



Ota Pavel

**Syn
celerového
krále**

Ota Pavel
Syn celerového krále

Copyright © Ota Pavel - heirs c/o DILIA

ISBN 978-80-7486-171-0 (ePub)

ISBN 978-80-7486-172-7 (mobi)

ISBN 978-80-7486-173-4 (PDF)

Obsah

KOLIK MÁ KŮŇ CHLUPŮ	5
JAK BOHOUŠEK VÁŇA OPLATIL HOŘKÝ SLZY MARUŠKY KETTNEROVÝ	12
REPORTÁŽNÍ POVÍDKA ZA PĚT LITRŮ HŘÍBKŮ VE SLADKOKYSELÉM NÁLEVU	20
JÁ JSEM KRÁL, TY JSI KRÁL, KAŽDÝ MÁ SVŮJ MARCIPÁN ..	28
„HALÓ, TAXI“	39
NEJHORŠÍ JE BEJT BRANKÁŘEM	46
BARONI NA KOLECH	54
SLUŽEBNÍK NÁŠ HUBERT	62
ALFRÉD JINDRA	68
ZÁVĚREM	81

KOLIK MÁ KŮŇ CHLUPŮ

Je to už dlouho, ani nevím jak dlouho, ale snad na tom ani nezáleží. Horší je, že musím říct zase něco o sobě, což mi vytykají moji známí, kteří tvrdí, že píši nejvíc o sobě. Ale já si myslím, že je to bledá závist; vždyť v této zemi má každý možnost psát o sobě. O sobě se dokonce píše nejlíp, protože člověk zná sám sebe ze všeho nejlíp. Jenže já chci psát o sobě v době, kdy jsem se ještě moc neznal. Kdy jsem byl hodně mladý a kdy jsem ještě pořádně nevěděl, jak na ženský, což ostatně nevím ještě pořádně a důkladně ani dneska.

Byl jsem tehdy začínající novinář, machrovsky řečeno žurnalista, odborně začátečník – elév. Předtím jsem dělal všechno možný a naposledy jsem prodával mucholapky, které tehdy nelepily. Pak jsem nastoupil do sportovní redakce Československého rozhlasu, což už samo o sobě znělo vznešeně a kde tenkrát pracovala moc dobrá sestava: Josef Hora, Edmund Koukal, Otakar Procházka a taky tam docházel externě nejslavnější z českých reportérů Josef Laufer, který strašně fandil Slavii, chodil rád na hříbky, ale bohužel je už na pravdě boží, kam ostatně přijdeme jednou všichni – jestli ovšem něco takového existuje. Kanón na reportáže byl také Otakar Procházka, co vysílal hodně přenosů se Štefanem Mašlonkou, kterého miloval všechen český a slovenský lid, protože byl u mikrofonu ohromně roztomilý a všem lidem se líbilo nové slovo, které znělo ve slovenštině palica, což bylo hokejka. Mašlonka pak vysílání nechal a teď je zástupcem šéfredaktora Startu. Ale já jsem dělal s Horou a Koukalem. Byli to oba odborníci, oba rozuměli lyžování a dalším záležitostem. Hora psal věcně a dobře a Koukal byl ve svých často skutečně výborných fejetonech spíše samá kytička. Za čas jsem se trochu otrískal a už jsem sesmolil zprávu, potom kurzívu a začal jsem si troufat i na reportáž, což dodneška považuji za dost veliký a těžký útvar, ostatně to už říkal i tak vynikající žurnalista jako Egon Ervín Kisch. Ale v podstatě jsem byl pořád ten elév. Ale nějak mi to vlezlo do hlavy, že jsem už žurnalista a že dělám vedle takových kanónů, jako byl Laufer a ti ostatní. Prostě jsem zblblnul tak jako většina mladých lidí, kteří si myslí, že když se jednou trefej do branky nebo do nějaký jiný díry, že už jim patří svět. Ale až teprve když jim ten svět dá jednou pořádně přes hubu, tak se teprve posadí rozumně

na židli a začnou obvykle poslouchat starší lidi a také se někdy stane, že začnou naslouchat radám maminky a tatínka. Já byl přesně podobný. Prostě novinář s legitimací a s číslem. Člověk, který mluví k tisícům lidí. Lidé to nepoznají, že jste začínající novinář. Na Západě se mnozí lidé dokonce novinářů bojí, protože mají velké prostředky a velkou moc, tady u nás je to už menší.

