

Odklon z určeného kurzu

Zpočátku vše probíhalo podle plánu. Těžké čtyřmotorové letouny vystoupaly postupně do příslušné výšky, utvořily předpisovou bojovou sestavu a nabraly určený kurz nad kontinent. Situace se dramaticky změnila, jakmile 1. bombardovací křídlo za sebou nechalo nizozemské pobřeží. Kvůli extrémnímu větru Lt. Col. Ensign rozhodl zhruba nad Zuiderzee v Nizozemsku o odchýlení z původní trasy směrem na jih až jihovýchod, jež se mělo stát pro Prahu osudné.

Neuniklo to pozornosti hlásné služby Luftwaffe, která jako kdykoliv jindy americké svazy bedlivě sledovala. Část jednoho z nich, uváděného v hlášení jako „1. BD“ (tj. odkazující na „1st Bomber Division“, což bylo dřívější označení „1st Air Division“ neboli 1. letecké divize), tak letěla přes Kassel, Fuldu, Schweinfurt, Bamberg, Plauen a dále k Drážďanům, což se záhy ukázalo jako mylná informace. V následných upřesňujících hlášeních o škodách v jednotlivých městech však Praha překvapivě chybí (na rozdíl



Letoun B-17 (sér. číslo 42-97317, kódové označení N7-P, přezdívka „Little Max“) z 603. bombardovací perutě 398. bombardovací skupiny nad hustou oblačností, podobnou té, která se rozprostírala nad Evropou 14. února 1945. Datum neznámé.



Letoun B-17 (sér. číslo 42-102506, kódové označení K8-L) z 602. bombardovací perutě 398. bombardovací skupiny během mise 14. února 1945

Pohled na formaci letounů B-17 z 398. bombardovací skupiny shora. Datum neznámé.



od Mostu, resp. Záluží, Chebu, Plzně a Karlových Varů, pokud pomineme místa v Německu), jako by se nálet na Prahu vůbec neuskutečnil.¹⁷

Američanům se do cesty postavily dvě stíhací eskadry (resp. jejich části): JG 300 a JG 301, které dohromady nasadily 146 letounů typu Messerschmitt Bf 109 a Focke Wulf Fw 190. Dosáhly dvou pravděpodobných vzdušných vítězství, ale samy utrpěly značné ztráty na technice (tři sestřelené, sedmnáct nezvěstných a pět poškozených letounů) a personálu (jeden mrtvý, sedmnáct nezvěstných a dva zranění piloti).¹⁸ Americký stíhací doprovod podle oficiální statistiky nárokoval osmnáct jistých sestřelů (po devíti Bf 109 a Fw 190) a dalších deset německých letounů (tři Bf 109, šest Fw 190 a jeden proudový Messerschmitt Me 262) mělo být poškozeno.¹⁹



Vedoucí letoun 603. bombardovací perutě (ovšem ze stavu 601. perutě) 398. bombardovací skupiny (sér. číslo 44-8771, kódové označení 30-B) s charakteristickou kopulí radaru pod trupem místo spodní střelecké věže. Jde asi o nejznámější fotografii z mise 14. února 1945, jejímž autorem je 1st Lt. Robert M. Welty, druhý pilot letounu z osádky letounu se sér. číslem 43-38951.

17 BA/MA, RL 2-II/388, Abendmeldung Reichsgebiet vom 14. 2. 1945, s. 0159–0160; Tamtéž, Nachtrag zur Schadensmeldung zu den Einflügen Reichsgebiet am 14. 2. 1945, s. 0166 a 0188.

18 Tamtéž, Nachtrag zur Schadensmeldung zu den Einflügen Reichsgebiet am 14. 2. 1945, s. 0174. Děkuji Michalu Plavcovi za doplnění.

19 MILLER, Kent D. *Fighter units & pilots of the 8th Air Force: September 1942–May 1945. Volume 1, Day-to-Day Operations – Fighter Group Histories*. Atglen, PA: Schiffer Pub., 2001, s. 167.

Část operační svodky
o misi 8. letecké armády,
konkrétně 1. letecké
divize, 14. února 1945 –
včetně útoku na Prahu,
Most (resp. Záluží
u Mostu) a Plzeň
a další příležitostné
cíle.

