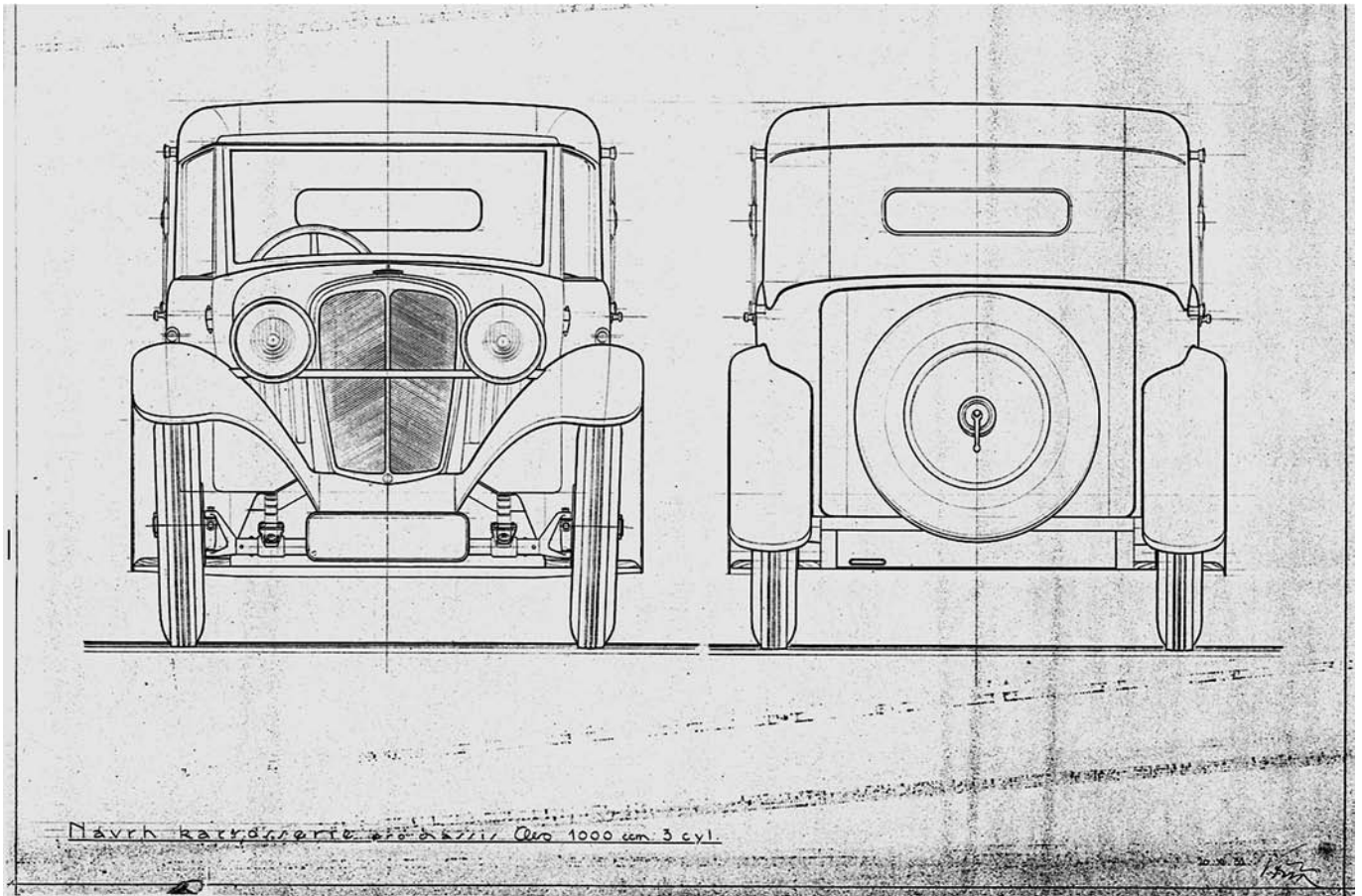
Vnější rozměry vozu: délka: 3700 mm  
šířka: 1420 mm  
výška: 1450 mm

datováno 20. XI. 32

**Využijte členství Aero Car Clubu!**

Oficiální stanice ACC. — Aero-Služba-Schulz ošetří odborně Váš vůz! — provede pečlivě vše, od mazání čepů až po generálku, připraví vůz na zimní jízdu. A jako člen ACC máte slevy a výhody. Informujte se nezávazně.

**Aero-Služba-Schulz**  
Praha VII., Dělnická 40. Telefon 703-66.



## 60 let s Aerovkářem

Předpokládám, že nikdo nečte tiráž našeho časopisu, a tak je ochuzen o informaci, kolika let se Aerovkář dožívá. Po přečtení obsáhlého článku o aerovkách v 11. čísle časopisu *Motor Journal* jsem se dozvěděl, že Aerovkář s několika vynucenými přestávkami ve vydávání existuje již od roku 1930. S nezměněným titulem se prý jedná asi o nejstarší periodikum.



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3



Obr. 4

Prvním letošním číslem začínáme 61. ročník existence Aerovkáře. Nahlédneme do jeho historie a řekneme si, v čem se údaje z *Motor Journalu* mýlí. Předně, Aerovkář začal vycházet v roce 1934, nikoliv r. 1930. Na obr. 1 vidíme známou titulní stranu prvního čísla *Aerovkáře* z r. 1934. Již druhé číslo (obr. 2) doznalo ve svém titulu grafickou změnu a v této úpravě časopis vycházel jako čtrnáctidenník po tři roky. Výjimkou bylo říjnové dvojčíslo roku 1936, které vyšlo ve zmenšeném formátu pod názvem *Aero Car Club Revue* (obr. 3). Druhým omylem *Motor Journalu* je tedy tvrzení, že se nezměnil titul. Myslím, že tehdejšímu předsednictvu ACC a redakci šlo o předběžné seznámení čtenářů s novým designem časopisu. Od roku 1937 vycházel časopis v této nové podobě jako měsíčník. Co vedlo představitele ACC k tak zásadní změně, se můžeme jen domýšlet. Snad to byla představa větší světovosti – tehdejší časopisy tituly *Journal a Revue* jen hýřily. Dost možná, že název *Aerovkář* příliš evokoval vazbu na továrnu AERO, což nebylo žádoucí, protože časopis byl výhradně klubovou tiskovinou. Při pročítání předválečných ročníků se o dění a životě v továrně nic konkrétního nedočteme.

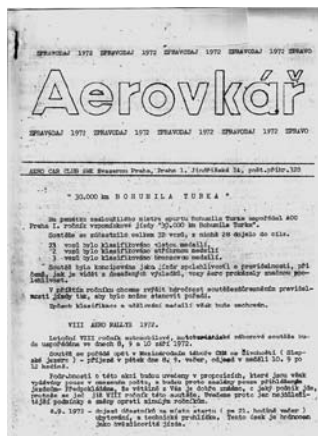
Psal se tragický rok 1939 a březnovým, tedy 3. číslem (obr. 4), na jehož titulní straně je foto kostelíku v Arose ve Švýcarsku, časopis *Aero Car Club Revue* zaniknul. Není bez zajímavosti, že toto číslo vyšlo 5. března, jen 10 dnů před totální okupací již okleštěného Československa. Neskončil jenom časopis, ale byla ukončena i činnost ACC. Klub se zapojil do AKRČS (Autoklub Republiky československé). Jak dlouho přežívala tato organizace, se můžeme jen domýšlet.



