

SAE Aero Design West 2009

2009-03-03 9:00 Tegel, Berlin, Niemcy

No i zaczęło się. Ekipa poznańska już po raz drugi rusza na podbój Ameryki w ramach zawodów SAE AeroDesign.

Siedzimy w kawiarni Red Baron na berlińskim lotnisku Tegel oczekując na odprawę. Tym razem jest nas ośmiu.

Stara ekipa to Wojtek Batog, Marcin Gajewski i Bartek Szymkowiak oraz opiekun naukowy (FA Faculty Advisor) Radosław Górzeński. Dołączyli Maciej Wnuk, Adam Szczesniak, Krzysztof Kotecki i Hubert Hausa. Z racji ukończenia studiów w ekipie nie znalazł się Marcin Pilarczyk, nie jedzie z nami także Tomek Krocak. Jak widać szczęśliwie imiona w ekipie się nie dublują - będzie łatwiej pisać relacje. Kilka słów o nowych członkach ekipy (sylwetki zeszłorocznych opisane są w relacjach z 2008r.). Maciej i Adam to II rok Wydziału Budowy Maszyn, Krzysztof i Hubert IV Wydziału Maszyn Roboczych i Transportu. Maciej to doświadczony modelarz - choć jedzie po raz pierwszy jest już dowódcą ekipy. Zakładając "naturalny" bieg studiów dane mu będzie czterokrotnie brać udział w SAE - zakładając oczywiście coroczne starty ekipy - ale innego wariantu nie przewidujemy.

2009-03-03 9:45 Tegel, Berlin, Niemcy

Jesteśmy już po odprawie, czekamy na samolot, którym o 10:35 polecimy do Amsterdamu.

Dzień zaczął się dziś wcześnie. Studenci ruszyli z Poznania samochodem Volkswagen Caravelle użyczonym przez Aeroklub Poznański. Za kierownicą zasiadł Grzesiu Kędzierski - nota bene student Politechniki Poznańskiej i członek Akademickiego Klubu Lotniczego. Na Tegel dotarliśmy o 7:30.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Dla opiekuna naukowego nie starczyło już miejsca w samochodzie - dotarł na lotnisku komercyjnie kursującym bussem, miał za to handicap w postaci dłuższego o 1.5 godziny snu. Poznań to miasto, któremu rzeczywiście bliżej do Berlina niż do Warszawy - droga bez zbędnego pośpiechu nie zajęła nawet czterech godzin

Wróćmy jednak do ekipy. Człowiekiem od Public Relations jest Adam. Studiuję to, co Maciej, ma też szansę na kilkukrotny udział w imprezie. Wybór stanowiska nieprzypadkowy - Adam to doświadczony businessman - handluje korkiem: www.kork.pl. Gdyby ktoś potrzebował - polecamy.

Krzysiu i Hubert to konstruktorzy. Reprezentują koło naukowe Inżynieria Wirtualna Projektowania. Na stanowisko namaścił ich Marcin Pilarczyk, który poprzeczkę postawił bardzo wysoko. Jako nowi członkowie ekipy dla zapoznania z techniką lotniczą w październiku 2008r. wraz z Wojtkiem brali udział w V Międzyuczelnianych Inżynierskich Warsztatach Lotniczych organizowanych w Akademickim Ośrodku Szybowcowym w Bezmiechowej. Nawiązane wówczas znajomości i kontakty oraz przekazane informacje na temat naszego pierwszego startu skłoniły także studentów z Politechniki Wrocławskiej i Rzeszowskiej do udziału w zawodach. Dotychczas przez kilkanaście lat europejskim jedynakiem na SAE była Politechnika Warszawska, dopiero na sygnał dany przez Politechnikę Poznańską liczba ekip wzrosła do czterech. Nieprzypadkowo Poznań jest dominującym ośrodkiem akademickim w Polsce.

SAE Aero Design West 2009

2009-03-03 10:50 Berlin-Amsterdam, Niemcy-Holandia

Lecimy Fokkerem 70 holenderskich linii lotniczych. Po starcie szybko przebijamy chmury i już po chwili znajdujemy się ponad mlecznym welonem. Na chmurach odbicie samolotu w tęczowym otoku.

Dla Adama, Krzycha i Huberta to pierwszy lot samolotem - niemniej trzymają się dzielnie. Hubert i Krzychu w powietrzu już kiedyś byli - podczas pobytu w Bezmiechowej latali szybowcem na Weremieniu.

Cofnijmy się teraz na chwilę do korzeni. Po powrocie z poprzedniej edycji stało się jasne, że nie może nas zabraknąć na kolejnych zawodach. Poznań to miasto specjalistów i nowych technologii - o tym, że nie mamy się czego wstydzić przekonaliśmy się w Atlancie. Nasz model - nieskromnie patrząc - okazał się być wykonany starannie i na tle modeli pozostałych ekip prezentował się bardzo dobrze. Wielką robotę wykonał Tomek obciążając skrzydła folią termokurczliwą - o tym, że nie jest to łatwe zadanie przekonaliśmy się oglądając amerykańskie dokonania.

Chęci zatem były, umiejętności praktyczne i wiedza teoretyczna także. Doświadczenia z pierwszej edycji zostały spisane w formie raportu "ku pamięci". Pozostał znany problem - pieniądze.

I kiedy już widmo wysłania reprezentacji w okrojonym, ograniczającym szanse na dobry wynik, trzyosobowym składzie stanęło nam przed oczami pomocną dłoń wyciągnęło do nas Miasto Poznań. Dostrzegając nasz potencjał przeznaczyło niebagatelną dla nas kwotę 20.000zł, stanowiącą połowę budżetu przedsięwzięcia. Poznań jako silny ośrodek akademicki musi promować innowacyjność, nowe technologie i polską myśl techniczną także na innym kontynencie - uznali władarze naszego miasta.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Za co będąc im wdzięczni, czujemy jednocześnie ciężącą na nas odpowiedzialność. Niemniej patrząc na nasz model - dużo doskonalszy i staranniej dopracowany od zeszłorocznego - ze spokojem oczekujemy na konfrontację z inżynierami firmy Lockheed Martin.

Nasz wyjazd nie doszedłby do skutku, gdyby nie wsparcie ze strony władz Politechniki Poznańskiej, w szczególności pana Rektora Adama Hamrola i Prorektora Stefana Trzcielińskiego. Dostrzegając zaangażowanie ekipy SAE (działającej w ramach Akademickiego Klubu Lotniczego) we wszelkich działaniach promocyjnych uczelni, takich jak drzwi otwarte, konferencje, targi edukacyjne czy obozy roku zerowego, władze hojną ręką przeznaczyły na nasz start 15.000zł. Wyjazd wsparli także dziękani: prof. Konrad Skowronek z Wydziału Elektrycznego, prof. Janusz Wojtkowiak z Wydziału Budownictwa i Inżynierii Środowiska i prof. Paweł Szulakiewicz z Wydziału Elektroniki i Telekomunikacji, co zwiększyło nasz budżet o kolejne 3200 zł.

Kolejny raz uzyskaliśmy pomoc ze strony firmy kurierskiej DHL, której życzliwym dla nas pracownikiem jest Julian Oziemkowski. Dzięki wszelkiego rodzaju możliwym rabatom udało nam się ograniczyć koszt wysyłki o ponad 5000zł. Pamiętając doświadczenia związane z trwającym niemal 2 miesiące powrotem skrzyni z modelem w poprzedniej edycji (pomylenie adresu przez firmę kurierską w USA, odesłanie na wskazany adres zwrotny w USA, wreszcie zagubienie karnetu ATA i konieczność wyrabiania duplikatu) z lekkim niepokojem obserwowaliśmy losy tegorocznej przesyłki. Nasze obawy okazały się jednak płonne - w ekspresowym tempie, bo po zaledwie trzech dniach skrzynia została pomyślnie dostarczona pod wskazany adres. Tak więc do Stanów lecimy już bardzo spokojni, wiedząc, że ten ryzykowny punkt programu wypełniliśmy zgodnie z założeniami.

SAE Aero Design West 2009

W tym względzie należy wspomnieć o Towarzystwie Chrystusowym dla Polonii Zagranicznej, które po raz kolejny udziela nam pomocy, dzięki zaangażowaniu księdza generała Tomasza Sielickiego, członka Aeroklubu Poznańskiego. Przesyłkę wysłaliśmy właśnie na adres polskiej parafii w Los Angeles należącej do TChr i dowodzonej przez księdza proboszcza Marka Ciesielskiego.

Tymczasem lądujemy w Amsterdamie. Pogoda wszawa, podstawa chmur na 300m, pas startowy mokry - znaczy się pewnie pada. Kołujemy długo, lotnisko olbrzymie. Jest 11:50.

2009-03-03 13:10 Amsterdam, Holandia

Rozłokowaliśmy się właśnie w Boeingu 747-400 linii KLM. Lotnisko Schiphol, choć całkiem spore okazało się dość przyjazne i szybko znaleźliśmy interesującą nas bramkę. Czasu było akurat w sam raz.

Wróćmy jednak do listy przyjaznych nam osób i instytucji. Aeroklub Poznański z dyrektorem Piotrem Haberlandem wsparł nas organizacyjnie. Realizacja umowy ze sponsorem poprzez Aeroklub Poznański, którego członkami są studenci wchodzący w skład ekipy, pozwoliła na uproszczenie formalności administracyjno-księgowych. Skorzystaliśmy z rabatu Aeroklubu w firmie DHL, w Stanach będziemy posługiwać się aeroklubowymi kartami kredytowymi. Przejazdy Poznań-Berlin odbywamy komfortowo VW Caravelle Aeroklubu Poznańskiego. Modele oblatujemy na lotnisku Bednary, eksploatowanym przez AP.



