

One of „The Few“

Generálmajor letectva v. v. Vlastimil Veselý

* 20. září 1913, Hořice v Podkrkonoší – † 11. prosince 2001, Brunswick Heads, Australia

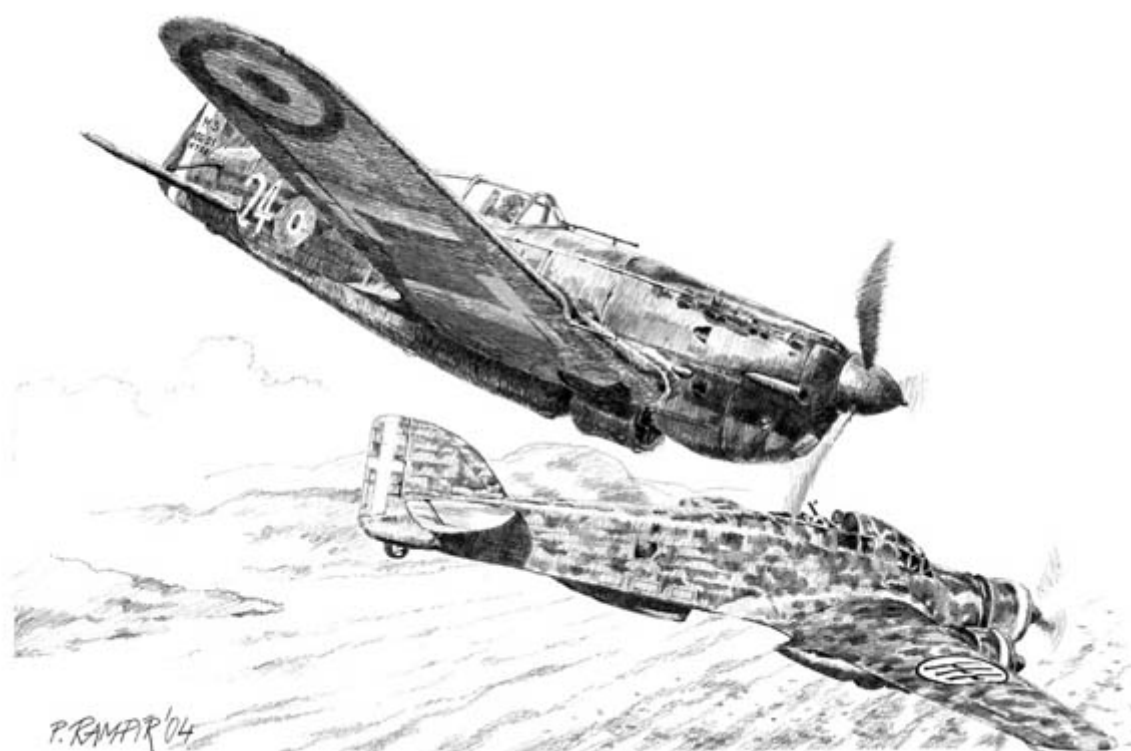
Nositel vyznamenání 2x Čs. válečný kříž 1939, 5x Čs. medaile „Za chrabrost“, Čs. medaile „Za zásluby“ I. stupně, Pamětní medaile čs. zahraniční armády se štítky F a VB, francouzský Croix de Guerre avec étoile de bronze, britský Distinguished Flying Cross, Air Force Cross, The 1939-1945 Star with Battle of Britain Claps, Air Crew Europe Star, Defence Medal, War Medal a General Service Medal.



Mgr. Jan Šafařík

Tišnov, Česká republika, 2010

Opublikováno v Revi Publications, č. 52 a 53, 2004.



Autor by rád vyjádřil poděkování panu JUDr. Jaroslavu Veselému za pomoc při přípravě článku a poskytnuté materiály.

Vlastimil „Áťa“ Veselý se narodil 20. září 1913 v Hořicích okr. Jičín, v Hálově ulici (dříve Horynovy domy) v rodině státního geometra. Absolvoval reálné gymnázium v Náchodě a Novém Bydžově, kde také maturoval.

V roce 1932 nastoupil vojenskou službu v oddělení leteckých pozorovatelů ve Škole pro důstojníky letectva v záloze v Prostějově. Následnou praxi leteckého pozorovatele pak prodělal u 14. pozorovací letky Leteckého pluku 4 v Hradci Králové. V září 1933 nastoupil na Vojenskou akademii v Hranicích na Moravě, druhý ročník absolvoval u leteckého oddělení Vojenské akademie v Prostějově.¹ Elementární pilotní školu ukončil s prospěchem „výtečný“ a pokračovací a stíhací školu s prospěchem „velmi dobrý“. K 1. červenci 1935 byl vyřazen z vojenské akademie a jmenován pilotem-letcem s hodností poručíka letectva. Od 1. září 1935 byl zařazen do aplikačního kurzu u VLU v Prostějově. Po ukončení studia působil od února 1936 nejdříve u 8. pozorovací letky Leteckého pluku 2 „Dr. Edvarda Beneše“ v Olomouci. V dubnu téhož roku se Vlastimil Veselý přemístil na Slovensko k Leteckému pluku 3 „Generála-letce M. R. Štefánika“. Již po pěti měsících se stěhuje zpátky do Čech, tentokrát k 40. stíhací letce Leteckého pluku 4 v Hradci Králové. V následujícím roce pak úspěšně absolvuje noční stíhací výcvik a kurz létání podle přístrojů u cvičné letky Leteckého pluku 4, kde pak zůstává jako učitel praktického létání až do smutných událostí roku 1938 a 1939.

Po rozpuštění československé armády měly protektorátní úřady snahu rozmístit vojáky z povolání do civilních úřadů. Vlastimil Veselý se měl hlásit jako úředník u zemského úřadu v Praze. Do svého nového zaměstnání však nikdy nenastoupil, neboť se jako jeden z prvních letců rozhodl odejít do zahraničí.

V noci ze 17. na 18. března 1939 společně s npor. Janem Klánem a por. Tomášem Krumlem přešel poblíž Morávky nedaleko Frýdku hranici do sousedního Polska.

Podrobnosti o přechodu hranic Veselý zachytil ve svém deníku: *„Došli jsme po namáhavém pochodu ke Kropáčkovým, kde jsme byli vzdáleni 50 m od hranic. Krátký odpočinek. Rozhodli jsme se co nejdříve pokračovat v cestě (pro jistotu) – vyplatilo se nám to. Šťastně jsme všichni přešli hranice republiky*

v 10:45. 200 m od hranic na polské půdě v hotelu jsme zůstali na oběd. Tam jsme se setkali s našimi kolegy. Dozvěděli jsme se dodatečně, že po cestě nás pronásledovali němečtí financí. Měli jsme však náskok; díky této okolnosti jsme jim unikli. Byli jsme však prozrazeni, a bylo pravděpodobné, že by se Gestapo mohlo pokusit nás zadržet i na polské půdě (byli jsme jen 200 m od hranic). Zařídil jsem proto ihned strážní službu a rozhodli jsme se, že na noc hotel pro jistotu opustíme. Bylo to velmi šťastné a správné rozhodnutí.“

Po krátkém pobytu v Katovicích se prezentoval na českém konzulátě v Krakově, kde mu byla vystavena legitimace č.138. V neděli 23. dubna se vydává na palubě lodi Batory z polského přístavu Gdyně na plavbu do Francie. Cesta vedla přes Kodaň, Kattegat a Skaggerak do francouzského přístavu Cherbourg, kam dorazil 26. května 1939 (jednalo se o první velký transport celkem 109 příslušníků bývalé československé armády do Francie). Na letišti Le Bourget vyčkal na vyřízení žádosti na vstup do Cizinecké legie. Po přijetí, v pondělí 7. srpna 1939, nastoupil v hodnosti Sergent do výcvikového střediska Sidi-bel-Abbes.

Po napadení Polska, v neděli 3. září 1939, kdy Velká Británie spolu s Francií vyhlásily Německu válku, opustil řady Cizinecké legie a přemístil se do Meknésu k 62. bombardovací eskadrile. Tato jednotka v té době používala velmi zastaralé letouny Lioré-et-Olivier LeO 206. Na francouzskou techniku se přeskoloval nejdříve v Marrákeši, následně pak ve výcvikovém středisku na letišti Blida. Úplný název tamního leteckého učiliště zněl „École centre d'instruction Blida Base Aérienne N°201 Escadron d'entraînement“. Výcvik zde probíhal převážně na letounech Potez XXV.TOE E/A.2 a Morane-Saulnier M.S.230ET.2. Stíhací výcvik absolvoval na letišti Base Aérienne de la Senia u Oranu, kam přijel 10. listopadu 1939. Zde se seznámil s další leteckou technikou – Potez 630C.3, Nieuport Delage NiD 622C.1, Morane-Saulnier M.S.406C.1.

Od 1. března 1940 byl zařazen jako operační pilot u jednotky Groupe de Chasse I/9 (GC I/9), která byla zpočátku vyzbrojena zastaralými stroji Nieuport Delage NiD.622C.1 a Dewoitine D.510C.1 a až později modernějšími stíhačkami Morane-Saulnier M.S.406C.1. Spolu s ním zde působili další čtyři českoslovenští piloti – Lt. Emil Foit, Cpl. Oldřich Fiala, Lt. Viktor Kašík a Cpl. Chef Jaroslav Novák. Po celou dobu jejich působení operovala GC I/9 převážně nad severoafrickým kontinentem.

¹ Studium ukončil v roce 1935 spolu s dalšími 27 piloty. Celkem 13 se jich po roce 1939 rozhodlo odejít bojovat do zahraničí. Byli mezi nimi např. František Fajtl, Stanislav Fejfar, Josef Hanuš, Josef Kloboučník a Karel Mrázek.

Do bojů s nepřítelem se naši letci dostali až po vstupu Itálie do války.

Veselý létal na frontě v Libyi a Tunisku, kde 17. června 1940 při hlídkovém letu napadl nad pobřežím osamělý bombardér Savoia-Marchetti S.79 od 36. Stormo. Pronásledoval jej a severovýchodně od tuniského mysu Bon po něm vypálil několik dávek. Veselému byl přiznán jako pravděpodobně sestřelený a jednalo se o jediné vzdušné vítězství dosažené československým stíhačem sloužícím v řadách Francouzského armádního letectva (l'Armée de l'Air) v bojích proti italskému Královskému letectvu (Regia Aeronautica).

