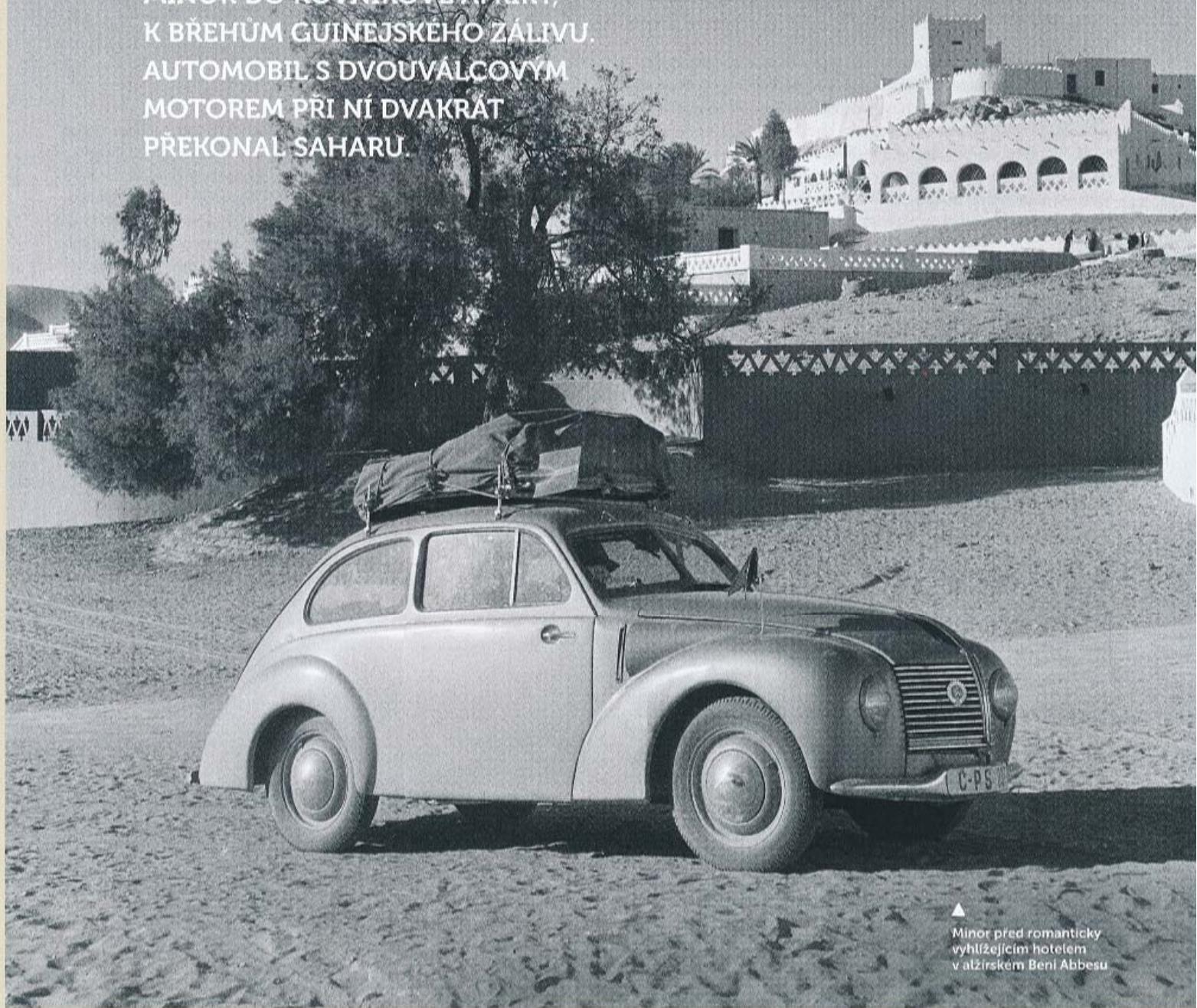


MINOREM K ROVNÍKU

CESTOVATEL F. A. ELSTNER
PODNIKL KONCEM ROKU 1947
DÁLKOVOU JÍZDU VOZEM AERO
MINOR DO ROVNÍKOVÉ AFRIKY,
K BŘEHŮM GUINEJSKÉHO ZÁLIVU.
AUTOMOBIL S DVOUVÁLCOVÝM
MOTOREM PŘI NÍ DVAKRÁT
PŘEKONAL SAHARU.



