Aerovkář

2014

ČASOPIS AERO CAR CLUBU

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5

Foto J. Bašek

Limousina Aero 30 HP v zimní scenerii

č. 5

A co bude až ... Aerovky zůstanou, ale ... aerovkáři nebudou?

Vážení kolegové aerovkáři,

doba vánoční je také dobou bilanční uplynulého roku a dobou k zamyšlení do roku nového.

Pohled do historie revokuje vzpomínky na dobu dávno minulou, a jak známo, vzpomínky špatné lidská paměť redukuje, dobré zůstávají.

Dovolte malý exces do doby, kdy Aerovky byly nejenom součástí silnic, ale i života lidí ... Doby, kdy řidiči se vzájemně zdravili rukou na předním skle, dávali si přednost, ale hlavně – sami zastavili pocestnému a zeptali se ho, kam má namířeno a zda nechce svézt ..., ty doby jsou nenávratně pryč. V kontrastu s tímto jednáním figuruje na dnešních silnicích absence morálky, arogance a pocit „všemoci“ nad ostatními. A tak mne napadá neodbytná myšlenka – jak to napravit a renovovat alespoň trochu „staré zlaté“ časy s jejich tradičními hodnotami? Po zvážení všech alternativ zbývá jediná možnost: připoutat své následovníky k Aerovkám tím nejsilnějším poutem – láskou a obdivem k těmto krásným strojům, které vyrobily generace našich předků a předaly nám je k uchování pro příští generace jako připomínku českého umu a dovedností.

Takže do nového roku sentence, která možná obohatí nejedno Novoroční předsevzetí ...

Přeji všem Aerovkářům hodně úspěchů v roce 2015, co nejvíce radosti s Aerovkami a hlavně

„Vivant sequentes“! Petr Klusák

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Členské příspěvky a časopis Aerovkář

Členské příspěvky a časopis Aerovkář pro rok 2015 zůstávají beze změny, **250,- Kč časopis, 350,- Kč členský příspěvek**. Složenka s adresou a číslem účtu je přiložena; při vyplňování **NEZAPOMEŇTE NA VAŠE PSČ VYPLNĚNÉ JAKO VARIABILNÍ SYMBOL !!!** Tam ho totiž pošta jakž takž přečte a já jsem schopen platbu identifikovat. PSČ v adrese NESTAČÍ !!! Kdo máte jen trochu možnost, plaťte prosím bankovním převodem, číslo účtu 2800357306/2010, ze Slovenska 2800357306/8330. Všechny tyto i jiné záležitosti najdete i na našich klubových stránkách, **www.aerocarclub.cz**, tištěné přílohy už v časopise z technických důvodů nebudou. Karel Šebesta, **aerokarel@centrum.cz**, **tel. 720 400 598**

Pro německou verzi Aerovkáře hledáme překladatele, který těch pět čísel ročně přeloží do němčiny. Je to práce pro aeronadšence, trochu ji honorujeme, ale ne tolik, kolik by si řekla odborná překladatelská firma. Dosavadní překladatel skončil kvůli zdravotním potížím. Zájemci pište na **aerokarel@centrum.cz** nebo volejte na 720 400 598, Karel Šebesta.

Vzhledem k tomu, že tištěné přílohy už v časopise z technických důvodů nebudou, můžete zasílat inzeráty na adresu našeho časopisu **aerovkar@email.cz**. V Aerovkáři bude obnovena rubrika **Inzerce.**

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zasílání příspěvků do našeho zpravodaje je – **aerovkar@email.cz** – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosíme, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. **Dále prosíme! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Neposílejte množství fotek do dočasné schránky, tzv. Úschovny! Přeci jenom není tolik času na stálé kontrolování došlé pošty a z dočasné schránky již není možno později fotky vyzvednout! Fotky posílejte jako součást příspěvku!** Předem děkuji za pochopení.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

MIKULÁŠSKÉ POVÍDÁNÍ 2014

Když dovolíte, svoje vystoupení opět zahájím od hlavy. Hlavy veteránského hnutí v ČR – **FKHV ČR.**

V organizaci a náplni práce se v této hlavě v roce 2014 nic převratného nestalo. Dále udržuje pracovní kontakt s MD a registračními místy, realizují školení KTK a KLTK a řeší problémy se spornými testacemi. Aktivně spolupracuje s jednotlivými komisemi FIVA. Pod vedením Ing. Jana Taubela se delegace FKHV v roli národní autority zúčastnila podzimního generálního zasedání této světové organizace. Na letošním podzimním shromáždění delegátů FKHV byl Ing. Jan Taubel opět zvolen prezidentem FKHV na další dvouleté období. Ing. Jan Taubel tuto funkci přijal.

Zástupcem v FKHV ČR zůstává prezident ČKHV Ing. Pavel Fiala ve funkci viceprezidenta FKHV ČR a Jiří Zítek, člen KRK.

Došlo ke dvěma změnám na postu předsedy Krajské testační komise. Ve středočeském kraji nahradil Václava Bečváře Miloň Kafka z UKUVHT a v kraji plzeňském nahradil Ing. Karla Peláka Pavel Fiala junior z ČKHV.

Za pozornost ještě stojí zmínka o 1. Galavečeru českého veteránismu, který FKHV uspořádala 18. ledna 2014. Jejím hlavním přínosem bylo zviditelnění veteránismu v České republice a umožnit setkání široké veteránské obce. V roce 2015 bude takováto nebo podobná akce opět uspořádána.

ČKHV V roce 2014 má ČKHV opět 36 klubů. Dva přibyly a dva ukončily činnost. Některé kluby se rozrostly, takže ČKHV má v roce 2014 985 členů.

Na rok 2015 budou opět vydány členské legitimace ČKHV v jednotné číselné řadě.

Byly prodlouženy slevové smlouvy s firmou Fabory a Auto Kelly.

Prezidium ČKHV Pavel Bolehovský, Vladimír Pisk, Josef Vincenci a Jiří Zítek pod vedením prezidenta Pavla Fialy se v roce 2014 sešlo dvakrát. 17. září a 22. listopadu. Na nich byla řešena příprava na SD FKHV a příprava Valné hromady ČKHV, která se uskuteční 10. ledna 2015. Běžná celoroční agenda byla řešena korespondenčně e-mailovou poštou.

ACC Praha V roce 2014 má 58 členů se zaplacenými příspěvky a vystavenou členskou legitimaci ČKHV Aero Car Clubu Praha. Vzhledem k nákladu Aerovkáře, který je v České republice rozesílán v počtu téměř 250 kusů, je to žalostně málo. Zpráva o hospodaření je vám k dispozici na stolech.

V roce 2014 se opět mnoho našich členů zúčastnilo mnoha podniků pro historická vozidla. Někteří naši členové s podporou ACC Praha podniky pro historická vozidla organizují, nebo se na jejich organizaci významně podílí. Nebudu je letos uvádět jmenovitě, protože je všichni moc dobře známe. Dovolte, abych jim poděkoval.

Zvláštní pozornost si zaslouží akce, které se aerovkáři a zejména členové ACC Praha účastní. Je to pravidelné Evropské setkání příznivců vozů Aero, pořádané evropským Aero - IG se sídlem ve Spolkové republice Německo. Letos to bylo již 33. setkání a konalo se v „Motorsport Areně“ v Oscherslebenu. Motorsport arena je závodní okruh velikostí něco mezi Brnem a Mostem. Dovedete si představit, jak jsme se tam vyzávodili. Na tomto setkání se odehrál ještě jeden a pro nás české účastníky silný zážitek. Členům naší party, která se účastní evropského setkání, já pouze po třinácté, Karel Petschke od roku 1988 nechyběl ani jednou, což se dvojnásobek, bylo propůjčeno korespondující členství v mezinárodní zájmové společnosti Aero-IG. Toto členství bylo též propůjčeno Ing. Karlu Šebestovi a Karlu Šebestovi za překlad a distribuci Aerovkáře.

K osvědčenému a ve stabilním nákladu tištěnému časopisu Aerovkář, pokud vím, tak jedinému klubovému časopisu veteránistů, redigovanému Josefem Kňourkem, přibylo letos další, moderní elektronické medium, internetové stránky ACC Praha www.aerocarclub.cz. Na názor skeptiků, ke kterým jsem se hrdě hlásil, že stránky nebudou aktuální a že pojdou na úbytě jako mnoho ww stránek jiných klubů a sdružení, naštěstí nedošlo. Díky Karlovi Šebestovi, který je bez prodlevy aktualizuje, jsou pro aerovkáře velmi přínosné. Podle mne na nich ještě chybí odkazy na mezinárodní a národní autority v oblasti historických vozidel a na jiné kluby historických vozidel. K diskusnímu fóru bych byl zdrženlivý. Na jiných portálech diskusní fóra a různé hlasovací ankety již existují a na nich se mohou diskutéři realizovat. Diskuse na tak specifické téma jako jsou aerovky může úspěšně probíhat korespondenčním způsobem. Rovněž zveřejňování inzerátů je podle mne vhodnější přes administrátora.

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

Co nás čeká. I když má FIVA jako své motto „Auta minulosti na cestách budoucnosti“ a FKHV ČR ho hrdě převzala, nemohu se zbavit dojmu, že ty cesty budoucnosti jsou plné zákazových značek, šikan a závor. Jsou to různá emisní omezení, nízkoemisní zóny, poplatky – pokuty při změně majitele, nepoužitelné pohonné hmoty a oleje a bůh ví, co nás ještě čeká. Pravda je, že jak na evropské úrovni, prostřednictvím FIVA, tak na úrovni národní prostřednictvím FKHV ČR, děláme, co můžeme. Zatím se všechna omezení nějakým způsobem daří korigovat. Čemu se ale nevyhneme, bude jakási evidence historických vozidel. Máme samostatný registr historických vozidel, ve kterém vozidlo obdrží Průkaz historického vozidla a registrační značku, která má mezinárodní platnost. Ve hře je ale ještě jedna drobnost. Vozidla, která nebyla nikdy vyřazena z evidence motorových vozidel a mají i původní registrační, dříve poznávací značky. Toto nejsou ve smyslu zákona vozidla historická, ale vozidla roku výroby XY. Pro tato vozidla je třeba v legislativě vytvořit nějaký akt, prostřednictvím kterého toto

vozidlo získá statut historického. Nabízí se obdoba testace historického vozidla pro zařazení do registru historických vozidel s ponecháním vozidla v registru silničních vozidel ale s dalším osvědčením – průkazem, že vozidlo je provozováno jako historické. V současné době se nabízí nejjednodušší a nejčistší řešení. Zaregistrovat vozidlo ve FIVA a nechat si vystavit identifikační kartu FIVA. Ta má celosvětovou platnost a je pouze na národních autoritách členských zemí FIVA, jaké podmínky provozu ve svých zemích prosadí. V Česku je uznána ve stejném režimu, jako vozidla registrovaná v registru historických vozidel.

Doufám, že i příští rok bude za nesmírné oběti Pepy Kňourka vycházet Aerovkář. Je pravda, že koncem každého roku má Pepa přednášku na téma naposledy. Ale protože si jako jeden z posledních aerovkářů pořídil internetovou adresu aerovkar@email.cz a začala se mu korespondence pomocí internetu líbit, pochvaluje si množství příspěvků, které mu začaly do Aerovkáře chodit. S Aerovkářem nepřímo souvisí i archiv. U správy archivu dochází ke generační výměně jeho obhospořovatele. Od starodůchodce Karla Jičínského přebírá archiv a historickou rubriku Aerovkáře mladý a perspektivní čekatel na důchod Jaroslav Dufek. Dovolte mi prosím za téměř celoživotní práci Karlovi poděkovat. Karle děkuji.