SAE Aero Design West 2009

Wielkiej pomocy projektowi udziela środowisko poznańskich - i nie tylko - modelarzy. Firma Ol-Pen Radosława Oleksego z Odolanowa, producent maski silnika Henryk Synoracki, wykonawca rdzeni styropianowych do skrzydeł Leon Rozmianiec, oblatywacz Tomek Niełacny czy szef sekcji modelarskiej Jacek Nowak - to tylko kilka osób z większego grona, które wykazało się życzliwością i udzieliło nam wsparcia podczas przygotowań.

Dzięki wymienionym osobom i instytucjom nasze marzenia stają się w tej chwili rzeczywistością. Po raz drugi ekipa studentów Politechniki Poznańskiej reprezentująca Miasto Poznań udaje się do USA, aby pokazać, że Polacy nie gęsi, ale więcej niż gęsi - bo żadna gęś 10kg ołowiu nie udźwignie!

Tymczasem przygotowujemy się psychicznie na przetrwanie niemal 11 godzinnego lotu - choć ze względu na zmianę stref według czasów lokalnych lot potrwa zaledwie 2 godziny. Przed nami 9000km. Jest godzina 13:40 gdy 747-400 dostojnie wykołowuje na pas. Pozdrawiamy i zapraszamy na kolejną relację.

2009-03-03 14:00 (23:00), gdzieś nad USA

Lecimy na wysokości 9.800m, prędkość 950km/h, temperatura na zewnątrz -44°C. W LA (Los Angeles) powinniśmy być o 15:20. Choć w Polsce już 23:00 u nas ciągle jasno za oknami. Dzień ciągnie się jak gąsienica i nie ma zamiaru zakończyć. Pobudka przed 2:00 w nocy też dołożyła swoje. Lot przebiega na wysokości dochodzącej nawet do 11.6km przy temperaturze zewnętrznej -60°C. Przelecieliśmy nad Grenlandią, a następnie nad niezaludnionymi rejonami Kanady pokrytej śniegiem.

SAE Aero Design West 2009

Lot męczący, trudno wysiedzieć na miejscu. Do końca lotu została już tylko godzina, jedynym zmartwieniem pozostaje już tylko czy bagaże dotrą w komplecie razem z nami w miejsce przeznaczenia.

Różnica czasowa (CET +1 -> Pacific US -8) wynosi 9 godzin; postaramy się umieszczać relacje codziennie wieczorem, tym samym relacja z dnia poprzedniego będzie dostępna z samego rana (czasu polskiego).

2009-03-03 22:40 (7:40), Mission Hills, USA

„Welcome to the Hotel California” – po spędzeniu prawie 30 godzin na nogach właśnie dotarliśmy w komplecie do hotelu. Sporo się w międzyczasie działo. Niemniej ze zrozumiałych względów relację pozwolimy sobie wrzucić na stronę w godzinach porannych. Na zakończenie dodamy tylko, że zmęczenie nie powoduje wcale zaprzestania pracy nad modelem – który zdążyliśmy już odebrać od księdza Marka – a w tej chwili trwają prace nad przystosowaniem go do jutrzejszych oblotów. Pozdrawiamy i mówimy dobranoc.

2009-03-04 5:30 (14:30)

Przy sporej zmianie czasu, nawet przy potężnym zmęczeniu, organizm jednak powoli przystosowuje się do nowych warunków - tym samym 5:30 rano to dla niego 14:30. Jednym słowem czas na relację :-)
Na lotnisku w LA wylądowaliśmy o 15:30, po niemal 11 godzinach lotu. Adam i Maciej - pierwszaki w USA - podpadli na samym początku (może z wyglądu przypominają terrorystów) i zostali „wyróżnieni” i potraktowani „indywidualnie”. Reszta ekipy przeszła poprzez okienka urzędników imigracyjnych bez większych problemów. Odciski palców, zdjęcie, pytanie o cel wizyty oraz okres pobytu - i Ameryka stoi otworem.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Mamy już doświadczenia z psami lotniskowymi - w zeszłym roku przyczepił się taki jeden do Marcina. Od razu więc łypaliśmy z niechęcią na wesoło merdającego ogonkiem Biggle'a. Nieprzypadkowo: wyniuchał coś u Wojtka - szczęśliwie były to tylko skórki po mandarynkach. Radek profilaktycznie opchał się posiadanymi mandarynkami i bananami jeszcze na pokładzie samolotu - tam mu nie zajrzą. Tymczasem skonstatowaliśmy z zadowoleniem, iż bagaże główne dotarły w komplecie. Adam z Maciejem przechodzili tymczasem szczegółową kontrolę, podczas której padały pytania o służbę wojskową, przeznaczenie samolotów itd. Maciej usłyszał stwierdzenie: "Wiecie chłopaki, wy budujecie te dobre samoloty, naszym zadaniem jest sprawdzać, czy ktoś nie wwozi tych złych samolotów." Po pół godzinie chłopaki dołączają do reszty. Adamowi udało się w końcu wytłumaczyć, że wwieszenie 2 kg ołowiu w postaci sztabek nie służy celom terrorystycznym i ma swój głęboki sens i cel.

Wychodzimy przed terminal. Lotnisko potężne. Powietrze rzeńskie, będzie jakieś 15°C. Wsiadamy do autobusu kursującego wahadłowo pomiędzy lotniskiem a wypożyczalnią samochodów Thrifty. Na miejscu konfrontujemy nasze wyobrażenia o cenie wypożyczenia z zaproponowanym cennikiem. Porównanie wypada ... błado. Wykonujemy kilka szybkich telefonów do ks. Tomka Sielickiego przebywającego aktualnie w USA i księdza Marka Ciesielskiego - proboszcza w LA. Szybkich - gdyż operujemy ciągle polskimi telefonami, a cena roamingu odbiega od europejskiej. Ostatecznie podejmujemy decyzję o wypożyczeniu na razie jednego mniejszego samochodu - na cały okres pobytu wychodzi to 672 dolary. Czarny Dodge Caliber, w warunkach europejskich prezentowałby się zapewne nie najgorzej. Ale jesteśmy w Stanach, tutaj jeżdżą inne fury :-)

SAE Aero Design West 2009

Wystarczy tylko wspomnieć, iż nasz model nie ma ... centralnego zamka ani elektrycznych szyb. Ma za to klimę, ale to w USA standard. Jednym słowem - "kryzys" osiągnął także SAE :-). Jaki by jednak samochód nie był, do jazdy się nada, a w Stanach środek transportu jest niezbędny.

Na drodze przekonujemy się o prawdziwości opowieści o osławionych kalifornijskich korkach. Drogi - słabej jakości. Można by rzec: w tym względzie czujemy się jak u siebie w domu. Okolice LA, przez którą jedziemy nie robi dobrego wrażenia. Chyba dużo ładniej było jednak w zeszłym roku w Atlancie.

Po jakimś czasie docieramy do polskiej parafii Our Lady of the Bright Mount Parish przy 3424 West Adams Boulevard. ks. Marek Ciesielski daje nam od razu sporo cennych rad, oferuje się też z pomocą w związku z naszymi chwilowymi kłopotami transportowo-logistycznymi. Dostajemy też od niego na czas pobytu amerykańską kartę SIM z abonamentem i sporą ilością darmowych minut. W holu biura parafialnego oglądamy skrzynię z modelem. Dotarła w całości, teraz tylko pytanie jak zawartość zniósła podróż. Ksiądz Marek oferuje pomoc przy transporcie - on jedzie po chłopaków czekających w wypożyczalni Thrifty - Adama, Krzycha, Huberta i Marcina. My tymczasem ruszamy do hotelu. Pozycje w samochodzie najprzeróżniejsze - samochód jest mały, a bagażu sporo. Chłopaki jednak dzielnie znoszą trasę, choć powolne tempo przesuwania się w korku nie nastraja optymistycznie co do kwestii poruszania się po LA. Ksiądz Marek mówi jednak, że poza godzinami szczytu autostrady są w miarę przejezdne.

Motel okazuje się być nienajgorszy. Mocno co prawda "jedzie" chlorem, ale poza tym jest OK. Co najważniejsze, jest sprawny Internet bezprzewodowy, choć nie we wszystkich wynajętych przez nas pokojach.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Standard i wyposażenie - jak w zeszłym roku. Okolica - mniej spokojna, motel znajduje się przy ruchliwym skrzyżowaniu. Niemniej na tyłach hotelu dostrzegamy sporej wielkości basen otoczony palmami - całkiem miło.

Palmy zresztą napotykamy na każdym kroku. Było nie było LA do południowa część USA, stąd do granicy z Meksykiem i miejscowości Tijuana zaledwie kilkadziesiąt mil. No i na klimat niewątpliwie oddziałuje pobliski Pacyfik.

Jemy ociekającą tłuszczem amerykańską pizzę w Pizza Hut. Standard lokalu raczej mierny, odpowiadający mniej więcej typowemu barowi przydrożnemu na jakiejś bocznej drodze. Posiłek popijamy oczywiście Pepsi. Kurs bije po kieszeni - 47 dolarów za 5 osób w zeszłym roku (2.2zł/\$) nie zrobiłoby na nas większego wrażenia. Dziś jest trochę inaczej.

