

PLT 264  
1:48

# FFVS J-22A



Glad  
maki  
Vangu

At the beginning of the Second World War, the Flygvapnet, or the Swedish Air Force, found itself in a very difficult position. The obsolete iator fighter biplanes called for replacement by some more modern piece of equipment. The Sweden's effort to solve this trouble by ng a purchase abroad was only partially successful as because of the 1940 embargo, the US-made Seversky P-35A and Vultee Vanguard fighter planes could not have been delivered and Italian Fiat CR.32 and Reggiane Re.2000 machines were only kind of stop-gap measure. So the Swedish government took a decision not to rely on foreign supplies any more and commissioned a new and indigenous fighter machine to be built by FFVS's (Royal Air Administration Aircraft Factory in Stockholm) team led by chief designer Bo Lundberg. His approach to the new aircraft's design was very thorough and he chose mainly non-strategic materials as were steel tubes for the fuselage and wings. The fuselage from the nose right up to the end of the pilot's cockpit was covered with aluminium and its rear section bore plywood covering, as well as the wings. The control surfaces were covered with fabric. The type was equipped with a non-license Swedish-built copy of a Pratt and Whitney R-1830 Twin Wasp engine. The cockpit canopy was hinged on the right side and there was an armoured glass and a gun reflector sight behind the windshield. The main undercarriage legs were comparatively close apart, mounted into the fuselage and retracted rearward. The tailwheel could be retracted as well.

The first prototype J-22 aircraft took off for the first time on September 20, 1942 and the production airframes, known as the J-22A, saw service no later than the following year. This version was fitted with the armament of two 13.2 mm heavy machine guns and another two with smaller bore of 7.9mm in the wings. There were 143 of the J-22A produced as well as another 55 of the J-22B version, which differed by having four 13.2 mm guns instead. The production gave also 9 reconnaissance machines designated as the J-22S, which would later be converted back to the fighter standard. Of interest might be that more than 500 different subcontractors took part in the type's production. In total, the J-22 fighter saw service with seven Flygvapnet's Air Wings and remained on active duty until 1952. Between 1943 and 1946, they were the back bone of the Swedish fighter forces until their replacement by more modern types such as were the propeller-driven SAAB J-21A and J-21R jet fighters and abroad purchased P-51Ds and DH 100 Vampires. The FFVS J-22 were very favoured by their pilots as they were rather light-weight and nimble machines and given the powerplant used, their top speed was also excellent. However, as they were not equipped with a turbosupercharger unit, their performance decreased rapidly at higher altitudes. But, up to the height of 4000 m, the J-22 was easily able to outmanoeuvre the fabulous P-51D Mustang type.

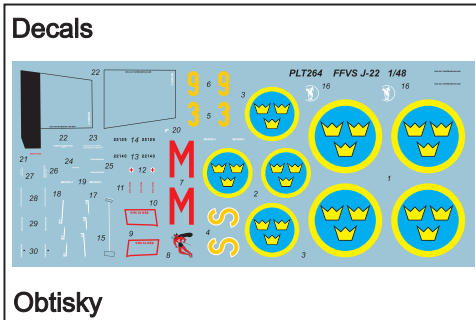
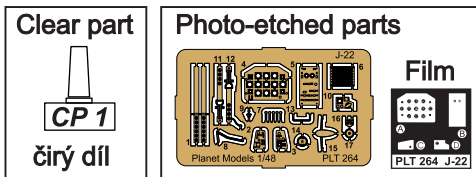
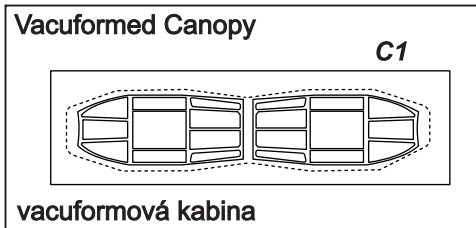
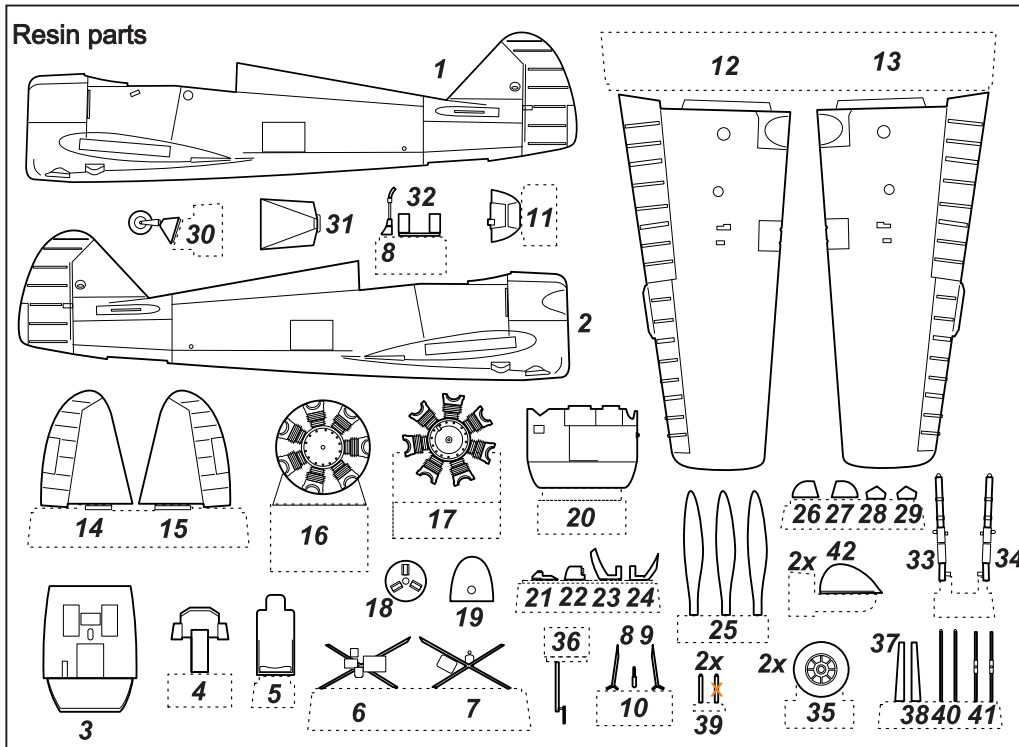
Span: 10,00 m, length: 7,80 m, top speed: 575 km/h, range: 1270 km, ceiling: 9300 m.

