

# NA KŘÍDLECH

## 311. bombardovací perutě RAF



plk. JOSEF PAVELKA (\*23. 9. 1913 – †13. 3. 1997)





*„Vám, kteří jste bojovali, krváceli a umírali za vlast.  
Vám, kteří jste položili své životy ve vlnách Biskajského zálivu, Karibského a Polárního moře.  
Vám, českoslovenští letci, přejí vlny oceánů tu věčnou píseň míru – ty věčné blues.“*

*„Odcházeli jsme za hranice různými cestami, ale za jediným cílem. Bojovat za svobodu své porobené vlasti. Daň, kterou jsme zaplatili, byla až příliš krutá. Každý druhý padl, mnozí se vrátili jako invalidé a jiní s podlomeným zdravím.“*

*„Nikdy v dějinách lidských bojů nevděčilo tolik lidí za tak mnoho – tak málo jednotlivcům.“*

*Winston Churchill po bitvě o Británii 1940*



Jedním z nejznámějších velkopavlovických rodáků, který se v letech 1939-1945 aktivně zúčastnil boje proti nacismu v řadách čs. zahraniční armády, se stal plukovník letectva ve výslužbě Josef Pavelka. Narodil se 23. září 1913 ve velkých Pavlovicích v rodině krejčího Jana Pavelky a jeho ženy Marie. Manželé Pavelkovi měli celkem šest dětí. Josef, který se narodil čtvrtý v pořadí, vychodil obecnou školu, čtyři třídy měšťanky a než ho touha stát se pilotem přivedla k letectvu, pracoval jako kancelářský pomocník. V letech 1931-1933 absolvoval Školu pro odborný dorost letectva ve vojenském leteckém učilišti v Prostějově a poté byl umístěn ke 2. leteckému pluku Dr. E. Beneše v Olomouci. Mnichovské události a příchod německých okupantů v březnu 1939 jej zastihly v hodnosti četaře délesloužícího u 5. leteckého pluku v Brně. Krátce po nacistické okupaci se rozhodl odejít k formující se čs. zahraniční armádě do sousedního Polska. Ještě s dalšími 5 letci přešel 15. června 1939 hranice a na krakowském konzulátu se přihlásil jako dobrovolník do čs. vojenského legionu. Během pobytu v soustředovacím táboře v Malých Bronowicích se snažil o přijetí k polskému letectvu, ale marně. Nakonec musel, jako mnoho jiných, podepsat závazek na pětiletou službu ve francouzské cizinecké legii. V dohodě na štěstí existovala podmínka, že v případě vypuknutí války budou Čechoslováci uvolněni do čs. armády ve Francii. Z přístavu Gdyně tedy čet. Josef Pavelka odplul do Boulogne a odtud, po vyřízení formalit, do pověstné legionářské pevnosti Fort St. Jean v Marseille.

Stihl se ještě přesunout do výcvikového střediska cizinecké legie v alžírském Sidi bel Abbes, ale vzápětí vypukla válka a naši vojáci a letci se vraceli do Francie.

*„Ano, ještě nikdy v historii nebyly národy zavázány za svou existenci takové hrstce lidí, jako to bylo v bitvě o Británii. Denně bylo sestřelováno 150-180 letadel. Takové ztráty nemohlo nahradit ani Německo přesto, že mělo okupovanou téměř celou Evropu.*

*My, českoslovenští letci, jsme hrdí, že jsme se těchto bojů zúčastnili. Byli jsme první, kteří zvedli ten prapor republiky podupaný a pošpiněný nacistickými hordami, abychom krví smyli tu hanbu roku 1939. Jako poslední jsme se vrátili domů, do svobodné vlasti.*

*15. březen 1939. Vzpomínám na ten chmurný den, jako na strašný sen, kdy příroda sama lkala nad osudem naší vlasti. Vločky sněhu, vodou prosyceného, padaly na naši rodnou zem. Ty slzy nebes, jako by chtěly zakrýt hanbu a ponížení, které cítil každý poctivý Čech a zvláště letec.*

