

Balada o pilotovi

Přes dva a půl tisíce pilotů sloužilo v uniformách britského královského letectva. Pro Brity hrdinové, kteří spolurozhodli o výsledku války, u nás po válce souzeni za velezradu. David Švehlík se jako pilot Emil Malík objeví v hlavní roli filmu Balada o pilotovi, který podle scénáře Jiřího Stránského natočil Ján Sebechlebský.

Novela, z níž čerpá scénář k tomuto televiznímu filmu, vyšla knižně v roce 2013 a Jiří Stránský uvádí, že jde o skutečný příběh jeho tchána Karla Balíka. Ten byl za války pilotem bojových letadel Královského letectva, věhlasného RAF. Do vlasti se vraceli po válce jako hrdinové, ale protože přicházeli ze Západu, nebyli nijak nadšeně vnímáni nastupující komunistickou garniturou. A pokud se někdo někdy zapletl na své pouti v cizině se sovětskou tajnou službou NKVD, musel se smířit s tím, že se před ní nikdy a nikde neschová. Spolupráce s ní se z vlastní vůle jen tak ukončit nedá.

„Balada o pilotovi je milostný příběh, drama a trochu i politický thriller,“ říká režisér **Ján Sebechlebský** a dodává: *„Většina filmů, jež se zabývají československými letci, zachycuje pouze válečná léta. Ten náš se však věnuje osudům letců bezprostředně po návratu z války, jejich představám o budoucnosti a konfrontaci s reálným stavem společnosti.“* Děj filmu se odehrává na sklonku léta 1945 a na počátku roku 1946, tedy v době plné euforie z nově nabytého míru, kdy se válkou zborcená síť mezilidských vztahů začala znovu utvářet. Zprvu se mělo za to, že vládu přebírá prvorepubliková demokracie, ale osud Československé republiky byl jiný – komunistické síly se pomalu, ale jistě infiltrovaly do všech společenských oblastí.

„Příběh Balady o pilotovi je šokující o to víc, že je skutečný. Je to příběh o tom, jak do sblížování dvou válkou odcizených duší osudově a krutě zasáhla komunistická moc. V době, kdy se příběh odehrává, teprve rozpínala svá chapadla, ale i tak si troufala obětovat životy nevinných lidí jen proto, aby se zavděčila ruské tajné službě NKVD. Z tohoto pohledu jde nejen o příběh nadčasový, ale i v mnohém aktuální,“ říká kreativní producent **Jan Maxa**.



Scenárista Jiří Stránský: Vzdávám hold lidem, kteří věděli, co strašného je čeká, a stejně do toho šli

Kdy Vás napadlo sepsat příběh Vašeho tchána do knižní podoby?

Napadlo mě to hned, věděl jsem, že to musím napsat. Buď že se do toho ponořím a bude to tisícistránková kniha faktu, nebo napíšu reflexi, kde bude všechno. A nakonec je z toho film.

Proč se v knize objevují jiná jména postav?

Někdy to dělám jenom tak, ale tady jsem si říkal, že v některých těch rodinách jsou spory kvůli mužským, tak jsem si říkal, že budou svým způsobem rádi.

Měl jste k dispozici nějaké zdroje, ze kterých jste mohl vyjít?

O tom osudu neexistovaly vůbec žádné doklady. Když jsme natáčeli Zdivočelou zemi, kde důležitou roli hráli západní letci, byl na place vždy přítomen nějaký expert z historického ústavu. A já jim říkal: „Kdybyste narazili na jméno Balík, tak je to otec mé ženy, letec RAF.“ V roce 2002 byly archivy zatopeny a všechny materiály nechali zmraznout, aby se dochovalo alespoň něco. Když to pak začali rozmrazovat, říkali, že nevědí, kdy na to přijde řada. Nikdo neměl přednost. Pak mi volali za čtyři dny, že úplně první dokumenty, které se jim dostaly na stůl, nesly jméno Balík. Zajímalo mě to, šel jsem po tom. Přinesl jsem materiály domů, ukazoval své ženě a říkal, to musím napsat. Ona odpověděla: „To chce čas, hlavně že to máme.“ A za dva měsíce zemřela.

Stihla si ty materiály přečíst?

Ano, četla je.

Jak se vlastně potkala ústřední dvojice z filmu ve skutečnosti?

Potkali se před Barrantovem, když měl Karel volno. Jemu se líbila a to bylo všechno. On byl malý, ona dost vysoká. A opravdu byla pěkná ženská. Brali se v roce 1934, o dva roky později se narodila moje žena Jitka.

Kdo přišel s tím, že by Vaše vnučka Antonie Formanová měla hrát Vaši ženu?

Když jsme začali psát první verze, tak jí bylo teprve třináct. Rozhodl jsem se, když jsem ji viděl jako malou ve školním představení. Tonička hrála a všechny texty si pamatovala.