Podle italských údajů vše probíhalo poněkud jinak. Toho dne byl jeden S.79 od 36. Stormo ze základny Castelvertrano vyslán na ofenzivní průzkum nad Tunisem. Při této příležitosti shodil pár pum na El Djem. Poté byl atakován stíhačkou, nicméně se mu podařilo uniknout. O celé události se můžeme v deníku Vlastimila Veselého dočíst toto:

„Náhle v dálce vidím jakýsi podezřelý letoun, který letí nad moře – na východ ode mne. Jelikož to zřejmě nebyl nikdo z nás, žádal jsem rádiem povolení jej zjistiti. Neznámý letoun byl nad mořem ve výši asi 5 000 m. Měl směr na Sicílii. Nadběhl jsem mu a podařilo se mi tak mu překaziti ústup. Do poslední chvíle jsem nemohl rozeznati státní příslušnost. Celý manévry jsem detailně hlásil rádiem na velitelství. Novák se mi ztratil a tak jsem zbyl na souboj sám. Konečně jsem se dostal nad záhadný letoun a poznal jsem italské znaky. Byla to třímotorová bombardovací Savoia. Situace byla jasná. Okamžitě jsem na ni zaútočil. Chlapi se bránili zdatně, pikovali dolů k vodě, stříleli po mně jako ďasí, ale přesto se mi podařilo hned první dávkou zasáhnouti levý motor, ze kterého se ihned silně kouřilo. V tom mne ale rádiem dirigovali nad Tunis, kde právě bombardovali Italové přístav. Musel jsem – nerad – přerušiti souboj. Nesundal jsem je, ale dostali plnou porci ze všech kulometů. Útok jsem skončil asi 50 km nad mořem.“

Tento Veselého úspěch byl zároveň posledním vítězstvím dosaženým československým pilotem v řadách francouzské l'Armée de l'Air.

Po porážce Francie odjel spolu s dalšími Čechy do marocké Casablanky. Tam se 9. července 1940 nalodil na palubu lodi Royal Scotsman, která ho dopravila do Gibraltaru. Odtud pak pokračoval 21. července lodí David Livingstone do britského přístavu Cardiff, kde přistál 5. srpna 1940. Poté se přemístil do tábora Insworth Lane. Následovala prezen-

tace v depu čs. letectva v Cosfordu ležícím asi 20 km od Wolverhamptonu ve střední Anglii. 17. srpna byl přijat do Royal Air Force Volunteer Reserve (RAF VR) jako Pilot Officer (P/O) s evidenčním číslem 83 234.

Přesně měsíc po příjezdu do Velké Británie se přemístil z Cosfordu do Duxfordu a společně s dalšími 13 piloty se stal základním kádrem nově formované 312. čs. stíhací perutě. Ta vznikla rozkazem Air Ministry ze dne 29. srpna 1940 jako třetí československá peruť v pořadí.

„Třistadvánáctka“ i s Vlastimilem Veselým se ihned po zformování zapojila do již probíhající Bitvy o Británii. Ještě jako částečně vycvičená se 26. září 1940 přesunula na letiště Speke ležící necelých 10 km jihozápadně od Liverpoolu, v hrabství Lancashire. Toto letiště spadalo do podřízenosti nově zformované 9. skupiny Fighter Command s velitelstvím v Barton Hall v Prestonu. Necelý měsíc po svém založení, 2. října 1940, byla 312. peruť prohlášena za operační. Jejím úkolem bylo chránit Liverpool, jakožto důležité průmyslové centrum a přístav. Piloti se nejdříve obávali, že se zde nesetkají s Němci, neboť letiště je příliš daleko od oblasti hlavního náporu Luftwaffe. Jejich obavy se však rozplynuly hned první noc po příjezdu, kdy je v novém působišti zastihl nepřátelský nálet.

Jelikož v té době již denní nálety pomalu polevovaly, stal se Liverpool terčem převážně nočních náletů. Dne 7. října 1940 spolu se S/Ldr J. Ambrušem, P/O A. Vránou a Sgt J. Keprtem provedl Vlastimil Veselý první noční stíhací let československých pilotů ve Velké Británii. Všichni patřili mezi zkušené letce, kteří prošli nočním výcvikem ještě v československém letectvu. Tyto lety jako by předznamenaly jeho další zařazení u britských nočních stíhacích perutí. O svém prvním nočním letu sám říká:

„Když skončila letecká Bitva o Anglii, začaly denní boje pomalu ustávat. Němci poznali, že Britý neporazí letecky ve dne a přešli na noční bombardování. Angličané však okamžitě věnovali největší péči nočním stíhačům. Byl jsem tehdy u naší třistadvánácté perutě. Startovali jsme na první noční operaci 7. října 1940 z letiště Cranage – major Ambruš, poručík Keprt (správně Keprt – pozn. autora), poručík Vrána a já. Liverpool prožíval v té době velmi těžké noční nálety, stejně jako Londýn a jiná města. Ztráty na životech a materiálu byly nesmírné...“

Samozřejmě, že noční stíhači nebyli tenkrát na výši. Poznalo se brzy, že naše jednomotorové stíhačky Hurricane nebo Spitfire

nestačí. Začalo se rychle s hledáním vhodnějšího letounu."

Ještě během působení u 312. perutě byl Vlastimil Veselý dne 28. října 1940 za své dosavadní úspěchy vyznamenán Československým válečným křížem 1939. V citaci k udělení se uvádí: *„odvážný bojovník, výborný pilot, který se zúčastnil úspěšných leteckých bojů po boku spojeneckých armád. Sám sestřelil jistě jeden nepřátelský letoun."*²

Začátkem února 1941 přišel společně s F/O Josefem Kloboučnickem do Cranage k britské 96. noční stíhací peruti v hodnosti Flying Officer (F/O). V období od února do září 1941 zde sloužilo celkem osm československých letců – piloti F/O Josef Kloboučník, F/O Vlastimil Veselý, F/Sgt František Chábera a Sgt Josef Kepřt společně se střelci Sgt Karlem Bednaříkem, Sgt Rudolfem Husárem, Sgt Oldřichem Kaňovským a Sgt Jaroslavem Kovandou. Peruti v té době velel bývalý velitel 303. polské stíhací perutě, eso Bitvy o Británii a velký přítel československých letců, S/Ldr Ronald G. Kellet, DSO, DFC.³

Ze začátku létal Veselý na letounech Hurricane Mk.I a 23. února 1941 se strojem V6886 při přistání havaroval. Toho dne vzletl ve 22.10 na noční hlídkový let. Během vyhledávání nepřátelských letounů několikrát proletěl sněhovými mraky. Při návratu z patroly, když sestupoval do teplejších vrstev atmosféry, se mu na kabině začala tvořit velmi silná námraza. Ta způsobila, že neviděl ven. Veselý se pokusil otevřít kabinu, aby led mohl roztát, leč marně. Obsluha letiště v Cranage nezareagovala na jeho žádost o rozsvícení přistávacích světel, a tak byl donucen přistávat poslepu. Ve 23.10 přistál se svým Hurricane na plochu letiště. Dosedl však příliš tvrdě, urazil podvozek, poškodil křídlo a zničil vrtuli. Po třicetimetrovém klouzání po břiše se jeho letoun zastavil. Pilot naštěstí vyvázl bez zranění. Sám Veselý na celou událost vzpomíná takto:

² Jedná se o sestřel již zmiňovaného italského bombardéru S.79. Toto vítězství bylo později překlasifikováno jako pravděpodobný sestřel.

³ Ronald Gustave Kellett se narodil 18. 9. 1909 v Biddick Hall, Chester-Le-Street, County Durham. Začátek války ho zastihl u 616. peruti Auxiliary Air Force. V květnu 1940 byl poslán k 249. peruti jako velitel letky a později celé peruti. Od července 1940 se podílel na formování 303. polské stíhací perutě, s níž zasáhl do Bitvy o Británii. V období od října do listopadu 1940 získal celkem 5 jistých, 2 pravděpodobné sestřely a jeden letoun poškodil. Od prosince 1940 stál v čele 96. perutě. Poté až do konce války zastával různé velitelské a štábní funkce.

„Sníh poletoval a náš flight zvedli v tom nečase na patrolu. Nastoupal jsem do určených osmi tisíc fíťů a nalétl čáru hlídkování. Moc se mi ten let nezamlouval. Už od začátku. Párkrát jsem prolétl nacucané sněhové mraky, kde bych beztak nic neviděl, i kdyby mi lezly oči z důlků. Začal jsem tedy klesat a doufal, že z toho nepohodlí vybrednu, ale ouha! Při sestupu do teplejší vrstvy se mi Hurricane začal obalovat námrazou. Co bylo však nejhorší, vrstva té neprůhledné jino-vatky mi obalila silnou slupkou kabinu zvenku i zevnitř. Obestoupila mě najednou bílá záclona a výhled byl rázem nemožný. Pomohl jsem si odsunutím překrytu a doufal, že tak náledí vypudím. Klesal jsem, jak to šlo, nejdříve do pěti tisíc, pak do tří tisíc fíťů. Čtvrt hodiny jsem létal a stále sledoval přístroje a čelní sklo kabiny. Studený vzduch mi proudil kolem, tedy nic příjemného. Led ne a ne roztát a pokus o očištění skla rukavicí přirozeně ztroskotat. Paliva pomalu ale jistě ubývalo. Podle zaměření gonia mě přístroje dovedli nad Cranage. Dopředu jsem prakticky neviděl a tak možnost sedat pouze na řadu světel jsem zprvu vyloučil. Při průletu jsem tedy identifikačním světlem zablikal značku, aby mi dole rozsvítili celou rampu. Jako na vztek si mé signalizace budto nevšimli, nebo ji pokládali za nesprávnou – čert ví. Prostě rampu nerozsvítili.

Nejdříve jsem to zkusil s přistávacími reflektory. Když šla mašina po okruhu dolů, už mi bylo jasné, že v téhle vlhké atmosféře mě vlastní světelný louč spíš v odhadu zradí než pomůže. Dal jsem proto plyn a šel znovu a tentokrát definitivně. Jinak to nešlo. Nebe se začalo směrem k letišti rychle zatahovat a blížila se sněhová přehánka. V té bych nepřistál vůbec.