Jenže ten člověk, o kterém jsem jel dělat tu velkou reportáž, to na mně poznal. Bylo to tak:

Novináři podnikali autobusový zájezd na letiště do Vrchlabí, aby mohli napsat něco o létání ve větroních. A tak jsem jel taky a někdo mi sehnal takový potvrzení, takový glejt od Svazarmu, že některý z pilotů mě může svézt ve větroni.

Po cestě jsem si dělal takový plán, že nejdřív si toho pilota jako žurnalista vyzpovídám a pak s ním vzlétnu. A až přijedu do Prahy, tak to napíšu tak, že budou všichni čumět. Byl jsem o tom naprosto přesvědčen. Do té doby jsem letěl letadlem jen jednou v životě, a to z Ruzyně do Brna, když mě můj povedený tatínek poslal do Brna prodávat mucholapky. S lítáním jsem moc zkušeností tedy neměl. Ale drzost jsem musel mít převelikou, když jsem měl ten glejt, že budu létat s pilotem a navíc ještě bez motoru, což u větroňů bývá. Jako objekt mi tehdy vybrali nejlepšího československého plachtaře, nějakého pana Jaroslava Kumpošta, o němž jsem do té doby vůbec neslyšel.

Až pak jsem se dověděl, že pan Kumpošt je pilot na slovo vzatý. Snad bych měl o něm něco říci, co jsem si pamatoval z dřívějšíka a co jsem se také nyní dověděl.

Tak ten pan Kumpošt se narodil ve Vídni, ale moc dlouho tam nepobyl. Přestěhoval se na Olomoucko. Už jako kluk stavěl za války modely. Byl do toho cvok, protože měl jako učeň dvě kačky na týden a postavil si model letadla za několik set korun a dělal ten model mravenčí prací čtvrt roku. Věděl zřejmě o letadlech víc ve svých patnácti letech, než vím já dnes ve čtyřiceti například o psaní na stroji. Toho Kumpošta totiž od dětství zajímalo slunce, hory, vzduch a výšiny. A taky vzrušení, prostě rád lezl do nebezpečí, asi tak jako někdo rád leze do bezpečí. Byli čtyři kluci: Pavel Mašek, Míla Janda, Míla Drahoš, Jarda Kumpošt, a ti se ve Skalném městě dali za války na horolezectví. Nejen že tenkrát neměli lano, ale oni neměli ani boty, a tak chodili ráno bosi do Skalního

města, kterému se říká Skalák. To bylo deset kilometrů tam a deset kilometrů pochopitelně taky zpátky, protože když bývá člověk unavený, tak ta zpáteční cesta bývá obvykle těžší a delší. Často mívali hlad – neměli ani chleba. Jarda Kumpošt to byl, který dokonce složil následující verš:

Bez provazu, bez lana a hladoví od rána.

Anebo:

Čtyři trampíci z Lomnice

lezou až na Hromnice.

