

# Tomas Dal

J20, Reggiane Re.2000 Falco I

Antal : 60 st  
I tjänst 1941-1945  
Spännvidd: 11,00 m  
Längd :7,99 m  
Höjd : 3,13 m  
Maxvikt : 3050 kg  
Maxhastighet : 500 km/tim  
Max tjänstetopphöjd : 9800 m  
Beväpning : 2 st 12,7 mm akan  
Motor : Piaggio P XI RC40D 1040 hk

Bakgrunden till inköpet av J20:

Försvarsbeslutet 1936 innebar en 10-årig upprustningsplan, vilken på grund av krigets utveckling

följdes av ett nytt beslut redan 1942.

För Flygvapnets del satsades på lätt och medeltungt bombflyg (F7 och F6) samt en flottilj med jaktflyg för Stockholms försvar (F8). Jaktflyget kunde fortfarande inte ledas från marken, varför man enligt dåvarande doktrin inspirerat av generalen Douhets strategi (där bombflyget skulle kunna avgöra och förkorta krig) ansåg att bombflyget kunde operera ganska ostört. För svenskt vidkommande tänkte man sig att förstöra fientligt bombflyg på sina hemmabaser. Spanska inbördeskriget visade på möjligheten att terrorbomba städer (Guernica 1937), senare bekräftat av Luftwaffe i september 1939 då Warszawa drabbades. Insikten att man måste ha svenskt jaktflyg till försvar av de största städerna, Stockholm, Göteborg och Malmö ledde i slutet av 30-talet till ett desperat sökande efter jaktflygplan. F8 för Stockholms försvar sattes upp 1938 med engelska Gloster Gladiator (J8), dubbeldäckare som redan 1939 var omoderna. Med början i april 1939 beställdes amerikanska Seversky jaktplan (J9) för Stockholm och Göteborgs försvar, totalt 120 stycken. Året därpå i början på februari 1940 beställdes de första av 146 stycken Vultee Vanguard (J10) för Malmö och framtida jaktflottiljer.

När nu kontrakt fanns för nya jaktplan beslutade riksdagen den 28 februari 1940 om uppsättande av F10 Malmö och F9 Göteborg.

Den snabba krigsutvecklingen i Europa fick president Roosevelt att besluta om embargo av export av krigsmateriel den 02 juli 1940. Enbart 60 stycken Seversky J9 hann levereras och Sverige försökte desperat att få resterande jaktflygplan, innan kongressen i november 1940 fastställde presidentens beslut.

I detta krisartade läge var det enbart Sovjetunionen, Japan och Italien som kunde erbjuda Sverige jaktflygplan. Sovjet erbjöd flygplan som var på väg att ersättas av modernare typer, Japan jaktflygplanet Zero med bra prestanda, men svårigheterna att transportera flygplanen till Sverige blev oöverstigliga och slutligen återstod enbart Italien.

F9 blev den flottilj som först försågs med nya flygplan av typen Fiat Cr.42, en

dubbeldäckare benämnd J11. 12 stycken av typen fanns redan i Sverige efter allmänna insamlingar till Finlands hjälp, men hann ej överlämnas förrän vinterkriget mot Sovjet var över. Enligt Finlands önskemål erhöll man pengarna medan Sverige övertog de tolv Fiatflygplanen. I augusti 1940 beställdes ytterligare 60 st Fiat Cr.42, varför totala antalet för flottiljen blev 72 st flygplan.

Medan verksamheten på F10 startade i oktober 1940 med gamla J8 Gloster Gladiator, som övertagits från F8, erbjöd Italien 60 st jaktflygplan av typ Reggiane Re.2000 Falco I. Flygplanet var en kopia av Severskys P-35 / J9, med något bättre prestanda men med undermålig kvalitet. Generalen Söderberg, som ansvarade för materielanskaffning, åkte i december 1940 till Milano, för att utvärdera Re.2000 Falco I avseende flygegenskaper, produktionskapacitet och leveranstider. Flygvapnet hade nog redan bestämt sig innan resan, men först efter att en speciellt nedrest handelsdelegation slutfört komplicerade förhandlingar av kompensationsleveranser av bland annat krom och nickel, kunde kontrakt undertecknas om leverans av 60 st jaktflygplan, med början våren 1941.