Na počátku druhé světové války se švédské letectvo (Flygvapnet) ocitlo v těžké situaci. Zastaralé Gladiatory bylo třeba nahradit modernějšími stíhačkami. Snaha vyřešit tento problém nákupy v zahraničí byla úspěšná jen částečně. Díky embargu z roku 1940 nebyly dodány v USA objednané letouny Seversky P-35A a Vultee Vanguard. Italské stíhačky Fiat CR.32 a Reggiane Re.2000 pomohly řešit krizi výzbroje jen částečně. Proto se švédská vláda rozhodla nespolehat dále na zahraniční dodávky a pověřila vývoj nové stíhačky tým konstruktéra Bo Lundberga. Ten pracoval v FFVS – státních leteckých opravárnách. K návrhu přistoupil Bo Lundberg velmi zodpovědně. Navrhl letoun z dostupných materiálů, konstrukci trupu i křidel tvořily ocelové trubky, potah předělu za kabinu pilota byl hliníkový, dál byl trup potažen překližkou, stejně jako křídlo. Ovládací plochy byly potaženy plátnem. K pohonu byl vybrán jediný dostupný motor, bezlicenční, ve Švédsku vyráběná kopie motoru Pratt and Whitney R-1830 Twin Wasp. Kryt kabiny byl odklápěn vpravo, za čelním štítkem bylo umístěno neprůstřelné sklo a reflexní zaměřovač. Nohy hlavního podvozku měly poměrně malý rozchod, byly ukotveny do trupu a byly zatahovány vzad. Ostruha byla také zatahovací.

První prototyp, označený J-22 vzlétl 20. 9. 1942. Již v následujícím roce vstoupily do služby první kusy sériové varianty J-22A. Tato verze nesla výzbroj dvou těžkých (13,2mm) a dvou lehkých (7,9mm) kulometů v křídle. První verze bylo vyrobeno 143 kusů. Další 55 kusů bylo vyrobeno ve verzi J-22B se čtyřmi kulomety ráže 13,2 mm. Pro průzkum bylo postaveno 9 kusů verze J-22S s kamerou v trupu, později byla ale upraveny na stíhací. Zajímavé je, že na dodávkách dílů se podílelo více než 500 dodavatelů.

Celkem sloužily J-22 u sedmi leteckých křidel a vyřazeny byly až v roce 1952. J-22 představovaly hlavní typ stíhačky Flygvapnetu od roku 1943 do roku 1946, kdy byly zahájeny dodávky stíhaček SAAB J-21A a později proudových J-21R a v zahraničí zakoupených P-51D Mustang a DH 100 Vampire. U pilotů byly J-22 velmi oblíbeny, šlo o lehké a obratné letouny. Jejich rychlost byla vzhledem k výkonu motoru také výborná. Výkony ale klesaly s výškou, vzhledem k absenci turbokompresoru. Ale do výšky 4000 m snadno dokázaly vymanévrovat P-51D Mustang.

Rozpětí: 10,00 m, délka: 7,80 m, max. rychlost: 575 km/h, dolet: 1270 km, dostup: 9300 m.



K lepení použijte kyanoakrylátové lepidlo! Díly ohnuté, popř. pokroucené vlivem teplotních změn a stárnutí materiálu mohou být narovnané do požadovaného tvaru pomocí proudu teplé vody nebo vzduchu (fén na vlasy). Kontaktní plochy doporučujeme před lepením odmastit.

