

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Filozofická fakulta  
Ústav translatologie

Bakalářská práce

Kristýna Wanková

Komentovaný překlad: World War II: Eighth Air Force's 324th Bomb Squadron Flew on the Pilsen Mission. (Aviation History, January 2003)

Commented Translation: World War II: Eighth Air Force's 324th Bomb Squadron Flew on the Pilsen Mission. (Aviation History, January 2003)

Praha, 2011

Vedoucí práce: Mgr. Naděžda Abdallaová

**Poděkování:**

Děkuji vedoucí práce Mgr. Naděždě Abdallaové za cenné rady a připomínky.

Dále chci velice poděkovat svému hlavnímu odbornému konzultantovi plk. gšt. Ing. Miloslavu Bauerovi, Ph.D., bez jehož laskavé pomoci bych byla ztracená v odborných termínech. Děkuji také pánům Karlu Tarantíkovi a Miroslavu Krochmalovi.

Za neocenitelnou pomoc patří můj dík také mému příteli Milanu Mrázkovi. V neposlední řadě děkuji za pomoc a podporu svým rodičům.

**Prohlášení:**

*„Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů, literatury a dalších zdrojů.“*

V Praze dne 23.8. 2011

podpis

## ANOTACE

Jádrem této práce je překlad článku *World War II: Eighth Air Force's 324th Bomb Squadron Flew on the Pilsen Mission* od Lowella L. Getze do češtiny. Nedílnou součástí je komentář k překladu. Ten tvoří čtyři části, a to překladatelská analýza, která je vytvořena volně podle modelu Christiane Nord a zkoumá vnitrotextové a vnětextové faktory. Dále typologie překladatelských problémů, zabývající se problémy, které se při překladu vyskytly, a jejich řešení. Třetí část tvoří popis posunů vzniklých při překladu. Poslední část popisuje zvolenou překladatelskou metodu.

Klíčová slova: překlad, analýza překladu, překladatelský posun, překladatelský problém, metoda překladu, druhá světová válka, 8. letecká armáda, 324. bombardovací peruť

The core of this thesis is a Czech translation of the article *World War II: Eighth Air Force's 324th Bomb Squadron Flew on the Pilsen Mission* by Lowell L. Getz. An inseparable part is constituted by a commentary on the translation. The commentary has four parts, namely a translation analysis using the model of Christiane Nord and analyzing the intratextual and extratextual factors, further, the translation problems typology describing problems which emerged in the translation process, and their solutions. The third part consists in description of translation shifts. The last part deals with the chosen translation method.

Key words: translation, translation analysis, translation shift, translation problem, translation method, World War II, Eighth Air Force, 324th Bomb Squadron

# OBSAH

Vysvětlivky.....	7
1. Úvod.....	8
2. Vlastní překlad.....	9
3. Překladatelská analýza originálu.....	25
3.1. Vnětextové faktory.....	25
3.1.1. Autor.....	25
3.1.2. Médium, místo, čas.....	25
3.1.3. Adresát, intence, funkce.....	25
3.2. Vnitrotextové faktory.....	26
3.2.1. Téma, obsah, výstavba textu.....	26
3.2.2. Presupozice.....	27
3.2.3. Syntax, lexikum.....	27
3.2.4. Nonverbální elementy.....	28
3.2.5. Suprasegmentální znaky.....	28
4. Typologie překladačských problémů a jejich řešení.....	29
4.1. Lexikální rovina.....	29
4.1.1. Termíny.....	29
4.1.2. Nutnost doplnění v češtině.....	33
4.1.3. Zacházení s označením a pojmenováním letadel.....	33
4.1.4. Zkratky.....	35
4.2. Syntaktická rovina.....	36
4.2.1. Vsuvky.....	37
4.3. Kulturní neekvivalence.....	37
4.3.1. Vojenské hodnosti.....	37
4.3.2. Míry a váhy.....	38
4.3.3. Ostatní.....	39
4.4. Chyby a nejasnosti v textu.....	40
5. Typologie posunů.....	42
5.1. Větná struktura.....	42
5.1.1. Tematická struktura.....	45
5.2. Konkretizace.....	45

5.3. Intelektualizace.....	48
5.4. Generalizace.....	49
5.5. Intenzifikace.....	50
5.6. Oslabení významu.....	51
5.7. Vynechání.....	51
5.8. Substituce jiným výrazem z důvodu kolokace.....	52
5.9. Změna času.....	53
5.10. Grafika.....	54
6. Metoda překladu.....	55
7. Závěr.....	56
Seznam použité literatury.....	57
Příloha – text originálu.....	59

## **Vysvětlivky:**

VT – výchozí text

CT – cílový text

Getz 1997 - GETZ, L. L. The Last Mission of the 91st. Pandemonium Over Pilsen: The Forgotten Final Mission. 1997 [online]. Dostupné z:

[http://www.91stbombgroup.com/mary\\_ruth/Chapter\\_8.htm](http://www.91stbombgroup.com/mary_ruth/Chapter_8.htm)

# 1. ÚVOD

Pro svůj bakalářský překlad jsem zvolila článek od Lowella L. Getze *World War II: Eighth Air Force's 324th Bomb Squadron Flew on the Pilsen Mission*, který vyšel v roce 2003 v lednovém vydání časopisu *Aviation History*. Článek překládám celý, protože má rozsah 36 599 znaků.

Text jsem si zčásti vybrala také proto, že se zabývá bombardovacím náletem na město Plzeň, takže by jeho překlad mohl být v praxi přínosný a poutavý pro české čtenáře zajímající se o válečnou historii a letectví druhé světové války. Článek detailně popisuje průběh náletu provedeného 8. americkou leteckou armádou na samém konci války, 25. dubna 1945, který byl pro 8. leteckou armádu zároveň poslední misí druhé světové války. Autor zvláště pečlivě popisuje události, jež se odehrály na palubách letounů 324. bombardovací perutě, a objasňuje některé zajímavé okolnosti provázející nálet. Nevěnuje se však pouze samotnému náletu, nýbrž se na začátku článku krátce zabývá historickými událostmi a okolnostmi, které k provedení náletu vedly.

Tato práce je členěna do následujících částí: vlastní překlad textu, překladatelská analýza, typologie překladatelských problémů a jejich řešení, typologie překladatelských posunů a metoda překladu. Překladatelská analýza, založená na modelu Christiane Nord, se zaměřuje na rysy charakteristické pro text a slouží jako podklad k vytvoření překladatelské metody. Typologie překladatelských problémů popisuje problémy spojené s převodem textu v oblasti lexika, syntaxe, kulturních neekvivalencí a chyb a nejasností v textu. Typologie posunů uvádí a vysvětluje nezbytné změny, ke kterým při překladu došlo. Metoda překladu popisuje zvolený přístup k převodu textu.



## **2. VLASTNÍ PŘEKLAD**

# Druhá světová válka: 324. bombardovací perut'

## 8. letecké armády útočí na Plzeň

- V půlce dubna 1945 se válka v Evropě rychle blížila ke konci. Sověti bojovali na předměstí
- 5 Berlína a z velké části okupovali východ Německa na sever a na jih od města. Ze západu přes střední a jižní Německo rychle postupovaly americké a britské jednotky. Třetí armáda Lt. Gen. George S. Pattona se blížila k československým hranicím. Všem bylo jasné, že konečný pád německého pozemního vojska je jen otázkou dní.
- 10 Válka ve vzduchu ovšem pokračovala s nezmenšenou silou. Bombardovací mise se prováděly téměř každý den, ačkoli již bylo těžší najít důležité strategické cíle. Přestože *Luftwaffe* stále měla mnoho stíhacích letounů, z nichž většina byly proudové stíhačky Messerschmitt Me-262, nedostávalo se jí paliva a zkušených pilotů, aby mohla účinně vzdorovat
- 15 spojeneckým bombardérům. Spojenečtí stíhači sice ovládali nebe nad Evropou, německá protivzdušná obrana však byla stále vražedně účinná. 8. americká letecká armáda proto měla problém určit cíle, které by byly natolik strategicky důležité, aby stálo za to riskovat kvůli nim životy letců.

- Jednou z nemnoha významnějších průmyslových továren, které v dubnu 1945 ještě nebyly
- 20 zničené spojeneckým bombardováním, byla plzeňská zbrojovka Škoda. Ačkoli byla dlouho potenciálním strategickým cílem, nebyla nikdy bombardována, protože se nacházela uprostřed českého města. Škodovka vyráběla tanky, těžké zbraně a munici, ovšem většina tohoto vybavení by se nejspíš na frontu nedostala včas, aby mohla ovlivnit postup Spojenců. Zpočátku tedy Škodovy závody nepředstavovaly cíl, který by stál za takové riziko, ovšem u
- 25 spojeneckých velitelů vstoupily do hry další okolnosti.

- Na jaře 1945 začalo být ve vyšších politických kruzích v Británii a Spojených státech jasné, že Sověti si připravují půdu pro co největší politický vliv na poválečnou východní Evropu a Německo. Navíc se předpokládalo, že Sověti na územích, která okupují, vyklidí z továren
- 30 veškeré použitelné zařízení a odvezou ho domů, aby mohli po válce obnovit průmysl Sovětského svazu – a s ním také jeho vojenskou sílu. Zničení Škodovky by Sovětům znemožnilo přivlastnit si její stroje. Západní Spojenci se kromě toho domnívali, že

demonstrací svých leteckých sil, například v podobě bombardovací mise tak hluboko v Evropě, by mohli Sověty odradit od myšlenek na další tažení západně od Německa.

35

Ačkoli požadavek bombardování Plzně přišel od Gen. Dwighta D. Eisenhowera z Vrchního velitelství spojeneckých expedičních sil, na rozhodnutí, které nakonec vyústilo v polní rozkaz č. 696, měly nejspíš velký vliv výše zmíněné politické faktory. Rozkaz byl vyslán z 8. americké letecké armády 24. dubna ve 23:23 a předepisoval útok na Škodovy závody.

40

Mise byla od začátku komplikovaná. V továrně bylo zaměstnáno asi 40 000 mužů a žen – především českých civilních a totálně nasazených dělníků, jejichž hromadná smrt by poškodila poválečnou dobrou vůli mezi východní Evropou a Západními Spojenci. Z toho důvodu byly 24. dubna do Plzně vyslány stíhačky North American P-51 Mustang, aby tam shodily letáky s varováním, ať dělníci další den do továrny nechodí. Těže noci vysílala

45

varování pro české dělníky také BBC. Ráno 25. dubna zveřejnilo Spojenecké velitelství přes BBC další oznámení: „Spojenecké bombardéry jsou dnes v plné síle. Jejich cílem je továrna Škoda. Dělníci ze Škodovky, jděte pryč a zůstaňte mimo až do odpoledne.“

50

Polní rozkaz č. 696 poslal osm skupin Boeingů B-17 z 1. letecké divize do Plzně. Deset skupin bombardérů Consolidated B-24 z 2. letecké divize dostalo za cíl železniční uzly v Salcburku, Bad Reichenhallu, Hallsteinu a Traunsteinu. Odpoledne 25. dubna mělo také devět skupin „bé sedmnáctek“ ze 3. letecké divize shodit zásoby potravin na několik nizozemských měst okupovaných Němci, ale tato mise byla později kvůli nepříznivému počasí zrušena.

55

V 1. letecké divizi vyslalo 40. bojové křídlo svou 92. bombardovací skupinu jako vedoucí skupinu divize, spolu s ní vyslalo také 305. skupinu. Velitelem 1. divize byl Lt. Col. William H. Nelson. Obě zbývající bojová křídla vyslala všechny tři své skupiny - ze 41. křídla letěla 303., 379. a 384. skupina, 1. křídlo poslalo 398., 91. a 381. skupinu. 92. a 398. skupina každá poskytla čtyři perutě, ostatní skupiny vyslaly obvyklé tři perutě.

60

Zatímco ostatní bombardovací skupiny útočily na továrnu Škoda, 91. skupina, startující ze základny Bassingbourn, měla za úkol zaútočit na letiště u Plzně, na kterém spojenecké průzkumné letouny zpozorovaly asi 100 německých letadel, včetně Messerschmittů Me-262.

65

Ve formaci 91. skupiny letěla 322. peruč jako vedoucí skupiny, 323. jako horní peruč a 324. jako spodní peruč. Velitelem skupiny byl Lt. Col. Donald H. Sheeler, letící jako druhý pilot

osádky Capt. Rayolyna W. Schroedera. Prvním pilotem vedoucího letadla 323. perutě byl 1st Lt. Leslie S. Thompson, Jr.

70 Osádky probudili na snídani ve 2:00, předletová příprava začala o hodinu později. Letouny vedoucí a spodní perutě nesly dvacet 250 liberních víceúčelových bomb, zatímco letouny horní perutě nesly šest 500 liberních víceúčelových bomb a čtyři zápalné pumy M-17. Záměrný bod 322. a 324. perutě byl střed plzeňské ranveje, zatímco 323. peruč měla mířit na západní hangár na jižní straně plochy. Osádky měly udělat všechno, co bylo v jejich silách, 75 aby bomby dopadly na cílové území a vyhnuly se civilním oblastem v jeho blízkosti. Primární cíl měl být bombardován jedině s použitím vizuálního zaměření, výška shozu stanovená pro vedoucí peruč byla 22 000 stop, pro horní peruč 22 500 stop a pro spodní peruč 21 500 stop.

80 Sekundárním cílem byl nálet pomocí vizuálního zaměření na železniční uzel na východě Mnichova. Záměrný bod 322. vedoucí perutě byl sklad zboží, 323. horní peruč mířila na hlavní stanici a 324. spodní peruč na most přes kolejiště. Cíl číslo tři bylo hlavní nádraží v Mnichově.

85 Jednotka průzkumných letounů s volacím znakem „Buckeye Black“ složená ze šesti stíhaček P-51 měla podat Col. Nelsonovi informace o místních povětrnostních podmínkách 45 minut předtím, než bombardovací svaz dorazí k cíli. Čtyři letouny s volacím znakem „Small Leak Blue“ provádějící střež ve vzduchu se měly setkat s vedoucím rojem 91. skupiny v 9:55, 40 minut od primárního cíle. V tu dobu měl být určen cíl útoku. Po získání této informace měla 90 Small Leak Blue doprovodit vedoucí peruč skupiny nad příslušný výchozí bod (začátek bombardovacího náletu), odkud by letouny střež ve vzduchu letěly napřed, aby na cílovou oblast shodily staniolové pásy na rušení radiolokátorů.

95 Osádky 324. perutě byly u svých letadel ve 4:30. Zatímco osádka 1st Lt. Williama Steffense prováděla předletovou kontrolu, Sgt. William L. Swanson, radista, naladil BBC a poslouchal vzkaz pro dělníky ze Škodovky. Letadla nastartovala motory v 5:15 a vedoucí letoun skupiny vzlétl v 5:30. Vedoucí letadlo 324. perutě 1st Lt. Williama J. Authe se vzneslo v 5:40. V 6:05 byla ve vzduchu všechna letadla 324. perutě.

100 Ačkoli kvůli přízemní mlze a vysoké oblačnosti nad Východní Anglií nebylo vidět příliš daleko, počasí nebylo největším problémem 91. skupiny, jejíž vedoucí letoun vystoupal do

výšky pro vytvoření formace 5 000 stop v 5:40. V 6:42, pouze o minutu později, než určoval plán, byly všechny letouny 91. skupiny ve formaci a opustily základnu. Problémem však bylo, že někdo v 1. bojovém křídle používal volací znak vedoucího letounu 91. skupiny, což bránilo v komunikaci. Navíc 602. horní peruť 398. skupiny, která letěla přímo před 91. skupinou, měla příliš volnou formaci a zůstávala pozadu, takže pro letouny z 91. skupiny bylo těžké udržovat formaci a správný odstup. V 10:22 – čtyři minuty před dosažením výchozího bodu – zaujala 1. divize výšku shozu 22 000 stop. Asi v půlce stoupání 91. skupinu předešla 382. skupina a odsunula ji na osmé, poslední místo v úderném svazu.

110 Mnoho radistů z 91. skupiny poslouchalo BBC, aby si zpestřili dlouhý jednotvárný let. Asi v 9:30, hodinu předtím, než bombardéry dorazily k cíli, odvysílala BBC znovu varování českým dělníkům ze Škodovky.

Do té doby probíhala mise normálně. Ovšem když se úderný svaz přiblížil k cíli, začaly se věci komplikovat. Nejdříve se ztratila jednotka průzkumných letounů a hlásila podmínky nad Prahou místo nad Plzní. Povětrnostní podmínky nad Plzní byly horší, což ovšem osádka bombardérů zjistily, až když vedoucí skupina dorazila k cíli – v tu dobu bylo už příliš pozdě změnit kurz na sekundární cíl. Navíc Němci evidentně slyšeli varování pro české dělníky, která vysílala BBC, a zalarmovali protiletadlové střelce. Ti začali pálit na úderný svaz protiletadlovou palbou se světelnými náboji už asi tři minuty před cílem a skončili těsně po odhození pum. Když první skupiny prolétaly nad cílem, byl flak označen za „mizerný a nepřesný“. Němečtí střelci ještě neměli správnou palebnou vzdálenost.

Kvůli husté oblačnosti bylo pro bombometčíky vedoucích perutí obtížné identifikovat záměrné body. Bombometčík vedoucí peruti 92. skupiny záměrný bod neviděl, proto udělala peruť pravotočivý obrát o 360 stupňů a znovu proletěla nad cílem a skrze protiletadlovou palbu. Své nálože shodila napodruhé. Horní peruť také napoprvé neviděla svůj záměrný bod a také se musela vracet. Střední i spodní peruť se musely obrátit dvakrát, než našly záměrný bod, a své nálože shodily až při třetím průletu nad cílem. Ve 305. skupině žádný ze tří vedoucích bombometčíků nezaměřil napoprvé záměrný bod, ale celá skupina nakonec pumy shodila.

Skupiny 41. bojového křídla měly podobné potíže. Ani jedna ze tří perutí 303. skupiny nenašla napoprvé svůj záměrný bod. Proto udělaly obrát o 360 stupňů, určily náhradní záměrný bod a shodily bomby při druhém nalétnutí. Vedoucí peruť 379. skupiny se také

135 musela vracet. Spodní a horní perut' viděly své záměrné body napoprvé a shodily nálož při prvním průletu, potom odletěly z vyčkávacího prostoru pro návrat, aniž by počkaly na vedoucí perut'. Ta se poté, co dokončila druhé nalétnutí, připojila k 91. skupině a letěla zpátky do Británie s ní.

140 Žádný z bombometčků 384. skupiny nelokalizoval záměrný bod na první nalétnutí. Při druhém průletu vedoucí a spodní perut' shodily nálože, ale horní perut' musela odhodit pumy až napotřetí. Poslední letouny 384. skupiny shodily nálože v 11:16 – to byly nejspíš poslední bomby, které 8. letecká armáda shodila na Evropu. Vedoucí a spodní perut' kroužily nad Frankfurtem, dokud se k nim nepřipojila i horní perut', a pak letěly zpět na svou domovskou  
145 základnu Grafton-Underwood.

V 1. bojovém křídle nemohl ani jeden ze čtyř vedoucích bombometčků perutí 398. skupiny najít záměrný bod a všichni museli nalétnout podruhé. Když se k cíli přiblížila poslední, 91. skupina, uviděly její osádky naprostý chaos. Perutě, a dokonce celé skupiny se vracely a  
150 snažily se vměstnat zpět do proudu bombardérů, aby mohly znovu nalétnout na cíl. Další perutě kroužily kolem vyčkávacích prostorů svých skupin a čekaly, až se k nim připojí jejich sesterské perutě.