Jitka, Vaše žena, byla také úsporná na slova? V knize píšete, že Balík takový byl.

Ano, Jitka byla dost nemluvná. Když už vyprávěla, tak to už muselo něco být. Měla na to skvělou obranu, protože říkala, že ukecaných je v rodině dost. Přečtěte si knížku, která se jmenuje Tóny, to je její hold.

Jaké je poselství Vašeho příběhu?

Vzdávám hold lidem, kteří věděli, co všechno strašného je čeká, ale stejně do toho šli, protože to měli v sobě. Slovo vlastenec je dneska tak zprofanované, že si z toho i pětileté děti dělají srandu. Nedávno jsem viděl dokument o britském letci z RAF, který řekl, že znal většinu českých pilotů a že se vždycky trochu styděl, protože ti Češi byli vlastenci a měli za co bojovat. A že oni – Britové – měli jen vztek. A pak řekl, že se jim dodnes klaní a že je mu ctí, že byl jejich přítelem.

Režisér Ján Sebechlebský: Svoboda je, když bez tragických následků můžete říct ne

Jak jste se dostal k námětu filmu, četl jste knihu Jiřího Stránského?

Oslovil mě Jiří Stránský. S jeho dcerou Klárou Formanovou píšeme scénář k filmu o politické vězenkyni Julii Hruškové a on nám dělá konzultanta. Taky se mu líbil dramatický seriál z prostředí azylového domu pro týrané ženy a děti Tajné životy, který jsem natočil pro RTVS. Jiří Stránský usoudil, že jsem pro jeho rodinný příběh asi vhodný kandidát. Knihu jsem si samozřejmě přečetl. Novela



Balada o pilotovi mě zaujala reflexí doby těsně po druhé světové válce, ale taky dramatickou dějovou i vztahovou linkou. Taky jsem měl tu čest, že jsem točil pro cyklus GEN portrét o stíhacím pilotovi RAF, generálovi Františku Fajtlovi, a téma mi bylo blízké.

Jaké pro Vás bylo z jeho scénáře a knihy vycházet? Byl to spíše můstek, nebo přímo adaptace?

Balada o pilotovi obsahuje několik rovin. V literární novele se minulost střídá s přítomností, popisují se myšlenkové pochody postav, slova probouzí čtenářovu představivost. My jsme museli vytvořit zážitek pro diváka a na to slova samotná nestačí. Na rozdíl od literatury se film odehrává v toku času a není možno si v něm „listovat“. Rozhodli jsme se, že budeme film vyprávět tak, aby se odehrával v co nejvíce v situacích a divák se tak mohl vžít do cítění a myšlení postav. Taky jsme si dali omezení, že nechceme používat retrospektivy a mnoho vysvětlujících slov. Zredukovali jsme počet postav. Balady byly původně lidové písně, a tak film začíná předehrou jako v opeře: Noční mlhou zahalenou oblohou letadlo Junkers 52 s cestujícími na palubě zápasí o své přežití...

Jak vypadala Vaše spolupráce s Jiřím Stránským?

Intenzivně. Nikdy předtím jsem nezažil tak čínorodého, inspirujícího a neúnavného tvůrce. Spolupráce vypadala tak, že jsme se dohodli, které důležité situace z novely zachováme nebo vypustíme a které musíme nově vytvořit. Nahodili jsme si obrazy společně a pak přepisovali a prepisovali. Velikou výhodou bylo to, že Jiří Stránský tu dobu zažil, a já jsem se stále ptal, jak to tehdy bylo. Některé motivy z jeho vzpomínek jsme pak použili hlavně v situacích s Pavlíkem a Lidkou. Scéna Vánoc je hodně inspirována jeho vzpomínkami z dětství.

Film vycházel ze skutečných událostí a příběhu tchána Jiřího Stránského. Dostal jste se k archivům, deníkům nebo k jeho příbuzným?

Vzácným pro mne bylo osobní setkání se synem Karla Balíka, ve filmu se jmenuje Pavlík. Žije v Kanadě a do Čech nejezdí často. Tátův pilotní průkaz pořád nosí ve své peněžence. Když jeho táta odešel do války, bylo mu teprve pár měsíců. Když se po šesti letech táta vrátil, tak ho samozřejmě nepoznal. Ve filmu se mu představuje. Měl jsem k dispozici obrazový i písemný rodinný archiv z té doby. Závěť, kterou Karla ve filmu najde a čte, je kopie skutečné závěti Karla Balíka a slova, která slyšíme, jsou citace z ní.

Většina filmů o letcích RAF se zabývá buď jejich působením za války, anebo naopak jejich nespravedlivým osudem po roce 1948. Váš příběh se odehrává mezi těmito roky, čím je pro Vás toto období důležité?

