

# Létající hrabě Carl-Gustav Ericsson von Rosen



Ve středu 29. listopadu 1939 v 9 hodin a 20 minut pronikly sovětské bombardéry nad území Finska a uskutečnily nálet na několik měst včetně Helsinek. Tím začalo střetnutí, které do dějin vstoupilo pod názvem „Zimní válka“ (ve finštině „Talvisota“). Proti finskému letectvu Suomen Ilmavoimat, čítajícímu 114 letounů první linie a rozdělenému do tří leteckých pluků (Lentorykmentti, LeR), stálo v prvním okamžiku bojů více než 2800 letounů vojenského letectva Rudé armády (VVS-RKKA) a 450 letounů Baltické flotily (Baltijskaja flota VMF SSSR), rozdělených mezi čtyři útočící armády, jeden vojenský okruh a několik speciálních samostatných jednotek. Finská republika však v tomto konfliktu dokázala obhájit svou nezávislost a odrazila mnohonásobně silnější, avšak špatně připravenou sovětskou armádu. V řadách finského letectva bojovala i početná skupina dobrovolníků z různých koutů Evropy, přičemž největší její část tvořili švédští dobrovolníci. Jedním z nich ve službách Suomen Ilmavoimat byl i letec - hrabě Carl-Gustav von Rosen. Jelikož se jedná o velice zajímavou postavu historie letectví, přiblížíme si na následujících řádcích její pozoruhodný život.

Hrabě Carl-Gustav Ericsson von Rosen se narodil 19. srpna 1909 nedaleko Stockholmu jako třetí dítě slavného cestovatele Erica Carl-Gustava Bloomfielda von Rosena. Zajímavou skutečností je, že jeho strýcem byl Herman Wilhelm Göring, budoucí německý říšský maršál letectva a vrchní velitel Luftwaffe. A byl to právě Göring, s kým mladíček von Rosen absolvoval v únoru 1920

svůj první let. Tato událost zřejmě předznamenala jeho cestu k letectvu. Pilotní licenci obdržel v roce 1929.

Během třicátých let pobýval několikrát v africké Abyssínii (dnešní Etiopie), která se zmítala ve válce poté, co se jí fašistická Itálie v roce 1935 pokusila anektovat. S touto zemí pak spojil převážnou část svého života. Poprvé do této africké

země přicestoval v prosinci 1935 a zůstal tam do března nebo dubna 1936, aby se tam za dva měsíce opět vrátil a během tohoto období zde létal se svým letounem Heinkel ve službách červeného kříže. Počátkem roku 1937 začal létat jako pilot u civilního dopravce KLM - Koninklijke Luchtvaart Maatschappij.

Poté, co 29. listopadu 1939 napadl Sovětský svaz Finsko a začala tím takzvaná „Zimní válka“, rozhodl se von Rosen dobrovolně vstoupit do řad finského letectva. Zařadil se tak do skupiny celkem 48 švédských dobrovolníků, kteří během války sloužili ve finském letectvu.<sup>1)</sup>

Carl-Gustav von Rosen daroval finskému letectvu nejen své pilotní schopnosti, ale také tři letadla - jeden Douglas DC-2 a dva letouny Koolhoven F.K.52. Všechny tyto stroje byly zakoupeny za celkem 250 000 švédských korun. Peníze poskytl bratranec von Rosenovy matky - John Henry Sager.

Dvumotorový Douglas DC-2-115E výrobního čísla 1354 získal von Rosen od švédského dopravce AB Aerotransport, kde létal s registrací SE-AXE. Původním majitelem však byla letecká společnost KLM, u které obdržel registraci PH-AKH a jméno De Haan (Kohout). K oficiálnímu zařazení do finského letectva došlo v pátek 19. ledna 1940. Letoun byl opatřen kódovým označením DC-1 (později změněno na DO-1) a slavnostně pokřtěn Hanssin-Jukka. Letoun byl zařazen do sestavy 44. bombardovací peruté a byl upraven do podoby pomocného dálkového bombardéru. Původně se počítalo s jeho využitím k bombardování Leningradu, z čehož však nakonec sešlo. Hanssin-Jukka sloužil ve finském letectvu až do roku 1957, poté našel využití coby netradiční kavárna na trhu v Hämeenlině. Počátkem 80. let však byl převezen do leteckého muzea v Tikkakoski a zrenovován. K jeho slavnostnímu vystavení došlo v Den finského letectva - 6. března 1983.<sup>2)</sup>