Osádky 324. perutě byly svědky zřícení mnoha letadel: z 92. vedoucí skupiny č. 369 pilota  
155 Lt. Lewise B. Fischera, z jehož osádky bylo šest členů zabito v boji; z 305. skupiny č. 300, Lt. Gerald S. Hodges a jeho osádka; z 303. skupiny č. 447 pilotované Lt. Warrenem Mauerem (tři členové osádky zabiti v boji); z 384. skupiny č. 501 pilotované Lt. Andrewem G. Lovettem; z 398. skupiny č. 266 pilotované Lt. Allenem F. Fergusenem, Jr. (šest členů osádky zabito v boji) a č. 652 pilotované Lt. Paulem A. Covillem (jeden člen osádky zabit v  
160 boji). Další dvě letadla z 379. skupiny – č. 178 Lt. Jamese M. Blaina a č. 272 Lt. Roberta C. Evanse - se kvůli poškození protiletadlovou palbou za letu srazila. Obě letadla se zřítila na spojenecké území. Všech devět členů osádky na palubě Blainova letadla *Seattle Sue* a zadní střelec z Evansova letadla *The Thumper* zemřeli. Dále několik letadel vypadlo z formace kvůli poškozeným motorům nebo požáru na palubě.

165 Protiletadlová palba byla s každým nalétnutím přesnější. Jak členové osádek 324. perutě později vzpomínali, když se jejich perut' přiblížila k cíli, byl flak jedním z nejpřesnějších a

nejsilnějších, jaký kdy na misi zažili, a to včetně náletů na Berlín. Když se blížila nad cíl, letěla proto 324. peruč ve velmi těsné formaci.

170

I přes velkou oblačnost dokázal vedoucí bombometčík 322. peruč v letadle č. 852

1st Lt. Stephen Lada vizuálně zacílit záměrný bod a shodit pumy. Ostatní bombometčíci peruč odhodili bomby poté, co zpozorovali dýmovnici vedoucího letounu dávající signál ke shozu. Hned po odhození bomb bylo č. 306, *The Biggest Bird*, letící jako vedoucí letadlo

175

čtvrtého roje, zasaženo protiletadlovou palbou, která vyřadila oba pravé motory a turbodmychadlo jednoho z motorů nalevo a přešla lanko řízení směrovky. Aby toho nebylo málo, když Staff Sgt. Francis N. Libby provedl shoz bomb, jedenáct z celkových

dvaceti 250 liberních pum v letounu zůstalo na závěsníku. S jediným fungujícím motorem slétl pilot 1st Lt. Robert Marlow s letadlem na zem, aby mohli znovu nahodit motor bez

180

turbodmychadla. Ačkoli osádka vyhodila veškeré neupevněné vybavení, na které přišla, začalo být jasné, že letoun by zpět na základnu Bassingbourn nedoletěl. Bomby odhodit nemohli, protože v té době už byli nad okupovaným spojeneckým územím. Místo toho je zajistili, aby nevybuchly, a Marlow hledal nejbližší nouzovou přistávací plochu. Konečně přistál na travnaté dráze asi 80 kilometrů severně od Norimberku – jen aby zjistil, že mu

185

nefungují brzdy. *The Biggest Bird* se řítíl trávou, dostal smyk a nakonec se zastavil v lese. Když se členové osádky dostali z letadla, přijely v džípu pozemní jednotky americké armády a řekli jim, ať se v lese schovají, aby nenarazili na německé civilisty. Brzy přijelo nákladní auto a odvezlo celou Marlowovu osádku. Na Bassingbourn se vrátili o tři dny později, a byli tak poslední osádkou 91. skupiny, která se vrátila z mise nad Evropou.

190

Letadlo 2nd Lt. Glennona J. Schonea, č. 790, *Oh Happy Day*, letící jako poslední letadlo formace vedoucí peruč, bylo hned po odhození bomb zasaženo protiletadlovou palbou.

Poškození bylo minimální, ale do pravého stehna navigátora 2nd Lt. Araha J. Wilkse se zaryla střepina o průměru asi tři centimetry. Letadla č. 596, *Sweet Dish*, a č. 308, *Stinky*, byla obě těžce zasažena, ale udržela se ve formaci a bezpečně se vrátila na základnu.

195

Když zbývající dvě peruč prolétaly nad cílem, ani jeden z vedoucích bombometčíků nedokázal zacílit záměrný bod, a tak vedoucí letadla neshodila bomby. Velitel horní peruč 1st Lt. Leslie S. Thompson, Jr. z letadla č. 630, *Geraldine*, přikázal peruti, aby provedla další průlet. Přes radiostanice se strhla vřava. 2nd Lt. Willis C. Schilly, pilot letadla č. 964, později vyprávěl, že si říkal „Jestli to nevysypeme teď, tak znova už tam neletím.“ Na palubě

200

čísla 540, *Ramblin' Rebel*, proběhla polemika mezi 1st Lt. Lelandem C. Borgstromem a jeho nespokojeným kopilotem F/O Quentinem E. Eathornem, ale nakonec provedli další průlet. Ostatní piloti a jejich osádky byli stejně rozčilení, nicméně všichni zůstali ve formaci. Kvůli  
205 tomu, že zpáteční úsek 360 stupňového obratu, který museli udělat, byl blízko cíle a protiletadlové palbě, mnoho členů osádek později řeklo, že si myslí, že neprovedli dva průlety, ale tři.

Letadlo č. 636, *Outhouse Mouse*, které bylo na své 139. misi a jako pilota mělo 1st Lt. Elmera  
210 „Joe“ Harveyho, dostalo při prvním náletu zásah flakem, který vyřadil motor číslo tři a přetrhl všechna lanka řízení výškovky kromě dvou. Osádka lanka provizorně spojila a letadlo zůstalo ve formaci a provedlo s 323. perutí druhý průlet nad cílem. Když ale bombometčík, Staff Sgt. Edward L. Loftus, stiskl tlačítko odhozu, bomby zůstaly na závěsníku. Po druhém přeletu musela *Outhouse Mouse* opustit formaci. Třináct minut poté, co opustili cíl, Loftus nechtěně  
215 odhodil bomby (když nebyly shozeny při náletu, měly zůstat v letounu). Harvey si vyžádal stíhací eskortu a většinu letu přes Německo pak *Outhouse Mouse* doprovázelo osm stíhaček North American P-51 Mustang. Harvey s *Outhouse Mouse* bezpečně přistál na základně Bassingbourn ve 14:28, asi půlhodiny před zbytkem perutě.

220 Žádný další letoun z 323. horní perutě neutrpěl větší poškození. Nicméně šest letadel bylo poškozeno mírně.

Když se 324. peruč blížila k továrně, měl už zástupce vedoucího bombometčíka v letadle č. 884, 1st Lt. Joseph G. Weinstock, cíl v zaměřovači, když uviděl, že vedoucí letadlo bomby  
225 neshodilo a že zavírá dveře pumovnice, což svědčilo o tom, že ruší odhoz. V té chvíli vybuchl vedle přídě Weinstockova letadla dělostřelecký granát, který vyřadil motor číslo dvě, a Wienstockovi se do ramene zaryla spousta kovových úlomků. Weinstock byl odmrštěn nazad a zmáčkl při tom tlačítko odhozu. Když ostatní bombometčíci uviděli signál leteckou dýmovicí zástupce vedoucího letadla, všichni kromě bombometčíka v letounu č. 623 pilota  
230 1st Lt. Johna Nichola odhodili bomby. Nicholův bombometčík, Tech. Sgt. Joseph J. Zupko, si uvědomil, že vedoucí letoun perutě neodhodil, a také odhoz neprovedl.

Když vedoucí letadlo spodní perutě – Kletteho č. 588, *Wild Hares* – prolétalo nad cílem, jeho bombometčík, 1st Lt. Robert E. Finch, oznámil, že nevidí záměrný bod. Lt. Col. Immanuel  
235 „Manny“ Klette, velící důstojník 324. perutě, jenž letěl jako její velitel, řekl pilotu letadla



č. 588, 1st Lt. Williamu Authovi: „No, tak se vrátíme,“ a začal zavírat dveře pumovnice. Auth se potom začal s letounem obracet a Klette zahájil radiovou komunikaci a nařídil ostatním pilotům, aby s ním znovu nalétli na cíl.

240 Přes radiostanice se strhl povyk, jak se piloti překřikovali, aby Klettemu řekli, že už bomby shodili. Někdo mu řekl: „Jestli se tam vracíte, jste v tom sami.“ Protože piloti křičeli jeden přes druhého, není jasné, co přesně Klette slyšel, vrátil se však do éteru a nařídil pilotům, aby byli zticha. Potom dodal: „Proletíme to znovu. Nebudu o tom diskutovat. Je to rozkaz.“ Žádný z pilotů na to nic neřekl, ale poté, co se obrátili asi o 180 stupňů, se letadla, která stále letěla  
245 ve výšce shozu, rozptýlila.

Když letadlo číslo dvě ve vedoucím roji, Nicholovo č. 623, prolétalo nad cílem, dostalo zásah flakem, který vyřadil motor číslo jedna a strhl část kapotáže motoru číslo dvě, jenž brzy poté vyhasl. Nichol se snažil vrátit s Klettem nad cíl, ačkoli se jeho letadlo nedokázalo udržet ve  
250 výšce formace. Když jeho druhému pilotovi, 1st Lt. Lawrenci E. Gaddisovi, došlo, co Nichol dělá, zaječel přes intercom, že přebírá velení letadla a že skrz flak už znovu nepoletí. Také poprosil, aby někdo přišel a dostal Nichola z pilotního sedadla. Jeden člen osádky, který s Gaddisem souhlasil, popadl kliku k vysouvání podvozku a šel do kokpitu, zatímco ostatní na Nichola křičeli přes intercom, aby 360 stupňový obrat ukončil. V té době letěli ve výšce  
255 18 000 stop, značně níže než zbytek perutě. Nichol si konečně uvědomil, jaká hloupost by byla znovu prolétat nad cílem sám a v tak nízké letové hladině, naklonil se s letounem kolem letiště a shodil bomby v 10:47 poblíž cíle.

Dokonce i bez bomb ztrácela „bé sedmnáctka“ nadále výšku, a tak osádka vyházela  
260 neupevněné vybavení. Střelec břišní věže, Staff Sgt. Delbert J. Augsburg, dokonce požádal o povolení odhodit břišní věž, ale Nichol řekl ne. Číslo 623 se konečně ustálilo ve výšce asi 7 200 stop a Tech. Sgt. Carl Greco, zastupující navigátor, vytyčil kurz zpět na Bassingbourn o něco severněji než byla původně naplánovaná letová trasa. Osádka vypálila světlice a požádala o eskortu. Přidalo se k nim několik Mustangů P-51, ale ani s vysunutými klapkami a  
265 koly nedokázaly stíhačky zpomalit natolik, aby mohly s číslem 623 zůstat. Nicholova osádka se musela na základnu dostat sama.

V čísle 000, *Extra Special*, letícím nalevo na pozici číslo tři ve vedoucím roji, byla situace o něco klidnější. Bombometčík, Sgt. D. Stockton, řekl pilotovi, 1st Lt. Edgaru M. Moyerovi,

270 aby Klettemu oznámil, že už bomby shodili na signál dýmovnící zástupce vedoucího letadla, Klette ale stále trval na tom, aby průlet provedli ještě jednou. Tou dobou si několik pilotů včetně Moyera myslelo, že slyší, jak někdo přes radiostanici říká, že každý, kdo odhodil bomby, se může přidat k jiné skupině a letět zpět na základnu. Z toho důvodu opustil Moyer formaci a zamířil k letadlům 305. skupiny, která se poblíž shromažďovala k návratu. Protože 275 Němci byli známí tím, že se infiltrovali do formací v ukořistěných „bé sedmnáctkách“, nějakou dobu trvalo, než 305. skupina dovolila letadlu *Extra Special* připojit se. Když skupina přiletěla nad Anglii, Moyer se odpojil a pokračoval na základnu Bassingbourn, kde přistál asi 45 minut před zbytkem své perutě.

280 Vedoucí letadlo druhého roje, č. 884 pilota 1st Lt. Williama E. Gladitsche, bylo zasaženo protiletadlovou palbou, která vyřadila motory číslo jedna a dvě, a poté vypadlo z formace. Číslo 884 kleslo asi na 10 000 stop, když vtom motor číslo jedna znovu naskočil. Gladitsch přikázal osádce vyházet veškeré vybavení, včetně kulometů ráže 12,7 mm a radiostanic, díky čemuž byl schopen udržet výšku. Vstoupil do éteru a dostal od Kletteho povolení vrátit se do 285 Anglie, kam letěl o něco níže a pozadu za 91. skupinou.

Když letadlo 2nd Lt. Armanda P. Crosy – *Chippewa-The Milwaukee Road* – prolétalo nad cílem, bylo zmítáno silnou protiletadlovou palbou, kterou střelec břišní věže Sgt. James H. Wyant označil za nejhorší flak, jaký kdy zažil. Dva úlomky proletěly přídí, rozbily plexisklo a 290 prorazily díry v trupu a na křídlech. V očekávání nejhoršího natočil Wyant břišní věž tak, aby z ní mohl odejít, a vylezl nahoru do trupu, aby byl blízko padáku. Letadlu se ale nějakým způsobem podařilo proletět bez vážného poškození, a tak se Wyant vrátil do břišní věže vyhlížet německé stíhačky. Crosa nejprve letěl s Klettem zpět nad cíl, ale nakonec spolu s dalšími šesti nebo sedmi letadly opustil formaci.

295 Když se letadlo č. 061 pilota 1st Lt. Johna L. Hatfielda, *General Ike*, blížilo k cíli, viděla jeho osádka padat k zemi několik letounů. Sgt. Emil A. Kubiak v břišní věži se snažil hlásit polohu dělostřeleckých šrapnelů. *General Ike* se bez většího poškození dostal k cíli a Sgt. Vernon E. Thomas stiskl uvolňovač pum na signál zástupce vedoucího letadla. Ve stejnou chvíli sepnul 300 palubní technik Sgt. Victor Maguire, Jr. přepínač pro hromadný odhoz bomb a Hatfield zatáhl za uvolňovač pum v kokpitu. Těsně poté, co byly bomby shozeny, zasáhl flak dveře pumovnice, které se kvůli tomu nezavřely. Zadní střelec, Sgt. Alfred G. Miller, si zapojil mobilní kyslíkovou nádrž a šel pomoci Maguirovi zavřít dveře klikou, zatímco radista Sgt.

305 Vincent W. Karas šel do zadní části letadla a obsluhoval zadní kulometry. Když se dveře zavřely, uvědomila si osádka, že v pumovnici hoří. Letadlo se začalo plnit kouřem, což ještě vystupňovalo chaos zapříčiněný výbuchy flaku. Maguire odpojil kabely, zatímco Miller oheň uhasil.

310 Hatfield provedl část obratu s Klettem, ale nakonec přibližně ve stejné chvíli jako ostatní z perutě opustil formaci. Asi kilometr a půl jižně od cíle udělal *General Ike* uvnitř ostatních letadel ostrý 360 stupňový obrat a sám se vydal na cestu domů. Chvíli poté, co opustili cíl, nahlásil někdo z osádky blížící se nepřátelská letadla, ale ukázalo se, že to jsou Mustangy. Když se ocitli nad územím okupovaným Spojenci, přidalo se k nim několik dalších letadel s motory s vrtulí v praporové poloze a společně pokračovali v cestě na základnu  
315 Bassingbourn.

Vedoucí letadlo třetího roje, č. 959 pilota 2nd Lt. Woolarda – *Rhapsody in Red* – shodilo nálož v 10:37 na signál zástupce vedoucího letadla, bylo však velmi tvrdě zasaženo flakem. Jeden z motorů byl vyřazen a další pracoval jen na poloviční výkon. Střepina  
320 z dělostřeleckého granátu se zaryla ze pilotní sedadlo a vyřadila hydraulický systém. Letadlo bylo nuceno opustit formaci a vrátit se samo.

Bombardér FO Louise Schafta č. 880 také v 10:37 shodil nálož se zástupcem vedoucího letadla perutě, přičemž utrpěl pouze několik lehkých zásahů flakem. Schaft se obrátil o 180  
325 stupňů, ale pak se rozhodl opustit formaci. Přidal se k několika „bé sedmnáctkám“, které stále letěly v příkázané výšce, a bez problémů se vrátil na Bassingbourn.

Letadlo 1st Lt. Williama P. Steffense, č. 772, *Sweet Freda*, letící po levoboku Woolardova letounu, odhodilo bomby v 10:37 se zástupcem vedoucího letadla a protiletadlovou palbou  
330 bylo zasaženo jen mírně. Steffens provedl s Klettem první část obratu a přes intercom tlumočil osádce, co Klette říká. Osádka začala na Steffense křičet, ať se nad cíl nevrací. Steffens tedy po nedokončeném obratu směrem k cíli také opustil formaci a připojil se k dalším letadlům 324. perutě, která mířila na základnu.

335 V čísle 153 provedl Staff Sgt. Samuel S. Castiglione odhození pum spolu se zástupcem vedoucího letadla v 10:37, ale devět bomb zůstalo na závěsníku. Když „bé sedmnáctka“ přelétala nad cílem, vybuchl na její pravé straně granát, který vyřadil motor číslo tři a prorazil

několik děr do přídě a křídla, jehož nosník málem přerazil. Flak prolétl břišní věží, taktak minul Sgt. Johna F. Ungera a poškodil i zád'. Pilot čísla 153, 1st Lt. George S. McEwen, 340 nastavil vrtuli motoru číslo tři do praporové polohy a podařilo se mu udržet výšku. McEwen se připojil ke Klettemu v jeho obratu zpátky nad cíl, ale než osádka stačila začít panikařit, opustil formaci. Členové osádky zajistili neodhozené pumy a letoun se na základnu vrátil s nimi.

345 Letadlo č. 844 2nd Lt. Earla C. Patea, *Yankee Gal*, dostalo spoustu menších zásahů flakem, ale nebylo vážněji poškozeno. Staff Sgt. George D. Kelly shodil bomby v 10:37. Pate, letící po McEwenově pravé straně, provedl s Klettem polovinu obratu, ale nakonec opustil formaci, ještě než si jeho osádka všimla, že Klette nařídil další nálet na cíl. Na cestu zpět na základnu se Pate přidal k prvnímu letadlu 324. perutě, které spatřil, takže zbytek cesty už McEwenův 350 letoun nezahlédl.

V letadle č. 936 2nd Lt. Raymonda W. Darlinga, které letělo jako poslední letadlo formace, byla situace mnohem hektičtější. Při průletu nad cílem bylo letadlo flakem zasaženo jen nepatrně, bomby shodilo v 10:38 a osádka si oddechla, když zamířilo vpravo k vyčkávacímu 355 prostoru pro návrat. Pilot poté přepnul radiostanici na intercom, takže osádka slyšela Kletteho rozkaz. Potom Darling radiostanici vypnul a nechal osádku hlasovat. Zadní střelec, Staff Sgt. Wayne E. Kerr, přes intercom řekl: „Poručíku, jsem ženatý a mám malýho kluka. Znova už skrz to nepoletím. Jestli se tam vracíte, tak vyskočím s padákem.“ Darling osádce oznámil: „Znova už tam nepoletíme,“ a naklonil letoun prudce doprava. Osádka byla šťastím bez sebe. 360 K číslu 936 se přidalo několik letadel a společně vytvořily novou formaci 91. skupiny mířící na základnu.

Když letadla 324. perutě opustila formaci, ozval se přes intercom zadní střelec vedoucího letadla, Staff Sgt. Charles L. Coon, a oznámil Klettemu, že číslo 588 je samo. Klette řekl: 365 „Zajistíme bomby a poletíme domů.“ Po celou cestu zpět na Bassingbourn byl Klette zticha.