Bylo to období euforie z vítězství nad krutým nepřítelem, kdy se zároveň z Československa plíživě stávala kolonie Sovětského svazu. Stačí, když se podíváme na filmové týdeníky z té doby. Lidi byli unavení z války, a proto si to neuvědomovali. Mysleli, že válka skončila. Sovětská tajná služba unášela československé občany ruské národnosti a prezident Beneš neprotestoval. Naopak jim vycházel vstříc. Letci RAF, kteří byli po napadení Polska internováni v gulazích, věděli, jakých zvěrstev jsou Sověti schopní, proto byli pro ně ohrožením. A to je i příběh našeho letce Emila Malíka.

Jaké je podle Vás nejdůležitější téma nebo poselství Balady o pilotovi?

Emila politika nezajímala. Stal se vojákem z nutnosti. Odmítl spolupráci se sovětskou NKVD a stálo ho to život. Svoboda je, když bez tragických následků můžete říct ne.

Jaký podle Vás Emil Malík byl?

Před válkou byl slavným civilním pilotem, nalétal milion kilometrů. Uprchl do Polska, kde bojoval proti Němcům, ale Sověti ho zajali a zavřeli do gulagu. Po napadení Sovětského svazu Němci si ho našla NKVD a požadovala, aby jim zakreslil do leteckých map všechna evropská letiště. Udělal to, protože v tu chvíli měli společného nepřítele, nacisty. NKVD to brala jako příslib budoucí spolupráce. Z gulagů československé zajatce vysvobodil až generál Píka. Stalin dal podmínku, že cizí letci nesmějí zůstat na sovětském území. Lodí kolem Afriky se letci doplavili do Anglie. Emil Malík létal u RAF Transport Command, převážel letadla z Kanady, létal s vojenskými spojeneckými špičkami, vezl Churchilla na Jaltskou konferenci, Beneše do Moskvy za Stalinem k podpisu spojenecké smlouvy. Emil se nejlépe cítil, když seděl v letadle a létal. Neměl rád zbytečné řeči. Miloval svou vlast, rybolov, ženy a svou rodinu.

Kromě historických a politických kontextů je v příběhu důležitá linka vztahu Emila a Karly Malíkových, jak jej vnímáte?

Šest válečných let se na jejich vztahu hluboko podepíše. Karla svému muži zazlívá jeho rozhodnutí odejít do zahraničního odboje a ještě víc ji raní jeho předválečné nevěry, o nichž se v lágru od manželek jeho kolegů dozví. Emil by se rád vrátil k normálnímu mírovému životu, ale ne za každou cenu. Je to někdy až nepochopitelný vztah dvou protikladných osobností. Oba se snaží manželskou krizi překonat a postupně se jim to i daří, ale jejich vztah je velice křehký.

Do těchto klíčových rolí jste obsadil Davida Švehlíka a Lucii Žáčkovou. Proč?

Protože se k sobě hodili. Oba jsou výborní herci. David a Lucie se na role pečlivě připravovali a spolupráce s nimi je radost. To se týká všech herců, kteří v Baladě účinkují.

Příběh se odehrává v poválečné Praze. Jak těžké je v dnešním městě najít vhodné lokace?

Je to velice náročné, protože většina budov je zrekonstruovaná a obsahuje prvky současnosti. Na televizní film není tolik peněz a času, aby se mohly udělat potřebné stavební úpravy nebo abyste mohli zastavit dopravu.

Co je vůbec pro režiséra nejtěžší při práci na historickém filmu?

Nejtěžší je vytvoření uvěřitelné iluze světa, ve kterém se příběh odehrává. K tomu si musíte nastudovat mnoho historických materiálů, ale taky najít klíč, jak to převést do audiovizuální současné podoby. Najít míru stylizace ve všem.

Hudbu k filmu složil Jan Maxián. Jakou roli pro Vás hudba ve filmu hraje?

S Janem Maxiánem spolupracuji často a velice rád. Nechtěli jsme, aby balada – tragický to žánr – byla hudebně truchlohra od začátku až do konce. Chtěli jsme, aby to mělo vůni, vášeň a cit. Pro mne jsou ve filmu taky ruchy, včetně ticha a hudba slov. Hlášení z rozhlasu, křik prodavače na tržišti nebo rachot leteckých motorů obsahují tempo, rytmus i melodii.

Film Balada o pilotovi se řadí k projektům reflektujícím osmičková výročí. Proč bychom si podle Vás měli takové příběhy připomínat a čím by pro nás měl být příběh Emila Malíka mementem?

Každý den si alespoň na chvíli vzpomenout, že svoboda a mír v současnosti nejsou samozřejmost.

Co myslíte, že by v takových dobových filmech mělo být akcentováno – historická přesnost, nebo efekt podpořený uměleckou licencí?

Myslím, že na prvním místě je příběh, který musí zaujmout, oslovit diváka nějakou novou zkušeností, které bude věřit. Bez této podmínky historická přesnost nebo umělecká licence film nezachrání. Když příběh funguje, cesta už se většinou najde.



