



40. výročí založení evropského klubu Aero – IG.

100 let

od založení továrny letadel Aero Vysočany a 90 let od zahájení výroby populárních automobilů aero.

Aero-výročí

Historické události

1919



Letadla Aero

Založení firmy Aero 1919

Od roku 1921 byl samostatným majitelem JUDr. Vladimír Kabeš

1923



Nová továrna Aero - Dr. Kabeš

V Praze-Vysočanech byla vybudována nová moderní továrna pro výrobu letadel vlastní konstrukce. V dalších letech se hledala vhodná doplňková výroba - volba padla na malý "lidový" automobil.

1929



Automobily Aero - Aero 500

Aero 500 na Pražském Autosalonu

Byly vystaveny dvoutaktní jednoválec 500 ccm, 10 HP. Zadní náhon, mechanické brzdy pouze na zadní kola. Konstruktor Ing. Břetislav Novotný

1931



Automobily Aero - Aero 662

Aero 662 v karoserii Aero 500

Začala výroba nejoblíbenějšího typu "Malého vozu pro velké cesty" - dvoutaktního dvouválcového 662 ccm, 18 HP. Zadní náhon, mechanické brzdy pouze na zadní kola.

1933



Automobily Aero - Aero 1000

Aero 1000 na rozšířeném podvozku

Vytvářel "silniční stíšku" Aero 20 HP s dvoutaktním dvouválcem 1000 ccm, 30 HP. širší karosérii a superbalonovými pneumatikami si pochvalovali hlavně sportovci při závodech, soutěžích a dálkových jízdách.

1934



Aero 662 - model 1934

Aero 662 na podvozku Aero 1000

Dvoutaktní dvouválec 662 ccm, 18 HP. Pohon zadních kol, brzdy na čtyři kola a nová maska chladiče.

1934



Aero 30 prezentace

Velký zájem na Pražském autosalonu vzbudily automobily Aero 30 nové koncepce s předním náhonem. Dvoutaktní dvouválcový motor 998 ccm, 30 HP navrhl Josef Bašák, prostornou elegantní karosérii Josef Voříšek (oba zaměstnanci automobilky Aero).

1936



Aero 50 prezentace

Dvoutaktní čtyřválec 1997 ccm, 50 HP s předním náhonem a od roku 1937 hydraulické brzdy. Prezentace nového typu Aero 50 se odehrála na podzimním Pražském autosalonu.

1939



Aero 30 a 50 - model 39

nová forma - nové tvary

V roce 1936 byla navázána úzká spolupráce s karosárnou Sodomka ve Vysokém Mýstě, zejména výroby zakázkových karosérií na podvozcích A 30 a A 50.

1941



Aero Pony

Dokonalý prototyp dvoutaktního dvouválcového motoru 745 ccm, 21 HP

Moderní podvozek, zadní náhon, čtyřřychlostní převodovka.

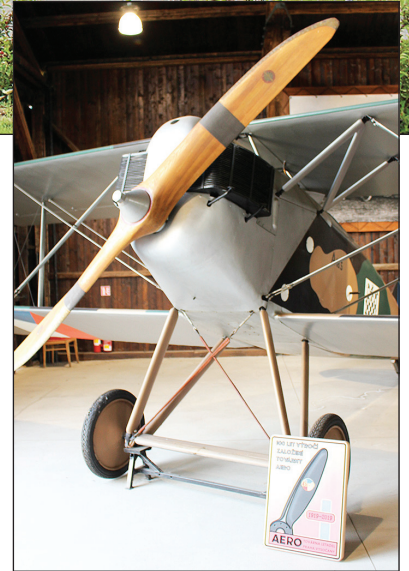
1943



Aero Rekord

Dokonalý prototyp dvoutaktního čtyřválcového motoru 1491 ccm, 36 HP

Moderní podvozek a provedení podobné jako Aero Pony.