Obr. 5



Obr. 6



Obr. 7



Obr. 8

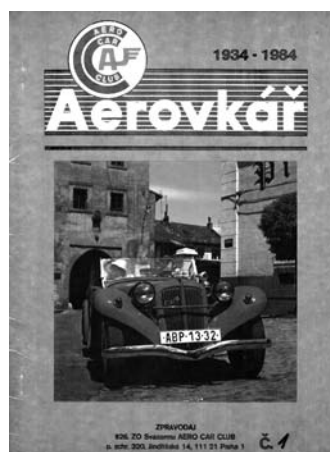
Válka a okupace skončily a otevřely se nové možnosti motoristům. Lidé v té době měli zcela jistě jiné starosti, než obnovovat kluby a vydávat klubové časopisy. Jak víme, tak již těsně po válce v roce 1945 začaly vycházet *Aero NOVINY*. To však byl časopis zaměstnanců továrny AERO a do chronologie *Aerovkáře* je počítat nemůžeme. Zbývá dodat, že rokem 1948 veškeré lidské iniciativy na dlouhou dobu skončily, a to mnohdy velmi násilně.

Mírné politické uvolnění přispělo v roce 1960 k opětovnému založení ACC, byť zastřešenému tehdejší armádní organizací Svazarm. *Aerovkář* si však musel na své znovuzrození počkat dalších pět let, takže celkem 25 let. Titulní stranu 1. čísla z r. 1965 vidíme na obr. 5; vrátil se mu název *Aerovkář*. Nesmělé začátky obnoveného zpravodaje obsahově i vzhledově však postupně gradovaly, až se *Aerovkář* stal skutečným časopisem, který bylo možno dokonce zakoupit ve vybraných prodejnách novin. V té době byl měsíčníkem o 24 stranách (obr. 6). Po „přátelské“ okupaci našimi tak zvanými spojenci v r. 1968 se *Aerovkář* udržel při životě ještě do roku 1970, kdy vyšlo 5 čísel a poté bylo jeho vydávání zakázáno.

Na obr. 7 vidíte titulní stranu tiskoviny z r. 1972 s hlavičkou *Aerovkář*, ale bez čísla. Tyto „*Aerovkáře*“ vyšly dvakrát spíše ilegálně a jejich obsahem byla pouze pozvánka a propozice na Aero Rallye. Ve „2. čísle“ byla důležitá zpráva, že od r. 1973 začne *Aerovkář* znovu vycházet. Tak se také stalo a náš časopis opět povstal z popela a nesměle začal vycházet. Jeho tehdejší cyklostylovaná podoba (5 čísel o 10 stranách) je na obr. 8. Od r. 1976 dostal časopis celoroční desky z tvrdého papíru (obr. 9), které byly od r. 1984 barevné (obr. 10) Cyklostyl byl postupně nahrazen tiskem ze strojově psané předlohy na skriptových papírech. Ročně vycházelo 6 čísel, z čehož bylo jedno dvojčíslo. Od r. 1992 je *Aerovkář* vázaný s jednobarevnými deskami (obr. 11) a o rok později je psán již na počítači. Poslední změnou je v roce 2017 snížení počtu čísel na čtyři a zvýšení obsahu na 24 stran.



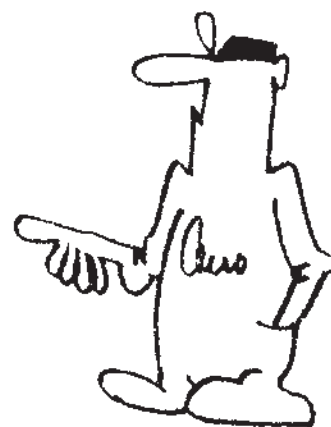
Obr. 9



Obr. 10



Obr. 11



A jak je to s tím 61. ročníkem? Před válkou vycházel **Aerovkář** 6 let. Od r. 1965 do zákazu vydávání v r. 1970 vyšlo také 6 ročníků. A od r. 1973 do r. 2020 bylo vydáno 48 ročníků. Celkem je to skutečně 60 ročníků. Jsou započítány i roky, kdy nevyšel plný počet čísel (1939 a 1970). Naopak není započítán rok 1972, kdy dva výtisky nebyly oficiální. V ruce máte 1. číslo 61. ročníku **Aerovkáře**.

Jak to bude dál? Dovolím si trochu filosofovat. Náš biologický počítač v hlavě je za stovky tisíc let vývoje naprogramován tak, že vše má svůj začátek a konec. Myšlenky na nekonečno ať prostorové nebo časové jsou mu pořád jaksi cizí. Z toho je jasné, že my i **Aerovkář** tu jednou nebudeme. To je tvrdá realita a útěchou snad může být to, že nevíme, kdy se tak stane.

Aby ten závěr nebyl tak skeptický, tak si myslím, že se to aerovek netýká. Ty asi přežijí i zánik sluneční soustavy!

**P.S.:** V archivu nám chybí Aero Car Club Revue č. 1 z r. 1939. Pokud toto číslo někdo ze čtenářů vlastní, prosím o zaslání skenu (pokud možno celého čísla i s reklamními stránkami). V archivu máme celý ročník 1937 Aero Car Club Revue. Ten je však svázaný a chybí mu titulní strany. Pokud by nám šťastný majitel tohoto ročníku zaslal skeny titulních stran a titulní stranu č. 9 z r. 1938, budeme velmi rádi a děkujeme předem.

— JK —

V **Aerovkáři** č. 2/2010 jste si mohli přečíst úvodník z Aero Car Club Revue č. 3/1939 s názvem „KONČÍME ...“. V tomto posledním předválečném výtisku je také rozloučení Bohumila Turka s **Aerovkáři**. Přečtěte si pohnutá slova nestora propagace aerovek.

## Vážení přátelé **Aerovkáři**!

Když před deseti lety vyrobila továrna Aero první lidový jednoválcový automobil 10 HP a uvedla jej na trh za levnou cenu K 18.800—, nikdo netušil, že nová značka zaujme čestné místo v čsl. motorismu a že její zásluhou budou odbourány vysoké ceny. Cena i zevnějšek vozu byly tak pronikavé, že nebylo důvěry k této novince.

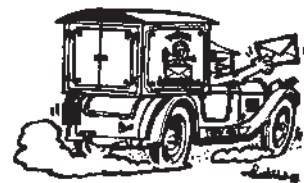
Několik málo jedinců se odvážilo zakoupit si jednoválec Aero. Ale ti, kteří tak učinili, nelitovali a stali se brzo nadšenci této nové značky a jejími horlivými propagátory. „Malý zázrak“ byl prvním čsl. lidovým automobilem, který křižoval všemi státy světa a svými výkony udivoval každého, kdo měl možnost sledovat jeho skvělé výkony a přesvědčit se o jeho dobrých vlastnostech. Obchodní heslo továrny „Malý vůz Aero pro velké cesty“ bylo opravdu pitléhavé. Když později Lyt uveden na trh nový dvouválcový motor, rostly i řady nových majitelů. Spokojenost, jednota a láska k nové značce byly důvodem, že byl organizován značkový klub, který za krátkou dobu, díky porozumění, pohotovosti a neobvykle klubovní činnosti, vzrostl na největší značkový klub v republice. S popularitou vozů Aero stoupaly i požadavky **Aerovkářů**, což bylo příčinou, že továrna se ptáním zákaz-

niků přizpůsobovala a vozy stále zdokonaľovala, takže dnes můžeme říci, že vůz Aero 30 nebo 50 HP uspokojí i nejnáročnějšího automobilistu.

