



Skoleflyet MF-12

Av Stein Gulli, Norsk Flyhistorisk Forening

Marinens siste skolefly kom aldri i aktiv tjeneste. Var det interne stridigheter eller krigen som hindret dette lille smekre flyet fra å bli elevenes kjæledegge?

Marinens Flygeskole i Horten hadde benyttet skoleflyet MF-8 siden mai 1924. All primæropplæring foregikk på denne typen og selv om MF-8 var modernisert, var behovet for et mer moderne fly påkrevet på midten av tredveårene. Flere typer ble testet, bl.a. Klem 35 og antagelig de første Taylor Cubene som kom til landet i 1937. Igjen ble det til at Marinens Flyfabrikk skulle løse oppgaven selv. Flygeskolen kom med sine krav og ønsker som Flyfabrikken ikke hadde noe problemer med å etterkomme. Flyet skulle baseres på de tidligere erfaringer gjort med Hansa Brandenburg W-33 flyet og som var meget godt likt som marinefly. Den 15. juni 1937 kunne derfor Marinens Flyfabrik motta ordre nr. 145 på et stk. skolefly type lavvinget monoplan med en lastfaktor på 5,5.

Monoplan og ny motor

Det nye flyet fikk et etter den tid, moderne utseende selv om flykroppen fortsatt var en duktrukket stålrørs-konstruksjon. Marinens Flyvåpen hadde en del vanskeligheter med Walter Regulus motorene i sine fly og i november 1938 vurderte man fire typer motorer til skoleflyene. Wright 670 E.T., Lycoming R.530 D2, Jacobs L-4M og Continental K. Av disse typene heftet man seg særlig ved Jacobs L-4M og et eksemplar av denne med ca. 800 timers gangtid ble av Herr Thor Solberg tilbudt uten vederlag stillet til Flyvebåtfabrikkens disposisjon for testing i MF-12.



Skoleflyet MF-12 klar for sjøsetting på slippen ved Karljohansvern Flystasjon sommeren 1939. I bakgrunnen innløpet til Indre Havn, med Vealøs til høyre og Hurumlandet i horisonten. (foto via Marinemusset – E. Steens album)

Marinens Flyvåpen forlangte imidlertid at motoren før prøvene skulle fullstendig adskilles, inspiseres, motorjournal fremlegges og likeledes at nødvendig avtale med hensyn til det økonomiske ansvar m. v. i prøveperioden ble truffet. Det er foreløpig ikke funnet

dokumentasjon på at den tilbudte motoren ble brukt i MF-12, men den 22. september 1939 fakturerte Thor Solberg; 1 stk. Jacobsmotor med Kr. 12212,64 (USD.2775,60 a kurs 4/40) på Marinens Flyfabrikk.

Nye flottører.

MF-12 var opprinnelig konstruert med samme type flottører som man hadde brukt bl.a. på Hansa Brandenburg W-33. Men i november 1938 fikk Flyfabrikken bemyndigelse til å anskaffe EDO flottører til dette flyet. EDO type 2880 av samme type som ble brukt på Waco UBF og Fairchild 24, ble valgt. Et par flottører med understell ble innkjøpt til en pris av kr. 8000,-. Flottørene var 5,8 meter lange, 75 cm brede og 67 cm høye.

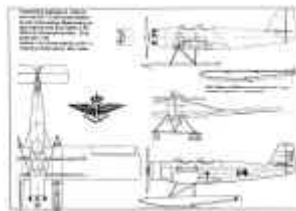
Uvanlig prøvetur.

Den 11. juli 1939 var flyet ferdig og ble satt på vannet. Det fikk Marinens registreringsnr. F-14 (V). Fabrikkens kontrolloffiser (Østby) var i Tyskland for å hente hjem Heinkel 115 nr. F-50, så MF-12 flyet skulle bare taksess til nordre slip. Flyfabrikkens direktør (Høver) ville foreta denne takseprøven for å teste virkningen av de nye vannrorene. Fristelsen ble for stor og klokken 1340 den 11. juli 1939 fikk MF-12 flyet luft under vingene for første gang.



MF-12 med Marinens registrering F-14 (V) under takseprøver på Indre Havn. Kan det være direktør Høver som prøver de nye vannrorenes virkning? (Foto via oberst Johan E. Høver)

Det ble en tur på 20 minutter opptil 300 meters høyde, med et fly som etter Høvers mening oppførte seg nydelig. Han uttalte at flyet var førsteklasses, en "fin liten buss", det fløy helt av seg selv når det var trimmet "hands off" og var storartet lett og behagelig. Problemet var bare at for hvert nytt fly som ble testet fikk føreren et honorar på kr. 500,- og det var kun kontrolloffiseren som var autorisert til å foreta en slik flygning. Direktør Høver fikk de som hadde overvært flyvningen til å holde turen hemmelig inntil kontrolloffiseren fikk utført den jobben han var tiltenkt.