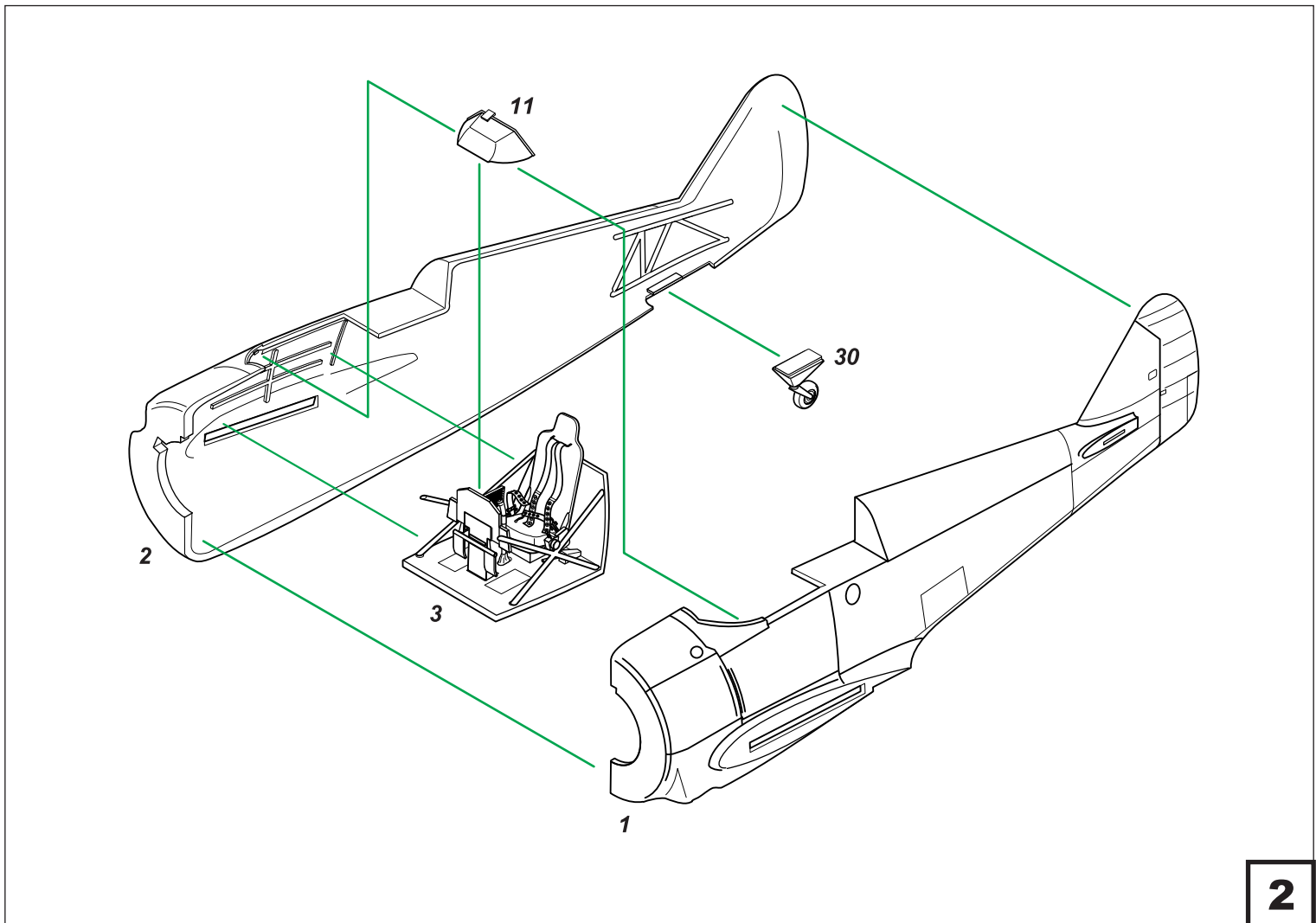
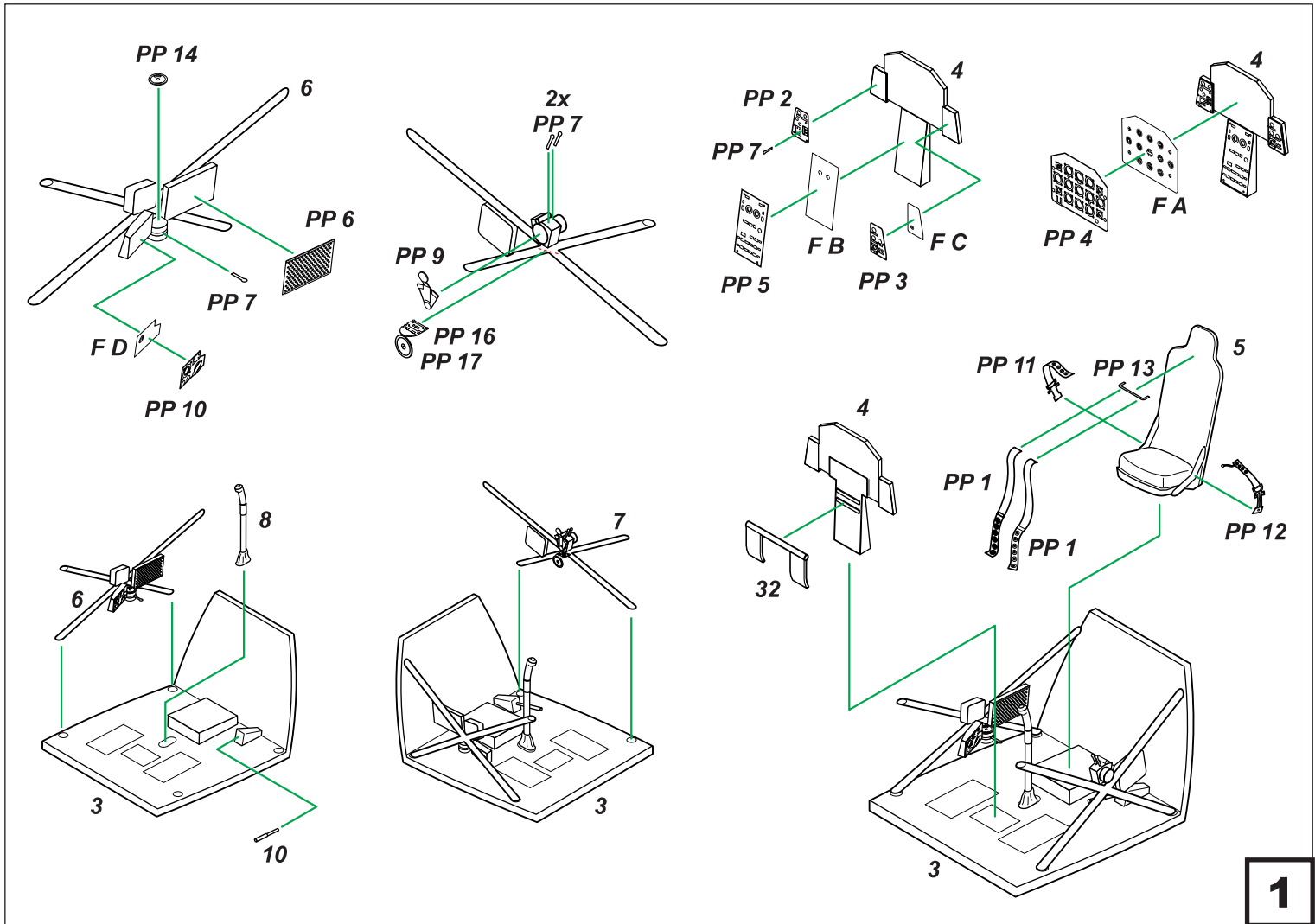
For best glueing results use cyanoacrylate glue! Parts slightly distorted and bended owing to temperature changes or due to material ageing can be straightened to requested shape by hot water or hot air jet. This process can be repeated till result is entirely satisfactory. Before glueing degreasing is recommended.