Dostajemy tymczasem informację, że ksiądz Marek dojechał z chłopakami do parafii. Po drodze zabrał ich na kolację, teraz biorą się za rozpakowywanie skrzyni. My rozlokowujemy się w hotelu, Radek jedzie po chłopaków.

Wracając do okolicy - miasto (a właściwie szereg miast: Los Angeles, Hollywood, Santa Monica itd.) poprzecinane jest pasmami wzgórz. Jadąc z lotniska po raz pierwszy dostrzegliśmy słynny napis na wzgórzu: Hollywood. Z daleka wygląda dość ... słabo. Obawiamy się, że z bliska będzie jeszcze gorzej - jak wiadomo "nic nie wygląda z bliska tak dobrze jak wygląda z daleka". Za to wieczorem widok tysięcy światełek rozsianych po dolinie przywodzi na myśl te same widoki oglądane w amerykańskich filmach. Radek dojeżdża do parafii. Na miejscu okazuje się, że Caliber + 5 osób + 4 główne bagaże + model to złe połączenie. Znowu pomaga nam ksiądz Marek. Radek z Marcinem jadą Dodgem z modelem, resztę wiezie ksiądz Marek.

SAE Aero Design West 2009

Ostatecznie koło 22:00 wszyscy lądują w hotelu. Samochodem obróciliśmy 85 mil, całkiem sporo jak na jedno popołudnie. Pomimo zmęczenia i trwającego 30 godzin dnia chłopaki biorą się ostro do roboty. Maciej zajmuje się witryną internetową, Adam szuka w Internecie wypożyczalni samochodów w okolicy, reszta zajmuje się doprowadzeniem modelu do stanu używalności. W tym względzie nieprzejeżdżany jest Marcin twardo zaganiający do roboty pomimo zmęczenia. Nasza konsekwencja wynika z planów jak najszybszego oblatania modelu jeszcze w środę. Najpierw musimy kupić paliwo w sklepie modelarskim. Potem oblot na lotnisku Apollo XI. W tym czasie reszta ekipy ma się zająć znalezieniem i wypożyczeniem drugiego samochodu.

Po północy czasu lokalnego (9:00 czasu polskiego) powoli zmęczenie bierze górę.

Kończąc aktualną relację warto wspomnieć o śmigłowcu latającym nam nad głowami jeszcze przed świtem, koło 5:00 nad ranem. Ksiądz Marek mówi, że taki śmigłowiec to oznaka, iż policja szuka jakiegoś sprawcę strzelaniny - no cóż, jesteśmy w Los Angeles :-)

Od księdza Marka dowiadujemy się, że w okolicy mieszka Marek Małolepszy, znany polski pilot szybowcowy, zresztą uczeń Olka Kujawskiego - instruktora z Aeroklubu Poznańskiego. Bardzo ciekawi nas lokalne lotnisko Van Nuys (LA Metropolitan Airfield, przedstawione w filmie "16R" - bardzo polecamy BTW) - mamy nadzieję obejrzeć je z pomocą Marka. Ale to już w kolejnym dniach.

Tymczasem ... leje deszcz. Może trafiliśmy na porę deszczową? Wczoraj pogoda była bardzo ładna. No, może to jeden z tych 6 dni deszczowych w miesiącu, które zdarzają się w Kalifornii w marcu - tak przynajmniej się pocieszamy.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Kończąc relację zapraszamy na kolejną - być może już z opisem oblotu. Postaramy się umieścić ją w godzinach porannych czasu polskiego. Wieczorem na zaproszenie księdza Marka wybieramy się do niego na „nocne polaków rozmowy”. Pozdrawiamy z Los Angeles.

2009-03-04 10:40 (19:40)

Albert Hammond śpiewał kiedyś „It Never Rains In Southern California”. A my mówimy - nieprawda! Rano obudził nasz szum padającego deszczu. I tak przez kolejne kilka godzin. Dopiero koło 10:00 powoli przestało padać. Prognozy nie są najgorsze, w przeciągu najbliższych 4 dni ma być pogodnie z nielicznymi obłokami, 18-19°C.

Co do standardu śniadań nie liczyliśmy na nic wielkiego, mając w pamięci zeszłoroczne doświadczenia. Ale to co zobaczyliśmy w dziś rano przeszło nasze najśmielsze oczekiwania. Trudno zresztą nazwać to śniadaniem. Jako komentarz niech może posłużyć fakt, iż niektórzy w ramach śniadania ograniczyli się do dwóch kaw - reszty nie dało się zjeść. Ale nic to, damy radę!

Dziś ze wstawaniem było trochę gorzej. Prace nad modelem przeciągnęły się do godziny 3:00 w nocy. Ostatecznie przed południem wybraliśmy się do pobliskiej wypożyczalni Enterprise. Ceny wydały się przyjaźniejsze. Ostatecznie wybraliśmy Toyotę Highlander za \$700/tydzień.

Pewnym problemem w przypadku zawodów SAE jest wiek studentów i dodatkowe opłaty pobierane przez wypożyczalnie od kierowców w wieku poniżej 25 lat. Enterprise życzy sobie dodatkowe \$20/dobę. Dlatego kierowcami są Radek i Piotr Haberland, dyrektor Aeroklubu Poznańskiego, który wybrał się z nami do Stanów prywatnie w charakterze obserwatora.

SAE Aero Design West 2009



Po zapakowaniu całej ekipy do obu samochodów pojechaliśmy na lotnisko Apollo XI. Nasz pilot Maciej odetchnął z ulgą - pas okazał się potężny 25x100 metrów. No tu to można latać. Co prawda obowiązuje ograniczenie lotów do wysokości 400ft ze względu na pobliski ruch samolotów komunikacyjnych, ale to specjalnie nie przeszkadza. Dostyc spore pole otaczające pas obrosnięte jest chaszczami i wysoką trawą - to na pewno uratuje życie wielu modelom amortyzując uderzenie o ziemię. I co bardzo ważne dla pilota - obszar dostępny dla publiczności jest znacznie oddalony od pasa - pilot nie czuje przez to "oddechu widzów na plecach".

Kolejnym etapem jest pobliski sklep modelarski, w którym kupujemy rozwiertak i bańkę paliwa modelarskiego. Paliwa nie można było przewieźć przez granicę, a jest ono do oblotów niezbędnie potrzebne. Okazuje się, że nie jesteśmy w sklepie sami - na ladzie widnieją dwa samoloty reprezentacji Wenezueli, sprzedawca pomaga im szybko je dokończyć. Po kilku minutach zwiedzania stwierdzamy dość słabe wyposażenie sklepu, modelarze mówią: "bieda".

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Teraz czas na coś na ząb. W Burger Kingu wciągamy podwójne Whoopersy popijając oczywiście słodkim ulepkiem w rodzaju Fanty. Co myślimy o tego typu jedzeniu opisaliśmy w zeszłorocznych relacjach - nic dodać nic ująć. Brutalne realia ekonomiczne są nieubłagane - ale tydzień jakoś wytrzymamy. Wracamy na lotnisko. Radek z Piotrem jadą obejrzeć pobliskie lotnisko Van Nuys znane z filmu "16R".

2009-03-05 0:10 (9:10)

Na lotnisku pojawiają się ekipy z Portoryko i Wenezueli wraz ze swoimi modelami. Jeden z nich ma nawet zmienny wektor ciągu, wydaje się jednak iż nie było to działanie zamierzone konstruktorów. Podczas prób regulacji silnika rozkręcone śmigło ich samolotu przestaje stanowić jedność z resztą samolotu - na szczęście członkowie naszej ekipy przypatrują się zdarzeniu zza maszyny, nikt nie obrywa. Mimo problemów Portorykańczykom udaje im się szczęśliwie wykonać jeden lot.

My tymczasem dwukrotnie zmuszani jesteśmy do chowania modelu w samochodzie ze względu na intensywne opady deszczu i towarzyszący im silny wiatr. Ostatecznie jednak po 2 godzinach przygotowań, o godzinie 17:00 model jest gotowy. Po krótkim rozbiegu model jest w powietrzu. Maciej robi dwa kręgi i podchodzi do lądowania. Ze względu na mocno napompowane kółka i niewielki ciężar ładunku po lądowaniu następuje seria "kangurów". Szczęśliwie nie dochodzi nawet do uszkodzenia śmigła. Tego typu uszkodzenie nie jest niczym nietypowym, ze względu na niskie ceny śmigieł często poświęca się je zachowując minimalny prześwit między gruntem a śmigłem.

Po locie mamy pewność, że model lata poprawnie, choć i tak dosyć szybko. Drobne poprawki będą dotyczyć tylko miejsca montażu obciążenia i sterowania lotkami.

SAE Aero Design West 2009



Tymczasem na lotnisku VanNuys Radek z Piotrem odkrywają klimatyczną, lotniczą restaurację 94th AeroSquadron. Ceny dość przystępne, no i jakość produktów wydaje się być nieporównywalna z fast food'ami. Być może jutro spróbujemy skosztować tam obiad.

Pod wieczór jedziemy jeszcze do HobbyHouse - sklepu modelarskiego. Radek ślini się na model śmigłowca Blade MCX. Rzeczywiście model lata bardzo stabilnie. Po puszczeniu sterów zachowuje spokój, którego nie zakłóca nawet wytrącenie go ze stanu równowagi (np. popchnięcie palcem). Radek powinien sobie dać z nim radę. W końcu jednak rozsądek zwycięża i do zakupu nie dochodzi. Ale zostało jeszcze kilka dni ...