Je opravdu bolestné, že právě v době, kdy bychom mohli říci, že jsme opravdu něco vybudovali, se musíme rozjet. Ano, vážení přátelé, taková je skutečnost. Nebude více nám tolik milého Aero Car Clubu, který všem členům tak dobře sloužil a rozuměl. Mění se doba a vyšší zájmy vyžadují, abychom se sdružili v jednotnou automobilovou organizaci. Zůstanou nám jenom vzpomínky na krásné chvíle, kdy jsme budovali. Nebudeme mít vlastního značkového klubu, ale naše vzájemné přátelství potrvá. Vzpomínám rád na společnou radost nás všech z úspěchů vozů Aero a děkuji Vám touto cestou za sympatie mně při různých příležitostech tak hojně projevované. Neměl jsem nikdy příležitost, abych se Vám odvděčil, snad vinou úrazu v Počernicích, jako cepek se již nikdy nesejdeme a přece bych Vás rád každého zvlášť pozdravil a dokázal Vám, jak si Vás vážím. Ve funkci vedoucího centrálního Service v Karlíně budu snad mít příležitost častěji se s Vámi stykat a jako Váš starý přítel budu zavázán, abych Vám dobře sloužil.

Prosím Vás, až k nám do Karlína přijedete, vyhledejte mne, abychom si popovídali o dobách minulých i přítomných a budu šťasten budu-li Vám moci radou nebo skutkem posloužit. Dobře zařízené dílny, snaha a dobrá vůle Vás zcela uspokojí, bude skutečností, že naše vzájemné přátelství potrvá. Budu Vám vděčný za Vaše rady a ujistuji Vás, že se vynasnažím, abyste mohli říci: „Všichni zaměstnanci pražské Service rozumí dobře slovu služba“.

B. TUREK.



### Prosba ke čtenářům a všem aerovkářům – již podruhé

Hledám informace o panu Richardovi Krausovi, o kterém se říká, že měl AERO agenturu v Praze (?). Tento pan Richard je dědečkem Jiřího Krause, mého dobrého přítele a předchozího majitele mé aerovky.

Jiří mi řekl, že jeho dědeček byl účastníkem jedné z leteckých expedic s Jaroslavem Doubkem.

Bohužel nemohu nikde najít žádný důkaz.

Zajímaly by mě tedy jakékoliv informace o jeho AERO reprezentaci a expedici.

Za informace předem děkuji.

e-mail: [sglinn1@yahoo.de](mailto:sglinn1@yahoo.de)

Sven Linnemann

### Co s nimi bude?

Pochopitelně mám na mysli Aerovky.

K této úvaze mě inspiroval úvodník Pepíka Kňourka v Aerovkáři č. 1/2020. Žijeme v době, kdy mobil je pánem převážné části dnešní mladé generace. Vlastní myšlení ustupuje do pozadí, stačí zmáčknout tlačítko a jsme „in“. Lidé nepotřebují znát historii, „čo bolo, to bolo, terazky som ...“

A jsme u jádra věci: Komu předáme své Aerovky, se kterými jsme strávili nepočítané hodiny renovace, abychom je uchovali pro příští generace?

Osobně mám hořkou životní zkušenost. Chtěl jsem svoji Aerovku předat synovi. Na moji otázku „Chceš Aerovku?“ mně odpověděl: „A co bych s ní dělal?“ Bez komentáře.

Pochopil jsem, že nastává doba, kdy nebude komu předat, protože není zájem a potřeba uchovat tyto krásné stroje pro

budoucnost. Ale abych nepřipisoval vše mobilům a dnešní době, musím se vrátit do minulosti. Komunisté spáchali největší zločin, zničili morálku národa. Naučili lidi pohrdat historií, prací našich předků a jejich tradicí. Takže dnešní výsledek je „pouhou“ gradaci této devastace lidského myšlení.

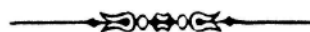
Snad jediné řešení je adopce (osvojení). Někoho, kdo je schopen pochopit, co pro nás Aerovky znamenají. Ti šťastnější mají potomka, který jde ve šlépějích svého otce.

Petr Klusák



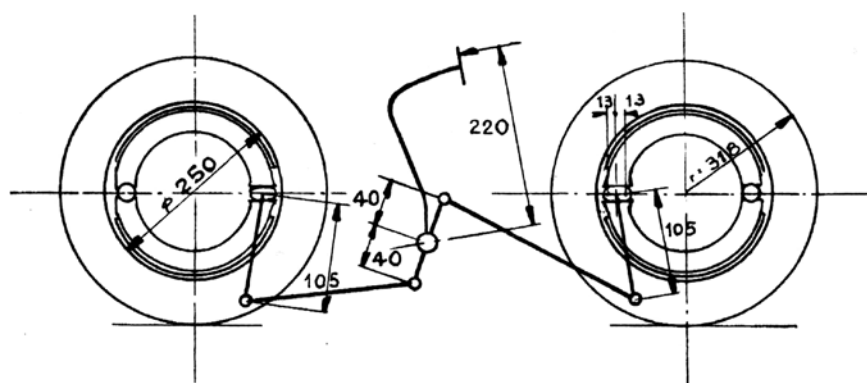
Dnes v Technické rubrice najdete:

- str. 16 – Schéma převodů brzd.
- str. 17 - 18 – Jak k nám přijel Rekord – 2. část.
- str. 19 - 21 – Záhada jednoho kabrioletu. Opravdu jenom jednoho?
- str. 21 - 22 – Úbytek napětí v el. instalaci aerovek i jiných veteránů.
- str. 22 - 23 – Z historie STK – 8. část.
- str. 23 – Inzerce.



### Schéma převodů brzd

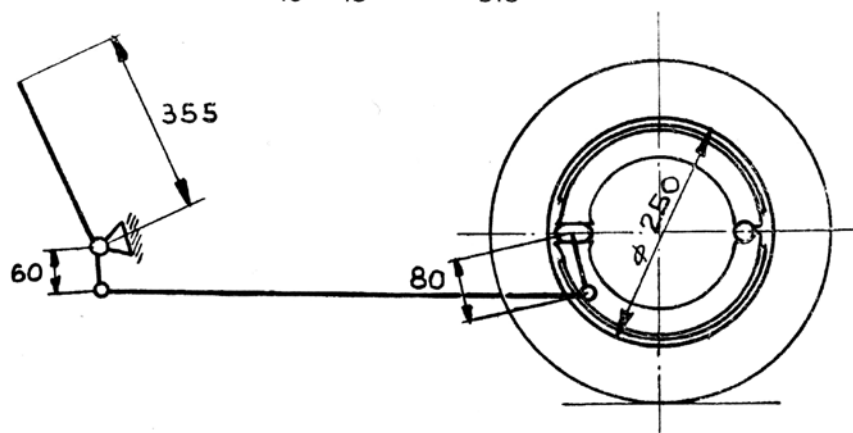
Toto schéma brzd je uvedeno již v č. 5/2016.



Nožní brzda.

Celkový převod na kola:

$$\frac{220}{40} \cdot \frac{105}{13} \cdot 2 \cdot 0.5 \cdot \frac{125}{318} = 17.5$$



Ruční brzda.