Flapy venku, podvozek taky, Hurricane byl nahrbenej jako beran a já se snažil v té mízerii zachytit aspoň očkem světelnou řadu. Směr se celkem dařilo udržet, hůř to dopadlo s odhadem výšky. Zrovna v okamžiku, když jsem chtěl přitáhnout knipl na dorovnání, si mašina kecla na podvozek. A to pěkně na tvrdo. Začalo skřípění, praskání ... No, a pak šlo všechno ráz na ráz. Podvozek náraz nepřežil. Ulít jako papír. Éro se chladičem zarylo do dráhy, sprška hlíny mi pokropila haubnu a už jsme stáli. Nic se mi nestalo, zato eroplán šel do opravy."

V témže měsíci se 96. peruť začala přezbrojovat na letouny Boulton-Paul Defiant Mk.I, neboť Hurricaney Mk.I nebyly vhodné pro noční stíhání. Jedinou jejich změnou oproti denním stíhačkám byly plošky proti oslnění umístěné nad výfuky a černý nátěr na všech

plochách. Noční Hurricany dosáhly u perutě pouze jediného vítězství.

V noci z 12. na 13. března odstartoval ve 21.55 Vlastimil Veselý se svým kanadským střelcem Sgt Heycockem na Defiantu Mk.I N1803 (ZJ○Z) k noční patrole nad Cotton Eastem. Při návratu z hlídky narazili ve výšce 15 000 stop na osamocený Heinkel He 111, náležející pravděpodobně II./KG 27 a postupně se přiblížili k jeho levé straně až na pouhých 15 m. Veselý vydal rozkaz ke střelbě, mladý a nezkušený Kanadčan však nereagoval ani na jeho druhý pokyn. Mezitím však osádka Heinkelu zpozorovala Defiant a začala unikat. Ještě předtím však německý střelec nezaváhal a vystřelil několik dávek. První série šla mimo, ale druhou už zasáhl kormidla Veselého letounu. Jelikož střelec Defiantu stále nereagoval na výzvy k zahájení palby, Veselý se domníval, že je zraněn, a rozhodl se přerušit boj. Při pokusu o odpoutání však pohotový německý střelec dalšími třemi dávkami těžce poškodil Defiant a zasáhl i Veselého.

Zraněný pilot upadl do krátkého bezvědomí. Poté, co se probрал, podařilo se mu prostřílený stroj vybrat pouhých 300 metrů nad zemí z vývrtky a dovést ho k nouzovému přistání na letišti Cranage. Odtud byl odvezen do nemocnice ve Wilmslow, kde se podrobil operaci. Na jeho letounu bylo napočítáno okolo sto padesáti zásahů, z toho třicet v pilotní kabině a sedačce. Dvě střepiny ho zasáhly do prsou, jedna do levého ramene a čtvrtá jej zranila v obličeji.

O týden později byl Vlastimil Veselý navržen na udělení britského záslužného leteckého kříže DFC. Přestože návrh doporučil sám velitel 9. skupiny Fighter Command AVM W. A. McClaughly, Veselý si na toto vyznamenání musel počkat do příštího roku a dosáhnout dalších úspěchů. Byl však oceněn svou první Československou medailí „Za chrabrost“. V citaci se uvádí: „... jenž při nočním stíhání nepřátelského letounu He-111 se k němu dvakrát přiblížil, aby umožnil přesnou palbu svému střelci. Přitom byla kabina jeho letounu zasažena explozivním granátem z kanónu nepřátelského letounu. Ač zraněn a chvíli v bezvědomí, vybral poškozený letoun nad zemí z vývrtky, přivedl jej na letiště a hladce přistál. Tím zachránil životy osádky a svěřený mu letoun.“⁴

V nemocnici Veselý strávil skoro měsíc. Poté absolvoval v červenci 1941 Blind

Approach School ve Watchfieldu. Létal zde na dvumotorových letounech Airspeed Oxford. Kurz ukončil s vynikajícím prospěchem (Exceptional) a následně mu byla přiznána britská hodnost Flying Lieutenant (F/Lt). V srpnu 1941 odchází na Inspektorát československého letectva do Londýna.

V polovině roku 1941 se na letišti High Ercall v hrabství Shropshire začala tvořit československá letka 68. noční stíhací perutě RAF, které v té době velel W/Cdr John William Maxwell Aitken, DFC.⁵

Vlastimil Veselý byl přidělen k 68. peruti 1. prosince a o dva týdny později dorazil i jeho nový radarový operátor – dvacetiletý Sgt Zbyšek Nečas, kterého si Veselý sám vybral. Hned následujícího dne, v pondělí 14. prosince 1942, letěl Veselý své první sólo na letounu Blenheim. Do osobního deníku si později poznamenal:

„První sólo na Blenheimu. Prchal mi to nejdříve ukázal a pak jsem šel sám. Je to docela pěkný aeroplán. Můj první kloudný dvumotorák v Anglii. Samozřejmě ale po dlouhém „létání na psacím stroji“ jsem ztratil cit a tak ty první lety vypadaly dle toho. Nakonec jsem vyjel při rolování z ranway-e a museli mne z bláta vytáhnouti traktorem. No, ale teď už to půjde zase normálně dál. Po dlouhé přestávce v létání má člověk při prvním letu pocit, jako by to byl jeho první samostatný let.“

Jednadvacátého prosince čekaly Veselého první lety na letounu Bristol Beaufighter, nejdříve s instruktorem Miroslavem Mansfeldem a poté sólo. O dva dny později uskutečnil se Sgt Nečasem první cvičný let na Beaufighteru pomocí elektronických přístrojů. Ve svém deníku Vlastimil Veselý vzpomíná:

„Ráno jsem vzal starého střelce Bednářka, který ukázal Nečasovi jak ten „Roentgen“ funguje (Říkáme tomu fajňošovi Roentgen). Odpoledne znovu. To už mne vodil jen Nečas. Jen koukal vzadu do Roentgenu a vodil

⁴ Sborník důvěrných výnosů a nařízení Ministerstva národní obrany, ročník 1941, vydáno dne 28. března 1941, č. 9.

⁵ The Honourable John William Maxwell Aitken se narodil 15. února 1910 v Montrealu v Kanadě. V roce 1935 nastoupil k 601. peruti City of London, u níž získal také své první vítězství, když létal na letounech Hurricane. V únoru 1941 se ujímá velení 68. perutě, u které získal další čtyři vítězství a v srpnu 1942 mu byl udělen Československý válečný kříž 1939. V roce 1943 odchází do Středomoří, kde se zapojuje do dalších bojů. O rok později se vrací zpět do Británie a ujímá se velení Coastal Command Mosquito Strike Wing. V průběhu války sestřelil celkem 14 letounů sám a jeden ve spolupráci, k tomu další letoun sestřelil pravděpodobně a tři poškodil.

mne jedna báseň. Celou hodinu jsem létal v mracích a jen když jsme byli nad žádaným letištěm jsem slezl pod mraky, abych zjistil, že jsem vždy nad středem letiště. Je to zážrak v letectvu. A co teprve ta intercepce letadel!!!!"

Dne 14. ledna 1942 byl Veselý jmenován velitelem letky „B“. Oficiálně se velení letky ujímá 21. ledna, kdy je mu současně přiznána britská hodnost Squadron Leader (S/Ldr).

Významný zlom v činnosti 68. perutě nastal v březnu 1942, kdy se celá jednotka přesunula na základnu Coltishall ve východní Anglii. Letiště se nacházelo v hrabství Northolt, asi 15 km severovýchodně od starobylého města Norwich a peruť spadala do podřízenosti 12. skupiny Fighter Command. Zde Veselý dosáhl většiny svých úspěchů při střetnutích s Luftwaffe.

V noci z 28. na 29. dubna 1942 vzletlo několik osádek 68. perutě, aby přehradily cestu Luftwaffe, která té noci bombardovala Norwich. Byla mezi nimi i osádka tvořená S/Ldr Vlastimilem Veselým a britským radarovým operátorem F/O J. F. Montgomeriem. Vzletli v 02.09 na letounu Beaufighter Mk.IF V8252 (WM○U) vybaveném radarem AI Mk.VII. Byli navedeni na Junkers Ju 88. Nepřítel letěl ve výšce 2 200 metrů asi 24 km východně od pobřežního města Cromer. Veselý spatřil protivníka ještě dřív, než ho stačil upozornit jeho operátor. Když se dostal na vzdálenost 200 metrů zahájil palbu a nepřátelský letoun poškodil. Ten pak nouzově přistál na letišti Gilze-Rijen s 25% poškozením. Veselý dosedl na vlastní základně v 04.22. Jeho protivníkem byl s největší pravděpodobností Ju 88 A-5 (W.Nr. 884 030) patřící ke IV./KG 30. Jeho čtyřčlenná osádka vyvázla bez zranění.

O dva dny později nastala pro československé piloty „velká noc“. V noci na 1. května sestřelili v nočních soubojích celkem pět nepřátelských letounů a jeden poškodili. F/Lt K. Kuttelwascher, pilot 1. noční stíhací perutě, sestřelil dva letouny. O zbytek se podělili letci 68. perutě. P/O M. Mansfeld spolu s radarovým operátorem (RO) Sgt S. Janáčkem sestřelili dva letouny sami a o třetí se podělili se S/Ldr Veselým s jeho RO F/O J. F. Montgomeriem. Poslední úspěch zaznamenali P/O J. Vopálecký s RO Sgt R. Husárem, když se jim podařilo poškodit jeden Dornier Do 217.