Szkoda, że tegoroczny kurs dolara tak znacznie odbiega od zeszłorocznego :-). Pozostali modelarze kupują jakieś gadżety, których przeznaczenia niemodelarska część ekipy nie jest w stanie zgłębić. Wychodząc ze sklepu modelarskiego trafiamy do spożywczaka, w którym spotyka nas miła niespodzianka - polski ekspedient. Kupujemy trochę Lebens Mittel - wydaje się, że nie uda się zaspokoić głodu śniadaniem hotelowym.

Po krótkiej wizycie w hotelu pomykamy już autostradą numer 10 w kierunku LA. Na "wieczorne Polaków rozmowy" zaprosił nas ksiądz Marek.

SAE Aero Design West 2009

Podziwiamy budynek probostwa, wykonany bardzo solidnie i wykończony pięknie drewnem. Przeglądajemy prawie dwie godziny w bardzo miłej atmosferze. Główny temat: społeczeństwo amerykańskie - bardzo ciekawe wnioski i spostrzeżenia. Po 23:00 widać jednak, że część ekipy "odpływa" - zmęczenie i przestawienie czasu daje znać o sobie. Żegnamy się zatem z konieczności i obdarowani jeszcze smaczkowym makowcem na pożegnanie ruszamy z powrotem do hotelu. Ksiądz Marek zaprasza nas jeszcze na mszę w niedzielę na 18:30, proponuje też wieczorne zwiedzanie Hollywood.

Stan licznika wskazuje, że zrobiliśmy dziś niezły dystans: 112 mil.

Po północy zapadamy wreszcie w błogi sen ...

2009-03-05 21:00

W okolicach godziny 8:00 wkradające się do naszych pokoi promienie kalifornijskiego słońca rozpoczynają kolejny dzień pracowitych przygotowań do zawodów. To jest wreszcie to, co może ogrzać nasze stare, zmęczone zimą kości. W nadziei, że czekające na nas śniadanie będzie tak samo dobre jak pogoda, udajemy się wszyscy na posiłek.

Pokrzepieni porannymi smakołykami oraz wczorajszym udanym lotem, zabieramy się do wprowadzania niezbędnych poprawek w modelu, aby przygotować do lotu bez obciążenia. W tym celu Marcin instaluje w przedniej części kadłuba dodatkowy pakiet akumulatorów, który przesunie lekko środek ciężkości, poprawiając zachowanie modelu w trakcie lotu. Na zdjęciach i filmie z oblotu zauważamy, że zastosowanie mocniejszych serw nie wyeliminowało do końca problemu wyginający się ku górze lotek. Cienki plasterek sklejk powinien skutecznie rozwiązać problem.

SAE Aero Design West 2009

W tym samym czasie Wojtek i Krzysztof łamią sobie głowy, jak zachwycić jury podczas jutrzejszej części merytorycznej. Zadanie to nie należy do łatwych. Model trzeba bowiem obronić w języku angielskim przed obliczem inżynierów z Lockheed-Martin. W ich przygotowaniach nie byłoby nic dziwnego, gdyby nie fakt, że robią to w aucie, pilnując ładujących się tam, z wykorzystaniem przetwornicy, baterii do wkrętarci akumulatorowej (problem 110/220V w USA).

Radek z Piotrem wybierają się tymczasem do Santa Monica na rekonesans. Kurort nadmorski nad Pacyfikiem. Coś zupełnie innego, niż to, co do tej pory widzieliśmy w Kalifornii. Zabudowa, klimat i roślinność przywołują skojarzenia z rejonem Morza Śródziemnego. Jedzenie w brytyjskiej restauracji Ye Olde King's Head wreszcie przypomina bardziej europejskie posiłki, niż amerykańskie hamburgery. Knajpa ma niezłą reputację, ze zdjęć na ścianach spoglądają na nas znane postaci - klienci restauracji: Tom Hanks, Ronald Reagan, Margaret Thatcher, Elizabeth Taylor, Rod Stewart, Anthony Hopkins i inni tacy tam (patrz zdjęcia w menu History na stronie reastauracji). No, było nie było - to taki amerykański Sopot ta Santa Monica. Tym bardziej że Hollywood o rzut beretem stąd, nie to co te setki kilometrów i kiepskie drogi między Łodzią a Sopotem :-)

Na drogach, zwłaszcza na hajłkach 10 i 405, ograniczenia prędkości do 55-65 mil/godz. Kalifornijczycy zasuwiają jednak znacznie szybciej, nawet 70-80 mil/godz. Trzeba tylko uważać na policyjne samochody z kamerą. Ponoć wyłuskują nawet pojedyncze samochody z tłumu jadącego z jednakową prędkością przekraczającą limity. Ciekawym zjawiskiem jest skrajny lewy pas, którym mogą jechać samochody z 2 lub więcej osobami na pokładzie. Zwykle jest on pusty, amerykanie podróżują pojedynczo.



SAE Aero Design West 2009

Tym samym podczas korków śmigamy często lewym pasem. Kara za jazdę w pojedynkę tą nitką - \$341.



Już w komplecie ruszamy na obiad. Tym razem wybieramy restaurację 94th AeroSquadron położoną przy lotnisku Van Nuys. Jedzenie dobre, choć niektórzy narzekają, że za mało. Za oknem potężny ruch, co chwilę coś startuje albo ląduje na pasie, albo 16L albo 16R. Przemieszczamy się na lotnisko modelarskie, na którym spotykamy ekipę Politechniki Rzeszowskiej. Model ładny, wykonany starannie. Gumy podwozia lśnią jeszcze świeżością, nieskażone asfaltem przy okazji oblotu - wszystko jeszcze przed nimi. Obserwujemy pokaz akrobacji na śmigłowcu Trex 700 - robi wrażenie.

SAE Aero Design West 2009

Do stołów modelarskich przybiega mały wiewiór nic sobie nie robiąc z obecności ludzi.

Pojawia się informacja, iż wymogi formalne ograniczają możliwość wykorzystania łoża silnika zawierającego dodatki włókien szklanych i węglowych. Organizatorzy twierdzą że użyte przez nas łoża zawiera tego typu dodatki. Pada błąd strach na ekipy - niemal wszyscy używają tego typu łoża. Palce zacierają właściciele okolicznych sklepów modelarskich - uczestnicy zawodów przypuszczają szturm w poszukiwaniu łoż. Maciej z częścią ekipy zostaje na lotnisku przygotowując model do oblotu bez obciążenia. Reszta rusza w poszukiwaniu łoża.

W pierwszym sklepie spotyka nas zawód - uprzedziły nas inne ekipy, aluminiowych łoż już nie ma. Korzystając z internetu na miejscu spisujemy lokalizację dwóch innych sklepów i wykonujemy telefony celem sprawdzenia dostępności części.

Tymczasem Maciej wykonuje lot. Model odrywa się po 5 metrach. W powietrzu silnie tarmosi nim wiatr - jest bardzo lekki. Lądowanie okazuje się problemem - model niesie się i niesie, nie chcąc wylądować. Zresztą cały lot i tak wykonuje na przerywaczach - lotkach uniesionych do góry.

Zadowolenie duże - plan zrealizowany. Oprócz oblotu w Polsce udało się nam wykonać jeszcze dwa loty na miejscu, co pozwoliło Maciejowi zapoznać się ze specyfiką lotniska i zachowaniem modelu bez obciążenia.

Tymczasem studenci z Politechniki Rzeszowskiej odnotowują twarde lądowanie podczas prób oblotu. Szczęśliwie w trawie, miejmy nadzieję że obyło się bez większych uszkodzeń.

Tymczasem Radek wraca na lotnisko. Bierzymy oba samochody i ruszamy w poszukiwaniu łoża silnika. Ostatecznie obu ekipom udaje się dostać po jednym łożu. Jakkolwiek jedna z ekip dociera do sklepu modelarskiego minutę po zamknięciu i całuje kłamek.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

"Szczęście było tak blisko, lizaliśmy cukierek przez szybkę". Gestykulacjami udaje się jednak przekonać sprzedawcę zza szyby do kolaboracji.

Po powrocie do hotelu modelarze zabierają się za montaż łoża, konstruktorzy skupiają się na opracowaniu prezentacji. Reszta właśnie kończy tworzyć dzisiejszą relację.

Życząc miłego dnia, powoli przygotowujemy się do snu.

2009-03-07 01:00

Dziś inauguracja konkursu, dzień, w którym nasz samolot zostanie oficjalnie zaprezentowany podczas kilkunastominutowej prezentacji w hotelu AirTel Plaza.

Tuż po godzinie 9:00 składamy podpisy pod regulaminem i zostajemy "zaobraczkowani" przez organizatorów (opaski na nadgarstek). Przechodzimy pomyślnie rejestrację, odbieramy jeszcze koszulki i czapki z logo SAE. W chwili gdy Wojtek stanie przed szanownym jury, tylko od niego zależeć będzie, jak wypadnie nasze dzieło w oczach specjalistów. Jest o co walczyć, za część teoretyczną zdobyć można znaczną część punktów. Model już gotowy, prezentacja zapięta na ostatni guzik, presja daje się we znaki.

Aby upuścić nieco ciśnienia i odreagować przed popołudniową prezentacją organizujemy kilkugodzinny wypad do sąsiedniego miasta Santa Monica. Malownicze wybrzeże, skaliste wzgórza oraz szeroka i piaszczysta plaża sprawiają, że przez moment zapominamy o towarzyszącym nam napięciu. W tym samym czasie Radek i Piotr szybują gdzieś pod błękitem nieba, napawając się niecodziennymi widokami ... ale może oddajmy głos Faculty Advisor'owi.