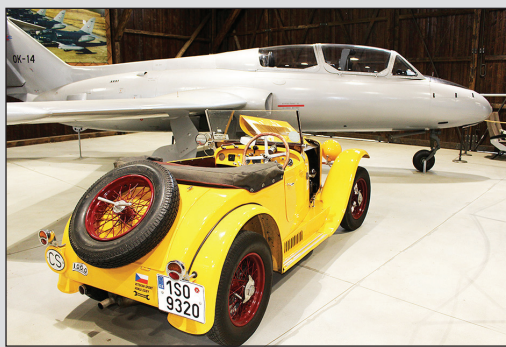


Setkání vozů Aero pořádali členové Aero Car Clubu Praha z.s. ve spolupráci Vojenským historickým ústavem – Leteckým muzeem Kbely, Národním technickým muzeem a AERO Vodochody AEROSPACE a.s.

Na setkání aerovkářů se přihlásilo celkem 116 vozů Aero vyráběných v automobilní sekci továrny v pražských Vysočanech v letech 1929 až 1947. Z České republiky 85 posádek, z Německa 17, slovenští aerovkáři v zastoupení 7 vozů, Holandsko 4, Švýcarsko a Rakousko po jednom. Nejvzdálenějším účastníkem posádka vozu z Francie.



Expozice leteckého muzea v areálu STARÁ AEROVKA nesmírně ožila historickými vozidly stejné firmy jako vystavovaná letadla



Jen několik měsíců po vzniku Československé republiky, 11. ledna 1919, založili pánové Merta, Kouřil a JUDr. Kabeš továrnu na výrobu letadel. K prostorům na starém výstavišti v Praze Holešovicích přidali bývalou nábytkovou továrnu Röhrs v Bubenči. Pod vedením inženýra Vlasáka zde opravovali francouzské letouny SPAD a vyvinuli první školní letadlo Aero Ae-10. Ministerstvo národní obrany objednalo 35 kusů a z ka-

pacitních důvodů se výroba přemístila do bývalé opravy letadel v Holešovicích a do dřevěného hangáru na letišti Kbely (v roce 1921 vyhořel). V červenci 1923 byly v pražských Vysočanech (na jižním okraji dnešní Kolbenovy ulice) dokončeny nové objekty továrny Aero. JUDr. Vladimír Kabeš vyplatil své společníky a stal se jediným majitelem továrny s krkolomným názvem Aero, továrna letadel, Dr. Kabeš, Praha-Vysočany.



Velká hospodářská krize v roce 1929 způsobila pokles zájmu o letadla, takže továrna Aero se rozhodla vyrábět malé, levné automobily. Jelikož neměla s výrobou automobilů zkušenosti, najala úspěšného konstruktéra inženýra Břetislava Novotného (1892–1965), který předtím navrhl v brněnské Zbrojovce lidový vůz Disk a v prostorách firmy Košař vyvinul model Enka. K jeho kusové výrobě se Novotný spojil s Františkem Kolandou a společně založili Továrnu na automobily F. Kolanda a spol. V letech 1928 až 1931 zde vzniklo kolem třiceti vozů Enka, předchůdců Aera 500.

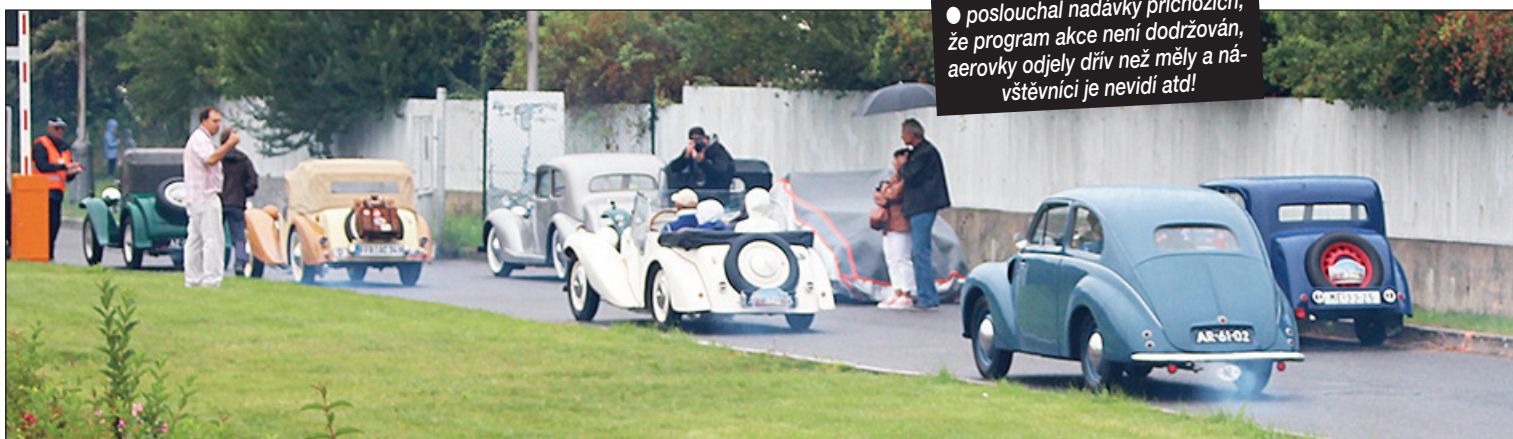
Celkem vyjelo v letech 1929 až 1934 z továrny v pražských Vysočanech přes čtyři tisíce malých lidových vozů Aero 500, 662 a 1000, které věrně sloužily svým majitelům řadu let. Mnoho se jich dochovalo do dnešních dnů a jsou ozdobou veteránských výstav a srazů. Nástupcem se stalo modernější dvouválcové Aero 30. V roce 1934 se začaly konstruovat větší vozy. Výroba skončila válkou a nikdy nebyla obnovena. Už se vyráběly jen Škodovky a Tatry.