Flygplanet fick i Flygvapnet beteckningen J20. Egentligen stod J12 på tur, men förväxlingsrisken med S12 och Sk12 gjorde att man avstod, J13 var inte aktuellt och Sk 14, Sk15, S16 (Caproni) och SAAB- projekten 17,18 och 19 (genomfördes aldrig), innebar att J20 kom att användas.

J20, jaktflygplanets historia under tiden på F10 1942-1945:

De två första J20 flygplanen anlände till Malmsslätt i början på april 1941 och blev efter montering godkända för vidare typutprovsningsprogram på FC (Försökscentralen). Nästa två flygplan anlände inte till Sverige förrän i september, då Caproni-flygplanen skulle flygas hem från Italien. Anledningen var att jaktflygplanen ännu inte utrustats med radio och gjorde det nödvändigt att flyga rote med Capronis bomb / spaningsflygplanen (B16/S16). De två första J20 hade så äntligen kommit till F10.

Resterande 56 flygplan levererades med tåg genom Tyskland till Sverige och CVM (Centrala Verkstaden Malmsslätt) där flygplanen monterades innan överlämning till F10. Flertalet flygplan kom i tjänst på F10 under 1942, varav de första blev godkända i början på april. De fem sista kom under första kvartalet 1943. 2.divisionen var först med inflygningen på J20, följt av 3.divisionen under sommaren och 1.divisionen slutligen sent under 1942.

Vilka blev då erfarenheterna av J20? Flygmässigt var det ett alldeles utmärkt flygplan (snabbaste i Flygvapnet innan J22 började levereras hösten 1943), men tekniskt i synnerhet Piaggio motorn ställde till stora problem. Varje motor var handbyggd (liksom flygplanet) och man kunde inte ta utbytesdelar från en motor till en annan, därför att de inte passade! Metallegeringarna var inte det bästa och vevaxeln saknade lager mellan cylinderkransarna (totalt 14 cylindrar). Kanske inte så konstigt, flygplanet var byggt för att klara 7 ½ timmes luftstrid! Det var ett gott betyg till tekniska personalen att man lyckades ta ut ca 200 timmar per flygplan! Fyra civila tekniker från Reggiane hjälpte F10 under mer än ett års tid. De flesta av flygningarna var korta (20-30 minuter), då huvuduppgiften var att avvisa främmande flygplan från svenskt territorium eller att lotsa skadade amerikanska bombflygplan till landningar på Bulltofta eller F10 krigsflygfält, oftast till Sövdeborg 3 km sydsydväst om

Sjöbo och Rinkaby 15 km sydost om Kristianstad. Ungefär 100 amerikanska bombflygplan störtade eller nödlandade i Skåne under kriget. Om J20 var ett besvärligt flygplan för markpersonalen, var omdömena från piloterna mer positiva. Vål på plats i cockpit var det en rymlig arbetsplats och sedan stolen modifierats med justeringsmöjlighet i både längd och höjdled, blev det med ryggfallskärm en bekväm sittplats. Motorn var lättstartad med tryckluft och hade automatisk propelleromställning med 2250 rpm vilket utnyttjades under start och landning. Oftast användes fast propellerinställning på 1800 varv/min under flygningen (för att spara på slitaget) vilket gav en hastighet på lite drygt 300 km/tim. Roderharmonin var utmärkt och vid simulerad luftstrid i Italien mellan Re.2000/J20 och Me 109E, vann Re.2000/J20 varje gång oavsett om det var en tysk eller en italiensk pilot i Reggianeflygplanet! Beväpningen var i klenaste laget med 2 stycken 12,7 mm kulsprutor och förbättrades inte av svårigheter med synkroniseringen, vilket orsakade träffar i propellern. För att lösa problemet minskades skjuthastigheten, dock på bekostnad av sänkt stridsvärde.