SAE Aero Design West 2009

Rano wybraliśmy się z Piotrem do Marka Małolepszego, polskiego szybownika od lat zamieszkałego w miejscowości Tujunga, 10 mil od naszego hotelu. Wcześniej jeszcze tankujemy paliwo do Toyoty. Miło jest obserwować tankowanie do pełna takiego paliwożernego potwora za jedyne 30 dolarów ... Na krzyżówkach osiedlowych amerykańskie rozwiązanie: 4 znaki STOP na każdej uliczce dojazdowej. Pierwszeństwo ma ten, kto pierwszy dojedzie i zatrzyma się na STOP'ie. Wydaje się to kontrowersyjne, ale działa znakomicie. Myślmy jednak iż w Polsce absolutnie by się nie sprawdziło ...

Marek wita nas śniadaniem. Chleb pochodzi z piekarni prowadzonej przez Szweda. Wreszcie w ustach mamy prawdziwy europejski chleb. Niebo w gębie. Marek pokazuje nam dom i jego dumę - półko z 80-cioma krzakami winogron. Po trzech latach hodowli dochowuje się już zbiorów. Po obfitym śniadaniu ruszamy na lotnisko Krey Field. Droga bardzo ciekawa, odcinek pomiędzy Santa Clarita a Palmdale (autostrada 14) bardzo przypomina Kretę - uboga roślinność spalona słońcem, czerwona ziemia, autostrada wiję się zakrętami w wąwozach wyciętych w skałach. Po wjechaniu drogą 138 na płaskowyż położony na wysokości 1000 m npt teren się wypłaszcza. Zaczyna się pustynia Mojave. Widoki znane z amerykańskich filmów, np. z takiego - może delikatnie powiedziawszy niezbyt ambitnego - "Wzgórza mają oczy".

Drogą szutrową docieramy wreszcie na lotnisko. Szybowce zakotwiczone stoją na dworze. Wszystkie metalowe - suche powietrze i pustynny wiatr im nie szkodzą, tylko piasek szlifuje malowane powierzchnie. Pomieszczenia klubu ... spuścmy może zasłone miłosierdzia.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Najlepszy jest komentarz Marka - Amerykanie nie wydadzą ani jednego dolara więcej niż potrzeba. Strach trochę siadać na fotelach widząc chmurę kurzu, która się z nich unosi. Jesteśmy drudzy w kolejce. Obserwujemy kozackie lądowanie dwóch staruszków, po czym Radek pakuje się do kabiny. Wieje bardzo silny wiatr. Jak to na Amerykę przystało - baaaaaardzo dłuuga lina. Wyczepienie na 5000ft, 2000ft nad lotniskiem, jakieś 700m. Dookoła pustynia, nieliczne tylko farmy. Na południu wysokie na 2700m npm góry, na północy widoczna plama słonego jeziora i słynnej z lądowań kosmicznych wahadłowców bazy Edwards. Chwila krążenia przynosi 1000 stóp zysku wysokości, ale nieubłagany wiatr odpycha od lotniska. Po dwuzakrętowym kręgu jesteśmy na ziemi. Do szybowca pakuje się Piotr, Radek tymczasem wsiada do samochodu i pomyka do Hotelu Airtel, w którym powoli zaczynają się przygotowania do rozpoczęcia części teoretycznej zawodów.



Odbierzmy teraz głos opiekunowi. Po powrocie z Santa Monica pakujemy model do samochodu i śmigamy do Hotelu Airtel. Położony jest on tuż przy lotnisku Van Nuys, o którym mówi się, iż jest największym lotniskiem General Aviation na świecie, z ponad 800 samolotami stacjonującymi tam na stałe.

SAE Aero Design West 2009

O tym, że hotel ma lotniskowy charakter przekonujemy się już przed wejściem - wypolerowana blacha osłony gwiazdowego silnika służy za kontuar. W holu potężny model samolotu pasażerskiego.

Na sali konferencyjnej rozkładamy model pośród innych uczestników konkursu. Podobne uwagi jak na zeszłorocznych zawodach - dosyć niska jakość wykończenia modeli. Poza tym pojawiają się bardzo kontrowersyjne rozwiązania poszczególnych elementów modeli. Wojtek wbity w garnitur zaczyna nerwowo spacerować - odznaka stresu przed nadchodzącą konfrontacją - to on produkuje się na prezentacji. Tymczasem Marcin kończy naklejanie numerów startowych i około godz. 16:15 rozpoczyna się badanie techniczne naszego modelu.

Badanie przeprowadza Tony di Leo i Bob Joyce. Widać, że model im się podoba. Co najważniejsze, zgadzają się wszystkie wymiary. Problem jest tylko z wysokością. Bartek organizuje szybko śrubokręt i reguluje przednią goleń. Długie ramię powoduje, że 3mm różnicy z przodu wystarcza do poniesienia ogona o wymagana wielkość. Jurorzy wypowiadają się pozytywnie o gumowych amortyzatorach mocowania łoża silnika, z drugiej strony kwestionują przyłączenie na velcro odbiornika radiowego. Na koniec doczepiają się do czeskiego błędu co do opisu środka ciężkości. Po konsultacji z głównym sędzią stwierdzają jednak, że za zgodność modelu z raportem technicznym przyznają nam 0 punktów karnych.

Cisnienie w ekipie rośnie. Udało się. Komisja nie wyłapała żadnych rozbieżności pomiędzy raportem a modelem. Spodziewaliśmy się, że jakieś mają prawo wystąpić. Ale nie ma czasu na rozważania. O 16:30 przechodzimy do pokoju, w którym ma odbyć się prezentacja.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Początkowo laptop komisji nie wyświetla obrazków w prezentacji Power Point. Szybko montujemy nasz komputer - problem rozwiązany. Wojtek z typową dla siebie swadą i amerykańską flegmą prezentuje nasze dokonania. W swoich rozważaniach wychodzi nawet tak daleko, iż twarzach członków ekipy budzi wyraz zdziwienia. Mówi coś o testowaniu śmigieł na hamowni. Nie pamiętamy co prawda tego faktu, ale trzyma się to wszystko kupy. Po przypomnieniu przez przewodniczącego komisji o kończącym się czasie Wojtek przyspiesza, aby zakończyć dokładnie o czasie. Padają pytania ze strony komisji. Tym razem - w odróżnieniu od zeszłego roku - pytania są dosyć proste. Wojtek radzi sobie z nimi bez problemu. Perfekcyjna prezentacja.



Po zakończeniu przesłuchania ruszamy na lotnisko, aby porobić trochę zdjęć z modelem wraz z ekipą na tle lotniska. Po zakończeniu konkursu model niekoniecznie będzie w jednym kawałku. Kończymy zdjęcia w blasku zachodzącego słońca. Z lotniska wracamy do Hotelu Airtel na ciepłą pizzę serwowaną przez organizatorów i odprawę, podczas której dowiadujemy się, iż zajęliśmy 10 miejsce wśród 31 drużyn. Bardzo dobre do ataku na pierwszą trójkę. Poznań obronił swoją wysoką pozycję wśród polskich ośrodków akademickich. Wrocław zajął miejsce 20, Rzeszów 24.

SAE Aero Design West 2009

Z drugiej strony to są pierwsze chłopaków zawody, przyjechali zdobyć tu doświadczenie. A my to w końcu starzy wyjadacze ...

Zmęczeni wracamy do hotelu. Radek z Bartkiem jadą jeszcze po Piotra do Marka Małolepszego. Dziś wcześniej wybieramy się do łóżek. Jutro zaczyna się konfrontacja, którą zamierzamy transmitować on-line na drugą półkulę. Spróbujemy redagować rano relację poprzez GPRS, co będzie odbierane w Polsce w godzinach popołudniowych. Zapraszamy do lektury relacji i mówimy dobranoc.

2009-03-07 12:00

Dziś pobudka wcześniej rano, o godz. 6:30. Jutro będzie jeszcze wcześniej - w niedzielę wypada zmiana czasu.

Na lotnisko Apollo XI docieramy o 7:30. Leży na prostej lotniska Van Nuys szczytującego się liczbą 400.000 operacji rocznie - to widać. Co po chwilę przelatują niziutko nad nami samoloty: od C150 zaczynając, na potężnych odrzutowcach kończąc.

Na naszym stanowisku wywieszamy dużą, 3-metrową polską flagę, ustawiamy roll-bar naszego sponsora, Miasta Poznań. Na tle innych ośrodków akademickich wyglądamy bardzo profesjonalnie.

Próbujemy połączyć się z internetem po WiFi i GPRS'ie, niestety próby spełniają na niczym. Tym samym nie uda nam się wrzucać relacji na bieżąco szkoda.

W tym roku na lotnisku jest znacznie bardziej bezpiecznie - organizatorzy zapewnili dużo większe strefy ochronne, do których publiczność nie ma dostępu.



SAE Aero Design West 2009

Pierwsza do lotów przystępuje klasa Micro, po niej rozpoczyna starty klasa Regular. O godzinie 8:50 odnotowujemy pierwszą krakę - nie naszą.

Pogoda jest bardzo ładna: jest słonecznie, na niebie trochę cumulusów, wieje słabiutki wiaterek. Temperatura umiarkowaną rzędu 20°C, co pozytywnie wpływa na pracę silnika.