A teď to hlavní, co nás čeká a co intenzivně připravujeme. Jak jsem vás informoval již vloni, koketovali jsme s myšlenkou uspořádat 34. Evropský sraz aerovkářů v roce 2015 v Harrachově. V roce 2013 v Heidenau jsme pořádání domluvili a letos v Oscherslebenu jsme evropské aerovkáře oficiálně do Harrachova pozvali. Pozvánku i přihlášku máte k dispozici na stolech. Protože evropské srazy aerovkářů nepořádají kluby, ale vždy je sraz „u někoho“, vzal na sebe tuto poctu, spíš povinnost Miloš Balabán. Neznamená to samozřejmě, že celé organizační břemeno spočine pouze na Milošovi a jeho rodině. Předpokládám, že účast na evropském setkání bude ctí každého aerovkáře. Buď jako účastníka se svojí aerovkou a nebo aerovkáře, který se přidá k partě, která toto setkání začala připravovat. Přátelé, máme na to devět měsíců. Je to dlouhá, ale velice krátká doba.

To je vše. Přeji Vám příjemný zbytek roku 2014, pohodový rok 2015, hodně šťastných chvil s vašimi aerovkami a na shledanou 28. srpna na 34. Evropském srazu aerovkářů v Harrachově.

Jiří Zítek

Před mnoha lety, když mi Karel Jičínský předal pomyslné pádlo pro další „plavbu našeho časopisu“, jsem měl jedinou podmínku; bude nadále připravovat Historickou rubriku. A je to již řadu let, kdy se chtěl svého slibu zříci. Dlouho se mi dařilo Karla od tohoto úmyslu odrazovat, což fungovalo do nedávné dařilo. Tím jenom s lítostí konstatuji, že v tomto čísle Aerovkáře připravil Historickou rubriku naposledy. Karlovi Jičínskému patří dík za všechny čtenáře Aerovkáře a věřím, že v dodávání samostatných příspěvků bude nadále pokračovat (myslím, že úplným odpoutáním se od aerovkářů a aerovek by jeho život ztratil smysl). Místo jeho fotky, kterou jsem nabídl otisknout a kterou kategoricky odmítl, se s námi loučí roztomilou kresbou karikaturisty Renčína.

Ještě jednou – Karle díky za spolupráci. Za všechny aerovkáře Josef Kňourek – JK –

V osmdesáti stále krásná. Aerovka nebyla jen červená.

V příštím roce se v Česku uskuteční evropský sraz vozů majitelů vozů Aero.

Karosérie roadsteru Aero 30 i po osmdesáti letech od svého zrodu vypadá nádherně, ať se na ni člověk dívá odkudkoli.

Design je natolik nadčasový, že když v roce 1997 konstruktér Vladimír Friml stvořil vůz Gordon, který má v útrobách moderní výkonnou techniku, jeho linie téměř úplně zkopíroval.

Autorem designu „aerovky“ je Josef Voříšek, narozený v roce 1902. Původně letecký konstruktér, který pracoval v továrně Aero. Později se proslavil jako autor nestárnoucích tvarů vozu Aero 30 i Aero 50. Muž, známý rovněž jako fotograf a novinář, zemřel v roce 1980.

Řazení je nezvyk

Redaktor online deníku Aktuálně.cz měl možnost si jednu aerovku důkladně prozkoumat a dokonce ji pár stovek metrů řídit.

Na ovládání vozu by si člověk musel delší dobu zvykat. Volant je sice vlevo, tedy z dnešního pohledu na té správné straně, ale startuje se stlačením startéru nohou na podlaze nad pedálem plynu. A největším problémem je řazení. Kromě toho, že převodovka nemá synchronizační zařízení, řidič uvyklý na dnešní moderní vozy má problém už se samotným umístěním řadící páky pod palubní deskou. Převodovka má sice jen tři stupně, ale redaktor se během pár minut, které strávil za volantem, nedokázal s odlišným schématem řazení srovnat.

Nádherný světle modrý exemplář patří předsedovi pražského Aero Car Clubu Jiřímu Zítkovi. „Aerovku jsem si pořídil jako mladý kluk. Byl to vůbec první vůz značky – model 500. Dodnes ji sice mám, ale momentálně je ve stavu, že se s ní moc nechci chlubit.“ vypráví Jiří Zítek. Vozy Aero mu zabírají většinu volného času. Na příští léto připravuje celoevropský sraz vozů Aero, který bude v Harrachově.

Pět tisíc kilometrů s veteránem

Světle modrá Aero 30 z roku 1934 je jeho chloubou. Však ho také rekonstrukce přišla na stovky tisíc korun. „Šlo by to asi o něco levněji, ale nechtěl jsem dělat kompromisy.“ říká. Renovaci vozu, jehož je teprve třetím majitelem, dokončil před dvěma lety.

Přitom automobil není technicky vůbec složitý. Výkon dvouválcového dvoudobého motoru se přenáší na přední kola, celou kovovou strukturu karosérie nese podlaha a rám.

Letos, kdy už Jiří Zítek opustil trvalý pracovní poměr a může si dovolit pracovat třeba i z chalupy, se svojí aerovkou najezdil přes pět tisíc kilometrů. „Letos už asi žádné další nepřidám. Auto jsem umyl a je připravené na zimu.“ říká.

Vypravil se i na sraz vozů Aero do Německa. „Auto fungovalo úplně bez problémů. Spotřeba se držela do devíti litrů na sto kilometrů. Já ale jezdím tak do osmdesátky, i když by to šlo i o nějakých dvacet kilometrů rychleji.“ vysvětluje Zítek.

Červená jako tramvaje

O aerovkách ví tento muž téměř vše. Potvrdil to, když jsem se podivoval nad tím, že jeho vůz je modrý, a nikoliv červený, jak se o tomto typu traduje. „Tato modrá byla skutečně v původním vzorníku automobilky. Vybral jsem si ji, protože se mi líbí víc než slonová kost, kterou byl vůz lakován původně.“ říká. Červených ale podle něho skutečně bylo z celkového počtu 8000 vyrobených kusů velké množství. „Traduje se, že tuto barvu Aero nakoupilo společně s dopravními podniky, když ty lakovaly nové tramvaje. Proto ji získalo levněji a nabízelo ji přednostně.“ říká Zítek.

Základním provedením vozu Aero 30 byl čtyřmístný kabriolet (*karoserie tzv. sport – pozn. red.)*, dále se vyráběly i roadstery v provedení 2 + 1 a také sedany s pevnou střechou. Dnes je mezi sběrateli nejvíce ceněný dvoumístný roadster – tedy stejný typ, jaký má pan Zítek. Továrna dodala i desítky šasi s motorem různým karosářským firmám, které pak stvořily karosérie podle přání konkrétních zákazníků. Existovaly i sportovní a také užitkové varianty těchto vozů.

Aero 30 se vlastně stalo jakýmsi dárcem orgánů pro svého většího sourozence – Aero 50. Ten dostal pod kapotu zdvojený motor z typu 30.

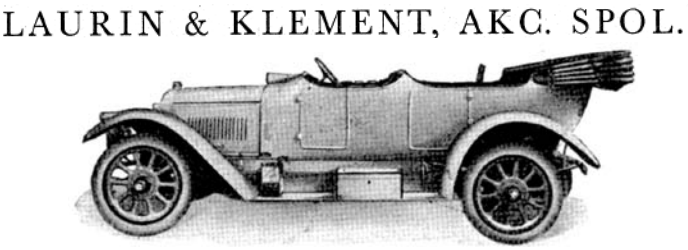
26. 10. 2014 autor: Radek Pecák

Pozn. *– redakčně mírně zkráceno.*

z HISTORIE

Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON

(pokračování X.)



1911.
První šoupátkový vůz, 4-válec, 100×130 mm, výkon 20/24 ks.

Tímto pokračováním se vracíme k páně inženýrovým fotografiím s aerováckou tématikou – tentokrát jen několika snímky jeho velkého přítele Bohumila Turka roku 1934. Víc jich z tohoto období v archivu nemáme. Je to rok, ve kterém Turčín už prakticky přesedlal na „třicítky“ a o tom až někdy příště. Předválečnou fotografickou tvorbu s širším tematickým záběrem bylo možno spatřit na výstavě „Česká fotografie 1918-1938“, na jejímž propagačním plakátu je výmluvná Voříškova kompozice dvou krasavic (údajně z roku 1933).

Připravil Karel Jičínský

Josef VOŘÍŠEK, bez názvu, 1933 (?)

ČESKÁ FOTOGRAFIE 1918–1938

Z letecké historie AERO 1930 až 1934

V období 1930 – 1934, kdy byla hlavní náplní nového oddělení továrny Aero výroba několika typů malého automobilu a příprava přechodu k výrobě typu většího, pokračovala samozřejmě výroba letadel. Koncem dvacátých let zaujímala sice továrna Aero vedoucí místo jak v konstrukci letadel samotných, tak i v přesnosti a spolehlivosti dodávek i svou výrobní kapacitou. Konkurenční Letov disponoval jen asi dvěma třetinami výrobních možností Aerovky a firma Avia ani ne jednou třetinou. Přesto však byly zakázky (hlavně od ministerstva národní obrany) rozdělovány mezi tyto tři výrobce nerovnoměrně a počátkem roku 1930 jich obdržela Aerovka nejméně. S nastupující krizí se snižovaly počty zaměstnanců a počet pracovních dnů v týdnu a přišla i jiná opatření. V tomto roce byly postaveny tři prototypy letadel. Prvním byl typ A 230 s motorem Lorraine-Ditrich 450 HP s 200 km/hod. (obr. 1,) druhým Ap 32 pro Finsko s motorem Walter Jupiter 450 HP s 215 km/hod (obr. 2) a třetím byl bombardovací letoun A 42 s motorem Isotta Fraschini Asso 750 HP s 270 km/hod a nosností 800 kg (obr. 3). Výjimečných kvalit dosáhl pokrokově řešený soutěžní dolnoplošník A 200, vyrobený ve dvou kusech pro Challenge 1934 s 9 válcovým hvězdicovým motorem Walter Bora 220 HP a 255 km/hod (obr. 4). Uvedené prototypy měly vesměs několik variant – podrobné popisy s obrazovou dokumentací můžete najít v odborné literatuře.

Připravil Karel Jičínský

Zajímavý článek z dobového tisku (AUTO č. 7 – září 1938) vyhledal Karel Jičínský. Nepodložené a již neověřitelné informace praví, že se několik těchto vozíků vyrobilo v továrně AERO. Možné to je, vždyť duchovním otcem byl Ing. B. Novotný. Povšimněte si závěsného zařízení, které je zřejmě stejné jako u vozíku fy AERO. Disky kol jsou však jen čtyřděrové, což však nevylučuje vazbu na továrnu AERO; vojenské provedení A 30 mělo také čtyřděrové disky.

