

*En Hawker Osprey S9
med flygvapennum-
ret 403 bärgas från
Jaurekaska 1985.*



Svenska J11 återuppstår som Fiat C.R.42

Det dubbeldäckade jaktflygplanet Fiat C.R.42 Falco återföds i Italien. Dels som återuppbyggda dels som en replika. Men projektet hade inte varit möjligt utan hjälp av idoga svenska flyghistoriker, tillika vrakletare.

TEXT OCH FOTO: PÄR ERIXON

Historien började 1982. Då återfanns ungefär 70 procent av delarna efter en Hawker Osprey, S 9 i det svenska försvaret. Flygplanet hittades vid Jaurekaska nordväst om Porjus.

Ledningen för Flygvapenmuseum blev intresserad. Bärgningen ordnades av flygingenjör Sölve Fasth och dåvarande museichefen Sven Scheiderbauer med hjälp av en Hkp 3 från F21 i Luleå sommaren 1985.

De sista resterna togs om hand under tre sensommardagar av Bernt Andersson, Leif Fredin, Göte Johansson och under-tecknad. Delarna av denna världens sista Hawker Osprey har förvarats i ett förråd på Malmslätt i över 20 år i avvaktan på renovering.

Under samma helikopterfärd letade vi även efter en J 11 som skulle ha havererat i Kirunafjällen. Tyvärr lyckades vi inte lokalisera den. Inte den gången.

1987 letade dock Leif Fredin och Göte Johansson fram en haverirapport på krigsarkivet i Stockholm. Den handlade om en J 11 med nummer 2542, alltså den haverist vi misslyckats med att finna två år tidigare.

Av rapporten framgick att Göteborgsflottiljen, F 9 på Säve vintern 1942, var förlagd till Norrbotten för beredskaps-tjänst. Den 13 april övade en grupp om sju J 11:or formationsflygning i V-formering på lägsta höjd, 10-15 meter, i fjällmassivet väster om Kiruna.

Under flygningen förlorade gruppen

kontakten med furir Bertil Klintman i flygplanet 2542. Allt tydde på att Klintman tappat referenserna över snön. Han flög in i fjället och omkom.

LEIF OCH GÖTE ÅTERVÄNDE till Kiruna. Efter en dagsetapps vandring från närmsta väg fann de olycksplatsen. Där hittade de övervingen, fenan och några



Furir Bertil Klintman från F9.

kåpor som lämnats kvar efter att resten av flygplanet bärgats. Återigen blev det helikoptertransport. De sista resterna av 2542 fraktades till F21 för vidare transport till Malmslätt.

Samma år som Leif och Göte gjorde sitt fynd tog Arlandagruppen från Svartsjölandet vid Skå-Edeby tillvara på resterna av stålörsstommen till en annan J11. Den var en av 13 maskiner som efter avslutad flygvapentjänst mellan 1945 och 1946 användes för målbogsering av Svensk Flygtjänst.

Tyvärr gick det inte att hitta serienumret eller något annat som gjorde det möjligt att identifiera flygplanet som individ. Stålörsstommen från Svartsjölandet skänktes av Arlandagruppen till Flygvapenmuseum.

Efter helikoptereskapaderna 1985 fick Gregory Alegi i Rom nys om min och andra svensks förkärlek för gamla flygplansvrak. Gregory var medlem, och blev sedermera ordförande, i italienska GAVS, "Gruppo Amici Velivoli Storici". Jag berättade för honom om 1987 års svensk-italienska fynd.

Gregory lyckades få upp intresset i Italien för ett byte med oss svenskar. Helt lätt var det inte. En mindre entusiastisk italiensk general, som sett bilder av våra vrak, förklarade det lönlöst att försöka restaurera sådant skrot.

Men eftersom det då bara fanns två bevarade Fiat C.R.42 (vår typ J 11) kvar i världen, ett exemplar i Sverige och ett i England, vann entusiasterna i Italien. De



**Platsen där
2542 haverera-
de. Fenan i för-
grunden.**



**Den renoverad fenan
från 2542 bredvid
den nyttillverkade.**



**AREA:s verkstad i
Venegono Superiore.
Närmast den Fiat
C.R.42 som ska flyga.**



**Arlandagruppen
bärgar resterna
av en J11 från
Svartsjölandet.**





Italienska flygvapenchefen, general Tricarico, överlämnar diplom till Per Erixon som tack för den svenska insatsen.