Celkový převod na zadní kola:

$$\frac{355}{60} \cdot \frac{80}{13} \cdot 2 \cdot 0.5 \cdot \frac{125}{318} = 14.3$$

Pročítal jsem starší čísla Aerovkáře. V č. 3/2017 na str. 15 „Úprava brzd AERO 30“ popisuje p. Michal Fiala jun. úpravu brzd, která zvětšuje účinnost; uvádí, že ... „Vzhledem k neznalosti poměrů sil jsem zvolil metodu pokus – omyl.“ Dovolím si doplnit schématem převodů brzd. Nákres je otištěn v knize „Osobní čtyřsedadlový automobil AERO 30, popis se zvláštním zřetelem k obsluze a udržování“ (nedatováno).

Petr Klusák

#### Pozn. red.:

Na schématu brzd si povšimněte důležité polohy brzdových klíčů. Brzdový pedál není sešlápnutý a brzdové klíče jsou před svislou polohou – myšleno ve směru působení tahu brzdných lan. Z toho vyplývá, že maximální brzdná síla bude po sešlápnutí pedálu, když se klíče dostanou do svislé polohy!

V Aerovkáři č. 4/1999 jsem již na téma brzd napsal článek. Když si ale na našich srazech prohlédnu, v jaké poloze mají aerovkáři brzdové klíče, tak ty jsou v mnoha případech za svislou polohou! Při brzdění se klíče od svislé polohy ještě více odkloní a tím se brzdný účinek brzd ještě zmenší!

K tomu je ale důležité mít všechna obložení stejně vysoká, klíče ve stejné poloze a vačky brzdových čelistí ve stejném postavení! To vše je podrobně popsáno ve výše uvedeném článku v č. 4/1999.

Dobře seřízené mechanické brzdy obstojí i na STK.

– JK –



## Jak k nám přijel Rekord

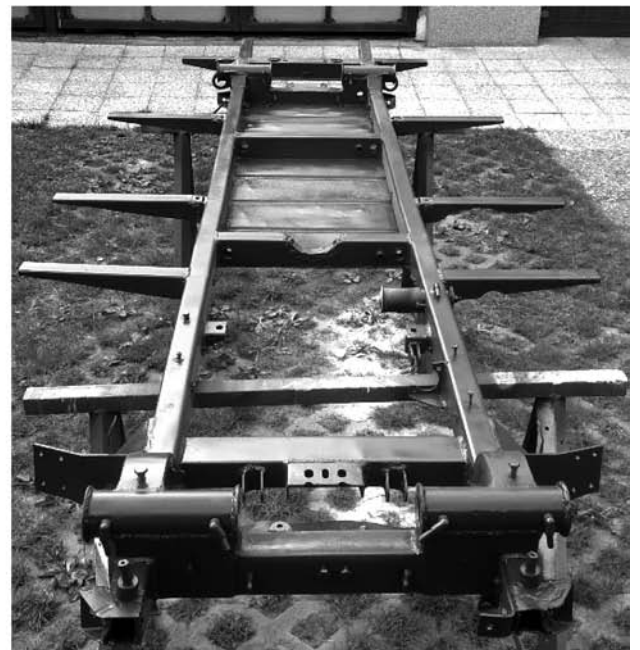
– část druhá –

Zapřáhli jsme vlek a vyrazili pro Rekorda, alespoň pro ty části, které se nacházely na území ČR, abychom nic nepromeškali. Bylo to dobré rozhodnutí, protože asi za 14 dní přišla vichřice a na plechovou garáž, kde bylo torzo Rekorda uskladněno, spadl mohutný smrk.

Po nějaké době nám přivezl původní majitel zbylé části vozu z Německa, a tak jsme si mohli poskládat vůz nanečisto, jen abychom věděli, jak asi vůz vypadal a mohli si ho vyfotit a pochlubit se kamarádům ☺.



Copak poskládat karoserii, to by člověk zvládl, ale ostatní části porůznu uskladněné v krabicích od zeleniny, to je oříšek dodnes. No nic, sundali jsme skelet karoserie z rámu a začali rámem. Rozebrat, očistit, nechat opískovat, natřít a začít opět skládat. Píše se to hezky, ale co to zabere hodin, ví asi každý, kdo něco podobného už absolvoval.



Původně byl vůz postaven na 16“ kolech, ale někdo je nahradil 14“ koly ze škodovky. Sehnat 16“ kola však nebyl až takový problém, je jich dost. Nechat je opískovat a nastříkat, k tomu duše a pneu a všechno poskládat, neboť 100 let aerovky se blížilo.



Původní smělý záměr vystavit zrenovovaný automobil vzal brzy za své. Takže se vystavilo alespoň šasi s motorem, který prošel repasí, při které bylo zjištěno, že jeden válec je prasklý a síla vybroušené stěny už neumožňuje sváření. Naštěstí moderní chemie umí zázraky (aspoň doufám) a motor šlape. Zatím na stole. Ale zázraky se dějí. Během výstavy ve Kbelích mě kontaktoval majitel bloku motoru asi z Rekorda, že se mu asi jeden takový váli v garáži. Měl pravdu, byl to on a už se váli v garáži u nás, a ještě neměl výbrus.



– pokračování příště –

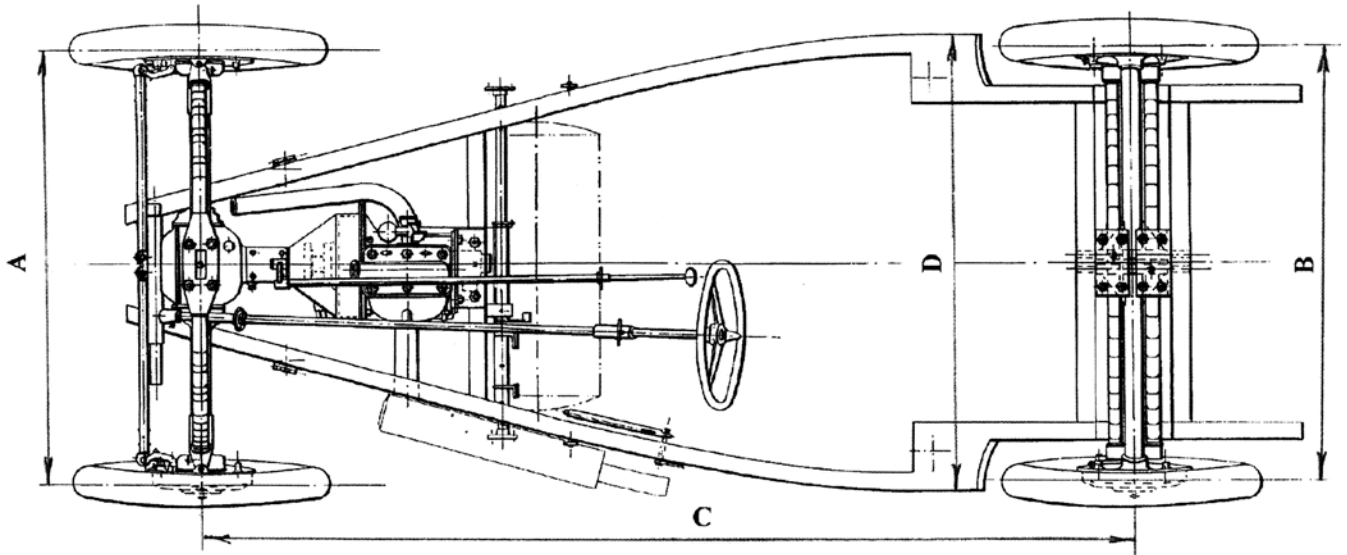
Jindra Šlesinger

## Záhada jednoho kabrioletu. Opravdu jenom jednoho?

Než se začnu zabývat ohlášenou záhadou, připomenou pár dat o aerovkách A 30 a A 50. Na obr. 1 je názorné schéma rámu a celého podvozku A 30. Pro naši potřebu využijeme schéma i pro A 50. Jsou zde dokresleny základní kóty, týkající se rozchodu kol, rozvoru náprav a rozměrů rámu.

