

Je pondělní ráno 6. května 1940. Z letiště Marseille-Marignane vzlétá velká skupina letounů od skupiny Groupe de Chasse GC I/9 čítající 28 stíhacích Morane-Saulnier M.S.406, šest Potezů P.630 a dva Blochy M.B.220. Začíná tak let, jenž se zapíše do historie francouzského vojenského letectva (Armée de l'Air), neboť se jedná o první hromadný přelet stíhacích letounů přes Středozemní moře. Celá skupina se vydala nejdříve na Korsiku, kde po 1,5hodinovém letu přistála na letišti Ghisonaccio. Následujícího dne se za dobrých meteorologických podmínek přesunula do Tunisu, kam stroje přilétají po dvou hodinách letu nad mořem.

Jedním z pilotů účastnících se tohoto pozoruhodného přeletu Středozemního moře byl i Čech – Lt. Vlastimil Veselý. Celou událost si poznamenal do svého deníku:

„Letíme do Afriky a zpět“ !!!?

Ano, rozkaz je zde. Letíme zpět – a co nejrychleji!! Snad to souvisí s politickou situací v Itálii. Povede-li se to, budu to počítati mezi své nejlepší a nejdůležitější lety! Nebude to moje zásluha, ten přelet, máme na to rozkaz. A bude to hlavně zásluha motorů; ačkoli navigace na stíhacím stroji nebude snadná. Je plno potíží. Stíhací stroj nemá dokonalé navigační zařízení – vždyť je tam člověk sám asi na 30 aparátů! A pak máme tak akorát benzinu! Čeká nás asi 900km letu nad mořem na dvě etapy. Jsem velitelem jednoho roje. Dnes jsme vyfasovali záchranné vesty pro případ, že se někdo z nás bude museti „posaditi“ na moře pro defekt motoru. Letí nás asi 40. Je to první přelet v historii fr. letectva, kdy jednomotorové a jednomístné stroje letí přes moře. Děláme to na dvě etapy.

I. Marseille – Korsika;

II. Korsika – Tunis.

Těším se na ten let – bude to prima. Je to krásný let, odvážný a snad i trochu nerozvážný. Máme benzin na 3 hodiny a druhá etapa (600 km nad mořem) trvá 2 ½ hodiny, tj. úsporný let, co nejrychleji s nejmenší spotřebou!

Musíme se vyhnouti Sardinii. Talijáni budou „mrkat“ na stíhačky nad mořem! Asi jim to moc nepůjde do hlavy.

Vše zabaleno. Do mašiny moc nedám, musí se šetřit benzin. Nacpu to do transportních mašin. Malujeme na mašiny v rychlosti odznaky. Ráno, tj. 4 t.m. máme letět.

Tož, Afriko, zase na shledanou!!

Před odchodem se loučíme s Marseillí návštěvou „divadla“ u mme¹⁾ Clarte. Podnikám vyjíždky na moře v motorových člunech v Marseill. přístavu, kolem zámku If.²⁾ Docela mi to povolili řídit. Druhý den projíždky na moři poněkud rozbouřeném – s Popelkou; byly pěkné vlny a velmi často jsme byli pokropeni až jedna radost. Stále čekání na počasí.

Nad mořem je stále velmi silný vítr; dokonce na Korsice je až cyklon. A hlavně je jižní vítr, zatímco my potřebujeme vítr severní.

7/5 Konečně! Příznivé počasí – letí se!!

7/5 1940.³⁾ Příznivé počasí nad mořem – letíme. Poletí se na dvě etapy. Marseille – Korsika : Korsika – Tunis. Letí nás asi 40 mašin. Taký asi šest P630, kteří nám obstarávají navigaci. Je pěkné ráno, vítr severní až 80km. Strojíme se do záchranných pasů a podobných obleků. Poletíme ve 4000m. Vždy po skupinách 5ti letounů. Vedu jeden roj.