Fotografie dopadu pum 323. horní perutě vykazaly dobré výsledky. Kvůli husté oblačnosti však bylo nejasné, jakou škodu způsobily vedoucí a nízká perut'. Později se zjistilo, že bylo zničeno 70 procent továrny Škoda. Bylo zabito jen šest dělníků, ale bomby dopadly také na 370 sousední obytnou oblast, kde zabily 67 lidí a zničily 335 domů. Dále bylo zabito 17 německých protiletadlových střelců.

Poté, co se 91. skupina shromáždila ve vyčkávacím prostoru napravo od cíle, udělala 322. vedoucí peruč velký oválný obrat ve snaze umožnit 323. horní peruti, aby provedla druhý nálet a vrátila se do formace. Jižní oblouk oválu sousedil s místem vyčkávacího prostoru, který se nacházel blízko Würzburgu. Letadla byla v nízké letové hladině, 324. peruč stále letěla ve výšce shozu, a celá formace 91. skupiny provedla obrat spolu s vedoucí peručí. 323. peruč se ale od cíle vrátila příliš pozdě, aby zaujala své místo, a letěla proto pozadu za skupinou.

380 Ačkoli šest z dvanácti letounů 324. peruč utrpělo vážné poškození, všechny kromě dvou přistály na základně Bassingbourn bez problémů. Když Woolardovo letadlo *Rhapsody in Red* přeletělo anglické pobřeží, nefungoval mu jeden motor a další pracoval pouze na poloviční výkon. Navíc byl vyřazen hydraulický systém, elektrický systém podvozku nefungoval, a kola musela být vysunuta ruční klikou. Woolard kontaktoval přes radiostanici Kletteho a žádal povolení k přistání na delší ranveji v Alconbury. Klette mu odpověděl, že přistane buď na Bassingbourn, „anebo vůbec“. Tak bylo rozhodnuto přistát na Bassingbourn. Bez brzd sjela *Rhapsody in Red* z ranveje a řítila se vpravo přes trávník ke své stojánce a jak se při tom otáčela dokola, vrazila křídlem do stanu pozemního personálu. Nakonec se letadlo, které 390 utrpělo jen minimální škodu, zastavilo. Velitel pozemního personálu, Staff Sgt. John A. Mabray, se očividně strachoval více o „svoje letadlo“ než o osádku, nicméně Woolardovi se přistání s porouchanou „bé sedmnáctkou“ povedlo. Byla to poslední mise, které se on nebo jeho letadlo zúčastnili.

395 Nichol měl tak málo paliva, že mu zbýval čas pouze na přímé přistání po větru, ale i přesto se mu podařilo dostat porouchaný letoun bezpečně na ranvej. Když jeho osádka vystoupila z letadla, dostal Nichol rozkaz okamžitě se hlásit na řídicí věži. Předpokládal, že mu bude udělena pochvala za to, že za daných podmínek zvládl přistání tak dobře. Místo toho dostal kartáč za přistání po větru.

400 Chvilí po podání hlášení o průběhu mise se osádky 324. peruč vrátily na ubikace. Poté dostali všichni první piloti rozkaz hlásit se ve služební místnosti peručě. Tam se deset z jedenácti pilotů setkalo s dopáleným Klettem, který na ně křičel, že jsou všichni „podělaný šmejdi“, a prohlásil, že válka by byla už dávno prohraná, kdyby ji vedli oni. Řekl, že ho nezajímá, jestli 405 shodili nálože – přikázal jim, aby s ním nalétli na cíl ještě jednou. Klette pilotům sdělil, že pět

z nich, kteří podle něj nesou největší odpovědnost za rozpuštění formace, postaví před válečný soud a že všem prvním pilotům, kteří opustili formaci, přidává ke kvótě 35 misí dalších pět misí navíc. Nikomu nedal možnost cokoli vysvětlit. Klette šel také po zástupci vedoucího bombometčíka. Přestože si Weinstock Kletteho jako bojového velitele vážil, byly  
410 mezi nimi osobní neshody od té doby, co Weinstock přišel k peruti.

Piloti byli zdrceni, někteří z nich si byli jisti, že mise navíc jsou rozsudkem smrti. Některým chyběly k dokončení vojenské služby jen dva nebo tři vzlety. Když Klette odešel, snažil se Auth, pilot vedoucího letadla, ostatní uklidnit: „Nebojte se. Do konce války už žádných  
415 dalších pět misí nebude.“ Také jim řekl, že Klette jim kvótu navýšit nemůže - vyšší velitelství by to neschválilo.

Ukázalo se, že Auth měl pravdu. Plzeň byla poslední misí, kterou 8. letecká armáda kdy letěla. Žádný z postihů, kterými Klette hrozil, nebyl nikdy vykonán a celá záležitost se  
420 zametla pod koberec. Pouze u 1st Lt. Moyera naznačovala zpráva o průběhu akce, že se nevrátil „podle instrukcí“. Kolonka, do které se mělo vyplnit, zda se letadlo vrátilo „podle instrukcí“, byla v dotaznících ostatních letounů ponechána prázdná. Záznamy o průběhu mise naznačují, že Kletteho vedoucí letadlo shodilo nálož v 10:36, tedy prakticky ve stejnou dobu jako zbytek perutě.

425 Hlášení 2nd Lt. Edwarda J. Drakea, který se jako jeden z pilotů 401. perutě účastnil mise z 25. dubna, trochu objasnilo, co se vlastně stalo. Drake správně uvedl, že v 11:00, 44 minut poté, co odhodila bomby, byla 324. peruť „rozptýlená v protiletecké palbě“. V 11:15 neměl v dohledu ani 324. spodní peruť, ani 323. horní peruť. Ve 12:00 zaznamenal pouze to, že  
430 formace 324. perutě je „trochu volná“ a její druhý roj „letí příliš mimo, nejspíš kvůli poškození z boje“. Ve 12:30 uvedl, že peruť stále letí „volně“, přičemž pravé křídlo druhého roje letí „příliš mimo a pozadu“. Ve 13:00 letěl druhý roj stále „příliš pozadu“. Ve 13:30 byla formace 324. perutě „nepříliš dobrá“ a druhý a třetí roj letěly „příliš mimo“. Ve 14:00 byly všechny roje kromě vedoucího „mimo formaci“. Ve 14:30 byl druhý roj „příliš mimo“ a  
435 čtvrtý roj „velmi rozvolněný“. Za formaci, kterou tvořily na této misi, dal Drake ze všech tří perutí nejnižší hodnocení právě 324. peruti.

Drake, jenž ve svých záznamech neidentifikoval jednotlivá letadla, byl zcela pochopitelně zmaten. Pouze osm letadel ve formaci 324. perutě letělo v předepsané výšce. Tři letouny,

440 č. 884, 623 a 959, se vrátily na základnu samy nebo mimo formaci. Kromě toho se číslo 000 na zpáteční cestu přidalo ke 305. skupině. Navíc je možné, že s letadly 324. perutě letěla také letadla z vedoucí perutě 379. skupiny, což situaci na přehlednosti nepřidalo.

445 Členové osádek, které se zúčastnily plzeňské mise, na ni vzpomínají jako na jeden z nejchaotičtějších a nejděsivějších bojových úkolů, který kdy provedli. Vzhledem k tomu, že se tolik perutí vracelo nad cíl (perutě provedly 52 samostatných přeletů nad cílem), byla německá protiletadlová palba s postupem času stále nebezpečnější.

450 Všechny osádky 324. perutě postupovaly při průletu nad cílem správně. Vedoucí bombometčík nenašel záměrný bod a dal ostatním letounům perutě náležitý signál, aby neshazovaly bomby a zahájily 360 stupňový obrat. Zástupce vedoucího bombometčíka se domníval, že identifikoval záměrný bod perutě, a viděl, že vedoucí letadlo zřejmě ruší útok v tom samém okamžiku, kdy byl jeho letoun zasažen flakem. Jeho počínání – shození bomb a signální letecké dýmovnice – bylo standardním operačním postupem, což mu po několika  
455 letech přiznal i Klette. Ovšem kvůli všemu tomu chaosu a protiletadlové palbě se ostatní bombometčíci koncentrovali na to, aby si všimli signálu pro odhoz pum. Když se signální letecká dýmovnice objevila, okamžitě shodili bomby – přesně tak, jak měli za úkol.

460 Události, které následovaly po náletu, jsou o něco spornější. Měl Klette nařídit 360 stupňový obrat zpět nad cíl? S výhodou odstupu více jak 50 let je snadné dělat o Kletteho jednání unáhlené závěry. Původní rozkaz provést druhý nálet byl správný – vedoucí letadlo neshodilo nálož a Klette se mohl jen domnívat, že ostatní bomby také neodhodili. Většina ostatních perutí úderného svazu se též vracela nad cíl. Ale měl Klette v obratu pokračovat poté, co se dozvěděl, že ostatní letouny perutě nálož shodily? Vzhledem k tomu, že všichni piloti křičeli  
465 přes radiostanici naráz, je celkem pravděpodobné, že Klette nerozuměl. Později opravdu řekl, že nevěděl, že ostatní pumy shodili.

470 Měli piloti opustit formaci? Všechna letadla kromě Nicholova splnila svou misi. Stálo hazardování se životy 98 mužů z perutě za to, aby byly na cíl shozeny další 4 tuny? Už takhle zemřelo v ostatních sedmi skupinách 26 mužů. Piloti reagovali vzhledem k okolnostem přiměřeně.

Tresty, kterými Klette hrozil pilotům za porušení formace, byly pochopitelné. Jako vysoce uznávaný velitel perutě letěl Klette více bombardovacích misí než kterýkoli jiný pilot 8. letecké armády. Bylo naprosto přirozené, že považoval jednání pilotů za zpochybnění svého velení. Zůstává však nejasné, kolik z jeho tirády bylo pouze pro efekt a co chtěl opravdu dotáhnout do konce. Fakt, že byl celý dlouhý let z Plzně zticha, nasvědčuje tomu, že většina jeho výstupu mohl být prostě způsob, jak ventilovat frustraci.

475

480 Nakonec však zůstává všechen chaos plzeňské mise pouze nezaznamenanou poznámkou pod čarou v historii 91. bombardovací skupiny. Nic se vlastně nestalo. Všichni muži se vrátili. Žádná z pohrůžek nebyla vykonána a Klette o incidentu už nikdy nemluvil. Zmatené události mise se brzy staly pouhými vzpomínkami členů osádek, o kterých se diskutuje až s odstupem několika desetiletí při nočních pitkách na setkáních 91. bombardovací skupiny. Podivný

485 příběh o tom, jak válka skončila pro 324. perut', by však měl být uchován a je třeba, aby nezmizel spolu s aktéry.



## 3. PŘEKLADATELSKÁ ANALÝZA ORIGINÁLU

### 3.1. Vnětextové faktory

#### 3.1.1. Autor

Text napsal Lowell L. Getz (\* 1931), americký biolog, emeritní profesor na University of Illinois at Urbana-Champaign. Poměrně zarážející fakt, že autorem textu o bombardovacím náletu za 2. světové války, je vysokoškolský profesor biologie, vysvětluje jeho působení v U. S. Army Security Agency v letech 1953-1955, kde dosáhl hodnosti nadporučík (First Lieutenant), a v Army Reserve Medical Service Corps v letech 1955-1991, kde dosáhl hodnosti plukovník (Colonel). Getz publikuje povětšinou přírodovědné statě, je ale také autorem několika článků zabývajících se právě leteckými útoky za 2. světové války, zvláště se zajímá o 91. bombardovací skupinu 8. americké letecké armády.

#### 3.1.2. Médium, místo, čas

Text byl publikován v časopise Aviation History, což je americký magazín, který vychází jednou za dva měsíce a zabývá se historií létání. Článek vyšel v lednu 2003. Důležitá je ovšem skutečnost, že je zkrácenou podobou textu z roku 1997 s názvem „The Last Mission of the 91st. Pandemonium Over Pilsen: The Forgotten Final Mission“. Původní článek je asi o deset normostran delší, z toho důvodu je jeho zkrácená verze občas poněkud zkratkovitá a text je kvůli tomu na některých místech nedostatečně koherentní. Tímto problémem se v analýze budu podrobněji zabývat v části o obsahu a výstavbě textu, v kapitole 3.2.1.

Nepodařilo se mi zjistit, zda byl článek krácen redakčně, či zda ho upravoval sám Getz, otázka autorství je tedy poněkud sporná.

#### 3.1.3. Adresát, intence, funkce

Adresátem je čtenář časopisu Aviation History, tedy člověk, který se zajímá o letadla a leteckou historii a dobře se v tomto oboru vyzná. Díky tomu nemusí být v článku všechno vysvětlováno a popisováno a lze užívat některých termínů z aviatiky.

Pro svůj překlad jsem si jako příjemce stanovila čtenáře obdobného českého časopisu, jako je např. časopis Letectví, Revi apod. Také u něj tedy předpokládám nadprůměrnou znalost v oboru letectví.

Článek je populárně naučný, převládajícím záměrem autora je informovat, hlavní funkcí je tedy funkce informativní. Většina článku je objektivním zobrazením skutečnosti, ke konci textu ale Getz celou popsanou skutečnost vyhodnocuje a posuzuje, např.: „*All the 324th*

*crews acted correctly as they went over the target.*“ (VT 394) V této části se také obrací na čtenáře a pokládá řečnické otázky, na které v zápětí odpoví, např.: „*Should the pilots have broken formation?*“ (VT 412) V textu lze tedy pozorovat i známky funkce fatické.

Další funkcí je čtenáře zabavit, tedy funkce apelová.

## 3.2. Vnitrotextové faktory

### 3.2.1. Téma, obsah, výstavba textu

Tématem článku je bombardovací nálet na Plzeň provedený 8. americkou leteckou armádou 25. dubna 1945. Jedná se o velice detailní popis průběhu akce.

V úvodu se text krátce zabývá válečnou situací té doby a udává důvody, kvůli kterým byla Plzeň na úplném konci války bombardována. Poté přechází k informacím o tom, které bojové útvary byly na tuto misi vyslány.

Jednoznačně nejdelší část textu se věnuje popisům událostí, které se děly na palubě letadel. Text je v tomto ohledu opravdu velice detailní, což při překladu způsobilo určité problémy s hledáním termínů a reálií v paralelní české literatuře. Takto do hloubky se průběhem náletu nezabýval žádný český text, který jsem našla.

Poté Getz popisuje události následující po přistání zpět na základně. Na konci popsané události zhodnocuje a shrnuje.

Text je členěn pouze do odstavců, není v něm použito žádné jiné členění. V části, která popisuje dění na palubách jednotlivých letadel, bývá jeden odstavec věnován jednomu letadlu.

Na konci je text oddělen čarou, pod kterou je napsáno „*This article was written by Lowell L. Getz and originally published in the January 2003 issue of Aviation History*“ (VT 431). Tuto větu jsem do překladu nezahrnula z toho důvodu, že český překlad článku v časopise *Aviation History* publikován nebyl a protože originál článku je ocitován v seznamu použité literatury.

Jak jsem se již zmínila v kapitole 3.1.2., je překládaný text zkrácenou verzí staršího textu. To občas působí problémy s koherencí, protože ze zkráceného textu byly na některých místech vyřazeny pasáže, které by bylo kvůli dobrému porozumění lepší ponechat. Pro lepší představu uvádím pro srovnání část textu ze zkrácené verze a stejnou část textu z verze původní: „*As 1st Lt. John L. Hatfield's plane, No. 061, General Ike, approached the target, her crew saw several planes going down. Sergeant Emil A. Kubiak, in the ball turret, tried to call out the flak bursts.*“

*General Ike made it to the target without major damage, and Sergeant Vernon E. Thomas triggered the bomb release on the deputy lead's smoke streamer.*“ (VT 263)

„As Lt. Hatfield's plane, No. 061 (*“General Ike”*), **flying in the No. 3 position in the Second Element**, came up on the target, **the crew saw clouds of flak and planes going down. Sgt. Emil A. Kubiak in the ball turret tried to call out the flak bursts, but they were all over the place, too many to take evasive action.** *“General Ike” made it to the target without major damage.*“ (Getz 1997)

Protože ale překládám zkrácenou verzi textu, ne text původní, a neměla jsem v úmyslu vytvořit parafrázi, většinu těchto kontextových zkratků nijak nevysvětluji, protože převážně nebrání zásadním způsobem v porozumění. Delší text jsem použila pouze k tomu, abych si doplnila informace ke zkrácené verzi pro své vlastní lepší pochopení překládaného textu.

### 3.2.2. Presupozice

Jak jsem již uvedla, je nejdůležitější presupozicí dobrá znalost v oblasti letectví, obzvláště potom bombardování. Dále je pro pochopení textu v celém jeho záběru dobré mít základní znalosti o 2. světové válce, které myslím nebudou průměrně vzdělanému čtenáři chybět.

Co se týče rozdílných presupozic amerického a českého čtenáře, ty se mohou objevit ve znalostech o americké armádě a jejích bojových útvech, ačkoli, jak jsem se přesvědčila na webových serverech příznivců letectví, většinou jsou o této problematice informováni velice dobře. Po úvaze jsem se rozhodla případné rozdíly ve znalostech nijak nekompenzovat, protože detailní informovanost o armádě není pro pochopení článku potřeba, není tedy nutné text zatěžovat vysvětlivkami.

Dále se v textu objevují americké míry a váhy. O tom více v části Typologie překladatelských problémů.

### 3.2.3. Syntax, lexikum

Syntax textu je jednoduchá a spisovná. Kvůli tomu, že text je zaměřen hlavně na podávání informací a je převážně popisný, je v něm hodně vsuvek, které navyšují informační hustotu věty. Jako příklad uvádím: „*First Lieutenant William P. Steffens' plane — No. 772, Sweet Freda, flying on Woolard's left wing — dropped with the deputy lead at 1037 and took only a few flak hits.*“ (VT 290).

Stejně jako je to typické pro celý text, i větné poměry jsou někdy eliptické a vyžadují interpretaci, např.: „*None of the three lead bombardiers in the 305th Group spotted the AP at first, **and** the entire group dropped its bombloads.*“ (VT 118)

Lexikum je velice bohaté na termíny a výrazy úzce spojené s bombardováním, jako jsou např. *toggler*, *bomb release*, *initial point*, *bombing altitude*. Dále se objevují termíny a výrazy z oblasti letectví a armády, z nichž bych zejména uvedla vojenské hodnosti.

V textu se také objevují zkratky, jako např. *KIA*, *AP*, *IP*, a také zkratky vojenských hodností.

Dalším pro překlad zajímavým lexikálním jevem jsou názvy letadel, přičemž se neúplně označení často používá jako podstatné jméno, např.: „*Even without its bombs, the B-17 continued losing altitude and the crew tossed out loose equipment.*“ (VT 231).

Co se týká názvů letadel, pro text specifickým rysem je také užívání pojmenování konkrétních letounů (např. *Outhouse Mouse*).

### **3.2.4. Nonverbální elementy**

Jak už bylo řečeno, je text rozdělen pouze na odstavce. Nenachází se v něm žádné doprovodné obrázky ani fotografie. Jediným zvláštním znakem grafické úpravy je psaní názvů letadel kurzívou, což ve svém překladu zachovávám.

### **3.2.5. Suprasegmentální znaky**

Text je populárně naučný, většina textu je tedy psána objektivně a věcně, s cílem čtenáře informovat o faktech. Důležité je však poznamenat, že ačkoli se jedná o populárně naučný článek, není styl textu jen popisný. Vzhledem k tomu, že tématem je průběh náletu, má text v pasážích, ve kterých se popisuje, co se odehrávalo v jednotlivých letounech, často blízko k vyprávění. Také se objevuje několik málo míst, kde můžeme nepřímo rozpoznat stanovisko autora, např.: „*He anticipated being commended for making such a good landing under the circumstances. Instead, he was chewed out for landing downwind.*“ (VT 349).