První nejasností je použití rámu (chassis) pro kabriolety. Víme, kolik chassis vyrobila továrna AERO pro karosárnu Sodomka ve Vysokém Mýtě. Nevíme ale, kolik těchto chassis mělo rozšířený rám (viz popis rozměru D k obr. 1).

Druhou nejasností je použití rámu (chassis) pro tzv. faux kabriolety (hlavním rozpoznávacím znakem je pevný rám dveří), které byly vyráběny přímo v továrně AERO. Byl použit rozšířený rám pro všechny tyto faux kabriolety?



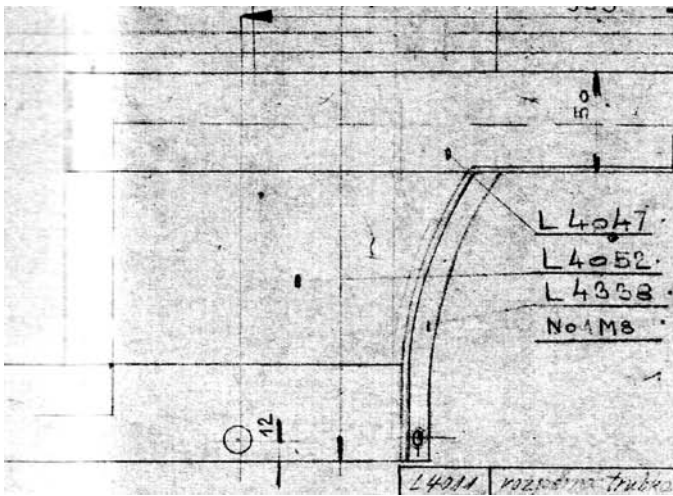
### Legenda k obr. 1

**A – rozchod předních kol:** A 30 1200 mm  
A 50 1180 mm, v brožurě z r. 1937 uvedeno 1200 mm

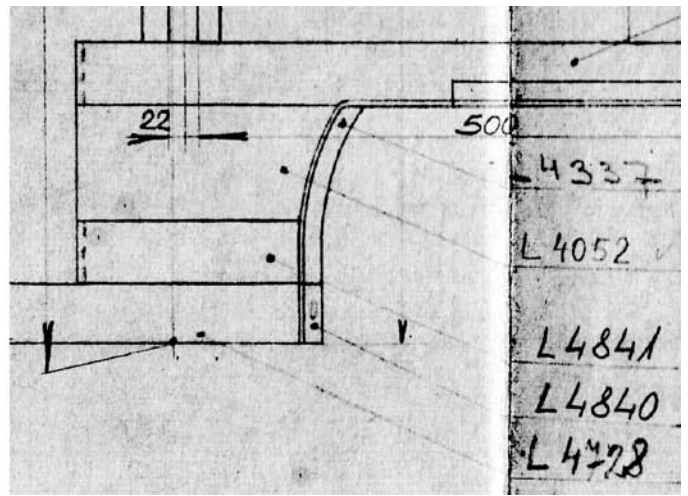
**B – rozchod zadních kol:** A 30 1200 mm  
A 50 1240 mm, v brožurě z r. 1937 uvedeno 1200 mm

**C – rozvor náprav:** A 30 sport, roadster 2515 mm, v brožurě z r. 1937 uvedeno 2500 mm (zřejmě chybně)  
A 30 limusina 2715 mm, původně 2515 mm jako sport a roadster  
A 50 roadster (zřejmě i pro sport) 2592 mm, v brožurě z r. 1937 uvedeno 2600 mm  
A 50 limusina 2790 mm, v brožurě z r. 1937 uvedeno 2792 mm

**D – šířka rámu (v nejširším místě):** A 30 sport, roadster, limusina 1244 mm  
šířka rozšířeného rámu (v nejširším místě): A 30 1338 mm



Obr. 2 Detail z výkresu L 4503 Rám chassis limusiny



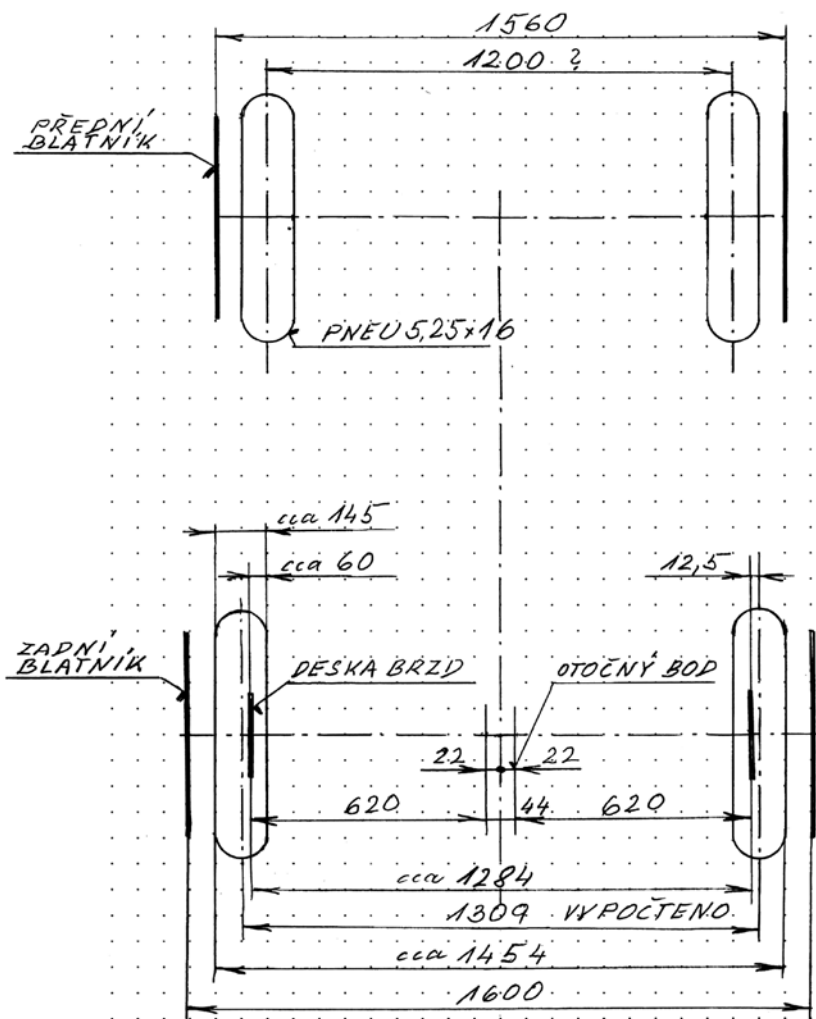
Obr. 3 Detail z výkresu L 4727 Rozšířený rám chassis dvouválce

Výkres L 4503 13.5.37 ze dne 15.1.36 Rám chassis limusiny. Tento výkres již platí pro prodloužený rám limusiny o 200 mm.