*Stojím v malé světnici brněnských kasáren a dívám se na padající sníh. Zdá se mi to jako strašný sen. Ne, není to sen, je to tvrdá skutečnost, kterou mi potvrzuje německý letoun, který přiletěl nad letiště. Krouží kolem a ukazuje nám ty dvoje ohavné, germánské znaky. Srdce jako by se na okamžik zastavilo a ruce se nevědomky sevřely v pěst. V očích mám slzy. Slzy vzdoru a nenávisti. Z těch také vzešlo rozhodnutí odejít pryč a smýt hanbu 15. března.*

*Bylo to 14. července 1939. Vracel jsem se domů asi tak kolem desáté hodiny. V tu dobu totiž k nám chodíval pošťák. Matka mi hned podala telegram a já jsem jej, pln dychtivosti otevřel. Byl to celkem nevinný telegram tohoto znění: „Zítřka v osm hodin v Národním domě“ .... a nastalo loučení. Matka, chudák, si poplakala, otec mě chápal, políbil mě na obě tváře, udělal křížek na čele a řekl: „Bůh ti dej štěstí a vrať se nám zdráv domů“.*

*... cesta z Polska do Anglie byla velmi těžká, zbývala nám jen Francie. Do Francie byl však přístup povolen jen pod jednou podmínkou, tou byl vstup do cizinecké legie se závazkem na pět let. Často jsem si vzpomněl na píseň, kterou jsme zpívali v pilotní škole: „Legie vojáků, lidí ztracených, z jejich rtů odumřel navždy smích. Mrtví jsou před světem a v záru prokletém jejich vzdech slyší jen Alžír...“ Nejlépe snad charakterizuje cizinecké legionáře nápis na kasárnách cizinecké legie v Sidi bel Abes v Alžíru: „Legionáři, jste vojáci smrti a já vás tam posílám.“ Jediná naše útěcha byla, že bude válka, že se pomstíme Němcům za vše, co nám provedli. To nás sílilo a dodávalo odvalu, abychom upsali čertu pět let našeho mladého života. 1. srpna 1939 jsme v Kdyni nastoupili na loď. Za dva dny jsme připluli do Francie, do Boulogne. Měsíc uplynul jako voda.*

*Až přišel dlouho očekávaný den a Francie vyhlásila válku Německu. Měl jsem již po prohlídce do cizinecké legie a závazek podepsán na pět let. Čekal jsem na transport do Marseille a odtud pak dál do Alžíru. Náš transport byl stanoven na 10. září. Toho rána jsme stáli všichni nastoupeni a připraveni k odjezdu. Asi v 10.00 hodin přišel francouzský kapitán a sdělil nám, že ode dneška již žádný transport do Afriky nepojede, že budeme rozděleni přímo na letecké základny. Byl jsem přidělen na leteckou basí do Pau na jihu Francie.“*

Četař Josef Pavelka dorazil 12. září 1939 na leteckou základnu v Pau, kde začal s výcvikem pilotů bombardérů na francouzských letadlech typu Potez, Marcel Blocha a Hanriot. Teprve 2. října 1939 se prezentoval u odvodní komise Čs. konzulátu v Paříži a k 1. prosinci 1939 byl povýšen na rotného. Po zahájení německé ofenzívy se 20. května 1940 přesunul na bombardovací základnu v Chateauroux, ale sled válečných událostí a rozklad francouzské armády byl příliš rychlý, než aby stihl zasáhnout do bojů. Francie kapitulovala a jedinou možností záchrany pro čs. dobrovolníky zůstala evakuace do Velké Británie. Již 18. června odplul Josef Pavelka z přístavu Bordeaux na lodi Karanan se skupinou letců pod vedením špkt. gšt. Josefa Schejbala a do jihoanglického Falmouthu dorazil 21. června.

*„... fronta se blížila k nám do Chateraux, situace se měnila každou hodinu. Jedno jsme však věděli, že nás řežou, jak nezralé žito. Čekali jsme na rozkaz k ústupu do zázemí. Situace byla den ze dne horší a nám se rýsoval před očima velký otazník. Co dál, co potom, když to Francie prohraje, kam půjdeme? Bude mír nebo povede Anglie válku dál? Když zůstaneme ve Francii, bude nucena nás vydat Německu a náš osud by byl zpečetěn. Přišel rozkaz k ústupu na jih Francie.*