▲
Minor před romanticky vyhlížejícím hotelom v alžírském Beni Abbisu

Minor při vylodění v Alžíru: kola poprvé dosedají na africkou půdu



Pikola, aerovky a škodovky

František Alexander Elstner (1902–1974), přáteli zvaný Frank, se ve třicátých letech proslavil řadou automobilových výprav, na nichž ho doprovázela jeho první žena Eva. V létě 1930 jel k Jadranu vozem Praga Piccolo, o dva roky později se vydali na Balkán s jednoválcem Aero 500. S aerovkou, ale už dvouválcovou, absolvovali v předjaři roku 1933 výpravu Aero-Spexor do severní Afriky.

O rok později plnil Elstner úlohu kapitána Modrého týmu Aero, který vyrazil do severní Afriky se čtyřmi vozy Aero 1000. Tři z nich měly dámské posádky, ve čtvrtém jel Elstner spolu s Ing. Vladimírem Kavalierem.

Před sezonou 1936 změnili Elstnerovi značku, na 25 000 km dlouhou výpravu do USA a Mexika zvolili Škodu Popular. Po úspěchu této jízdy se Elstner stal zaměstnancem propagace mladoboleslavské automobilky. Zůstal jím až do jara 1941.

Obchodní zájmy značky Škoda také rozhodly o tom, že poslední předválečná výprava manželů Elstnerových směřovala v létě 1938 do Argentiny. Jeli vozem Popular 1100, cestu však museli zkrátit a kvapně se vrátili do válkou ohrožené vlasti.

Minor, Andulka a René

Po válce chtěl Elstner pokračovat v kariéře cestovatele, ale nebylo to snadné. V Mladé Boleslavě neměl zájem, v Kopřivnici vsadili na



René, Anna a Frank Elstnerovi před startem dálkové jízdy k rovníku

inženýry Hanzelku a Zíkmunda. Ale byly zde ještě Letecké závody Praha, které začínaly vyrábět vůz Aero Minor s dvoudobým dvouválcem 615 cm³ o výkonu 20 k (15 kW) a pohonem předních kol.

Zrodil se za okupace v továrně Jawa a pod touto značkou byl také na podzim 1945 představen. Příslušné ministerstvo ale rozhodlo, že podvozky pro tento automobil bude vyrábět továrna Walter v Praze-Jinonicích, zatímco výrobu karoserií a konečnou montáž dostal za úkol závod Letov v Praze-Letňanech. Do některých zemí se kompaktní vůz využíval coby Aero Minor místo dříve kontrahovaného, ale nikdy nevyroběného typu Aero Ponny. ►

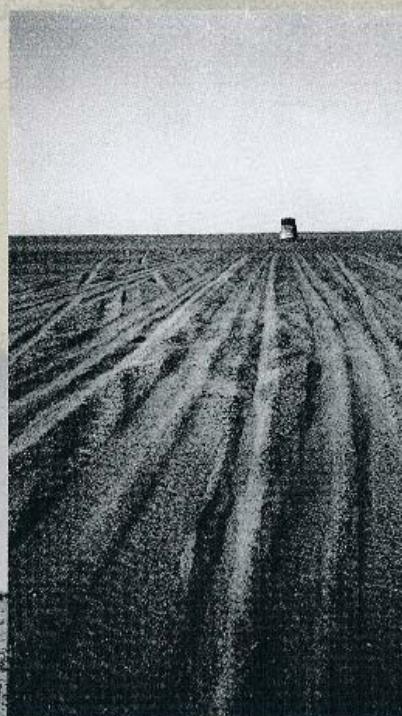
► Ve vedení Leteckých závodů Praha působil Václav Šorel, někdejší ředitel továrny Aero, který Elstnera dobře znal z dob Aero-Spexoru a Modrého teamu Aero. Minor potřeboval propagaci, takže se snadno dohodli. Elstnerův plán dálkové jízdy do rovníkové Afriky Šorela nadchnul.