Výkres L 4727 18.3.37 Rozšířený rám dvouválce. Na tomto výkresu není uvedeno, že platí pro kabriolet, ale u výkresů, které s tímto rámem souvisejí je uvedeno „pro cabriolet“. Důležitá je informace, že se jedná o dvouválc. Tzn., že nikdy neplatil pro A 50. ?



Obr. 4



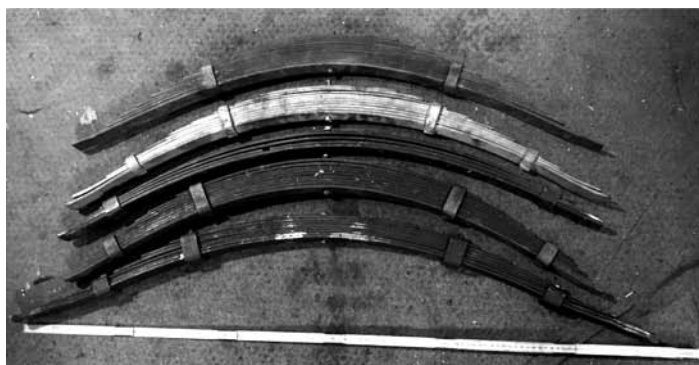
Obr. 5

Výkres L 4841 z 15.3.37 Vložka kapsy rámu (na obr. 3). Vložka je 50 mm široká, tzn., že rozšířený rám při zachování rozměrů L 4051 Pravá krabice rámu (není na detailu obr. 3) a L 4052 Levá krabice rámu, by měl být v nejširším místě široký 1344 mm. Je však dle kóty na výkresu L 4727 široký pouze 1338 mm (viz kóta D). Kam se podělo rozdílných 6 mm není jasné.

Na obr. 4 je rám (**nerozšířený!**) kabrioletu A 50 Honzy Wagnera. Vůz karosovala fa Sodomka a na snímku je vidět, jakým způsobem si pomohli s rozšířením v místě za dveřmi vozu – viz detail obr. 4.

Není také zcela jasné, proč pro kabriolety (asi některé) byl vyráběn rozšířený rám.

**A nyní k té záhadě.** Mnoho aerovkářů zná kabriolet A 30 (fa Sodomka r. 1937) Michaela Straucha. Kdo tuhle aerovku viděl, tak mu zřejmě utkvěla v paměti extrémně nízká výška zadní části vozu od vozovky. Nic zvláštního – unavená pera zadní nápravy. Po rozebrání však Michael zjistil, že jeho vůz má podstatně širší rozchod zadních kol – ca 1309 mm. Na obr. 5 jsou uvedeny přibližné rozměry tohoto kabrioletu. Přesné rozměry není možné změřit, ale to není důležité. Rám je rozšířený – 1338 mm. Na dalších fotografiích vidíme rozdíly mezi zadní nápravou „normální“ a širší u zmíněného kabrioletu.



Obr. 7 – normální zadní pera A 30 a delší pero kabrioletu



Obr. 8 – naměřená délka pera kabrioletu 115 mm

Vnitřní rozměry – šířka zadního sedadla a podběhy blatníků jsou standardní.

U zakázkových karosérií nelze uvažovat se standardními rozměry karosérie, ale rám a podvozek dodávaný továrnou by standardní být měly.



Obr. 9 – normální délka poloosy (polonápravy) je 556 mm.



Obr. 10 – poloosa (polonáprava) kabrioletu má ale délku cca 620 mm

Na výkresu L 2127 Trubka ramene poloosy má délku 556 mm. Z této délky je 95 mm zapuštěno v náboji zadní osy (viz obr. 9). Celková délka zadní výkyvné poloosy (polonápravy na výkresu L 2147) je rovněž 556 mm (délka je kótována od středu podélné kyvné osy). Na obr. 5 a 10 je však tato délka cca 620 mm. To znamená, že celá polonáprava je u Michaelovy aerovky delší o cca 65 mm! Z toho vyplývá i větší rozchod zadních kol cca 1309 mm! Z tohoto důvodu jsou samozřejmě delší i zadní pera. Celková šířka mezi zadními blatníky je 1600 mm, aby se široká zadní náprava mezi blatníky vešla.

Delší poloosy (polonápravy) jsou provedeny profesionálně. Není viditelné žádné dodatečné nastavení trubek.

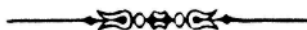
V dostupné technické dokumentaci není žádná zmínka o této delší poloose (polonápravě) ani o delších perech.

#### Otázky znějí:

1. Je toto prodloužení poloosy (polonápravy) jediné?
2. Existuje více takto vybavených kabrioletů? Pokud ano, tak karosovaných jenom fi. Sodomka?
3. Dodala chassis s delšími poloosami (polonápravami) továrna AERO nebo byla úprava provedena dodatečně?
4. Pro které kabriolety se použil rozšířený rám?

Prosím majitele kabrioletů (i továrních), aby prověřili šířku rámu a délku zadních polonáprav (rozchod zadních kol) a sdělili redakci Aerovkáře, jaké rozměry má jejich aerovka v uvedených místech. Předem za zprávy děkuji.

– JK –



### Úbytek napětí v el. instalaci aerovek i jiných veteránů

Mnoho aerovkářů si el. instalaci ve svých automobilech dělá a opravuje svépomocí. Každý není elektrikářem a podrobné schéma el. instalace také není vždy k dispozici. Častou chybou bývá nevhodné použití vodičů s nedostatečným průřezem, kdy dochází k velkému úbytku napětí. Zjednodušeně můžeme říci, že čím je větší zatížení el. obvodu a čím jsou vodiče tohoto obvodu delší a mají menší průřez, tím větší je úbytek napětí. Ten může být ve výsledku tak velký, že připojené spotřebiče špatně fungují. Žárovky svítí méně intenzivně, motorek stírače běží pomaleji, houkačka a směrovky s elektromagnetem nemusí fungovat vůbec. Vodiče s menším průřezem, než je nutný, se také mohou průchodem proudu přehřívat.

Uvádím základní vzorečky podle kterých si můžeme ověřit, zda zvolený vodič bude plně funkční. Ze vzorečku je patrné, že vypočítáváme úbytek napětí ve voltech  $\Delta U_v$ . Přijatelný úbytek napětí u 6 V instalace je cca 8%, to zn. cca 0,5 V.

$$\Delta U_v = \rho \cdot \frac{l_v}{S} \cdot I$$

$$I = \frac{P_p}{U}$$

$\Delta U_v$  – úbytek napětí ve voltech (V)

$\rho$  – (ró) měrný odpor Cu vodiče je 0,0175  $\Omega$  mm<sup>2</sup>/m (ohmu na 1 m vodiče s průřezem 1 mm<sup>2</sup>)

$l_v$  – délka vodiče v m

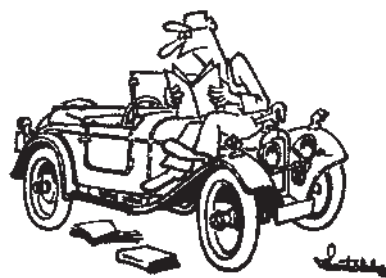
$S$  – průřez vodiče v mm<sup>2</sup>

$I$  – proud protékající vodičem v ampérech (A)

$P_p$  – požadovaný příkon spotřebiče ve wattech (W)

$U$  – napětí zdroje (baterie) ve voltech (V)

**Pozn.:** Při výpočtu úbytku napětí považujeme odpor kovové kostry vozu za zanedbatelný, takže ve výpočtu nefiguruje.



Nebojme se matematiky ze základní školy, budeme jenom dosazovat hodnoty do vzorečků, které si pamatovat nemusíme; ty už někdo vymyslel dávno před námi.