První osádky 68. perutě vzletly již ve 20.50, ale byly odvolány z důvodu špatného počasí. Zanedlouho se však počasí zlepšilo a tak byla peruť opět uvedena do hotovosti, neboť se očekávaly další nepřátelské útoky. Jako první odstartovala čtvrt hodiny po

půlnoci osádka S/Ldr Veselý – F/O Montgomerie. Avšak prasklé olejové potrubí na jejich Beaufighteru Mk.IF V8252 (WM○U) je donutilo k návratu na letiště, kde dosedli v 01.30. Po druhém odstartoval Vlastimil Veselý (Cantab 26)⁶ z letiště Coltishall v 02.45. Jeho Beaufighter Mk.IF V8253 (WM○W) byl vybaven radarem AI Mk.VII. Dornier Do 217 byl jeho pátým kontaktem. Přiblížil se k němu zezadu na vzdálenost 200 metrů a zahájil palbu ze všech kulometů, neboť kanony mu nešly odjistit. Na nepřátelském letounu se objevilo množství zásahů včetně ostrého bílého záblesku na levoboku. Souboj však neprobíhal zcela hladce, neboť i Veselého letoun byl lehce poškozen odvetnou palbou. Dornier pak zmizel Veselému z očí. Ten dostal rozkaz k návratu na základnu, kde dosedl v 05.26. Na stejný Do 217 byl mezitím naveden P/O M. Mansfeld (Cantab 29) za řízení Beaufighteru Mk.IF V8246 (WM○H). Stejně jako Veselý na něj nalétl zezadu na vzdálenost 200 metrů a vypálil dlouhou dávku. Během střelby se přiblížil až na necelých 120 metrů. Jeho střely zasáhly nepřítele mezi trupem a levým motorem, odkud vyšlehly rudé plameny. Dornier poté zmizel z obrazovek pozemních radarových stanic GCI a CHL.⁷ Mansfeldův stroj přistál v 05.16 na plochu mateřského letiště. Celý souboj se odehrál 35 km severovýchodně od Happinsburghu.

Ve svém osobním deníku si Veselý zaznamenal události této noci následovně:

„Večer v 12 hodin startuji s W/Cdr The Hon. Aitkenem na patrolu. Nic na „tabuli“ a proto létáme praksi – zkoušíme kamufláž! Náhle nás z rádia volají a dávají kurzy na Němce. Náš W/Cdr se vrací pro špatnou kamufláž, tož jsem se vydal nad moře. V tom mi ale prasklo olejové potrubí u pravého motoru. Motor kouřil a bylo nebezpečí ohně. Vypnul jsem ten motor a letěl na druhý. Při přistání už jsme skoro hořeli. To už jsem měl ale ze vzduchu rádiem objednanou novou mašinu. Zatím byl ve vzduchu Mansfeld a Vopálecký.

A za chvíli zpráva, Mansfeld sestřelil dva Heinkely 111. Velká radost! A už rádio hlásí, že Vopálecký poškodil dalšího Do 17! Nefun-

⁶ Každá osádka používala při radiofonním styku volací znak a vlastní dvoumístné číslo. V době služby letounů Bristol Beaufighter u 68. perutě se postupně používaly volací znaky – Cantab, Fanco, Grampus a Ferro.

⁷ GCI – Ground Controlled Interception – pozemní řídicí centrum disponující radiolokátorem, s jehož pomocí navádělo noční stíhače na cíl. CHL – Chain Home Low – pozemní přehledový radiolokátor určený ke sledování nízko letících vzdušných cílů.

goval mu zaměřovač, proto střelba nebyla přesná.

A už startuje W/Cdr Aitken a za chvíli já. Radiem se dozvídám, že už zatím kpt. Sýkora měl šarvátku s He 111. Stříleli po sobě, ale asi bez výsledku. Předávají mě tajné stanici, která mne informuje, že W/Cdr Aitken „sundal“ Do 217.

V tom mi rádio hlásí, že proud Němců letí daleko nad Sev. mořem. Vydávám se tam, ale jsem příliš daleko od pobřeží. Nemohou mne tedy dobře navést. Škoda, máme na ně připravený nový přístroj „X“. Nad Sev. mořem bylo krásné počasí. Nádherné mraky, měsíc, na moři mlha – člověk by ani v té kráse nevěřil, že je tam na válečném letu!

Z obdivu té krásy mne ruší radio... „Hallo, Cantab 26, we have a bandit for you – fly sector 270°!“ Letíme tedy zpět k pobřeží, odjišťuji znovu 4 kanony a 6 kulometů! Můj anglický pozorovatel zapíná nový „X“ přístroj a zametá tím po nebi. V tom dostávám od pozemních „X“ stanic pár přesných kurzů, když mi pozorovatel Montgomery hlásí „kontakt“. Ted' mne vede on! Němec byl pod námi. Snižujeme výšku až na 1 000 metrů nad vodou. Přibližuji se rychlostí 400 km/hod., když mi můj operátor hlásí. „Bandit 400 yards ahead“. Podívám se skrz zaměřovač a vidím „krásného“ Dorniera. Dotahuji se až na 200 m za něj a – nefungují mi kanóny! Okamžitě přepínám na kulomety a trr ... Dal jsem mu dávku asi 5". Viděl jsem exploze po celé ploše Do 217. Začali po mně střílet „svítící“, ale v tom jsem asi zabil střelce a dráha svítících střel se bezvládně vznesla k nebi, až přestala.

Do 217 padal do vody – pilot to asi dostal taky – pak těsně nad mořem „zvedli“, ale tam už na Němce čekal Mansfeld a dorazil jej svými kanóny. Do 217 v plamenech spadl do moře – ten byl za Erču!⁸

⁸ Erča – starší bratr Erazim Veselý. Narodil se 15. března 1909 v Plané u Mariánských lázní. V srpnu 1939 opustil svou vlast a přes Polsko, Rumunsko, severní Afriku a Francii se dostal do Velké Británie. Dne 3. srpna 1940 byl přijat do RAF VR jako P/O a zařazen jako Navigator „B“. Po výcviku u No. 11 Operational Training Unit v Basingborne nastoupil k 311. čs. bombardovací peruti jako navigátor a od února 1941 se účastnil nočních náletů nad okupovanou Evropou. V noci z 20. na 21. října 1941 se v osádce Sgt V. Procházky nevrátil z náletu na Brémy a celá osádka padla do německého zajetí. Erazim Veselý pak „vystřídal“ několik německých zajateckých táborů, než byl 16. dubna 1945 osvobozen příslušníky americké armády ze zajateckého tábora Oflag IVC v Colditzu.

Tuto noc přibyl na konto 68. perutě celkem čtyři zničené a jeden poškozený letoun nepřítele. Britský tisk nešetřil chválou a nepomněl při tom vyzdvihnout významný podíl československých pilotů. Peruti blahopřál i sám ministerský předseda sir Winston Churchill: „Gratuluji ke krásnému výkonu vaší squadrony i vás samotného během minulé noci!“ napsal W. Churchill v blahopřejném telegramu veliteli perutě Aitkenovi.

Večer 15. července 1942 odstartoval S/Ldr Veselý na další z mnoha patrol. Stala se mu však málem osudnou, neboť během letu přestalo fungovat rádio, ale především pak IFF,⁹ čímž na sebe přilákal pozornost britské protivzdušné obrany, která ho považovala za německý letoun. Chytali ho do světlometů, stříleli po něm protiletadloví dělostřelci a málem ho sestřelili vlastní stíhači. Vše nakonec dopadlo dobře a Veselý se šťastně vrátil na vlastní základnu.

O čtyři dny později se mu téměř podařil unikátní sestřel německého stíhacího letounu Messerschmitt Bf 109. V deníku Vlastimila Veselého se můžeme dočíst:

„19. 7. V noci celkem klid. Bylo špatné počasí, a protože denní stíhači v tom neumí létati, zůstali jsme v hotovosti přes den my. Ráno v 7 hod. startuji na poplach za deště na Němce. Psí počasí, ale nad mraky nádherné slunce. Potuloval jsem se nad Sev. mořem. Náhle mě navedli na Němce. Poněvadž my nejsme „denní“ a každý nás ve dne sestřelí jak malinu, držel jsem Beaufightera (váží 11 tun!!) opatrně v mracích. Jen na chvíli jsem vylezl nad mraky na sluníčko a to už jsem byl od Němce jen 1 km. K mému úžasu to byl Me 109! Potopil jsem se rychle do mraků. Ti „tajňouši“ mne pak na něj navedli skrz mraky až jsem mu byl za ocasem. Nevěděl o mně. Zřejmě nečekal, že by někdo v tom svínském počasí odstartoval. Málem jsem ho sestřelil. Dotáhl jsem se na 600 m, když on náhle napikoval do mraků. Mohla to být sensace – s Beaufighterem sundati Mesouše – ve dne! Škoda.

20. 7. „Můj“ Messerschmitt způsobil sensaci – a hlavně ukázali jsme Spitfirům, jak se dá i ve dne létati za špatného počasí.“

Další velmi úspěšná noc pro 68. perut' nastala z 23. na 24. července 1942. Jednotka tehdy sestřelila pět letounů, dva z toho československé osádky. Velitel perutě W/Cdr Aitken sestřelil dva letouny, po jednom sestřelu si připsali Sgt Truscott, W/O Bobek a

⁹ IFF (Identification Friend or Foe) – identifikační přístroj vysílající signál pro rozpoznání vlastních letounů.