– red. –

JAR. JEZDINSKÝ:

PŘÍVĚSNÝ VŮZ K AUTU

Aero

A VÝHODY, KTERÉ TENTO ZPŮSOB DOPRAVY PŘINÁSÍ

O přívěsných vozících jsme se v našem časopise již vícekráte zmínili. Napsali jsme zde, že toto doplnění osobních vozů by se mělo u nás více užívati. Dnes je to věc tím více aktuální, povážíme-li, že znamená vlastně zvětšení automobilového parku a jeho nosnosti a že je cenným doplňkem právě pro menší vozy, jinak vojensky nepoužitelné, což po stránce brannosti není jistě bez významu. Uvažují-li v Anglii, jak bude možno rychle evakuovat města v případě potřeby, je tato otázka i pro nás neméně důležitá; musíme na ni mysleti tím spíše, že počet našich vozů není nikterak veliký. Proto je zajímavo zmíniti se o novince v tomto oboru, patentním vlečném vozíku Ing. B. Novotného v Radotíně (dobře známého jako konstruktéra malých Aerovek) a způsobu, jak on řeší tento problém. Máme o jeho provedení původní zprávy, jinak dosud neotištěné.

NOVÉ VYŘEŠENÍ PODVOZKU.

Rychle snímatelná skřínka spočívá na nízkém obloukovitém rámu, do kterého jsou zasunuty dvě nápravy, opatřené torsním perováním. Tyto nápravy se dají vysouvati a tím je možno plochu kdykoliv zvětšiti. Blatníky jsou chyceny na náboji kol. Aby i délka chassis se dala zvětšovati, jest závěsná tyč rovněz vysouvací a vpředu je opatřena příčkou, na níž je možno vezené věci upevniti. Na obvodu rámu jsou různá očka na přichycení řemenů, provazů atd. Zevnitř osvětlené číslo se dá ze střední polohy přemístiti na bok, aby nepřekáželo při dopravě dlouhých předmětů. Nosnost vozíku je až 500 kg a při tom váží jeho chassis jen 80 kg. Dá se pověsiti, třeba i v garáži, na zeď, čímž je umožněno, že nezabere zbytečně mnoho místa a nepřekáží.

Ve zkouškách je nyní též těžší model vlečného vozu tohoto typu, pro vozy velké, asi pro 3 tuny nákladu. Jeho nosnost bude též asi 3 tuny, z čehož část se přenáší na zadní kola vozu.

I PRO MALÉ VOZY.

Mnohý snad se domnívá, že takovýto vlečný vůz není možno připojiti k malému autu, asi 1000 ccm obsahu. Zkoušky však ukazují, že takový vlečný vozík se může bez obtíží zavěsiti i za takovýto malý vůz, aniž by tento nějak trpěl. Pouze jeho rychlost se trochu sníží, což ovšem je dobře zase vyváženo výhodami, které vlečný vůz přináší.

I malý vůz takovéto zatížení utáhne — nejvýše v kopci bude muset dříve přehodit na nižší převoď.

Každý kopec je pro motor určitým přetížením. Jízda do stoupání, jaká se vyskytuje na našich silnicích, znamená zvětšení tažné síly (při nákladu vlečňáku cca 300 kg), pouze asi 40 kg, což jistě není mnoho. Na rovině, na dobré silnici, je tažná síla, potřebná pro vlastní auto, zcela nepatrná; jedině při akceleraci je třeba o něco většího výkonu. Nebude tedy motor při jízdě po rovině nikterak zvláště přemáhán; a krátké zatížení v kopci snese zcela lehce. Je lepší uložiti zboží na vlečný vozík a táhnouti je za sebou, než přetížiti samotné auto.

VÝHODY PRO VOJSKO.

Vojenské jednotky mohou takovýchto vlečných vozů používati v celé řadě případů. Na příklad: pro telegrafní výzbroj, pro jednotlivá velitelství a jejich kancelářské potřeby, pro fotografickou laboratoř (se skládacími stěnami), pro desinfekční výzbroj, pro různé polní dílny, a vůbec pro dovážení všech možných věcí a potřeb, kterýmkoliv, právě kolem jedoucím vozem, při čemž event. dopravu na zbytek cesty je možno vždy ještě provésti i lidskou silou, jako s obyčejným ručním vozíkem.

Vlečný vůz byl by vhodný na př. i k odstěhování celého kancelářského zařízení a dokumentů různých úřadů. Pro sanitní účely bylo by možno naložiti sem dvoje nosítka. Stěny je možno upraviti tak, aby tvořily ochranu vezeným a při prázdném vozíku aby byly složeny.

VŽDY K DISPOSICI.

Výhodou je, že tento přívěsný vozík může býti napřed kdykoliv naložen a připraven k odvezení — stačí jen přichytiti jeho závěs k autu. A zatím je možno automobilu libovolně používati. Je to vhodné na příklad pro četné účely praktické (hasičstvo, pro obchodní zástupce, atd.) a jistě by toho mohli využíti i vojáci.

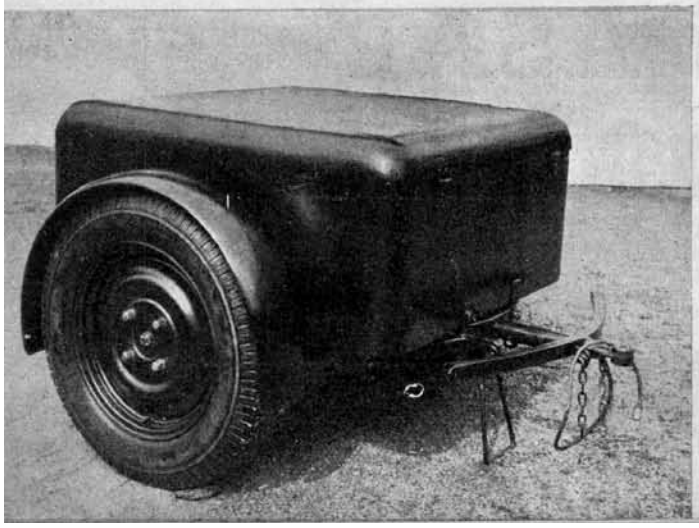
PRO CAMPING

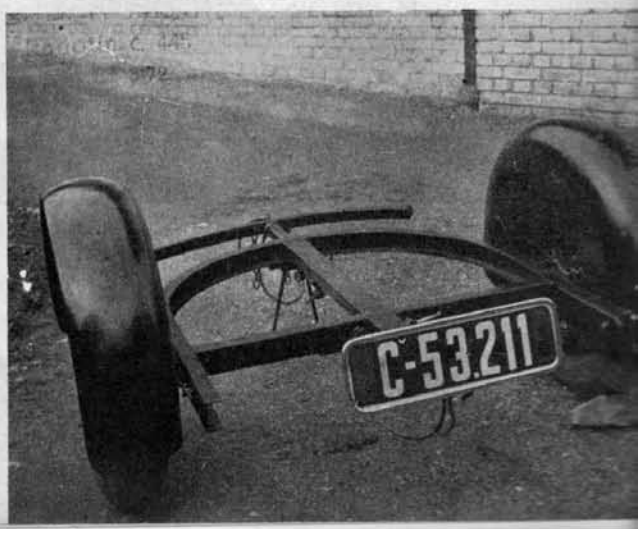
je tato vlastnost k nezaplacení — majitel vozu si sem uloží veškeré nářadí pro táboření a v sobotu připojí tento vozík ke svému autu, aby si postavil vlastní komfortní a čistý hotel, kde se mu líbí. V neděli vše opět složí a zaveze domů, vozík odpojí — a odpadne mu všechno vyndavání a vybalování a opětné balení příští sobotu.

POTŘEBNÉ JSOU ZÁVĚSY.

Na automobilu je třeba pouze upevniti oko pro zachycení závěsu. Je to práce celkem jednoduchá, která nikterak vůz nepoškodí. Naopak, takové auto pak může odvléci lehce na př. jiný automobil a pod., což jinak — bez takového závěsu — je dosti obtížné..

Pro vojenské účely by bylo vhodné, aby tento závěs byl normalisován (když už nebyly dosud — bohužel — normalisovány jiné věci, ač to je lehce proveditelné) a aby jím byly opatřeny nejen všechny vojenské vozy, ale i co největší počet vozů civilních. Snad by se tomu mohlo přispěti nějakou formou subvencí, ev. sproštěním daně na určitou dobu, neb jednoduše nařízením. Kdyby každý automobil byl pak v pří-





padě potřeby schopen vléci za sebou takový vůz, jistě by to bylo vojensky velmi prospěšné a zvýšilo by to význam motorismu pro naši obranu.

JAKÉ JSOU PŘEDNOSTI

této původní domácí konstrukce? Přívěsný vozík Ing. Novotného: Aero

1. Jest opatřen patent. novým perováním s gumou, takže zlámání per zde odpadá. Perování toto je velmi pružné a má nad to tu výhodu, že vozík, ať již zatížený, nebo prázdný, jest vždy stejně dobře odpérován a velikost zátěže nemá na perování velkého vlivu. Při tom guma sama tlumí výkyvy, není třeba hartfordů.

2. Kola chassis normálního rozvodu 1100 mm dají se v důsledku účelné konstrukce rozšířiti až na 1500 mm užitečné šířky, což jest umožněno tím, že nápravy jsou roztažitelné a blatníky jsou upevněny na konci vysuvných částí.

3. Závěs přívěsného vozíku jest uložen v gumě, takže dovoluje výkyvy a deformace ve všech směrech, jest naprosto spolehlivý a nehlučný.

4. Ložná plocha vozíku jest v důsledku použitého způsobu pérování velmi nízká, takže nakládání jest velmi pohodlné a vozík pro svoji malou výšku sedí velmi dobře na silnici. Výška chassis dá se lehce snížiti neb zvýšiti.

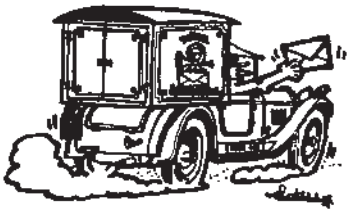
5. Skříň přívěsného vozíku (jež může býti různých velikostí a tvarů) dá se lehce sejmouti, a ku přepravě různých neskladných předmětů je pak možno použíti jen vlastního chassis, které je pro snazší upevnění opatřeno různými poutky pro řemeny neb provazy.

PŘÍVĚSNÝ VOZÍK

představuje velmi důležitý a cenný příspěvek pro zvýšení a zdokonalení motoristické brannosti civilního obyvatelstva a zvyšuje podstatně evakuační schopnost v případě rychlé potřeby. Dále zvyšuje podstatně hodnotu malých motorových vozidel jak pro civilní obyvatelstvo, tak i pro vojenské použití těchto strojů v případě potřeby, neb pro účely C. P. O., hasičské, policejní, záchranné a pod.

Technické údaje o přívěs. vozíku Ing. Novotného: Rozvor: 1100 mm až 1500 mm; délka chassis: 1350 mm, vysunuté až 2200 mm; výška chassis s blatníky: 700 mm; váha chassis: 80 kg; pneumatiky: 130 × 40; únosnost: 500 kilogramů.

Úřední typovou zkoušku vozíku jeho kupec nedělá, dostane o ní již potvrzení. Majitel vozu platí jen malou silniční daň z tohoto vlečňáku.