## 4. TYPOLOGIE PŘEKLADATELSKÝCH PROBLÉMŮ A JEJICH ŘEŠENÍ

### 4.1. Lexikální rovina

Vzhledem k tomu, že se jedná o populárně naučný text, zaměřený na podávání informací a faktů úzce spojených s oblastí bombardování, nebylo pro text ani tak problematické vypořádat se s problémy ve stylistické rovině, s gramatikou nebo syntaxí, ani tak nebylo hlavním problémem vystihnout stanovisko autora, jako by tomu mohlo být u textů beletristických nebo více autorsky pojatých.

Jak se dalo u populárně naučného textu čekat, nejvíce problémů se vyskytlo v oblasti lexika. Problematické bylo především hledání termínů. Občas také nebylo jednoduché vypořádat se se schopností angličtiny vyjadřovat se mnohem úsporněji, než to dokáže čeština, což se projevilo ve slovních spojeních, která v češtině potřebovala doplnění, aby dávala smysl, nebo v možnosti angličtiny používat jako podstatné jméno neúplný název letadla, což souvisí také s větší přizbůsobivostí a tvárností angličtiny, co se týče novotvarů. Stejně tak nebylo lehké vyřešit občasnou personifikaci letadel, která se v textu vyskytovala, protože čeština musí určit rod, což se u anglického názvu letadla neprovádí snadno. Určitý problém také představovaly zkratky v originálním textu, které v češtině nemají ekvivalent, a musely být tedy rozepsány. Uvedené často zapříčiňovalo, že muselo být v překladu užito opisů, což text do určité míry zatížilo.

Další obtíž bylo, že angličtina má v oblasti bombardování rozvinutější slovní zásobu nežli čeština, z toho důvodu bylo někdy problematické použít v překladu výrazy tak, aby se v textu neustále neopakovaly.

V následujících podkapitolkách se na uvedené lexikální obtíže zaměřím blíže.

#### 4.1.1. Termíny

Největší úskalí překladu představovalo hledání odpovídajících českých termínů. Při svých rešerších jsem nenašla žádný anglicko-český slovník zbývající se bombardováním. Pro překlad jsem používala slovníky vojenské a letecké, ve kterých se ale velké množství termínů vůbec nenacházelo. Navíc jsem si nemohla pomoci paralelní českou literaturou, protože na český text, který by se bombardovacím náletem zabýval tak do hloubky jako anglický originál, jsem nenarazila.

Mou poslední možností tedy bylo najít si anglické vysvětlení termínu a popsat ho českému odborníkovi, který by mi řekl termín český. O takové konzultace jsem poprosila vedoucího Katedry letectva Univerzity obrany v Brně plk. gšt. Ing. Miloslava Bauera, Ph.D., se kterým jsme našli odpovídající překlad k většině termínů (ačkoli někdy musel být použit opis nebo vysvětlení).

Uvádím zde překlad problematičtějších termínů:

- squadron** Termín, o jehož překladu se čeští příznivci letectví přou, neboť prý záleží na armádě, ke které útvar patří, a na jeho velikosti v dané době. Nabízejí se možnosti překladu *eskadra*, *letka*, *squadrona*, *peruť*. Po konzultaci s vedoucí práce Mgr. Naděždou Abdallaovou a s plk. gšt. Ing. Miloslavem Bauerem, Ph.D. jsem se rozhodla pro překlad **peruť**.
- element, flight** Zatímco *element* je termín užívaný v celém textu, na jednom místě se objevuje slovo *flight*. Je naprosto bez kontextu, takže mi určení jeho významu způsobilo potíže, po konzultaci s plk. gšt. Ing. Bauerem ale překládám oba termíny jako **roj**.  
(Nekonzistence v užívání termínů *element* a *flight* ve výchozím textu je s největší pravděpodobností způsobena tím, že výchozí text je upravenou verzí delšího původního textu. Srov.:  
„A screening force of four aircraft, call-sign 'Small Leak Blue,' would rendezvous with the 91st Group's **lead flight** at 0955 (...)“ (VT 78)  
„A screening force of four mosquito aircraft, call sign “Small Leak Blue”, would rendezvous with the 91<sup>st</sup> **Lead** at 0955 (...)” (Getz 1997)
- lead squadron** *High squadron* je označení pro peruť, která letí ve formaci v nejvyšší letové hladině. Normálně létají ve formaci tři perute – *lead squadron*, *high squadron* a *low squadron*, kdy *low squadron* letí v nejnižší letové hladině. V takovém případě překládám po konzultaci s plk. gšt. Ing. Bauerem, Ph.D. **lead squadron** jako **vedoucí peruť**, **high squadron** jako **horní peruť** a **low squadron** jako **spodní peruť**. Je ovšem důležité podotknout, že české ekvivalenty nejsou ustálenými termíny. To je pro překlad výhodné, když se ve výchozím textu objevuje označení *low-low squadron*, což je peruť letící v nejnižší hladině, když letí ve formaci perute čtyři. Potom na radu plk. gšt. Ing. Bauera, Ph.D. měním překlad

*low squadron* na *střední peruti'* a z *low-low squadron* se stává *spodní peruti'*. Nedržím se tedy označení ve výchozím textu a nehledám neměnné ekvivalenty, ale volně popisuji čtenáři skutečnost, což je podle mého názoru nejdůležitější.

#### *togglier*

V angličtině existují různá označení pro bombometčíky, kteří zaměřují cíl shozu pumovým zaměřovačem (pouze 2 v peruti), a pro ostatní bombometčíky z perute, kteří na signál bez zaměření bomby pouze shodí. Těm se říká *togglers*. Čeština ale takové jemné rozlišení nemá, proto v textu výrazy *togglier* i *bombardier* překládám slovem ***bombometčík***, čímž bohužel přicházím o diferenciaci ve výchozím textu.

#### *toggle switch*

Bohužel se mi ani po konzultacích nepodařilo zjistit, jaký je český ekvivalent pro *toggle switch*, pokud se jedná o bombardování. Překlad „páčkový prepínač“, „kloubový spínač“ nebo „kloubový vypínač“, který jsem našla v Kučerově Anglicko-českém leteckém slovníku a který je fakticky naprosto správně, mi nepřišel dost výstižný. V textu je spojení *hit the toggle switch* (VT 190) synonymem pro odhození bomb, případný překlad „stisknout kloubový spínač“ by tedy podle mého názoru nebyl dostatečně obrazný. Proto jsem si pro překlad zvolila slovní spojení ***tlačítko odhozu***, které jsem na internetu často viděla jako označení prostředku užívaného bombometčíkem k odhozu bomb.

#### *salvo switch*

K čemu se užívá *salvo switch*, pro mě bylo dlouho záhadou, naštěstí mi tento problém objasnil plk. gšt. Ing. Bauer, Ph.D., který mi řekl, že palubní technik může při odhozu pum nastavit, jestli se z pumovnice odhodí všechny bomby najednou, nebo jestli se odhodí jen část – pro takové zařízení ale v češtině není ustálený termín, proto jsem musela v překladu použít opis. Vzhledem ke kontextu celého textu (osádky vždy velmi protestují, když musí nalétnout na cíl znovu, a neodhozené pumy se považují za problém) jsem si domyslela, že zde půjde o přepnutí na odhoz všech pum. Proto výraz překládám jako ***přepínač pro hromadný odhoz bomb*** (CT 300). Je samozřejmě zapotřebí dodat, že při tomto

překladu byla z velké části uplatněna moje interpretace a že jsem tím výraz velmi zkonkretizovala.

*smoke streamer*  
*smoke marker*

Výraz *smoke streamer* či *smoke marker* se používá pro označení signálu ke shozu, který dává vedoucí bombometčík ostatním bombometčíkům z perutě. Díky konzultaci s plk. gšt. Ing. Bauerem, Ph.D. jsem se dozvěděla, že je to signál leteckou dýmovnicí. Protože v češtině podobný výraz pro tuto skutečnost nemáme, překládám opisem, a to různě podle situace:

***dýmovnice vedoucího letounu dávající signál ke shozu*** (CT 173)

***signál leteckou dýmovnicí*** (CT 228)

***signál dýmovnicí*** (CT 270)

***signál*** (CT 299, 318)

***signální letecká dýmovnice*** (CT 454, 456)

***signál pro odhoz pum*** (CT 456)

Jak je z výčtu patrné, nejvíce popisnou formu překladu jsem použila při první zmínce o *smoke streamer*, uvedla jsem tím tedy čtenáře do obrazu a dále v textu jsem si dovolila používat i samotný výraz *signál*, protože z kontextu je jasné, že se jedná o již popsaný signál leteckou dýmovnicí pro odhoz. Takový postup jsem zvolila z toho důvodu, že neustálé opakování celého vysvětlení by text značně zatížilo.

V textu se objevilo mnoho dalších termínů a specifických výrazů, které bylo do češtiny nutné opsat. Uvádím zde pouze některé pro ilustraci:

*tail-end Charlie* → *poslední letadlo formace*

*rally point* → *vyčkávací prostor pro návrat*

*vyčkávací prostor*

*visual run* → *nálet pomocí vizuálního zaměření*

*chaff* → *staniolové pásky na rušení radiolokátorů*

Při opisu takových výrazů jsem se vždy snažila skutečnost co nejvěrněji popsat, a zároveň co nejméně zatížit text. Rozhodující také samozřejmě byla struktura celé věty. (Viz také kapitola 4.2.)



#### 4.1.2. Nutnost doplnění v češtině

Jak jsem již předeslala, často působila problém eliptická anglická slovní spojení, která v češtině potřebují doplnění.

Jako nejmarkantnější příklad, který mě provázel celým překladem, uvádím anglické *drop* vs. české *shodit / odhodit bomby / pumy*. Dalším příkladem mohou být označení typu *324th*. V češtině jsem vždy musela upřesnit, o jaký útvar se jedná – tedy *324. perut'* – protože pouhé označení „tři sta dvacátá čtvrtá“ nebo dokonce ponechání číslovkové formy „324.“ je pro tento druh textu příliš substandardní. Dále uvádím spojení typu *squadron lead*, které do češtiny musím opět doplnit na *vedoucí letadlo perutě*. Příkladů bych mohla uvést ještě mnoho, šlo mi ale o pouhé nastínění problému. Tyto různé možnosti ve vyjadřování mezi angličtinou a češtinou samozřejmě zapříčinily, že český překlad je hutnější nežli anglický originál a častěji se v něm opakují stejná slova, pro ilustraci uvádím příklad:

*Further, the 602nd high squadron of the 398th Group, just ahead of the 91st, continually flew wide and back, making it difficult for the 91st's B-17s to stay in formation and maintain the proper separation. (VT 94) → Navíc 602. horní perut' 398. skupiny, která letěla přímo před 91. skupinou, měla příliš volnou formaci a zůstávala pozadu, takže pro letouny z 91. skupiny bylo těžké udržovat formaci a správný odstup. (CT 104)*

#### 4.1.3. Zacházení s označením a pojmenováním letadel

V této kapitole se pokusím shrnout veškeré problémy, které s sebou přinesla různá označení pro letadla užitá v textu.

Nejprve bych se chtěla věnovat používání zkrácených označení letadel jako podstatných jmen, často dokonce jako podmětů. V takovém případě jsem často postupovala tak, že jsem název letadla zkonkretizovala premodifikací a neúplné označení doplnila na celé, protože mi to v češtině připadalo nejpřirozenější, např.:

*Harvey called for fighter support, and eight P-51s escorted Outhouse Mouse most of the way out of Germany. (VT 193) → Harvey si vyžádal stíhací eskortu a většinu letu přes Německo pak Outhouse Mouse doprovázelo osm stíhaček North American P-51 Mustang. (CT 215)*

Premodifikací jsem často řešila i situaci, kdy bych jinak musela anglický název skloňovat:

*Ten groups of Consolidated B-24s (VT 44) → Deset skupin bombardérů Consolidated B-24 (CT 49)*

Někdy jsem název doplnila jen z části a nepoužila žádnou premodifikaci, název jsem pak po konzultaci s vedoucí práce Mgr. Abdallaovou skloňovala:

*Some P-51s joined them [...] (VT 235) → Přidalo se k nim několik Mustangů P-51 [...] (CT 264)*

Pokud nebylo nutné uvádět označení letadla, protože bylo jasné z kontextu, a pokud by se užitím označení text zbytečně zatížil, přistoupila jsem k vynechání označení:

*For starters, the P-51 scouting force had gotten lost and reported conditions over Prague instead of over Pilsen. (VT 104) → Nejdříve se ztratila jednotka průzkumných letounů a hlásila podmínky nad Prahou místo nad Plzní. (CT 115)*

V některých případech jsem užila generalizace:

*Further, the 602nd high squadron of the 398th Group, just ahead of the 91st, continually flew wide and back, making it difficult for the 91st's B-17s to stay in formation and maintain the proper separation. (VT 94) → Navíc 602. horní peruť 398. skupiny, která letěla přímo před 91. skupinou, měla příliš volnou formaci a zůstávala pozadu, takže pro letouny z 91. skupiny bylo těžké udržovat formaci a správný odstup. (CT 105)*

Nejčastějším případem, kdy jsem musela řešit překlad neúplného označení letadla jako podmětu, bylo užití výrazu *B-17*. Ve většině případů jsem tento problém řešila překladem pomocí slovního spojení „*bé sedmnáctka*“, které jsem zaznamenala v dokumentárních filmech a také v publikaci o bombardérech, jmenovitě v knize *Spojenecké bombardéry 1939-1945*. Zde uvádím příklad takového řešení:

*Even without its bombs, the B-17 continued losing altitude and the crew tossed out loose equipment. (VT 231) → Dokonce i bez bomb ztrácela „bé sedmnáctka“ nadále výšku, a tak posádka vyházela neupevněné vybavení. (CT 259)*

I před celá označení letadel jsem často doplňovala premodifikaci, např.:

*Consequently, North American P-51 Mustangs were dispatched to Pilsen on the 24th [...] (VT 38) → Z toho důvodu byly 24. dubna do Plzně vyslány stíhačky North American P-51 Mustang [...] (CT 42)*

Dále bych se chtěla věnovat případům, kdy se v textu objevuje pojmenování konkrétního letadla (např. *Outhouse Mouse*). Po konzultaci s vedoucí práce Mgr. Abdallaovou tyto názvy nepřekládám, jednak kvůli složitosti takového úkolu, jednak kvůli tomu, že přeložený název už neodkazuje na skutečnost, a ztrácí tedy informační hodnotu.

Při zacházení s anglickým názvem, jsem se chtěla vyhnout jeho skloňování, proto jsem situaci v některých případech řešila premodifikací:

[...] *it took some time before the 305th allowed **Extra Special** to join up.* (VT 245) → [...] *nějakou dobu trvalo, než 305. skupina dovolila **letadlu Extra Special** připojit se.* (CT 274)

V některých případech, kdy bylo z kontextu jasné, o jaké letadlo se jedná, jsem využila generalizace, abych nemusela použít anglické pojmenování:

***Rhapsody in Red** was forced to drop out and return alone.* (VT 284) → ***Letadlo** bylo nuceno opustit formaci a vrátit se samo.* (CT 320)

Když byl ale název letadla v prvním pádě a nehrozilo skloňování, často jsem ho převzala bez premodifikace – chtěla jsem se totiž vyhnout zbytečnému a nepřirozenému zatěžování textu. Myslím, že kdyby před každým názvem letadla bylo slovo „letadlo“, popř. „letoun“, byl by to pro čtenáře rušivý prvek. Proto někdy přebírám pojmenování letadel jako podmět. V tom případě vyvstává problém s určením rodu – rod určuji podle českého překladu jména:

*The Biggest Bird careened over the grass, ground-looped and eventually came to rest in some woods.* (VT 165)

(„bird“ = „pták“ – maskulinum)

→ *The Biggest Bird se **řítíl** trávou, **dostal** smyk a nakonec se **zastavil** v lese.* (CT 185)

*After the second run, Outhouse Mouse had to drop out of formation.* (VT 190)

(„mouse“ = „myš“ – femininum)

→ *Po druhém přeletu **musela** Outhouse Mouse opustit formaci.* (CT 213)

#### 4.1.4. Zkratky

Většinu zkratk originálu nebylo možné převést do češtiny zkratkou, protože čeština většinou ekvivalentní zkratkou nedisponuje. Tak tomu bylo v těchto případech:

**IP, AP:** Zkratky za *initial point* = *výchozí bod* a *aiming point* = *záměrný bod*. V češtině jsem našla na google.com několik málo případů akronymu „ZB“ jako *záměrný bod*. Po konzultaci se synem majitele Aeroparku Tarantík Zruč Karlem Tarantíkem jsem se však rozhodla tuto zkratku v překladu nepoužívat. Dalším důvodem bylo, že pro *výchozí bod* v češtině zkratka neexistuje, používání zkratk by tedy bylo v překladu nevyvážené. Zkratku jsem nepoužila také proto, že čeština je na rozdíl od angličtiny flektivní, nechtěla jsem tedy používat nesklonnou zkratku za slovo, které se v textu objevuje tak hojně a v různých pádech.

**KIA:** Zkratka za *killed in action* = *zabit v boji*. Plk. gšt. Ing. Miloslav Bauer, Ph.D. mi potvrdil, že česká zkratka neexistuje. Užívám proto plné české označení.

**SOB:** Tato eufemistická zkratka za *son of a bitch* se nachází v textu jen jednou, ve větě *who called them all 'yellow-bellied SOBs'* (VT 354). Vzhledem k tomu, že v češtině neexistuje nadávka, ze které by bylo běžné tvořit akronym, přeložila jsem větu jako *křičel, že jsou všichni „podělaný šmejdi“* (CT 402), přičemž jsem se snažila zachovat mírnější intenzitu nadávky.

**British Broadcasting Corporation:** V jednom případě jsem postupovala opačně a místo rozepisování jsem použila zkratku. Je to ve větě *That night, the British Broadcasting Corporation radioed a warning to the Czech workers.* (VT 39), ve které je BBC zmíněna poprvé, a proto celým názvem (dále v textu je již užívána zkratka). Protože si myslím, že český čtenář zná spíše akronym než celý název, používám zkratku v celém textu. Větu jsem tedy přeložila takto: *Téže noci vysílala varování pro české dělníky také BBC.* (CT 44)

## 4.2. Syntaktická rovina

V syntaktické rovině nebylo mnoho problémů, které bych při překladu musela řešit. Samozřejmě docházelo k různým konstitutivním posunům v AČV. Často jsem využívala volnějšího slovosledu češtiny a zasahovala do tematické struktury věty tak, aby bylo, pokud možno, réma na jejím konci. Těmito změnami oproti originálu se ale nebudu zabývat do hloubky, protože se tím dostáváme k samotné podstatě překladu, navíc je problematika různých jazykových systémů spíše tématem pro kontrastivní gramatiku.

Jedním z problémů byla na některých místech nutnost změny struktury věty z toho důvodu, že bylo třeba popsat nějakou skutečnost, která byla v angličtině vyjádřena kratším způsobem (také viz kapitola 4.1.1.), např.:

*A screening force of four aircraft, call-sign 'Small Leak Blue,' would rendezvous with the 91st Group's lead flight at 0955, 40 minutes from the primary target.* (VT 78) → **Čtyři letouny s volacím znakem „Small Leak Blue“ provádějící střeh ve vzduchu se měly setkat s vedoucím rojem 91. skupiny v 9:55, 40 minut od primárního cíle.** (CT 86)

*All the 91st aircraft were in formation and left the base area at 0642, only one minute behind schedule.* (VT 92) → *V 6:42, pouze o minutu později, než určoval plán, byly všechny letouny 91. skupiny ve formaci a opustily základnu.* (CT 101)

Uvedené změny oproti originálu jsou ale dány hlavně rozdíly v jazykových systémech. Překladatelským problémem, který vyplýval z tohoto konkrétního výchozího textu, byly především vsuvky, kterým věnuji samostatnou podkapitolku.