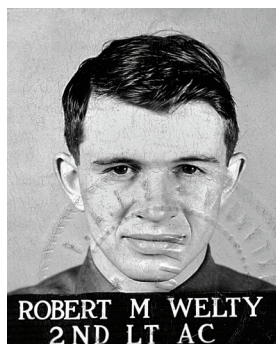
First Force

Twelve group formations (461 B-17s, 1st Air Division) dispatched against Dresden M/Y. 435 a/o dropped 678.3 tons GP, 400 tons IB on assigned target and several T/Os at 1216-1332 hours from 20,000 - 29,400 feet. Assigned target bombed visually and on H2X with some visual assists. Leaflets dropped on Prague and Dresden. Weather: generally 7/10-9/10 clouds over Dresden. Flak: nil to meager, inaccurate at Dresden. Battle damage: 34 minor, 20 major. E/a opposition: 3 FW-190s made single pass near target area. Claims: 1-0-0. Losses: 1 B-17 to o/a. NYR: 57, majority believed safe on continent.

Fighter Support: Five groups, including one group based on continent, (316 P-51s) dispatched. Up 0942-0955 hours, down 1532-1630 hours. 281 sorties. E/a opposition: 25-30 FW-190s and Me-109s engaged in Chemnitz and Dresden area; one Me-262 of a flight of three engaged east of Strasbourg. Strafed miscellaneous ground targets. Claims: 10-1-6 air (includes one Me-262 damaged). Losses: 3 P-51s (1 to AA, 2 to causes unknown). NYR: 11 P-51s.

Details of attack as follows:

<u>Assigned Target</u>	<u>Dispatched</u>	<u>Attacking</u>	<u>Tonnage</u>		<u>Results</u>
			<u>GP</u>	<u>IB</u>	
Dresden M/Y	461	311	474.5	296.5	Unob.-Fair
<u>Other Targets</u>					
Prague		62	103.5	49.0	Fair
Brux		25	38.8	24.0	Good
Pilsen		12	18.0	11.5	Unobserved



Robert M. Welty tehdy
ještě v hodnosti 2nd Lt.,
druhý pilot letounu se
sér. číslem 43-38951

V okolí Münsteru Američany „přivítala“ intenzivní palba protiletadlového dělostřelectva, která poškodila vedoucí letoun 91. bombardovací skupiny. Byl přitom zraněn radiooperátor T/Sgt. Ralph C. Vrooman a z provozu byl vyřazen komunikační systém. Zde došlo k dalšímu odklonu od kurzu. Přibližně ve stejnou dobu přestal fungovat radar ve vedoucím letounu Lt. Col. Ensigna. Tato část svazu tak „oslepla“. Navigátoři museli určovat aktuální polohu a vypočítávat další let pomocí pomůcek, event. byli odkázáni na porovnávání krajiny, zejména výraznějších orientačních bodů (železniční trať, řeka, město) na zemi, s mapou, což ovšem značně komplikovala hustá oblačnost.

Let 91. a 398. bombardovací skupiny, od nichž se mezitím odtrhla 381. bombardovací skupina, jež později svrhla své pumy na továrnu na výrobu syntetických paliv u Mostu a seřadovací nádraží v Plzni, vedl zhruba přes Marburg, Schweinfurt a Bayreuth. Pokud se můžeme spolehnout na souřadnice bodů další trasy obou bombardovacích skupin, dospějeme k nečekanému závěru, že někde nad bavorsko-českou hranicí se musely rozdělit: 91. pokračovala dál na východ, přes Mariánské Lázně, Plzeň (?), kterou od Prahy dělí podobná vzdálenost jako Zwickau od Drážďan, a Žebrák (označený jako tzv. Initial Point, neboli místo, odkud bombardéry musejí za všech okolností letět přímo k cíli) ku Praze, zatímco 398. zamířila na severovýchod, pak po překonání Krušných hor se stočila ke Karlovým Varům, přes Nejdek (Initial Point), Podbořany a Kladno, tedy ku Praze z mírného severozápadu.²⁰ Tomu by částečně odpovídala poznámka v deníku Luftschutzu v Čelákovících: „12.?? (není čitelné – pozn. FV): (svaz) Cheb, Sokolov, Vroutek.“²¹

²⁰ NARA, Record Group 18, NM6 7A, 91st Bomb Group, Mission Report February 14, 1945; Tamtéž, 398th Bomb Group, Mission Report February 14, 1945.

²¹ VÚA-VHA, fond LV-ČSR, karton č. 11, inv. č. 426/2.