David Švehlík: Emil Malík sloužil dobru i za cenu vlastního nebezpečí



Proč jste roli Emila Malíka přijal a čím Vás zaujal scénář nebo kniha Jiřího Stránského?

Knižní předlohu pana Stránského jsem neznal, dozvěděl jsem se o ní až na základě scénáře. Díky tomu jsem zjistil, že jde o příběh velmi silný a citlivý. Proto jsem se pro roli Emila Malíka rozhodl.

Příběh je inspirován skutečným osudem jeho tchána Karla Balíka. Dostal jste se také k archivům nebo jeho deníkům?

Na natáčení jsme se společně s panem režisérem mohli sejít se synem Karla Balíka, což bylo velmi zajímavé. Až později jsem se dostal k dopisu, který Karel Balík poslal za druhé světové války své rodině z Kanady. Byl to velmi silný a hluboký dopis rodině, o které nevěděl, zda ji ještě někdy spatří.

Přináší vyobrazení reálné postavy pro herce nějaké benefity, nebo naopak větší zodpovědnost?

To, jaká ta postava je, vždy určuje hlavně scénář. Ani zde nejde o naprosto věrné zachycení reality. I my pracujeme s autorskou licencí. Vždy by ale herci mělo jít o zachycení skutečné postavy co nejvěrohodnějším

způsobem, s ohledem k ní a s ohledem k její skutečné rodině.

Jaký byl podle Vás Emil Malík?

Vůbec se nechci pouštět do nějakých povahopisů nebo poukazovat na jeho vztah k věrnosti. Byl to vynikající pilot a v určitém momentě, který přišel, projevil statečnost a neuvěřitelnou vyzrálost.

Důležitou linkou ve filmu je vztah s jeho ženou Karlou. Jaký byl a co pro něj Karla znamenala?

Šest let se neviděli. Když se vrátil, jejich vztah tím byl přirozeně poznamenán. Bylo to, jako by se potkali poprvé, museli začít od nuly. To dokazuje, jak silné pouto mezi nimi bylo. Nakonec se ve výsledku rozhoduje právě pro rodinu a jejich bezpečí, což bohužel skončí tragicky.

Byly pro Vás některé z jeho vlastností nebo jednání naopak nepochopitelné nebo nečitelné?

To spíše obdivuhodné a inspirativní. Tím vědomím, že existují lidé, kteří se nezaleknou nejen ztráty svobody, ale i potom se rozhodnou sloužit dobru i za cenu vlastního nebezpečí. A Emil Malík se takto statečně zachová a ještě k tomu ochrání svou rodinu.

Film Balada o pilotovi se řadí k projektům reflektujícím osmičkovou výročí. Proč bychom si podle Vás měli takové příběhy připomínat?

Jakákoli připomínka hrdinství i dějinných okamžiků je správná. Zvláště, když se můžeme dozvědět o takové postavě, která i přes vše, co prožila, zůstala lidsky silná a o které bychom se možná jinak nikdy nedozvěděli.

Kostýmní výtvarnice Michaela Hořejší Horáčková: Letecké uniformy RAF jsou velmi elegantní a mužné

Film je plný uniformem. Jaká to byla pro Vás práce?

Film plný uniformem je vždy velká výzva. Je potřeba hlídat každý detail a být přesná. Vyžaduje to hlubší studium uniformem a skutečností. Naštěstí existují i lidé, pro které je tento segment vášní – odborní poradci – a já měla to štěstí, že jsem měla takového člověka po boku – Michala Cháru.

Máte za sebou už více „dobevek“. V čem je tato doba specifická?

Poválečná doba je velmi zajímavá, protože byla v každém místě trochu jiná. Jinak vypadali lidé na okupovaných územích, jinak vypadali lidé ze států, které se aktivně účastnily války, jinak třeba Američanky. Ale v každé době chtějí zejména ženy vypadat co nejlépe, a tak i díky euforii z osvobození a návratů jejich mužů nechybějí pestré barvy, zajímavé klobouky a poslední výkřiky dobové módy, jako třeba punčochy se švem.

Kostýmní výtvarnice asi víc času logicky věnuje dámským kostýmům, ale jak tomu bylo v Baladě o pilotovi, kde jsou hlavními hrdiny letci?

Hlavními hrdiny jsou letci, ale spolu s nimi také jejich ženy a rodiny, tak bylo rozhodně s čím si hrát. Ale letecké uniformy RAF jsou velmi elegantní a mužné.

Jak vlastně vypadá práce kostýmní výtvarnice u filmu?

Práce kostýmního návrháře spočívá především v tom, že se svými prostředky pokouší co nejlépe charakterizovat postavy ze scénáře, aby je poslal do těch tzv. „prvních dveří“ dobře vybavené v tom smyslu, že divák pochopí, co jsou asi zač. Tomu pochopitelně předchází řada zkoušek, rešerší, konzultací s režisérem a výběr vhodných materiálů.