*V té době se stal v Anglii ministerským předsedou Winston Churchill. Při nastoupení do svého úřadu měl projev, kde řekl: „Slibuji vám krev, slzy a utrpení, ale nakonec vítězství.“ Spadl nám kámen ze srdce, tak přeče ještě není konec války a my máme stále naději, že se jednou vrátíme do svobodné vlasti. Naši snahou bylo dostat se do Anglie, abychom mohli pokračovat v boji. Anglie tehdy vedla sama tentogigantický zápas za bytí či nebytí demokracie a svobody lidstva. Stála sama proti úžasné přesile s pevným odhodláním zvítězit.*

*19. června 1940 jsme odjeli z letiště do přístavu. Když jsme přišli k naší lodičce, nechtěli jsme ani věřit, že můžeme plout na širém moři. Blízko byla zakotvena velká francouzská loď a právě se chystala plout do Afriky. Myslel jsem, že poplujeme s tou velkou a hnal jsem se na palubu. Za chvíli jsem byl vyveden z omylu, byli jsme posláni na naši malou kocábku. Měli jsme stejně z pekla štěstí. Ten večer bylo bombardováno ústí Girondu a ta velká loď již do Afriky nikdy nedoplula. V době bombardování byla naše kocábka asi tři sta metrů od břehu Francie, na cestě do Anglie. V ten večer jsem poprvé viděl v činnosti protileteckou obranu a bombardování přístavu, které trvalo asi hodinu. Do hukotu letadel a výbuchů pum se mísila střelba z kulometů a děl. Několik pum také dopadlo blízko naší kocábky. Dne 20. června za svítání jsme vyrazili na širé moře, přesně na západ do oceánu. Cesta byla strašná a nechtěl bych ji prodělat ještě jednou, ačkoliv jsem později projel celý oceán do Ameriky a zpět, nebylo to nic proti plavbě z Bordeaux do Falmouth.“*

Po krátkém pobytu v provizorním stanovém táboře čs. vojáků v Cholmondeley u Chesteru se stal 24. července 1940 příslušníkem tzv. Bombardovací skupiny při Československé výcvikové a náhradní jednotce letectva v Cosfordu. Z této skupiny byla již 2. srpna na nově přidělené bombardovací základně britského královského letectva (Royal Air Force-RAF) v Honingtonu oficiálně založena No. 311 Czechoslovak Bomber Squadron – 311. čs. bombardovací perutě. V téže době se rozhořela plnou silou letecká bitva o Anglii, a proto výcvik budoucích pilotů, navigátorů, radiotelegrafistů a střelců probí-

hal velmi intenzivně a rychle. Již 10. září 1940 dosáhla perutí bojové pohotovosti a první vycvičené posádky mohly být nasazeny do akce.

*„V neděli 23. června 1940 jsme byli vyloděni v přístavu Falmouth. Příští den jsme odjeli do Liverpoolu, asi po deseti dnech jsme se přemístili do Cosfordu u Wolverhampton. Zde se soustředily všechny české letecké jednotky, ze kterých se později tvořily naše slavné letecké peruti. Byl jsem zařazen k naší 311. bombardovací peruti. Zde jsme prodělali lékařské prohlídky k anglickému letectvu a složili přísahu králi Anglie. Každý dostal Bibli, na kterou položil pravou ruku a odříkával text, který předčítal důstojník. Zde jsem také obdržel svoje vojenské číslo 787 230. Než však došlo k přísaze, bylo kolem ní mnoho debaty, jelikož jsme odmítli přísahat s poukazem na to, že jsme již přísahu prezidentu Benešovi složili. Teprve na pokyn našeho velvyslanectví v Londýně se tato situace vyřešila. Několik dnů po přísaze jsme dostali anglické uniformy a létající personál též leteckou výstroj. Měli jsme toho plné dva pytle, které jsme tahali sebou až do konce války. Tím se z nás stali již opravdoví příslušníci RAF, řádně oblečení a dokonce s platem dva a půl šilinku, který se zvětšil podle toho, jak kdo byl zařazen. Za několik dní po obdržení výstroje se utvořila naše 311. bombardovací peruť a všichni její tehdejší příslušníci odjeli na hrabství Suffolk na stanici Honington. Tam jsme se postupně seznamovali s anglickou leteckou výzbrojí. Navigační pomůcky, kulometry, pumy, bombardovací zařízení a konečně létání. Němci objevili naše letiště a skoro denně je začali navštěvovat. Jednoho dne, když jsme byli právě v jídelně na čaji, přiletěl Germán... byl to první nálet na naši stanici. Vyžádal si jedenáct obětí, mezi nimi dva Čechy. Jednoho rána se nám nevrátili z nočního náletu tři letouny. Byly to těžké doby. Člověk tomu ani nechtěl věřit, že je to pravda. 18 kamarádů zmizelo z našeho středu, 18 za jediný nálet. Pro novou, teprve se rodící peruť, to byla těžká rána. Začátky naší 311. byly velmi těžké a jenom nezlomná vůle leteckého personálu a obětavost pozemních jednotek, hlavně mechaniků, udělaly z 311. to, čím byla.“*

