

Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

Podobnie jak poprzedniego dnia wczesna pobudka, szybkie śniadanie, następnie długotrwały proces pakowania sardynek do puszki, by o 7:00 cała ekipa mknęła już na lotnisko Apollo XI klubu modelarskiego Valley Flyers. O 7:30 rozpoczyna się briefing dla pilotów, a o 8:00 kolejka lotów klasy Advanced.

Mamy dziś nadzieję na dwie kolejki lotów, jednak istnieje obawa, iż zakończy się na jednej. Jest sporo czasu, więc przygotowujemy pieczołowicie modele do lotu.

Co będzie miało spore znaczenie w dalszym ciągu relacji, w modelu Micro skleamy rurkę węglową stanowiącą kadłub, uszkodzoną w wyniku lądowania z cyrklem w trzeciej kolejce. Jej wymiana w całości była niemożliwa, skutkowałaby uszkodzeniem przyklejonych do niej na trwałe elementów.

Dyskutujemy na temat ciężaru, jaki powinien podnieść model Regular. Tu nie ma już miejsca na zachowawcze postawy, przy doborze obciążeń decyduje bardziej tabela wyników niż zdrowy rozsądek. Nie ma większego znaczenia czy ekipa zajmie miejsce 4 czy 7, liczy się tylko miejsce na podium. Nie pomagają nam brak pewności co do liczby kolejek, które zostaną rozegrane w dniu dzisiejszym. Pogoda jest bezwietrzna, jednak nie jest jeszcze gorąco.

Ostatecznie w przestrzeni ładunkowej Regulara ładuje 28.8 funta. To powinno zapewnić miejsce na podium w klasyfikacji największego podniesionego ciężaru. Z kolei do Micro trafia 850 gram. Kończy się kolejka klasy Advanced, rozpoczyna kolejka Micro. Trwają jeszcze drobne prace przy modelu, wreszcie jesteśmy gotowi.

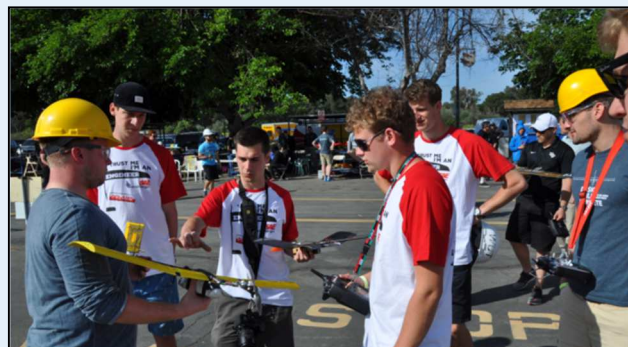
Równolegle przygotowujemy Regulara. Mamy zamiar wystartować nim jako pierwsi w kolejce klasy Regular, wykorzystując jeszcze chłodniejszą pogodę.

Jak się okaże będą to nasze ostatnie starty na zawodach SAE Aero Design, ale nie uprzedzamy faktów.



Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

Przed wejściem na pas wymieniamy jeszcze uwagi z kolegami z Warszawy. Nasze modele są bardzo zbliżone konstrukcją, tyle że nasz wykonany jest w technologii klasycznej, z listewek i balsy, a warszawski z laminatu węglowego. Przy analogicznych parametrach wytrzymałościowych model z węgla ma prawo być znacznie lżejszy od naszej konstrukcji – w tym tkwi jego przewaga.



Latem, trzy osoby z naszej ekipy wybierają się w ramach programu Erasmus na dwumiesięczny staż do Instytutu Konstrukcji Lekkich i Tworzyw Sztucznych ILK na Uniwersytecie Technicznym w Dreźnie. Mamy nadzieję, iż umiejętności nabyte na tym stażu pozwolą nam na powiększenie zakresu wykorzystywanych przez nas technologii o laminaty węglowe.

No ale przejdźmy do konkretów. W czwartej kolejce rzucającym będzie Michał Próchnicki. Twierdzi, że grał swego czasu w piłkę ręczną, trenował rzucanie modelem na Florydzie w 2015r., darzy swoje Micro ciepłym uczuciem – jednym słowem – idealny kandydat.



Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

Jako jeden z ostatnich modeli w tej kolejce, o godz. 9:25, nasz Micro, pchnięty mocną ręką Michał i prowadzony wytrawną ręką Macieja, rusza do boju. Początek lotu nie zapowiada kłopotów, które pojawią się już za chwilę. Model dziarsko się wznosi i co najważniejsze wydaje się lecieć stabilnie.

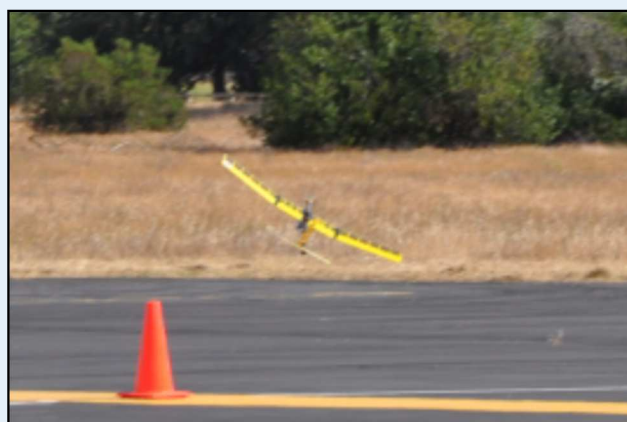


Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

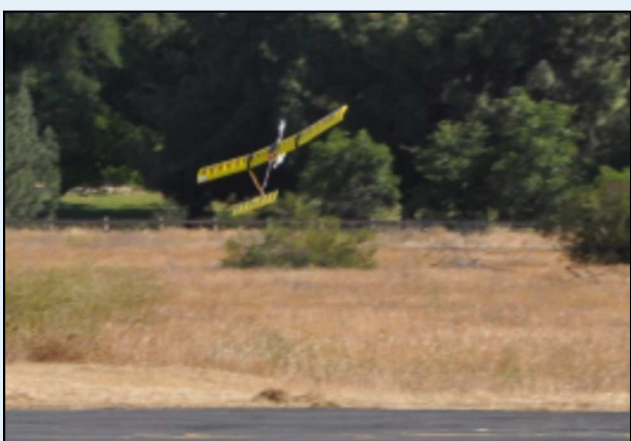
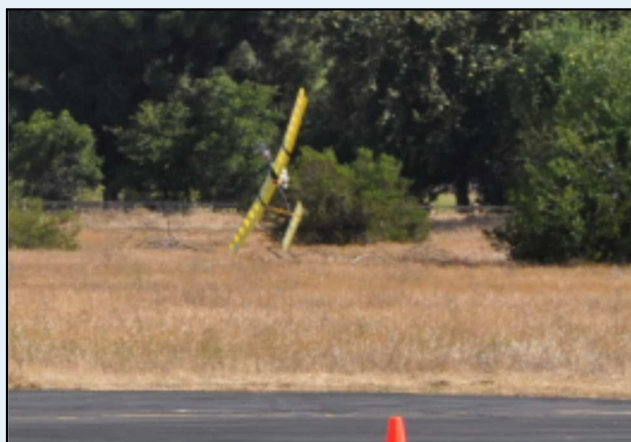
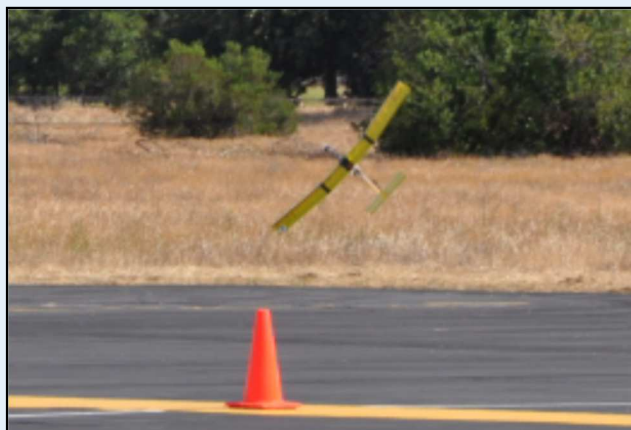


Ostatnie zdjęcie stanowi preludeum do wydarzeń, które będą miały miejsce za chwilę.

Micro, które – jak się wydawało – osiągnęło już bezpieczną, przelotową wysokość nagle pchnięte podmuchem wiatru ześlizguje się po skrzydle i przechodzi w szybkie zniżanie. Tuż nad ziemią Maciej nadludzkim wysiłkiem doprowadza do wyrównania i delikatnie, nie bez problemów stara się doprowadzić do stabilnego lotu na wznoszeniu.