#### 4.2.1. Vsuvky

Vsuvky často nebylo do češtiny možné převést stejným způsobem jako v originále. Také zpomalovaly tempo textu a přetrhávaly návaznost. Tyto vsuvky se nejčastěji objevují, když autor popisuje, o jaké letadlo se jedná, kdo ho pilotuje a na jakém místě ve formaci letí.

Nesnažila jsem se za každou cenu převést v překladu doplňující informace ve stejném pořadí a formě, jako tomu bylo ve výchozím textu, ale usilovala jsem o to, aby vsuvka do české věty zapadla co nejpřirozeněji:

*As 1st Lt. John L. Hatfield's plane, No. 061, General Ike, approached the target [...] (VT 263) → Když se letadlo č. 061 pilota 1st Lt. Johna L. Hatfielda, General Ike, blížilo k cíli [...] (CT 296)*

Nebránila jsem se ale ani víceméně doslovnému překladu vsuvky, pokud to překladu neuškodilo:

*As 2nd Lt. Armando P. Crosa's plane — Chippewa-The Milwaukee Road — went over the target, it was buffeted badly [...] (VT 255) → Když letadlo 2nd Lt. Armanda P. Crosy – Chippewa-The Milwaukee Road – prolétalo nad cílem, bylo zmítáno silnou protiletadlovou palbou [...] (CT 287)*

#### 4.3. Kulturní neekvivalence

Pro řešení kulturních rozdílů mezi českou a americkou realitou jsem volila metodu kreolizace.

##### 4.3.1. Vojenské hodnosti

Po konzultaci s plk. gšt. Ing. Miloslavem Bauerem, Ph.D. jsem se rozhodla vojenské hodnosti nepřekládat, protože překlad by byl nepřesný, a to z toho důvodu, že hodnosti v české a americké armádě se liší a přiřazování ekvivalentů je jen přibližné. Dále jsem brala v potaz, že text pojednává o reálné situaci a reálných lidech, kterým byly uděleny americké vojenské hodnosti, ne české. Vzhledem k tomu, že článek je populárně naučný a, jak už jsem uvedla výše, jeho hlavní funkce je informační, bylo pro mě důležité předat čtenáři kompletní informaci, ne jen její přibližný ekvivalent, ačkoli jsem si vědoma toho, že to bylo na úkor estetické stránky textu. V neposlední řadě jsem se k tomuto kroku inspirovala v české paralelní literatuře (např. v knize Křídla míří na Německo autora Miloslava Pajera), kde je naprosto běžné hodnosti nepřekládat a používat jejich anglické zkratky. Uvědomuji si, že

běžný český čtenář by možná více ocenil přibližný překlad hodnosti, já jsem však brala ohled na svého určeného imaginárního příjemce, jímž je člověk, který čte články o letcích ze zahraničí často a je zvyklý, že se v takových textech hodnosti nepřekládají, protože překlad je v podstatě hybridem bez informační hodnoty.

V překladu vždy používám zkratky, tak jak jsem to viděla v paralelní literatuře. V některých případech, když se chce vyhnout použití zkratky v pozici skloňovaného podstatného jména a když by hrozilo příliš mnoho číselných údajů vedle sebe, ji premodifikuji, jako např. zde:

*As 1st Lt. John L. Hatfield's plane, No. 061, General Ike, approached the target [...]* (VT 263)  
→ *Když se letadlo č. 061 pilota 1st Lt. Johna L. Hatfielda, General Ike, blížilo k cíli [...]* (CT 296)

Po úvaze jsem se rozhodla uvádět zkratky hodností místo jejich převodu do češtiny i u notoricky známých historických osobností, které se v textu objevují, jako je George S. Patton a Dwight D. Eisenhower, ačkoli jsou v českém povědomí zapsáni jako generálporučík a generál. Chtěla jsem ale, aby byl převod hodností konzistentní.

Na jednom místě v textu se hodnost objevuje v přímé řeči jako oslovení. Na tomto místě ji převádím do češtiny, protože jinak by to ani nebylo možné. V originále navíc oslovení není přesné, protože voják s hodností „2nd Lieutenant“ je oslovován jako „Lieutenant“. Zde uvádím svůj překlad:

*'Lieutenant, I'm married and I have a little boy.'* (VT 314) → *„Poručíku, jsem ženatý a mám malýho kluka.“* (CT 357)

#### 4.3.2. Míry a váhy

V textu se objevují cizí míry a váhy – stopa a libra. Vztahují se k výšce letu a k váze pum. Proto jsem tento problém konzultovala s plk. gšt. Ing. Bauerem, Ph.D., na jehož radu jednotky nepřevádím. Stejný postup jsem našla i v paralelní literatuře.

Na dvou místech se v textu objevují údaje o vzdálenosti v mílích. Ty převádím, protože už nejsou spojeny s letectvím a protože si myslím, že to tak bude pro českého čtenáře pohodlnější. Vždy je zaokrouhluji, k čemuž mě vedl také fakt, že údaje jsou v originále pokaždé uvozeny adverbium *about*.

### 4.3.3. Ostatní

V textu se objevuje ještě několik případů kulturní neekvivalence, u kterých předpokládám různou míru presupozice u výchozího a cílového čtenáře. Jako první uvádím přirovnání pomocí *about the size of a half-dollar* (VT 173). Tuto kulturní specifičnost neadaptuji na českou skutečnost hlavně z toho důvodu, že žádná česká mince není tak velká jako půldolar. Navíc není zvykem používat české mince pro udávání velikosti. Na druhou stranu si myslím, že pro mnoho českých čtenářů nemá přirovnání „o velikosti půldolaru“ velkou informační hodnotu, protože nevědí, jak je půldolar velký. Proto jsem zvolila uvedení konkrétního rozměru a přirovnání překládám jako *o průměru asi tři centimetry* (CT 194).

Podobný postup jsem zvolila při řešení překladu spojení *return trip across the Continent*. Případný převod „zpáteční cesta přes pevninskou Evropu“ nepovažuji za dostatečně popisný. Znovu jsem tedy přistoupila ke konkretizaci a větu *After completing its second pass, the lead squadron joined the 91st Group for the return trip across the Continent*. (VT 125) překládám jako *Ta se poté, co dokončila druhé nalétnutí, připojila k 91. skupině a letěla zpátky do Británie s ní*. (CT 137)

Dalším řešením kulturní specifičnosti, které chci v této kapitole uvést, je již zmíněný převod celého názvu rozhlasové stanice *British Broadcasting Corporation* na akronym *BBC*. (Více viz 4.1.4.)

Vzhledem k tomu, že se jedná o text popisující nálet na české město, vyskytla se ve výchozím textu informace, kterou nebylo nutné převádět, protože je Čechům známá. Jedná se o tuto větu:

*One of the few major industrial plants not yet damaged by allied bombing in April 1945 was the Skoda Armament plant at Pilsen, Czechoslovakia*. (VT 17)

Předpokládám, že Plzeň je natolik známé české město, že příjemce bude vědět, kde se nachází. Proto informaci o jeho poloze vynechávám. Takový postup mi zároveň umožnil vyjádřit umístění Škodových závodů v premodifikaci, takže jsem mohla spojení *zbrojovka Škoda* umístit do rematické pozice na úplný konec věty:

*Jednou z nemnoha významnějších průmyslových továren, které v dubnu 1945 ještě nebyly zničené spojeneckým bombardováním, byla plzeňská zbrojovka Škoda*. (CT 19)

#### 4.4. Chyby a nejasnosti v textu

Při překladu jsem narazila na tři chyby, které jsem v české verzi opravila. První chybou je chybná koherence textu na tomto místě:

VT 151: *The 324th's formation became exceptionally tight as it headed in over the target.*

(Konec odstavce)

*In spite of the heavy cloud cover, the lead bombardier in No. 852, 1st Lt. Stephen Lada, got a visual fix on the AP and dropped his bombs.*

Podle kontextu se čtenář bude pravděpodobně domnívat, že letadlo č. 852 patří do 324. perutě a že je i nadále řeč o ní. Takový úsudek by byl ale chybný, protože letoun č. 852 je z 322. vedoucí perutě, o čemž se můžeme přesvědčit v původní verzi výchozího textu, kde se správně píše:

*In spite of the heavy cloud cover, the Lead bombardier in No. 852 of the Lead Squadron, 1st Lt. Stephen Lada, got a visual fix on the AP and dropped his bombs. (Getz 1997)*

Vzhledem k tomu, že velká část textu se následně věnuje situaci, kdy vedoucí bombometčík 324. perutě nedokázal zacílit záměrný bod, byl by čtenář nejspíš velice zmaten, kdyby se domníval, že už si před několika stránkami přečetl, že vedoucí bombometčík 324. perutě záměrný bod zacílil. Z toho důvodu jsem si dovolila tento úsek textu v překladu objasnit:

*I přes velkou oblačnost dokázal vedoucí bombometčík 322. perutě v letadle č. 852 1st Lt. Stephen Lada vizuálně zacílit záměrný bod a shodit pumy. (CT 171)*

Dále je v textu faktická nesrovnalost na tomto místě:

*The Western Allies also believed that a demonstration of Allied aerial might, such as a bombing mission that deep into Europe, could deter Soviet ideas of continuing their drive westward from Germany. (VT 28)*

Je zřejmé, že adjektivum *Allied* v kontrastu k *Soviet* není fakticky správně, protože Sověti byli také Spojenci. Proto jsem ve svém překladu po konzultaci s Mgr. Abdallaovou upřesnila, že se jedná o letecké síly Západních Spojenců. Vzhledem k tomu, že jsem nechtěla neustále opakovat stejné výrazy, vyřešila jsem překlad takto:

*Západní Spojenci se kromě toho domnívali, že demonstrací svých leteckých sil, například v podobě bombardovací mise tak hluboko v Evropě, by mohli Sověty odradit od myšlenek na další tažení západně od Německa. (CT 32)*



Další chybou je pouhý překlep ve větě *At 1330 the 324th formation was 'not too good,' with the second and third elements flying was 'too far out.'* (VT 380) Tuto chybu v podstatě ani nebylo možné v překladu neopravit.

Dále se chci zmínit o řešení určité nejasnosti v textu na tomto místě:

*The secondary target was a visual run on the railway traffic center on the east side of Munich. The aiming point for the 322nd lead squadron was the goods depot, while the high 323rd Squadron targeted the **main station**, and the low 324th Squadron aimed for the bridge over the rail yards. The number three target was the **main railway station** in Munich.* (VT 72)

Zpočátku jsem byla zmatená, protože jsem se domnívala, že *main railway station* musí být součástí *railway traffic center*, a že tedy *main station* označuje to samé jako *main railway station*, a celý odstavec mi proto nedával smysl. Na radu Mgr. Abdallaové jsem se však podívala na mapu Mnichova a zjistila jsem, že zatímco na východě Mnichova se opravdu nachází železniční uzel, mnichovské hlavní nádraží je spíše v západní části města. Po tomto zjištění tedy překládám *main station* jako *hlavní stanice* a *main railway station* jako *hlavní nádraží*.

## 5. TYPOLOGIE POSUNŮ

Hned na začátku je třeba předeslat, že jsem si vědoma toho, že nemohu postihnout veškeré změny oproti originálu. Proto je smyslem této kapitoly popsat nejmarkantnější a nejčastější typy posunů a uvést příklady. Posuny vyplývajícími z překladatelských problémů popsaných v části 2 se zde již zabývat nebudu.

### 5.1. Větná struktura

Samozřejmě bylo nutné měnit větnou stavbu prakticky v celém textu, proto tato podkapitola slouží pouze pro ilustraci, v žádném případě si nekladu nárok na popsání veškerých změn, ke kterým v překladu došlo.

Všechny posuny ve větné stavbě byly víceméně konstitutivní. Nejčastěji bylo třeba řešit překlad neúplných větných struktur, kde bylo nezdůvodněné nutné provést konkretizaci. Jednalo se především o participiální obraty, popř. nominální struktury s nevyjádřeným participiem, např.:

*Long a potential strategic target, it had not been bombed because of its location within a Czech city.* (VT 18) → *Ačkoli byla dlouho potenciálním strategickým cílem, nebyla nikdy bombardována, protože se nacházela uprostřed českého města.* (CT 20)

*He broke radio silence and got Klette's permission to return to England, flying slightly behind and below the 91st Group.* (VT 253) → *Vstoupil do éteru a dostal od Kletteho povolení vrátit se do Anglie, kam letěl o něco níže a pozadu za 91. skupinou.* (CT 284)

*While over the target, a shell exploded on the right side of the B-17, knocking out the number three engine, putting a number of holes in the nose and wing, and nearly severing a wing spar.* (VT 297) → *Když „bé sedmnáctka“ přelétala nad cílem, vybuchl na její pravé straně granát, který vyřadil motor číslo tři a prorazil několik děr do přídě a křídla, jehož nosník málem přerazil.* (CT 336)

*The section of the debriefing form asking whether or not the plane returned 'as briefed' was left blank for the other planes.* (VT 369) → *Kolonka, do které se mělo vyplnit, zda se letadlo vrátilo „podle instrukcí“, byla v dotaznících ostatních letounů ponechána prázdná.* (CT 421)

*With so many squadrons making additional bombing runs (there were 52 separate squadron passes over the target), German anti-aircraft fire against late-arriving squadrons became more dangerous as time went on. (VT 391) → Vzhledem k tomu, že se tolik perutí vracelo nad cíl (perutě provedly 52 samostatných přeletů nad cílem), byla německá protiletadlová palba s postupem času stále nebezpečnější. (CT 445)*

*A highly respected squadron commander, he had flown more bombing missions than any other pilot in the Eighth Air Force. (VT 416) → Jako vysoce uznávaný velitel perutě letěl Klette více bombardovacích misí než kterýkoli jiný pilot 8. letecké armády. (CT 473)*

Dalším častým překladatelským problémem vyžadujícím změnu struktury byly nominální fráze, které musely být do češtiny převedeny pomocí vedlejší věty. V některých případech s tím souvisela změna struktury celého souvětí. Uvádím zde pouze některé příklady:

*BBC's warnings to the Czech workers (VT 108) → varování pro české dělníky, kteřa vysílala BBC (CT 118)*

*Assuming the worst, Wyant rotated the ball turret to the exit position and went up into the fuselage, so he could reach his parachute. (VT 258) → V očekávání nejhoršího natočil Wyant břišní věž tak, aby z ní mohl odejít, a vylezl nahoru do trupu, aby byl blízko padáku. (CT 290)*

*Things were much more frantic among the crew of the tail-end Charlie, 2nd Lt. Raymond W. Darling's No. 936. (VT 309) → V letadle č. 936 2nd Lt. Raymonda W. Darlinga, kteře letělo jako poslední letadlo formace, byla situace mnohem hektičtější. (CT 352)*

*She finally came to a stop with only minimal damage to the aircraft. (VT 342) → Nakonec se letadlo, kteře utrpělo jen minimální škodu, zastavilo. (CT 389)*

Někdy bylo nutné opsat nominální strukturu hlavní větou, např.:

*The lead and low squadrons circled near Frankfurt until the high squadron caught up with them for the trip back to their home base at Grafton-Underwood. (VT 130) → Vedoucí a spodní perut' kroužily nad Frankfurtem, dokud se k nim nepřipojila i horní perut', a pak letěly zpět na svou domovskou základnu Grafton-Underwood. (CT 143)*

V některých případech bylo nutné vypořádat se s infinitivními konstrukcemi, které do češtiny nebylo možné převést infinitivem a bylo třeba použít větnou konstrukci:

*too late to switch to the secondary target* (VT 107) → *v tu dobu bylo už příliš pozdě změnit kurz na sekundární cíl* (CT 117)

Stávalo se však také, že jsem zvolila jinou větnou strukturu oproti originálu, ačkoli to nebylo dáno rozdílností jazykových systémů, a nebylo to tedy vyloženě nutné. K takovému korku mě vedlo především stylistické cítění. Uvádím zde opět pouze některé příklady:

*Once they were over Allied-occupied territory a couple of other planes, with feathered engines, joined up with General Ike to continue on back to Bassingbourn*. (VT 278) → *Když se ocitli nad územím okupovaným Spojenci, přidalo se k nim několik dalších letadel s motory s vrtulí v praporové poloze a společně pokračovali v cestě na základnu Bassingbourn*. (CT 313)

*While over the target, a shell exploded on the right side of the B-17, knocking out the number three engine, putting a number of holes in the nose and wing, and nearly severing a wing spar*. (VT 297) → *Když „bé sedmnáctka“ přelétala nad cílem, vybuchl na její pravé straně granát, který vyřadil motor číslo tři a prorazil několik děr do přídě a křídla, jehož nosník málem přerazil*. (CT 336)

*The rally point, near Würzburg, was adjacent to the southern arc of the oval*. (VT 330) → *Jižní oblouk oválu sousedil s místem vyčkávacího prostoru, který se nacházel blízko Würzburgu*. (CT 375)

*A report by 2nd Lt. Edward J. Drake, a pilot from the 401st Squadron on the April 25 mission, clarified a little of what actually happened*. (VT 373) → *Hlášení 2nd Lt. Edwarda J. Drakea, který se jako jeden z pilotů 401. perutě účastnil mise z 25. dubna, trochu objasnilo, co se vlastně stalo*. (CT 426)

V překladu jsem také v některých případech převáděla časovou spojku *as* pomocí jiné spojky, např.:

*A few other planes formed up on No. 936 as they reassembled in the homebound 91st Group formation*. (VT 316) → *K číslu 936 se přidalo několik letadel a společně vytvořily novou formaci 91. skupiny mířící na základnu*. (CT 360)

*Crewmen patched together the cables, and she stayed in formation as the 323rd went over the target again. (VT 188) → Osádka lanka provizorně spojila a letadlo zůstalo ve formaci a provedlo s 323. perutí druhý průlet nad cílem. (CT 211)*

*Although ground fog and high cloud cover over East Anglia made it difficult to see very far, weather was not a major problem for the 91st Group as its lead aircraft reached the assembly altitude of 5,000 feet at 0540. (VT 90) → Ačkoli kvůli přízemní mlze a vysoké oblačnosti nad Východní Anglií nebylo vidět příliš daleko, počasí nebylo největším problémem 91. skupiny, jejíž vedoucí letoun vystoupal do výšky pro vytvoření formace 5 000 stop v 5:40. (CT 99)*

### **5.1.1. Tematická struktura**

V překladu jsem využívala možnosti češtiny nakládat se slovosledem volněji nežli v angličtině a vždy jsem se snažila o tematicko-rematickou strukturu věty, proto jsem za tím účelem někdy nedodržovala větnou stavbu podle originálu. Ráda bych se však ještě krátce zmínila o případu, ve kterém se mi nepodařilo udržet tematickou strukturu podle originálu, a kdy jsem nebyla schopná umístit réma na konec věty, ačkoli ve výchozím textu tomu tak bylo. Takový posun vnímám samozřejmě jako negativní, ačkoli byl zapříčiněn rozdíly v jazykových systémech.