F 10 deltog under kriget i ett flertal stora flygvapenövningar, men mest bestod tjänsten av ständig beredskap på Bulltofta eller något av F10 krigsflygfält i Skåne. Från och med 1944 var belastning på F10 så stor, att Flygvapenchefen i augusti 1944 skickade en division J9 från F8, för att under en begränsad period ersätta 3.div F10 på Sövdeborgsfältet. Hela 75% av de kvarvarande J20 var av olika anledningar ur tjänst under hösten 1944. Med stora ansträngningar kunde F10 klara beredskapen med J20 ända fram till krigets slut och under maj månad tillfördes i rask takt F10 det nya jaktplanet J22. De sista J20 flygplanen skrotades i juli 1945.

J20 perioden från 1942 till krigsslutet 08 maj 1945, innebar ofrånkomliga förluster under ansträngningarna att lösa flottiljens uppgifter. Totalt 24 stycken av J20 kom att kasseras vid totalhaverier (40%) och 9 piloter omkom.

Den mest omtalade förlusten inträffade den 04 mars 1945, då en rote ur 3.divisionen i beredskap på Rinkaby beordrades att starta mot ett okänt flygplan som flög i nordlig riktning utmed Skånes ostkust. Rotechefens flygplan fick en startmiss och rotetvåan med värnpliktige flygföraren Erik Nordlund startade ensam mot det okända målet och rapporterade efter 5 minuter att han såg målet, en flygbåt av typ Dornier Do 24 på 500 meters höjd en mil söder om Sölvesborg. Samtidigt hade nu rotechefen kommit i luften. Markradiostationen fick ett meddelande från Nordlund: "Jag är träffad av eld från en Do 24, jag går mot Rinkaby." Rotechefen som inte hört meddelandet, upptäckte flygbåten från 3-4 km avstånd på sydlig kurs. Samtidigt försökte markradiostation få kontakt med Nordlund utan att lyckas. Rotechefen hörde på en raspig radiomottagning: "jag hoppar, jag hoppar." När Do 24:an befann sig 2 mil utanför kusten, lämnade rotechefen flygbåten och återvände mot Rinkaby. På vägen hem frågade markradiostationen rotechefen, om han sett någon fallskärm eller flygplan. Han kunde inte se något, men gick norrut, där han upptäckte ett brinnande flygplan liggande på rygg 4 km norr om Sölvesborg. Haveriplatsen visade att flygplanet hade beskjutits med träffar i stjärtpartiet och främre delen av flygplanet. En luftbevakare uppgav för haveriutredaren att han sett en Do 24 på sydlig riktning vid Torsöviken och strax därefter en J20 i samma riktning. Flygplanen försvann i dimman men

efter en stund hördes eldgivning i tre-fyra korta salvor. Ljudet från de två första var grövre än de senare. J20 hade nu vänt norrut och sågs över Sölvesborg och strax därpå kom en kraftig smäll med svart rökutveckling från flygplanet, som nu störtade mot marken. Haveriplatsen visade att Nordlund använt sina vapen, förmodligen besköts han först från kroppstornet med Do 24:ans tyngre 20mm automatkanon och svarade därefter med sina kulsprutor. Troligtvis började flygplanet att brinna, men Nordlund hann inte hoppa innan flygplanet exploderade och säkerligen dödade honom omedelbart. Explosionen inträffade förmodligen under piloten där den ofta läckande bränsletanken var placerad.

Källor:

J20, Ett av våra Italienska jaktplan, Sven Stridsberg / SFF ; Tionde Flygflottiljen 70 år, F10 Kamratförening m. fl. ;  
F10 Bulltofta 1940-1945, Minnesbok 2015, Sven Sjöholm / Göran Brauer, F10 Kamratförening. ;  
Svenska Flygbaser, SFF/ Lennart Andersson. ;  
Swedish Fighter Colors, Mikael Forslund / Thierry Vallet.  
Amerikanska nödlandare 1943-1945, Bo Widfeldt.