

MF 11-flyet F.346

Tekst og bilder. Kjell Dahle



F.346 var et norskbygget sjøfly av typen MF11, konstruert av Johan Høver og produsert ved Marinens Flyvebåtfabrikk i Horten på 1930-tallet. Dette var det siste flyet som ble levert før krigen kom, med produksjonsnummer 124.

Flyet ble tatt i bruk av Marinens flyvåpen på Karljohansvern i Horten 19. januar 1940. Den 16. februar ble flyet overført til Marinens base på Flatøya ved Bergen. Etter en måned ble flyet plassert på Sola Sjø ved Stavanger for å delta i nøytralitetsvakt.

F.346 fikk et kort, men spennende liv. Flere ganger ble flyet kraftig beskutt, en gang med 70 kulehull, men greidde seg hver gang.

Flyet var utstyrt med den norskbygde Armstrong Siddeley Panther-motor med 14 sylindere og 575 hk. Toppfart var 226 km/t. Flyet var utstyrt med mitraljøser, og hadde bombefester for 3 stk 100 kilos bomber. Med ekstra bensintank kunne flyet holde seg i luften i 10 timer. Flyet hadde 3 manns besetning: flyver, observatør/skytter og telegrafist.

Sammen med Hærens flyvåpen patruljerte to MF 11 og en He 115 strekningen Jærens Rev til Slåtterøy fyr vest for Stord vinteren 1940. Kvelden 8. april var situasjonen mer spent enn vanlig. Utover natten kom det inn urovekkende meldinger om tyske angrep og kamper i Oslofjorden. Også fra Bergen kom det meldinger om et tysk angrep.



Sola sjø

F. 346 fikk ordre om utføre vanlig patruljeringen morgenen 9. april. Kl 0500 dro flyet av gårde med fenrik Stein Abilsø som flyger, Stansberg som observatør, og utskrevet telegrafist Graskjær for radiosambandet. Kursen ble først lagt sørover mot Jærens Rev.

Over Solabukta oppdaget Stansberg et tysk lasteskip "Thüringen" som lå for anker. Han fant dette mistenkelig, skipet kunne ha soldater ombord. Han noterte observasjonen og fløy tilbake til Sola for å slippe ned meldepose.

F.346 fortsatte så nordover mot Stord slik ordren var. De fløy utenskjærs i 200 m høyde. Plutselig møtte besetningen fire ukjente fly med retning sørover. Ett av flyene så ut til å være skadet, men det var vanskelig å fastslå flyenes nasjonalitet. Observasjonen ble meldt til Sola over radio.

Ved sju-tiden nådde besetningen Slåtterøy fyr og rapporterte. Men forbindelsen til Sola var brutt, og flyet vendte sørover. I Skudenesfjorden observerte de en tysk ubåt, og 15-20 tyske handelsskip på vei mot Karmsundet og Stavanger. Stansberg prøvde å rapportere, men fikk ikke kontakt med verken Stavanger eller Bergen. I lav høyde, og noe forsiktig, fortsatte besetningen mot Sola, og fikk litt av et syn da de nærmet seg flyplassen, ca kl 0800. Seks tyske Messerschmitt BF 110 jagerfly angrep og

bombet flyplassen fra 300 m høyde. Flybesetningen hadde orkesterplass til hele angrepet, men fant situasjonen svært utrygg, og Stansberg kunne ikke annet gjøre enn å vende kursen nordover.



Eidfjord

F.346 fløy mot Haugesund, og i Karmsundet oppdaget de den norske torpedobåten Draug. De landet rett ved, og Stansberg gikk om bord. Han prøvde å få telefonisk kontakt med Stavanger og Bergen for rapportere og få nye ordrer, men lyktes ikke med dette. Omsider fikk han tak i militært personell i Sandnes som kunne fortelle at militærledelsen på Vestlandet var flyttet til Voss. Klokken var da omtrent elleve.