Jak jsem prohrál kauzu s kanceláří pojistitelů

Zatímco o milovaných ajrovkách dnes známe už skoro všechno, o právních předpisech s motorismem souvisejících víme mnohem méně. Dovoluji si na nedávném životním příběhu poukázat na některá úskalí motoristů specifická pro náš bezprávní stát. Téměř 10 měsíců na mé kauze pracovaly postupně 4 kanceláře v pořadí: Ostrava, Praha 4, Novodvorská, Praha 4, Na Pankráci a Rudná u Prahy. Doporučuji všem, aby při obdržení požadavku na uhrazení pokuty ji okamžitě zaplatili i v případě jasného pocitu, že byla stanovena na základě zčásti neúplných a z části nepravdivých údajů a teprve potom detektivně pátrali po argumentech na žalobu neodůvodněné výše této pokuty, jinak v průběhu své písemné obrany jim bude denně naskakovat pokutové penále. Nejsem si ale jistý, jestli uhrazením pokuty neztrácíte právo na pozdější soudní napadení výše této pokuty. Z více důvodů jsem situaci takto neřešil. Také proto, že při světově proslulé pomalosti českých soudů by takový spor mohl klidně trvat až 15 let, takže v případě konečného úspěchu by mi tak akorát pozůstalí mohli vrácený přeplatek pokuty donést na rodinnou hrobku, jelikož jsem už ve věku důchodovém.

Na počátku kauzy mi kancelář vyměřila pokutu za 29 nezaplacených dní zákonného pojištění v roce 2011 částkou jen ve výši 1.350,- Kč, a když se mi po delší době konečně podařilo nálezem mé prodejní smlouvy prokázat mé vlastnictví vozu AHT3919 jen po dobu 22 dní, na konci kauzy mi kancelář dle jejího vyjádření milostivě částku (podržte se!) „ponížila“ na konečných 2.038,40 Kč. Před vidinou případných ještě dalších soudních výloh jsem raději tento její bezpracný zisk obratem zaplatil.

Kauza pro mne začala někdy počátkem března 2013 poněkud záhadným způsobem. Pošta mi doručila obálku odeslanou firmou Smart centrum, ve které byla další obálka od ostravské kanceláře pojistitelů s dopisem datovaným již v únoru 2013 na adresu T. Slabý, Nad stanicí 30, Praha 6, kde jsem se svou rodinou nikdy nebydlel. Stálo v něm, že mám uhradit pokutu za období od 20.7.2011 do 17.8.2011 za auto AHT3919 bez bližšího údaje o jaké auto se vlastně jedná a přiložená poštovní poukázka na peníze byla vyplněna na výše uvedenou neexistující adresu!

Jsem už ve věku, kdy si mnohem lépe pamatuji události před 40 léty než včera a tak jsem zašel pátrat po inkriminovaném voze na dopravní inspektorát, kde mi zpočátku ochotná úřednice po nahlédnutí do evidence vozidel přihlášených do provozu na mé rodné číslo sdělila, že jsem tam nikdy vůz AHT3919 neměl zapsán na své jméno. Sice mě to trochu uklidnilo, ale ze zvědavosti jsem ještě požádal o zjištění jaké auto se pod touto RZ vůbec skrývá, což už ale s odůvodněním na velké fronty u úředních přepážek striktně odmítla a na další průběh mé kauzy to mělo katastrofální dopad. Pro jistotu jsem pak ještě navštívil mou mnohaletou známou, zaměstnankyni pojišťovny Kooperativa, aby mi v databázi pojišťoven vyhledala mou postarší smlouvu na velkoobjemové staré auto tehdy čerstvě rozvedeného synovce, kterou jsem mu platil z praktického důvodu mého vysokého bonusu. Ubezpečila mě, že jeho starý ojetý Mercedes neměl inkriminovanou registrační značku.

Na základě těchto zjištění jsem do Ostravy odepsal, že se asi jedná o nějaký omyl, upozornil na to, že moje adresa bydliště je úplně jiná než v jejich dopise a přiloženě zaslal poukázku na peníze s mou neexistující adresou zpět. Slušně jsem se omluvil, že v mém věku si po jednom a půl roce nevzpomínám na vlastnictví nějakého auta AHT3919 a podivil jsem se nad tím, jaký mají logický důvod zjistit nedoplatek pojištění až po 18 měsících ve státě, kde je půl milionu nezaměstnaných (případnou jejich výmluvu, že mají jen nedostatečný počet úředníků, bych musel považovat výhradně za nehoráznost) a při této příležitosti jsem jim dokonce nabídl jako další novou pracovnici šikovnou dceru s termínem nástupu po mateřské dovolené.

Jelikož dojíždím na svou venkovskou zahrádku, mám docela slušný odhad, jak neustále roste počet nezaměstnaných venkovanů, kteří občas provozují své staré vozy bez povinného ručení a při současném tempu práce kanceláře pojistitelů by klidně můj nejmladší vnuk mohl jednou po 16 letém nedoplatku pojistného dostat pokutu ve výši už milionu korun, pokud právní nárok této kanceláře není časově omezen ... Samozřejmě jsem ještě požádal, zda by mi laskavě mohli upřesnit, o jaké vozidlo pod RZ AHT3919 se vlastně jedná.

Možná se trochu pozastavíte nad tím, že mě hodně nestandardní jednání kanceláře ani v nejmenší míře nijak nepřekvapilo.

V roce 2012 náhle zemřel můj bezdětný bratranec a chybělo jen pár dní, aby ještě stihl předplatit své pojištění na další období. Během pozůstalostního řízení přes 3 měsíce se klíče a doklady od jeho postaršího auta nacházely na státním notářství. Pojišťovna si potom od sestřenice, jakožto univerzální dědičky, nechala ušlé pojistné zpětně za nebožtíka zaplatit patrně z toho důvodu, že náš nebožtík auto bez klíčků a dokladů provozoval někde tam za tou nebeskou bránou. Očekávám už jen, že na základě tohoto státem uznávaného neobyčejného zázraku časem sám papež prohlásí naši pojišťovnu za svatou!

Po delší době mi z Ostravy poslali opakovanou výzvu k úhradě pokuty, kterou jsem opět dostal se zpožděním přeposlanou firmou Smart centrum a neobsahovala žádnou novou informaci, takže jsem ji opět vrátil s opakovaným tvrzením, že adresa příjemce se stále neshoduje s mým trvalým bydlištěm. Potom po více než 7 měsících jsem konečně 25.11.2013 zase se zpožděním obdržel třetí dopis od kanceláře Praha 4, Na Pankráci. Zase mi byl přeposlán firmou Smart centrum, datovaný již 17.11.2013. Číslo případu bylo jiné než z Ostravy, ale text byl konečně rozšířen o převratně významnou informaci, že se jedná o auto Ford Eskort 1,6. To se již v mé staré hlavě rozsvítilo a po více než dvou létech jsem si vzpomněl, že takové auto skutečně několik dní prošlo mýma opravárenskýma rukama. Dne 20.7.2011 jsem původnímu majiteli, který již nechtěl do nepojízdné ojetiny investovat ani menší peníze za mnou nabízenou opravu, podepsal darovací smlouvu. Znal jsem ho už dosti dlouho jako souseda při parkování na ulici, ale možná ještě víc jako štamgasta z nedaleké hospůdky, což se později ukázalo v mé kauze jako tragédie. Jednou jsem si už koupil ojetinu, která natolik zklamala mé očekávání, že jsem ji zase po pár dnech prodal a netoužil jsem opakovat martýrium, kdy jsem uzavíral pojištění, abych vzápětí zase trávil čas v pojišťovně při jejím zrušení. Tak jsem v dobré víře uzavřel písemně dodatečnou úmluvu, že on svou pojistku zruší až po mé telefonické informaci a já mu za dobu mé opravy hotově připlatím na jeho pojistku. Po mém telefonátu peníze za těch pár dnů odmítl, protože jeho pojistka byla už 22 dnů zrušena, což mi zatloukl a napálil mě jako důvěřivého hlupáka, který si neuvědomil, že hlavním důvodem jeho daru je možnost co nejrychlejšího získání větší hotovosti v podobě vráceného přeplatku za jeho okamžité zrušené pojištění! Teoreticky bych nyní, pokud není můj nárok promlčen, mohl žalovat pána na úhradu mně vzniklé škody, což se ale mé povaze silně příčí.

– dokončení příště – Tomáš Slabý

ORIGINAL SERVICE Aero

Originalita malých aerovek dnešní Technické rubrice opět dominuje. Začneme pokračováním dopisu pana Milana Turka a následuje obsáhlá pasáž od paní Jarky Brutarové. K Seznamu náhradních dílů pro vozy „AERO“ TYP 500, 662, 750, 1000 (r. 1937) jsem od Petra Klusáka dostal vyčiněno za zmínku, že seznam ještě nebyl v Aerovkáři zveřejněn. Byl, a to v r. 1995 – 97, sám jsem ho do Aerovkáře dával. Jistě není na škodu k obsáhlému pokračování o malých aerovkách seznam znovu přetisknout.

Na závěr technické rubriky máme k dispozici schéma el. zapojení A 500 z nedatované příručky Obsluha vozu AERO. Zajímavé je, že toto dobové schéma se částečně liší např. od schéma v knize Elektrické zařízení automobilů veteránů od Ing. Jaroslava Cholevíka. Zda již bylo přetištěno si už netroufám tvrdit.

– JK –

Chceme mít aerovku autentickou? Originalita vozů Aero 500 – 1000

RENOVACE AERO 500 provedená v letech 1972 – 1974

2. pokračování.

KOLA

První, co bylo nutné udělat, zout motokrosové pneu. Potom kola vyčistit. Bez pískování nadlidská práce. Následovala náhrada prasklých nebo jinak poškozených drátů, vycentrování a žlutý nátěr. V té době, tuším v Litoměřicích, protektorovali kostry pneu 4x18 silničním vzorkem, tak jsem vybral tři nejlepší kostry a nechal udělat protektory. Na předek jsem koupil nové silniční pneu BARUM 4x18 a na zadek a rezervu protektory.

PÉRA

Snažil jsem se je spárovat tak, aby pláty předních a zadních per byly odpovídající, pochopitelně po předchozím vyčištění. Péra jsem odvezl do tehdejší opravny autoper ZAD (Západočeské autodružstvo). Jelikož jsem věděl, že se kovář rád napije, tak jsem koupil láhev dobré vodky. To jsem neměl dělat. Kovář si sice řekl za práci 32,- Kčs. „To víš, musel jsem na každé péro napsat to nejmenší t.j. čtvrthodinu – práce byla oficiálně na zakázku“. Péra byla pěkně srovnaná, ale byla jako luk. Odvezl jsem je a přemýšlel, kdo je srovná. Leč našel se takový člověk, péra srovnal na míru Aerovce přiměřenou, a tak jsem mohl Aero postavit alespoň na přední kola.