Architekt Jan Vlček: Projekt od projektu je podíl postprodukční práce větší a větší

Je složité v dnešní Praze a v dnešní České republice najít místa, kde se dá natočit doba, ve které se film *Balada o pilotovi* odehrává?

Bohužel je dnes situace okolo lokací vyhovujících nárokům dobového filmu stále složitější. Nejenže objekty jsou rekonstruovány a vypadají „jako ze škatulky“ (obecně je to většinou dobrá zpráva, ne tak už pro filmaře), ale bohužel často i různé místní vyhlášky natáčení komplikují, nebo i přímo znemožňují. Na druhou stranu to přenáší velkou část práce na dokončování v postprodukcii, což vidím jako velkou změnu a trend v práci filmového scénografa. Takže ano, ještě se dobové lokace najít dají, ale už v přípravách filmu je třeba myslet v celku i na postprodukční triky a tomu dekorace přizpůsobovat. To je i případ *Balady o pilotovi*, kde jsme „kreslili“ dobová letiště, letadla a dokreslovali nebo mazali spoustu dalších věcí. Musím říci, že projekt od projektu je podíl postprodukční práce větší a větší...

Pracujete raději s exteriéry, nebo interiéry?

V návrzích dobových filmových dekorací obvykle nedávám přednost interiéru před exteriérem. Každý film je vlastně svého druhu prototyp. Rozdíl při navrhování exteriéru je v přístupu k postprodukcii. Jde o to najít hranici, kde končí klasická stavba dekorací a kde nastupuje digitální úprava v postprodukcii tak, jak jsem se pokusil naznačit v první odpovědi. V interiérech je toto o něco jednodušší, tam řeším spíše psychologii postav, jejich osobní historii i sociální postavení. Takže jednoduše řečeno obojí má svá úskalí a je pro vyznění filmu stejně důležité.

Můžete prozradit nějaké zajímavosti, třeba jaké detaily jste použili do nějaké scény nebo lokace, abyste vytvořili autentičtější a filmově atraktivnější prostředí?

Tento projekt byl ze scénografického hlediska opravdu zajímavý po všech stránkách. Jeden příklad: řešili jsme závěrečnou havárii letadla Junkers 52. Bylo třeba postavit model trosk letadla a upravit místo havárie. Vzpomněl jsem si, že jednou na výletě v Krkonoších, tuším, že v Malé Úpě na hřbitově, jsem objevil fragmenty ztroskotaného Junkers 52 z konce války. Kontaktoval jsem místní radnici a zjistil, že na dvoře mají ještě další zbylé kusy pomačkaných plechů a hlavně typický hvězdicový motor... Radnice nám to moc ráda půjčila a nám to pomohlo dotvořit atmosféru té tragické havárie. Tomu se říká filmařská klika!

Jaké obtíže jste při realizaci tohoto filmu musel řešit a zdárně vyřešil?

Byla to fajn práce a měl jsem možnost prostudovat spoustu dobových okolností a materiálů, vidět dosud neviděné, což mě jako vášnivého historika amatéra pochopitelně dost baví.



Zajímavosti

- Natáčelo se na letištích ve Kbelích, Staré Ruzyni, v obci Panenský Týnec, kláštere Chotěšov, v Praze, a dokonce i ve Švýcarsku na vojenském letišti Curych – Dubendorf, a to se skutečným dvěma letadly Junkers 52. V jednom se točily scény v kokpitu s piloty a v kabině s cestujícími na palubě. Druhé letadlo s imatrikulací HB-HOT účinkovalo ve scénách na ploše a točily se s ním přelety nad letištem.
- Tento stroj havaroval 5. 8. 2018 při vyhlídkovém letu nad Alpami v kantonu Graubünden. Zemřelo všech dvacet lidí na palubě.
<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2557483-ve-svycarsku-se-zritilo-historicke-letadlo-obeti-muze-byt-az-dvacet>
- Shodou okolností si Ju-52 HB-HOT zahrál ve válečném britsko-americkém filmu Kam orli nelétají (Where Eagles Dare) v roce 1968 s Clintem Eastwoodem v hlavní roli a v roce 2008 ve filmu Valkýra s Tomem Cruisem.
- Historický letoun Lisunov Li-2, sovětská verze amerického letounu Douglas DC-3, vyráběného v licenci z roku 1937, byl využit na natáčení přeletu Dakoty s delegací.
- Anglický klub (transportáři z RAF měli svůj klub), ve kterém se českoslovenští piloti po válce scházeli, filmaři vybudovali v prostorách bývalé banky na pražském Senovážném náměstí.
- Jiří Dvořák (plukovník Šeba) má k letectví blízko, v mládí sbíral knížky o letadlech.
- Antonie Formanová (Malíková dcera Lidka) je ve skutečnosti vnučkou Jiřího Stránského.



Fakta

Předobrazem filmového Emila Malíka byl skutečný letec Karel Balík.

