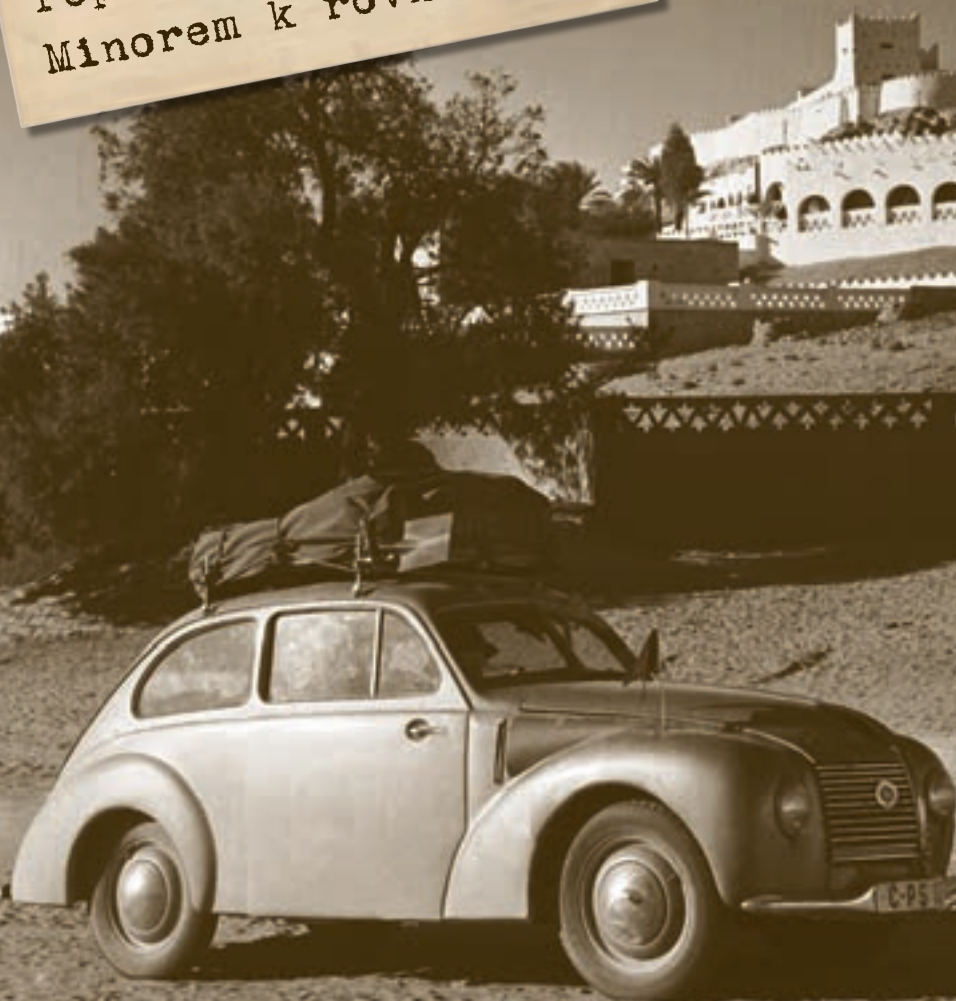


F. A. ELSTNER

muž činu

Aerovkou do Afriky,
Popularem do Ameriky,
Minorem k rovníku...





F. A. ELSTNER

muž činu

Aerovkou do Afriky,
Popularem do Ameriky,
Minorem k rovníku...

Jan Tuček



Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

*Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **restně stíháno**.*

Jan Tuček

F. A. Elstner: Muž činu

Aerovkou do Afriky, Popularem do Ameriky, Minorem k rovníku...

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 5725. publikaci

Odpovědná redaktorka Dana Flídrová
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 144
První vydání, Praha 2015
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2015
Cover Design © Jakub Náprstek, 2015

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-5303-4 (tištěná verze)

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-9606-2 (elektronická verze ve formátu PDF)
ISBN 978-80-247-9607-9 (elektronická verze ve formátu EPUB)

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

*Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.*

Jan Tuček

F. A. Elstner: Muž činu

Aerovkou do Afriky, Popularem do Ameriky, Minorem k rovníku...