*Although the request for a bombing mission to Pilsen came from General Dwight D. Eisenhower at Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces, the aforementioned political factors most likely weighed heavily in the decision that resulted in Field Order 696. (VT 31) → Ačkoli požadavek bombardování Plzně přišel od Gen. Dwighta D. Eisenhowera z Vrchního velitelství spojeneckých expedičních sil, na rozhodnutí, které nakonec vyústilo v polní rozkaz č. 696, měly nejspíš velký vliv výše zmíněné politické faktory. (CT 36)*

### **5.2. Konkretizace**

Asi nejčastěji se v překladu objevovala konkretizace. Velice frekventovaným důvodem byl fakt, že anglický výraz, popř. slovní spojení muselo být zkonkretizováno, aby vůbec mohlo být do češtiny převedeno. Jedná se tedy o konkretizaci založenou více či méně na rozdílnosti jazykových systémů, např:

*switch to the secondary target (VT 107) → změnit kurz na sekundární cíl (CT 118)*

*Destroying the Skoda plant would deny its machinery to the Soviets (VT 28) → Zničení Škodovky by Sovětům znemožnilo přivlastnit si její stroje (CT 31)*  
*Sergeant Emil A. Kubiak [...] tried to call out the flak bursts (VT 264) → Sgt. Emil A. Kubiak [...] se snažil hlásit polohu dělostřeleckých šrapnelů (CT 297)*  
*hung-up bombs (VT 303) → neodhozené pumy (CT 342)*  
*they were supposed to be held (VT 192) → měly zůstat v letounu (CT 215)*  
*So it was on to Bassingbourn (VT 340) → Tak bylo rozhodnuto přistát na Bassingbourn (CT 387)*  
*As it happened, however, [...] (VT 93) → Problémem však bylo, [...] (CT 102)*

Dále bylo v některých případech nutné přistoupit ke konkretizaci u poměrně vágních anglických slovních spojení, jejichž doslovný převod by v češtině nebyl dostatečný. Týkalo se to především spojení popisujících manévry letounů, např.:

make pass / run:       *make a third pass (VT 128) → odhodit pumy až napotřetí (CT 141)*  
go around:               *to go around (VT 241) → aby průlet provedli ještě jednou (CT 271)*  
                              *not to go around (VT 293) → ať se nad cíl nevrací (CT 331)*

Jak můžeme vidět na příkladech, nedržela jsem se jednoho ekvivalentu a překlad jsem volila podle struktury věty a také tak, aby se v textu neopakovala stále stejná slovní spojení.

Dalším důležitým důvodem pro konkretizaci byl fakt, že jsem vždy volila převod, který jsem považovala za nejpřirozenější pro češtinu, ačkoli to často znamenalo menší doslovnost. V několika případech se jednalo o doplnění příslovcí:

*substantive strategic targets were harder to find (VT 11) → již bylo těžší najít důležité strategické cíle (CT 11)*  
*it had not been bombed (VT 18) → nebyla nikdy bombardována (CT 21)*  
*they had flown (VT 390) → který kdy provedli (CT 445)*  
*about three minutes out from the target (VT 108) → už asi tři minuty před cílem (CT 119)*

V jiných případech jsem ze stejného důvodu zkonkretizovala nebo změnila podmět:  
*just an hour before they reached the target (VT 101) → hodinu předtím, než bombardéry dorazily k cíli (CT 111)*

*Tracking flak began hitting the strike force about three minutes out from the target (VT 108) → Ti začali pálit na úderný svaz protiletadlovou palbou se světelnými náboji už asi tři minuty před cílem (CT 119) (kde ti odkazuje na protiletadlové střelce)*

*His crew [...] returned with them* (VT 302) → *letoun se na základnu vrátil s nimi* (CT 342)  
*Three [...] came back alone* (VT 386) → *Tři letouny [...] se vrátily na základnu samy* (CT 439)

*When one appeared* (VT 401) → *Když se signální letecká dýmavnice objevila* (CT 457)

Také jsem v některých případech doplňovala před název *Bassingbourn* specifikaci základna, např.: *flying out of Bassingbourn* (VT 56) → *startující ze základny Bassingbourn* (VT 61). Slovo *základna* jsem mnohokrát doplnila také v případech, kdy se mluvilo o návratu: *Nichol's crew would have to make it back on their own* (VT 237) → *Nicholova osádka se musela na základnu dostat sama* (CT 265)  
*returned with them* (VT 303) → *se na základnu vrátil s nimi* (CT 342)

Stalo se také, že bylo vhodné konkretizovat celé spojení:  
*join up with another group for the return trip* (VT 243) → *přidat se k jiné skupině a letět zpět na základnu* (CT 273)  
*returning 324th Squadron planes* (VT 294) → *letadla 324. perutě, která mířila na základnu* (CT 333)

Z důvodu přirozenosti v češtině jsme užila konkretizaci ještě v mnoha případech, z nichž uvádím několik příkladů:  
*Steffens' crew was going through its preflight checks* (VT 84) → *osádka [...] Steffense prováděla předletovou kontrolu* (CT 93)  
*that he was taking over the plane* (VT 223) → *že přebírá velení letadla* (251)  
*Wyant climbed back into his turret* (VT 260) → *se Wyant vrátil do břišní věže* (CT 292)  
*gave the proper signal for the rest of the squadron* (VT 395) → *dal ostatním letounům peruti náležitý signál* (CT 450)  
*togglers [...] were concentrating on watching for the smoke streamer* (VT 399) → *se [...] bombometčící koncentrovali na to, aby si všimli signálu pro odhoz pum* (CT 455)  
*Most other squadrons in the strike force were doing the same* → *Většina ostatních peruti úderného svazu se též vracela nad cíl* (CT 462)

Jak je jistě patrné, konkretizace byla velice častým překladatelským řešením, a proto také nebylo možné uvést veškeré příklady. Dovoluji si ale tvrdit, že použití konkretizace bylo vždy odůvodněné a že při něm nedošlo k větším významovým posunům.

### 5.3. Intelktualizace

Z důvodu snahy o dostatečnou kohezi, jsem v nemnoha případech sáhla ke zlogičtění větných vztahů. Bylo to na těch místech, kde jsem originál nepovažovala za dostatečně soudržný. Opět uvádím jen některé příklady:

*the flak was among the most accurate and intense [...] The 324th's formation became exceptionally tight as it headed in over the target.* (VT 150) → *byl flak jedním*

*z nejpřesnějších a nejsilnějších [...] Když se blížila nad cíl, letěla proto 324. peruč ve velmi těsné formaci.* (CT 167)

*Even without its bombs, the B-17 continued losing altitude and the crew tossed out loose equipment.* (VT 231) → *Dokonce i bez bomb ztrácela „bé sedmnáctka“ nadále výšku, a tak osádka vyházela neupevněné vybavení.* (CT 259)

*Hatfield went partway around with Klette, but he broke formation around the same time that others in the squadron did.* (VT 275) → *Hatfield provedl část obratu s Klettem, ale nakonec přibližně ve stejné chvíli jako ostatní z peruč opustil formaci.* (CT 309)

*The debriefing records indicate that Klette's lead plane dropped its bombload at 1036, essentially the same time as the rest of the squadron.* (VT 371) → *Záznamy o průběhu mise naznačují, že Kletteho vedoucí letadlo shodilo nálož v 10:36, tedy prakticky ve stejnou dobu jako zbytek peruč.* (CT 442)

V jednom případě jsem dokonce kvůli lepší koherenci textu doplnila celou vysvětlující větu:

*When the group reached England, Moyer flew on to Bassingbourn, arriving about 45 minutes before the rest of his squadron.* (VT 246) → *Když skupina přiletěla nad Anglii, Moyer se odpojil a pokračoval na základnu Bassingbourn, kde přistál asi 45 minut před zbytkem své peruč.* (CT 276)

Ačkoli je věta navíc celkem velkou změnou oproti originálu, myslím, že v tomto konkrétním případě je řešení ospravedlnitelné, protože informace z anglického textu jednoznačně vyplývá a v českém překladu pomůže upřesnit souvislosti.



## 5.4. Generalizace

Podobně jako u konkretizace, byla důvodem ke generalizaci často nemožnost převodu kompletní informace, vyplývající z rozdílnosti jazyků. Tak tomu bylo např. v případě slovesa *form up*, které v sobě nese nejen sémantiku připojení se, ale zároveň také sémantiku tvoření formace, takové sloveso se mi ale v češtině najít nepodařilo:

*He formed up on some other planes* (VT 288) → *Přidal se k několika „bé sedmnáctkám“* (CT 325)

*He [...] formed up with other returning 324th Squadron planes* (VT 294) → *připojil se k dalším letadlům 324. perutě, která mířila na základnu* (CT 333)

Podobně problematickým slovesem se ukázalo být také sloveso *spread out*:

*The planes spread out low* (VT 331) → *Letadla byla v nízké letové hladině* (CT 376)

Dalším výrazem, který nebylo možné beze zbytku převést, bylo slovo *airfield*, u něhož jsem nedokázala udržet sémantiku toho, že se jedná o menší letiště, a užila jsem obecnější překlad *letiště*.

Stejně tak jsem nedokázala převést veškerý význam věty:

*Allied bombers are out in great strength today.* (VT 41) → *Spojenecké bombardéry jsou dnes v plné síle.* (CT 46)

V několika případech jsem si generalizaci záměrně zvolila proto, že jsem takový převod považovala za přirozenější a vhodnější. Uvádím opět pouze některé příklady:

*Its togglier [...] told the pilot to inform Klette that he had dropped their bombs* (VT 239) → *Bombometčík [...] řekl pilotovi, aby Klettemu oznámil, že už bomby shodili* (CT 269)

*Flight Officer Louis Schaft's B-17 No. 880* (VT 286) → *Bombardér FO Louise Schafta č. 880* (CT 323)

*All the crewmen returned.* (VT 424) → *Všichni muži se vrátili.* (CT 481)

*one of the most chaotic and frightening sorties they had flown* (VT 390) → *jeden z nejchaotičtějších a nejděsivějších bojových úkolů, který kdy provedli* (CT 444)

Jsem toho názoru, že překlad nebyl případy generalizace nijak poškozen. Generalizace většinou neměla na vyznění textu a předání informace velký vliv, navíc často bylo zobecnění na pravou míru uvedeno kontextem.

## 5.5. Intenzifikace

Intenzifikaci jsem v textu používala zcela záměrně, a to hlavně ze stylistických důvodů:

*war in Europe was rapidly winding down* (VT 4) → *se válka v Evropě rychle blížila ke konci* (CT 4)

Ve velké většině se jednalo o intenzifikaci sloves, především v pasážích, ve kterých se popisují vypjaté situace:

*Pandemonium broke loose on the radio as the other pilots told Klette that they had dropped.* (VT 213) → *Přes radiostanice se strhl povyk, jak se piloti překřikovali, aby Klettemu řekli, že už bomby shodili.* (CT 240)

*With no brakes, Rhapsody in Red rolled off the runway and veered to the right across the grass to her hardstand area* (VT 340) → *Bez brzd sjela Rhapsody in Red z ranveje a řítíla se vpravo přes trávník ke své stojánce* (CT 387)

*who called them all 'yellow-bellied SOBs'* (VT 354) → *který na ně křičel, že jsou všichni „podělaný šmejdi“* (CT 403)

*'If we don't drop this time, I will not go over again.'* (VT 180) → *„Jestli to nevysypeme teď, tak znova už tam neletím.“* (CT 201)

V posledním případě jsem vyšší míru expresivity zvolila také proto, že jsem chtěla věrně vystihnout přímou řeč.

Někdy jsem ovšem zveličovala i jiné výrazy než slovesa:

*squadrons and entire groups* (VT 134) → *perutě, a dokonce celé skupiny* (CT 149)

*a large number of fighters, many of them Messerschmitt Me-262 jets* (VT 11) → *mnoho stíhacích letounů, z nichž většina byly proudové stíhačky Messerschmitt Me-262* (CT 12)

Zde jsem slovo *většina* použila jednak proto, abych nemusela opakovat výraz *mnoho*, a jednak proto, že se více hodilo do celé struktury věty. Myslím, že významový posun je naprosto minimální.

V samotném závěru textu jsem v opačném pořadí přeložila modální slovesa ve větě, a to kvůli větné stavbě. Z toho důvodu mi v prvním případě vzniklo oslabení významu a v případě druhém jeho intenzifikace:

*But the strange story of how the war ended for the 324th Squadron needs to be preserved, and should not disappear with the participants.* (VT 427) → *Podivný příběh o tom, jak válka skončila pro 324. peruť, by však měl být uchován a je třeba, aby nezmizel spolu s aktéry.* (CT 484)

## 5.6. Oslabení významu

V menší míře se v překladu vyskytuje také oslabení významu. V některých případech je to způsobeno tím, že jsem nebyla schopna zachovat v překladu odpovídající intenzitu:

*By that time they were down to 18,000 feet* (VT 227) → *V té době letěli ve výšce 18 000 stop* (CT 254)

Většinou se však jednalo o vědomou volbu ze stylistických důvodů:

*One of the few major industrial plants* (VT 17) → *Jednou z nemnoha významnějších průmyslových továren* (CT 19)

*[...] No. 844, Yankee Gal, took a lot of small flak hits but suffered no serious damage.* (VT 304) → *Letadlo č. 844 [...], Yankee Gal, dostalo spoustu menších zásahů flakem, ale nebylo vážněji poškozeno.*

*the Soviets would strip all usable equipment from factories* (VT 25) → *Sověti [...] vyklidí z továren veškeré použitelné zařízení* (CT 29)

## 5.7. Vynechání

V několika případech jsem přikročila k nepřeložení a úplnému vynechání některých výrazů originálu. Důvod byl ten, že by tyto výrazy jen zbytečně zatížily stavbu české věty a vlastně nepřinášely žádnou novou informaci:

*[...] so **the squadron** made a 360-degree turn to the right [...] **That group dropped** its loads on the second run.* (VT 113) → *proto udělala peruť pravotočivý obrat o 360 stupňů [...] Své nálože shodila napodruhé.* (CT 125)

V tomto případě se nesnažím v každé větě užít jiného podmětu, protože z kontextu je jasné, že podmět se v obou případech vztahuje ke stejné skutečnosti, a fakt, že *perut'* je ve druhé větě označena jako *group*, je dle mého názoru velice matoucí.

*Squadrons and entire groups were turning around and then trying to find space to wedge back into the bomber stream for another pass.* (VT 134) → *Perutě, a dokonce celé skupiny se vracely a snažily se vměstnat zpět do proudu bombardérů, aby mohly znovu nalétnout na cíl.* (CT 149)

*The 324th crews saw many planes going down, including;* (VT 138) → *Osádky 324. perutě byly svědky zřícení mnoha letadel:* (CT 154)

*[...] Auth, the lead pilot, tried to calm the others, saying: [...]* (VT 364) → *[...] snažil se Auth, pilot vedoucího letadla, ostatní uklidnit: [...]* (CT 413)

*Accordingly, Moyer broke formation and, sighting planes from the 305th Group rallying nearby, headed toward them.* (VT 244) → *Z toho důvodu opustil Moyer formaci a zamířil k letadlům 305. skupiny, která se poblíž shromažďovala k návratu.* (CT 273)

*[...] when he and his plane were hit by flak* (VT 397) → *[...] kdy byl jeho letoun zasažen flakem* (CT 453)

*Because of all the confusion and flak on the bomb run [...]* (VT 399) → *[...] kvůli všemu tomu chaosu a protiletadlové palbě [...]* (CT 455)

*Obviously, from the vantage point of more than 50 years of hindsight [...]* (VT 404) → *S výhodou odstupu více jak 50 let [...]* (CT 460)

Jsem toho názoru, že žádný případ vypuštění překladu neuškodil ani ho neznehodnotil a že vynechání naopak přispělo k větší srozumitelnosti textu.

## 5.8. Substituce jiným výrazem z důvodu kolokace

Často jsem pro převod záměrně ne zvolila nejpřesnější ekvivalent, protože jsem se snažila použít výraz, který by co nejlépe zapadl do celé věty a odpovídal obvyklým kolokacím v češtině.

*seriously oppose the Allied bombers* (VT 13) → *účinně vzdorovat spojeneckým bombardérům* (CT 13)

*to warrant* risking airmen's lives (VT 16) → *aby stálo za to* riskovat kvůli nim životy letců (CT 16)

[...] the Soviets were positioning themselves to *lay political claim* to as much of postwar Eastern Europe and Germany as possible (VT 24) → *Sověti si připravují půdu pro co největší politický vliv na poválečnou východní Evropu a Německo* (CT 28)

Radio operators [...] listened in on the BBC *to break the monotony of the long flight*. (VT 100) → *Mnoho radistů [...] poslouchalo BBC, aby si zpestřili dlouhý jednotvárný let.* (CT 110)

[...] many crewmen later said they thought they *had made* three runs instead of two (VT 184) → [...] *mnoho členů osádek později řeklo, že si myslí, že neprovedli dva průlety, ale tři* (CT 206)

[...] *it was unclear* [...] (VT 215) → [...] *není jasné* [...] (CT 242)

*I don't want to discuss this*. (VT 216) → *Nebudu o tom diskutovat.* (CT 243)

*Assuming the worst* [...] (VT 258) → *V očekávání nejhoršího* [...] (CT 290)

[...] *adding to the confusion* (VT 389) → [...] *což situaci na přehlednosti nepřidalo* (CT 442)

[...] *it's tempting* to make snap judgments about Klette's actions (VT 404) → [...] *je snadné dělat o Kletteho jednání unáhlené závěry* (CT 460)

[...] *all the confusion about the Pilsen mission became* merely an unrecorded footnote [...] (VT 423) → [...] *zůstává* všechn chaos plzeňské mise pouze nezaznamenanou poznámkou pod čarou [...] (CT 480)

Takovýto postup jsem si ale dovolila pouze v případě, kdy jsem byla přesvědčená, že substituce méně přesným výrazem nezmění podstatným způsobem význam, a kdy jsem uznala, že zisk v podobě lépe znějící formy převýší ztrátu v podobě pozměnění obsahu.

## 5.9. Změna času

Ve třech případech jsem v překladu užila jiný čas oproti originálu. Důvodem bylo to, že jsem jiný čas považovala za logičtější při uchování stejného celkového významu:

[...] *it was unclear* exactly what Klette *heard* [...] (VT 215) → [...] *není jasné, co přesně Klette slyšel* [...] (CT 242)

*It was only natural that he would consider* the pilots' actions a reflection on his leadership. (VT 418) → *Bylo naprosto přirozené, že považoval jednání pilotů za zpochybnění svého velení.* (CT 475)

[...] *all the confusion [...] became merely an unrecorded footnote [...]* (VT 423) → [...] *zůstává všechen chaos [...] pouze nezaznamenanou poznámkou pod čarou [...]* (CT 480)

## 5.10. Grafika

Co se týče grafických prostředků, v několika případech měním pomlčku, která se v českých textech neobjevuje tak často, na tradičnější čárku, např.:

[...] *blew part of the cowling from engine number two — which soon went out* (VT 220) →

[...] *strhl část kapotáže motoru číslo dvě, jenž brzy poté vyhasl* (CT 248)

Také často přepisují číselné údaje slovy, v rozporu s originálem, a to především tam, kde by hrozilo nakupení číslovek a špatné pochopení, např.:

*20 250-pound general purpose bombs* (VT 64) → *dvacet 250 liberních víceúčelových bomb* (CT 71)

Ve dvou případech jsem řešila použití uvozovek jinak, než tomu bylo v originále, a to z toho důvodu, že jsem hledala řešení nejpřirozenější pro češtinu:

[...] *but Nichol told him 'No.'* (VT 233) → [...] *ale Nichol řekl ne* (CT 261)

*Klette replied that he would have to land at Bassingbourn or 'not at all.'* (VT 339) → *Klette mu odpověděl, že přistane buď na Bassingbourn, „anebo vůbec“.* (CT 386)

## 6. METODA PŘEKLADU

Přístup k textu se odvíjel od zjištění získaných překladatelskou analýzou. Vzhledem k tomu, že se jedná o populárně naučný článek, bylo pro mě hlavní prioritou zachování informativní funkce a předání co největšího množství informací obsažených ve výchozím textu.