Je ráno 10.30 – startují první skupiny v intervalech 15 minut. Naše skupina startuje v čele druhé letky. Hladký start a stoupáme do 4000m (nejrychlejší výška při nejmenší spotřebě benzínu). Letouny před námi nevidíme. Máme směr na mys Camarat, kam přilétáváme asi po hodině letu. Letíme většinu trati nad mořem. Poslouchám motor a kontroluji přístroje jako nikdy v životě. Zde na tomto úseku máme ještě možnost přistáti na pevnině. Ale moje mašina jde

VLASTIMIL VESELÝ



jak hodiny, a proto s důvěrou pokračuji v letu. Zdá se, že i ostatním „to šlape“ dobře. A tak po hodině letu střídavě nad mořem a pevninou měníme kurs a opouštíme Francii a máme směr na Korsiku.

Za námi mizí Francie (poslední pohledy na Riviéru, zasněžené Alpy, Pyreneje) a před námi nic než moře. Kolem dokola moře. Pevnina zmizela. Vedou nás jen kompas. Radiem se ptáme svých čísel a „vše dobře klapě“. Hledám loď pro případ nouzového přistání. Jsme už asi hodinu nad mořem, když přelétáváme mraky, které jsou asi ve třech tisících metrech. Tož už nevidíme ani moře. A za chvíli už se před námi v dálce rýsuje Korsika. Nádherný pohled na hory

Vlastimil Veselý u letounu Morane-Saulnier M.S.406C.1. (letišťe Oran-La Senia).

Vlastimil Veselý by a Morane-Saulnier M.S.406C.1, Oran-La Senia airfield.

přes 3000 m vysoké. Je na nich sníh, nad nimi nádherné mraky a dole pod horami u moře plachtí plachetnice. Jedinečný pohled. Vzlétáváme nad pevninu, přelétáváme nejvyšší hory a jsme na východním pobřeží. Vidíme ostrov Elbu, v dálce je trošku vidět Itálie. Měníme kurz na plný jih a zanedlouho jsme nad Bastií a za několik minut přilétáváme do Ghisonaccio, kde přistáváme. Tam už vidíme letouny, co startovaly před námi. Chybí někdo? Posadil se někdo do vody? To jsou naše otázky při pohledu na letiště. Opouštíme Poteza a přistáváme. Letiště pod krásnými horami, jež jsou pod sněhem. A zde dole je plné jaro. Letiště a okolí plné květů. Přistávám první. Za mnou jeden z mladých pilotů. Sedl dobře, ale vjel do písku zrovna vedle mě a asi 30 m vedle mě havaroval. Obrátil to na záda; vytáhli jsme ho hned. Dopadlo to, až na rozbitý aeroplán, dobře.

Rolujeme k ostatním aeroplánům, vypínáme motory a hned počítáme nechybí-li někdo. Nikdo! A v tom už nad letiště přilétávají další stíhačky od naší letky. Také nikdo nechybí! Tedy první etapa historického letu dopadla dobře. Ani nečekáme, až všichni přistanou, a pouštíme se do přesnídávky. A už je znáti jih – je zde tepleji než v Evropě a to znatelně. Běháme jen v košilích.

Po přesnídávce (salám, zavařeniny, šunka, cigarety a soudek prima vína) nasedáme do dopravních Blochů, které nám vozí zavazadla a mechaniky. A startujeme znovu, tentokrát coby pasažéři do Bastie.

Bastia (Korsika)

Letíme celou cestu na sever nad mořem. Mám dojem, že jsem viděl dvě ponorky. Nádherný ostrov ta Korsika. Zelené všechno, křoví, květiny, lučiny, moře.

Přistáváme v Bastii, kde již je první Bloch. Ten nás předlétl po cestě. Nasedá se do voj. autokaru a do Bastie. Je to malé přístavní městečko, jedinečně krásné. Bydlíme v hotelu. Umývání, holení, sprchy, pak holič, několik fotografií v přístavu, procházka městem, prima večere, znova hotel. Ráno se loučíme s krásnou Bastií a letí se zpět do Ajaccia.