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 5725. publikaci

Odpovědná redaktorka Dana Flídrová
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 144
První vydání, Praha 2015
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2015
Cover Design © Jakub Náprstek, 2015

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-5303-4

OBSAH

PÁR VĚT NA ÚVOD	— 6 —
SKAUT, UČITEL, MOTORISTA	— 9 —
POP RVÉ DO AFRIKY	— 19 —
NEJEN MODRÝ TEAM AERO	— 31 —
BEZPEČNOST PŘEDEVŠÍM	— 52 —
AMERICKÉ DOBRODRUŽSTVÍ	— 62 —
MALÁ DOHODA	— 82 —
NAPŘÍČ ARGENTINOU	— 90 —
MINOREM K ROVNÍKU	— 105 —
V JINÉM SVĚTĚ	— 128 —
PÁR SLOV NA ZÁVĚR	— 141 —

PÁR VĚT NA ÚVOD

Možná by místo úvodu stačilo napsat: F. A. Elstner byl mimořádně talentovaný a cílevědomý muž, který úspěšně propagoval české automobily takřka po celém světě. Tím bychom ale neobsáhli celou košatou osobnost výjimečného člověka známého pod šifrou F.A.E.

V meziválečném Československu patřil František Alexander Elstner (1902–1974) k nejvýznačnějším postavám tuzemské motoristické scény. Z nadšeného skauta, který jako první Čechoslovák absolvoval v létě 1922 Lesní školu v Anglii, se stal v roce 1924 učitel a o dva roky později motorista.

Ještě předtím, aby si ke kantorskému platu přivydělal, začal psát články s motoristickou tematikou, ale také povídky do časopisu Motor Revue. Věrna heslu „*Když chcete psát pro motoristy, musíte jezdit!*“ mu redakce zmíněné revue umožnila, aby si v roce 1926 pořídil motocykl se sajdkárem, přičemž nákup vytouženého stroje splácel dalšími příspěvky do časopisu.

To už byl přes rok ženatý s paní Evou a doma měli několikaměsíčního synka Reného. Toho nechávali v péči dědečka a babičky, když na motorce s lodičkou vyráželi do světa, třeba do Rakouska a Itálie. V roce 1930 si pořídili první automobil, mírně ojetou Pragu Piccolo, kterou si František – přáteli a rodinou zvaný Frank – nechal překarosovat podle vlastního návrhu. V létě 1930 s ní dojeli až na jadranské pobřeží do Dubrovníku.

Na jaře 1932 Elstnera, v té době už dosti známého publicistu, oslovili pánové z vedení firmy Aero. Půjčili mu svůj maličký jednoválcový vozík s tím, že vykoná nějakou zajímavou cestu a bude o tom psát, pokud možno pozitivně. Stalo se, s paní Evou, přítelem Kavaliérem a s aerovkou v létě 1932 úspěšně absolvoval další cestu na Balkán, až do Černé Hory a k albánské hranici.



František Alexander Elstner na snímku z počátku třicátých let

V předjaří roku 1933 se manželé Elstnerovi zúčastnili výpravy Aero-Spexor do severní Afriky, především do pouštních oblastí Libye. Expedici, jež jela se třemi vozy Aero 662 s dvouválcovými motory, vedl plzeňský lékárník a zkušený cestovatel PhMgr. Jaroslav Doubek. Frank tehdy poprvé a naposled nevystupoval v roli kapitána týmu.

Tu plnil o rok později, kdy do severní Afriky vyrazil Modrý team Aero se čtyřmi vozy poháněnými litrovým dvouválcem. Tři z nich měly dámské posádky, přičemž v jedné z nich nechyběla Eva Elstnerová, se čtvrtým jela dvojice Elstner-Kavalier. Vrátili se s velkou slávou těsně před zahájením dubnového pražského autosalonu.

V srpnu téhož roku vyrazil F. A. Elstner s novým kabrioletem Aero 30 s předním pohonem a se čtyřmi pasažéry, včetně paní Evy, do Anglie a Skotska, za příšerou z jezera Loch Ness. Tu sice nespatriili, zato ale mnoho jiných zajímavých a poučných věcí.

Elstner se v návaznosti na to nadšeně pustil do propagace bezpečnosti silniční dopravy. U nás byl v tomto oboru průkopníkem. V sezoně 1935 pořádal pod záštitou autoklubu velmi úspěšné Hodinky bezpečnosti pro školní mládež a v závěru roku kampaň vyvrcholila Výstavou dopravní bezpečnosti v pražském sídle autoklubu.