Niedziela, 24 kwietnia 2016r.



Lot na boku z wiatrem przebiega już bardzo spokojnie. Gdy Maciej wychodzi na prostą do lądowania wydaje się, iż tylko sekundy dzielą nas od zaliczenia kolejnego, udanego lotu. Jednak nic bardziej błędnego. Maciej dość późno ściąga gaz, Micro niesie się z dużą prędkością i nie chce specjalnie wytracać wysokości i prędkości.



Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

Strefa do lądowania dla klasy Micro (wyznaczona na trawie) jest dość mała i wymaga precyzyjnego podejścia. Maciej podejmuje decyzję o przejściu na drugi krąg. We wcześniejszych edycjach wielokrotnie zdarzało się nam wykonywać drugie kręgi, nie jest to nic ani dziwnego ani zabronionego.



Czekamy na przejście na wznoszenie. ... jednak ono nie następuje. Micro leci chwilę po prostej, po czym najpierw delikatnie, potem szybciej zbliża się do ziemi i pomimo gwałtownych sprzeciwów Macieja kończy udział w zawodach SAE Aero Design 2016.



Do ustalenia przyczyn katastrofy niezbędna jest analiza materiału foto i video. Okazuje się, iż w efekcie dodania gazu przez Macieja, celem przejścia na drugi krąg, nastąpiło wysunięcie się rurki kadłuba z obejmy, do której była ona tymczasowo przyklejona po wczorajszym uszkodzeniu podczas cyrkla przy lądowaniu.

Na zdjęciu powyżej czerwonym kołem oznaczono rejon pęknięcia mocowania rurki ogonowej.

Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

Najbardziej niepokojony jest Michał Próchnicki. Zaliczenie lotu z tym obciążeniem (a przecież ten lot już „prawie” był zaliczony – brakowało tylko udanego lądowania) poprawiłoby znacznie nasze szanse na podium w klasyfikacji generalnej i największego ciężaru w klasie Micro. Stało się jednak inaczej.

Nie mija kwadrans gdy do boju swojego ostatniego przystępuje nasz dzielny Herkules. Chcemy wykorzystać niższą temperaturę i jako pierwsi wchodzimy na pas. Na pokładzie 28.8 funta. Umówmy się, iż taki ciężar w takich warunkach byłby do udźwignięcia na płaskim lotnisku, bez drzew i krzaków, z możliwością wykonania obszernego kręgu. Ale nie w Van Nuys. Nie mamy jednak niczego do stracenia, musimy zaryzykować aby mieć szansę na pudło w klasyfikacji największego udźwigu.

Pierwsza próba startu kończy się utratą kierunku i Maciej zawraca do progu pasa. Druga próba jest już udana, choć słowo „udana” nie w pełni oddaje horror, jakiego świadkiem byliśmy podczas rozbiegu. Model musi oderwać się przed wyznaczoną linią aby lot został zaliczony. Na wysokości linii ustawiony jest sędzia, który zieloną chorągiewką sygnalizuje udany start.

Model powoli się rozpędza. W pewnej odległości od linii Maciej ściąga drążek, ale nie dzieje się nic, poza podniesieniem przedniego kółka. Linia zbliża się nieubłaganie. Maciej dociąga drążek całkowicie. Herkules trze ogonem po asfalcie. Tuż przed linią, szorując ogonem po ziemi, wzbija się w powietrze.



Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

Oczywiście słowo „wzbija” jest tu pewnym eufemizmem. Herkules wykorzystując znany w aerodynamice wpływ bliskości ziemi (lot nad ziemią na wysokości nie większej niż rozpiętość skrzydeł charakteryzuje się zredukowanym oporem indukowanym i mniejszym kątem natarcia niezbędnym do lotu poziomego) przemieszcza się nad pasem nie wykazując żadnych chęci do wznoszenia.

Maciej nie może zbyt daleko odlatywać i rozpoczyna delikatny zakręt. Początkowo nie wygląda to nawet źle, Herkules jest co prawda bardzo nisko, ale ciągle trzyma się w powietrzu. Niestety, czego nie widzimy, leci na krytycznych kątach natarcia. Wreszcie przy próbie wyprowadzenia z drugiego zakrętu na jednym ze skrzydeł odrywają się strugi, spada siła nośna i na wysokości kilku metrów model wpada w korkociąg.



Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

Pozostaje nam zebrać resztki Herkulesa. Centropłat złamany w połowie, zniesione podwozie, całkowicie rozbity kadłub. Silnik szczęśliwie sprawny.



W relacji uprzedziliśmy fakty, przyznając, iż czwarta kolejka była kończąca zawody. W rzeczywistości ta decyzja została ogłoszona dopiero około godz. 12:30. W tym czasie, obserwując loty pozostałych modeli klasy Regular i Advanced zajęliśmy się intensywnie przygotowaniem do lotu zapasowych modeli w obu klasach. Wbrew pozorom jest to duża operacja, nie wszystkie elementy są zdublowane ze



Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

względu na koszty, a ich wymiana w modelach często czasochłonna i wymagająca dużej precyzji, co w warunkach polowych nie jest łatwe.

Jednak około godz. 12:30 organizatorzy odbierają nam tę ostatnią nadzieję na rewanż. Kolejka czwarta była kończąca zawody we wszystkich klasach.

Maciej wykonał swoją robotę, opiekun naukowy odwozi go na lotnisko LAX, skąd wylatuje do Poznania o 17:00. Tym samym na miejscu nie spędził nawet 48 godz. a żeby tu się dostać i wrócić w samolocie musiał przesiedzieć 24 godz. Doceniamy to poświęcenie, wiemy także co oznacza własny pilot w ekipie.

Tymczasem nadchodzi pora na sesję zdjęciową. Wszyscy uczestnicy zawodów ustawiają się wzdłuż pasa, wykonywane jest zdjęcie grupowe. Potem polskie ekipy robią sobie tradycyjnie zdjęcie we „własnym sosie”. Swoją drogą pierwsze takie zdjęcie na zawodach SAE, do którego pozowała więcej niż jedna polska drużyna miało miejsce w Atlancie, podczas zawodów SAE Aero Design East 2008, a pozowali tam do zdjęcia studenci Politechniki Warszawskiej i Poznańskiej.



Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

Nadchodzi pora oficjalnego zakończenia zawodów i wręczenia nagród. Po raz kolejny, jedna z bardziej licznych na tych zawodach, reprezentacja Politechniki Warszawskiej zgarnia komplet wygrywając klasyfikację generalną we wszystkich trzech klasach, łącznie odbierając 9 wyróżnień, w tym 6 za pierwsze miejsca w danej kategorii. Dobrze poszło także reprezentacji AGH startującej tylko w klasie Advanced – 3 wyróżnienia (miejsca na podium w różnych kategoriach). Nie udało się zawody kolegom z Rzeszowa. Ze względu na problemy z silnikiem i utratę kolejek musieli ryzykować w kolejnych lotach. Niestety wkładane obciążenie było zbyt duże i loty nie kończyły się udanie.

My odbieramy jedno wyróżnienie – za **drugie miejsce** w kategorii **prezentacji technicznych** w klasie **Micro**.



To najlepszy w historii wynik w kategorii prezentacji technicznych osiągnięty przez ekipę. Do tej pory Wojtek Batog czterokrotnie zapracował na trzecie miejsca, nigdy jednak nie udało się nam wdrapać wyżej. Tym razem zajmujemy miejsce drugie, z naprawdę niewielką stratą do lidera. Co więcej, prezenterami byli debiutujący w tej roli Michał Próchnicki i Jakub Miśko..

Jednak ten sukces to także praca Wojtka Batoga, a wcześniej Marcina Pilarczyka. Niewątpliwie swój udział miał także Stephan Moore z Centrum Języków i Komunikacji PP, Stephan dzięki za pomoc!

Niedziela, 24 kwietnia 2016r.

W klasyfikacji generalnej zajmujemy prawdopodobnie miejsca 4÷5 w obu klasach. Pełne wyniki będą znane dopiero w najbliższych dniach, prześlemy wówczas szczegółową informację. Tymczasem po trzech dniach wytężonej pracy i nieprzespanych nocach pozostaje nam demontaż modeli, skompletowanie wszystkich narzędzi i sprzętów, zapakowanie skrzyni z modelami i nadanie przesyłki w lokalnym oddziale DHL.