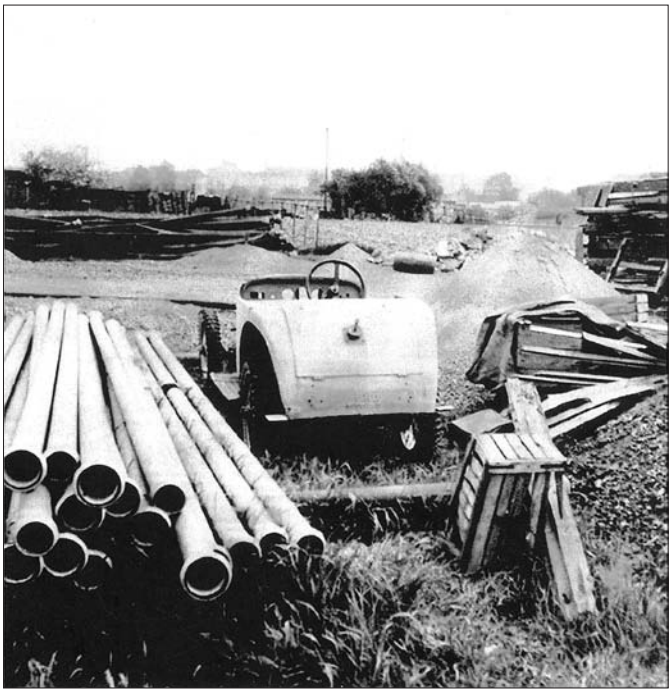
ZADNÍ NÁPRAVA A BRZDY

Zadní náprava byla kompletně rozebrána, železné části zbaveny starých barev, natřeny základem a nakonec černou barvou. Hliníkové části naopak barev zbaveny a v mezích možnosti vyčištěny. Kardanová hřídel: demontáž kolečka přímého záběru, zhotovení nového pouzdra pro uložení hrušky. Čep hrušky srovnán a přebroušen. Montáž nových ložisek a opětné sesazení kardanky, kontrola na soustruhu – nehází, může se znovu namontovat.

Čep stromečku vydřený, pouzdra stromečku vyběhaná. Zhotovení nového čepu trvalo týden (Škoda Plzeň), stromeček vypouzdřil soustružník. Začalo pasování (lícování) výstružníkem. Dost, takhle se mi to líbí (velká chyba, vysvětlení později).

Z různých krabic vyndána ta nejlepší kolečka – tzn. více opotřebované díly se nahradí díly méně opotřebovanými. Soukolí talíř – hruška bylo ve velmi dobrém stavu, takže jenom vyměnit ložiska a kompletní **T** sesadit a namontovat.
Brzdy: z asi 10 kusů čelistí vybrány ty nejlepší. „Mílo, potřebuju brzdové obložení (Škoda – údržba jeřábů). Jaký? 4, 5 nebo 6 mm silné. Přines mi od každého kousek, já si to vyzkouším“. Během pár dnů jsem měl 3 kola brzdového obložení různých tlouštěk (asi tak na 10 aerovek). Bylo to bílé obložení, velice dobře ohebné – trochu připomínalo lino. Čelisti nanýtovány – obložení tl. 5 mm. Brzdové klíče opět vybrány ty nejlepší. Brzdová lana (přiznám se, že jsem použil lana místo táhel) po pár korunách. Na jedné straně s naletovanou koncovkou.

Tak. Aerovka po dlouhé době konečně stojí na svých čtyřech kolech.



MOTOR

Snad nejjednodušší automobilový motor na světě. Válec odvezen na výbrus. „Hele Ajrovka – mám tady ještě pár originálních pístů, přijeďte si za týden“. Mezitím klika uložena na nových ložiskách, namontován setrvačník, spojka složena z toho nejlepšího, co se dalo vybrat.

Zapalování: pohyblivý kontakt připevněn na peru, které mělo původ v ocelovém metru (i s vyznačenými číslicemi). Ale podařilo se, že zapalování fungovalo!! Později pochopitelně předěláno. Přivezen vybroušený válec, upraveno ojniční pouzdro, namontována ojniční ložiska, motor složen. V následujících dnech motor zamontován do karoserie, vypodložen na výšku (vypínání spojky) namontován startér a karburátor (Solex), připravena provizorní nádržka na benzín a provizorní zapalovací cívka.

Nadešla chvíle pravdy. Ale co to? Startér opravený v odborné elektrodílně jen velice neochotně točí motorem. Že by vybitá baterie (6 V, 70 Ah)? Vyndávám tedy baterii z Octavie a zkouším znovu start na 12 V. Motor snad během 4 otáček chytá a BĚŽÍ. Montuji chladič, páskuji hadice, nalévám vodu. Znovu zkouším start, motor chytá, já jsem na vrcholu blaha. To mi trvalo přesně do příští návštěvy. Zkouším znovu start (baterie 12 V) – ani tak. Vyndávám svíčku – kapka vody. Povoluji spodní výpustní šroubek na karteru – voda!

Chladič ven, motor ven, rozebrat. Po pečlivém prozkoumání zjišťuji v karteru, v místě, kde odchází voda do chladiče proraženou dírku, kterou po ohřátí tekla voda do karteru. Díky bohu nepoškodila ojniční ložiska. Co teď? Konsultace s kamarádem. Svařit? hliník? Buď se to svářeči rozpadne nebo se „to“ celé hne a bude to úplně v p... „Uděláme to za studena, vyvrtáme dírku a zatemujeme hliníkovým kolíčkem, já přinesu od Škodů nějaké americké lepidlo, z obou stran to po důkladném vyčištění zalepíme a musí to držet“. A drželo to celou dobu, co jsem Aerovku měl.

Motor opět složen a namontován. Namontován i chladič, dolita voda, motor puštěn, běží. Vypínám a odjíždím, vodu nechávám v chladiči.

Po týdnu zkouším motor, chytá, po vodě ani památky. To, že rosilo těsnění pod hlavou válce díky špatnému materiálu, díky bohu, ven. Demontáž hlavy, reklamace těsnění. Paní prodavačka říká – to jsme Vám dělali, je to tak 3 měsíce. Ano, ale v těch místech teče. Pečlivá kontrola – paní tomu skutečně rozuměla. „To je ... on to udělal z toho špatného materiálu. Pane přijďte za hodinu, budete to mít hotové“. Ptám se, co budu platit. „NIC, to byla chyba toho chlapce, co to dělal. Toto je z dobrého materiálu, to Vám vydrží.“ Vydrželo celou dobu, co jsem Aerovku měl. Motor je v kupě, voda neteče, připojuji tlumič výfuku, startuju. Motor po výbrusu, nová ložiska – nechám ho nějakou dobu běhat. Motor si hezky blafal na volnoběh. Asi po 15 minutách zhasíná. Že by se kousl – vždyť tak horký není. Leč, nechávám ho vychladnout, po deseti minutách opět bez problému startuji, ale problém se po chvíli opakuje. Něco mě napadá. Startuji s vyšlápnutou spojkou, motor chytá a po puštění spojky se dusí. Blesklo mi hlavou – přesně lícovaná pouzdra stromečku se po ohřátí přidřela na čepu.

– pokračování příště –

Redakce – Jenom připomínáme, zda by bylo možné zaslat nějaké fotografie z průběhu renovace a po jejím dokončení.

Malé aerovky – jejich původní vzhled a vybavení
3. pokračování

Při hledání ve starých Aerovkářích jsem našla něco, co jsem marně hledala už pro první pokračování. Na prvním obr. je seznam zvláštního vybavení vozů Aero 10 a Aero 18. Podle toho seznamu můžeme soudit, že první aerovky byly dodávané bez tachometru a hodin, bez tlumičů pérování, bez stěračů. Doba, pro kterou byl seznam platný, není uvedená, doufám, že některé díly se postupem času staly běžně dodávanými. Současně si troufám tvrdit, že ten seznam není jediný, a neobsahuje proto všechny díly. Napadá mě, že se dodával také kryt na složenou střechu, střecha nad sedadlo v kufru, nebo dorazy, chránící lak při otevření kapoty, mřížky na ochranu chladiče a skel světlometů, za příplatek byla i kombinace dvou barev, linka, možná i dvě, na prolisech, lepší materiál čalounění.

Ceník č. 1232 předmětů zvláštní výpravy vozů Aero 10 HP a 18 HP

Tachometr s náhonem	400,-Kč	Skléd.střecha nad zadní sed.	180,-Kč
Hodiny 8 denní	250,- "	Přípl. na speciální barvu	400,- "
Kožený zákryt na rychl. páku	40,- "	Druhé kompl.kolo s pneu.11x45	580,- "
Elektrický stírač	190,- "	Druhé kompl.kolo 27x4	480,- "
Ruční stírač skla	20,- "	Přípl.na pneu.11x45 5ks 10HP	500,- "
El.ukazatel směru oboustr. Winker	190,- "	Druhý tlumič výfuku	170,- "
Ruční ukazatel směru	15,- "	Stříš.proti slunci z barev.	
Hledáček Bosnard	325,- "	skla v niklovaném rámu	280,- "
Hledáček Hassag	220,- "	Kontaktní kruh na volant	180,- "
Zrcátko Melas před řidiče ot.vozu	45,- "	Zapalovač doutníků	80,- "
Zámek na zadní víko	45,- "	Popelníček	30,- "
Zámek na reservní kolo	10,- "	Měřič tlaku pneumatik	35,- "
Gumová rohožka na stupačku	25,- "	Ampermetr	110,- "
Dtto v hliníkovém rámu	45,- "	Taška pro kornout	65,- "
Gumové obložení stupaček	110,- "	Přípl.na vložk.lemov.polštář.	170,- "
Dtto v hliníkovém rámu	330,- "	Druhé dveře	500,- "
Gumové obložení na pedály	10,- "	Kufr lim.s úprav.lev.blatníku	850,- "
Přípl.na mos.poniklr.reflektory	115,- "	Kufr a druhé rez. kolo	1500,- "
Přípl.na chromované reflektory	150,- "	Sítko před chladič	190,- "
Přípl.na velké ref.Bosch lak.	300,- "	Delší rychl.páka nikl.	25,- "
Přípl.na velké ref.Bosch chrom.	350,- "	Stahovák na kola	70,- "
Tabulka ČS	35,- "	Zámek na volant	160,- "
Přípl.na prošiv. polštářování	280,- "	Ukazatele Scintilla na blat.	220,- "
Tlumiče nárazů	330,- "	Přípl. na dvojitý stírač	65,- "
Povlak na reservní kolo	120,- "	Zámek na víko k nástr.skříni	45,- "
Povlaky na sed. a dveře u lim.	220,- "	Přípl.na klaxon Bosch	120,- "
Povlaky sedadel u lim.	180,- "	Klaxon Bosch	215,- "
Povlaky sedadel u otevř. vozu	180,- "	Velká benzin. nádrž	150,- "
Bandáže na pera,garnitura 4 ks	190,- "	Lékárnička	35,- "
Kryt na chladič	110,- "	Přenosná lampa se zásuvkou	150,- "
Kožené rohy na kapotu	20,- "	Měřič benzinu	110,- "
Přípl.na šedou střech.otv. vozu	110,- "	Ozdobný barevný pruh oboustr.	50,- "

Aby to nebylo tak jednoduché, bylo možné starší díly nahradit modernějšími, třeba přední nápravu svařenou nahradit kovanou. Nebo na úzkou zadní nápravu použít krátké poloosy s brzdovými bubny nasazenými na drážkovaný profil. Do šestsetdvašedesátky použít nádrž obsahu 40 l.

Přehled všech typů je na další tabulce.