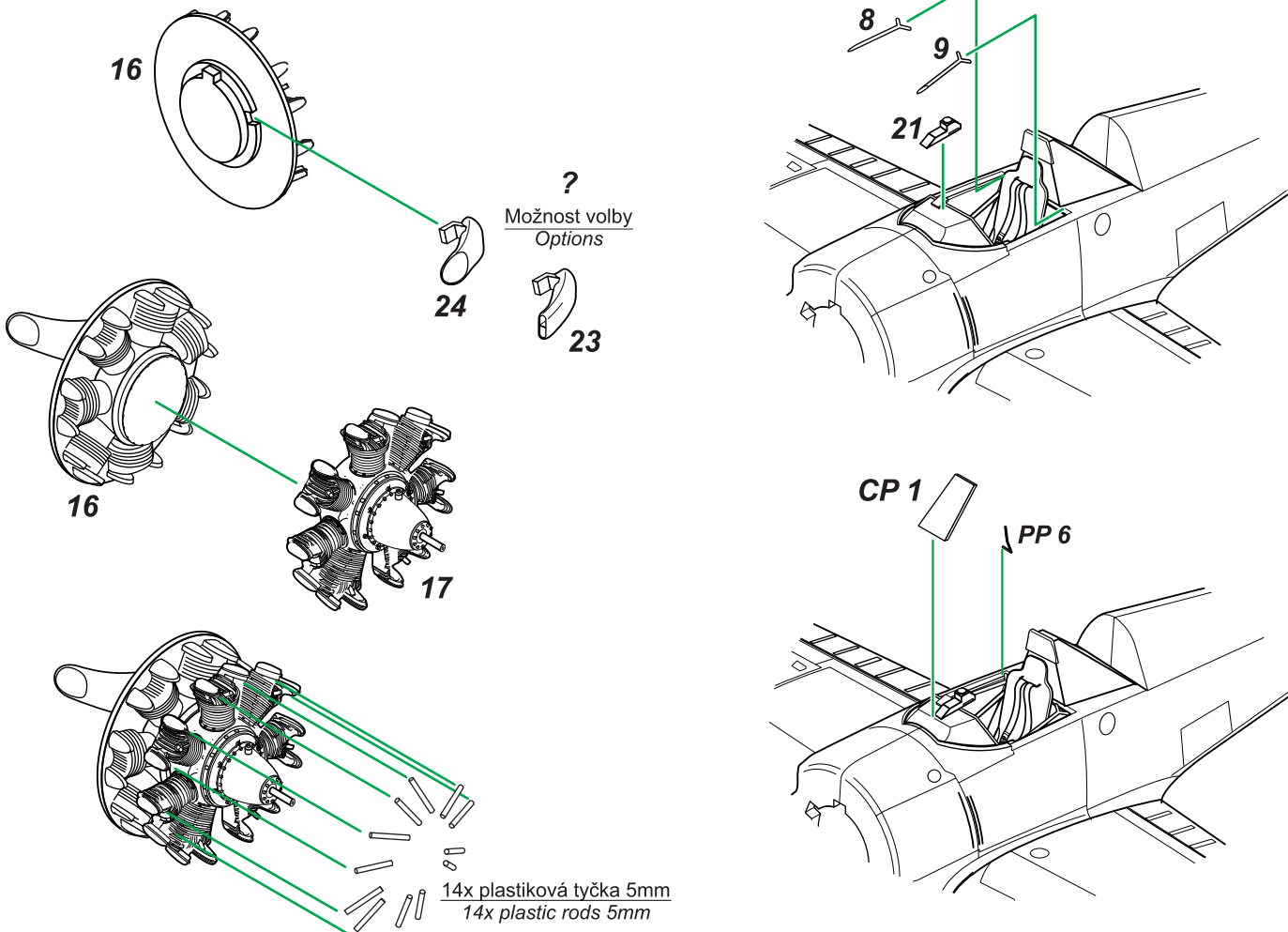
Visit our official website and e-shop at

[www.cmkkits.com](http://www.cmkkits.com)  
Navštívte naše stránky a e-shop

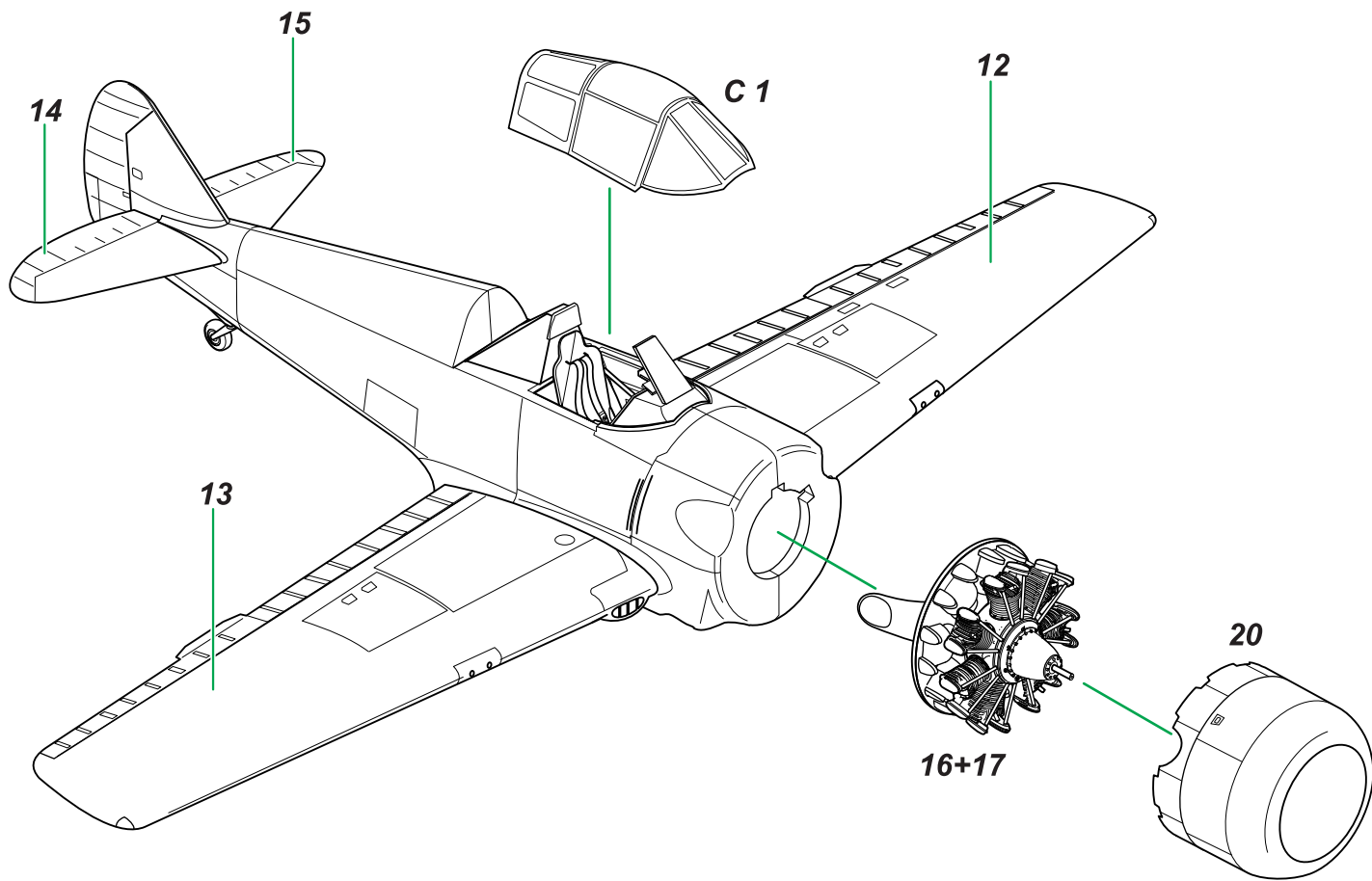
or  
—  
nebo

[www.specialhobby.eu](http://www.specialhobby.eu)