Ghisonaccio (Korsika)

Meteor zpráva – dobré počasí a letí se druhá etapa. Tentokrát daleko těžší než ta první. Celých 600 km nad mořem. Startujeme ve stejném pořá-



no, dobré pro nouzák. Asi ve třetině Sardinie najednou vidím tříčlennou skupinu stíhaček letících ze Sardinie. Jsou pod námi a stoupají k nám. Myslel jsem, že to jsou naši, ale když přišli blíž, vidím že to naši nejsou. Jsou to tedy Italové! Jsme ale daleko rychlejší. Aniž bychom přidávali plynu, rychle jim mizíme. Když byli asi 300 metrů ode mě, zamával jsem jim a adieu „macaroni“. Pro jistotu jsem se ještě za nimi koukal, ale zdá se, že měli chování „non belligerante“⁴⁾. Chtěli se asi přesvědčit, co jsme zač, co je to za drzouny, kteří jim létají mezi Sardinii a Itálií. Jistě se

FRIKY A ZPĚT

MGR. JAN ŠAFAŘÍK

dí – já mám ovšem ve skupině o jednoho méně, toho, co havaroval (letí dopravákem za námi). Hned po startu se letí nad moře do neutrálních vod. Nesmíme letět nad italskými vodami. Jsme tedy nad mořem, mimo italské vody a letí se přímo na jih do Afriky. Míjíme vpravo jih Korsiky a hned pod ní už vidíme Sardinii. Vlevo v dálce Itálie. Znovu a důkladně kontroluji motor, radiem se ptám ostatních, jak se vede – „ça va“ a letí se dál! Máme vpravo Sardinii. Je to na dosah ruky. Dole vidím jakési lodě;



Afrika – Tunisko, červen 1940, letiště Oudna jižně od Tunisu.
Oudna airfield south of Tunis, Tunisia, June 1940.



Těsně před prvním přeletem Středozemního moře, letiště Marseille-Marignane, pondělí 6. května 1940.

Just a moment before the first en-route flight across the Mediterranean Sea, Marseille-Marignane airfield, Monday, May 6, 1940.



„Zpět do Evropy“ – druhý přelet Středozemního moře – letiště Ghisonaccio, Korsika, pondělí 20. května 1940. Dvě řady stíhacích letounů Morane-Saulnier M.S.406C.1 na pozadí korsických hor.

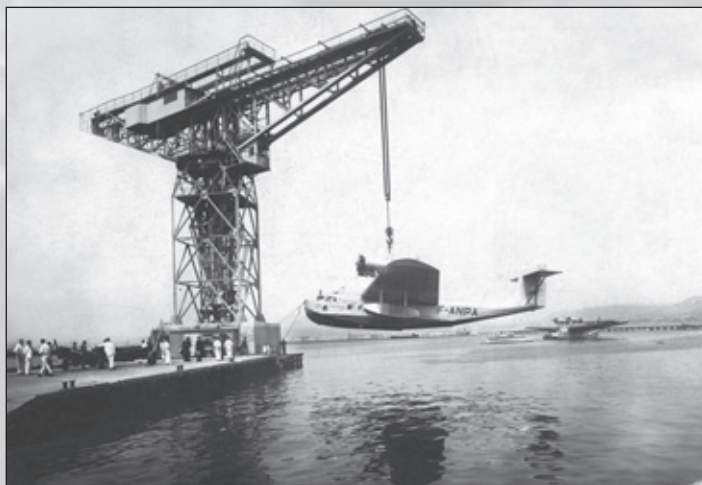
“Back to Europe” – the second en-route flight across the Mediterranean Sea – Ghisonaccio, Corsica, Monday, May 20, 1940. Two rows of Morane-Saulnier M.S.406C.1s, in the background are the Corsican mountains.

motorům za bezvadný chod. A již je pod námi Tunis. Nálet na letiště a přistáváme na letišti. Tož zase v Africe!

A jedinečný „bažant“⁵⁾ je vykonán.

