



Příběh konstruktéra



▲ Ing. Novotný se svým nejúspěšnějším dílem, vozem Aero 500 (1929)

Inženýr Břetislav Novotný za volantem vozíku Novo (1922)

Břetislav (vpravo) a Hostivít (vlevo) zkoušejí triválec s předním pohonem



JAN TUČEK

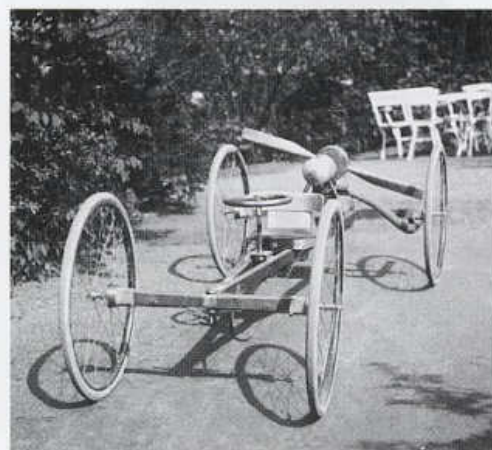
K výrazným postavám naší automobilové historie patří inženýr Břetislav Novotný, průkopník a propagátor dvoudobých motorů, známý především jako konstruktér lidových vozů Aero.

Břetislav Novotný se narodil 21. června 1892 v moravském Hulíně. Po absolvování brněnské reálky studoval v belgickém Lutychu a Paříži, s čerstvým diplomem leteckého inženýra však musel narukovat do první světové války. Hned po ní ho zlákala automobilová konstrukce, a to myšlenka vytvořit lehký a spolehlivý lidový vůz pro nepřítel zamožnou klientelu. Do práce se pustil nejprve v malé dílně v Brně, později v Praze-Košířích. V létě 1922 představil cyclecar Novo se vzduchem chlazeným dvoudobým dvouválcem 770 cm³, třecím převodem a pohonem zadních kol řetězy. Nedostatek financí, ale také potíže s převodem udělaly nad projektem kříž, podnikavý konstruktér se však nevzdal. V roce 1923 se jeho novým domovem staly brněnské Žabovřesky, kde postavil další prototyp lidového vozu, tentokrát poháněný kapalinou chlazeným dvoudobým čtyřválcem 600 cm³, spojeným s poněkud zdokonaleným třecím převodem. Automobil dostal jméno Omega



Hrdý konstruktér s vozem vybaveným jednoválcem 350 cm³ (1926)

a inženýr Novotný uzavřel smlouvu se Zbrojovkou Brno na jeho sériovou výrobu. Po úpravách, přejmenování na Disk a vcelku úspěšném odzkoušení pěti prototypů se vůz počátkem roku 1924 opravdu začal vyrábět. Brzy se však ukázalo, že jeho vrozené neduhy, zvláště nespolehlivý třecí převod, jsou prakticky nevyčitelné. V říjnu 1924 odešel Novotný na dovolenou,



V roce 1925 si ing. Novotný zhotovil rustikální vozík poháněný vrtulí

z níž se už do Zbrojovky nevrátil, zatímco narychlo povolaný kopřivnický konstruktér ing. Miroslav Hron se snažil situaci zachránit. Zázrak se ovšem nekonal, Zbrojovka vykoupila nepodařené automobily od zákazníků a sešrotovala. Ing. Novotný ovšem neodcházel s prázdnou, díky výhodné smlouvě měl do nového začátku poměrně slušný kapitál. Odnášel >>>

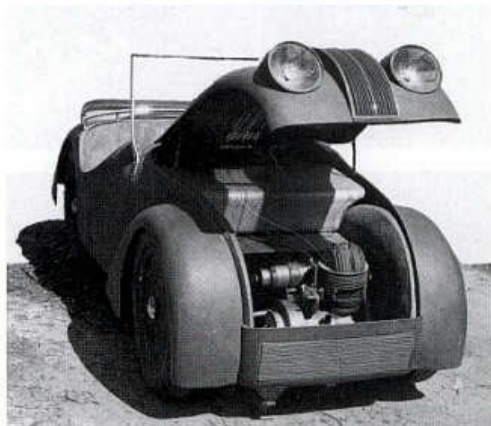
**Válečný projekt
dvoumístného vozíku
s pohonem
předních kol**