Frank Elstner začínal v roce 1947 nový život, po řadě peripetií se potfeti oženil, vzal si mladou energickou blondýnku Annu, Andulku, ale i Andulu, podle okolnosti. V africkém scénáři dostala úlohu spolujezdskyně a hospodářky.

Až po pěti dnech vyjednávání směli z Alžíru vyrazit směrem k jihu



Minor jako tečka na obzoru při jízdě pouštní planinou k Bidonu 5



Setkání s africkou mládeží u vesnice Ansongo, na břehu řeky Nigeru

Takovéhle setkání optimismu nedodalo, paní Anna však měla kuráž



Kouzlu fotoaparátu podlehla i tahle černá kráska z vesnice za Parakou

Třetím členem posádky byl Elstnerův jednadvacetiletý syn z prvního manželství René. Byl druhým řidičem, mechanikem, fotografem a kameramanem výpravy. A iekněme rovnou, že nebyt jeho technického nadání a zručnosti, jízda by solva skončila úspěchem.

Ještě předtím, než mohli změřit sily s africkou přírodou, museli dluze zápasit s byrokrací v Praze a poté v Paříži. Africký itinerář totiž vedl po územích kontrolovaných Francii, takže potřeboval řadu povolení od civilních i vojenských úřadů.

Dva měsíce a tři dny

Z Prahy odstartovali 28. října 1947, v závěrečný den prvního – a nádlouho posledního – poválečného pražského autosalonu. Slibili, že se vrátí na Silvestra, tedy za dva měsíce a tři dny. Po nelehkých jednáních v Paříži spěchali do Marseille, odkud 7. listopadu vypluli k africkým břehům. V Alžíru je čekalo dalších pět dní tahanic s úřady, nakonec polfecná svolení získali.

Z Colomb-Bécharu směli vyrazit k jihu v konvoji Transsaharské společnosti, který vedl mohutný americký nákladák White-Super. Minor proti němu vypadal jako stříbrná myška.

Na zvlněné pistě i později v písečných dunách se ukázalo, že lehký vůz se šikovným řidičem dokáže v poušti až neuvěřitelné kousky. René se učil rychle, v písečném nadělení se z druhého šoféra stal záhy prvním.

Nejtěžší úsek, průjezd nehostinným Tanezrufem přes opěrný bod Bidon 5 zvládli jen s vypětím všech sil svých i vozu. Vážnou komplikací bylo horečna-

té onemocnění Anny, která se předtím v Regganu napila vody se zvýšeným obsahem hořčíku. Trpěla horečkou a úpornými střevními potížemi, občas upadala do bezvědomí. Ale jeli dál, probíjeli se poušti k jihu.

Necelé dva týdny po odjezdu z Alžíru vyjeli z Tanezrufu a pokračovali stepi do Tessalitu. Tam už se Anně ulevilo a mohla se postavit na vlastní nohy. Ve douci řidič konvoje Frankovi při loučení dodával odvahu slovy: „Jed sám, tady už mne nepotřebuješ! Když ti žena neumřela až sem, tak už ti neumřeš!“

O dva dny později dojeli do města Gao, k břehům Nigeru. René tam lečil neduhy, které si Minor odnesl z průjezdu Saharou. Spravil výfuk, u místního kováře nechal zhotovit silnější zadní pero a ze starých pneumatik vytvořil dorazy pérování. Vůz byl připraven na další dobrodružství.