Také Josef Pavelka, který byl do svazku RAF přijat v britské hodnosti Sergeant (četař), netrpělivě očekával po dokončení výcviku svůj „křest ohněm“. Hned první bojový let se mu však stal téměř osudným. Na 16. prosince 1940 připravilo Velitelství bombardovacího letectva odvetu za nedávný nacistický barbarský nálet na město Coventry. Operace „Abigail“ měla být prvním plošným útokem na průmyslový cíl v Německu, kterým se stalo město Mannheim. K náletu byly určeny rovněž čtyři letouny 311. čs. perutě, mezi nimiž se nacházel Wellington KX-G (T 2577) Sgt. Jana Křivdy. Jeho posádku dále tvořili Sgt. Josef Pavelka jako druhý pilot, navigátor por. Vladimír Nedvěd, radiotelegrafista Josef Doubrava, přední střelec Sgt. Jiří Janoušek a zadní střelec Jaromír Toul.

Start byl nařízen na 18.00 hodinu Křivdův Wellington „G“ se odlepil ze startovací plochy letiště East Wretham třetí v pořadí. Plně naložený letoun se jenom těžce zvedal od země a po chvíli bylo jasné, že nedosáhne požadované výšky. Sgt. Křivda se chtěl vrátit a přistát, při zatáčce však stále klesající stroj zachytil o vršky stromů a v 18.10 hodin se zřítil do lesa nedaleko letiště. V hořících troskách našli okamžitou smrt J. Křivda a přední střelec J. Janoušek, radiotelegrafistovi J. Doubravovi se podařilo uniknout otvorem v trupu letadla. Nesmírně hrdinně si po havárii počínal navigátor V. Nedvěd. Druhého pilota Josefa Pavelku našel ležícího pod hořícím havarovaným letadlem. Za výbuchů výbušných nábojů a hořícího benzínu odtáhl četaře Pavelku do bezpečí. Během tohoto činu explodovaly zápalné a explozivní bomby. Přestože věděl, že uvnitř jsou ještě další bomby, se tento statečný důstojník vrátil k hořícímu letadlu a pokračoval v záchraně střelce Jaromíra Toula v zadní střelecké věži. Poručík Toul byl fyzicky uvězněn v trupu hořícího letadla. Při výbuchu poslední bomby byl poručík Nedvěd tlakem vzduchu odhozen od havarovaného stroje a jako zázrakem zůstal nezraněn. Lidem, kteří přiběhli z letiště na pomoc, se nakonec podařilo zadního střelce vyprostit, ten však zemřel při převozu do nemoc-

nice. Tragická nehoda si vyžádala životy tří československých letců, jejichž společný pohřeb se konal 20. prosince 1940 na hřbitově All Saints v Honingtonu. Při vyšetřování příčin havárie se ukázalo, že Sgt. Křivda chtěl po startu zatáhnout podvozek a patrně omylem vysunul přistávací vztlakové klapky. Následkem toho nebyl zatížený letoun pochopitelně schopen stoupat a tím, že jej pilot točil zpět na letiště, ztratil ještě výšku. Narazil na stromy a havaroval.