Letouny Koolhoven F.K.52 získal von Rosen v Nizozemí. Celkem bylo vyrobeno šest strojů tohoto typu. V případě Koolhovenů, zakoupených von Rosenem, se jednalo jmenovitě



■ Carl-Gustav Ericsson von Rosen

o 2. a 3. prototyp, opatřené registracemi PH-ASW a PH-ASX. Během transportu přes Švédsko do Finska získaly oba stroje finské civilní registrace OH-MVF a OH-MVG. Poté, co byly zařazeny do finského vojenského letectva se opět změnilo jejich označení a tentokrát byly opatřeny kódy KO-129 a KO-130. K přesunu obou letounů došlo 18. ledna 1940, kdy oba F.K.52 přelétly ze švédského letiště Barkarby na letiště Turku ve Finsku. Během války sloužily oba letouny u následujících jednotek: LLv 36 (1940), Er.LLv (1940-1941), LeLv 6 (1941), LeLv 16 (1941-1942) a LeSK (1942), kde plnily převážně průzkumné mise. Během zimní války na těchto strojích provedli finští letci celkem 14 bojových letů. První z obou F.K.52, KO-129, byl nakonec ztracen během letecké nehody v Kauhava dne 23. února 1943, zatímco KO-130 byl sestřelen během letecké mise 16. srpna 1941 nad poloostrovem Hanko.

Vraťme se však opět k postavě Carla-Gustava von Rosena. Ten sloužil jako pilot u jednotky LeLv 44 (Lentolaivue 44 - 44. bombardovací perutě), spadající do sestavy leteckého pluku LeR 4 (Lentorykmentti 4 - 4. letecký pluk). Tato jednotka byla vyzbrojena letouny Bristol Blenheim Mk.I a jedním DC-2 darovaným právě von Rosenem, který u této perutě sloužil od 28. února do 31. března 1940. Během tohoto období se účastnil jedině bombardovací mise na letounu DC-1, která se uskutečnila v ranních hodinách v pátek 1. března 1940.

Letoun vzlétl ve 3 hodiny 10 minut z Joroinen s osádkou v následujícím složení: první pilot von Rosen, na místě 2. pilota seděl finský letec Skorpa, funkci leteckého mechanika/střelce zastával norský letec Arvid Christiansen a na postu bombometčíka/pozorovatele letěl další Fin - Rolf „Rolle“ Winquist.<sup>3)</sup> Cílem náletu bylo sovětské letiště v Karélii. Během náletu se podařilo svrh-



■ Von Rosen a císař Haile Selassie při předávání leteckých diplomů novým etiopským pilotům

nout pouze některé z pum, proto se von Rosen rozhodl pro další útok, během něhož se už ozvala odvetná sovětská palba ze země. Zpáteční let pak proběhl relativně klidně, sovětské stíhačky se vůbec neobjevily, pouze jeden z motorů se zastavil v důsledku zamrznutí přívodu paliva. Posádka dosedla na letiště v Joroinen v 5 hodin a 40 minut. Po zbytek Zimní války zůstal DC-1 v hangáru, kde čekal na nový motor.

Jeden z účastníků tohoto pozoruhodného náletu - finský letec Rolf „Rolle“ Winquist na celou událost vzpomíná:

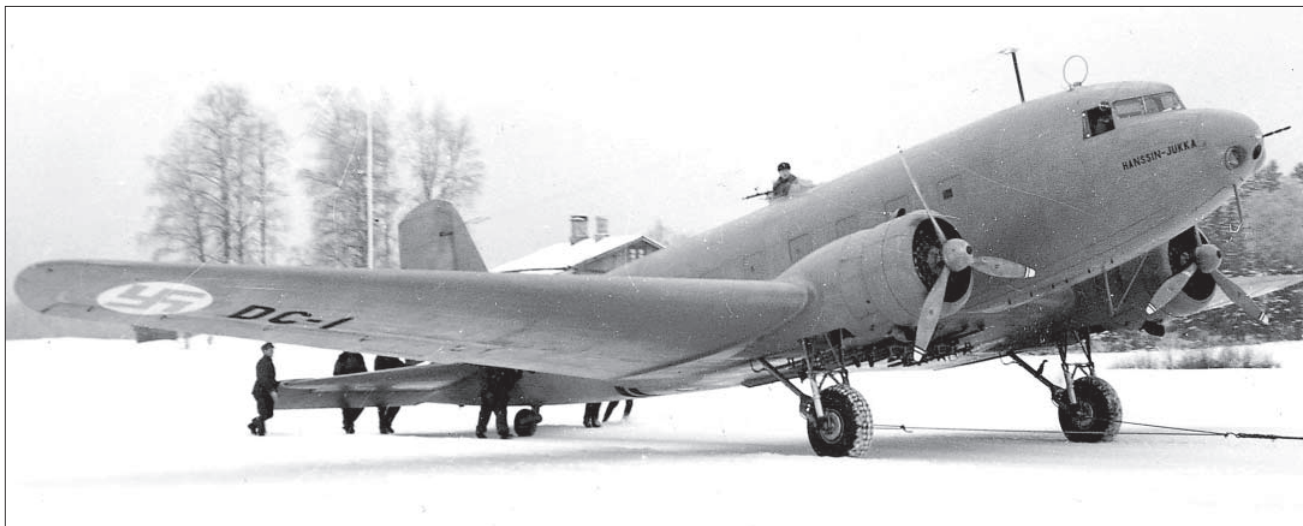
„Nebyl jsem nadšený, protože jsem myslel, že mise je nepodstatná. DC-2 byl příliš starý a motory opotřebované. Instalovaný bombový systém byl provizorního charakteru a rizikový.