Stíhací skupina se po přeletu zabydlela na letišti Tunis-El Aouina. Od 11. května jí bylo uloženo chránit Tunis a jeho okolí a zaútočit na nepřátelské pozemní jednotky, které by se případně pokusily vylodit na území Tunisu. Od 10. května však německý útok na Francii působil poměrně velké ztráty mezi stíhacími piloty. Velení l'Armée de l'Air proto bylo nuceno provést reorganizaci letectva a přesunout část letců sloužících v rámci Armée de l'AFN (francouzské vojenské síly v Severní Africe). V neděli 19. května dostává commandant Rousseau-Dumarcet rozkaz k přesunu 20 letounů do Francie. Následujícího dne opouští GC I/9 letiště El Aouina a přes Sidi-Ahmed a Bizertu se vydává na Korsiku. Po doplnění zásob za chaotických podmínek na letišti Ghisonaccio odlétá skupina do Marignane, kde v 19.00 přistává 19 strojů M.S. 406.⁶⁾

Letci GC I/9 se však stávají oběťmi chaosu, který už tou dobou zmítal francouzským letectvem. Po přistání už na ně čekal další rozkaz – zanechat své stroje na místě a vrátit se zpět do Tunisu. Hlavní skupina – 14 pilotů (mezi nimi i Vlastimil Veselý) – se přepravila do Tunisu hydroplánem společnosti Air France, dalších pět se připojilo ke skupině 26. května.



Dopravní hydroplán Lioré et Olivier LeO H-242, který byl odvozen z typu Lioré et Olivier LeO H-24, poprvé vzlétl 30. března 1930. Na palubě tohoto letounu absolvoval Vlastimil Veselý svůj třetí přelet Středozemního moře jako pasažér.

The Lioré et Olivier H-242 transport seaplane was derived from the Lioré et Olivier H-24. It made its maiden flight on March 30, 1930. Vlastimil Veselý was a passenger on this aircraft during his third flight over the Mediterranean sea.

Letouny určené pro opětovné vyzbrojení Groupe de Chasse I/9 byly především Morany, původně náležející GC I/10 – celkem 20 strojů. Jednotka se poté zapojila do bojů proti italskému letectvu Regia Aeronautica. Jediný bojový úspěch této jednotky zaznamenal Vlastimil Veselý, když v pondělí 17. června v 11 hodin a 12 minut pravděpodobně sestřelil italský bombardovací letoun Savoia-Marchetti S.M.79 (viz REVI č. 52 a 53).

Poznámky:

- 1) mme – madame (z francouzštiny) = paní.
- 2) Pevnost If, známá především díky slavnému románu Alexandra Dumase – Hrabě Monte Christo.
- 3) Vlastimil Veselý ve svém deníku uvádí datum začátku přeletu v úterý 7. května 1940. Mathieu Comas ve své práci Le Morane-Saulnier MS 406 uvádí, že přelet se uskutečnil 6. a 7. května.
- 4) „non belligerante“ (z italštiny) = bez válečných úmyslů.
- 5) „bažantí let“ – mimoletištní let nad 100 km.
- 6) Vlastimil Veselý ve svém deníku uvádí, že tohoto přeletu se účastnilo celkem 25 letounů, přičemž na letišti Marseille-Marignane doletělo pouze 23 strojů. Také datum přeletu se liší. Podle Veselého došlo k přeletu již 19. května. Vlastimil Veselý – osobní deník.
- 7) Vlastimil Veselý ve svém deníku uvádí datum 7. a 8. května 1940.
- 8) Vlastimil Veselý ve svém deníku uvádí datum 19. května 1940.