*„Motory se rozeřvaly na plné obrátky. Wellington ještě několikrát poskočil na ploše letiště a odlepil se od země. A potom to přišlo. Pravý motor několikrát zakašlal a nakonec vynechal úplně. Měli jsme jen malou výšku, asi tak padesát metrů. Před námi hradba lesa a my jsme se řítili s plným letounem proti ní. Byly to příšerné okamžiky, na které se nezapomíná. Každým zlomkem vteřiny jsme se blížili blíž a blíž k hradbě lesa a letoun ne a ne jít nahoru, nýbrž klesá čím dál víc a víc. Honza to chtěl otočit zpět k letišti, ale jeden motor a malá výška... Klesáme a v každém zlomku vteřiny se les nemilosrdně přibližuje. Hlavou nám víří myšlenky – co bude dál. Nemůžeme nic dělat, Honza to trochu popotáhl, abychom ten les přehoupli, protože za lesem jsme uviděli pole. Skoro na konci lesa jsme zachytili za stromy a nastal ten strašný pád. Letoun plný benzínu a pum začal hořet. Nevím, jak jsem se z toho ohně dostal. Jenom si vzpomínám, jak můj navigátor Láda Nedvěd mě chytil pod pažemi a táhnul mě od letadla. Uložil mě asi deset metrů od ohně, v malé příkopě, sklonil se ke mně a ptá se, co mě bolí, když to vybuchlo. Byla to strašná detonace a potom tma až dnes ráno to good morning boy.“*

Zraněný Josef Pavelka byl v bezvědomí převezen do nemocnice Bury St. Edmunds, kde mu lékaři zjistili kromě popálenin v obličejí a na ruku také zlomeniny obou nohou a tří bederních obratlů. V nemocnici RAF v Ely u Cambridge strávil v neprodyšném sádrovém krupíni vánoční svátky a první měsíce nového roku.

*„Přišel za mnou velitel a chlapci od perutě. Ležel jsem v RAF nemocnici v Ely u Cambridge. Od kamarádů jsem se také dověděl, že tam zůstal Honza Křivda, Toul i Janoušek. Čest budiž jejich památce, byli to dobří kluci a kamarádi. Víte, ono to vojenské kamarádství je trochu jiné než v civilu. Když si uvědomíte, že vás tahá z hořícího letounu, který je plný benzínu a pum, tak vám dojetím stékají slzy po tváři a ani se za ně nestydíte. To člověk ani neuvažuje, že to může v každém okamžiku vybuchnout. Je tam prostě kamarád a ten potřebuje pomoc.“*

*... čekala mě operace a na dlouhé měsíce celé tělo v sádře. Operaci provedli tak, že mi vzali asi patnáct centimetrů kosti z pánve, spojili třetí, čtvrtý a pátý obratel bederní v jeden blok. Tak mě tedy dali dohromady a nastalo dlouhé čekání, až se vše zahojí... V červenci 1941 jsem se vrátil zpět k peruti.“*

V dubnu 1941 byl odeslán do rekonvalescenčního střediska v Blackpoolu. Uplynulo ještě mnoho času, než se mohl v září 1943 vrátit ke 311. peruti, která mezitím přešla pod pravomoc Velitelství pobřežního letectva a prováděla hlídkové lety proti německým ponorkám nad Biskajským zálivem. Zastaralé Wellingtony ustoupily moderním americkým čtyřmotorovým bombardérům Consolidated B-24 Liberator. Pro přeškolení posádek na nový typ letadla vznikaly operační výcvikové útvary a první takto specializovanou jednotkou bojového výcviku se stal 111. OTU na Bahamských ostrovech. Do tohoto kurzu byl zařazen po svém návratu také Josef Pavelka. V prosinci 1943 odjel do Glasgova a odtud po několika dnech lodí „Queen Mary“ do New Yorku.



„Byly to smutné vánoce. Nejsmutnější, jaké jsem dosud prožil. Nikdy jsem si nepomyslel, že strávím vánoce uprostřed rozbouřeného oceánu. Atmosféra na lodi byla taková dusná. Moře hučelo, vítr skučel a sem tam se zdálo, jako by lodní šroub zabral na prázdno. Do duší se vkrádala tíseň. Daleko od domova, uprostřed oceánu, se plouží parta Čechoslováků za bouře, jakou z nás ještě nikdo nepoznal, aby pomáhala ničit vojenskou mašinerii hitlerovského Německa. Sedmého dne brzy ráno jsme se ocitli v newyorském přístavu. Pro nás to bylo něco nevídaného. Po celou dobu války jsme byli zvyklí na zatmění a zde hýřily neony všemi barvami. Celý přístav jsme měli jako na dlani a Socha svobody mu vévodila.“

Vlakem pokračovala cesta do kanadského Montrealu a poté znovu na jih, přes celé Spojené státy americké do Miami na Floridu. Tady již čs. letce převezla loď na bahamský ostrov New Providence, ostrov, na kterém přistál Kolumbus při své cestě do Ameriky. Výcvik probíhal na letišti Oakes Field na základně Nassau a Josef Pavelka prodělal, jako kapitán posádky, 20. kurz od 7. února do 29. dubna 1944. Účelem výcviku bylo především připravit letce k bojovým operačním letům na nových letounech.