Svá překladatelská řešení jsem vždy volila s ohledem na určeného cílového čtenáře. Bylo pro mě klíčové, aby byla při čtení textu splněna jeho očekávání spojená se čtením textů podobného typu, a přizpůsobila jsem podle toho svůj překladatelský postup. Zároveň jsem usilovala o to, aby měl čtenář při čtení co největší komfort a aby byl splněn základní cíl překladu – úspěšná komunikace. Spojení těchto dvou kritérií dalo vzniknout kreolizační metodě v zacházení s kulturními rozdíly. Z důvodu komfortu a snahy o předání informace jsem v některých částech textu přistoupila k opravám originálu.

Troufám si tvrdit, že při překladu došlo pouze ke konstitutivním posunům a že tematika i obsah výchozího a cílového textu se shodují, stejně jako funkce a účín, který mají na čtenáře.

## 7. ZÁVĚR

Cílem práce bylo adekvátně převést výchozí text do češtiny a okomentovat problémy spojené s překladem, zvolené překladatelské postupy a nezbytné posuny, ke kterým došlo. Hlavním kritériem bylo zachování informativní funkce textu.

Ústředním problémem překladu byly nepochybně termíny a odborná stránka textu vůbec. Z toho důvodu bylo nutné zajistit si odborného konzultanta a využít jeho vědomostí. Konzultace mi laskavě poskytli plk. gšt. Ing. Miloslav Bauer, Ph.D. a pan Karel Tarantík.

Důležitými kritérii překladu bylo jednak zachování věrnosti originálu, a to především předání informací a zachování celkového rázu textu, jednak přizpůsobení textu cílovému čtenáři, ať už se jednalo o aspekty kulturní, stylistické či lexikální. Věřím, že se mi v překladu podařilo tato kritéria splnit.

Tato bakalářská práce pro mě byla velmi přínosná a poskytla mi mnoho nových zkušeností. Poprvé jsem si zkusila přeložit ucelený text delšího rozsahu, který se podrobně zabývá speciálním odvětvím lidské činnosti, v níž se neorientuji. Z toho důvodu jsem musela provést rozsáhlé rešerše v sekundární literatuře, dokumentárních filmech a na webových stránkách a poprvé jsem si vyzkoušela spolupráci při překladu s odborným konzultantem. Kromě toho jsem při svém pátrání po anglicko-českém slovníku zabývajícím se problematikou bombardování nejspíše narazila na mezeru v české lexikografii.

Musím konstatovat, že se mi při překladu nepodařilo dodržet strategii minimaxu, věřím však, že mi tato bakalářská práce pomohla zdokonalit se v překladatelských schopnostech a že v budoucnosti zúročím zkušenosti, které jsem při práci na ní nabyla.



## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY:

### Primární literatura:

GETZ, L. L. World War II: Eighth Air Force's 324th Bomb Squadron Flew on the Pilsen Mission. In *Aviation History January 2003* [online]. Dostupné z:  
<http://www.historynet.com/world-war-ii-eighth-air-forces-324th-bomb-squadron-flew-on-the-pilsen-mission.htm>  
[cit. 2010-04-24]

### Sekundární literatura:

- CHANT, C. *Letouny druhé světové války*. 1. vyd. Praha: Svojtka & Co., 2000. ISBN: 80-723-233-5.
- CHANT, C. *Identifikační příručka vojenských letounů: Spojenecké bombardéry 1939-1945*. 1. vyd. Praha: Svojtka & Co., 2009. ISBN: 978-80-256-0028-3.
- GETZ, L. L. The Last Mission of the 91st. Pandemonium Over Pilsen: The Forgotten Final Mission. 1997 [online]. Dostupné z:  
[http://www.91stbombgroup.com/mary\\_ruth/Chapter\\_8.htm](http://www.91stbombgroup.com/mary_ruth/Chapter_8.htm)  
[cit. 2011-05-10]
- KOL. *Encyklopedie letadel*. 3. vyd. Ivanka pri Dunaji: Vydavateľství SLOVO s.r.o., 1998. ISBN: 80-85711-35-4.
- LEVÝ, J. *Umění překlada*. 3. vyd. Praha: Ivo Železný, nakladatelství a vydavatelství spol. s.r.o., 1998. ISBN: 80-237-35-39-X.
- NORD, C. *Text Analysis in Translation. Theory, Methodology, and Didactic Application of a Model for Translation-Oriented Text Analysis*. 2. vyd. Amsterdam – New York: Editions Rodopi, B.V., 2005. ISBN: 90-420-1808-9.
- PAJER, M. *Křídla míří na Německo*. 1. vyd. Praha: SVĚT KŘÍDEL, 1994. ISBN: 80-85280-22-1.
- PAJER, M. *Ve stínu slávy*. 1. vyd. Praha: SVĚT KŘÍDEL, 1992. ISBN: 80-85280-10-8.
- POPOVIČ, A. *Teória umeleckého prekladu*. 2. vyd. Bratislava: Tatran, 1975.

## **Jazykové příručky a slovníky:**

ABZ slovník cizích slov. <<http://slovník-cizich-slov.abz.cz/>>.

DUŠKOVÁ, L. *Mluvnice současné angličtiny na pozadí češtiny*. 3. vyd. Praha: Nakladatelství Academia, 2006. 673 s. ISBN: 80-200-1413-6.

KARLÍK, P.; RUSÍNOVÁ, Z. aj. *Příruční mluvnice češtiny*. 2. vyd. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2008. 799 s. ISBN: 978-80-7106-980-5.

KOL. *Slovník spisovného jazyka českého*. <<http://ssjc.ujc.cas.cz/>>.

KUČERA J. a kol. *Anglicko-český letecký slovník*. 1. vyd. Praha: Výzkumný a zkušební letecký ústav, a.s., 1999.

Lingea Lexicon 5.0, Lingea s.r.o., 2008.

Oxford Dictionaries Online. <<http://oxforddictionaries.com/>>.

ŘÁDA, I. *Anglicko-český letecký slovník*. 1. vyd. Voznice: LEDA spol. s.r.o., 2001.

ŘÁDA, I. *Česko-anglický letecký slovník*. 1. vyd. Voznice: LEDA spol. s.r.o., 2006.

Ústav pro jazyk český. *Internetová jazyková příručka*. <<http://prirucka.ujc.cas.cz/>>.

VEDRAL, J. *Anglicko-český vojenský slovník na CD*. 1. vyd. Praha: JTP-Jednota tlumočnicků a překladatelů, 2008. ISBN: 80-86261-28-X.

## **Internetové zdroje:**

*Airwar* <<http://airwar.valka.cz/usa/b17/index.php>>. [cit. 2011-04-25]

*ArmyAirForces* <<http://forum.armyairforces.com/m137566-print.aspx>>. [cit. 2011-07-30]

*Historie letadel* <<http://historieletani.wz.cz/>>. [cit. 2011-05-26]

*Lowell Getz Vitae* <<http://www.life.illinois.edu/getz/vitae.html>>. [cit. 2011-08-11]

*Valka.cz* <<http://www.valka.cz/>>. [cit.2011-04-25]

*Wikipedia, the Free Encyclopedia* <<http://en.wikipedia.org>>.

*Wikipedie, otevřená encyklopedie* <<http://cs.wikipedia.org>>.

*YouTube* <<http://www.youtube.com/>>.

*91st Bomb Group* <<http://www.91stbombgroup.com/>>. [cit. 2010-12-28]

## **Filmografie:**

Battle Stations: B-17 “Flying Fortress”. Flashback Television, 2003.

Letadla druhé světové války: B-17 – „Létající pevnost“. Společnost Řitka Video, 2009.

Stíhací a těžké bombardéry. Česká televize, 2005.

Válečné epizody z archivů: Memphis Belle – Příběh „Létající pevnosti“. Česká televize, 2003.

**PŘÍLOHA**  
**TEXT ORIGINÁLU**

# World War II: Eighth Air Force's 324th Bomb Squadron Flew on the Pilsen Mission

5 By mid-April 1945 the war in Europe was rapidly winding down. The Soviets were fighting in the suburbs of Berlin and had occupied much of the eastern region of Germany to the north and south of the city. From the west, American and British forces were moving swiftly across central and southern Germany. Lieutenant General George S. Patton's Third Army was closing on the Czechoslovakian border. It was obvious to all that the final collapse of German ground forces was only a matter of days away.

10 Still, the air war continued unabated. Bombing missions were being flown nearly every day, although substantive strategic targets were harder to find. While the *Luftwaffe* still had a large number of fighters, many of them Messerschmitt Me-262 jets, it lacked sufficient fuel and experienced pilots to seriously oppose the Allied bombers. Allied fighters controlled the skies over Europe, but German anti-aircraft defenses were still murderously effective. The U.S.  
15 Eighth Air Force was therefore faced with the problem of identifying targets of sufficient strategic importance to warrant risking airmen's lives.

One of the few major industrial plants not yet damaged by allied bombing in April 1945 was the Skoda Armament plant at Pilsen, Czechoslovakia. Long a potential strategic target, it had not been bombed because of its location within a Czech city. The Skoda plant produced tanks,  
20 heavy guns and ammunition, but most of that materiel appeared unlikely to reach the front in time to have an effect on the Allied advances. At the outset, therefore, the Skoda plant did not seem a target worthy of the risk, but other factors came into play among the Allied leaders.

By spring 1945, it had become obvious at the higher political levels in Britain and the United States that the Soviets were positioning themselves to lay political claim to as much of  
25 postwar Eastern Europe and Germany as possible. It was also assumed that the Soviets would strip all usable equipment from factories in the territories it occupied and ship it home to rebuild the Soviet Union's postwar industry — and its military strength. Destroying the Skoda plant would deny its machinery to the Soviets. The Western Allies also believed that a demonstration of Allied aerial might, such as a bombing mission that deep into Europe, could  
30 deter Soviet ideas of continuing their drive westward from Germany.

Although the request for a bombing mission to Pilsen came from General Dwight D. Eisenhower at Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces, the aforementioned political factors most likely weighed heavily in the decision that resulted in Field Order 696. Sent out from the Eighth Air Force at 2323 hours on April 24, the order specified a strike on  
35 the Skoda plant. From the outset, the mission was problematic. There were about 40,000 men and women employed at the plant — primarily Czech civilian and conscripted laborers, whose wholesale deaths would damage postwar goodwill between Eastern Europeans and the Western Allies. Consequently, North American P-51 Mustangs were dispatched to Pilsen on the 24th to drop leaflets warning the workers to stay away from the factory the next day. That  
40 night, the British Broadcasting Corporation radioed a warning to the Czech workers. On the morning of April 25, Allied Headquarters released another bulletin over the BBC: 'Allied

bombers are out in great strength today. Their destination is the Skoda works. Skoda workers, get out and stay out until the afternoon.'

45 Field Order 696 sent eight groups of Boeing B-17s of the 1st Air Division to Pilsen. Ten groups of Consolidated B-24s from the 2nd Air Division were targeted for rail centers at Salzburg, Bad Reichenhall, Hallstein and Trauenstein. Nine groups of B-17s in the 3rd Air Division were also slated to drop food supplies to several German-occupied Dutch cities during the afternoon of the 25th, but that mission was later canceled because of adverse weather conditions.

50 In the 1st Air Division, the 40th Combat Wing dispatched its 92nd Bomb Group as the division lead, with the 305th Group following. Lieutenant Colonel William H. Nelson was the 1st Division air commander. The other two combat wings each sent all three of their groups: From the 41st came the 303rd, 379th and 384th groups, while the 1st Wing sent the 398th, 91st and 381st groups. The 92nd and 398th groups each put up four squadrons, while the  
55 other groups sent out the usual three squadrons.

While the other bomb groups attacked the Skoda plant, the 91st, flying out of Bassingbourn, was to attack the airfield at Pilsen, where Allied reconnaissance planes had observed about 100 German aircraft, including Me-262s. The 91st's formation included the 322nd Squadron, flying as group lead; the 323rd, flying as high squadron; and the 324th, flying as low  
60 squadron. Lieutenant Colonel Donald H. Sheeler, who was flying as co-pilot with Captain Rayolyn W. Schroeder's crew, was the group lead. First Lieutenant Leslie S. Thompson, Jr., served as the first pilot of squadron lead for the 323rd Squadron.

The crews were awakened for breakfast at 0200, then briefed an hour later. The bombload for the lead and low squadrons was 20 250-pound general purpose bombs, while the high  
65 squadron aircraft each carried six 500-pound general purpose bombs and four M-17 incendiaries. The aiming point (AP) for the 322nd and 324th squadrons was the center of Pilsen's runways, while the 323rd was to aim for the west hangar on the south side of the field. The crews were told to make every possible attempt to keep their bombing patterns within the target area, avoiding nearby civilian areas. Bombing on the primary target was to  
70 be visual only, with bombing altitudes for the lead squadron at 22,000 feet, the high squadron at 22,500 feet and the low squadron at 21,500 feet.

The secondary target was a visual run on the railway traffic center on the east side of Munich. The aiming point for the 322nd lead squadron was the goods depot, while the high 323rd Squadron targeted the main station, and the low 324th Squadron aimed for the bridge over the  
75 rail yards. The number three target was the main railway station in Munich.

A scouting force with call-sign 'Buckeye Black,' consisting of six P-51 fighters, would provide information on the local weather conditions to Colonel Nelson 45 minutes prior to time over target. A screening force of four aircraft, call-sign 'Small Leak Blue,' would rendezvous with the 91st Group's lead flight at 0955, 40 minutes from the primary target. The  
80 target to be attacked would be determined at that time. Upon receiving that information, Small Leak Blue would accompany the group lead to the appropriate initial point (IP, the beginning of the bomb run), where the screening aircraft would pull ahead and drop chaff in the target area.

85 The 324th Squadron crews were at their planes at 0430. While 1st Lt. William Steffens' crew was going through its preflight checks, sergeant William L. Swanson, the radio operator, tuned in to the BBC and heard its message to the Skoda workers. The planes started their engines at 0515, and the group lead aircraft took off at 0530. First Lieutenant William J. Auth's lead plane of the 324th Squadron became airborne at 0540. All 324th planes were in the air by 0605.

90 Although ground fog and high cloud cover over East Anglia made it difficult to see very far, weather was not a major problem for the 91st Group as its lead aircraft reached the assembly altitude of 5,000 feet at 0540. All the 91st aircraft were in formation and left the base area at 0642, only one minute behind schedule. As it happened, however, someone else in the 1st Combat Wing was using the 91st Group lead's call sign, hampering communications. Further,  
95 the 602nd high squadron of the 398th Group, just ahead of the 91st, continually flew wide and back, making it difficult for the 91st's B-17s to stay in formation and maintain the proper separation. At 1022 — four minutes before the IP — the 1st Division reached the bombing altitude of 22,000 feet. About halfway through the climb, the 382nd Group passed the 91st, relegating it to the eighth and last place in the strike force.

100 Radio operators in many of the 91st planes listened in on the BBC to break the monotony of the long flight. At about 0930, just an hour before they reached the target, the BBC once again sent warning messages to the Czech workers in the Skoda plant.

Up to that point, the mission was progressing routinely. As the strike force approached the target, however, things became confused. For starters, the P-51 scouting force had gotten lost  
105 and reported conditions over Prague instead of over Pilsen. Conditions were worse over Pilsen, but the bomber crews discovered that only as the lead group approached the target — too late to switch to the secondary target. Further, the Germans had obviously heard the BBC's warnings to the Czech workers and alerted their anti-aircraft gunners. Tracking flak began hitting the strike force about three minutes out from the target and ended just beyond  
110 'bombs away.' As the first groups went over the target, the flak was designated as 'meagre and inaccurate.' The German gunners did not yet have the proper range.

Because of the dense cloud cover, the lead squadron bombardiers had trouble identifying their APs. In the 92nd Group, the lead squadron bombardier could not see the AP, so the squadron made a 360-degree turn to the right, going over the target and through the flak once again.  
115 That group dropped its loads on the second run. The high squadron also failed to see its AP at first and also made a second run. Both the low and low-low squadrons had to make two complete turns before spotting their APs, finally dropping on the third run over the target. None of the three lead bombardiers in the 305th Group spotted the AP at first, and the entire group dropped its bombloads.

120 The 41st Combat Wing's groups experienced similar trouble. All three squadrons of the 303rd Group failed to locate their APs on the first run. After making a 360-degree turn and picking an alternate AP, all squadrons bombed on the second pass. The 379th Group's lead squadron also made a second run. Both the low and high squadrons managed to see their APs and dropped on the first run, then headed back from the rally point without waiting for the lead  
125 squadron. After completing its second pass, the lead squadron joined the 91st Group for the return trip across the Continent.

None of the 384th Group's bombardiers identified the AP on their first pass. On the second run the lead and low squadrons dropped, but the high squadron had to make a third pass. The last 384th Group planes dropped at 1116 — presumably the last bombs dropped on Europe by the Eighth Air Force. The lead and low squadrons circled near Frankfurt until the high squadron caught up with them for the trip back to their home base at Grafton-Underwood.

In the 1st Combat Wing, none of the four squadron lead bombardiers of the 398th Group could find his AP, and all had to make a second pass. As the last group, the 91st, approached the target, its crews saw utter chaos ahead. Squadrons and entire groups were turning around and then trying to find space to wedge back into the bomber stream for another pass. Other squadrons were circling at their group rally points, waiting for their sister squadrons to join them.

The 324th crews saw many planes going down, including; from the lead 92nd Group, No. 369 with Lieutenant Lewis B. Fisher, six of whose crew were killed in action; from the 305th Group, No. 300, Lieutenant Gerald S. Hodges and his crew; from the 303rd, No. 447, piloted by Lieutenant Warren Mauger (three KIA); from the 384th Group, No. 501, piloted by Lieutenant Andrew G. Lovett; from the 398th Group, No. 266, piloted by Lieutenant Allen F. Ferguson, Jr. (six KIA); and No. 652, piloted by Lieutenant Paul A. Coville (one KIA). In addition, two aircraft from the 379th Group — Lieutenant James M. Blain's No. 178 and Lieutenant Robert C. Evans' No. 272 — collided in midair as a result of flak damage. Both planes went down in Allied territory. All nine crewmen aboard Blain's plane, *Seattle Sue*, and the tail gunner aboard Evans' *The Thumper* were killed. A number of planes also fell out of formation because of disabled engines or fires aboard.

Anti-aircraft fire became more accurate with each bombing run. As crews of the 324th Squadron later recalled, by the time the 324th approached the target, the flak was among the most accurate and intense they had encountered on any mission, including over Berlin. The 324th's formation became exceptionally tight as it headed in over the target.

In spite of the heavy cloud cover, the lead bombardier in No. 852, 1st Lt. Stephen Lada, got a visual fix on the AP and dropped his bombs. The rest of the squadron toggled on his smoke streamer. Just after bombs away, hits on No. 306, *The Biggest Bird*, flying as the lead plane in the fourth element, knocked out both right engines, disabled the supercharger on an engine on the left wing and severed the rudder control cables. To make matters worse, when Staff Sgt. Francis N. Libby toggled the bombs, 11 of the 20 250-pounders in the aircraft hung up. With only one functional engine, pilot 1st Lt. Robert Marlow took the plane down to the deck to regain power in the engine without the supercharger. Although the crew dumped out all the loose equipment they could locate, it became clear the aircraft would not make it back to Bassingbourn. They could not jettison the bombs, since by then they were over occupied Allied territory. Instead, they pinned them to prevent them from becoming armed, while Marlow looked for the nearest emergency field. He finally put down on a grass airstrip about 50 miles north of Nuremberg — only to discover that his brakes no longer functioned. *The Biggest Bird* careened over the grass, ground-looped and eventually came to rest in some woods. U.S. Army ground troops came by in a jeep as the crew got out of the plane and told them to hide in the woods to avoid German civilians. A truck soon arrived and picked up all of Marlow's crew. They returned to Bassingbourn three days later, the last 91st crew to return from a mission over Europe.