Vitální čtyřicátník F. A. Elstner, cestovatel, reportér a spisovatel

Mezitím stačil absolvovat příslušné zkoušky a začal působit jako hlasatel při významných motoristických podnicích a také jako reportér Československého rozhlasu. Na svém kontě už měl v té době několik knih o motorismu.

V roce 1936 Elstnerovi změnili značku: na téměř sto dní trvající cestu do zámoří, do Spojených států a Mexika, se vypravili s polokabrioletem Škoda Popular a podporou mladoboleslavské automobilky. Po úspěchu tohoto projektu se F. A. Elstner stal od léta 1936 propagačním pracovníkem značky Škoda.

V jejích barvách spolu s manželkou a vozem Škoda Rapid podnikli v létě 1937 Velkou studijní cestu Malou dohodou, jež vedla z Paříže přes Ženevu, Terst, Bělehrad a Bukurešť do Prahy. V září téhož roku byl hlavním reportérem Radiojournalu při automobilové a motocyklové Soutěži Malou dohodou pořádané po trase vedoucí z Prahy přes Bratislavu, Košice a Užhorod do Bukurešti a Bělehradu.

Na poslední předválečnou dálkovou jízdu se vydali Elstnerovi v roce 1938 s vozem Škoda Popular 1100 do Argentiny. Museli ale cestu zkrátit a kvapně se vrátit domů, zatímco automobil nechali ve Francii. Ten pak na pařížském autosalonu reprezentoval Hitlerem okleštěné Česko-Slovensko.

Za okupace, na jaře 1941, Elstner ukončil svoje angažmá v automobilce Škoda a dál se probíjel všelijak, jen aby si zachoval čistý štít. Brzy po válce se rozvedl, nakrátko se podruhé oženil a v březnu 1947 se jeho třetí ženou stala Anna Šedivá. Ta ho spolu s tehdy jednadvaacetiletým synem Reném doprovázela na podzim 1947 při dálkové jízdě vozem Aero Minor do Afriky, až do rovníkové oblasti u Guinejského zálivu. Dvakrát překonali Saharu, přičemž při rekordní zpáteční jízdě zaznamenali denní průměr 426 km.

Únor 1948 znamenal pro F. A. Elstnera konec cestování, v první polovině padesátých let se po nějaký čas živil manuálně jako stavební dělník a skladník. Až od roku 1956 mu znovu směly začít vycházet knížky, převážně jen pro dětské čtenáře. Až v roce 1959 dostal svolení k poslední zahraniční cestě, propagační jízdě s vozem Škoda Octavia do Sovětského svazu.

To už byly jen slabé dozvuky někdejší cestovatelské kariéry. Nadále se věnoval zejména psaní pro děti, o dobrodružném životě v přírodě, o skautských dovednostech i motorismu. Jeho knihy *Motorové opojení* a *Automobily včera, dnes a zítra* z let 1966 a 1969 byly ve své době klukovským bestsellerem. Počátkem sedmdesátých let mu Československá televize věnovala několik vzpomínkových pořadů.

Pokud Vás některé z výše načrtnutých témat zaujalo, pak vězte, že na následujících stránkách je a mnoho dalšího najdete lépe a podrobněji.

Příjemnou četbu Vám přeje

Jan Tuček

SKAUT, UČITEL, MOTORISTA

František Alexander Elstner už od mládí s vervou proměňoval myšlenky v činy. Pomáhala mu v tom skautská výchova, jíž se mu dostalo a kterou poté předával mladším. Uměl se také po uši zamilovat – nejen do půvabné dívky, ale i do všeho, co jezdilo a vonělo benzinem.



Asi desetiletý František Elstner spolu s rodiči Františkem a Marií

SKAUT A STUDENT

František A. Elstner (podle křestního listu bylo druhé jméno Alois, ale později si je změnil na zvučnější Alexander) se narodil 11. dubna 1902 jako jediný syn v rodině obchodníka z pražských Královských Vinohrad. Tam také od roku 1913 navštěvoval státní reálné gymnázium, studoval s vyznamenáním a byl premiantem třídy.

Od roku 1916 působil ve skautském oddílu, sportoval a angažoval se i ve Svazu středoškoláků. Na jaře 1919 se spolu s desítkami dalších skautských dobrovolníků vypravil na Podkarpatskou Rus, aby tam v rámci akce Mezinárodního červeného kříže pomáhal bojovat proti tyfu a podvýmřivě. Odcestoval tam spontánně a bez svolení ředitele školy, takže byl po návratu za trest z gymnázia vyloučen.