Vůbec jsem našemu vybavení nevěřil. Přesto jsem se chtěl k unikátní misi připojit. Letěli jsme v mracích a objevili se podle plánu nad nepřátelským letištěm ve východní Karélii blízko Murmanské železnice.

Byli jsme pod těžkou protileteckou palbou, Douglas se třásl působením tlakových vln. Hrabě pilotoval letadlo sám a byl velmi statečný. Letěl nad základnou a já jsem uvolnil náklad bomb. K mému zklamání část bomb zůstala v nosiči, vlhkost v mracích a studené počasí zmrazilo venkovně uskladněné bomby v jejich nosičích. Rozhodli jsme se uskutečnit ještě jedno shození bomb a já jsem měl zkusit uvolnit je nouzovým systémem tak, že jsem měl zatáhnout za ocelové lano určené k tomuto účelu. Znovu jsme se



■ Koolhoven F.K.52 finského letectva. Jednalo se o 2. prototyp letounu, opatřené registrací PH-ASW. Během transportu do Finska obdržel letoun civilní registraci OH-MVF. Poté, co byl letoun zařazen do finského vojenského letectva Suomen ilmavoimat, obdržel označení KO-129. Během Zimní války s ním finští letci uskutečnili několik bojových letů. Stroj byl nakonec ztracen během letecké nehody v Kauhava v úterý 23. února 1943



- Finský Douglas DC-2 „Hanssin Jukka“ v původní podobě z počátku roku 1940, kdy sloužil u Lentolaivue 46. Celý letoun nesl světle šedomodrý nátěr (pravděpodobně FS36329 nebo FS36250) a kódové označení DC-1. Na hřbetu letounu je vidět střeliště. Jednalo se o vyříznutý otvor ve střeše kabiny pro cestující, do kterého byl umístěn kulomet L-33/34 ráže 7,62 mm na lafetě. Pod centroplánem jsou jasně zřetelné závěsníky pro čtyřiačtyřicet pum o hmotnosti 12,5 kg

*dostali do zlé protiletadlové palby, pomalý DC-2 musel být skvělým terčem.*

*Ve správný okamžik jsem trhl lanem, úspěšně, všechny bomby byly teď uvolněny. V tom samém okamžiku přestal jít jeden motor kvůli selhání mazání. Von Rosen se na mě podíval jak jsem lezl zpět na své sedadlo po skončení nouzového uvolnění. Řekl: 'Jaké štěstí, že jsi dokázal shodit ty bomby. Nemohli bychom zůstat ve vzduchu s jedním motorem a s bombami pod křídly.'*

*Dobrodružství šťastně skončilo, toto byla jediná bojová mise hraběte von Rosena v Zimní válce, proti jiným zvěstem. Jako jeho pozorovatel jsem se mohl přesvědčit, že byl odvážný pilot se šlechetným srdcem."*

Podívejme se však opět na postavu jeho hraběcí milosti Carl-Gustava von Rosena. Ten si od 8. dubna 1940 mohl na svoji uniformu připnout finský letecký odznak a o měsíc později byl ve středu 10. dubna 1940 za své služby ve finském letectvu vyznamenán řádem Vapandeneristi 3 (finský Kříž svobody 3. stupně). O jeho působení v rámci Suomen Ilmavoimat však nejsou žádné další informace.