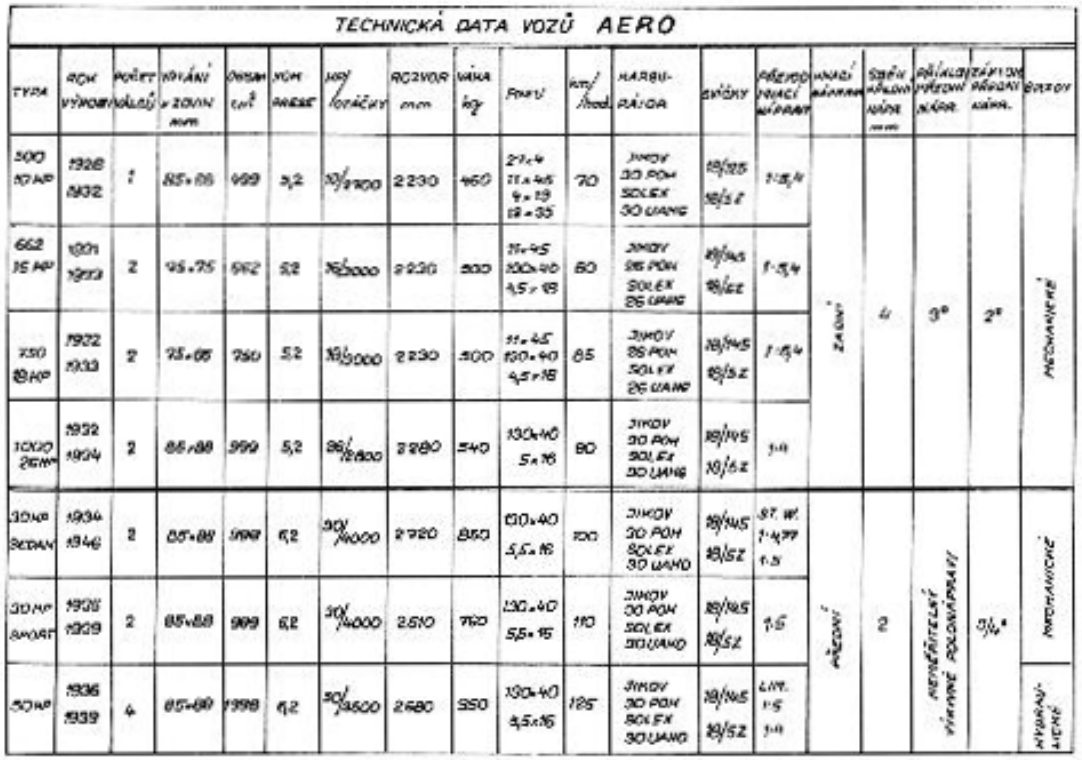
Podle provedení soudím, že tabulku jsem v roce 1966 připravila podle materiálů pana Janečka a tuší jí vypracovala kreslička.

Koncepce všech tří typů zůstala beze změny, poloha otvorů pro připevnění chladiče, motoru, přední i zadní nápravy a svazků per se také nezměnila. V závislosti na vyšším výkonu motoru, pro předpokládané zlepšení funkce, případně i z propagačních důvodů, docházelo ke konstrukčním změnám. Kdysi, ve skupině pamětníků, jsem se zeptala, proč u litra je u zadní nápravy použitý někdy větší, ale jindy zase původní, menší rozvor, proč je někdy vzpěra mezi blatníky rovná, jindy oblouková. "To máte tak, někdo přišel s nápadem, že tak to bude lepší. Ale potom zase někdo tvrdil, že lepší bylo to původní".

Rozdíly mezi jednotlivými typy, které při případné záměně celých skupin musíte respektovat, jsou popsané v Aerovkáři ročník 1966, č. 8, str. 5, 6.

K vyráběným typům přibyl v roce 1932 čtyřsedadlový roadster, podle Petra Hošťálka nejhezčí ze všech malých aerovek. Čtyřsedadlové Aero 18 v původním provedení jsem viděla v šedesátých letech, ale obrázek jsem nikde nenašla. Na obr. 003 je "litr" ve čtyřsedadlové karoserii. Obr. 014 pohled do čtyřsedadlové karoserie. *Podle mne čtyřsedadlová karoserie byl obchodní trik, "Za stejné náklady, v pohodě a pod střechou, pojedou pohodlně 4 osoby."*

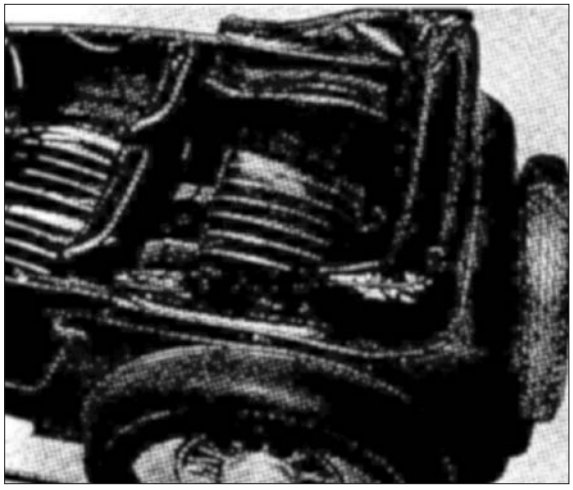
Dvousedadlová karoserie má zadní stěnu hned za předními sedadly, je to malá, pevná krabice. A sedačka v kufru je hodně úsporná. Čtyřsedadlová karoserie je delší, pro usnadnění nastupování na zadní sedadla má širší dveře, pevností se zdaleka nevyrovná karoserii dvousedadlové. Žádný div, že čtyřsedadlové karoserie po letech provozu pod zadní hranou dveří praskaly. Pro zpevnění karoserie jsme s přítelem Sedláčkem celé boční stěny zdvojili, z vnitřní strany, na hrany karoserie, za které se zasunují lišty pro připevnění čalounění, přivařil Láďa výztuhu stejného tvaru jako stěna. Začínala pod přední hranou dveří, pokračovala pod dveřmi, okolo podběhu, a končila nad osou zadní nápravy. Po zkušenostech s trhlinou, která se tvoří na boku pod spodní hranou palubní desky, bych radila výztuhu vpředu prodloužit až za palubní desku. K připevnění čalounění použijte samořezné šrouby – a nikdo nic nepozná. Když už jsem odbočila od vzhledu aerovek, dovolte ještě jednu důležitou radu. Podlahu pod motorem musíte po délce vyztužit, jinak neseřídíte spojku tak, aby vypínala. Na obr. 004 je vyztužení podlahy



TECHNICKÁ DATA VOZŮ AERO

TYPA	ROK VÝROBY	POČET VÁLCŮ	VRTÁNÍ v ZDVIH mm	OBJEM cm³	KOM PRESE	HP TOVÁRNÍ	ROZVOR mm	VÁHA kg	PNEU	km/hod.	HARBU-RÁDA	SVÍČKY	PŘEDNÍ NÁPRAVY	HNACÍ NÁPRAVY	SBĚH KOLOU NÁPRAVY mm	PŘÍMÁ PŘEDNÍ NÁPRAVY	ZÁVIT PŘEDNÍ NÁPRAVY	BRZDY
500 10 HP	1928 1932	1	85×88	499	5,2	10/2700	2230	460	29×4 11×45 4×19 12×35	70	JIKOV 30 POH SOLEX 30 UAHO	18/125 18/5Z	1:5,4	ZADNÍ	4	3°	2°	MECHANICKÉ
662 15 HP	1931 1933	2	95×75	662	5,2	15/3000	2230	500	11×45 130×40 4,5×18	80	JIKOV 26 POH SOLEX 26 UAHO	18/145 18/6Z	1:5,4					
750 18 HP	1932 1933	2	95×88	750	5,2	18/3000	2230	500	11×45 130×40 4,5×18	85	JIKOV 26 POH SOLEX 26 UAHO	18/145 18/6Z	1:5,4					
1000 26 HP	1932 1934	2	86×88	999	5,2	26/4800	2280	540	130×40 5×18	90	JIKOV 30 POH SOLEX 30 UAHO	18/145 18/6Z	1:4					
30 HP SEDAN	1934 1946	2	85×88	998	6,2	30/4000	2720	850	130×40 5,5×18	100	JIKOV 30 POH SOLEX 30 UAHO	18/145 18/6Z	SP. W. 1:4,77 1:5	PŘEDNÍ	2	NEVÝŘITELNÝ VÝVINNÉ POLOVÁPRAVY	3½°	MECHANICKÉ
30 HP SPORT	1935 1939	2	85×88	999	6,2	30/4000	2510	760	130×40 5,5×18	110	JIKOV 30 POH SOLEX 30 UAHO	18/145 18/5Z	1:5					
50 HP	1936 1939	4	85×88	1998	6,2	50/4600	2680	950	130×40 5,5×18	125	JIKOV 30 POH SOLEX 30 UAHO	18/145 18/5Z	LIM. 1:5 1:4					HYDRAULICKÉ

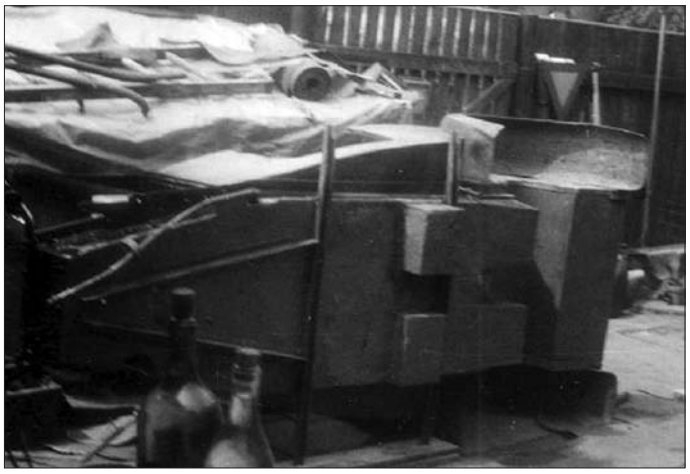
Obr. 003



Obr. 014

při renovaci litra 1967, kvalita obrázku i podmínky k práci tehdy obvyklé. Na obr 005 jsou vidět nízké výztuhy použité při renovaci 1985, a vedle jsou při renovaci 2006 přivařené ještě výztuhy silnější a delší.

V roce 1931 dostal jednoválcový cinkáček většího bratříčka, Aero 18, vybaveného dvouválcovým motorem obsahu 662



Obr. 004

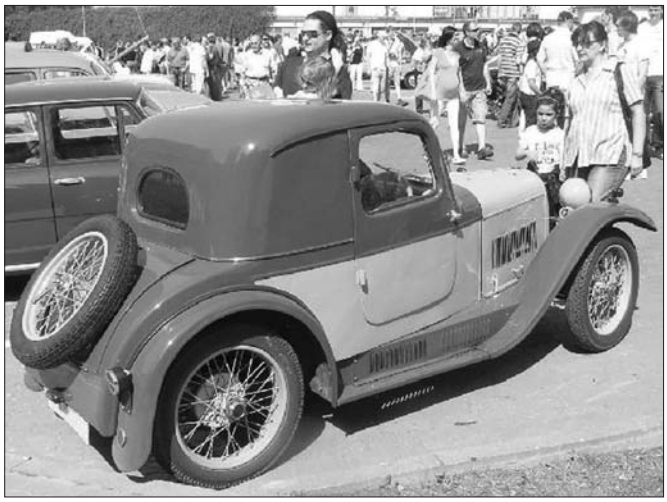
Obr. 005

ccm. Číslo 18 značí počet tzv. daňových koní, nepamatuji se, že by někde byl údaj o počtu skutečných koní. Ale už jsem ve věku, kdy paměť tolik neslouží, třeba to někdo doplní.