F.346 dro nordover til Leirvik på Stord, og så østover til Norheimsund i Hardanger hvor to fly fra Flatøya flystasjon befant seg, en He 115 og en MF 11. De var evakuert fra Flatøya tidligere samme dag. Om kvelden mottok gruppen ordre fra Voss om å fly videre til Granvin.

Utpå natta fikk Stansberg ordre om å dra ut med F.346 for å speide etter mulige tyske fly i Hardangerfjorden. Abilsø og Graskjær var med, Stansberg førte flyet. Etter et par timer i lufta fikk de øye på 2 krigsskip ved Sunndal i Maurangerfjorden. Stansberg mente at dette måtte være de norske torpedobåtene "Snøgg" og "Stegg", og landet en kilometer fra fartøyene for å kjøre langsomt mot dem på vannet. Men på 200 meters hold oppdaget han at dette var tyske torpedobåter, og at det var best å komme seg unna i en fart. Stansberg snudde flyet opp mot vinden, men de var allerede oppdaget. 4 granater ble avfyrt med 20 mm kanoner, og traff farlig nær. Abilsø besvarte ilden med

mitraljøsen. Så traff en granat geværringen og slo Abilsø i gulvet. Graskjær fikk en granatsplint i øyet, men avstanden til båtene var nå økt til 4-500 m. Stansberg fikk flyet på vingene, og la kursen mot Eidfjord. Her ble Graskjær ble sendt for behandling ved sykestuen i Lofthus. Og resten av kvelden gikk med til reparasjoner av flyet.

11. april fikk Stansberg ordre om å assistere norske krigsskip i Sognefjorden. Sammen med F.342 dro de over til Balestrand. F.342 ble igjen i Sognefjorden, mens F.346 dro tilbake til Eidfjord. Dagen etter mottok Stansberg ordre om å bombe et tysk skip som var på vei inn Hardangerfjorden. Da de kom fram hadde torpedobåten "Stegg" allerede tatt seg av det tyske skipet. Neste dag gikk med til vedlikehold. Forsyningene var knappe, flyene manglet bensin. Vanlig lavoktan bilbensin ("rød bringebærbrus") var blitt brukt på F.346-motoren, og flottørene hadde fått hard medfart.

Den 16.april fikk F.346 en krevende ordre. Militærkommandoen på Voss hadde mistet kontakten med styrkene i Dirdal i Rogaland. Kamper pågikk fortsatt i området. General Steffens ønsket rapporter, og F.346 ble sendt av gårde med fenrik Abilsø som flyger og Peter Faragut som speider og skytter. Været var dårlig med snøbyger over fjellet. Men besetningen fant fram.

Ved ankomsten til Dirdal fikk de imidlertid en varm velkomst. Norske styrker trodde det var et tysk fly, og fyrte løs. Heldigvis klarte Abilsø å lande flyet, skadene var ikke alvorlige. Han mottok rapportene fra major Brandt, og returnerte så mot Voss.

Ved innflygingen til Voss ble de møtt av et nytt kuleregn fra norske styrker. Flyet måtte snu og landet i stedet i Granvin. Abilsø tok rapportene og dro til Voss med bil. Men han var da kledd i sivil, og slapp ikke inn til militærledelsen. Tilfeldigvis ble han oppdaget av general Steffens og fikk omsider avlevert rapportene.



Dirdal

Tilbake i Eidfjord måtte flyet gjennom omfattende reparasjoner, flyet hadde 28 kulehull.

Dagene gikk nå med til patruljeringer og små bombeoppdrag av tyske skip uten at flyene fikk utrettet noe særlig. Enten ble det bom, eller bombene detonerte ikke.

19.april dro F.346 avgårde til Uskedalen sammen med Heinkelflyet. Her lå det tyske skipet "Bremse". Heinkelen bombet og fikk to treff, men bombene detonerte ikke. F.346 prøvde seg, med greidde ikke komme gjennom sperreilden.

23. april fikk gruppen ordre om forflytning til Sognefjorden. Fenrik Abilsø med F.346 ble igjen i Eidfjord for å følge med på og rapportere om tyskernes fremmarsj i Hardanger.