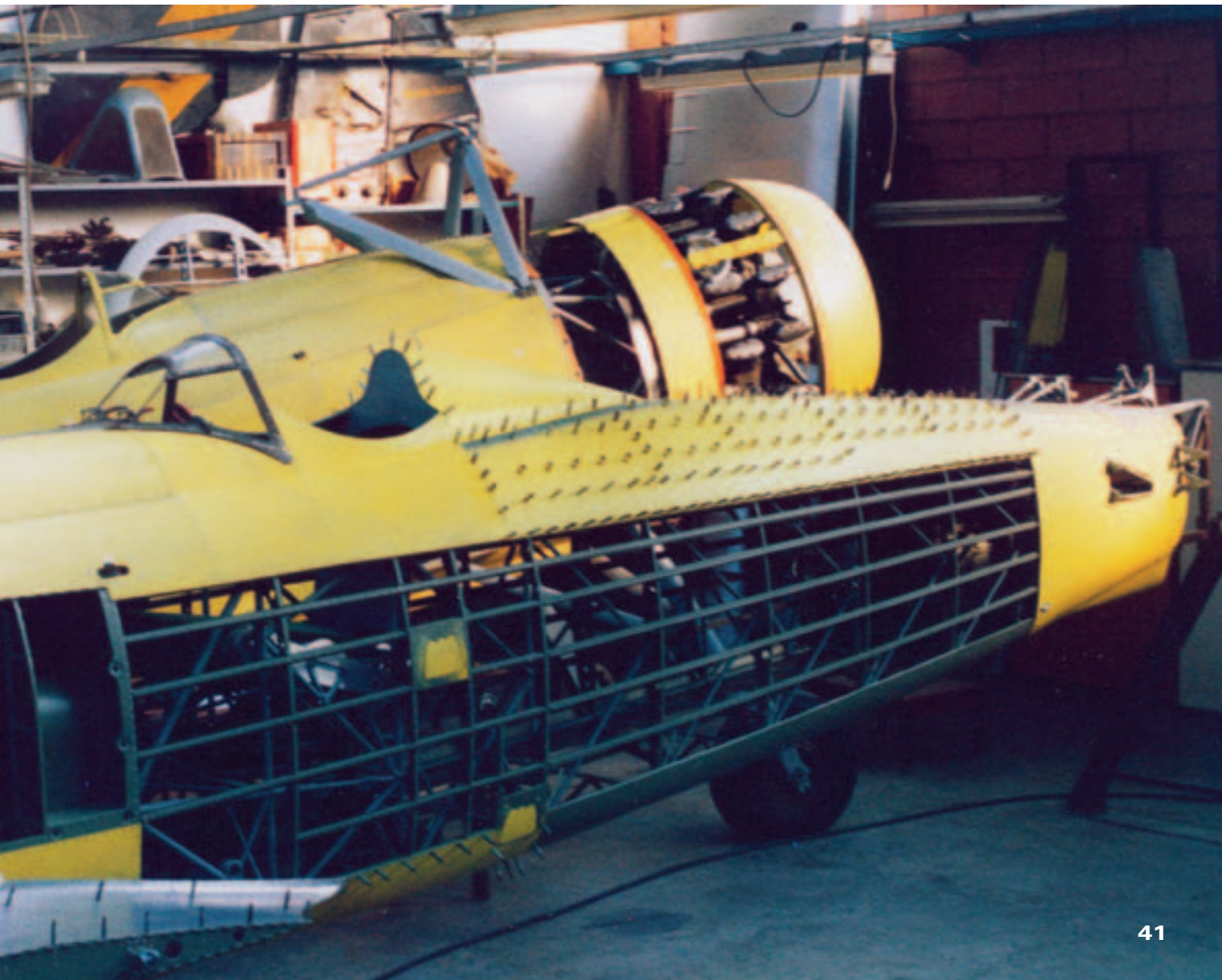
övertygade sina tvivlande landsmän och tog kontakt med Flygvapenmuseum i Linköping.