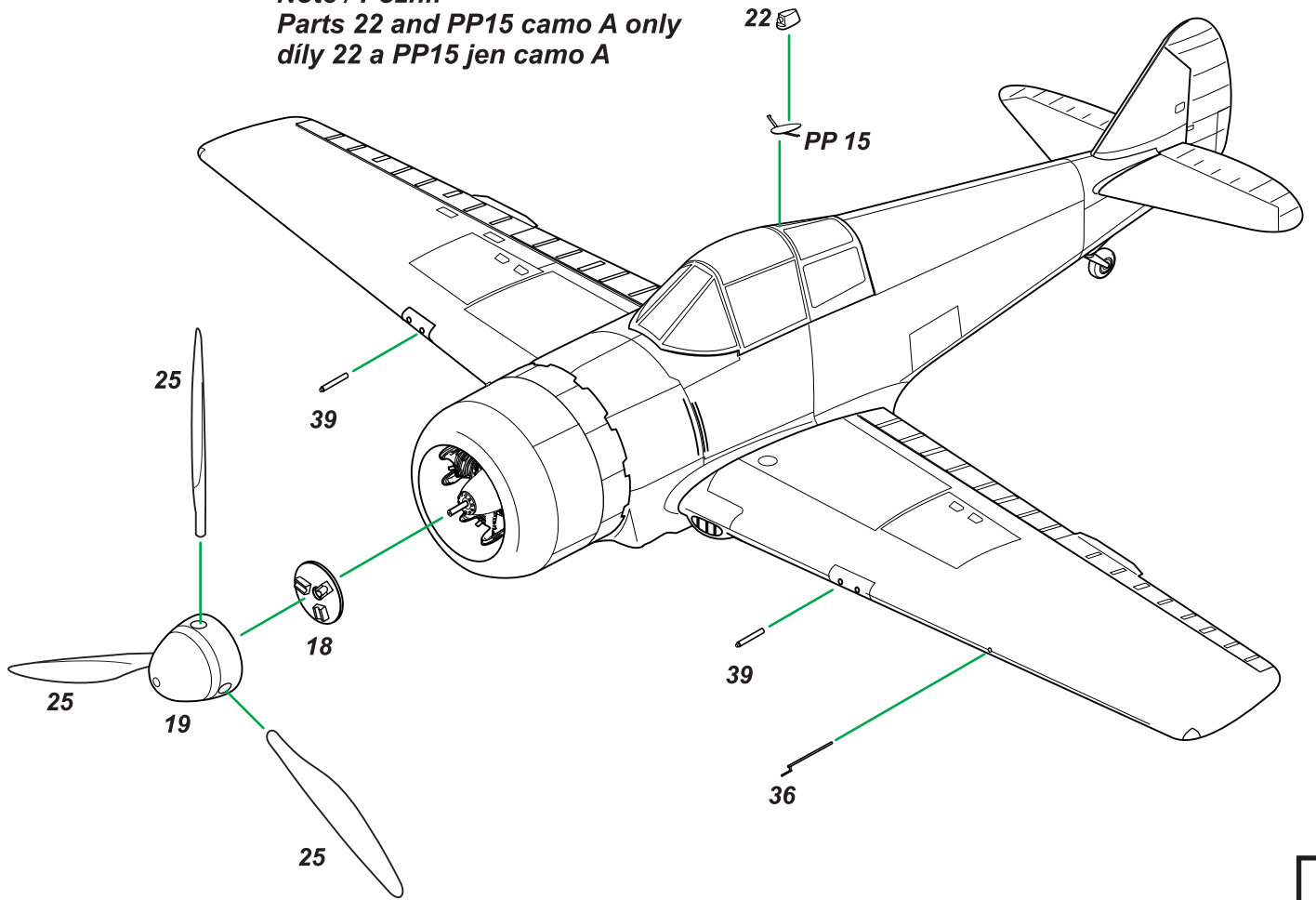


**3**

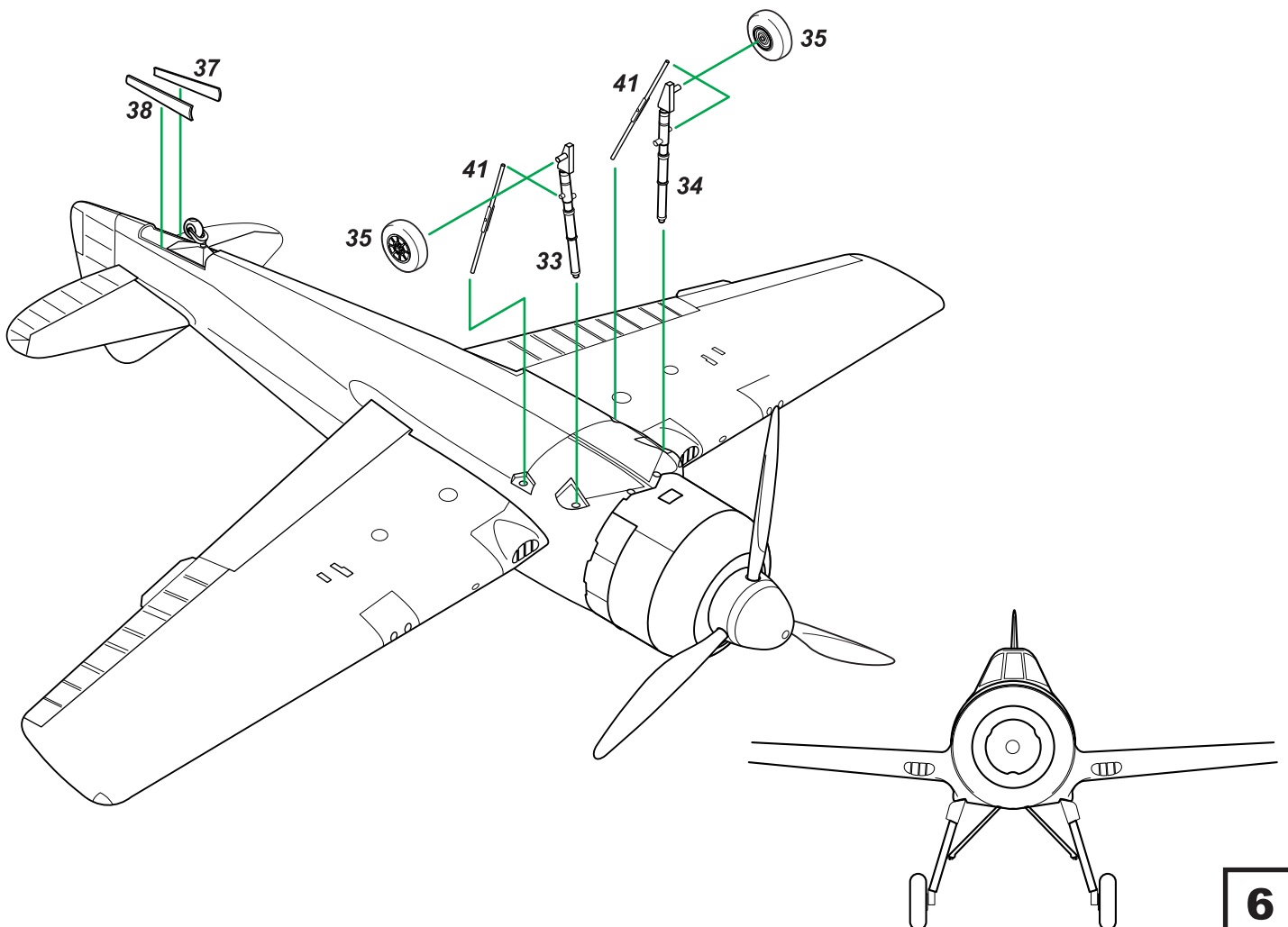


**4**

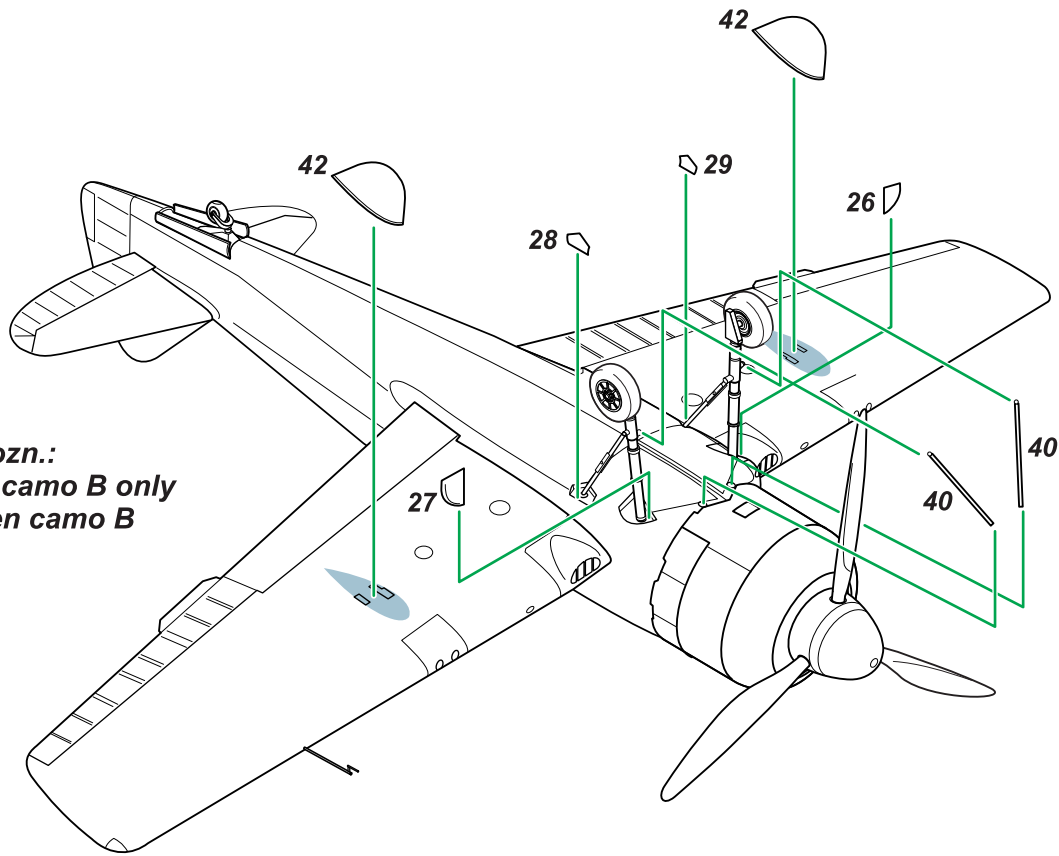
**Note / Pozn.:**  
Parts 22 and PP15 camo A only  
díly 22 a PP15 jen camo A



**5**



**6**



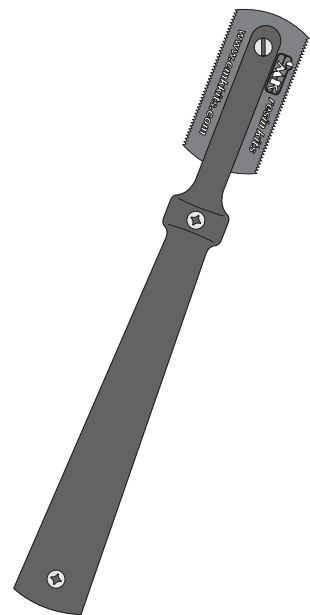
**Note / Pozn.:**  
**Parts 42 camo B only**  
**dily 42 jen camo B**