Jarda Kumpošt slézal dolů vždycky poslední, protože měl ze všech nejvíc odvahy, odpoutal lano a slézal bez lana. Málem se v těch horách párkrát zabili, protože neměli rozum, anebo ho měli někdy až moc. Ale pak Kumpoštovi hory už nestačily, a tak lítal a lítal a lítal, dodneška nalítal ve vzduchu 6000 hodin! Z toho 2600 na větroni a zbytek na motorových letadlech nejrozumnějších typů. Nejvíc ho naučil ve vzduchu i na zemi důstojník Jan Červinka. Rozuměl letadlům jako málokdo. Držel několik národních rekordů a prováděl ve vzduchu akrobacii na větroni. A nedělal vůbec machra. Jardu Kumpošta jako obyčejného vojáka vozil na kole na tandemu a všichni se divili, že takový vysoký důstojník může vozit obyčejného vojáka, v žargonu se říkalo takovým vojákům „fojcl“. A on ten Červinka byl ohromně chytrý a říkal často Kumpoštovi, že nikdo by na tomhle zamotaném světě neměl dělat moc velikýho machra, ani ti největší sekáči, protože nikdo nikdy neví, kdy ho potká něco zlého anebo kdy se zblázní anebo kdy ho jednoho dne dokonce klepne pepka. A jednou zrovna taky takhle rozumoval a příští den se ve špatném počasí zabil v helikoptéře. Narazil na dráty vysokého napětí a shořel ve vzduchu.

Kumpošt měl hodně talentu, ale také se od Červinky hodně naučil. První lítal v této zemi na laminárním větroni. Pak vyhrál suverénně mistrovství republiky a získal tři diamanty, a to prý není žádná legrace. On totiž ten třetí diamantový odznak je z pravého čtrnáctikarátového zlata a je v něm zasazen úplně pravý diamant. Kumpošt ty tři diamanty získal během devíti dnů, což je asi tolik, jako když rybář chytne za jediný den třicet štik anebo houbař najde nákladák hříbků. Kumpošt lítal na všech možných typech větroňů: na laminátu – na tom létal nejraději – na démantu, na spartaku, na orlíku. Lítal pod oblaky i nad

oblaky, ve velikých výškách i nízko nad zemí, vlétl častokrát do ciziny, podle toho, jak ho nesly stoupavé a klesavé proudy, a asi tak pětkrát se málem zabil. Jednou se v trojvleku srazily ve vzduchu tři větroně a on přistál jen taktak se silně poškozeným křídlem. Podruhé to bylo, když už dělal instruktora v létání. Tehdy létal ve vzduchu jeden z jeho žáků, Franta Zaus. A tehdy se tomu Zausovi neotevřel podvozek a on lítal nad letištěm jen tak bez podvozku. Kumpošt vzal do ruky raketovou pistoli na výstražná znamení. Měl obavy o Frantu Zause, a tak se pořád díval na nebe a zavadil prstem o spoušť. A jak škrtl o spoušť, tak mu náboj z rakety, který měl letět do veliký výšky, vlétl rovnou do levé ruky a raketa mu vyhořela v ruce. Jednak mu hořela v ruce a jednak mu z ruky stříkala krev. Shořel mu vlastně veliký kus masa tak, jako shoří kus větve, když chytne bleskem strom a pak ho někdo uhasí. A on ani neomdlel a lidé říkali, že když ho houkací sanitka vezla do nemocnice, že se ještě sháněl, jak přistává jeho žák a kamarád Franta. Franta Zaus přistál dobře, ale Kumpošt byl na tom bledě. Málem umřel; byl skoro čtvrt roku v nemocnici.

