

# One of "The Few"

## (dokončení)

Mgr. Jan Šafařík

V noci z 28. na 29. dubna 1942 vzlétlo několik osádek 68. peruté, 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 peruté, sestřelil dva letouny. O zbytek se podělili letci 68. peruté. 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. peruté 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. Podruhé odstartoval Vlastimil Veselý (Cantab 26) <sup>6)</sup> 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 ze zadu 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 řízením Beaufighteru Mk.IF V8246 (WM \* H). Stejně jako Veselý na něj nalétl ze zadu 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. <sup>7)</sup> 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 praxi - 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! Nefungoval mu zaměřovač, proto střelba nebyla přesná.*

*A už startuje W/Cdr Aitken a za chvíli já. Rádiem 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 kulometry a trr ... Dal jsem mu dávku asi 5". Viděl jsem exploze po celé ploše Do 217. Začali po mně střílet „svítilci“, ale v tom jsem asi zabil střelce a dráha svítilců 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!“<sup>8)</sup>*

Tuto noc přibýly na konto 68. perutě celkem čtyři zničené a jeden poškozený letoun nepřitele. Britský tisk nešetřil chválou a nezapomněl 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<sup>9)</sup>, 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 létat, 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 „tajřouši“ mne pak na něj navedli skrz mraky až jsem mu byl za ocasem. Nevěděl o mně. Zřejmě nečekal, že by někdo v tom svinském 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 létat 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 S/Ldr Veselý (Cantab 27). Ten spolu s radarovým operátorem Sgt Zbyškem Nečasem vzlétl 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 klíčkoval zleva doprava a nahoru a dolů. Osádka Beaufightera 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 – 5 mašin za jednu noc pro jednu perut! 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 býti 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.

Zbytek Nečas o celé události později napsal:

*„Konečně jsme se vyhoupli nad mraky. Neuvěřitelné! Přímě před norem 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 střeňhlav 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 mikrofónu 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 Evropu. 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 perut' 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. Světlomety 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 absolvoval 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 peruti v hodnosti S/Ldr. Peruť 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 peruti. 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. peruti. Výzbroj 68. peruti sestávala stále z letounů Bristol Beaufighter, 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 School <sup>10)</sup> v Hullavingtonu (7th Flying Instructors Course). Během dvouměsíčního intenzivního kurzu nalétal celkem 81.40 letových hodin na letounech mnoha různých kategorií. <sup>11)</sup> 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 Biskajského <sup>12)</sup> 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) <sup>13)</sup> Air Traffic Centres v Prestonu a Prestwicku, následně pak ve funkci Flight Commander u Central Flying School v Little Risingtonu. 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 Vlastimilu Veselému a panu plukovníkovi Bohumilu Pikešovi za chrabrost a statečnost, kterou projevíli v průběhu 2. světové války*“. Vlastimilu Veselému bylo uděleno též čestné občanství města Jičina.

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 Toulové. 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 „*Áťovo*“ přání na jeho vlastní harmoniku.

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

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	pravděp.	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		jistě ve spol.	35 km SV od Happinsburghu	Beaufighter Mk.IF (V8253,WM * W)	68. Sq.
24. 7. 1942	00.35	He 177		jistě	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	pravděp.	Sev. moře, J od Cromeru	Beaufighter Mk.IF (V8254,WM * V)	68. Sq.

#### Poznámky:

<sup>6)</sup> 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.

<sup>7)</sup> 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.

<sup>8)</sup> 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 Bassingborne 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.

<sup>9)</sup> IFF (Identification Friend or Foe) - identifikační přístroj vysílající signál pro rozpoznání vlastních letounů.

<sup>10)</sup> 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.

<sup>11)</sup> 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.

<sup>12)</sup> 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).

<sup>13)</sup> SATCO – The Senior Air Traffic Control Officer – velitel pozemní služby.

### 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.. Gentlemani nebezpečných nocí, A'KA, Praha, 1992
4. Krátký K.. Letci Hořicka 1939-1945, Pamětní tisk, Hořice, 1995
5. Nečas Z.. Dva odboje, Svět křidel, 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 křidel, Cheb, 2000, 2001
8. Rajlich J. – Sehnal, J.. Kočičí 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 křidel, 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:



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 Toulovou na svatebním snímku z 1. června 1946.

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