Han mistet kontakten med Voss. Etter 2 uvirksomme dager bestemte Abilsø seg for å fly over til Scotland. Han hadde lite bensin, men greide akkurat å nå fram til Stonehaven litt sør for Aberdeen. Turen tok tre timer. Han fikk fylt opp, og fløy nordover til Helensburg ved Glasgow. Her lå andre norske flygere som var kommet over Nordsjøen.



Skotland

Kampene i Sør-Norge var over, men i Troms foregikk ennå harde kamper. De uvirksomme norske flygerne i Skotland mente de kunne hjelpe til, og utstyrte 2 MF11-fly, F.346 og F.310, med 450 liter ekstra bensin i 25 kanner i bakre cockpit, og satte av gårde over Nordsjøen retning Tromsø. Flygere var løytnant Torstein Diesen på F.310 og fenrik Finn Strand Kjos på F.346. Turen startet fra Sullom Voe på Shetland om kvelden 4. juni. Bensinen ble håndpumpet underveis, og overraskelsen var stor da de to flyene ankom Skattøra Marinebase ved Tromsø ved firetiden om morgenen neste dag.

Allerede dagen etter ble flyene sendt videre til Vadsø. F310 ble ført av kvartermester von Hanno, F.346 ble fløyet av løytnant Diesen. Da han nærmet seg Vadsø ble han kraftig beskyttet av en norsk MG-skytter som hadde ordre om å skyte på alle fly. Propellen ble skadet, motoren stoppet, og flyet måtte nødlande med 70 kulehull. De neste dagene gikk med til å reparere flyet. Men det gikk mot slutten på krigshandlingene, og Norge kapitulerte.



Finnland

Ole Reistad hadde en idé om å danne en flyskole i Finland, så 8. juni ble F.346 og F.310 beordret til Finland. De fløy først til Salmijävri på finsk side av Pasvikelva, like overfor Svanvik. Her traff de en MF 11 og en Heinkel 115 fra Tromsø. Sammen fløy så de 4 flyene til Rovaniemi i Nord-Finland.

Flyskolen ble det ikke noe av, og flyene ble overlatt det finske flyvåpenet. Etter full service var flyene klare for nye oppdrag i finsk tjeneste. Flyene ble utstyrt 3-bladet metallpropell. F.346 fikk kjennetegn NK-173.

I august 1941 ble flyene overført til Lagodasjøen i Karelen for å delta i krigen mot Russland. Her gjennomførte flyene rundt 20 rekognoseringsoppdrag, også hemmelig transportoppdrag bak russiske linjer.

Sommeren 1942 ble F.346 overført til Mariehamn på Åland for å fly antiubåtoppdrag i Østersjøen. Dette foregikk fram til 21. august 1944.

Men det var ikke slutt enda. I oktober ble F.346 sendt til Nord-Finland for å delta i Lapplandskrigen. Over 60 transportoppdrag ble utført sammen med de to andre MF11-flyene. Men så var det slutt med all krigsinnsats, og i november ble flyene satt på bakken for godt.

Her stod de fram til 1948. Flyene ble tilbudt Norge, men norske myndigheter var ikke interesserte. Også i 1950 ble flyene tilbudt Norge, men interessen var negativ. F.346 endte sine dager i Finland, og ble hugget opp der.



Kilder:

Sola Flystasjon 1934-2002. Birger M. Strand

Sola 1930-2000. Per Skjørestad

Vangsmjøsa lufthavn. Helge Haugen

Nøytralitetsvakt og krigsflyging. Fridtjof Sandring

Flyalarm. Hafsten, Olsen, Larsstuvold, Stenersen.

Marinens flygevåpen 1912-1944. Bjørn Hafsten, Tom Arnheim

Luftforsvarets historie. Vera Henriksen

Høver MF11. Profiler i Norge. Arild Kjæraas

Norsk Flyging 1912-2012. Marinemuseet i Horten Wikipedia