175 Second Lieutenant Glennon J. Schone's plane, No. 790, *Oh Happy Day*, flying as the 'tail-end Charlie' of the lead squadron, was hit by flak just before bombs away. Damage was minimal, but a fragment about the size of a half-dollar embedded itself in the right thigh of the navigator, 2nd Lt. Arah J. Wilks. Both No. 596, *Sweet Dish*, and No. 308, *Stinky*, were hit hard but remained in formation and safely returned to base.

180 As the other two squadrons came over the target, neither of the lead bombardiers could locate his AP, so the lead planes did not make their drops. The high squadron lead, 1st Lieutenant Leslie S. Thompson, Jr., in No. 630, *Geraldine*, ordered the squadron to make another run. The radios went wild. Second Lieutenant Willis C. Schilly, a pilot in No. 964, later recalled thinking to himself, 'If we don't drop this time, I will not go over again.' Aboard Number 540, *Ramblin' Rebel*, there was some discussion between 1st Lt. Leland C. Borgstrom and his unhappy co-pilot, Flying Officer Quentin E. Eathorne, but they made a second run. Other pilots and crews were equally upset, but all stayed in formation. Because the return leg of the 360-degree turn they had to make was close to the target as well as the flak, many crewmen  
185 later said they thought they had made three runs instead of two.

190 During the first bomb run, number 636, *Outhouse Mouse*, on her 139th mission and with 1st Lt. Elmer 'Joe' Harvey serving as first pilot, took a flak hit that knocked out her number three engine and severed all but two of the elevator control cables. Crewmen patched together the cables, and she stayed in formation as the 323rd went over the target again. However, when her bombardier, Staff Sgt. Edward L. Loftus, hit the toggle switch, her bombs hung up. After the second run, *Outhouse Mouse* had to drop out of formation. Thirteen minutes after leaving the target, Loftus accidentally jettisoned the bombs (they were supposed to be held if not dropped on the bomb run). Harvey called for fighter support, and eight P-51s escorted *Outhouse Mouse* most of the way out of Germany. Harvey brought *Outhouse Mouse* down  
195 safely at Bassingbourn at 1428 hours, about half an hour ahead of the rest of the squadron.

None of the other planes in the 323rd high squadron received major damage. Six aircraft, however, did sustain minor damage.

200 As the 324th Squadron approached the factory, its deputy lead bombardier in No. 884, 1st Lt. Joseph G. Weinstock, had the target in his bombsight when he saw that the lead plane did not drop and that its bomb bay doors were going up — indicating that it was aborting its bomb run. At that instant, a shell burst next to the nose of Weinstock's aircraft, knocking out the number two engine and sending a large shard of metal into his shoulder. As he was thrown backward, Weinstock toggled his bombs. When the smoke streamer appeared from the deputy lead, all of the other bombardiers released their payloads except the one on 1st Lt. John  
205 Nichol's plane, No. 623. His togglier, Tech. Sgt. Joseph J. Zupko, realized the squadron lead had not dropped and held the bombs.

210 As the low squadron lead plane — No. 588, Klette's *Wild Hares* — went over the target, her bombardier, 1st Lt. Robert E. Finch, said he could not see the AP. Lieutenant Colonel Immanuel 'Manny' Klette, the 324th's commanding officer — who was flying as the squadron leader — told 588's pilot, 1st Lt. William Auth, 'Well, we'll go around' and started closing the bomb bay doors. Auth then started to turn, at which point Klette broke radio silence to tell the other pilots to follow him back over the target.

Pandemonium broke loose on the radio as the other pilots told Klette that they had dropped. Someone told him, 'If you are going back over again, you are going alone.' With all the pilots



215 yelling at once, it was unclear exactly what Klette heard, but he came back on the air, telling them to be quiet. Then he added: 'We are going around again. I don't want to discuss this. It's an order.' None of the pilots said anything at that point, but after they had turned roughly 180 degrees, the other planes still flying at the bombing altitude scattered.

220 When the number two plane in the lead element, Nichol's No. 623, went over the target it took a flak hit that knocked out her number one engine and blew part of the cowling from engine number two — which soon went out. Nichol tried to go on around with Klette, even though his plane was falling below the formation. When the co-pilot, 1st Lt. Lawrence E. Gaddis, realized what Nichol was doing, he yelled over the intercom that he was taking over the plane and that they would not go through that flak again. He also asked someone to come up and get 225 Nichol out of the pilot's seat. One crewman who agreed with Gaddis grabbed the landing gear crank and went into the cockpit, while the others yelled over the intercom for Nichol to abort his 360-degree turn. By that time they were down to 18,000 feet, well below the rest of the squadron. Finally realizing the folly of going over the target again alone and at such a low altitude, Nichol banked the plane around the airfield and let his bombs fly near the target at 230 1047.

Even without its bombs, the B-17 continued losing altitude and the crew tossed out loose equipment. The ball-turret gunner, Staff Sgt. Delbert J. Augsburg, even asked permission to jettison the ball turret, but Nichol told him 'No.' Number 623 finally leveled off at about 7,200 feet, and Tech. Sgt. Carl Greco, the acting navigator, plotted a course back to Bassingbourn 235 slightly north of the briefed route. The crew fired flares and called for an escort. Some P-51s joined them, but even by lowering their flaps and wheels, the fighters could not slow down enough to stay with 623. Nichol's crew would have to make it back on their own.

The situation was somewhat calmer in No. 000, *Extra Special*, which was flying on the left wing in the number three position of the lead element. Its toggler, Sergeant D. Stockton, told 240 the pilot, 1st Lt. Edgar M. Moyer, to inform Klette that he had dropped their bombs on the deputy lead's smoke marker, but Klette still ordered them to go around. Around that time some of the pilots, including Moyer, thought they heard someone on the radio say that anyone who had dropped their bombs could join up with another group for the return trip. Accordingly, Moyer broke formation and, sighting planes from the 305th Group rallying 245 nearby, headed toward them. Since the Germans were known to infiltrate formations in captured B-17s, it took some time before the 305th allowed *Extra Special* to join up. When the group reached England, Moyer flew on to Bassingbourn, arriving about 45 minutes before the rest of his squadron.

250 Leading the second element, No. 884, piloted by 1st Lt. William E. Gladitsch, took flak hits that knocked out her number one and two engines, then fell out of formation. Number 884 had dropped to about 10,000 feet when her number one engine started up again. By having his crew throw out all the equipment, including the .50-caliber machine guns and the radios, Gladitsch was able to maintain that altitude. He broke radio silence and got Klette's permission to return to England, flying slightly behind and below the 91st Group.

255 As 2nd Lt. Armando P. Crosa's plane — *Chippewa-The Milwaukee Road* — went over the target, it was buffeted badly by what ball-turret gunner Sergeant James H. Wyant called the worst flak he had ever experienced. Two fragments came through the plane's nose, knocking out the Plexiglas and putting holes in the fuselage and wings. Assuming the worst, Wyant rotated the ball turret to the exit position and went up into the fuselage, so he could reach his

260 parachute. Somehow Chippewa got through without serious damage, however, and Wyant climbed back into his turret to watch for German fighters. Crosa started to join Klette in his turn, but eventually he broke formation, along with six or seven other planes.

As 1st Lt. John L. Hatfield's plane, No. 061, *General Ike*, approached the target, her crew saw several planes going down. Sergeant Emil A. Kubiak, in the ball turret, tried to call out the  
265 flak bursts. *General Ike* made it to the target without major damage, and Sergeant Vernon E. Thomas triggered the bomb release on the deputy lead's smoke streamer. At the same time, the flight engineer, Sergeant Victor Maguire, Jr., hit the salvo switch and Hatfield pulled the bomb release in the cockpit. Just after the bombs fell away, a flak burst hit the bomb-bay doors, which refused to close. The tail gunner, Sergeant Alfred G. Miller, plugged in his  
270 'walk-around' oxygen tank and came up to help Maguire crank up the doors, while the radio operator, Sergeant Vincent W. Karas, went back and manned the tail guns. As the doors came up, the crew realized there was a fire in the bomb bays. Smoke started filling the plane, adding to the confusion caused by the bursting flak. Maguire pulled wires while Miller put out the fire.

275 Hatfield went partway around with Klette, but he broke formation around the same time that others in the squadron did. *General Ike* made a tight 360-degree turn inside the other planes about a mile south of the target and started home alone. Shortly after leaving the target area, one of the crew reported bandits closing in, but they proved to be Mustangs. Once they were over Allied-occupied territory a couple of other planes, with feathered engines, joined up with  
280 *General Ike* to continue on back to Bassingbourn.

In the third element, 2nd Lt. Woolard's lead plane — No. 959, *Rhapsody in Red* — dropped on the deputy lead smoke streamer at 1037, but the aircraft was hit very hard by flak. One engine was knocked out and another could only generate half power. A piece of flak imbedded itself behind the pilot's seat, knocking out the hydraulic system. *Rhapsody in Red*  
285 was forced to drop out and return alone.

Flight Officer Louis Schaft's B-17 No. 880 also dropped its bombload with the deputy squadron lead at 1037, suffering only a few minor flak hits. Schaft made a 180-degree turn before deciding to break formation. He formed up on some other planes that were still flying at the briefed altitude and returned to Bassingbourn without incident.

290 First Lieutenant William P. Steffens' plane — No. 772, *Sweet Freda*, flying on Woolard's left wing — dropped with the deputy lead at 1037 and took only a few flak hits. Steffens stayed with Klette through the first part of the turn, relaying what Klette was saying to the rest of the crew over the intercom. The crewmen started screaming at Steffens not to go around. Then he too broke formation about halfway around to the target and formed up with other returning  
295 324th Squadron planes.

Staff Sergeant Samuel S. Castiglione toggled No. 153's bombs with the deputy plane at 1037, but nine of them got hung up. While over the target, a shell exploded on the right side of the B-17, knocking out the number three engine, putting a number of holes in the nose and wing, and nearly severing a wing spar. Flak went through the ball turret, barely missing Sergeant  
300 John F. Unger, and also damaged the tail. Number 153's pilot, 1st Lt. George S. McEwen, feathered the number three engine and managed to maintain altitude. McEwen joined Klette as he started his turn, but broke formation before his crew started to panic. His crew pinned the hung-up bombs and returned with them.

305 Second Lieutenant Earl C. Pate's No. 844, *Yankee Gal*, took a lot of small flak hits but suffered no serious damage. Staff Sgt. George D. Kelly released her bombs at 1037. Pate followed on McEwen's right wing halfway through the turn but broke formation before his crew understood that Klette had ordered another run over the target. Joining the first 324th plane he saw for the trip home, Pate did not see McEwen's plane the rest of the way back.

310 Things were much more frantic among the crew of the tail-end Charlie, 2nd Lt. Raymond W. Darling's No. 936. The plane took only minor hits over the target, dropping her bombs at 1038, and as it rallied to the right, the crew breathed a sigh of relief. Then the pilot switched the radio to the intercom so the crew could hear Klette's order. Afterward Darling switched off the radio and asked for a vote. The tail gunner, Staff Sgt. Wayne E. Kerr, said on the intercom: 'Lieutenant, I'm married and I have a little boy. I'm not going through that again. If you go around, I'm bailing out.' Darling told the crew, 'We're not going over again,' then 315 banked sharply to the right. His crew was ecstatic. A few other planes formed up on No. 936 as they reassembled in the homebound 91st Group formation.

When the other 324th Squadron planes broke formation, the tail-gunner of the lead aircraft, Staff Sgt. Charles L. Coon, came in on the intercom to inform Klette that No. 588 was now 320 alone. Klette said, 'We'll put the pins back in the bombs and go home.' Klette was quiet the entire flight back to Bassingbourn.

Strike photos from the 323rd showed good bombing results for the high squadron. Because of the dense cloud cover, however, it was unclear what damage had been done by the lead and low squadrons. It was learned later that 70 percent of the Skoda plant had been destroyed. 325 Only six workers were killed, but bombs also fell in a nearby residential area, killing 67 people and destroying 335 houses. In addition, 17 German anti-aircraft gunners were also killed.

After rallying to the right off the target, the 322nd lead squadron made a large oval turn in an attempt to allow the 323rd high squadron to complete its second bomb run and get back into 330 the formation. The rally point, near Wurzburg, was adjacent to the southern arc of the oval. The planes spread out low, with the 324th Squadron still at the bombing altitude, and the 91st Group formation also made the turn with the lead squadron. But the 323rd was too late in coming off the target to get into its proper position, and followed along behind.

335 Although six of the 324th Squadron's 12 aircraft had sustained major damage, all but two made routine landings at Bassingbourn. As Woolard's *Rhapsody in Red* crossed over the English coast, one of his engines was out and another pulling only one-half power. Further, the hydraulic system was knocked out, the landing gear electrical system was not working, and the wheels had to be hand-cranked down. Woolard radioed Klette, requesting permission to land at Alconbury's longer runway. Klette replied that he would have to land at 340 Bassingbourn or 'not at all.' So it was on to Bassingbourn. With no brakes, *Rhapsody in Red* rolled off the runway and veered to the right across the grass to her hardstand area, hitting the ground crew's tent with her wing as she spun around. She finally came to a stop with only minimal damage to the aircraft. The ground crew chief, Staff Sgt. John A. Mabray, was apparently more afraid of damage to 'his plane' than he was concerned about the flight crew, 345 but Woolard had done a good job of getting the B-17 down. It was his plane's last mission, as well as his own.

Nichol's fuel was so low that he only had time for a straight-in landing with the wind, but even so he managed to put the damaged aircraft safely down on the runway. As his crew got out, Nichol was ordered to report to the control tower immediately. He anticipated being commended for making such a good landing under the circumstances. Instead, he was chewed out for landing downwind.

Shortly after debriefing was over, the 324th crews returned to their billets. Then all first pilots were ordered to report to the squadron orderly room. There, 10 of the 11 pilots faced a fired-up Klette, who called them all 'yellow-bellied SOBs' and claimed the war would have been lost long ago if they had been running it. He said he did not care if they had dropped their bombs — he had ordered them to go over again with him. Klette told the pilots he was going to court-martial five of the ones he felt had been most responsible for breaking formation, and that he was adding five missions to the 35-mission quota for all first pilots who had broken formation. He did not give anyone a chance to explain. Klette also went after the deputy bombardier. Although Weinstock held Klette in high esteem as a combat leader, they had had personal differences ever since Weinstock had arrived in the squadron.

The pilots were devastated, and some felt sure the extra missions amounted to a death sentence. Several were only two or three missions away from finishing their tours. After Klette left, Auth, the lead pilot, tried to calm the others, saying: 'Don't worry about it. There will not be five more missions before the war is over.' He also told them Klette could not make the additions stick — higher headquarters would not approve it.

Auth proved to be right. Pilsen was the last mission the Eighth Air Force ever flew. None of the penalties that Klette threatened were ever instituted, and the entire incident was hushed up. Only Lieutenant Moyer's debriefing report indicated that he did not return 'as briefed.' The section of the debriefing form asking whether or not the plane returned 'as briefed' was left blank for the other planes. The debriefing records indicate that Klette's lead plane dropped its bombload at 1036, essentially the same time as the rest of the squadron.

A report by 2nd Lt. Edward J. Drake, a pilot from the 401st Squadron on the April 25 mission, clarified a little of what actually happened. Drake correctly recorded that the 324th was 'scattered in flak' at 1100, 44 minutes after its bombs had been dropped. At 1115 he could see neither the 324th low squadron nor the 323rd high squadron. At 1200 Drake recorded only that the 324th formation was a 'little loose' and that the second element was 'flying too far out, probably because of battle damage.' At 1230 he recorded that the squadron was still flying 'loosely,' with the right wing of the second element 'too far out and back.' At 1300 the second element was still 'too far back.' At 1330 the 324th formation was 'not too good,' with the second and third elements flying was 'too far out.' At 1400 hours all elements except the lead were 'out of formation.' At 1430 the second element was 'too far out' and the fourth element 'much loose.' He gave the lowest ranking of the three squadrons to the 324th for formation flying on this mission.

Drake, who did not identify individual planes in his records, was understandably confused. Only eight 324th planes in the formation were flying at the prescribed altitude. Three, Nos. 884, 623 and 959, came back alone or well out of the formation. In addition, No. 000 joined up with the 305th Group for the return flight. Lead squadron planes of the 379th Group may have also been flying with the 324th planes, adding to the confusion.

390 Crewmen who flew on the Pilsen mission remember it as one of the most chaotic and  
frightening sorties they had flown. With so many squadrons making additional bombing runs  
(there were 52 separate squadron passes over the target), German anti-aircraft fire against  
late-arriving squadrons became more dangerous as time went on.

395 All the 324th crews acted correctly as they went over the target. The lead bombardier could  
not identify the AP and gave the proper signal for the rest of the squadron not to drop and to  
start a 360-degree. The deputy bombardier thought he had identified the squadron AP, and he  
saw that the lead plane seemed to abort its bomb run at the same instant when he and his  
plane were hit by flak. His actions — dropping his bombs and smoke streamer — were  
standard operating procedure, a fact that Klette admitted to him years later. Because of all the  
400 confusion and flak on the bomb run, however, toggliers in the other planes were concentrating  
on watching for the smoke streamer. When one appeared, they immediately toggled their  
bombs, as they were supposed to.

What followed the bomb run is more questionable. Should Klette have ordered the 360-degree  
turn? Obviously, from the vantage point of more than 50 years of hindsight, it's tempting to  
405 make snap judgments about Klette's actions. The initial order for a second run over the target  
was appropriate — the lead plane had not dropped, and Klette could only assume the others  
had not dropped either. Most other squadrons in the strike force were doing the same. But  
should Klette have continued his turn after being informed that the other planes in the  
squadron had dropped their bombloads? With so many pilots yelling over the radio at once, it  
410 seems likely that Klette did not understand. In fact, he later said that he did not know they had  
dropped.

Should the pilots have broken formation? All except for Nichol's plane had accomplished  
their missions. Was it worth risking the lives of the 98 crewmen in the squadron to drop an  
additional 4 tons? As it was, 26 crewmen in the other seven groups were killed. The pilots'  
415 reactions were appropriate under the circumstances.

Klette's threatened reprisal against the pilots for breaking formation was understandable. A  
highly respected squadron commander, he had flown more bombing missions than any other  
pilot in the Eighth Air Force. It was only natural that he would consider the pilots' actions a  
reflection on his leadership. What is not clear, however, is how much of his tirade was  
420 intended to make a point and how much he really meant to follow through with. That he had  
been quiet on the long flight back from Pilsen suggests that much of his tirade may simply  
have been a way of venting his frustrations.

In the final analysis, however, all the confusion about the Pilsen mission became merely an  
unrecorded footnote in the 91st Bomb Group's history. No damage had been done. All the  
425 crewmen returned. Not one of the threats was carried out, and Klette never brought up the  
incident again. The mission's chaotic events were soon relegated to the crewmen's memories,  
brought up only decades later during late-night sessions at 91st Bomb Group reunions. But  
the strange story of how the war ended for the 324th Squadron needs to be preserved, and  
should not disappear with the participants.

430

---

This article was written by Lowell L. Getz and originally published in the January 2003 issue  
of *Aviation History*.