S/Ldr Veselý (Cantab 27). Ten spolu s radarovým operátorem Sgt Zbyškem Nečasem vzletl z Coltishallu ve 23.20 na Beaufighteru Mk.IF V8254 (WM○V) s radiolokátorem AI Mk.VII. Kontrolor F/Lt Everett z GCI Happinsburgh navedl osádku na blíže neidentifikovaný stále stoupající letoun. Veselý spatřil na vzdálenost asi 300 metrů siluetu letounu, který neustále kličkoval zleva doprava a nahoru a dolů. Osádka Beaufighteru si nebyla jistá identifikací záhadného letounu. Veselý proto přerušil rádiové ticho a s Nečasem popsali neznámý letoun přivolanému zpravodajskému důstojníkovi. Následně dostali ze země příkaz letoun sestřelit, protože podle jejich popisu se jednalo o nový německý stroj Heinkel He 177. Beaufighter se přiblížil na vzdálenost necelých 100 metrů od nepřítele a zahájil palbu. Poté, co byl zcela oslněn zásahy na nepřátelském stroji, uhnul Veselý doprava a zasažený soupeř zmizel pod ním. Letoun byl uznán jako jistě sestřelený, neboť ještě 150 metrů nad hladinou padal kolmo dolů. Celé drama se odehrálo v 00.35 nad Severním mořem ve vzdálenosti 160 km jihovýchodně od Coltishallu. Po návratu si celou událost Veselý poznamenal do svého deníku:

„23. 7. VELKÁ NOC PRO NÁŠ FLIGHT! 5 německých mašin sundáno za jednu noc! W/Cdr (W/Cdr John W. M. Aitken – pozn. autora) sundal dva, Sgt Truscott, W/O Bobek a já po jednom. Toho mého Němce jsem honil až do Holandska a tam sestřelil. Němci se snažili nás sestřelovati na letišti při přistání, ale nepovedlo se jim to! Přistál jsem do mlhy. Rozsvítili mi ohně na letišti, ale moc to nepomohlo! Vyžádal jsem si barometrický tlak, nastavil výškoměr a sedal naslepo. Ty ohně prosvítily mlhu tak, že to vypadalo, jako kdybychom sedali do moře plamenů. Tím jsme postavili anglický noční rekord – 5mašin za jednu noc pro jednu peruť! Noviny plné oslavných článků. Všechny mašiny byly sundány daleko nad Severním mořem. Moje – He 177, až v Holandsku. Je to první mašina tohoto typu vůbec sestřelená!“

Dva dny po této události přišlo potvrzení sestřelu z britských válečných lodí, které operovaly poblíž nizozemského pobřeží a našly trosky identifikované jako zbytky He 177. Na základě tohoto potvrzení se Veselý s Nečasem stali prvními spojeneckými letci, jimž bylo přiznáno sestřelení tohoto nového německého letounu. Za tento čin byl S/Ldr Veselému 11. srpna 1942 udělen britský Záslužný letecký kříž (DFC), Sgt Zbyšek Nečas si na uniformu připnul svůj první Čs. válečný kříž 1939. V citaci k udělení DFC se uvádí:

„S/Ldr Veselý vstoupil k 312. peruti v Duxfordu a létal na Hurricanech v průběhu Bitvy o Británii. V únoru 1941 přešel k nočnímu létání s 96. perutí, kde provedl v průběhu The Midland Blitzes mnoho nočních operačních hlídek nad Liverpoolem a Birminghamem.

V noci 12. března 1941, když měl hlídku, zachytil He 111, zbraně se však zasekly a S/Ldr Veselý byl Heinkelem zasažen do hrudi a plic. Navzdory tomuto zranění S/Ldr Veselý odletěl se strojem zpět na svou základnu a úspěšně přistál, čímž pravděpodobně zachránil svůj život i život svého střelce. Byl doporučen svým velitelem perutě k udělení DFC. K 68. peruti byl přidělen v prosinci 1941. Za 7 měsíců nalétal přes 200 hodin na Beaufighterech a vykonal 40 operačních hlídek, během nichž zničil jeden He 177 (první, který byl zničen pilotem v této zemi), 1 Do 217 a poškodil 1 Ju 88 a 1 He 111.

Vybudoval a zformoval českou letku 68. perutě a byl příkladem jak pro britské, tak i české osádky nejen pro své vynikající letecké schopnosti, ale i pro svou horlivost ničit nepřítele.“

K faktickému předání vyznamenání dochází až 16. října 1942, jak se o tom můžeme dočíst v deníku Vlastimila Veselého:

„16. 10. 1942

V zastoupení anglického krále mi byl dnes udělen „Distinguished Flying Cross“ Air Vice Marshallem Saulem.

Před nastoupenými celými kasárnami současně se mnou bylo stejné vyznamenání uděleno W/O Bobkovi a Kovaříkovi.

Angl. král nám udělí toto vyznamenání osobně až po válce – poněvadž nyní, z důvodných obav před represáliemi, naše jména a citace nemohou být zveřejněna.“

Ačkoliv stroj sestřelený v noci na 24. července byl S/Ldr Veselému oficiálně přiznán jako Heinkel He 177, německé archivní materiály tuto možnost popírají. Té noci byly totiž při akci nad Velkou Británií ztraceny pouze čtyři letouny typu Do 217 od jednotek KG 2 Holzhammer a KG 40. Z německých materiálů tak vyplývá, že nedošlo k žádné ztrátě He 177 Greif od bojové jednotky. Podle dochovaných pramenů se prvním Heinkelem He 177 sestřeleným spojeneckými piloty stal až o více než rok později stroj od II./KG 40 ztracený 21. listopadu 1943 nad Biskajským zálivem. Naskytá se i možnost, že S/Ldr Veselý zaměnil nepřátelský letoun za britský Wellington. (Bombardovací letectvo RAF té noci během náletu na Duisburg ztratilo tři stroje tohoto typu.) Kdo byl jeho skutečným protivníkem tedy zůstává i nadále záhadou...

O tři měsíce později, 19. října 1942, dosáhl S/Ldr Veselý svého posledního úspěchu, když pravděpodobně sestřelil Do 217 E od III./KG 2 Holzhammer. Jeho Beaufighter Mk.IF (AI Mk.VII) V8254 (WM○V) odstartoval v 09.44 a byl naveden P/O Haigenem z CHL v Happinsburghu proti nepřátelskému letounu, který se opozdil při náletu na Norwich. Nepřítel byl spatřen v 10.46 ve vzdálenosti 500 metrů. Veselý provedl zatáčku směrem do slunce, aby mohl německý letoun napadnout. Jeho palba zasáhla Dornier, který začal prudce manévrovat a snažil se ukrýt v mracích. Vlastimil Veselý se pokusil zasažený letoun, z jehož pravého motoru se valil černý dým, dále pronásledovat, ale poté, co mu definitivně zmizel, obrátil letoun na vlastní základnu, kde v pořádku přistál v 11.09. Souboj se odehrál nad Severním mořem, jižně od Cromeru.

Zbyšek Nečas o celé události později napsal:

„Konečně jsme se vyhoupli nad mraky. Neuvěřitelné! Přímě před nosem se objevil Do-217 E-4. Houpal se v turbulenci a mazal zpět domů. Jeho střelci nás hned zahlédli. Pilot Dorniera začal prudkou zatáčku doleva a my jsme nyní prchajícího mohli sledovat vizuálně a bez radaru... „Už ho mám na mušce!“ zavolal Veselý a nechal promluvit všechny zbraně našeho Beaufightera. Šest kulometů a čtyři kanóny zarachotily. Kabinu zaplnil kouř spáleného prachu, což bylo obvyklé, a já se v tom čmoudu díval na výsledek Veselého práce. Nejdříve nebylo vidět nic zvláštního, ale při druhé dávce se z pravého motoru Do 217 vyvalil hustý kouř. Dornier padal střemhlav do mraků, aby unikl naší palbě. Zaznamenal jsem čas, bylo právě 10.45, a naše poloha činila pouhých 45 mil od přístavu Gt. Yarmouth.

Veselý něco zamručel do mikrofonu a vypálil ještě jednu krátkou salvu v okamžiku, kdy „náš“ Dornier zmizel ve vrstvě bílých mraků. Kouř z jeho pravého motoru již byl hustší, ale plameny jsme neviděli. Možná proto, že slunce ozařovalo bílou peřinu oblačnosti a jeho odlesk nás oslepoval. Když nepřítel zmizel z dohledu snažil jsem se ho sledovat na radaru. Moc dobře to nešlo. Silné sluneční světlo vadilo i v kabině, takže se stala obrazovka skoro nečitelná a oči potřebovaly nějaký čas na přizpůsobení“.

Devět dní poté se Veselý dozvídá, že byl jmenován velitelem letky „A“. Jeho zástupcem se stal F/Lt František Sýkora. Oficiálně však přebírá velení nad letkou „A“ až 3. listopadu 1942.

V následujícím roce Veselý absolvoval své první lety nad okupovanou Evropou. Při jednom takovém letu do Nizozemí, se spolu s RO F/O Josefem Slívou dostali nad Frízskými ostrovy do sněhové bouře a museli se vrátit zpět na základnu. Obě cesty absolvovali ve výšce 100 až 200 metrů nad mořem a sněhových bouřkách.

Před odchodem od 68. perutě se Vlastimil Veselý rozhodl v kronice jednotky zhodnotit uplynulé období:

„Naše perutě se stala nejlepší a nejslavnější noční stíhací squadronou v Anglii. Sestřelili jsme v nočních operacích daleko větší počet Bošů, než ostatní letecké jednotky; sestřelili jsme docela více nepřátelských letounů v noci, než mnoho denních perutí. Naše práce v noci je daleko těžší, než činnost nočních stíhačů v Německu. Ti mají velmi laciné úspěchy díky jejich světlometům a hlavně velkému počtu bombardérů, které létají nad Německem. My jsme museli naše cíle doslova lovit, protivník k nám létal v uplynulém roce ve velmi skrovných počtech, v tmavých nocích a takřka po hladině Severního moře. Světlometry nám tam nemohou pomoci a tak jsme záviseli na detekčních přístrojích a hlavně na štěstí...“

1. ledna 1943 nastoupil jako styčný důstojník ve štábu 11. skupiny Velitelství stíhacího letectva (No. 11 Group, Fighter Command) v Uxbridge. Dne 5. května 1943 získává svou druhou a třetí Československou medaili „Za chrabrost“ a zároveň druhý Československý válečný kříž 1939. K 10. červnu bylo zveřejněno jeho vyznamenání francouzským řádem Croix de Guerre a jedna brigádní citace za období 1939-1940. Během července absolvoval několik letů na stíhacím letounu Supermarine Spitfire, jak si 13. července poznamenal do svého deníku: *„První let na Spitfiru – dobrá mašina, proti Beaufighteru je s ní létání úžasně lehké a primitivní.“* Hned následující den se stejným letounem absolvuje let do Coltishallu k 68. peruti, kde si zalétal na starém dobrém Beaufighteru.

Od 20. října 1943 se opět vrací k operačnímu létání u 68. noční perutě v hodnosti S/Ldr. Perutě v té době operovala z letiště Castle Camps v hrabství Cambridgeshire. Ale již následující týden se opět stěhovala do svého staronového působiště – na letiště Coltishall v hrabství Norfolk. V témže měsíci dochází i ke změně na postu velitele perutě. Dosavadní velitel W/Cdr Anthony P. Dottridge, DFC předává svoji funkci W/Cdr Dennisu Hayley-Bellovi, DFC, který má již bohaté zkušenosti s nočním létáním v řadách 93., 255., 68., 96. a 125. perutě. Výzbroj 68. perutě

sestávala stále z letounů Bristol Beaufigther, tentokrát verze Mk.VIF. Tyto letouny však již v té době přestávaly stačit úrovni leteckého boje a bylo zřejmé, že bude potřeba peruť přezbrojit na modernější typ letounu – rychlé a obratné letouny De Havilland D.H.98 Mosquito. Těchto letounů se však peruť dočkala až v polovině roku 1944.