**Příklad:** Máme určit úbytek napětí pro dvě brzdová světla, kde jsou použity celkem dvě žárovky 6 V/21 W. Délka vodiče o průřezu 2,5 mm<sup>2</sup> od spínací skříňky přes pojistku a nožní vypínač je 7,5 m. S přívodem do spínací skříňky a s kostrou vozu nepočítáme.

$$\Delta U_v = \rho \cdot \frac{l_v}{S} \cdot I = 0,0175 \cdot \frac{7,5 \text{ (m)}}{2,5 \text{ (mm}^2\text{)}} \cdot 7 \text{ (A)} = 0,0175 \cdot 3 \cdot 7 = \text{cca } 0,37 \text{ V}$$

$$I = \frac{P_p}{U} = \frac{2 \cdot 21 \text{ (W)}}{6 \text{ (V)}} = 7 \text{ A}$$

Výsledný úbytek napětí 0,37 V je přijatelný. Při použití vodiče 1,5 mm<sup>2</sup> by byl úbytek napětí již cca 0,6 V !!!

Standardně se dnes dodávají vodiče o průřezích 1,5 – 2,5 – 4 – 6 – 10 – 16 – 25 – 35 – 50 mm<sup>2</sup>. S většími průřezmi vodičů pro naše účely uvažovat nemusíme. Pro velmi malé příkony (např. kontrolky) můžeme použít ještě vodič o průřezu 1 mm<sup>2</sup>. Na příkladu také vidíme nevýhodu použití 6 V. Ve 12 V el. instalaci jsou úbytky napětí méně drastické.

Při dosazování délky vodiče musíme mít na paměti, že v některých případech musíme připočítat i délku vodiče od spotřebiče k připojení ke kostře vozu. To je např. vodič odcházející z motoru stírače na kostru nebo vodič propojující stropní svítidlo v limuzíně s kostrou (svítidlo je uloženo izolovaně v čalounění). Nepodceňujeme také připojení startéru, kterým při startování prochází značný proud, byť krátkodobě.

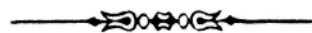
Když se podíváte do dobových schémat el. instalace, tak si jistě všimnete, že pro žárovky svítidel (např. pro dálková a tlumená světla) jsou vedeny samostatné vodiče již od pojistek. Úbytek napětí potom počítáme jen pro jednu žárovku, ale zase musíme počítat se společným přívodem od spínací skříňky k pojistce.

Pokud by se mezi renovátory našel fajnšmekr, který by chtěl počítat přímo potřebný průřez vodiče, tak by postupoval podle níže upraveného vzorečku. Ovšem, musel by si sám dopředu zvolit přijatelný úbytek napětí. Jak dopadne výsledek, když zvolíme např. 0,3 V ? Ostatní hodnoty ponechme z výše uvedeného příkladu. **Při 3,1 mm<sup>2</sup> bychom museli použít nejbližší vyšší dodávaný průřez vodiče, což jsou 4 mm<sup>2</sup> !!!** Tento průřez by však bylo možná technicky problematické připojit do stávajících svorek. Pochopitelně, když zvolíme jako přijatelný úbytek napětí 0,5 V, vyjde nám výše uvedený průřez vodiče 2,5 mm<sup>2</sup>.

$$S = \rho \cdot \frac{l_v}{\Delta U_v} \cdot I = 0,0175 \cdot \frac{7,5 \text{ (m)}}{0,3 \text{ (V)}} \cdot 7 \text{ (A)} = 0,0175 \cdot 25 \cdot 7 = 3,0625 \text{ cca } 3,1 \text{ mm}^2$$

Jelikož dynamo i baterie, pokud jsou v pořádku, dodávají napětí běžně o 0,5 až 1 V vyšší, je rozumné uvažovat s úbytkem napětí 0,5 V. Tato hodnota úbytku napětí je proto optimální.

– JK –



## Z historie STK (Stanice technické kontroly)

8. pokračování.

### Aero v STK ..., ale i jiná vozidla!

Vzhledem k tomu, že na aerovkách nejsou jen tlumené a dálkové světlomety, zmíním se též o dalších svítílnách a světlometech.

V prvé řadě je nutné rozlišit aerovky na ty, které se budou vozit na přívěsu, vystavovat, jezdit na uzavřených silnicích anebo aerovky, které budou jezdit v běžném silničním provozu bez ohledu na to, zda se jedná o soukromé jízdy nebo o jízdu v rámci nějaké organizované akce např. Aero rallye.

Tak, že u aerovek, které se pouze vystavují a nejezdí v běžném silničním provozu, se osvětlení posuzuje pouze z pohledu jeho originality a původnosti. Žádné předpisy se na ně nevztahují.

Na aerovky, které jsou v plné síle a jezdí v běžném silničním provozu, na výlety, dovolenou, evropské setkání a jiné akce, se již některé předpisy na osvětlení vztahují. V podstatě se jedná o doplnění případně úpravu stávajícího osvětlení, aby byly splněny základní požadavky zejména z pohledu bezpečnosti a standardního umístění jednotlivých druhů světlometů a svítílen.

Na vozidle musí být povinně obrysové svítilny, tlumená – potkávací světla, dálková světla, směrové svítilny, brzdová světla, zadní mlhová svítidla (svítilny) červené barvy, osvětlení registrační značky (dříve SPZ) a vzadu červené odrazky.

Dobrovolně lze na vozidlo namontovat boční směrové svítilny (ne však vyklápěcí směrovky), přední mlhovky (světlomety se světlem do mlhy), přídavné dálkové světlomety, denní svítilny, zpětné světlomety, pracovní světlomet (hledáček), zapojit výstražnou činnost směrových světel nebo zapojit parkovací světla.

A nyní bych se stručně zmínil o jednotlivém povinném osvětlení, které se vztahuje k vozidlům Aero.

Obecně platí, že každá dvojice téhož druhu vnějšího osvětlení musí být umístěna symetricky (soustředně) k podélné ose, ve stejné výšce nad vozovkou a musí mít stejné světelné parametry. Vzhledem k tomu, že umístění jednotlivých druhů osvětlení se vztahuje k rozměrům vozidla, tak připomínám, že do šířky automobilu se nepočítají zpětná zrcátka a pozor, rozměry se vztahují vždy k danému okraji svítící plochy, nikoliv ke středu světlometu!

Přední obrysové svítilny musí být barvy bílé umístěné buď v hlavních světlometech (vozy Aero), nebo samostatně. V případě samostatné montáže by měly být umístěny co nejvíce vpředu a co nejvíce k obrysu vozidla. Rozměrově to znamená max. vzdálenost 400 mm od bočního obrysu vozidla (od svislé roviny vymezující největší šířku vozidla), přitom vzdálenost mezi nimi nesmí být menší než 600 mm a výškové umístění musí být od 350 mm až do 1500 mm.