Nadporučík, Flight Lieutenant (povýšen na plukovníka in memoriam)

* 25. 10. 1903 Plzeň

+ 5. 3. 1946 Praha

1919 – spoluzaložil Západočeský aviatický klub Plzeň

1923 – byl jmenován letcem

1927 až 1939 – působil jako dopravní pilot, byl kapitánem u Československé letecké společnosti (ČLS), **jako první nalétal milion kilometrů**

1935 – jeho letounu Avia od ČLS v námraze vysadily motory, podařilo se mu nouzově přistát

1939 – utekl do Polska

1940 – přistál na palubě lodi Narkunda v Liverpoolu a byl přijat k RAF jako dopravní pilot

1941 – byl převelen spolu s dalšími devíti piloty k Atlantic Ferry Command, zvláštnímu útvaru RAF, který vznikl, aby zajišťoval přelety strojů vyrobených v USA na britské ostrovy přes Atlantik

1942 – zapsal se do historie, když se na místě 3. pilota stal **jedním z prvních dvou Čechoslováků, kteří přeletěli Atlantický oceán** (5. dubna 1942, jako člen posádky Jamese Powella, přeletěl z Kanady přes Labrador, Grónsko a Island do Skotska na dvoumotorovém hydroplánu Catalina, trasu delší než pět tisíc kilometrů překonal za 29 hodin)

1945 – získal nejvyšší britskou hodnost Flying Lieutenant

1946 – jako demobilizovaný nastoupil k Československým aeroliniím (ČSA)

1946 – při zahajovacím letu ČSA Praha–Paříž–Praha havaroval při přistání, zemřel v nemocnici

Podle zjištění Jiřího Stránského toho Karel Balík nikdy moc nenamluvil, ačkoli měl talent na jazyky (hovořil francouzsky, německy, anglicky a polsky). Angličané mu přezdívali Silent Charlie neboli mlčenlivý Karel. Uměl kreslit a líbily se mu ženy, všechny. Říkalo se mu milionář podle milionu kilometrů, které nalétal za Československou leteckou společností, a to ještě před válkou.

Obecnou školu, měšťanku a pokračovací školu, při níž se vyučil strojním zámečnickem, vychodil v Plzni. Spoluzaložil Západočeský aviatický klub Plzeň, kde spolu s bratrem Jaroslavem získal letecký diplom. Učil pilotovat, působil jako dopravní letec. Oženil se, jeho paní byla vynikající plavkyně, a narodila se mu dcera Jitka a syn Karel.

Na začátku druhé světové války musel uprchnout ze země, dostal varování od kamarádů, že si na něj, jakožto na zkušeného pilota, nacisti brousí zuby. Odešel přes Polsko v domnění, že bude moci bojovat proti Hitlerovi, skončil ale v internačních táborech Rudé armády. Sověti ho v Kremlu přinutili zakreslit do map civilní letecké trasy a polohy evropských letišť, i těch nejmenších. Protože byl zajatec a vězňatelé příslušníci jiného státu, odmítl podepsat mlčenlivost. Spolu s ostatními ho osvobodil Heliodor Píka a Ludvík Svoboda.

Do Británie se dostal po více než tříměsíční cestě přes Afriku. Během výcviku Britové Balíka vyčlenili, i kvůli věku, jako pilota pro létání mimo bojové operace. Dopravoval nové, nezalétané stroje do Anglie. Při té příležitosti absolvoval jako první Čechoslovák, společně s Josefem Hubáčkem, přelet přes Atlantik na obojživelném letadle Catalina. Později letecky zásoboval Maltu. Tam vozil léky, zpátky raněné. Nejnebezpečněji vnímal přelety nad oblastmi střeženými Němci pomocí radaru. Pilotoval proto v noci a těsně nad hladinou oceánu. Léky vozil i Eskymákům.

Stal se šéfpilotem transportní letky, která mimo jiné přepravovala i VIP. Spolupracoval tak s vojenskými spojeneckými špičkami, létal s Winstonem Churchillem, Janem Masarykem i s nizozemskou královnou Vilemínou. Roku 1943 to byl právě Balík, kdo dopravil do Moskvy prezidenta

Beneše kvůli uzavření spojenecké smlouvy se Stalinem. Toto spojení ovlivnilo směřování obnoveného Československa.

Po válce Balík nastoupil jako pilot u ČSA. Vliv komunistů v Československu sílil, a to za vydatného přispění Sovětského svazu. Tušilo se, že vojáci z Británie brzy upadnou v nemilost. Balíkovi únik z neutěšené situace v zemi nabídla jednička tehdejšího evropského létání, holandská KLM, pro kterou měl začít pracovat. Jeho poslední let u Československých aerolinií před nástupem v Holandsku vedl z Paříže do Prahy.