V řadách „osmašedesáté“ setrval Vlastimil Veselý až do 12. ledna 1944. O tři dny později nastoupil do Empire Central Flying School¹⁰ v Hullavingtonu (7th Flying Instructors Course). Během dvouměsíčního intenzivního kurzu nalétal celkem 81.40 letových hodin na letounech mnoha různých kategorií.¹¹ Závěrečnou zkoušku Veselý složil 15. dubna 1944 s vyznamenáním – Distinguished Pass. Dosáhl tak statutu Chief Instructor, což byla v podstatě nejvyšší instruktorská kvalifikace v RAF, která jej opravňovala k jakékoliv instruktorské práci na letounech všech kategorií a k vedení pilotních škol všech stupňů i po teoretické stránce.

K 12. srpnu 1944 byl přeložen na Inspektorát československého letectva v Londýně, kde působil ve výcvikovém oddělení. Zde se zabýval především analýzami leteckých nehod československých letců. Druhého ledna 1945 obdržel The 1939-1943 Star a o měsíc později získal svoji již čtvrtou a pátou Československou medaili Za chrabrost. Svou službu v české sekci RAF ukončil S/Ldr Vlastimil Veselý 3. května 1945, když v období 2. světové války nalétal celkem 213.55 hodin na jednomotorových letounech (z toho 37.50 h v noci) a 568 hodin na vícemotorových letounech (231.20 v noci). Má přiznány 2 letouny sestřelené jistě (jeden ve spoluúčasti), další dva pravděpodobně a jeden poškozený.

Do vlasti se Vlastimil Veselý vrátil v hodnosti majora, do které byl povýšen 7. března 1945. V září téhož roku je ustanoven do funkce zástupce československého vojenského a leteckého ataše v Paříži. Dne 15. května 1946 byl jmenován do funkce velitele nově zformovaného Leteckého pluku 24 Bis-

kajského¹² v Plzni. Pluk spadl do sestavy 6. letecké divize, jejím velitelem byl plk. Josef Šnajdr. V daném období podnikl lety mimo jiné na letounech D-42 (Airspeed Oxford Mk.II), C-104 (Bücker Bü 131 D „Jungmann“), C-8 (Piper L-4 „Grasshopper“), C-3A (Siebel Si 204 D) nebo C-47 Dakota.

V podstatě ihned po únoru 1948 byl bez udání důvodů propuštěn z letectva. Jeho starý přítel ze školy, člen Komunistické strany, mu v jednom rozhovoru řekl: „*Vlastíku, máš dva týdny na to, aby si odešel, nebo budeš oběšen*“. Po tomto varování opustil spolu se svojí ženou Martou 8. listopadu 1948, stejně jako řada jiných letců, území ČSR a odešel podruhé do exilu. Do svého odchodu nalétal Vlastimil Veselý celkem 2 045.30 hodin (472.25 h v noci).

Po návratu do Velké Británie byl opět přijat do RAF, kde vykonával různé velitelské funkce. V prosinci 1950 absolvoval Civil Defence Staff College. Nejdříve sloužil jako velitel (SATCO)¹³ Air Traffic Centres v Prestonu a Prestwicku, následně pak ve funkci Flight Commander u Central Flying School v Little Ringtonu. Po odchodu do penze, dne 3. října 1968, se odstěhoval do Austrálie, kde žil až do konce svého života.

Ještě počátkem sedmdesátých let, 25. března 1970, vydala Vyšší vojenská prokuratura v Příbrami pod sp. zn. Vn1411/69 usnesení o pokračování jeho trestního stíhání pro nedovolené opuštění republiky. Současně byl stíhán pro službu v cizí armádě – britské RAF.

V rámci rehabilitace a jako uznání jeho zásluh v boji proti nepříteli byl rozkazem ministra obrany ČSFR dne 7. března 1992 jmenován do hodnosti generálmajora letectva ve výslužbě.

U příležitosti 55. výročí ukončení 2. světové války rada města Hořic společně se Svazem bojovníků za svobodu navrhla zastupitelstvu města udělit generálu Vlastimilu Veselému a plukovníkovi Bohumilu Pikešovi, veliteli tankové roty Československé samostatné obrněné brigády ve Velké Británii, čestné občanství, k čemuž došlo dne 26. června 2000. V návrhu na usnesení se uvádí: „*Městské zastupitelstvo souhlasí s udělením čestného občanství města Hořic panu generálovi Vlas-*

¹⁰ Empire Central Flying School (ECFS) vznikla v Hullavingtonu 1. dubna 1942 z části bývalé Central Flying School. Jejím úkolem bylo školit instruktory pilotáže všech kategorií letounů. Dnem 7. května 1946 byla škola přejmenována na Empire Flying School.

¹¹ Cvičné letouny typu Magister, Master, Oxford a Anson, stíhací Hurricane, Spitfire a Thunderbolt, noční stíhací Havoc, hlídkové Hudson, bombardovací Wellington a Lancaster i kluzák Hotspur.

¹² Letecký pluk 24, nesoucí od 8. března 1948 název „Biskajský“, vznikl 1. května 1946 jako součást 6. letecké divize pod krycím označením VÚ 8842. Pluk byl dislokován na letišti Plzeň-Bory a vyzbrojen bombardovací verzí letounu C-3B (Siebel Si 204 D). V létě 1947 byl přezbrojen na letouny B-36 (De Havilland Mosquito FB Mk.VI).

¹³ SATCO – The Senior Air Traffic Control Officer – velitel pozemní služby.

timilu Veselému a panu plukovníkovi Bohumilu Pikešovi za chrabrost a statečnost, kterou projevili v průběhu 2. světové války". Vlastimilu Veselému bylo uděleno též čestné občanství města Jičína.

Jeho úspěšná válečná činnost byla po zásluze oceněna celou řadou vyznamenání. dvakrát čs. válečným křížem 1939, pětkrát čs. medailí „Za chrabrost“, dále byl vyznamenán čs. medailí „Za zásluhy“ I. stupně, Pamětní medailí čs. zahraniční armády se štítky F a VB, francouzským Croix de Guerre avec étoile de bronze, britskými Distinguished Flying Cross, Air Force Cross, The 1939-1945 Star with Battle of Britain Claps, Air Crew Europe Star, Defence Medal, War Medal a General Service Medal.

Vlastimil Veselý zemřel v úterý 11. prosince 2001 ve věku 88 let v Brunswick Heads v australském státě Nový Jižní Wales. Na vlastní žádost byly ostatky Vlastimila Veselého převezeny do Čech, kde se 22. října 2002 na prostějovském hřbitově konal pietní akt uložení jeho ostatků do hrobky rodiny jeho manželky – Marty Veselé, rozené Toullové. Po oficiálních projevech a čestné salvě se všichni zúčastnění rozešli. U hrobu zůstal pouze vysoký šedovlasý muž. Z kapsy pláště vytáhl foukací harmoniku, přiložil si ji k ústům a tichým hřbitovem se rozezněly táhlé tóny valčíku. Jaroslav Veselý, synovec Vlastimila Veselého, tím splnil poslední „Aťovo“ přání na jeho vlastní harmoniku.

Přehled uznaných vzdušných vítězství Vlastimila Veselého.

Datum	Čas	Soupeř	Jednotka	Klasifikace	Místo sestřelu	Typ a čís. let.	Jednotka
17. 6. 1940		S.79	36. Stormo	pravděpodobně	SV od Cap Bone	M.S.406C.1 (N°706, bílá „24“)	GC I./9
29. 4. 1942		Ju 88 A-5	asi IV./KG 30	poškozen	24 km V od Cromeru	Beaufighter Mk.IF (V8252,WM○U)	68. Sq.
1. 5. 1942		Do 217		zničen ve spol.	35 km SV od Happinsburghu	Beaufighter Mk.IF (V8253,WM○W)	68. Sq.
24. 7. 1942	00.35	He 177		zničen	Sev. moře, 160 km JV od Coltishallu	Beaufighter Mk.IF (V8254,WM○V)	68. Sq.
19. 10. 1942	10.46	Do 217 E	asi III./KG 2	pravděpodobně	Sev. moře, J od Cromeru	Beaufighter Mk.IF (V8254,WM○V)	68. Sq.

Literatura:

- [1] Fidler J., Rajlich, J.: *Soumrak králů vzduchu*, Ares/Deus, Praha, 2000.
- [2] Hurt Z.: *Bristol Beaufighter*, Edice Triáda, Naše vojsko, Praha, 1991.
- [3] Kaucký F.: *Gentlemaní nebezpečných nocí*, A'KA, Praha, 1992.
- [4] Krátký K.: *Letci Hořicka 1939–1945*, Pamětní tisk, Hořice, 1995.
- [5] Nečas Z.: *Dva odboje*, Svět křídel, Cheb, 1996.
- [6] Rajlich J.: *Na nebi sladké Francie*, I., II. díl, Ares, Praha, 1998.
- [7] Rajlich J.: *Na nebi hrdého Albionu*, I., II., III. díl, Ares, Praha 1999, Svět křídel, Cheb, 2000, 2001.
- [8] Rajlich J. – Sehnal, J.: *Kočíčí oči, Čs. noční stíhači v RAF 1940–1945*, Modelpress, Praha, 1993.
- [9] Shores Ch., Williams C.: *Aces High*, Grub Street, London, 1994.
- [10] Sitenský L., Hurt Z.: *Stíhači*, Svět křídel, Cheb, 1993.

Periodika:

Historie a vojenství, HPM, L+K, The Northern Star

Rukopisy a nepublikované práce:

Veselý Vlastimil. osobní deník 1939-1943, Veselý Vlastimil. zápisník letů 1946-1948.