# USE CMK TOOLS AND WEATHERING PIGMENTS FOR YOUR KITS.



**H1011 CMK SANDING STICK**  
**- FOUR DIFFERENT GRIT**  
**OF SANDING PAPERS ON**  
**ONE SANDING STICK.**

**H1010 HANDLE FOR OUR SAWS**  
**- PRICELESS TOOL FOR RESIN**  
**PARTS ADJUSTMENT**

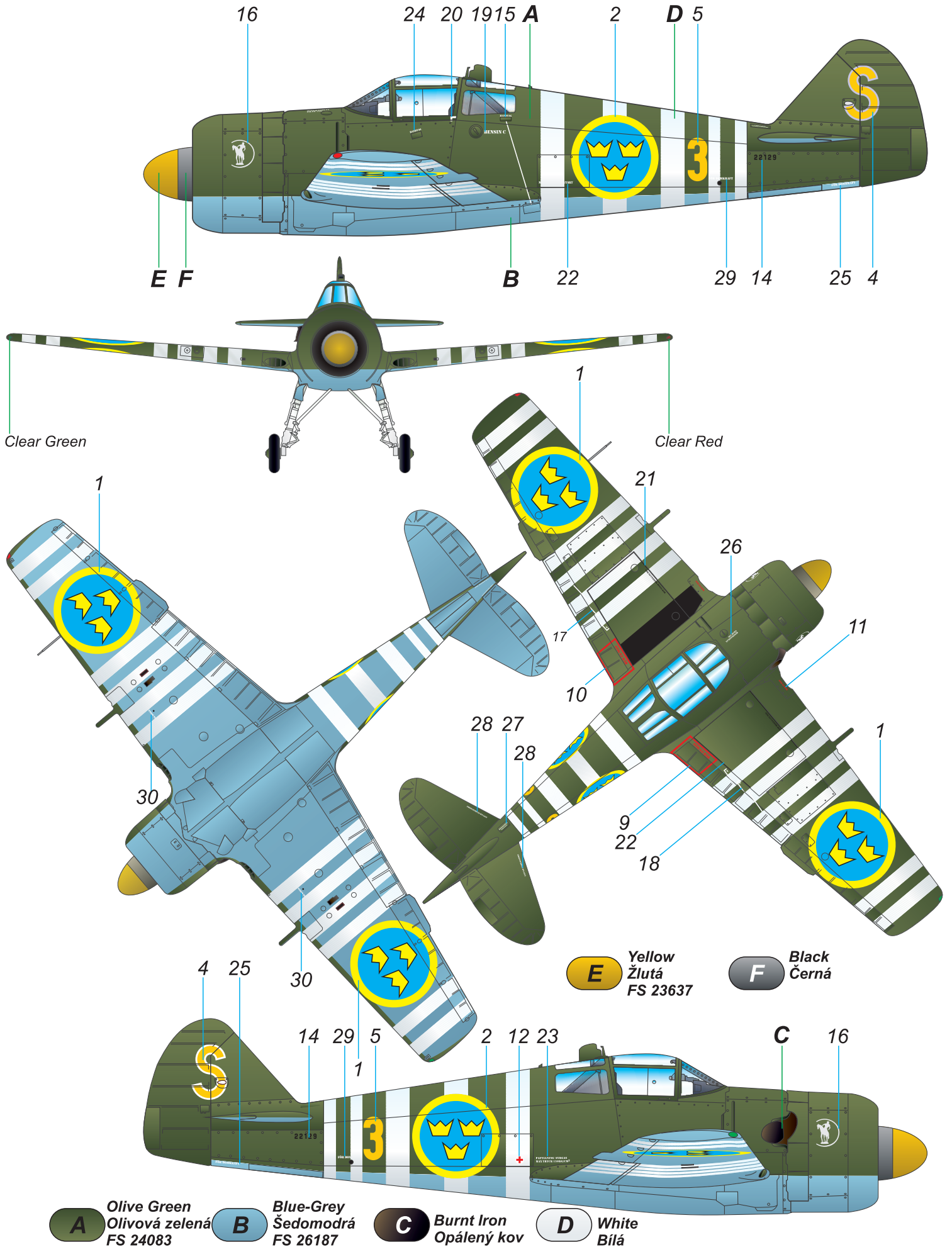


**Star Dust**  
 weathering pigments

**ALL OF THE ABOVE ITEMS CAN BE FOUND AND ORDERED** [WWW.SPECIALHOBBY.EU](http://WWW.SPECIALHOBBY.EU)  
**VIA OUR OFFICIAL WEBSITE AND E-SHOP.....** [WWW.CMKKITS.COM](http://WWW.CMKKITS.COM)

FFVS J-22 s/n 22129, žluté S, 3.division, F 3, Linköping 1950.  
 Bílé pruhy označují letoun účastníci se cvičení.

FFVS J-22 s/n 22129, Yellow S, 3rd division, F 3, Linköping 1950.  
 The white stripes were worn by aircraft taking part in an military exercise.