„Jednou, bylo to už na sklonku našeho pobytu na Bahamských ostrovech, dostal jsem úkol patrolovat s vlastní posádkou asi 300 km východně od souostroví. Měli jsme pátrat po zmizelém letounu s britskými letci, který se před dvěma dny nevrátil na základnu. Startovali jsme dvě hodiny po půlnoci, nabrali výšku a zamířili do prostoru. Vpravo byla vidět světla Kubu a potom nic než tma a pod námi spousta vody. Nebyl to zrovna hezký pocit... Asi po půldruhé hodině hlásil navigátor, že kdosi vysílá světelnými signály SOS. Dávám tedy příkaz, aby vyslal Aldis lampou signál: „Jste na člunu?“ Vzápětí dostáváme odpověď „Yes-ano“. To však byla jediná a poslední zpráva. Spojení bylo přerušeno. Zapojil jsem rádio výškoměr a šel se strojem nad hladinu. Odhodili jsme signální bombičky a ohlásili situaci na základnu, odkud přišel po chvíli rozkaz zůstat v prostoru, létat nad místem a na středních vlnách vysílat s přestávkami řadu písmen „V“ a pozici tak, aby pozemní stanice mohla provést zaměření. Stále jsme létali v prostoru, snad hodinu, možná déle, s vědomím, že kdesi dole jsou kamarádi...“

Velitel 111. OTU a všichni zahraniční letci vysoko ocenili snahu čs. letců. Pavelkova posádka byla jedna z prvních, která v 03.40 hodin ráno 25. dubna 1944 vzlétla k pátracímu letu, trvajícím přes 9 hodin. I když k záchraně britských letců startovalo té noci více Liberatorů, byli jedini, kteří poskytli nějaké reálné údaje pro další pátrání, jež pokračovalo i v dalších dnech, bohužel neúspěšně. Trosečníky pohltilo moře.

Koncem června 1944 se nyní již nadporučík Josef Pavelka vrátil z Bahamských ostrovů k domovské jednotce. Po spojenecké invazi v Normandii přesunovalo německé velení své ponorky do Severního moře. Za nimi se stěhovaly i bombardovací perutě RAF a USAAF. Také 311.čs. bombardovací perutě musela opustit dosavadní působiště Predannack v hrabství Cornwall v jižní Anglii a 8. srpna 1944 přešla na novou základnu Tain v severovýchodním Skotsku, kde zůstala až do konce války. Její operační oblast zahrnovala široký okruh Severního a Baltického moře. Letouny se mnohdy dostávaly až za Severní polární kruh. V těchto náročných přírodních podmínkách prováděli čs. letci protiponorkové hlídkové lety a doprovázeli lodní konvoje do sovětských přístavů Murmansk a Archangelsk. Dne 15. srpna odstartoval Josef Pavelka na svůj první ponorkový průzkum. Do konce listopadu pak absolvoval ve funkci prvního pilota a velitele posádky 16 takových letů. Jeho nejúspěšnější bojová mise se uskutečnila 29. října 1944 – tehdy vzlétly v časných ranních hodinách tři stroje s čs. osádkou k útoku na poškozenou německou ponorku U 1060, která uvízla na mělčině u norského ostrůvku Fleina poblíž ústí Trongfjordu. Jeden Liberator havaroval krátce po startu, ale letoun Josefa Pavelky

a po něm i letoun A. Šedivého dosáhly cíle. Dramatické okamžiky prvního útoku zachytil ve svých vzpomínkách druhý pilot Pavelkova Liberatoru.