Zadní obrysové svítilny musí být barvy červené. Podmínky jejich umístění jsou stejné jako pro přední obrysové svítilny. Kontrolka zapnutí obrysových světel je zelená nebo musí svítit osvětlení přístrojové desky.



Obr. 1



Obr. 2

**Obr. 1** Ukázka vozidla, které „nesmí na silnici“, neboť nemá přední směrové svítilny. Zpětné zrcátko, které není umístěno v dosahu sedícího řidiče, musí mít aretaci polohy takovou, aby nemohlo dojít za jízdy ke změně jeho polohy. Minimální účinná plocha zrcátka musí být 50 cm<sup>2</sup>. Tabulky s registrační značkou (dříve SPZ) není uprostřed.

**Obr. 2** Ukázka vozidla, které „může na silnici“ za předpokladu, že směrovky jsou minimálně 350 mm od vozovky.

Tlumená – potkávací světla (světlomety s potkávacím světlem) musí být dvě, mohou vyzařovat světlo bílé nebo žluté barvy, obraz vyzařovaného světla může být symetrický nebo asymetrický. Umístění světlometů na vozidle musí být max. 400 mm od bočního obrysu a vzdálenost mezi nimi nesmí být menší než 600 mm, výškově 500 – 1200 mm nad vozovkou. S tlumenými světly musí svítit i obrysová světla včetně osvětlení registrační značky.

Dálková světla (světlomety s dálkovým světlem) musí být na vozidle dvě nebo čtyři, mohou vyzařovat světlo bílé nebo žluté barvy, obraz vyzařovaného světla je u dobových světlometů symetrický ve tvaru elipsy. U aerovek jsou dálková světla sloučena do světlometů s tlumenými světly, takže je možné vozidlo dovybavit ještě jedním párem samostatných světlometů s dálkovým světlem, které nesmějí být blíže k bočnímu obrysu vozidla než světlomety s tlumeným světlem, výškově a vzájemně není umístění omezeno. Mohou svítit po dvojicích nebo všechny čtyři najednou a zároveň s nimi mohou svítit i tlumená světla. Kontrolka zapnutí dálkových světel je modrá.

U vozidel Aero je umístění předních sdružených světlometů, tj. v jednom světlometu je společně tlumené, dálkové a obrysové světlo, dáno již z výroby a takto schváleno.

Směrové svítilny mohou být u aerovek vpředu barvy bílé nebo oranžové, vzadu červené nebo oranžové. Dovolím si doporučit použít na vozidle oranžové směrové svítilny. Protože se u aerovek směrová světla musí doplnit, stručně zmíním podmínky montáže na vozidle. Musí být umístěny na levé a pravé straně symetricky co nejvíce k bočnímu obrysu. Na každé straně musí být dvě směrové svítilny a to jedna co nejvíce vpředu a druhá co nejvíce vzadu. Výškové umístění nad vozovkou je 350 mm – 1900 mm vpředu i vzadu. Směrová světla vpředu musí být minimálně 40 mm vzdálena od tlumených světlometů a od mlhových světlometů. Na vozidlo lze namontovat i třetí boční směrovou svítilnu, která musí být umístěna v přední třetině délky vozidla, nelze je však zaměnit za vyklápěcí směrovky. Frekvence kmitočtu (blikání) musí být 60 – 120 cyklů za minutu. Kontrola zapnutí směrových světel musí být signalizována opticky, pokud možno zelené barvy, nebo akusticky.

Pavel Ferro



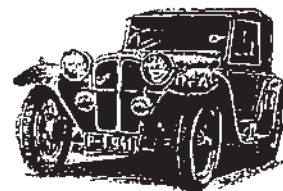
## Soudobá inzerce



### Renovace a opravy:

Přebroušení vačky zapalování Scintilla na orig. přípravku Aero Service. Opravy el. přístrojů dle požadavku.

Mobil: 733 130 457



**Koupím:** **Koupím** kola na Aero 30, model 34 – plná.  
Mobil: 608 352 711 – Leoš Prokopec

\* \* \*

**Prodám:** **Prodám** na AERO 30 kola převodů pro synchron – nová, nejjetá. Dále soupravu planetových kol, satelitů a kamen. kloubů, renovace obroušením + nové klouby.

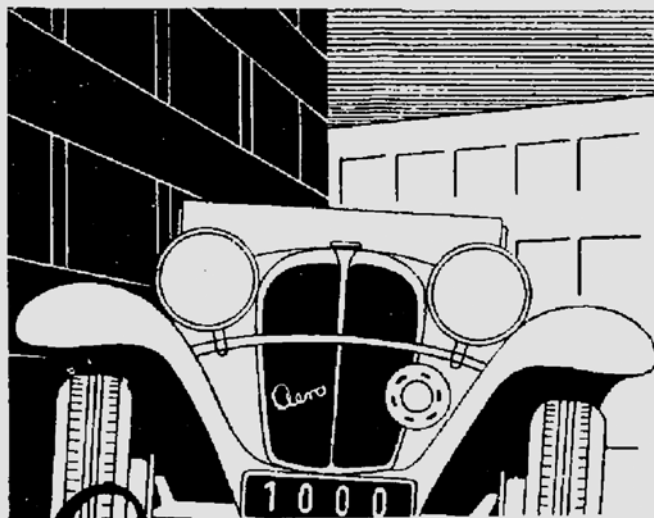
Mobil: 733 130 457

## Vítězství vozů AERO v závodě s 80 zatáčkami v Hradci Králové

MB

Závodní okruh městem Hradec Králové má 80 ostrých zatáček; trať stoupá, klesá a točí se záludnými úzkými ulicemi, kde jezdec i vůz musí ukázat vše: plné tempo v rovinkách, brzdy a stabilitu v zatáčkách, zrychlení, ovladatelnost a vytrvalost od startu až k cíli. — V tomto závodě získaly automobily značky AERO vítězství mezi domácími malými vozy.

**B. Turek, nejrychlejší jezdec na čs. voze**



ve třídě do 1100 ccm jel na témž voze AERO 1000, s nimž před 4 dny zvítězil ve 24hodinové jízdě. A za nim se umístili opět na vozech AERO V. Liška a B. Kafůněk.

Ve třídě do 750 ccm vítězi obdivuhodnou průměrnou rychlostí 64 km/hod. VI. Šťastný na voze AERO a za nim VI. Formánek a O. Nimshaus rovněž na vozech AERO.

Srovnajte tuto výkonnost vozů AERO s jejich nízkou cenou a malou spotřebou paliva: jistě se rozhodnete pro rychlý a nenáročný vůz AERO.

*Aero*

továrna letadel, Praha-Vysočany.

Prodejna: Praha II., Poříč 28, Telefon 27860, 36140.

## MAJITELŮM VOZŮ

*Aero*

**DNEM 1. ZÁŘÍ t. r. PŘEVZAL JSEM  
GENERÁLNÍ ZASTOUPENÍ AUTOMOBILŮ**

*Aero*

**V HRADCI KRÁLOVÉ • KARLOVA TŘ. 867 • TELEFON 636**

Prodej nových i zánovněch automobilů • Výhodné výměny

**OFICIELNÍ  
OPRAVNA VOZŮ**

*Aero*

**VÁCLAV  
HALOUNEK**

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 LXI., číslo 1, r.v. 2021.

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s. vychází v tiskové podobě a nesmí být šířen elektronickými médii.

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.