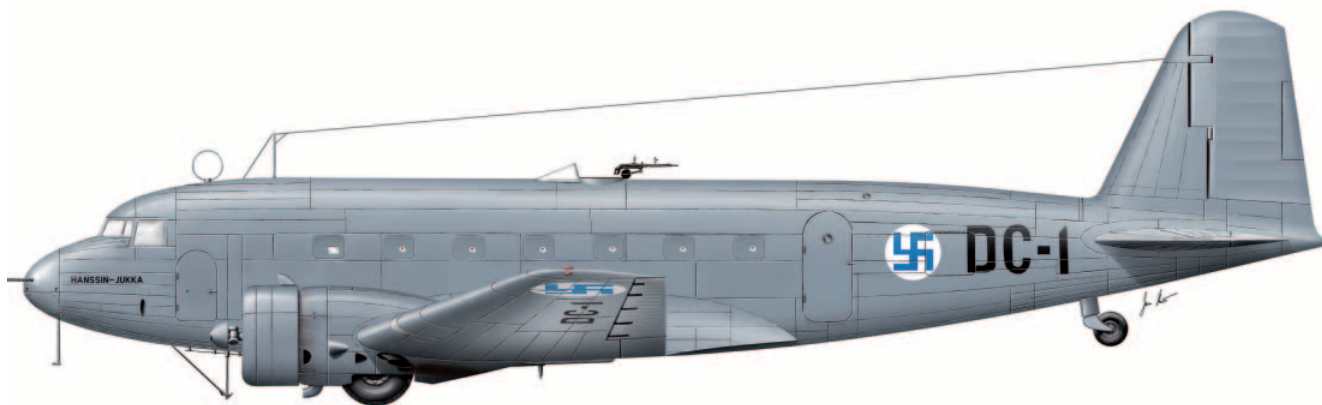
Po skončení 2. světové války se von Rosen vrátil do Etiopie, kde se významnou měrou zasloužil o vznik etiopského vojenského letectva, kde od roku 1945 do roku 1956 sloužil jako hlavní instruktor v hodnosti plukovníka.

Během občanské války v Nigérii, koncem šedesátých let, se von Rosen stal aktérem jedné velmi dramatické epizody tohoto konfliktu. Spolu s dalšími švédskými dobrovolníky uskutečnil několik velmi úspěšných úderů proti nigerijským vojenským základnám pomocí pěti cvičných letounů Malmö MFI-9B Trainer upravených pro boj. Jednotka tvořená těmito letouny dostala název MFI Squadron, ale snad pro skromný vzhled letounů a omezenou schopnost zasadit tvrdý úder si získala přezdívku Děti Biafry.<sup>4)</sup> Během tří květnových dnů roku 1969 letci BAF (Biafran Air Force) zaútočili na hlavní letecké základny nigerijského letectva Port Harcourt, Benin a Enugu, na kterých sídlily jednotky vyzbrojené letouny MiG-17F a Il-28. Různé prameny uvádějí, že během těchto náletů se letounům MFI-9B podařilo na zemi úplně zničit nebo alespoň poškodit osm až deset letounů. V červnu se von Rosen a jeho muži vrátili do Švédska, ale

hned v srpnu téhož roku byla v Gabunu založena pilotní škola vedená právě von Rosenem.<sup>5)</sup>

V roce 1974 se Carl-Gustav von Rosen opět vrátil do Etiopie, aby pomáhal v leteckém zásobování hladem a žízni trpícím vesnicím v nedostupných oblastech. Hrabě von Rosen zemřel ve středu 13. července 1977, kdy byl zabit somálskými ozbrojenci v etiopském městě Gode. Na jeho vlastní přání bylo jeho tělo pochováno v Etiopii na hřbitově Gulale v Addis Abebě.

Závěrem se ještě krátce zmíníme o jeho otci. Eric Carl-Gustav Bloomfield von Rosen se narodil 2. června 1879 ve Stockholmu. Byl to významný cestovatel, etnograf a člen Nordenskjenovoy archeologické expedice do Argentiny a Bolívie v letech 1901 až 1902 a mnoha dalších expedic. Během Finské občanské války věnoval nově vznikajícímu finskému letectvu první letoun - švédský Thulin D, jednalo se o licenčně vyráběný Morane-Saulnier L Parasol. Stroj přelétl do finského Vaasa ze švédského Umeå ve středu 6. března 1918. Toto datum je od té doby považováno za den vzniku finského letectva. Letoun Thulin D byl označen von Rosenovým osobním šťastným