Kolejny lot udany, kilka modeli ma problemy z silnikiem i nie przystępuje do lotu. Następny samolot przeciąga po starcie i wali majestatycznie w pas. Do startu mamy do dyspozycji 200 stóp, do lądowania 400.

O godz. 9:06 nasi idą na pas. O 9:07 startujemy. Samolot lata bardzo ładnie, robi dwa kręgi. O 9:09 ląduje poprawnie, mieści się w pasie, rozlegają się gromkie oklaski. I co? Otóż lot "prawie" udany. Prawie, gdyż znów daje znać o sobie regulamin. Nerwy powodują błąd pilota - robi zakręt na kilku metrach zamiast lecieć po prostej; łamie tym samym zapis regulaminu mówiący o wykonaniu zakrętu dopiero po przekroczeniu linii wyznaczonej na pasie. Szkoda, bo tracimy możliwość wykonania pustego lotu, do którego można podejść tylko raz.



Następuje zmiana kierunku startu, wiatr się obraca. Kolejny model ma problem ze stabilnością, wlatuje nad publiczność, odlatuje niemal za horyzont, ale szczęśliwie wraca i poprawnie ląduje.

SAE Aero Design West 2009

Wojtek szuka w regulaminie zapisu, który pozwoliłby zaliczyć lot, trwa też sprawdzanie zapisu video. Okazuje się, że podczas wykonywania drugiego kręgu model przeleciał wyznaczoną linię, ale sędziowie nie ufają zapisom video; jednym słowem "po ptokach".



Kolejne loty konkurencji są w miarę udane, główny problem to podejście do lądowania, większość przechodzi na drugi krąg nie mogąc zmieścić się w pasie.

O 9:30 startuje Rzeszów. Lot trwa 4 sekundy: przeciągnięcie po starcie, z przystupem wbija się dziobem w trawiastą murawę.

Kolejny model wpada w korkociąg. Następny zaraz po starcie przechodzi do pionowego wznoszenia, wiemy jak to się kończy. Kolejny konkurent wyeliminowany.

Startuje Wrocław. Lot stabilny, choć na prostej pilot ostatnim wysiłkiem ratuje model przed wpadnięciem w korkociąg. Lądowanie twarde, ale udane.

Kończy się pierwsza runda naszej klasy Regular, zaczynają się starty klasy Open.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Model ekipy z Porto Rico pikując pionowo z wysokości 20 metrów wbija się. Uderzenie potężne, lecą drzazgi. Silnik po tłumik wbity w ziemię.

Robimy się powoli głodni, Radek jedzie po pizzę w okolicy hotelu, wrzuci przy okazji na stronę dotychczasową relację.

godz 11:30

Informacja z ostatniej chwili (via SMS): model Politechniki Poznańskiej wykonał właśnie pierwszy, historyczny, udany i zaliczony lot w ramach zawodów Society of Automotive Engineers. Podniesiony ciężar to 13.6 funta - jakieś 6.2 kg. Hip hip hurra!

Pozdrawiamy i walczymy dalej.

2009-03-07 22:00

Wróćmy jednak na lotnisko.

Przygotowania do drugiej kolejki trwają. Po załadunku 6,2kg obciążenia, Orca trafia na plac gdzie ponownie grzany jest silnik. Brak punktów z pierwszego lotu zmusza nas do podjęcia decyzji o ładowaniu większych obciążeń podczas kolejnych lotów. Umożliwi nam to odrobienie punktów w porównaniu z innymi zespołami w stawce, które zaliczyły "pusty" lot. Jeszcze tylko czternasta guma na skrzydło i Bartek dźwiga samolot na stanowisko tankowania.

Po chwili sznurek startujących ekip ustawia się na pasie dojazdowym. Ale nie na długo, z głośnika płynie informacja o zmianie kierunku wiatru i wszystkie ekipy ruszają mozolnie na drugi koniec pasa. Brak entuzjazmu nie wynika ze złych humorów, lecz z powodu wagi maszyn.

SAE Aero Design West 2009

Niektóre załadowane są już całkiem solidnie, co widać na twarzach niosących je zawodników.



Za kilkanaście sekund start. Silnik wchodzi na wysokie obroty. Marcin zabiera szybko starter i wraz z Bartkiem oddalają się dając oddech Maciejowi. Model powoli ale pewnie nabiera prędkości. Wyraźnie widoczną tendencję do skręcania w prawą stronę, pilot szybkim i precyzyjnym ruchem skutecznie kontruje, sprowadzając maszynę na właściwy tor. Niebezpiecznie blisko linii końcowej rozbiegu Maciej krzyczy: "leć! leć!!" i samolot anemicznie odkleja się od pasa. Teraz wszystko zależy od umiejętności pilota. Trzeba stłumić nerwy i emocje, opanowanie to podstawa. Minimalne wychylenia drążków oraz pełne skupienie sprawiają, że Orca coraz pewniej zмага się z wiatrem. Szeroko pokonuje łuk i chwiejąc się w dość silnych porywach wiatru, podchodzi do lądowania. Kilkanaście centymetrów nad asfaltem, model podrywa się jeszcze do góry, ale po chwili zostaje stłumiony. Mimo poprawnego przyziemienia, problemem staje się duża prędkość. Po kilku sekundach walki z siłami tarcia, udaje się zatrzymać maszynę i oczy ekipy kierowane są na sędziego. Chwila niepewności i w prawej ręce arbitra pojawia się zielona plansza, której znaczenia chyba nie trzeba objaśniać. Chłopaki biegną pędem po głównego bohatera i z uśmiechniętymi gębami idziemy oficjalnie zważyć ładunek.



SAE Aero Design West 2009

W krótkiej przerwie między rundami organizatorzy urządzają pokaz lotów modeli myśliwców. Świszt turbin oraz zapach spalin przyciąga tłumy obserwatorów. Modele warte grube tysiące \$ przemykają z zawrotnymi prędkościami przed publicznością. Okrzyki zachwytu wśród gapiów wywołują odważne akrobacje pilotów. Wszyscy zostają nagrodzeni gromkimi brawami.

Koło 13:00 Radek dowozi pizzę. Na lotnisko przyjeżdża też Marek Małolepszy, będzie nam kibicował.

O 13:57 przystępujemy do trzeciej próby z 8.2kg na pokładzie. Jeszcze przed startem wydaje się, że przednie koło stawia zbyt duże opory toczenia. Rozbieg stanowi potwierdzenie tego faktu. Model odrywa się, ale opada z powrotem na ziemię. Tuż przed końcem pasa Maciej cofa gaz, jednak potężna masa tak szybko się nie zatrzymuje - wpada na trawę i kapotuje (przewraca się na plecy). Szczęśliwie uszkodzeniu ulega tylko przednia goleń. Chłopaki biorą się do roboty, to dla nich pestka. Zaprawieni w bojach szybko dają sobie radę.

Słońce zaczyna grzać niemiłosiernie, temperatura rośnie. W połączeniu z zapachem skoszonej trawy budzi to skojarzenia z początkiem lata.

Co ciekawe, w miejskim parku graniczącym z lotniskiem kilkunastu facetów gra ... w piłkę nożną. Nie baseball, nie football amerykański, ale soccer. Szok. Dopiero później w rozmowie z Markiem dowiadujemy się iż w Kalifornii piłka nożna jest rzeczywiście dosyć popularna.

Zbliża się czwarta kolejka lotów. Po drugiej zajmowaliśmy miejsce 7, w trzeciej przeskoczyły nas dwie drużyny.

SAE Aero Design West 2009

Jeden z modeli klasy Regular wymyka się spod kontroli pilota i z szaloną prędkością pędzi w kierunku samochodów na parkingu. Przelatuje między dwoma mijając je o włos i "z impetem w głęb" wbija się w płot oddzielający lotnisko od parku. Mało brakowało. Rozpędzony obciążnik o masie 10kg może zrobić niezłe kuku.

Godzina 15:00. Przygotowujemy się do startu. Jeden z modeli konkurencji, szczęśliwie charakteryzujący się małą prędkością przeciągnięcia odstawia taniec na prostej do lądowania, połączony ze zmianami kierunku lotu o 90° względem kierunku pasa. Mimo tego ląduje szczęśliwie, co wywołuje głośny aplauz zgromadzonej gawiedzi.

Czwarta próba w porównaniu do trzeciego lotu zostaje zaliczona bez większych problemów. Model lżejszy od 0,5kg z wyregulowanym i naoliwionym przednim kołem nie sprawia nam zawodu.



Niestety mimo sukcesu przesuwamy się na 10 pozycję, ale to nic, w pozostałym ostatnim dziś kursie podnosimy poprzeczkę o 1,4kg.

W trakcie gdy chłopaki przygotowują ładunek, Maciej poznaje sympatycznego jegomościa zainteresowanego wydarzeniem.



SAE Aero Design West 2009

Okazuje się nim Polak, któremu często zdarza się odwiedzać lotnisko. Krótka wymiana zdań (niekoniecznie na tematy modelarskie) i już zaskarbiamy sobie sympatię rodaka, który pozostaje kibicować nam do końca ostatniej kolejki. Kolejna łatwo nawiązana znajomość potwierdza znaną nam już mentalność tubylców. Na każdym kroku spotykamy uśmiechnięte twarze przechodniów, którzy pytają ze szczerym zaciekawieniem, czy nie jesteśmy czasem z... Rosji (!!!?).

