

Polyt III – som jeg oplevede det...

Jeg stiftede første gang bekendtskab med dette unikke fly på Flyvestation Aalborg i sommeren 1966. Her anvendte Flyvevåbnet det som skolingsfly. Det var dengang, der var svæveflyvning på flyvestationerne for personellet. Jeg var netop kommet til Aalborg samme forår og ville meget gerne i gang med at svæveflyve.

Det var altså som elev jeg første gang mødte dette fly. Det var den første Polyt III, og den blev bygget af Flyver materiel kommandoen (FMK) Værløse. Den var på det tidspunkt registreret Z-931. Nu havde jeg, som søn af en svæveflyver, noget kendskab til svævefly i forvejen. Denne for mig ukendte flytype virkede meget stor. Der blev skolet hver eneste dag, såfremt vejret tillod det, og jeg gik da solo på Polyt III hen på efteråret.

Det var der i øvrigt intet bemærkelsesværdigt i.

Og flytypen gav mig ikke anledning til større overvejelser.

Efter S og en del flyvning fik jeg på et tidspunkt passagertilladelse og kom også til at prøve at flyve flyet fra bagsædet. Nu kom oplevelserne.

Der er utrolig med plads på bagsædet – og især under bagsædet. Siddekomforten er der ikke gjort alverden ud af. Udsynet heller ikke. Instrumenteringen i bagsædet er ikke eksisterende. Indstigning ret så besværlig.

Nå, men senere som instruktør har jeg tilbragt mange timer på bagsædet. Som skolefly er det efter datidens forhold ganske udmærket. Den laver ikke sådan "numre", man kan lade elven gå temmelig langt, hvad der er rigtig fint rent skolemæssigt.

Det største problem er sådan set luftbremserne. De virker rigtig godt. Der er dog den hage, at når først de er åbnet lidt, så vil de meget gerne selv helt ud. Så der skal holdes kontra hele tiden. Det kan være lidt vanskeligt for en elev at forstå i starten.

Mange gange er det sket, at eleven har haft svært ved at skelne mellem instruktørens indgriben og luftbremsernes "ta' selv". Så pludselig er man der med fulde luftbremser på et tidspunkt, hvor det måske absolut ikke var ønskeligt, måske med en lidt ublid landing til følge.

Der har sikkert været lagt mange gode tanker i denne konstruktion. F. eks. var der over hjulet opsvejet et lille tårn, med en lille plade med et hul i, i toppen af tårnet. Det blev ikke brugt til noget, men jeg har fået af vide, at det var tiltænkt som befæstigelsespunkt for hjulet. Således kunne det låses i "normal" stilling ved flyvning, men gøres frit drejeligt ved parkering i hangar. Derved kunne flyet utroligt let flyttes rundt. Men det var altså ikke lavet færdigt.

Hastighedspolaren var der ikke noget at prale med. Det var absolut ikke et fly der kom frem mod vinden uden væsentlige højdetab. Jeg plejede at karakterisere polaren som "symetrisk" d.v.s. det gik stærkt nedad uanset om man fløj langsommere eller hurtigere.

Men Polyt III har gjort et rigtig godt stykke arbejde med at udføre grundskoling for masser af svæveflyvere.

Der er mange historier om flyet. Det har prøvet lidt af hver, hvoraf jeg dog med sikkerhed kan berette dem, der er forgået siden 1966.

Jeg startede i virkeligheden slet ikke på Polyt III. Den var nemlig havareret, så det blev vores 2G (Z-923) de første starter forgik på. Polytten var nemlig ground-loopet i forbindelse med en spilstart, hvor der var gået noget galt, vistnok med spillet. Der var sket nogle skader, vistnok især på den ene vinge.