Balíkova vyznamenání: Československý válečný kříž, Československá medaile Za chrabrost před nepřítelem, Československá vojenská medaile za zásluhy I. stupně, Československá vojenská pamětní medaile se štítkem P-VB, Krzyż Waleczny, Air Force Cross, The 1939–1945 Star, Air Crew Europe Star with Atlantic Clasp, Atlantic Star, Defence Medal, War Medal.

Nad českým územím panovalo špatné počasí, základna oblačnosti se nacházela ve výšce pouhých 80 metrů nad zemí (pro srovnání, Petřínská rozhledna má výšku 65 metrů, což znamená, že pokud by byla základna mraků ještě o něco níže, špička rozhledny – pokud by stála na letištní ploše – by nebyla vůbec vidět). Karel Balík se třikrát neúspěšně pokusil o přistání.

Balíkovo dopravní letadlo narazilo na státní silnici Praha–Slaný do vypuštěné retenční nádrže a začalo hořet. Z patnácti osob na palubě přežili jen tři pasažéři a druhý pilot, jehož z vraku vytáhl zraněný Karel Balík, který vyprostil ještě další dva cestující, ti ovšem nakonec nepřežili. Balík zemřel ve vojenské nemocnici ve Střešovicích na rozsáhlá vnitřní zranění a krvácení.

Na pohřeb Karla Balíka přiletěli i letci z Anglie, včetně některých vysokých velitelů. Vlastě Balíkové vyplatila pojišťovna nejvyšší pojistku v případě nezaviněné havárie. O částku přišla roku 1953 při výměně peněz. Následně pobírala nejnižší vdovskou penzi, jaká existovala, a to více než dvacet let.

Příběh Karla Balíka začal Jiří Stránský poodhalovat v komunistickém lágru Bytíz. Tehdy s sebou všude nosil fotku své budoucí ženy Jitky. Jednou se vracel ze šichty a bachaři dělali prohlídku. Fotku proto musel zmačkat a strčit do pusy. Spolu s ním šacovali i jistého Františka, pilota RAF, na Bytízu jich pracovalo hodně. František bydlel s Jiřím Stránským na jedné cimře, takže mu neušlo, že se posléze Jiří snaží fotku zase narovnat. Tehdy se na vyfotografovanou tvář zahleděl a řekl, že mu připomíná jedno dítě. Na to Jiří pronesl, že jde o dceru letce z Anglie, který v březnu roku 1946 zahynul. František vykřikl, přivolal další a ti všichni v Jitce poznali dceru Karla Balíka, se kterým létali v Anglii.

Jiří Stránský je autor příběhů o osudech politických vězňů, básník a filmový scenárista. Vyrostl v rodině advokáta, jeho matka byla dcerou významného meziválečného politika Jana Malypetra. Přes své mládí se aktivně zúčastnil Pražského povstání v květnu 1945. Následně působil mimo jiné jako funkcionář skautingu. Roku 1953 byl zatčen, obviněn ze špionáže a z velezrady a odsouzen na osm let. Během věznění pracoval i v uranových dolech. Knihu o Karlu Balíkovi s názvem „Balada o pilotovi“ vydal v roce 2013.

Podle informací Vojenského historického archivu sloužilo v uniformách britského královského letectva okolo dvou a půl tisíce Čechoslováků, přibližně pět set třicet z nich zemřelo nebo bylo prohlášeno za nezvěstné, dvě stě padesát se zranilo a asi padesát z nich padlo do zajetí. Britové je vnímali jako hrdiny, kteří spolurozhodli o výsledku války.

Do vlasti se během roku 1945 vrátilo celkem 1 359 letců RAF, dalších 250 se rozhodlo pro život v zahraničí (přes 200 ve Velké Británii, dále pak ve Francii, Kanadě, USA, ale také v Argentině nebo Alžírsku). V prvních dvou poválečných letech obsadili bývalí piloti RAF velkou část velitelských postů a stali se páteří československého letectva. Problém ale představovala doktrína uplatňovaná na

základě Košického programu, podle níž se měla armáda Československa sjednotit podle sovětského vzoru. Část západních pilotů a vojáků s tím zásadně nesouhlasila.