Clear Green

Clear Red

**E** Yellow  
 Žlutá  
 FS 23637

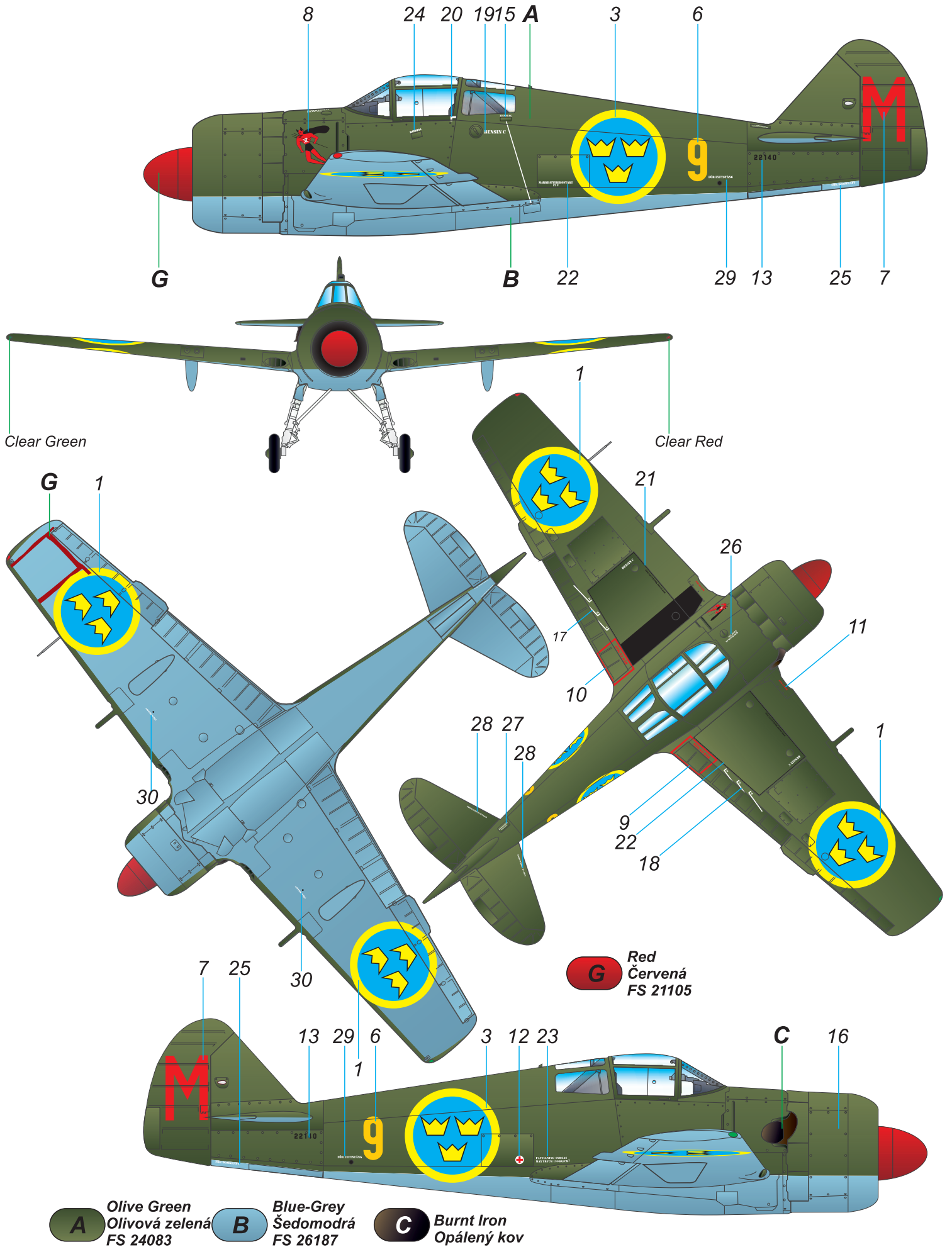
**F** Black  
 Černá

**A** Olive Green  
 Olivová zelená  
 FS 24083

**B** Blue-Grey  
 Šedomodrá  
 FS 26187

**C** Burnt Iron  
 Opálený kov

**D** White  
 Bílá



# ATTRACTIVE 1/48 SCALE MODELS OFFERED BY PLANET MODELS

## XF10F-1 Jaguar "Swing Wing"

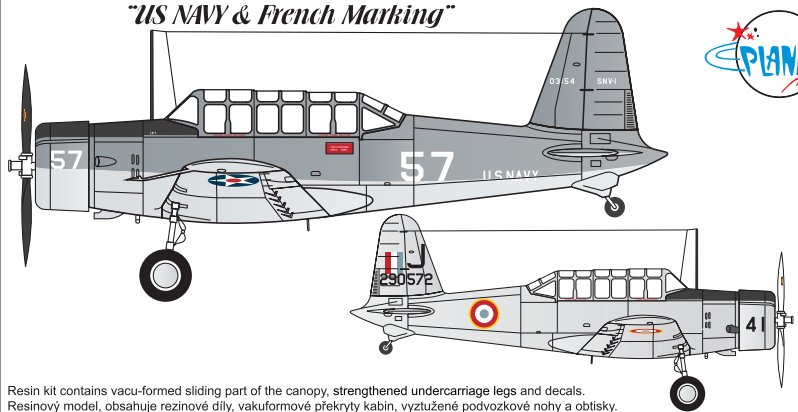


No. 249  
1:48

Resin kit contains vacu-formed sliding part of the canopy, strengthened undercarriage legs and decals.  
Resinový model, dále obsahuje vakuformové překrytí kabin, vyztužené podvozkové nohy a obtisky.

Made in Czech Republic

## SNV-1 / BT-13 Valiant "US NAVY & French Marking"



No. 245  
1:48

Resin kit contains vacu-formed sliding part of the canopy, strengthened undercarriage legs and decals.  
Resinový model, obsahuje rezinové díly, vakuformové překrytí kabin, vyztužené podvozkové nohy a obtisky.

Made in Czech Republic

## Caproni Ca.114

"Peruvian Air Force Fighter"



in cooperation with

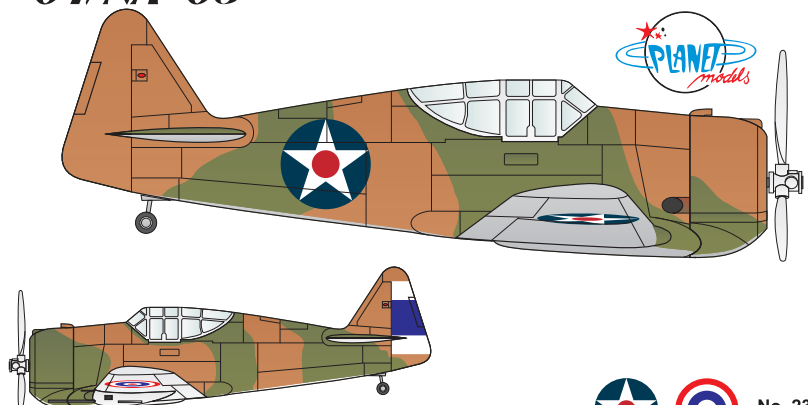


No. 242  
1:48

Resinový model obsahující obtisky a vyztužené podvozkové nohy.  
Resin kit contains decals and strengthened undercarriage legs.

Made in Czech Republic

## P-64/NA-68 "US Fighter"



No. 239  
1:48

Resinový model obsahující obtisky, lepty a vyztužené podvozkové nohy.  
Resin kit contains decals, photo-etched parts and strengthened undercarriage legs.

Made in Czech Republic