

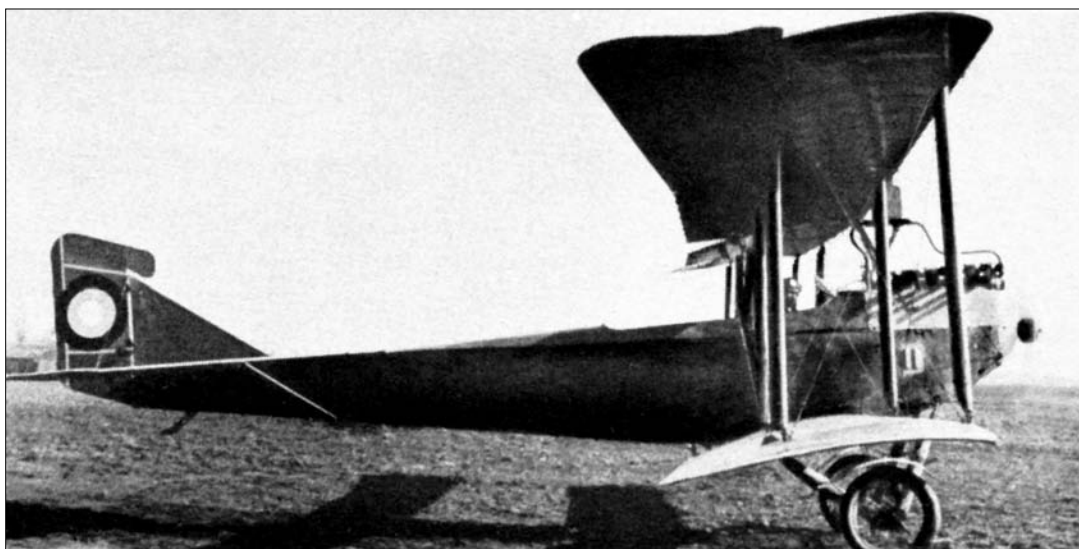
# Obsah

Úvodem . . . . .	5
Enka . . . . .	8
Aero 500 neboli Cililink . . . . .	14
Aero – malý vůz na velké cesty . . . . .	25
Silniční štika . . . . .	38
S pohonem předních kol . . . . .	52
Třicítka na závodní dráze . . . . .	75
Český jaguár . . . . .	81
Aerovky s karoserií Sodomka . . . . .	96
Pony a Rekord . . . . .	107
Nákladní aerovka . . . . .	117
Jawa pod značkou Aero . . . . .	120
Aero Minor pro Le Mans . . . . .	127
Poslední automobil se značkou Aero . . . . .	133
S vizáží Aera 30 . . . . .	136
Závěrem . . . . .	140
Literatura . . . . .	141
Přehled produkce . . . . .	142
Rejstřík . . . . .	144
Nabídka odborné literatury . . . . .	148
Fotogalerie . . . . .	157



# Úvodem

**N**a současných srazech veteránů můžete aerovky nejčastěji vidět v červeném laku, ale správný odstín by měl být jako ten, který používala věhlasná značka Bugatti – modrá. Základní barvou továrního znaku firmy Aero byla totiž modrá, vždyť se jednalo o továrnu zabývající se původně výrobou letadel a k letectvu modrá barva patří od nepaměti. Modrou barvu ctil i slavný Modrý tým s ženskými posádkami za volanty aerovek. Jejich spanilé jízdy s malými aerovkami, včetně proslulých cest spisovatele a cestovatele F. A. Elstnera anebo rekordní jízdy Bohumila Turka, během níž ujel mezi Prahou a Bratislavou za třicet dnů třicet tisíc kilometrů, nemohly vyústit do ničeho jiného než do výroby nízkých sportovních roadsterů s dlouhou kapotou. Sportovní esprit aerovek se dostal dokonce i do pohádek. Také znáte tu pohádku o sportovní víle, které se sice líbilo Bugatti, ale šetřila na aerovku?