Fabrikkens tegninger nr. 3222-24, som viser MF-12 med norske flottører og uten motorcowling. Motorcowling på egen tegning, samt EDO-flottør nr. 45-2880 som ble benyttet på flyet.

Østby kom hjem med F-50 den 14. juli og hemmeligheten ble godt bevart inntil han hadde tatt F-14 opp på sin offisielle jomfrutur klokken 1115 den 17. juli 1939. Østby tok flyet opp alene og fløy en time rundt ved Horten opptil en høyde av 500 meter. Tydeligvis fornøyd med flyet foretok han dagen etter tre turer. På formiddagen med Mek. Myhre som passasjer opp til 1500 meter, en tur som varte i 55 minutter. På ettermiddagen fikk Mek. Dahl og flygeren Kjos, hver sin tur i passasjersetet.



F-14 på slippet. Flyet kan ha hatt aluminiumsfinish. Det var vanlig å gi dukfly såkalt søvdope til beskyttelse mot sollyset, som har en sterk nedbrytende virkning på duken. Imidlertid virker flottørene lysere enn resten, slik at det er mer trolig at farven var pansergrå på kropp og vinger, slik Marinens standard var. (foto via NFF)

Etterhvert var det også andre som fikk anledning til å teste den nye flytypen og etter at flyet hadde vært nesten 11 timer i luften, ville sjefen på Karljohansvern Flystasjon (Lützow Holm) prøve hva MF-12 flyet var god for. Etter en del til dels brutale øvelser landet han flyet med et forstrukket skrogfelt akterut. Han forlangte at flyet skulle omkonstrueres. Dette satte flyfabrikken seg imot, da flyet var konstruert 10 prosent sterkere enn det Marinens Flyvevåpen forlangte.



Skoleflyet MF-12 i en spesiell vinkel som tydelig viser innkapslingen av Jacobs-stjernemotoren på 25 HM med ekshaustutblåsningen redd nedover og likeledes flyets EDO 2880 flottørunderstell.

MF-12 flyet ble hensatt i påvente av en løsning, og det er mulig at det gikk prestisje i saken. Der stod det da krigen brøt ut den 9. april 1940. Det kan se ut som om

Flyfabrikken regnet problemet som lite og beregnet å sette i gang en serie med MF-12 fly til erstatning for de tilårskomne MF-8 skoleflyene. Det ble nemlig åpnet remburs for 5 stk. Jacobsmotorer gjennom Den norske Creditbank den 22. september 1939. Rembursen var på kr. 72.206,77 som dekket kjøpesummen USD.16.300,- pluss omkostninger. Da det drøyet med MF-12 prosjektet ble Jacobsmotorene tiltenkt MF-8 flyene som fortsatt var i tjeneste, og den 24. november 1939 tok Østby MF-8 flyet nr. F-8 opp for prøving med 225 HK Jacobs motor.



Ett av de mest kjente fotografier av MF-12 foran Skur 5 på flystasjonen på Karljohansvern. Det er mulig siste hånd legges på verket, siden aluminiumsdekslene bak motoren fortsatt mangler. (foto via oberst Johan E. Høver)

Endelig

Ifølge Oberst Høver ble MF-12 beslaglagt av tyskerne og sendt til Tyskland sammen med flyets tegninger. Etterhvert har det oppstått en del tvil om dette da Einar Skåne kan fortelle at da arbeiderne kom tilbake til Flyfabrikken i juni 1940; ryddet de området for fly og flydeler som ble kastet og brent ytterst på Møringen. Bl.a. forteller han at skoleflyet MF-12 ble flammenes rov i denne forbindelse. Totalt hadde flyet kun logget 17 timer og 30 minutter i luften.



På vannet foran flyskurene ved Marinens Flystasjon på Karljohansvern sommeren 1939. (foto via Marinemuseet – E. Steens album)

Diverse data om MF-12.:

Marinens Flyvåpens
Journal Nr. 150.
Marinens Flyfabrikks
Byggenr: 119

Type: Lavvinget monoplan - 2 seters skole-treningsfly.

Bevæpning: Ingen.

Vingespenn: 13,6 meter

Lengde: 9,73 meter

Høyde: 2,6 meter.

Motor: 225 HK Jacobs L-4M Radial.

Fart: 195 km/t planflukt, 230 km/t i stup

Kilder:

Oberst Johan Høver
Odd Arnesen: Vi Flyr".
MF Hovedjournal.
Knut Erik Hagen.
Marinemuseet
Høvers Loggbok.
Einar Skåne.

Copyright: Borre Historielag, Borreminneredaksjonen
Vevutgave: Høgskolen i Vestfold i samarbeid med Borre Historielag
[Borreminne hovedside](#)