„Červené světlo na palubní desce, označující, že raketové střely jsou z pumovnice vysunuty pod břichem letadla, se rozsvítilo. Palubní mechanik Miloš Řikovský zasunul zástrčku elektrického odpalování. Ohlásil, že rakety jsou připraveny a Josef Pavelka potlačil letoun do prudkého letu střemhlav. Od tisíce stop jsem začal počítat výšku nahlas, aby pilot, jenž musel pozorovat cíl, vybral letoun z piké včas. Výškoměr se protáčel obrovskou rychlostí. Ve třech stech stopách jsem ranou do ramene Josefa upozornil, že je nejvyšší čas vybrat letadlo z letu střemhlav. Bylo totiž docela možné, že by za hukotu motorů moje počítání přeslechl. Zároveň s mým upozorněním vyrazily s ohlušujícím sykotem před přídí letounu čtyři raketové střely, zanechávající za sebou čtyři jasné bílé čáry. Měli jsme oba plné ruce práce. Jen několik metrů nad hladinou jsme vyrovnávali prudký střemhlavý let a stoupavou zatáčkou doleva jsme nabírali výšku na další útok.“

Během celého útoku ohrožovala čs. letce nejen palba z poškozené ponorky, ale také z několika německých lodí, kotvicích v ústí Trongfjordu. Přesto skončila akce naprostým úspěchem a oba Liberatory se bez jediného škrábnutí vrátily na základnu v Tain, zatímco ponorka byla zasažena hlubinnými bombami a raketovými střelami. Šlo o první nepřátelskou ponorku potopenou 311. čs. perutí za pobytu v Tain. Josef Pavelka po té prodělal v severoirském Londonnery krátký protiponorkový kurz a 26. listopadu 1944 nastoupil ke svému 16. operačnímu letu. Jak se ukázalo, byl to let poslední. Začalo se znovu ozývat staré zranění a lékař mu doporučil na pár měsíců vysadit. V první polovině prosince byl Josef Pavelka ze zdravotních důvodů z 311. perutě odvelen a po krátkém odpočinku přidělen k vojenskému dopravnímu letectvu v Londýně.

V květnu 1945 skončila druhá světová válka v Evropě a pomalu se také uzavírala válečná pouť Josefa Pavelky. V březnu 1945 povolilo britské ministerstvo letectví čs. exilové vládě nákup dvou letadel typu Avro Anson k zajištění dopravy na osvobozeném území. Za pilota jednoho z Ansonů byl vybrán Josef Pavelka. V rámci nově ustavené Letecké dopravní skupiny velitelství čs. letectva se chystal k návratu domů.

„Jednou, z jara 1945 mě zavolal velitel perutě do kanceláře a povídá: „Ty máš mezinárodní dopravní zkoušky,“. Já mu odpověděl: „Ano, mám, jak to víte?“ Usmál se: „No, tady mě to píší z Londýna a zároveň nařizují, abych tě odeslal do depa. Co tam budeš dělat, nevím. Asi ti to řeknou tam.“ Nějak mě to vyvedlo z míry. Byl jsem sice před několika dny na lékařské prohlídce v Londýně, kde mi doporučili, abych na nějaký čas nechal operační létání, ale toto mě ani ve snu nenapadlo. Rozkaz je rozkaz, odevzdal jsem svoji posádku Jiřímu, který byl jmenován kapitánem místo mně. Loučení bylo velmi dojemné. Přestože jsme byli starší vojáci, měli jsme i oči zarosené, ani jsme se za ně nestyděli. Létali jsme spolu rok a prodělali mnohou těžkou chvíli, kdy visel život na vlásku. Nikdo snad nepochopí, co to znamená pro pilota, ta neomezená důvěra členů posádky, že jich jejich kapitán zase přiveze domů, že je vyvede z každého neřádu, ať už je počasí jakékoliv. Věřil, že v bojové situaci rozhodne tak, aby nezhazoval s jejich životy, které mu byly svěřeny. Tato důvěra se nesmí nikdy zklamat. Já zase věřil svým hochům. Věděl jsem, že svoji profesi ovládají ne dobře, to by nestačilo, ale výtečně. Na umění každého z nich často závisel život celé posádky. Byli jsme parta kamarádů, jejichž kamarádství bylo zrozeno v boji a utužováno každým letem. Proto mělo taková pevná pouta a loučení bylo tak těžké. Válka byla v závěrečné fázi, měl jsem odletět s kapitánem Kordou do Prahy.“