Ostatni lot pozwala podskoczyć w stawce o 2 miejsca. Samolot pewnie, ale z widocznym już wysiłkiem wykonuje lot nisko nad ziemią. Mimo zdradliwych podmuchów od strony bagiennych chaszczy, nie sprawia Maciejowi większych trudności. Po bardzo szybkim i dynamicznym przyziemieniu, tradycyjnie kapotuje w zaroślach, kłaniając się widzom na koniec swojego występu.

Ostatecznie udało się nam dziś wykonać 3 zaliczone loty unosząc kolejno wagi 13.6, 16.6 i 19.6 funta (8.9kg).

Plan minimum na dziś został zrealizowany. Z ósmą lokatą jesteśmy liderem wśród załóg europejskich, wyprzedzając będący na 16. pozycji team wrocławski oraz na 25. rzeszowski. Po pierwszym dniu podniebnych zmagani możemy zatem stwierdzić, że na tle naszych krajowych rywali, Poznań jako miasto akademickie może być dumne z osiągnięć swojej przyszłej kadry inżynierskiej.

Pakujemy sprzęt, a w międzyczasie świeżo poznany rodak funduje nam wszystkim lody. Po krótkim pożegnaniu odjeżdża w siną dal na swym połyskującym chromem mechanicznym rumaku.

SAE Aero Design West 2009

Wyczerpani i głodni jedziemy na bankiet do hotelu AirTel Plaza. Wchodząc na salę konferencyjną przecieramy oczy ze zdumienia. Po 12 godzinach zaciętej rywalizacji na lotnisku, można co prawda mieć już zwydy, ale fakt, że wszyscy ujrzeli to samo, potwierdza rzeczywistość. Na kolana rzucił nas wystrój stołów oraz kultura ich przygotowania. Widok noża i widelca w dłoniach, zamiast Big Mac'a i litrowej coli sprawia, że czujemy się dość nieswojo. Po przeknięciu ostatniego kęsa deseru i dopiciu filiżanki małej czarnej, możemy z ręką na sercu powiedzieć, że - może nie na co dzień - ale jednak kultura jedzenia nie jest do końca obca przeciętnym Amerykanom.

W iście angielskim stylu udaje nam się wymknąć z trwającej podczas bankietu prezentacji wojskowego UAV'a o nazwie STALKER, którego nasze konstruktory skwitowały krótko: "przecież on niewiele różni się budową od naszego!...".

Zaraz po konstruktorach badaniem STALKERA zajęli się Wojtek z Maciejem. Wykonali sporo szpiegowskich zdjęć, zajrzeli w każdą możliwą szczelinę, zbadali systemy sterujące kamerami, czujnikami, lukiem do zrzucania ładunków i sprawdzili, czy na pewno wszystkie elementy samolotu trzymają się wystarczająco mocno...

Godzina 21:00. Lądujemy w naszym hotelu. Fakt zmiany czasu o godzinę do tyłu uświadamia nas, że na regenerację przed jutrzejszym finałem mamy jeszcze mniej czasu. Jeszcze tylko kilka stron obliczeń konstruktorów, kontrola przez modelarzy newralgicznych punktów konstrukcji i możemy udać się na zasłużony odpoczynek.

2009-03-08 16:40

Godzina 7:38. W komplecie przybywamy na drugi dzień lotny.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Skręcając w Woodley Avenue, drogę opasującą teren lotniska, widzimy szeroko rozlewającą się w nieckach terenu gęstą mgłę, przez którą z trudnością przebija się wschodzące słońce. Wiemy już, że będzie ciekawie. Mleczna mgła skutecznie ogranicza widoczność. Powietrze o dużej wilgotności względnej zawiera mniej niezbędnego do procesu spalania tlenu w jednostce objętości, co obniża moc silnika. Mgła może także świadczyć o słabym wietrze, co także nie jest dla nas korzystne.

W pierwszej kolejności zaczynamy od kontroli masy ładunku na wadze organizatora. Ciężar okazuje się być dobrany odpowiednio, na cyfrowym wyświetlaczu pojawia się 24,50 funta, czyli ok. 11,40kg. Z taką masą zmierzmy się podczas naszego pierwszego dzisiaj lotu, w porannej serii zawodów. Obciążenie zostaje skalkulowane w ten sposób, aby przy pomyślnym locie osiągnąć minimalną przewagę nad konkurentami w tej kategorii.



Szczęśliwie pogoda poprawia się, mgła się rozrzedza a zza chmur zagląda już słońce, rzucając pierwsze ciepłe promienie.

Rozpoczyna się 6 kolejka lotów.

Pierwszy jest dwupłatowiec. Załadowany bardzo mocno, ledwo odrywa się od pasa.

SAE Aero Design West 2009

Pierwsze dwa zakręty idzie po bandzie. Potem leci mu się już lepiej. Przy lądowaniu uderza jednak mocno przednim kółkiem. Traci kierunek i wylatuje z pasa lot niezaliczony.

Dwa kolejne samoloty nie startują, czas na nasz. Jest 8:28, na pokładzie 24.5 funta, 11kg. Model rozpędza się powoli. Gdy dojeżdża do linii, przed którą musi się oderwać Maciej ciągnie do góry. Bartek jednak krzyczy: "ląduj", sądząc, że oderwanie nastąpiło za linią oznaczającą koniec rozbiegu. Model zwalnia i kończy w wysokiej trawie za progiem pasa.

Po locie trwają konsultacje video. Bartek popełnił jednak błąd, model oderwał się jeszcze przed linią. No nic, zostały jeszcze dwie kolejki.

Kolejne modele latają ze zmiennym szczęściem. Bardzo dobrze radzą sobie dwupłaty i latające skrzydło.

Udany lot zalicza Politechnika Rzeszowska. Bez większej walki z termiką zataczają dwa kółka i z dosyć dużej wysokości udaje się im sprowadzić maszynę na ziemię.

Dochodzi 9:00. Pomimo dość dużego już stopnia załadowania modeli, jak dotąd nie byliśmy jeszcze świadkiem żadnego destrukcyjnego spotkania ze zroszoną trawą lotniska.

Zaczynają się ciekawe loty. Coraz mocniej obciążane modele latają na skraju swych możliwości wykonując zakręty na wysokości kilku metrów.

Wszystkim daje się we znaki słońce, ostro świecące pilotom prosto w oczy podczas wykonywania pierwszego i drugiego zakrętu.



SAE Aero Design West 2009

Głównym problemem modeli wydaje się być oderwanie od ziemi, na wyznaczonym dystansie 200 stóp (~61 metrów).

Chcąc nacieszyć się wschodzącym kalifornijskim słońcem nasz Faculty Advisor, stary leniwiec, organizuje sobie, zmyślnie uprzednio schowane, wygodne krzeselko ogrodowe i usadawia się w dogodnej dla siebie pozycji do obserwacji, przypominając reszcie załogi o jakże odpowiedzialnym i wymagającym charakterze pełnionych przez siebie obowiązków.



Grzechem by było nie wspomnieć o dzisiejszych dokonaniach reprezentacji Puerto Rico, która to jak wszyscy dobrze wiemy była autorem wczorajszego bestsellerowego crash'u na samym środku murawy lotniska pośród zgromadzonej gawiedzi.

Jak dziś widać, stanęli na wysokości i przywrócili swój model do pierwotnej świetności. Niestety ten nie lada wyczyn przyćmiewa fakt, że przy pierwszej dziś próbie lotu, tracąc połowę zawieszenia na rozbiegu, pozostali nadal blisko ziemi nie stwarzając zagrożenia dla widzów.

Zaczynają się starty klasy Open. Modele dochodzące rozpiętością do 4 metrów majestatycznie pokonują przestrzeń.

SAE Aero Design West 2009

Stwierdzamy, iż teflonowe łożyska kół głównych należałoby zastąpić kulkowymi. Był taki pomysł jeszcze w Polsce, do realizacji nie doszło. Podejmujemy negocjacje z kolegami z Politechniki Wrocławskiej, którzy dysponują zapasowym kompletem kół na łożyskach. Rozmowy spalają - nota bene - na panewce, wrocławiaczy nie są zbyt skorzy do współpracy. Znacznie lepiej układają się nam stosunki z rzeszowiakami.

Godzina 9:30, z drukarki na stole sędziowskim wychodzą najświeższe wyniki po rundzie 6. Zachowujemy nadal taką samą pozycję. Czas powalczyć o wyższe lokaty. O 9:40 rusza do boju w ramach 7. kolejki klasa Micro. Nad głowami co jakiś czas na kilku metrach parami przelatują kaczkę, nic nie robiąc sobie z modeli próbujących je niezdarnie naśladować. Trochę wyżej przelatują nad nami odrzutowce startujące z Van Nuys.

Abstrahując od trwających zawodów kilka refleksji natury ogólnej. Kalifornia znacznie różni się od Georgii. Większy odsetek ludności latynoamerykańskiej, znacznie mniejszy udział afroamerykanów. Dużo mniejsze samochody, sporo marek europejskich, także produkowanych w Poznaniu Volkswagony. W miastach trochę większy ruch pieszych, często widoczne są autobusy komunikacji miejskiej. Drogi słabszej jakości niż w Georgii, porównywalne z Detroit lub Chicago. Za to krajobrazy dużo bardziej urozmaicone - góry, pustynie, równiny i ocean.