Nakonec se vše vysvětlilo, na příkaz ministerstva školství směl středoškolské studium dokončit a v polovině června 1921 odmaturoval s vyznamenáním. Přihlásil se ke studiu na právnickou fakultu, navštěvoval i přednášky na filozofické fakultě, široké spektrum zájmů mu však nedovolilo dovést studia ke zdárnému konci. Intenzivně studoval cizí jazyky, hlavně francouzštinu, angličtinu a španělštinu, znalost němčiny byla samozřejmostí. Vyzkoušel a zvládl snad všechny sporty, od kanoistiky a lukostřelby přes odbíjenou, kopanou, atletiku až po lyžování a box.

V té době také psal články do skautských časopisů a vytvořil i scénář, podle něhož se v roce 1922 natáčel první český dobrodružný film ze života mládeže. Frank si v něm dokonce zahrál hlavní roli, pro nedostatek financí však film nebyl dokončen.

Na zkušenou se vydal do Německa a do Francie, v Paříži se zúčastnil i mezinárodního skautského kongresu, na němž se seznámil s anglickým otcem tohoto hnutí Robertem Baden-Powelem (1857–1941).

Na přelomu června a července 1922 se v Praze na Císařském ostrově uskutečnilo první národní setkání československých skautů. Zakladatel a vůdce tuzemského skautingu profesor Antonín Benjamin Svojsík (1876–1938) tam se zástupcem anglické organizace dohodl, že dva pražští skauti budou moci absolvovat stáž ve výcvikovém táboře v Gillwellu. Vybráni byli František alias Frank Elstner a Ernie Dick.



*Tenble snímek měl Frank Elstner
v cestovním pase z roku 1922*

„V Gillwellu u Chingfordu byl nevelký stanový tábor vedený Frankem Gildneyem, všichni mu říkali Old Skipper. Na stopování, plížení a krytí měli kanadského Indiána, studoval na londýnské universitě. Práci s nožem, pilami a sekerami nás učil Donald Potter z dřevorubecké osady nad Velkými jezery. Starý Britton, bývalý námořník, znal všechny možné uzly a kromě toho sbíral celý život na všech ostrovech a pobřežích různé druhy ohňů a ohnišť. Byli tam také pedagogové a přírodovědci, ale s nimi hoch z ranče, ten kroužil spinningem, chytal kde co do lasa, schůze se nepořádaly, kulturní brigády tam nejezdily, a tak jsme se opravdu hodně naučili,“ vzpomínal Frank po letech v knize *Věci z jednoho pokoje*.

Po návratu z Anglie měl Elstner za úkol připravit podle britského vzoru kurz pro vůdce skautských oddílů. První Lesní škola proběhla ve druhé polovině srpna 1923 v Jemčinské oboře u Jindřichova Hradce, zúčastnilo se jí dvaadvacet frekventantů a vedli ji společně A. B. Svojsík a F. A. Elstner. Vyučovaly se všechny táborské dovednosti, od vázání uzlů, přes lasování, stopování, rozdělování ohně a mnoho dalšího.

Frank potom další Lesní školy organizoval a řídil samostatně v létě 1924 a 1925 v Drhlenském údolí nedaleko Mnichova Hradiště. Tehdy si také v sousední Nové Vsi pořídil malý srub, který se na dlouhá léta stal jeho mimopražským útočištěm. Na okolních skalách pokoušel horolezectví, absolvoval tam i nepříjemný pád, který naštěstí skončil bez větších následků v koruně vzrostlého stromu.

Mezitím ve školním roce 1923–24 absolvoval speciální kurz pro absolventy středních škol na Státním českém ústavu učitelském v Panské ulici v Praze, v červnu 1924 úspěšně složil závěrečné zkoušky a získal právo vyučovat na obecných školách.



Frank v roli instruktora skautské Lesní školy v období 1924–25

UČITEL NA MOTOCYKLU

Koncem května 1925 se třiatvacetiletý Elstner oženil, vzal si o dva roky mladší Evu Růženu Tomešovou. Znali se ze skautingu, traduje se, že se seznámili v kanoi na Vltavě. Na svatební cestu se vypravili do krásné divočiny, na Podkarpatskou Rus. Počátkem března 1926 se jim narodil syn René.