*Konec války mě zastihl na letišti Croydon v Londýně, kde jsem s ostatními čtyřmi chlapci očekával rozkaz k přeletu domů. V ulicích se tančilo, zpívalo a všechno se objímalo radostí, že je konec války nejstrašnější v dějinách lidstva, že je konec utrpení.“*

Přípravy na cestu domů zabraly celý měsíc, takže teprve 10. června odstartovaly z londýnského letiště v Croydonu dva Ansony s československými výsostnými znaky, pilotované Václavem Kordou a Josefem Pavelkou. Po mezipřistání v Bruselu a dvoudenním zdržení pro špatné počasí v Celle u Hannoveru přistála obě letadla ráno 14. června 1945 na ruzyňském letišti v Praze

*„Všichni jsme měli sváteční náladu plnou očekávání, co a jak bude doma? Vracíme se po šesti letech války do rodné země, abychom objali ty, se kterými jsme se rozloučili při odchodu do neznáma. Budou ještě mezi živými? Jak nás přijme ta rodná zem, pro kterou celá polovina našich chlapců padla? S takovými pocity a se slzami v očích jsme přelétávali Krušné hory. Potom ještě skok a pod námi svobodná matička Praha...“*

Josef Pavelka se po dlouhých šesti letech konečně mohl přivítat se svými nejbližšími. Oženil se – s Emilií Endlovou se poznal již v roce 1936, když sloužil v Olomouci. Po celou dobu okupace na něj dívka věrně čekala a věřila, že se vrátí – 14. srpna 1945 si v olomoucké katedrále řekli své „ano“.

V následujícím období létal Josef Pavelka na dopravním letounu Junkers 52 na tratích Praha-Brno-Bratislava a také Brno-Ostrava. V listopadu 1945 byl povýšen do hodnosti kapitána. Letecká dopravní skupina ukončila svoji činnost 14. února 1946 a s ní opustil svět křídel také Josef Pavelka, který byl k 1. březnu 1946 propuštěn z armády. Přece jen neodešel od letectví úplně a jako civilní zaměstnanec působil v kanceláři na brněnském letišti. Po únoru 1948, když začaly represe proti čs. letcům a vojákům ze Západu, však skončil i zde. Pracoval na Finančním úřadu v Hustopečích, pak také vypomáhal na Národním výboru ve Velkých Pavlovicích, ale zdravotní potíže se ozývaly stále častěji a nakonec musel odejít do invalidního důchodu.

Za dobu svého nasazení u RAF v letech 1940-1945 nalétal Josef Pavelka (podle záznamů ve své kartě) 305 operačních hodin. Jeho činnost v zahraničním odboji v letech 1939-1945 byla postupně oceněna dvěma Čs. válečnými kříži 1939, medailí Za zásluhy I. třídy, Pamětní medailí čs. zahraniční armády se štítky Francie a Velká Británie, medailí Za chrabrost před nepřítelem, medailí Za budování armády, pamětní medailí k 25. výročí osvobození Československa a medailí Za věrnost. Kromě toho obdržel francouzskou Medaili panny Orleánské a britská vyznamenání Europa Star 1939-1945, Atlantic Star, Defence Medal a AFM (Air Force Medal). Získal rovněž mezinárodní diplomy pilota pro veřejnou dopravu a navigátora II. třídy. Patřil mezi prvních 50 účastníků protinacistického zahraničního odboje, kterým tehdejší prezident ČSFR Václav Havel udělil 10. května 1991 Řád Milana Rastislava Štefánika. Na sklonku života se Josefu Pavelkovi dostalo další velké cti, když se 28. března 1996 na brněnské Nové radnici zúčastnil spolu s dalšími čs. veterány RAF setkání s britskou královnou Alžbětou II. u příležitosti její návštěvy Brna.

Bývalý příslušník 311. čs. bombardovací perutě RAF plukovník v. v. Josef Pavelka zemřel ve věku nedožitých 84 let v rodných Velkých Pavlovicích dne 13. března 1997 a byl zde za vojenských poct pochován.

Čest jeho památce.

**Použité prameny a literatura:** soukromá sbírka vzpomínek Josefa Pavelky a fotografie z rodinného archivu rodiny Pavelkovy, Město Velké Pavlovice, 2002