- Douglas DC-2 s motory Cyclone SGR 1820-F.52, ve finském letectvu pojmenovaný Hanssin-Jukka s označením DC-1. Zobrazená podoba stojí je z počátku roku 1940, kdy nesl světle šedomodrou kamufláž (FS 36329 nebo FS36250) na celém plášti. Na jaře roku 1942 byl letoun přeregistrován na DO-1 a obdržel na horní polovině kamufláž černé a olivově zelené barvy (FS 34096), zdola pak nesl světle šedý nátěr (FS 36440) a žluté identifikační prvky tvořené pruhem na trupu a spodních koncích křídla



■ Haile Selassie, von Rosen a Bengt Nordenskiöld - vrchní velitel švédského vojenského letectva

symbolem - modrou svastikou. Toto označení pak převzalo finské letectvo jako svůj výsostný znak, který používalo až do konce 2. světové války. Přičemž je zřejmé, že tato svastika neměla vůbec nic společného s nacistem.

Také dva z von Rosenových sourozenců spojili svůj osud s letectvem - Egil Ericsson von Rosen (\*1919) a Anna Ericsson von Rosen (\*1926). Oba sloužili u letecké společnosti SAS - Scandinavian Airlines.



■ Arne Maeland (Nor) and von Rosen během „food-bombing“ v Etiopii

Závěrem bych rád poděkoval Håkanu Gustavssonovi za poskytnuté informace a fotografie, Kari Stenmanovi za fotografie a své ženě Evě za pomoc při přípravě tohoto článku. ■

#### Poznámky:

- <sup>1)</sup> Převážná většina těchto dobrovolníků létala u jednotky F19 (Flottilj 19), kterou se v reakci na sovětský útok na Finsko rozhodla švédská vláda vyslat na pomoc finskému letectvu. Toto letecké „křídlo“ se skládalo z celkem dvanácti letounů Gloster Gladiator a čtyř Hawker Hartů. Bylo to poměrně velké označení pro tak malou jednotku, ale oněch 12 Gladiatorů tvořilo v té době celou jednu třetinu švédského stíhacího letectva. Piloti této jednotky v době Zimní války dosáhli celkem 10 jistých sestřelů, dva letouny poškodili a další 4 zničili na zemi. Nejúspěšnějším švédským dobrovolníkem byl Per-Johan Erik Salwén, který si na své konto připsal celkem tři jisté sestřely a 1.5 letounu poškodil.
- <sup>2)</sup> Podrobnou historii finského Douglasu DC-2 Hanssin-Jukka nalezne čtenář v článku Nejslavnější kahvio od Marcela Nového, Revi č. 50, 2003.
- <sup>3)</sup> Marcel Nový ve svém článku Nejslavnější kahvio uvádí zcela odlišnou posádku: první pilot von Rosen, funkci 2. pilota zastával další Švéd luotnantti Winquist a střelec, dánský dobrovolník ylikersantti Rasmusen. Švédský badatel Håkan Gustavsson však na základě jím nashromážděných materiálů a informací poskytnutých dalším badatelem Carl-Fredrikem Guestem uvádí posádku: von Rosen, Skorpa, Christiansen a Winquist. Také v případě luotnantti Winquista se nejednalo o letce švédské národnosti, ale finské.
- <sup>4)</sup> Těchto pět letounů Malmö MFI-9B Trainer tzv. MFI Squadron pilotovali tři švédští dobrovolníci (Carl-Gustav von Rosen, Gunnar Haglund a Martin Lang) a dva Biaffrani (Willy Murray-Bruce a Augustus Opke).
- <sup>5)</sup> Podrobnosti o těchto událostech, spojených s občanskou válkou v Nigérii, se může čtenář dočíst v článcích MFI-9, trpaslík mezi bitevníky, Děti z Biafry... Air Force o pěti letadlech nebo v anglicky psaném článku Fleas versus Falcons over Biafra na internetu (Petz, Daniel: MFI-9, trpaslík mezi bitevníky, Historie a plastikové modelářství, č. 10, 1993, Berns, Lennart: Děti z Biafry... Air Force o pěti letadlech, Revi, č. 2, 1994, Runarsson, Kristjan: Fleas versus Falcons over Biafra, <http://thepogrom-war-starvation.blogspot.com/2007/06/fleas-versus-falcons-over4-biafra.html>).



■ Původně sportovní letoun Malmö MFI-9 Trainer v barvách tzv. MFI Squadron, již se přezdívalo Děti Biafry. Letouny MFI-9B nesly kamufláž tvořenou barvami zelených odstínů původně určených pro automobily Volkswagen, což byly jediné dostupné barvy. Kamufláž byla natřena obyčejnými štětkami, neboť stříkáčkové pistole nebyly k dispozici

foto: K. Stenman a H. Gustavsson; kresby: J. Máče