



Aero-Spexor před sídlem
Západočeského autoklubu v Plzni

AEROVKY NA CESTÁCH

JAN TUČEK

František Alexander Elstner (1902 – 1974) se narodil 11. dubna roku 1902 v Praze na Vinohradech. V roce 1919 se jako sedmnáctiletý student reálného gymnázia vydal spolu s asanační protityfovou brigádou Červeného kříže na Podkarpatskou Rus, tehdy nejvýchodnější a nejchudší oblast mladého Československa. Za nedovolené přerušení studia byl ze školy vyloučen, po intervenci ministerstva školství ho jako výtečného studenta přijali nazpět. Už od roku 1916 byl aktivní ve skautingu, jako první Čechoslovák se zúčastnil Lesní školy v Anglii a od roku 1923 pak Lesní školy zakládal i u nás. Stal se učitelem na obecné škole v Brandýse nad Labem, postupně učil i na dalších školách



F. A. Elstner s manželkou Evou na snímku z roku 1933

V dubnu uplyne 110 let od narození novináře, cestovatele a spisovatele F. A. Elstnera.

V tomto a příštím čísle si připomeneme jeho životní příběh...

V létě 1932 se manželé Elstnerovi vydali s modrým jednoválcem Aero 500 zapůjčeným továrnou na dálkovou jízdu na Balkán. Nejezili sami, na vyklápací nouzové sedátko v zádi vozíku se vtěsnal student jménem Židlický. Ten si na každé zastávce musel protáhnout tělo, aby v zádi vozíku přežil další stovky kilometrů. Navíc zvolili velmi obtížnou trasu přes rakouské Alpy, Dalmácii a Černou horu až k hranicím Albánie, nazpět pak přes Bosnu a Hercegovinu, Maďarsko a Slovensko domů. Nejpříkřejší stoupání v alpských průsmycích překonávala jednoválcová aerovka čestně vlastní silou, ale bez posádky. Dva klacky uříznuté podél cesty a přivázané k pedálům spojky a plynu obsluhoval Frank jdoucí vlevo vedle do vrchu stoupajícího stroje, paní Eva šla po pravé

Třetí sedadlo v zádi vozu Aero nebylo zrovna pohodlné



v okolí Staré Boleslavi. Ve třidvaceti se oženil s dívkou, kterou poznal při kanoistice na Vltavě, v roce 1926 jeho manželka Eva přivedla na svět syna Reného. V roce 1927 vydal Svaz skautů první Elstnerovu knížku s titulem *Kniha o uzlech*. Od poloviny dvacátých let publikoval články s motoristickou tematikou a v roce 1926 mu redakce časo-



Na Balkáně – paní Eva za volantem, student se protahuje...

pisu *Motor Revue* poskytla půjčku na nákup anglického motocyklu A.J.S. s postranním vozíkem. Po něm následovalo ještě několik dalších vozidel, až pilný publicista známý pod šifrou F.A.E., přáteli zvaný Frank, zakotvil u značky Aero.

Malé dvouválcové automobily Aero se statečně probíjely pouští



straně a držela volant. Student s přezdívkou Aramis musel zadní kola založit kameny vždy, když toho jednoválec nebo jeho pěší doprovod měl dost. Celou 3700 kilometrů dlouhou balkánskou anabázi nakonec maličká aerovka zvládla dobře a Elstnerovi si ji po návratu směli nechat.