Elstner učil na obecných a později i měšťanských školách v Brandýse nad Labem, Staré Boleslavi a v okolních obcích. K platu si začal přilepšovat psaním povídek a článků do novin a časopisů, především do Motor Revue. Podepisoval je šifrou F.A.E. V té době ještě nevlastnil ani vůdčí list, ani motorové vozidlo. Jednoho krásného dne roku 1926 mu však listonoš doručil dopis následujícího znění:

Milý příteli!

Jste pilným dopisovatelem našeho listu. Víme, že Vaše dnešní povolání nedovoluje, abyste si opatřil motorové vozidlo. Proto jsme se rozhodli, že Vám zapůjčíme obnos nutný pro nákup sportovního motocyklu, a dluh nám splatíte pravidelnými literárními příspěvky. Když chcete psát pro motoristy, musíte jezdit!

S pozdravem a přáním dalekých kilometrů

redakce časopisu Motor Revue.

Netrvalo dlouho a v dřevníku vedle domku Elstnerových ve Staré Boleslavi přibyl zbrusu nový anglický motocykl A.J.S. se stříbrným sajdkárem. Řídit se naučil sám, kvůli získání vůdčího listu musel ovšem podstoupit úřední zkoušku. Při ní jel krásně, jen se s motocyklem otáčel tak razantně, že se kolo přívěsného vozíku ocitlo pár centimetrů nad zemí. Pan komisař to sledoval s pozdviženým obočím a pravil:

„Děkuji, to stačí... Vydám Vám řidičské oprávnění, ale dělám to nerad...“



Koncem května 1925 se Elstner oženil s Evou Růženou Tomešovou



Zima 1930: rozesmátá Eva Elstnerová pózuje na motocyklu A.J.S.

V roce 1927 vyšla první Elstnerova knížka. Vydal ji Svaz skautů a měla vše říkající titul *Kniha o uzlech*. Dalším doplňkovým zdrojem příjmů mladé rodiny byly přednášky, které tehdejší ministerstvo školství a národní osvěty podporovalo a honorovalo. Díky motocyklu s nimi Elstnerovi mohli zajíždět i do vzdálenějších míst, mimo dosah železnice.

Motocykl jim ale především umožnil cestovat pro radost a za poznáním. Eva i Frank toužili poznávat svět, milované Polabí jim bylo poněkud těsné. A tak vyráželi daleko za humna, jednou třeba na Moravu a Slovensko, jindy přes Rakousko do Itálie.

Při jedné takové cestě na jaře 1928 zažili cosi jako rozluku manželství. Frank to páčil o sto šest po mizerné silnici v severní Itálii, Eva si hověla v přívěsném vozíku. Najednou rána, odlehčená motorka šla při brzdění do smyku a lehla si na silnici, zatímco „lodička“ s Evou skončila v příkopu. Praskla trubka, jež spojovala sajdkár s motocyklem. Oba to naštěstí přečkali bez větší újmy.

Díky kolem jedoucímu sedlákovi s károu na vysokých kolech dopravili sajdkár do městečka, místní všeuměl v malé dílně trubku vyztužit a svařil a mohli se vrátit domů.

Motocykl jim občas působil i starosti jiného druhu. Třeba když se na stránkách Učitelských novin objevila úvaha o tom, zda učitel jezdící denně do školy na motorce neohrožuje mravní výchovu žactva.

Na druhou stranu měla Elstnerova snaha proniknout do tajů motorismu i příznivý vliv na jeho profesní kariéru: ministerský výnos z července 1929 ho od 1. září téhož roku opravňoval vyučovat předmět Nauka o motorech na živnostenských pokračovacích školách.



Eva v přívěsném vozíku motocyklu při výletu do Itálie v roce 1929

NA ČTYŘECH KOLECH

Na jaře 1930 si Elstnerovi pořídili první automobil. Byla to mírně ojetá Praga Piccolo ročníku 1929, kterou jim „na mírné splátky“ prodali bratři Staňkové, kteří měli prodejnu vozů Praga v Kluku u Poděbrad. Transakci domluvili po cestopisné přednášce Elstnerových v lázeňském městě. Pikola byla původně opatřena jednoduchou otevřenou karoserií. Záhy však dostala novou, kterou podle Frankova náčrtku zhotovil karosář z Vrábí u Brandýsa nad Labem, vášnivý čtenář cestopisů.