Dvouválcový motor má vrtání 75 mm, zdvih 75 mm, obsah 662 ccm. Byly vyrobené i motory s vrtáním 78 mm, zdvih 75 mm zůstal, obsah 750 ccm. Kliková hřídel má setrvačníky kruhové, sešroubované šrouby s kuželovou hlavou. Karter je dělený v ose klikové hřídele. Karburátor obvykle motocyklový Amal. Přední náprava bez brzd, kovaná. Zadní osu nahradily poloosy, drážkovanými profily zasunuté do náboje talířového kola. Brzdové bubny nasazené na kuželech a zajištěné klíny. Brzdy do roku 1933 jen vzadu, ovládané táhly.

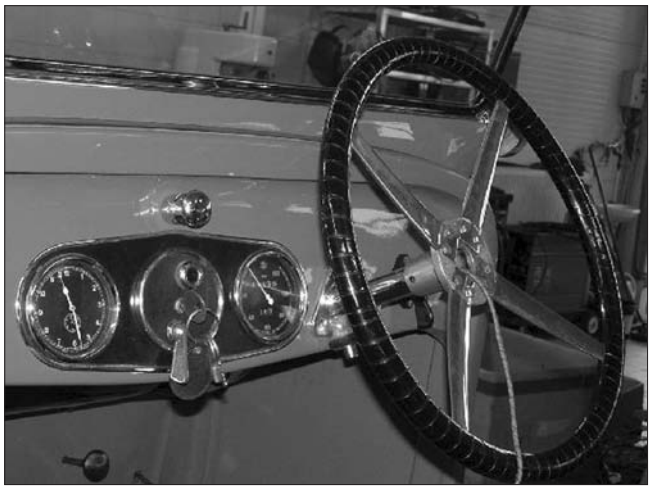
Podle podkladů pana Janečka dvouválců obsahu 662 ccm bylo v roce 1931 vyrobeno 500 kusů, všechny byly jednodveřové roadstery. V následujících letech byly vyráběny dvoudveřové roadstery a limuziny, v roce 1932 962 kusů, v roce 1933 873 kusů. Vozů Aero 18 bez předních brzd bylo tedy vyrobeno celkem 2335 kusů. Rozlišení dvou a čtyřsedadlových karoserií v mých podkladech není.

Obr. 006



Obr. 007

Obr. 008



Obr. 009

Na obr. 008 slušně renovované Aero 18. Hledáček a sklápěcí přední okno za příplatek, ten klakson bych raději viděla v motorovém prostoru. Na obr. 006 sběratelská lahůdka, vzácná limuzina Aero 662. Na obr. 007 rarita, dvousedadlový roadster, řemeslně slušně změněný na kupé. Změna byla provedena nejméně před třiceti roky, proto bych to považovala také za historické vozidlo.

Ke dvoudveřové karoserii patří volant, složený z více prvků. Střední díl je hliníkový odlitek, ve spodní části jsou přišroubovaná 4 chromovaná ramena, šrouby jsou zakryté horní částí středního dílu, v jejím středu bakelitové tlačítko klaksonu, na tlačítku je (nebo býval) nápis AERO. Dřevěný kruh je obtočený černou celuloidovou páskou. Kromě toho ve dvoudveřové karoserii je obvykle delší řadící páka. Na obr. 009 volant ještě bez horní části středního dílu.

V roce 1932 bylo vyrobeno 10 prototypů s litrovým motorem, se dvěma válci stejných rozměrů, jako byl válec půllitru. Dostaly označení AERO 20, předpokládaný výkon motoru byl 24 – 26 koní. Prototypy měly ještě pneumatiky 4,5 x 18".

Motor vznikl spojením dvou válců původního jednoválce, měl tedy vrtání 85 mm, zdvih 88 mm, obsah 998 ccm. *Kliková hřídel sešroubovaná šrouby s kuželovou hlavou, tvar setrvačníků nezapře původní jednoválec. Na obr. 010 jsou díly klikové hřídele, všimněte si zařízení pro sešroubování klikové hřídele.*

Vozy Aero 20 byly vyráběné v roce 1933, po porovnání různých údajů je pravděpodobné, že jich bylo vyrobeno 240 – 270. Pneumatiky měly rozměr 5,25 x 16", dobový tisk je popsal jako superbalony.

"Litry" už nebyly ta levná lidová autíčka, výkon motoru vzhledem k váze vozu byl víc než dostatečný, kupovali si je fandové, na sportovních podnicích byly ještě úspěšnější, než šestsetdvaašedesátky a sedmsetpadesátky. Byly vyráběné jako

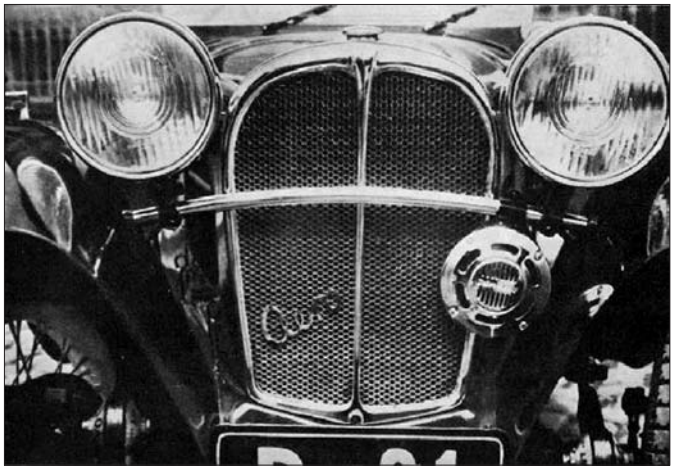
Obr. 010 *Obr. 012*

dvou i čtyřsedadlové kabriolety a limuziny. Na základě Aero 20 bylo vyrobeno také několik zdařilých atypických limuzin, sportovní vozy, i malý náklaďáček. Na obr. 011 a 012 je dobře vidět rozdíl mezi Aero 18 a Aero 20.

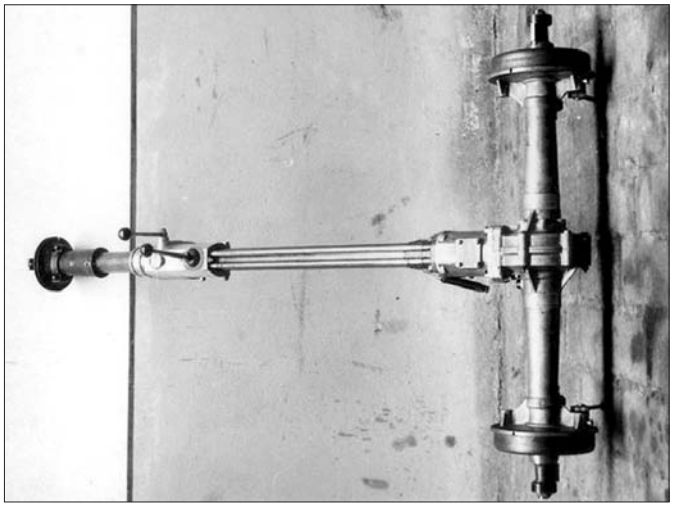
Na prospektu obr. 013 vidíme, že (?) "litry" se běžně dodávaly s velkými, chromovanými světlomety Bosch, s jedním klaksonem, nechybí stěrač se dvěma raménky spojenými táhlem, blinkry, na blatníku, obdélníkové zpětné zrcátko, tlumiče pérování, zátka chladiče drážkovaná. Sklopné přední okno, druhý klakson, hledáček, a jiné bylo na zvláštní objednávku.

Při použití sklopného předního okna byl motorek stěračů, případně i hřídel druhého ramínka, upevněné v otvoru ve skle.

Karoserie byla rozšířená, tvar blatníků přizpůsobený pneumatikám, větší chladič podkovovitého tvaru má střední žebro. Obsah palivové nádrže zvětšený na 40 l.



Obr. 013 *Obr. 015*



Obr. 017 *Obr. 018*

Litr má brzdy na všech kolech, přední brzdy jsou ovládané bovdeny. Páčky na koncích pedálové tyče nahradila destička se dvěma kladkami, přes které je lanko protažené. Táhlo zadní brzdy je k lanku připojené za kladkami. Na obr. 015 slušně renovovaný litr, ještě zpětné zrcátko a je to jednička. *Táta koupil "litra" v roce 1946, to byl ještě v původním stavu. Barva hnědá s metalizovým efektem, kola, čalounění a linky červené.*

Pozor, aerovky s předními brzdami, ať už jsou to Aero 20 nebo Aero 18 r.v. 1934, mají rozvor o 50 mm delší, je to dosaženo zvětšenou délkou předních per.

Převod talíř – hruška 1 : 5,4, používaný pro Aero 500 a 662, byl nahrazený "rychlejším" převodem, 1 : 4, *je možné koupit repliky s obloukovým ozubením 12 : 48 zubů.* S motorem v dobrém stavu dosahoval litr maximální rychlost 100 km/hod.

Rozchod zadních kol byl někdy původní, 950mm, někdy se používal rozchod zvětšený na 1030 mm. K menšímu rozchodu patřilo spojení poloos a brzdových bubnů kužely, k širšímu rozchodu patřilo spojení brzdových bubnů a poloos drážkovaným profilem. Aby to nebylo tak jednoduché, když se opět začal používat menší rozchod, bylo použito spojení poloos a brzdových bubnů drážkovaným profilem.

Obr. 016

Obr. 019

Pro účast na sportovních podnicích, někdy i podle návrhu jezdců, se vyráběly různé speciální díly,. Byla to například hliníková hlava s vyšší kompresí a dvěma svíčkami v každém válci, otevírací klapka výfuku, kapota se žebry i na horní ploše, u Waltrů bylo vyrobeno 12 zadních náprav s rychloběhem. Na obr. 017 vidíme originál zadní nápravu s rychloběhem a ručním startováním. Rychloběh se řadí pákou na boku. Nálitky na brzdových štítech znamenají, že se jedná o nápravu s větším rozchodem. Obr. 018 je klapka výfuku.

Obr. 020

Obr. 021

Každému se jeho děti líbí nejlépe, proto na obr. 020 a 021 je můj bývalý "litr", tak jak ho v roce 2006 renovoval nový majitel. Vzadu chybí stupačka pro nastupování do kufru.

V roce 1934 se v továrně AERO vrátili k osvědčenému typu Aero 18.

Od starších typů se na první pohled lišil maskou před chladičem, předními brzdami a pneumatikami rozměru 4,75-5,25 x 16". Vyrobeno bylo 280 kusů, myslím, že jenom jako dvousedadlový roadster. Maska se svislými lištami zakrývá chladič, chromovaný je jen prolis vpředu, ostatní je v barvě vozu, lišty mohou být i v kontrastní barvě. Vybavení původní i zvláštní obdobné jako u "litra". Na obr. 019 je Aero 18 rok výroby 1934, už trochu jeté, ale správně renovované.