Gao opustili po pěti dnech, 4. prosince v podvečer, podél Nigeru uháněli k jihovýchodu, směrem na Niamey. Asi 130 km za limto městem se pod vozem utrhli okraj pisty, takže jej museli vyprošťovat z trnitého kroví, pak museli překonat úsek, kde kolem pisty hořel prales. Prodírali se kouřovou clonou

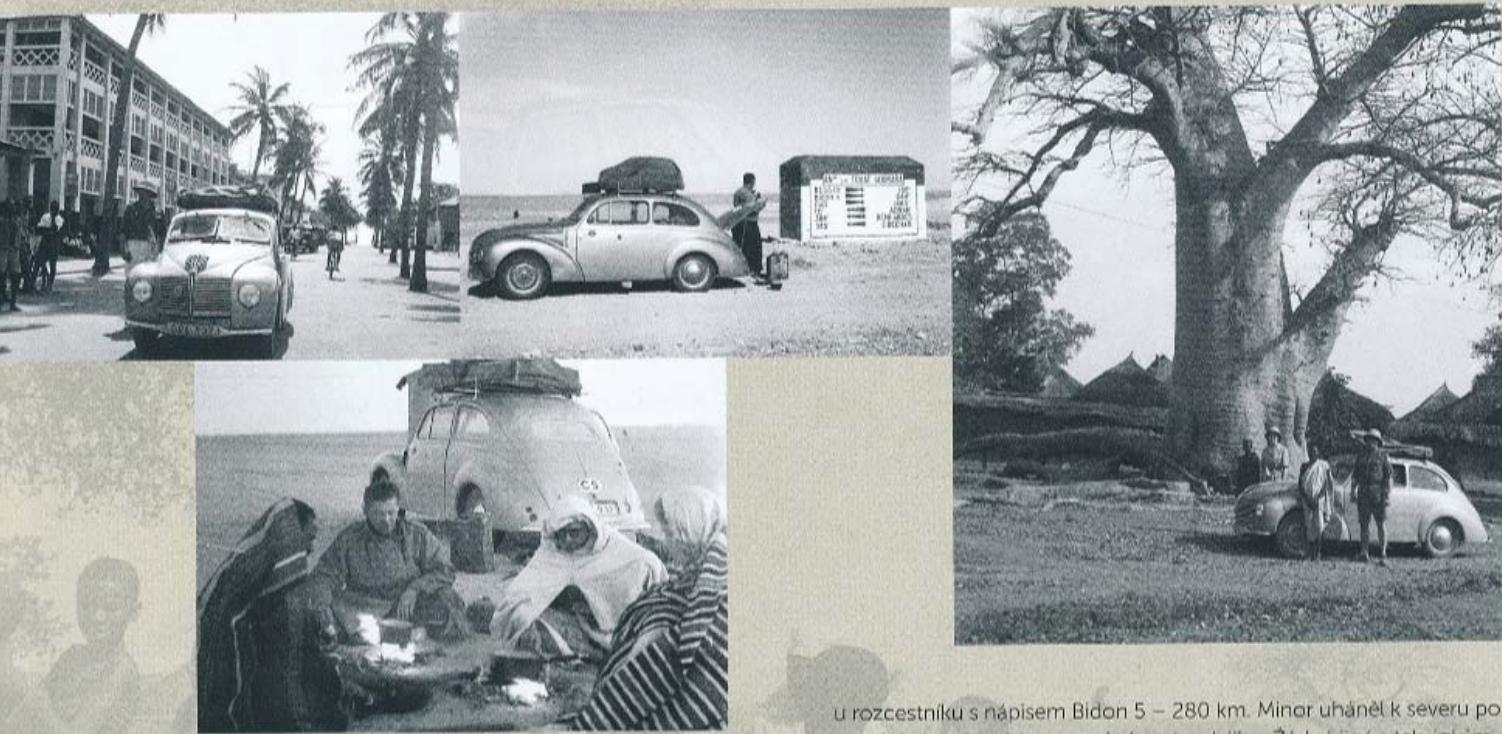
po cestě pokryté popelem a trnů, aby nezačaly hořet pneumatiky. Dopadlo to dobře, jen přes noc najetý čas ztratili následujícího dne čekáním na přívoz přes Niger.