På et senere tidspunkt var der gang i omskolingen til flyslæb. Under en af disse flyvninger lykkedes det at få bragt flyet i (af instruktøren bedømt) ustoppelige svingninger! Der blev udkoblet og landet på en mark på den lille ø Egholm i limfjorden. Det forløb ganske planmæssigt. Nu er det straks mere besværligt at komme derfra igen (færge – ingen transportvogn – tid)

Så slæbeflyet (KZ VII) lande også på marken for vurdering af mulighederne for at starte et flyslæb derfra. Der var nu lidt kort. Det blev besluttet at forsøge. Slæbetovet blev bundet op til noget kortere længde, kun instruktøren ombord, hegnet til næste mark blev lagt ned. Spå afsted det gik. Da marken var ved at være slut, var KZ VII endnu ikke i luften, så der blev lige i et kort øjeblik sat fulde flaps, så der kunne hoppes over grøften til næste mark, og så fortsatte startløbet der!

Polyt III var forsynet med en pæn blæst hood (Ejvind's fabrikat?). Men det har den ikke i dag. Under en flyvning blæste hooden af, da den ikke var blevet lukket rigtigt. Derefter fløj den med en "hjemmestrikket" hood lavet af acrylplader.

Haleplan/højderor var også fastgjort meget specielt. Det hele var fastspændt i en gaffel omkring højderorets bjælke. Haleplanet blev styret af en bevægelig gaffel på begge side af bagkroppen. Haleplanets indstillingsvinkel kunne således justeres via trimhåndtaget. Denne konstruktion medførte, at det var muligt at montere hele haleplanskonstruktionen på hovedet! Så vendte alle udluftningshullerne selvfølgelig opad. Når nu det kan lade sig gøre, så vil det selvfølgelig også ske. Pågældende instruktør kunne ikke forstå, at trimmet virkede så mærkeligt!

Så den kunne altså lave rygflyvning med halen alene!

Der var også en S-pilot, der en dag med rigtig godt flyvevejr, ville ud at flyve.

Alle ensædede fly var afsted – ja så hentede han polytten og fløj solo i den i 7 timer!

Men efterhånden var tiden ved at løbe fra polytten. Der blev nu skolet på en K7, klubben var forlængst flytte til Års flyveplads, og klubben udviklede sig pænt. Polytten fløj mindre og mindre, og en dag blev det besluttet, at nu ville vi ikke bruge den mere. Den tilhørte stadig flyvevåbnet, men var udlånt til klubben.

Såp den skulle altså tilbage til Flyvestation Aalborg. Det var planlagt at jeg skulle flyved en tilbage i flyslæb sammen med Tage Hausager. Det var trods alt lidt af en milepæl.

Det skete den 29. Oktober 1983.

Om denne flyvning blev der en del at fortælle.

Først skulle flyet klargøres til turen. Nu var desværre sket det, at den ene spaltebeklædning mellem vinge og krop (pyjamas) var tabt under flyvning og kun beslagene eksisterede. Men spalten skulle jo lukkes. Så der blev fundet noget karton (fra ølreklamer). Det blev tilskåret og tapet sammen og monteret med endnu mere tape. Det var helt fint!

Tage Hausager ombestemte sig imidlertid, og ville ikke med. Han henvendte sig til en flok elever og spugte dem, om der var en der ville hjælpe med et stykke ikke helt renligt arbejde. Det ville tage et par timer.

Kun én blev stående – resten forsvandt helt stille – det var Dan Hansen. Jo det kunne han da nok. Han fik så at vide, at han skulle flyve med på denne sidste tur. Der var nogle der fortrød deres forsvinden!

Afsted det gik. Pappet fungerede fint – det var faktisk mere tæt end den rigtige inddækning.

Således landede vi så på den nordlige ende af den allerede nedlagte bane 33, bugserede til en hangar, skilte flyet ad, og dermed var en æra slut for polyt III og Aalborg svæveflyveklub/Flyvestation Aalborg svæveflyveklub.

Nu er flyet ophængt i den gamle tyske hangar ved den tidligere vandflyveplads i Aalborg, hvor der indrettes et garnisionsmuseum.

Der må kunne findes en værdigere plads til dette danske klenodie.

Efterskrift.

Faktuelle data for flyet har jeg ikke. Der var ret stor forskel fra denne Polyt III til den Polyt IIIb, som polyteknisk flyvegruppe selv byggede. B'eren var mindre i kroppen, bremserne lavet anderledes, og mange andre detaljer adskilte disse 2 fly.

Gert Frikke