V únoru a březnu 1933 se Elstnerovi s tím-



těž vozem, ale v továrně vybaveným dvouválcem 662 cm³, zúčastnili výpravy Aero-Spexor, neboli *Sportovní plzeňská expedice orientem*. Vedl ji plzeňský lékárník a zkušený cestovatel PhMg. Jaroslav Doubek, třetí dvouválcovou aerovku řídil plzeňský zástupce značky Ing. Petříček. Během 42 dní najeli celkem 14 tisíc kilometrů, z toho 4,5 tisíce v pouštích, po cestách a necestách napříč Libyí, Tuniskem, Alžírskem a Marokem. V písečné bouři málem přišli o život, nakonec se ale vše v dobré obrátilo a F. A. Elstner mohl celé dobrodružství barvitě



Kompletní Modrý Team Aero, F. A. Elstner druhý zleva



Modrý Team Aero z Prahy odstartovala Eliška Junková



Jedna ze zastávek dámské expedice v marocké poušti

vylíčit v časopisech a později i v knize *Na jih od Benghazí*.

O rok později vyrazili Elstnerovi do severní Afriky znovu. Tentokrát už byl Frank vůdcem smečky, jež si říkala MTA neboli *Modrý Team Aero*. Čítala čtyři dvouválcové vozy Aero 1000, šest žen a dva muže. Celou akci iniciovala a před pražským sídlem Autoklubu RČs. slavnostně odstartovala Eliška Junková. Dámské posádky tvořily spolu s Evou Elstnerovou závodnice Ela Slavíková, Věra Vlčková a Zdenka Veselá, manželka filmového producenta Helga Martenová a Ežka Kavalierová, sestra Ing. Vladimíra Kavaliera, dědice skláren v Sázavě a mechanika výpravy. Po vylodění v Alžíru čtveřice aerovek zamířila k jihozápadu, úspěšně projela až na jih Maroka, do Agadiru a Tiznit, odkud odstartovala k hvězdicové jízdě k Pražskému autosalonu. Přes Marrákeš, Casablanku, Rabat a Tanger dorazila do přístavu Ceuta, kde končila africká část výpravy. Byla dlouhá 13135 kilometrů a dámy ji absolvovaly ve dvaceti dnech. Následovala přeplavba do Gibraltaru a přes dva tisíce kilometrů po Evropě. Do Prahy se *Modrý Team Aero* vrátil 6. dubna 1934 právě včas, aby mohl o dva dny později defilovat napříč metropolí cestou na holešovické výstaviště. V čele ověněné kolony jel závodník Bohu-



F. A. Elstner s vozem Aero 30 na cestě k jezeru Loch Ness

mil Turek se zbrusu novým kabrioletem Aero 30 s předním pohonem.

Kabriolet Aero 30 s výrobním číslem 17 si F. A. Elstner vybral pro další cestu za hranice všedních dní. Koncem srpna 1934 s ním a čtyřčlenným doprovodem vyrazil za kanál La Manche, ke skotskému jezeru Loch Ness. Ve Velké Británii budila *trčítka* značnou pozornost nejen vzhledem, ale i tím, že pod dlouhou kapotou skrývala jen dvouválcový motor, navíc dvoudobý a pohánějící přední kola. Spolu s Elstnerovými cestu dlouhou přes pět tisíc kilometrů absolvoval Miloš Bloch, vedoucí propagace firmy Aero; pražský fotograf Alexandr Paul a motocyklistka slečna Sedláková. *Trčítka* se stala protagonistkou druhé Elstnerovy knihy věnované vozům Aero a automobilismu vůbec. Publi-

kace s titulem *Aero 30 HP* a podtitulem *Kniha o tom, co je to automobil* vyšla na jaře 1935, rok po knížce *Aero – malý vůz pro velké cesty*, jež pojednávala především o klasické dvouválcové *šestsetdvaašedesátce*.

Od 1. července 1936 byl František Alexander Elstner zaměstnancem mladoboleslavské automobilky Škoda coby propagační referent, podle dobového slovníku *propagandista*. Značku s okřídleným šípem však propagoval už předtím, když od února do května 1936 spolu se svou paní a vozem Škoda Popular absolvoval plavbu do zámoří a dálkovou jízdu napříč USA a Mexikem. Ale o tom až příště. ■

Autor děkuje René Elstnerovi za poskytnutí snímků a informací