*První výrobek značky Aero – cvičný letoun A-10 – později označovaný také jako A-1, z roku 1920*

Leteckých nadšenců se v Čechách našlo dost už v časech před první světovou válkou, a tak nikoho nepřekvapilo, když u nás v prvních poválečných letech vznikly rovnou tři společnosti zabývající se výrobou letadel. Koncem roku 1918 to byl Letov, v lednu roku 1919 Aero a v polovině roku následujícího se přidala společnost Avia. Nás zajímá v pořadí druhá – Aero. Byla založena 11. ledna 1919 jako společnost s ručením omezeným, jejíž přesný název zněl „Aero, továrna letadel“, a tak byla také zapsána u Obchodního soudu v Praze. Stalo se 25. února 1919 a kmenové jmění společnosti činilo rovných 300 000 Kč.

Na samém začátku byla jen dvě jména, známý prvorepublikový politik Tusar a pražský podnikatel Kouřil, který se rozhodl najít další společníky a banky ochotné investovat do nového podniku. Podařilo se mu získat technika Mertu a pražského advokáta dr. Kabeše. Tusar se v nové firmě nijak neangažoval, a tak se prvním sídlem tří společníků staly prostory bývalé továrny Röhrs v Bubenči. Začátky nebyly nijak oslnivé, pouze tři dělníci, kteří se na ploše 360 m<sup>2</sup> věnovali opravám létajících aparátů zděděných po rakousko–uherské armádě. Zakázek bylo dost, v polovině roku se počet dělníků zvýšil na 36 a už na podzim byl dokončen první prototyp cvičného letounu Aero A-10, jemuž za vzor posloužil osvědčený Hansa Brandenburg B1.

Následovala zakázka na výrobu 35 sériových letounů určených pro výcvik pilotů Leteckého sboru. Původní malá dílna v Bubenči už nemohla stačit, a tak se celý podnik musel přesunout do dílen bývalé opravy letadel Al–Ma v Praze–Holešovicích. Tady už pracovalo na osmdesát dělníků a na konci roku 1920 jejich počet vzrostl na 150 a ještě o rok později už na výrobě letadel se značkou Aero pracovalo 280 dělníků a 35 úředníků. Na letišti ve Kbelích Aerovce patřily hangáry, kde probíhala konečná montáž letounů před jejich zalétáním a předáním zákazníkovi. Tomu se říká dynamický růst.

Jenže v roce 1921 lehly dřevěné hangáry popelem i s několika dokončenými aeroplány a v následujícím roce byla celá společnost likvidována, ovšem ne proto, že by na trhu neuspěla. Naopak. Jejím jediným majitelem se stal jeden ze zakládajících členů společnosti pražský advokát JUDr. Vladimír Kabeš, který vyplatil svým bývalým partnerům jejich podíly. Tím pádem se změnil název továrny na „Aero továrna letadel Dr. Kabeš“ a v roce 1923 vznikl na okraji Vysočan moderní výrobní areál poskytující obživu 500 dělníkům a 70 úředníkům.



***V roce 1924 pracovalo v nové továrně Aero na okraji Vysočan téměř 600 zaměstnanců.***

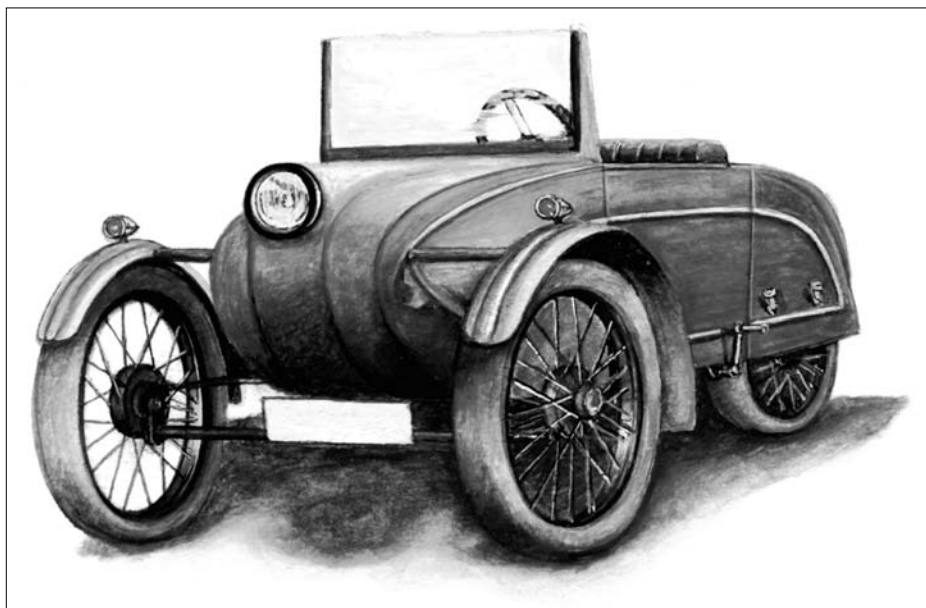
Přestože Aerovka kromě vojenských letadel vyráběla i letadla určená pro účely veskrze civilní, chyběl doplňkový program, který by umožnil překlenout období mezi jednotlivými objednávkami tak, aby nebylo nutné propouštět a pak znovu najímat vysoce kvalifikovanou pracovní sílu, či dokonce ztrácet čas a finanční prostředky zaučováním nových dělníků. Zkoušelo se leccos – výroba komponentů pro jiné letecké továrny i výroba stavebnic modelů letadel pro děti, kánoí a dětských kočárků. V polovině dvacátých let minulého století vzrostla kupní síla obyvatelstva natolik, že začaly být zajímavé i úvahy o výrobě levných dopravních prostředků.

