

## J9 Seversky P35



## *Historia*

**Seversky P-35** var ett amerikanskt jaktflygplan av lågvingad monoplanstyp, konstruerat 1935 av Alexander de Seversky chefskonstruktör, Alexander Kartveli. Dess första flygning skedde 15 augusti 1935.

Mellan åren 1940 och 1952 ingick **Seversky P-35A** i Flygvapnet med den svenska militära beteckningen **J 9**.

Seversky tog 1935 fram ett lågvingat jaktflygplan som en privat spekulation. I samband med Nils

Söderbergs besök vid Seversky-fabriken 1937 gavs han möjligheten att provflyga **Seversky EP-1**.

Söderberg föreslog att en division **Seversky EP-1** skulle beställas istället för **J 8**, men Flygförvaltningen ansåg att flygplanet var för dyrt.

1939 var Alexander Seversky på försäljningsturné med sitt jaktplan i Japan och Sovjetunionen. I mitten av maj mellanlandade han på Bromma och kunde efter en lyckad demonstration ta hem ett kontrakt på 15 stycken **Seversky EP-1 Model**

**106**, som den svenska versionen kom att kallas.

I oktober beställde flygförvaltningen ytterligare 45 flygplan. Planer fanns i Flygvapnet att sätta upp en andra jaktflottilj vid **F 9** Säve, varför ytterligare 60 flygplan beställdes i januari 1940.

I december 1939 blev de första flygplanen klara i USA och kunde besiktigas och godkännas av Bo Lundberg, skaparen av **J 22**. En första sändning om 20 flygplan paketerade i stora lådor skeppades iväg i januari

1940. Den följdes av en andra sändning om sex flygplan. 16 flygplan hann precis att tas i land i Trondheim och transporteras vidare innan det tyska anfallet på Norge 9 april 1940. Fyra lådor med **J 9** togs temporärt i beslag av tyskarna, medan sex flygplan på amerikanska båtar letade sig till andra hamnar.

De resterande 14 beställda flygplanen kunde nu inte levereras via Norge, utan möjligheten undersöktes att istället låta fartygen gå till hamnar i England eller Skottland för att

montera flygplanen där och sedan flyga över dem till Sverige. Ett alternativ var att ta dem via Genua och Tyskland, en lösning som dock inte godkändes av USA.

Efter förhandlingar med England och Finland öppnades möjligheten att ta dem via den isfria hamnen i Petsamo. En finsk ingenjörstrupp avdelades för att förstärka broar och vägar mellan Petsamo och den 700 km långa sträckan till den svenska gränsen. Från Haparanda transporterades flygplanen

till CVM där ihopmonteringen utfördes.

Totalt 60 flygplan hann levereras innan USA införde sitt vapenembargo.

Efter monteringen av de till Sverige levererade flygplanen placerades de på **F 8** Barkarby. Trots en intensiv användning under beredskapsåren inträffade få totalhaverier med **J 9**. Vid slutet av andra världskriget fanns fortfarande 51 av flygplanen kvar i tjänst.

Med början i maj 1945 överfördes efter hand drygt trettio flygplan till

**F 11** Nyköping varav flertalet senare fortsatte till **F 20** Uppsala och **F 3** Malmslätt. På **F 11** och **F 3** användes de som spaningsflygplan, fortfarande med beteckningen **J 9**, efter att några av dem fått en snedbildskamera monterad i bagageutrymmet bakom förarplatsen.

År 1946 avfördes flygplanet som huvudtyp och kom istället att användas på olika flottiljer för allmän flygträning och sambandsflygning. De sista sju flygplanen användes vid **F 5**



Ljungbyhed och **F 8** Barkarby fram  
till 27 september 1952.