**V roce 1937
postavil
ing. Novotný
aerodynamický
vůz se
dvěma
motory**

**Dva nezá-
vislé litrové
dvouválce
byly umís-
těny napříč
nad zadní
nápravou**

**Vozík ing. Novotného se vyznačoval
úhlednými zaoblenými tvary**



**Vzduchem chlazený jednoválec
byl uložen před přední nápravou**

si také kladné zkušenosti s dvoudobým motorem a poznatek o naprosté nevhodnosti třech převodů. Mezihrnou jeho konstruktérské činnosti byla v roce 1925 stavba malého jednoduchého vozíku na drátových kolech, poháněného vrtulí! Na tomto rustikálně vyhlížejícím vozidle testoval dvoudobý letecký motor, záhy se však vrátil k tématu lidového automobilu. V roce 1926 se v dílnách firmy Varvažovský v Praze-Holešovicích pustil do stavby nového vozíku třímetrové délky se vzduchem chlazeným dvoudobým jednoválcem 350 cm³. V letech 1926 a 1927 projekt prošel řadou peripetií, ing. Novotný se s rozpracovaným prototypem stěhoval v Holešovicích z Dělnické do Osadní ulice

do dílen pana Košaře a po Praze se pídlil po výrobcích levných karoserií a spolehlivého převodového ústrojí s klasickým spojovacím hřídelem a třístupňovou převodovkou. Tu nakonec umístil dozadu, do bloku s poháněnou tuhou nápravou, zatímco původní vzduchem chlazený motor nahradil dvoudobým jednoválcem 500 cm³, už chlazeným vodou.

V roce 1928 získal ing. Novotný pro svůj projekt lidového vozu nového společníka Františka Kolandu, nejstaršího syna z pražské knihtiskařské rodiny, který přinesl potřebné finance. V průmyslovém komplexu Štrasburk v Praze-Libni založili společnost s názvem *Továrna na automobily F. Kolanda a spol.* a na vozíku se objevily Novotného a Kolandovy iniciály NK, z jejichž fonetického přepisu vznikla značka Enka. Další zlom přinesl podzim 1928, kdy Novotný za volantem Enky u křižovatky na Balabence předjel šestiválcový Fiat, v němž se vezl Václav Šorel, obchodní ředitel letecké továrny Aero. Ten řidiči přikázal, aby hbitý vozík za každou cenu předjel a zablokoval mu cestu. Zprvu rozlíčený ing. Novotný se s ředitelem Šorelem dohodl na angažmá u firmy Aero. Počátkem prosince 1928 se stal šéfem automobilové konstrukce firmy Aero, do níž nastoupil i jeho mladší bratr Hostivít. Během následujících měsíců se zdokonalená a překarosovaná Enka proměnila v Aero 500, v říjnu 1929 se novin-ka představila veřejnosti na autosalonu v Praze a odstartovala úspěšnou pětiletku lidových autíček s jednoválcovými a poté i dvouválcovými motory.

V letech 1933 a 1934 pracoval ing. Novotný na konstrukci zcela nového vozu Aero s tříválcovým dvoudobým motorem 1000 cm³

a pohonem předních kol, částečně karosovaný prototyp však při jedné ze zkušebních jízd havaroval a majitel firmy JUDr. Vladimír Kabeš dal přednost konkurenčnímu projektu, s nímž přišel šéf dílen Josef Bašek a z něhož vznikl dvouválcový vůz Aero 30. Ještě koncem ledna 1935 předložil Novotný panu továrníkovi ideový návrh nové modelové řady automobilů s označením Aero-dyn a Super Aero-dyn s aerodynamickou karoserií a vzadu uloženým dvoudobým motorem, ale neuspěl. Od firmy Aero odešel a v Radotíně u Prahy si založil vlastní konstrukční kancelář. V roce 1937 tam dokončil prototyp prostorného vozu s aerodynamicky tvarovanou čtyřdvéřovou karoserií a dvěma motory 1000 cm³ z Aero 30, umístěnými napříč nad zadní nápravou. V běžném provozu vůz poháněl jen jeden z motorů, ve stoupání a při akceleraci pracovaly oba společně.

Ing. Břetislav Novotný pak experimentoval s motorem spalujícím uhelný prach a za druhé světové války postavil dvoumístný vozík s otevřenou karoserií zaoblených tvarů, jehož přední kola poháněl vzduchem chlazený dvoudobý jednoválec, uložený před přední nápravou. V poválečných letech se pokusil z vlastních prostředků vytvořit na zámečku v Neveklově u Benešova středisko pro výchovu talentovaných konstruktérů, bylo však zanedlouho zlikvidováno. Poté pracoval na konstrukci karburátorů a ve vývojovém středisku n.p. Jawa, aby nakonec až do odchodu do důchodu v roce 1958 působil v pražském ÚVMV, kde vedl skupinu pro vývoj dvoudobých motorů. Ani jako důchodce si nedal pokoj, vyvíjel čerpadlo pro vstřikování paliva do *dvoutaktů*. Z tohoto světa odešel 9. ledna 1965, ale v kronice našeho motorismu je zapsán natrvalo. ■