V Aerovce představovaly první pokusy v tomto odvětví karoserie systému Weymann, což byla speciální dřevěná kostra potažená umělou kůží, stavěná na různé podvozky a pak i sajdkáry podle návrhu tehdejšího zaměstnance Aerovky a pozdějšího pracovníka Národního technického muzea ing. Štýdla a konstruktéra Josefa Voříška, který byl, dnes bychom řekli, jedním z hlavních designérů firmy. Josef Voříšek během prvních dvou let po svém nástupu pracoval v leteckém oddělení, od roku 1926 byl přemístěn do konstrukční kanceláře automobilových karoserií Weymann a jeho rukopis nesou i první malé aerovky vycházející z konstrukce Enky.

Ale pořád to nebylo jaksi ono, zájem vedoucích představitelů továrny se začal obracet k výrobě lidového automobilu natolik levného, že by jeho cena nepřevyšovala cenu motocyklu s postranním vozíkem. Nešlo o nový nápad, lidových automobilů u nás vzniklo v různých časových obdobích více a v tomto ohledu jsme o konstrukční nápady neměli nikdy nouzi. Jen kupříkladu koncem dvacátých let to byl Gatter, postavený v několika

exemplářích firmou Autopodnik Zákupy – Reichstadt v severních Čechách, poháněný dvoudobým jednoválcem 350 cm<sup>3</sup> nebo cyclecar Vaja vyráběný firmou Valeš z Prahy a poháněný motocyklovým motorem Itar 750, případně JAP 1000.

Prvním počinem Aerovky v tomto směru byl lehký vozík zkompletovaný v roce 1921, jednalo se o cyclecar Ing. Vlasáka, následovaný dalším cyclecarem v roce 1925, jehož autorem byl další zaměstnanec Aerovky V. Sladký, který dříve pracoval pro firmu Sperry v USA. Už zmiňovaný ing. Štýdl navrhl v roce 1927 tříkolku poháněnou motocyklovým jednoválcem New Hudson umístěným na zádi, po straně hnaného kola.



***Pokus o levné lidové vozítko – tzv. Štýdlkára – byla postavena v roce 1927.***

Po svém tvůrci dostala přezdívku „Štýdlkára“, ale nevyznačovala se zrovna příliš velkou stabilitou, takže z jeho sériové výroby zákonitě sešlo. Také Ing. Slavík, který do Aerovky přišel z továrny na výrobu vzducholodí Zepelin, se pokusil o tříkolku podobnou těm, se kterými začínal jinonický Walter, tedy se dvěma koly vzadu, jedním vpředu a pohonem motorem DKW, s lehkou nákladní karoserií. Ani jeden z uvedených pokusů nevyšel, včetně technicky vyspělého lehkého automobilu pro dvě osoby s pohonem zadních kol motocyklovým motorem NSU. Nezbylo, než se poohlédnout po už vyráběných konstrukcích, a jedna taková padla do oka obchodnímu řediteli Aerovky Ing. Šorelovi. Šlo o lehký vozík nesoucí jméno Enka a vyráběný firmou F. Kolanda a spol. v Praze-Libni na Štrasburku.