ETT BYTE DIRIGERAT av Sven Scheiderbauer genomfördes 1994. Flygvapenmuseum i Linköping erhöll från Italien en Isotta-Frashini V6-motor till flygbåten Macchi M7. Museets maskin hade dessförinnan stått med en attrapp i trä.

Björn Svedfeldt donerade en hjulkåpa till en J11 som hans far Lennart samlat på sig till Svedinos Flyg- & Bilmuseum i Ugglarp. Arlandagruppen skänkte en J 11-propeller. Den hade tidigare suttit på en DC-3 som tjänstgjorde som kafé i Norrtälje.

Med de svenska bitarna som grund påbörjade italienarna ett enormt renoveringsprojekt. Fiat C.R.42-delar letades fram från hela landet. Men även utomlands. I Frankrike bärgades detaljer till motor, vingar och sporre från botten av en sjö.

GAVS lyckades även få den kände brittiska flygplansentusiasten Stephen Grey och hans "Fighter Collection" intresserad av projektet. Greys sponsring innebar att det kunde vidgas. Nu handlade det inte





Två vyer på den återuppbyggda Fiat C.R.42 vid invigningen på italienska flygvapenmuseet Vigna Di Valle.


längre enbart om en renovering. Parallellt togs beslut om att bygga en individ som ska flygas.

Kompleta ritningar skaffades från Alenia, den koncern som övertog Fiats flygplanstillverkning. AREA, "Associazione Restauro Aeronautico" i Venegono Superiore nära Varese, hjälpte till med såväl renoveringen som saknade delar. Många nyttillverkades med de gamla ritningarna som underlag.

Projektledare för både renoveringen och den flygande replikan var Maurizio Longoni. Projektet tog tio år. Men nu finns alltså åter en komplett Fiat CR 42 i Italien.

SAMTLIGA ORIGINALDELAR ingår i det flygplan som står utställt på italienska flygvapenmuseet i Vigna Di Valle utanför Rom. Därbland 80 procent av den rostiga stålrostsstommen från Svartsjölandet och 95 procent av 2542:ans ving-, fen-, och kåpdetaljer.

AREA har kunnat verifiera ritningarna mot originaldelarna vid nyttillverkningen av det flygande exemplaret. GAVS arrangerade en webbomröstning hur flygplanet skulle målas. Resultatet blev att det nu står i samma färger som en maskin ur 162:a skvadronen baserad i Maritza på Rhodos 1941.

Göte Johansson och jag var inbjudna till invigningsceremonin i maj i 2005. Den svenska insatsen i projektet fick mycket beröm. Maurizio Longoni och Stephen Grey hoppas kunna flyga sin Fiat C.R.42-replika under 2006. 

FAKTA FIAT C.R.42 FALCO (J 11)

Motor: En Fiat A74R IC38 på 840 hp
Längd: 8,25 meter
Spännvidd: 9,70 meter
Höjd: 3,35 meter
Max startvikt: 2 500 kilo
Toppfart: 405 km/h
Beväpning: 2 x 12,7 mm akan
Antal tillverkade totalt: 1 784
Antal i svenska flygv: 72 (nr 2501-2572)
Övrigt: Fiat C.R.42 Falco var ett av världens sist tillverkade dubbeldäckade jaktflygplan. Typen kom till Sverige som nödköp och tillfördes flottiljerna F3, F13 och F9. Flygvapentjänst 1940-1945.
 Den som känner till J11-delar, eller som kan hjälpa till med identifieringen av det flygplan som återfanns vid Skå-Edeby, kan kontakta artikelförfattaren Pär Erixon i Göteborg. Mobil: 0736 222 670. E-mail: par.erixon@emersonprocess.com
 Ytterligare information kan hämtas på hemsidorna www.gavs.it (GAVS - Gruppo Amici Velivoli Storici) eller www.svedinos.se (Svedinos Flyg- & Bilmuseum i Ugglarp).