A co dělal kustod o tomto víkendu kromě běžné služby v muzeu?

- staral se o spokojenost účastníků setkání
- nechával je dobít mobilní telefony
- půjčoval startovací kabely
- dofukoval kompresorem pneu
- nechal sušit plachty v hangáru
- vracel ztracené předměty (např. pohár)
- řešil odvoz historických vozů

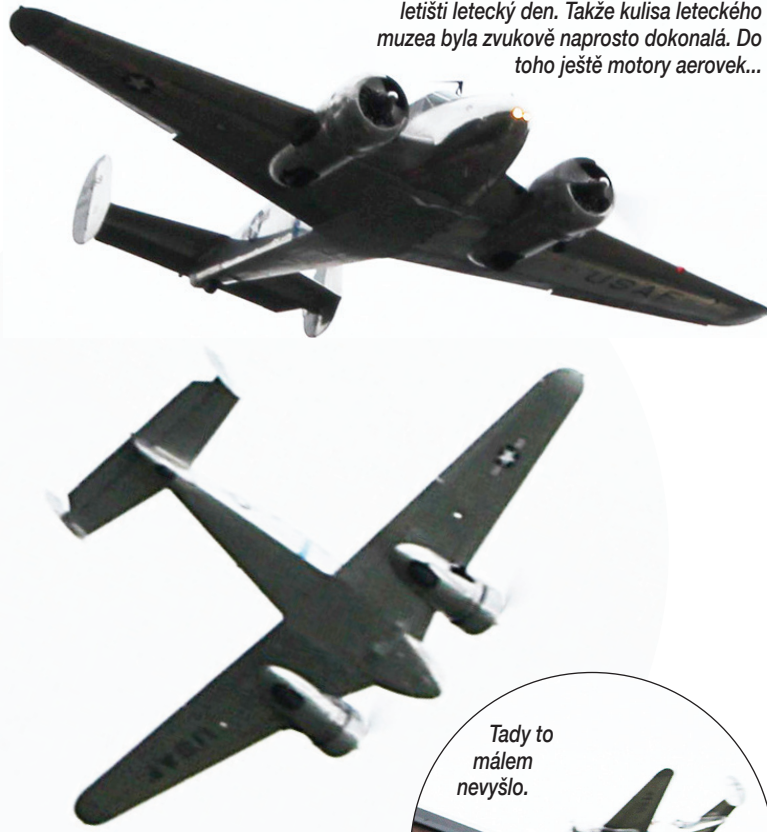
● poslouchal nadávky příchozích, že program akce není dodržován, aerovky odjely dřív než měly a návštěvníci je nevidí atd!





O tomto víkendu se konal na letňanském letišti letecký den. Takže kulisa leteckého muzea byla zvukově naprosto dokonalá. Do toho ještě motory aerovek...

Milovníci historie by se měli starat i o následovníky – již od těch nejmenších. Ať jsou to srdcaři letadel nebo aerovek!



Tady to málem nevyšlo.