Potřetí byl zase v strašném maléru. Bylo to zlé. Snad ho zachránil sám Pánbůh. Protože Kumpošt k němu nahoru letěl. Vyletěl si totiž jen tak v tričku a dostal se do silných stoupavých proudů a ty ho nesly nahoru do nebíčka. Piloti větroňů se toho strašně bojí, vždyť větroň v takovém případě stoupá rychlostí dvacet metrů za vteřinu. Není to častý případ, ale vyskytuje se. Zahynula tak už ve světě řada vynikajících pilotů. Nahoře je totiž i v létě strašná zima a strašný mráz. Křídla se obalí námrazou a pak se rozlámou, těžce se dýchá, pilot omdlí a pak zemře. Takhle nahoře čekala zřejmě na Kumpošta smrt. Anebo nebe, anebo peklo, podle toho, jestli byl hodnej nebo zlej na světě. Kumpošt stoupal, už byl ve třech tisících metrech, potom ve čtyřech tisících, už se mu dělala na křídlech námraza, už slyšel, jak to v letadélku, které má všeho všudy kolem tří set kilo, praská. A pak se z toho dostal ven. Našel výhodný proud a klesal. Bylo to krásné jako svět. Vrátil se k ženě a dětem. Když vylezl z větroně, zjistil, že je až v Polsku. A pak byl ještě několikrát – jak se tomu říká v kovbojkách – na prahu života a smrti a hlavně díky svým skvělým pilotským vlastnostem z toho vždycky vyšel jako vítěz. Vítěz ne nad soupeřem, ale nad smrtí.

Když byl někdy klidný let, ptával se sám sebe, proč létat? Proč je vůbec ve vzduchu? Proč tam musí znovu, když ho tam někde nakonec potká tetička s kosou na rameni? Jenom věděl, že by se mu bez letiště těžko žilo. Protože lítat na větroni, to není jako vzít si tepláky a utíkat, běhat anebo si vyndat z dílny kolo a jít jezdit. K lítání musí mít člověk partu, a musí to být parta skvělá. Na každém záleží. Na tom, kdo ti zjišťuje počasí anebo kdo tě táhne v motorovém letadle. Kdyby byl člověk na letišti sám, tak by si mohl dát nohu za krk – a nic by nesvedl. A snad na tom létání byla i řada krásnějších věcí. Lidem dole se zdálo, že větroň, ten bezmotorový pták, pluje vzduchem jako po másle, a pilot zatím mívá fantastické zážitky. Všechno závisí ve vzduchu na klesavých a stoupavých proudech, často je velký problém, jak se dostat nahoru a jak se potom zase dostat dolů. Je to, jako když jde člověk na vandr, a potom neví, jak se dostat domů. A pak – ve vzduchu má člověk pocit svobody. Pluje vzduchem sám a sám skoro v papírovém letadle a kolem létají jen tiší ptáci. Je takový klid, že je slyšet zvláštní šelest letounu a zas někdy nízko nad zemí šelest ovsu a pšenice. A nahoře je krásná příroda a jen vyvoleným a nejodvážnějším je dovolen vstup. Mraky mají barvy a seskupení pro většinu lidí neznámé; je to, jako by tu malovaly stovky abstraktních malířů barvami, jaké dole na zemi nejsou, neexistují a nebudou existovat. A v akrobacii se země točí kolem člověka, je to nějak obrácený, než jak tvrdil Galileo Galilei, a přitom pravdivý.

A k tomu panu Kumpoštovi jsem tehdy přišel já, domnívaje se, že o něm napíši tu nejlepší reportáž. A navíc jsem měl v kapse glejt, že mě má v tom větroni svézt. Když se na to dívám s odstupem let, mám dojem, že když Kumpošt uviděl ten glejt, nevěřil vlastním očím.

Ono to totiž bylo tak, že já jsem se ho předtím asi 5 hodin, slovy: pět hodin, tak jako se to píše na složenkách, vyptával, vyzpovídal ho a vyzvídal. Na tom by ostatně nebylo nic zlého, v pozdějších dobách jsem vyzpovídal sportovce daleko dýl, ale strašná byla jiná věc. Ptal jsem se jako začínající novinář – elév – na takové blbosti, že se do dneška divím, že z toho Kumpošta netrefil šlak. Už se také na ten hovor moc nepamatuji, ale vím, že Kumpošt blednul, rudnul, a mám dojem, že se i potil. Trošku to přezenu, ale kladl jsem mu otázky jako:

„Ten podvozek se vystrčí, když se přistává?“

„Budu mít na sobě padák?“ a podobně.