Vlastimil Veselý – přelety Středozemního moře:

1. přelet:⁷⁾

(... první přelet stíhacích letounů v historii francouzského letectva přes Středozemní moře)

6/5/1940	Marseille (Francie) – Ghisonaccio (Korsika)	M.S.406
6/5/1940	Ghisonaccio (Korsika) – Bastia (Korsika)	M.B.220
7/5/1940	Bastia (Korsika) – Ghisonaccio (Korsika)	M.B.220
7/5/1940	Ghisonaccio (Korsika) – El Aouina (Tunis)	M.S.406

2. přelet:⁸⁾

(... druhý hromadný přelet přes Středozemní moře)

20/5/1940	Bizerta (Tunis) – Ghisonaccio (Korsika)	M.S.406
20/5/1940	Ghisonaccio (Korsika) – Marseille (Francie)	

3. přelet:

(... hydroplánem Lioré et Olivier LeO H-242 – jako pasažér)

21/5/1940	Ajaccio (Korsika) – El Aouina (Tunis)	LeO H-242
-----------	---------------------------------------	-----------



Potez P.630 patřil do skupiny víceúčelových dvoumotorových letounů vyvinutých pro l'Armée de l'Air na konci 30. let. Jeho design byl dost podobný jeho „vrstevníkům“ – britskému Bristol Blenheimu a německému Messerschmittu Bf 110. Potezy P.630 se také účastnily prvního hromadného přeletu stíhacích letounů přes Středozemní moře, přičemž zajišťovaly navigaci stíhačkám M.S.406.

The Potez P.630 was one of the multi-role twin-engined types developed for the l'Armée de l'Air at the end of the 1930s. Its design was quite similar to its counterparts – the British Bristol Blenheim or German Bf 110. Potez P.630s also participated in the first mass en-route flight of fighter aircraft across the Mediterranean Sea providing navigation for M.S.406 fighters.



Během přistání na letišti Ghisonaccio vyjel jeden z mladých pilotů z dráhy, havaroval a obrátil letoun na záda. Tato fotografie z deníku Vlastimila Veselého ukazuje stejnou situaci, která se však udála o něco dříve, v pondělí 15. ledna 1940. Sergent-chef de Grandprés tehdy přistával na letišti Oran-La Senia. Jeho letoun M.S.406 N°63, náležející stíhací skupině GC I/9, se těsně po dosednutí zabořil do podmáčené země a převrátil se. Pilot vyvázl bez zranění, letoun putoval na opravu a poté byl odevzdán stíhací skupině CG I/10.

During landing at Ghisonaccio one of the young pilots overshot the runway. The aircraft crashed and turned over. This photo from Vlastimil Veselý's diary shows a similar situation which occurred at Oran-La Senia on Monday, January 15, 1940. Having touched down, Sergent-chef de Grandprés's M.S.406 N°63 of GC I/9 sank into wet ground and capsized. The pilot suffered no injuries, the machine was repaired and then passed to CG I/10.

Poznámka autora:

V Reví č. 52 a 53 vyšel článek o Vlastimilu Veselém. Bohužel se do článku vloudilo několik nepřijemných chyb. VI. Veselý překročil česko-polské hranice v noci ze 17. na 18. května a nikoliv března 1939. Stejně tak z Polska odplul na palubě lodi *Bátory* 23. května a nikoliv dubna 1939. V článku také uvádím, že VI. Veselý odešel podruhé do emigrace 8. listopadu 1948. Toto datum zmiňuje Veselý i ve svém osobním „Curriculum vitae“ a shoduje se na něm i většina historiků. V pozůstalosti

„Áti“ Veselého však existuje dokument o jeho překročení státní hranice, pořízený německou Pohraniční policií ve Waidhausu, s datem 16. září 1948. Je možné, že listopadové datum značí jeho opětovné zařazení do RAF.

Prameny:

1. Comas, Mathieu & col.: Le Morane-Saulnier MS 406, Lela Presse, 1998
2. Veselý, Vlastimil: osobní deník 1939–1943



Pohled z okna hydroplánu LeO H-242 na „Krvavé ostrovy“ – „Iles Sanguinaires“, Korsika, úterý 21. května 1940.

A view from a LeO H-242 – Iles Sanguinaires, Corsica, Tuesday, May 21, 1940.



Marseille