Vůz se proměnil v elegantní dvoudveřový faux-cabriolet neboli falešný kabriolet. Navelek se tvářil jako kabriolet s nataženou střechou, ve skutečnosti však byla střecha pevná, potažená plátnem.

V srpnu 1930 s tímto vozem, v doprovodu přátel na motocyklu s přívěsným vozíkem, podnikli asi 3200 km dlouhou cestu. Jeli přes Vídeň, Semmering, Štýrský Hradec, Maribor a Lublaň k Plitvickým jezerům, poté pokračovali k pobřeží Jadrana až do Dubrovníku. Při zpáteční cestě zajeli v Rakousku k Halštatskému jezeru, k severnímu úpatí Dachsteínu.

Zajímavostí je, že se o tomto voze a jízdě s ním k Jadranu Elstner rozepsal až v knize *Věci z jednoho pokoje* vydané v roce 1966. Do té doby ve všech svých publikacích jako první automobil prezentoval maličký jednoválec Aero 500 zapůjčený továrnou v roce 1932 a jako první dálkovou jízdu cestu s ním – k Jadranu. Zpočátku šlo zřejmě o to, vyzdvihnout úspěšnou spolupráci s továrnou Aero a neohrozit ji zmínkou o voze konkurenční značky. Později nejspíš nechtěl měnit zažitou a obecně známou linii.

V roce 1966 už to bylo jedno, takže mohl přidat i vzpomínku na studenta s kytarou, kterého při cestě tam vezli Pragou Piccolo stopem od rakouského Mödlingu až do Dubrovniku. Peněz neměl nazbyt, a tak jim coby suvenýr ze společného výletu věnoval šišku z jadranského piniového háje. V roce 1966 ji měl Frank stále schovanou...

Na jaře 1931 vyšla Elstnerova publikace *Šoférovi do kapsy* vydaná dvoujazyčně česko-německy (*Dem Chauffeur in die Tasche*). Měla podtitul *Knížka o všem, co má vědět motorista, který nelhal*.

Citujme alespoň některé názvy kapitol: Jak jednat s úřady, Československý dopravní řád, Nové mezinárodní silniční a dopravní značky, Přehled pražského dopravního řádu, Jak ručí majitel motorového vozidla za škody, Devatero rad pro řidiče, který je rád na světě, Pojištění motorových vozidel... atd.

Připomenutí zaslouží i praktické rady na další témata, např. Koupě nového nebo staršího vozidla, Program pravidelné péče o stroj, Na silnici v každém čase, Táboření s motorem, Porucha a nehoda, Do širého světa... atd.



První automobil: Praga Piccolo v létě 1930 u Halštského jezera



Frank a Eva s Pragou Piccolo při cestě po Rakousku (1930)

Nechyběl přehled generálních zástupců všech značek automobilů a motocyklů dovážených v té době do Československa, přičemž automobilových je uvedeno 78 (včetně nákladních vozů) a motocyklových 64.

Několik hustě potištěných stran zabral seznam prodejen a zastoupení tuzemských automobilových značek Praga, Škoda, Tatra, Walter a Z, ale také dovážených: Ford, Chevrolet, Opel Buick, Cadillac, GMC a Citroën. V motocyklové sekci pak Jawa, Indian a Ariel, v oblasti příslušenství Fichtel und Sachs, Bosch, Scintilla a Varta.

Kapitolku Ve sněhu a na náledí doprovázel snímek rozesmáté Evy Elstnerové na motocyklu A.J.S. se sajdkárem uprostřed sněhového nadělení, stať Táboření s motorem ilustrovala Elstnerova Praga Piccolo zachycená v sousedství dvou stanů typu A.

F. A. Elstner se v té době výrazně angažoval v Lize československých motoristů, organizaci vedené šéfem firmy Walter Dr. Vítězslavem Kumperou, nemalou podporu jí poskytoval i majitel továrny Aero Dr. Vladimír Kabeš. Cílem ligy byla obrana práv motoristů a snaha o snížení neúměrně vysokého daňového zatížení majitelů motorových vozidel. Liga vydávala časopis Československý motorista a měla vlastní tiskovou službu.

V létě 1932 začala tato služba vydávat knižnici levných kapesních publikací s názvem Motorová sedmikorunovka. Jejím prvním svazkem byla Elstnerova knížka Správkárna v kapse. Měla rozsah 112 stran a byla rozdělena do tří částí: Všeobecný plán příznaků poruch, Podrobné popisy jednotlivých poruch a Mechanik-amatér.