Pak už projízděli horkým a vlnkým tropickým krajem s bujnou vegetací, v městečku Bembereké se dokonce vyspalí v čistém hotýlku. Stravu si zpestřili banány a ananasy, v poslední etapě se René jen o chlup vyhnul splašené krávě, jež jim zkřížila cestu. Před půlnoci 9. prosince dorazili do bodu obratu, do přístavu Cotonou na pobřeží Guinejského zálivu.

Cílem a zároveň startem jízdy zpět byl dahomejský přístav Cotonou

Minor podruhé překonal Saharu a sbírá sily nedaleko před Adrarem

Snimek na památku pořízený v jedné z vesnic nedaleko před Cotonou



Sprintem domů

V Cotonou měl Minor od startu z Prahy najeto 6903 km. René mu poskytl potřebnou údržbu a Frank horečně kalkuloval. Pokud se chtěli opravdu vrátit na Silvestra, museli zpáteční cestu zvládnout za pouhých dvacet dní, včetně přeplavby Středozemního moře. Co čert nechtěl, navečer Andulku postihl další horečnatý záchvat a lekář ji důrazně doporučil třidenní klid na lůžku. Místo toho ráno 11. prosince vstala, sbalila kufry a byla připravena k odjezdu.

V poledne vyrazili k severu, před sebou měli 4800 km afrických cest a necest, samozřejmě i druhý průjezd Saharou, a jeden šibenici termín. Před poledнем 23. prosince museli vůz v Alžíru nalodit k cestě do Evropy.

Uháněli dnem i nocí, zdřímlí si hodinku nebo dvě, když už Frank ani René únavou neviděli na cestu. Úsek do Niamey dlouhý kolem 1100 km absolvovali za necelých 36 hodin, tam však dlouhé hodiny ztratili – čekali na příděl benzínu. Po třech dnech už byli ve

středisku Transsaharské společnosti ve městě Gao. Dál je nepustili, do pouštních úseků byl dovolen vjezd jen v konvoji.

Nařízení nakonec obešli díky dobrodruhovi jménem Duvivier, s nímž podepsali smlouvu o společné jízdě. Bývalý seržant od meharistů, jezdící na velbloudech, křížoval Saharu s dýchavičným nákladákem a byl proslulý tím, že mnohokrát cestou spravoval, ale vždycky do cíle dojel.

V noci ze 16. na 17. prosince Minor a Duvivierova pětitunka společně vjely do pouštní oblasti Tanzeruftu, rozloučení následovalo za svítání

Snimek na památku pořízený v jedné z vesnic nedaleko před Cotonou

u rozcestníku s nápisem Bidon 5 – 280 km. Minor uháněl k severu po stopách, které v písku zanechal cestou k jihu. Žádné jiné s tak úzkým rozchodem tam nebyly.

Přes 800 km dlouhý pouštní úsek z Tossalitu přes Bidon 5 do Regganu absolvovali za 39 hodin a 35 minut, navzdory karambolu, při němž po najetí na skalní výčnělek poníčili jeden ráfek a utrhli kabel ke starému. Frank v nouzi nastartoval motor tím, že holýma rukama roztočil jedno z předních kol.

V sobotu 20. prosince před poledнем dorazili do Colomb-Bécharu, Saharu už měli za zády. Cestou do Maskary musel René domluvit listovému peru, které se vyvleklo od závěsu pravého zadního kola, přesto si připsali 480 km za den. Po šesté večer 22. prosince dorazili do Alžíru, celou 4800 km dlouhou trasu z Cotonou ke Středozemnímu moři tak zvládli za 11 dní, 6 hodin a 15 minut denním průměrem 426 km. Minor tak ustavil neuvěřitelný rekord!

Na Štědrý den vypluli zpátky do Evropy, přes Francii a Německo spěchali tak, že si až ve Štěrbě uvědomili, že najeli celý jeden den k dobru. A tak ještě nocovali v Plzni a 31. prosince 1947 v poledne přijeli k pražskému sídlu autoklubu. Minor měl na počítadle 13 110 km od startu, z nichž 9700 najel na africké půdě. Klobouk dolů před ním i před jeho posádkou! ◀