Foto:

Lt. Vlastimil Veselý u zádě svého osobního letounu Morane Saulnier M.S.406C.1 (No.708, bílá "24"), na němž dosáhl svého prvního a zároveň posledního vítězství ve francouzském letectvu, Oudna, Tunis – Afrika, červen 1940.

Lt. Vlastimil Veselý by the tail of his personal Morane Saulnier M.S.406C.1 (No.708, White "24") in which he scored his only victory with the French air force, Oudna, Tunisia, June 1940.



Celkový pohled na Morane Saulnier M.S.406C.1 (No.708, bílá "24").

An overall view of a Morane Saulnier M.S.406C.1 (No.708, White "24").



V solném jezeře „Seb Kraa“, Alžír, leden 1940. Klečící Vlastimil Veselý (vlevo) a Stanislav Popelka.

Kneeling Vlastimil Veselý (left) and Stanislav Popelka, "Seb Kraa" salt lake, Algeria, January 1940.



Hawker Hurricane Mk.I, 96. noční stíhací peruť, Cranage, jaro 1941.

A Hawker Hurricane Mk.I, No. 96 Night Fighter Squadron, Cranage, spring 1941.



F/O Vlastimil Veselý před letounem Boulton-Paul Defiant Mk.I, 96. noční stíhací peruť, Cranage, jaro 1941.

F/O Vlastimil Veselý in front of a Boulton-Paul Defiant Mk.I, No. 96 Night Fighter Squadron, Cranage, spring 1941.



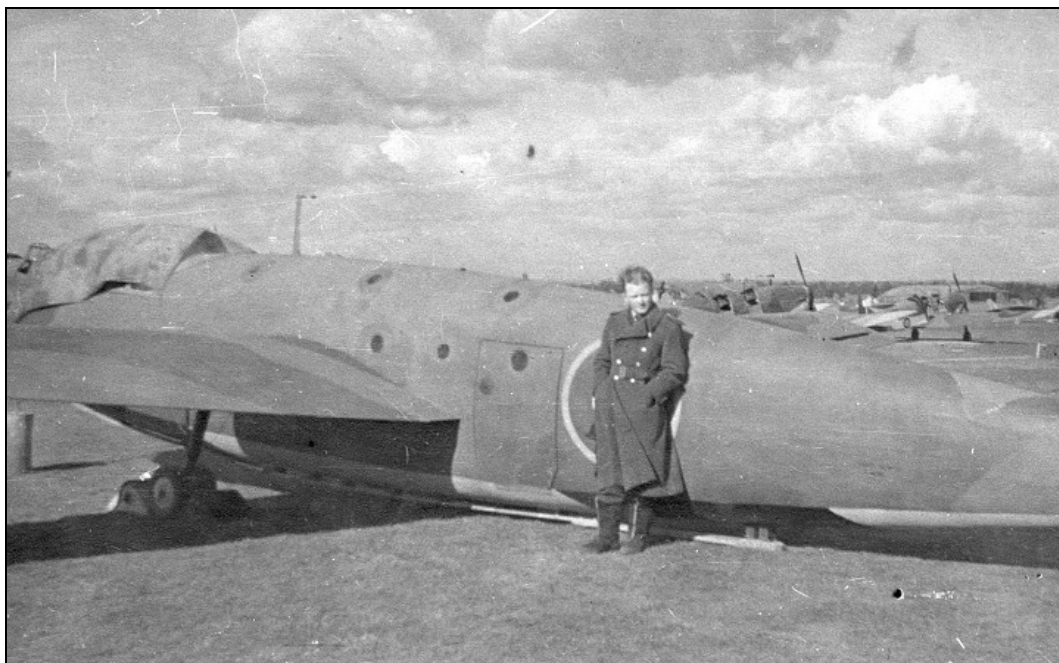
F/O Vlastimil Veselý za kniplem Boulton-Paul Defiant Mk.I (T3954, ZJ-K), 96. noční stíhací peruť, Cranage, jaro 1941.

F/O Vlastimil Veselý at the controls of a Boulton Paul Defiant Mk.I (T3954, ZJ-K), No. 96 Night Fighter Squadron, Cranage 1941.



Smíšená česko-kanadská osádka 96. noční stíhací perutě, pilot F/O Veselý a střelec Sgt Heycock. V noci z 12. na 13. března 1941 se jim setkání s Heinkellem He 111 nad Liverpoolem málem stalo osudným.

Pilot F/O Veselý (Czech) and gunner Sgt Heycock (Canadian), No. 96 Night Fighter Squadron. Their engagement with a He 111 over Liverpool on the night of 12/13 March nearly had dire consequences for them.



S/Ldr Vlastimil Veselý u osmimístného kluzáku General Aircraft GAL 48 "Hotspur" Mk.II, ECFS, Hullavington, duben 1944.

S/Ldr Vlastimil Veselý beside a General Aircraft GAL 48 "Hotspur" Mk.II eight-seat glider, ECFS, Hullavington, April 1944.



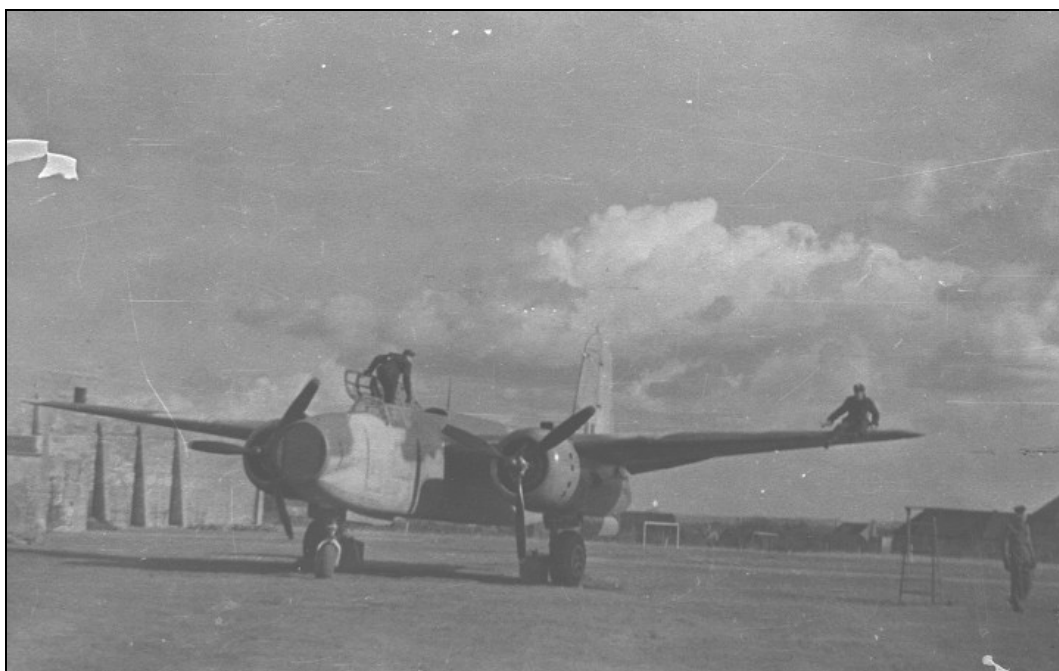
Avro Anson Mk.I, ECFS, Hullavington, 1944, barevná kresba stroje byla v REVI č. 52.

An Avro Anson Mk.I, EFCS, Hullavington, 1944, the colour profile of this A/C was published in REVI 52..



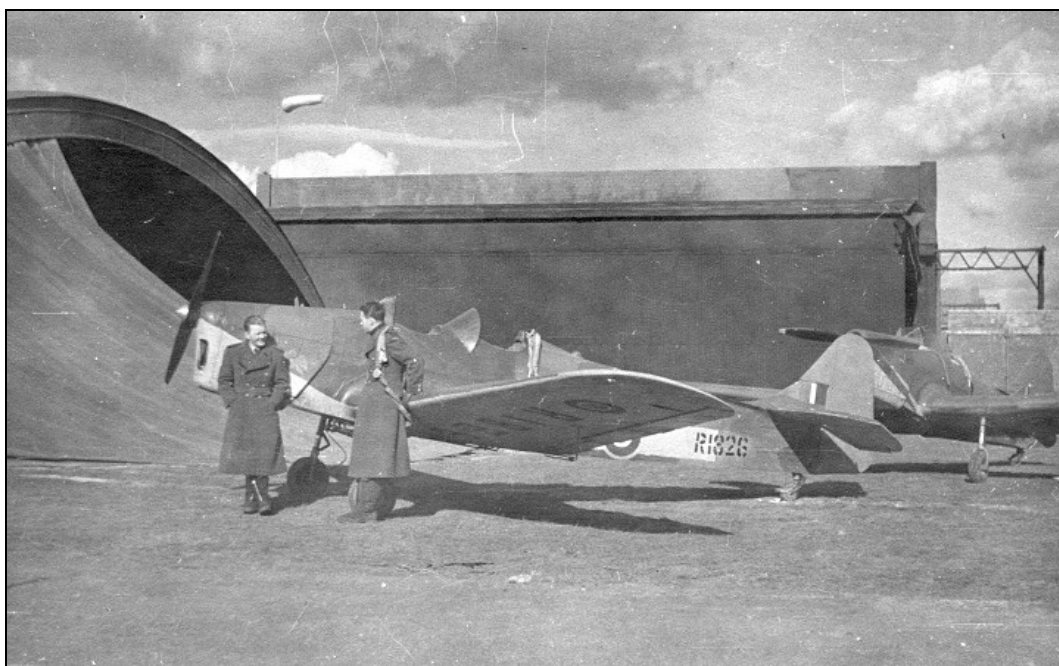
S/Ldr Vlastimil Veselý se svým radarovým operátorem F/Sgt Zbyškem Nečasem u noční stíhačky Bristol Beaufighter Mk.IF (V8254, WM○V). Na tomto stroji osádka dosáhla posledních dvou úspěchů v roce 1942.

S/Ldr Vlastimil Veselý and his radar operator F/Sgt Zbyšek Nečas beside Bristol Beaufighter Mk.IF (V8254, WM○V) in which they claimed their last two victories in 1942.



Během služby u ECFS v roce 1944 se S/Ldr Vlastimil Veselý mimo jiné seznámil i s letounem Douglas DB-7A/Havoc Mk.II NF v provedení „Turbinlite“, který byl pro noční stíhání vybaven radarem a světlometem v přídi. Většina operačně nasazených strojů nosila noční celočernou kamufláž, narozdíl od stroje na fotografiích.