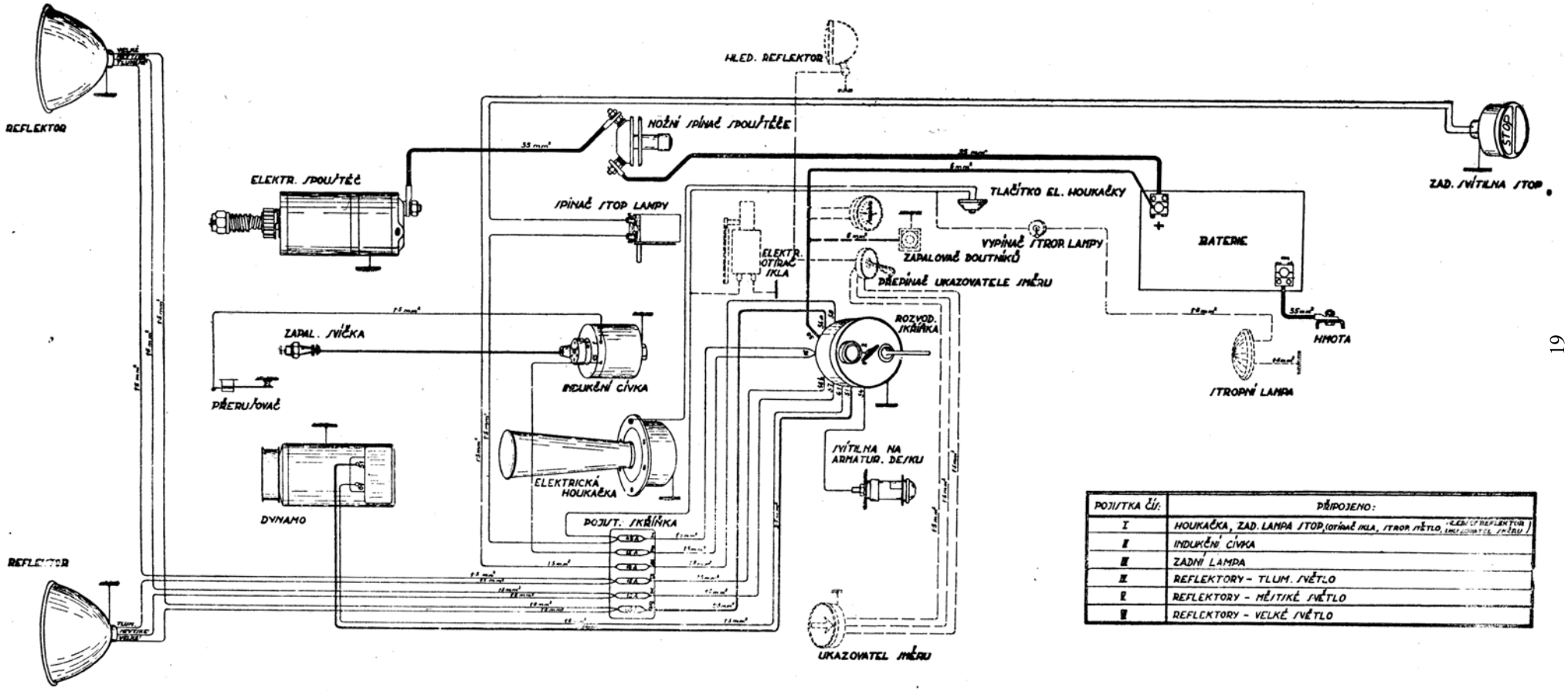
Výroba "malých vozů pro velké cesty", cinkáčů, prd prd cililinků, babiččiného šití, a podobně, v roce 1934 neodvratně skončila, nahradily je moderní AERO 30, s litrovým motorem a předním náhonem. Jaroslava Brutarová

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 43/16	1	Závlačka pro tryskovou jehlu
A 43/18	1	Pouzdro trysky
A 43/19	1	Píst směsi
A 43/20	1	Hřídelka vzduchové klapky
A 43/21	1	Páčka vzduchové klapky
A 43/22	1	Spojovací článek
A 43/23	1	Uzavírající šroubek
A 43/24	1	Vzduchová klapka
A 43/25	1	Šroubek do páčky vzduchové klapky
A 43/5	1	Perko vzduchové klapky
A 43/26	1	Hlavička rozprašovací komory
A 43/27	1	Kloubek k pístu
A 43/28	1	Otáčivá matka
A 43/29	1	Pouzdérko kloubu
A 43/30	1	Vnitřní páčka
A 43/31	1	Vnější páčka
A 43/32	1	Páčková hřídelka
A 43/33	1	Zarážející šroubek
A 43/34	1	Matka na hřídelku
A 43/47	1	Perová podložka
A 43/35	1	Svorník hlavičky
A 43/36	1	Těsnění pouzdra trysky
A 43/6	1	Sedlo trysky
A 43/10	1	Jehla trysky
A 43/37	1	Řiditelný šroubek volného běhu
A 43/38	1	Perko k šroubku
A 43/39	1	Hlavní tryska
A 43/40	1	Stavěcí šroubek pístu směsi
A 43/41	1	Matka k stavěcímu šroubku pístu
A 43/42	1	Těleso plovákové komory
A 43/11	1	Plovák. komora kompl.
A 43/43	1	Víčko plovák. komory včetně stiskátka
A 43/1	1	Plovák
A 43/2	1	Jehla 74 mm
A 43/44	1	Matka k nástavci
A 43/45	1	Nástavec pro přívod benzinu
A 43/3	1	Stiskátko
A 43/8	1	Perko pro stiskátko

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
Orgán: Převodová skříň s kardanem.		
A 1001	1	Převodová skříň se šrouby
A 1002	1	Pastorek převod. skříně převod 1 : 5.4
A 1002	1	Pastorek převod. skříně 1 : 5 pro motor 750 cm³
A 1003	1	Podložka pastorku
A 1004	1	Podložka pojistná pod matku pastorku
A 1005	1	Matka pastorku
A 1006	1	Posuvné kolečko 30 zubů
A 1007	1	Předloha
A 1008	1	Posuvné kolečko 23 zubů
A 1009	1	Vidlice přímého záběru
A 1010	1	Vidlice zpát. rychlosti
A 1011	1	Pastorek přím. záběru
A 1012	1	Pouzdro ozubeného pastorku
A 1013	1	Matka náhonu
A 1014	1	Víko převodové skříně
A 1015	1	Pouzdro předlohové hřídele
A 1016	1	Pouzdro předlohové hřídele
A 1017	1	Pouzdro předlohy
A 1024	1	Zpáteční kolečko
A 1025	1	Čep zpátečního kolečka
A 1026	1	Klínek čepu zpátečního kolečka
A 1027	1	Víčko převodové skříně
A 1028	1	Zátka převodové skříně
A 1031	2	Zavrtaný šroub přev. skříně a víka, horní M 10
A 1032	4	Zavrtaný šroub přev. skř. a víka dolní M 10
A 1033	1	Pouzdro zpátečního kolečka
A 1034	2	Trubka táhel rychlosti
A 1036	1	Roura kardanu vnější
A 1037	1	Táhlo přím. záběru
A 1038	1	Táhlo zpáteční rychlosti
A 1039	1	Pouzdro rychl. páky
A 1040	6	Kolík táhel rychlosti ⌀ 3/20
A 1042	1	Zápatka s plíškem A 1043

Číslo skladní		Kusů pro 1 vůz	Součást
A	1044	2	Šroub pouzdra rychlostní páky M 8
A	1045	1	Pojistný prsten rychlosti
A	1046	1	Vidlice rychlosti
A	1047	1	Koule rychlostní páky
A	1048	1	Podložka ložiska
A	1049	1	Čep rychlostní páky
A	1050	1	Čep hnací hřídele
A	1051	1	Klín Hardyho kloubu
A	1052	1	Kulová matka
A	1053	1	Podložka kulové matky
A	1054	1	Kloub Hardyho spojky se zub. spojkou A 1060
A	1055	6	Šroub Hardyho spojky M 8
A	1058	1	Hřídel předlohová
A	1059	1	Těsnící prsten
A	1060	1	Zubová spojka spouštěče
A	1061	1	Zubová spojka spouštěče zadní
A	1063	1	Buben spouštěče se šrouby a matkami A 1064
A	1064	2	Zavrtaný šroub spouštěče M 10
A	1065	1	Čep bubnu spouštěče
A	1067	1	Roura starteru s krouž. A 1066 a perem
A	1068	1	Roura pouzdra pera spoušt. s víčkem A 1069
A	1070	4	Šroubek pouzdra spouštěče
A	1071	1	Prsten pera spouštěče
A	1072	3	Šroubek prstenu spouštěče M 4
A	1073	1	Pero ručního spouštěče
Sb	17	1	Vnitřní kardanová trubka se 2 vložkami a čepem
A	1074	1	Těsnění pod zátku převod. kříně
A	1075	1	Stavěcí kolík převod. skříně ⌀ 8/16
A	1076	1	Miska těsnění
A	1077	1	Těsnění pod víko
A	1078	4	Zavrtaný šroub víčka převod. skříně M 6
A	1079	6	Nýt táhla rychlosti ⌀ 2.5/16
A	1080	1	Matka kuličkového ložiska
A	1129	1	Kotouč Hardyho spojky

Číslo skladní		Kusů pro 1 vůz	Součást
A	1082	1	Těsnění kardanové roury
A	1083	1	Pojistná podložka
A	1084	1	Nástavec vidlice rychlosti
A	1084 a	1	Nástavec vidlice rychlosti delší chrom.
A	1086	4	Zavrtaný šroub převod skř. a zad. nápravy M 10
A	1087	1	Matka nástavce rychlosti
A	1088	1	Kryt pouzdra rychlostní páky
A	1089	1	Pero krytu pouzdra rychl. páky
A	1090	1	Pojistný kroužek start. pera
A	1091	1	Vedení zápatky rychl. táhel (pojistka)
A	1093	1	Pojistná podložka pod matku náhonu
A	1094	1	Pouzdra pro těsnění pastorku
A	1095	1	Těsnění pastorku
A	1096	3	Pásek ku přichyc. tachom. hadice ku kardan. rouře
A	1098	1	Těsnění víčka pouzdra starteru
A	1100	1	Přední kuličkové ložisko převod. skříně
A	1101	1	Zadní kuličkové ložisko dvouřadové
A	1102	1	Kuličkové ložisko dvouřad. čepu kardan. hřídele
A	1116	1	Pojistná podložka matky
A	1118	1	Pojistný šroub pouzdra A 1039
A	1119	1	Pouzdro těsnění kardan. (nov. proved.)
A	1120	1	Pojistná vložka pouzdra (nov. proved.)
A	1121		Kožené těsnění nové provedení
A	1122	1	Spirálový kroužek (nové provedení)
A	1123	1	Podložka hřídele
A	1124	1	Posuvní kolečko
A	1125	1	Kloub Hardy spojky
A	1126	2	Čep hnací hřídele
A	1127	1	Kulová matka kloubu
A	1128	1	Pojistná matka matky kulové
A	1129	1	Kotouč Hardy spojky
A	1130	1	Těsnění
A	1131	1	Víčko předního těsnění kardanu



POJISTKA ČÍS:	PŘIPOJENO:
I	HOUKAČKA, ZAD. LAMPA STOP, OTÍRAČ SKLA, STROP SVĚTLO, HLED. REFLEKTOR, UKAZOVATEL SMĚRU
II	INDUKČNÍ CÍVKA
III	ZADNÍ LAMPA
IV	REFLEKTORY – TLUM. SVĚTLO
V	REFLEKTORY – MĚSTSKÉ SVĚTLO
VI	REFLEKTORY – VELKÉ SVĚTLO

Schema elektr. vedení

Obr. 7.

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.
Vydává Český klub historických vozidel, Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.
Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LIV., číslo 5, r.v. 2014.
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.