Elstner připravil v roce 1932 i rukopis druhé „sedmikorunovky“ nazvané ABC motoristy. Ta však vyšla se zpožděním až v roce 1933.

PRVNÍ AEROVKA

Na jaře roku 1932 se na Elstnera obrátili pánové z vedení firmy Aero. Nabídli mu zapůjčení malého vozu Aero 10 HP s dvoudobým jednoválcem půllitrového objemu. Měl s ním podniknout nějakou zajímavou cestu a v reportážích pro tisk měl samozřejmě vozík pochválit.

Modrou aerovku přijali Elstnerovi do rodiny, Frank si dal na její jediná dvířka vyvést monogram FAE. Na letní prázdniny naplánovali třítydenní cestu na Balkán, která v některých úsecích kopírovala trasu jízdy s Pragou Piccolo z roku 1930. Nejeli sami, na nepříliš pohodlném vyklápěcím sedátku v zádi s nimi cestoval Elstnerův přítel ze skautingu Vladimír „Ada“ Kavalier, dědic skláren v Sázavě. Vystupoval pod pseudonymem Židlický, v některých knihách ho Elstner později překltil na Aramise.



*Cesta na Balkán v létě 1932: Aero 500,
Eva a Vladimír Kavalier*



Dlouhonohý pasažér cestoval na vyklápěcím sedátku v zádi



Jednoválcová aerovka trojici dovezla až k pobřeží Jadranu

V červenci 1932 se tříčlenná posádka s modrou aerovkou vydala k jihovýchodu, do Jugoslávie. Cestou museli překonat alpské průsmyky, i nejtěžší stoupání tam malý vůz s jednoválcovým motorem překonával vlastní silou, byť poněkud kuriózním způsobem. Nejprve mu odlehčovali tím, že jeden po druhém vystupovali a šlapali po svých. Když bylo nejhůř a všichni tři byli z vozíku venku, přišla na řadu metoda dvou silnějších klacků uříznutých v křoví u cesty.

Elstner jeden přidrátoval k pedálu spojky a druhý k pedálu plynu, které tak mohl ovládat šlapaje vlevo vedle pomalu do vrchu stoupajícího jednoválce. Paní Eva šla na opačné straně a držela volant v patřičném směru. Kavalier dostal za úkol založit zadní kola vozíku vždy, když hrozilo, že by mohl začít couvat zpátky do údolí.

„Ale tak jako tak byl proveden důkaz, že jednoválec vyjel vlastní silou a neztratil svoji sportovní čest. Nepotřebovali jsme ani traktor, ani pár volů, které tu pronajímali majitelům nepoměrně mohutnějších automobilů,“ napsal Elstner o čtvrt století později v knize *S kamerou a za volantem třemi díly světa*.

Cestu jim zpestřil bolavý zub paní Evy. Ve Štýrském Hradci si musela dát ošetřit silně nateklou dáseň a tvář, v Lublani hrdinsky přečkala umění místního dentisty, který bolavou stoličku s vervou dostával ven.

Po cestách i necestách projeli Dalmácií do Kotoru, odtud vystoupali do černoohorské Cetyně a zastavili se až u Skadarského jezera, u hranice s Albánií. To už měli od startu najeto 1730 km, byl čas myslet na návrat. Sjeli zpátky k pobřeží Jadranu a z Dubrovníku zamířili k severu, přes Mostar do Bosny a Hercegoviny. Ze Sarajeva pak pokračovali k řece Sávě a podél Dunaje do Budapešti. Při návratu do Prahy měli na měřiči ujeté vzdálenosti 3353 km, což byl s přetížným jednoválcem skvělý výkon.

V továrně Aero byli s jejich výkonem spokojeni, Elstnerovi si modrý vůz směli ponechat. Po čase jim do něj zamontovali výkonnější dvouválec 662 cm³. S ním je v únoru a březnu 1933 čekala další, o poznání delší a dobrodružnější výprava.

POPRVÉ DO AFRIKY

V únoru a březnu 1933 se manželé Elstnerovi poprvé zúčastnili automobilové výpravy do severní Afriky. Nesla název Aero-Spexor, tvořily ji tři vozy Aero 18 HP s dvouválcovým motorem 662 cm³ a vedl ji plzeňský lékárník a ostřílený cestovatel Jaroslav Doubek.



Výprava Aero-Spexor před sídlem Západočeského autoklubu v Plzni