S/Ldr Vlastimil Veselý by a Douglas DB-7A/Havoc Mk.II NF, two-seat night fighter, the "Turbinlite" modification fitted with a radar and search light in the nose, ECFS, Hullavington, 1944.



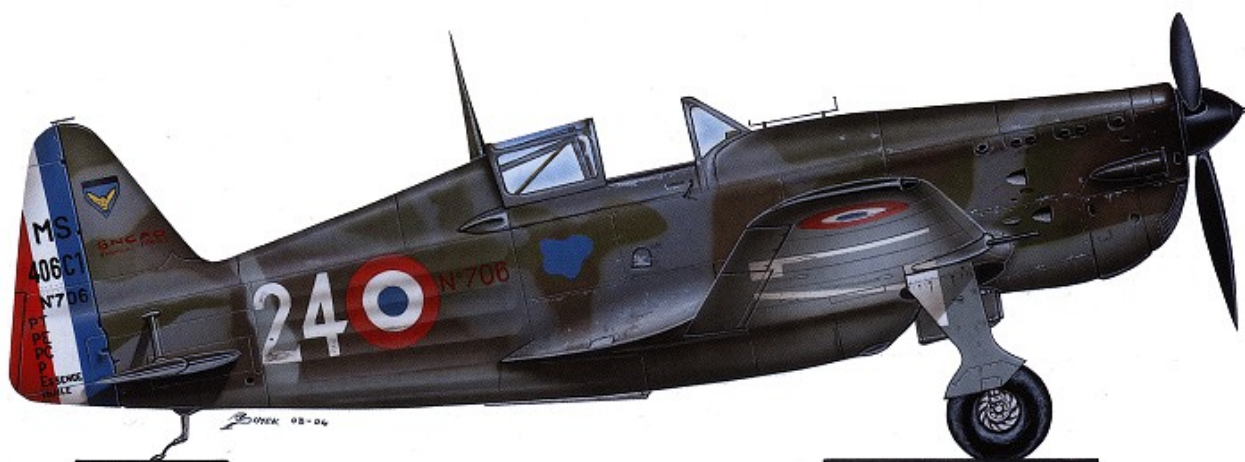
S/Ldr Vlastimil Veselý se svým kolegou před cvičným letounem Miles Magister Mk.I, ECFS, Hullavington, duben 1944.

S/Ldr Vlastimil Veselý and his fellow in front of a Miles Magister Mk.I, EFCS, Hullavington, April 1944.



Vlastimil Veselý se svou ženou Martou, rozenou Toullovou na svatebním snímku z 1. června 1946.

A wedding photograph of Vlastimil Veselý and his wife Marta (née Toullová), June 1, 1946.



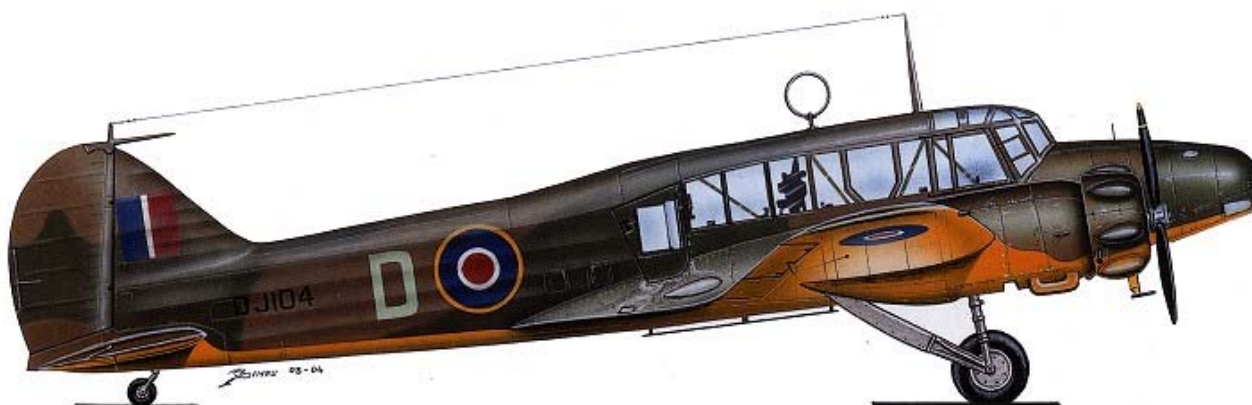
Morane-Saulnier M.S.406 C.1 „bílá 24“ od 2. escadrille GC I/9 byl osobním strojem V. Veselého v Tunisku. Morane výrobního čísla 706 (L-735) byl vyroben 17. října 1939 a 30. března 1940 byl předán právě 2. esc. GC I/9 ve Francouzské severní Africe. Znakem escadrille byl trojúhelník s hlavou fenka. Po skončení bojů proti jednotkám Osy byl stroj č. 706 uskladněn v Sidi Ahmed. V říjnu 1941 jej převzala Escadrille de Chasse 565 letectva Vichy na Madagaskaru, která se střetávala s britskými leteckými útvary. 6. května 1942 byl poškozen při přistání a zcela zničen byl v říjnu téhož roku. Emblém na trupu pod kabinou představuje pravděpodobně zvon a možná souvisí s celou GC I/9.

Vlastimil Veselý's personal Morane Saulnier M.S.406 C.1 "White 24" of the 2nd Escadrille GC I/9, Tunisia. The machina, seriál 706 (L-735) was built on October 17, 1939, and was delivered to the 2nd Escadrille GC I/9 in French North Africa on March 30, 1940. The emblem on the fuselage probably represebnt a bell and has something to do with teh whole GC I/9. After the French artistice the plane was stored at Sidi Ahmed. In October 1941 it was transfered to Escadrille de Chasse 565 of the Vichy air force based in Madagaskar where it fought against RAF units. The aircraft was damaged on May 6, 1942, and in October 1942 it was komplete destroyed.



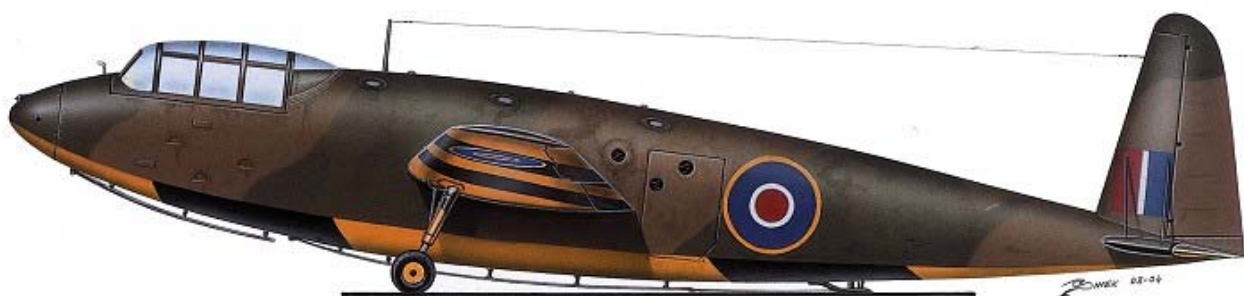
Boulton-Paul Deviant Mk.I (ZJOK, T3954), 96. noční stíhací peruť, Cranage, jaro 1941. Krásnou letovou fotografií tohoto stroje s Vlastimilem Veselým za kniplem naleznete na straně 14. Stroj nese na všech plochách nátěr černou barvou.

A Boulton-Paul Defiant Mk.I (ZJOK, T3954), No. 96 Night Fighter Squadron, Cranage, spring 1941. See page 14 for a beautiful photo of this mount with Vlastimil Veselý at the controls. The plane is Blafl overall.



Avro Anson Mk.I sériového čísla DJ104 byl jedním ze 700 strojů vyrobených v rámci kontraktu č. B137211/40 uzavřeného dne 17. 8. 1941. RAF jej převzala mezi lednem a červencem 1942 a následně zařadila k řadové službě i 15. Operational Training Unit (OTU). Postupem času se v jeho palubním deníku objevily další jednotky: 20. OTU, 19. OTU (zde nosil identifikační kódy XF◊K a XF◊W), Empire Central Flying School, 8. (Observers) Advanced Flying School, 7. (Pilot) Advanced Flying Unit a svou kariéru zakončil u 7. Service Flying Training School. 15. ledna 1945 pak opustil řady RAF. Jedna z dochovaných zajímavostí je jeho přistání na hřbetě letounu Whitley Mk.V (UO◊U, N1369) 19. 10. 1943 – v době služby u 19. OTU jako FX◊K.

Avro Anson Mk.I, serial DJ104, was one of 700 machines produced in accordance with the contract B137211/40 signed on August 17, 1941. The RAF took its delivery sometime between January and July 1942. Its first operator was No. 15 OTU, later it was service with No. 20 OTU, No. 19 OTU (there it wore codes XF◊K and XF◊W), Empire Central Flying School, No. 8 (Observers) Advanced Flying School or No. 7 (Pilot) Advanced Flying Unit. Its last user was No. 7 Service Flying Training School. On January 15, 1945, it was retired from the RAF. On October 19, 1943, during its service with No. 19 OTU, this Anson, coded XF◊K then, landed on the back of a Whitley Mk.V (UO◊U, N1369) on Kinloss airfield.



Školní výsadkový kluzák General Aircraft Hotspur Mk.II byl jedním z typů, s nimiž se V. Veselý setkal v Empire Central Flying School v Hullavingtonu. Hotspury Mk.II s dvojím řízením byly určeny pro výcvik pilotů výsadkových kluzáků. Nosily typickou cvičnou antikamufláž RAF, horní plochy kryjí nepravidelné pole barev Dark Earth a Dark Green, spodní Training Yellow s černými pásy 3 stopy širokými.

During his training at the Empire Central Flying School at Hullavington, Vlastimil Veselý encountered a number of types including the General Aircraft Hotspur Mk.II transport glider. The Mk.II variant was fitted with dual-control and was used for training of transport glider pilots. They wore a camouflage of Dark Earth and Dark Green on upper surfaces, undersides were Training Yellow with 3-feet wide Black stripes.