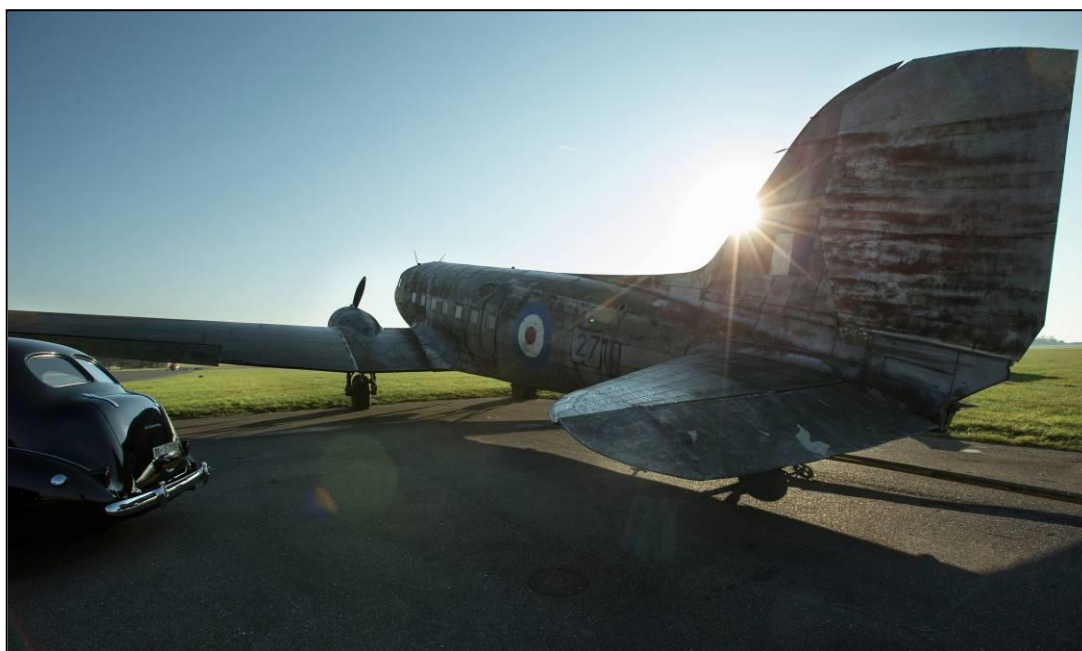
Poválečný návrat pilotů do vlasti se protáhl. Přestože do zahraničního odboje odcházeli mezi prvními, zpátky se vraceli mezi posledními, až tři měsíce po podepsání německé kapitulace. Důvody pro opožděný návrat byly několikery. Problém například představovaly kapacity britského Transport Command, plně vytiženého repatriací desetitisíců osvobozených válečných zajatců, za zdržením stála ale i nová pražská vláda v čele se sociálním demokratem Zdeňkem Fierlingerem – britská strana totiž čekala, až předseda československé vlády sdělí britskému velvyslanci, že si vláda brzký návrat československých letců z Velké Británie přeje a že sovětské vojenské úřady nemají námitek. Pohled na stroje s piloty, které nakonec v několika vlnách přistávaly na ruzyňském letišti, bral tisícvkám diváků dech.

Prakticky hned po únoru 1948 přišla první vlna propouštění a následných perzekucí. Roku 1950 sloužilo v armádě pouhých 13 bývalých příslušníků RAF. Šlo buď o nepostradatelné jedince, případně o ty, kteří se díky přímluvě vyhnuli postižení. Do exilu odešlo přes 400 bývalých letců, více než stovka se jich znovu uplatnila v řadách RAF.

Čistky se nevyhnuly ani těm, kteří působili v civilním letectví, zvláště u Československých aerolinií. S ohledem na vysokou leteckou i jazykovou kvalifikaci ale byli propouštěni pouze jednotlivci. Ostatní začali být stahováni na vnitrostátní linky a s propuštěním se čekalo na dobu, než vycvičí své náhradníky. V březnu 1950 vzbudil pozornost synchronizovaný únik tří letadel ČSA s posádkami bývalých příslušníků RAF.

Přesný přehled o tom, kolik bývalých příslušníků RAF bylo uvězněno, kolik jich bylo vyhozeno z práce či jinak perzekuováno, dodnes neexistuje. V zásadě je možné říci, že západní letci byli postiženi jako celek, téměř každý z nich se potýkal s nějakými problémy. Pádu komunistického režimu se doložitelně dožily necelé dvě stovky bývalých československých letců z řad RAF.

Zdroje: Balada o pilotovi, Jiří Stránský, Havlíčkův Brod (2013), Jiří Stránský, Karel Balík, www.forum.valka.cz, www.leteckabadatelna.cz, www.vhu.cz



Balada o pilotovi

režie a spolupráce na scénáři: Ján Sebechlebský

scénář: Jiří Stránský

kamera: Tomáš Stanek

střih: Filip Issa

zvuk: Daniel Němec

architekt: Jan Vlček

kostýmní výtvarnice: Michaela Hořejší Horáčková

umělecká maskérka: Eva Ungrová

hudba: Jan Maxián

výkonný producent: Jan Rolínek

vedoucí produkce: Věra Ferdová

kreativní producent: Jan Maxa

hraji: David Švehlík, Lucie Žáčková, Petra Špalková, Jiří Dvořák, Vladimír Javorský, Petr Stach, Antonie Formanová a další



Kontakt pro média

Daniel Maršalík

Tel.: (+420) 261 137 521

Mob.: (+420) 606 464 922

daniel.marsalik@ceskatelevize.cz

Fotografie

<ftp://ceskatelevize.cz/>

pavel.kral@ceskatelevize.cz