O godz. 10:06 przychodzi nasza kolej w ramach 7 rundy. Waga jak poprzednio. Niestety w odróżnieniu od wczorajszego dnia wiatru nie ma żadnego, praktycznie cisza. Rozbieg trwa długo, niestety model nawet się nie odrywa, kończy w trawie obok pasa.



SAE Aero Design West 2009

Ułamuje się kawałek statecznika, ale nie stanowi to żadnego wyzwania dla naszych modelarzy, którzy zaraz przystępują do dzieła. Zostaje nam prawdopodobnie ostatnia runda.

Startuje Wrocław. Na rozbiegu pilot mocno ściąga drążek, co powoduje tarcie statecznikiem poziomym po ziemi. Model przerywa start, wrocławiaczy próbują jeszcze raz, ale ... w tej kolejce model już nie poleciał. Szlifowanie ogonem po ziemi spowodowało oderwanie usterzenia.

Chociaż wiatru praktycznie nie ma organizatorzy zmieniają kierunek startu. W tej rundzie z polskich ekip został jeszcze Rzeszów. Co prawda model ledwie się odrywa, ale potem w powietrzu idzie mu znacznie lepiej. Udań lądowanie i Rzeszów osiąga udźwig 15.7 funta (7.1kg).

W tym roku ostatnie kolejki zawodów mają trochę inny, mniej spektakularny przebieg. Brak wiatru powoduje, iż obciążone modele nie odrywają się od ziemi na wymaganym odcinku i nie podejmują próby lotu. Tym samym nie obserwujemy widowiskowych katastrof, których nie brakowało w zeszłym roku, gdy modele wspomagane wiatrem odrywały się od ziemi by złamać się już w powietrzu lub zakończyć żywot przeciągnięciem i korkociągami na małej wysokości.

Dochodzi jednak do ciekawego wypadku w innych okolicznościach. Model poprawnie wykonuje lot by ostatecznie ulec całkowitej dezintegracji po spotkaniu z płotem zlokalizowanym na prostej do lądowania, kilka metrów przed progiem pasa.

Mija godzina 11:00. Jeden z modeli klasy Open udowadnia, że klasa, do której należy także potrafi wzbudzić emocje wśród zgromadzonej gawiedzi.

SAE Aero Design West 2009

Powoli przesuwając się po pasie nie sprawia najmniejszego wrażenia, jakby cokolwiek chciało go oderwać od ziemi. Jednakże ku zdumieniu wszystkich, dostaje nagły podmuch w skrzydła i wzbija się na niewielką wysokość, rozpaczliwie próbując utrzymać się choć na tej samej wysokości. Po chwili wlatuje nisko nad zarośla i nurkuje w ich kierunku, ocierając się o krzaki. Mimo to leci dalej. Pilot stara się podciągnąć go jeszcze trochę w górę, ale model daje za wygraną - zahacza skrzydłem o trawę pociągając za sobą resztę konstrukcji.

Modele klasy Micro rozpoczynają 8., prawdopodobnie ostatnią kolejkę.

O 11:30, jako pierwszy model klasy Regular, zajmują pas wrocławiaczy. W przerwie pracowali nad usterzeniem. Niestety nie udaje im się wystartować, problemy techniczne eliminują ich z tej kolejki, prawdopodobnie ostatniej. Szkoda.

Finał zbliża się wielkimi krokami. Żeby urealnić szanse na jakikolwiek udany dziś lot, zmniejszamy obciążenie do poziomu 10,30kg... jest to dla nas liczba magiczna. Magia z pewnością się tu przyda, w tym celu Marcin vel "wuja" wykonuje taniec szamana, aby zaczarować maszynę (z tym 10.3 związana jest pewna większa historia, ale teraz nie będziemy się o tym rozpisywać.)

Próby oderwania modelu "na siłę", tuż przed wyznaczoną linią kończą się często przeciągnięciem tuż po oderwaniu. Przy odrobinie szczęścia kończy się to tylko cyrklem na pasie, zdarza się jednak też wypadnięcie z pasa i efektowniejszy kapotaż w trawie.

Prawie "w samo południe" na pas w Kaliforni wychodzi ekipa Politechniki Poznańskiej.



SAE Aero Design West 2009



Maciej daje pełen gaz, Bartek wypuszcza model. Toczy się i toczy - niestety wytoczyć nie może. Ponownie kończy w trawie na skraju lotniska odrywając sobie kawałek statecznika. Temperatura wysoka, wiatru prawie nie ma. No cóż, wygląda na to, że zakończymy na 19.6 funta. To i tak bardzo dobry wynik, wykonaliśmy trzy poprawne loty i czwarty pusty, który niestety nie został zaliczony, raczej z błędu sędziów, choć nie obyło się w tym wypadku bez naszej winy. Szkoda tylko pierwszego, niedzielnego lotu. Model w chłodnym powietrzu, z 24.5 funta wagi na pokładzie oderwał się przecież od ziemi. Gdyby się udało, byłaby szansa na trzecie miejsce. Ostatecznie finiszujemy na 8. miejscu wśród 31 ekip. Wynik dużo lepszy od zeszłorocznego, utrzymując ten progres mamy spore szanse w przyszłym roku. Studenci spisali się na medal, nawet malkontencki Faculty Advisor wygląda na zadowolonego. Ale kto go tam wie, pewnie udaje, co by nas nie martwić, ale po fakcie wymyśli nam jakiś złośliwy komentarz.

Cieszy nas fakt, że w tym roku wrócimy do domu z całym modelem - niewielkie uszkodzenie steru i podwozia do dla ekipy mechaników pół godziny pracy, a w Polsce samolot bardzo przyda nam się do dalszych prób i testów.

SAE Aero Design West 2009

Tymczasem startuje Rzeszów. Podobnie jak w naszym przypadku, próba kończy tylko szybkim kołowaniem po pasie, zakończonym kapotażem w trawie. Ale i tak dzielnie chłopaki stawali w szaranki.

Ostatnia kolejka dostarcza już niewielu emocji, obciążone modele nie odrywają się od ziemi, lekkie wykonują poprawne loty. Tylko jeden samolot rozbija się z gracją na prostej do lądowania.

Ekipa rozkłada się na trawie. Słońko miło przygrzewa. Emocje powoli opadają.

Model znacznie doskonalszy niż w zeszłym roku. Praktycznie nie wymagał żadnych prac podczas zawodów, wyjątkiem były naprawy gołeni i klejenie statecznika, ale nie sposób porównywać tego z zeszłoroczną sytuacją. No i sam model dużo bardziej przypominał samolot. Kształt RWD, skrzydła Pirata. To musiało latać lepiej.

Zawody kończą się ostatnią kolejką klasy Open. Szkoda tylko, że karty w niedzielnej edycji zawodów rozdawał wiatr, a właściwie jego brak. Ciekawe katastrofy zdarzały się właściwie tylko pierwszego dnia, podczas oblotów.



SAE Aero Design West 2009

O godzinie 12:45 kończą się ostatnie loty. Czekamy na wyniki. Robimy sesję zdjęciową. Roll-bar sponsora Miasta Poznań budzi duże zaciekawienie uczestników - żadna inna drużyna nie ma takiego sprzętu. Strzelamy też fotki z ekipą rzeszowską. Brakuje Wrocławia - niestety ich pilot skaleczył sobie dłoń odpalając silnik ręką - cała ekipa pojechała z nim do szpitala.



Zachowaliśmy dominującą pozycję wśród polskich ośrodków akademickich reprezentowanych na SAE, choć trzeba przyznać, że nie było łatwo. Nasze doświadczenie uzyskane w zeszłym roku dało nam duży handicap. Ale już za rok Rzeszów, Wrocław i nieobecna w tym roku na edycji zachodniej Warszawa będą dla nas groźnymi konkurentami.

Złośliwie zaczyna wiać silniejszy, chłodny wiatr. Gdyby powiał ze dwie godziny wcześniej być może udałooby nam się unieść te 11kg, Ale teraz nie ma już co gdybać.

Spróbujemy przekonać się o możliwościach modelu podczas pikniku Złot Gigantów, organizowanego przez Jacka Nowaka i sekcję modelarską Aeroklubu Poznańskiego na lotnisku Bednary w dniach 16-17 maja 2009r. Z wyprzedzeniem zapraszamy na tą imprezę wszystkich naszych sympatyków i kibiców.

SAE Aero Design West 2009

Stosowne zaproszenie pojawi się na stronie www.aerodesign.com.pl i www.aeroklub.poznan.pl

O 13:40 zaczyna się impreza zakończeniowa. Kolejno wręczane są nagrody. Rozpoczyna się od wyróżnienia za najlepszą katastrofę - zgodnie z przewidywaniami wygrywa ekipa z Puerto Rico. Potem następują nagrody: za najłżejszy samolot w klasie Micro, za najlepszą prezentację, za najlepszy raport, największy współczynnik obciążenia w klasie Micro, największy podniesiony ciężar. Jeden z amerykańskich uniwersytetów odbiera specjalną nagrodę ufundowaną przez NASA, inny nagrodę innowacyjną SAE.

Na koniec wręczane są nagrody za pierwsze trzy miejsca zajęte w klasyfikacjach generalnych poszczególnych klas. W naszej klasie pierwszą nagrodę odbiera Kansas State University.

Po zakończeniu imprezy organizatorzy fundują nam jeszcze pokaz akrobacji na śmigłowcu Raptor 90 do muzyki. Maciej mówi że nawet niezły.

Ostatecznie zajęliśmy 8. miejsce w gronie 31 drużyn klasy Regular. Rzeszów uplasował się na miejscu 14., Wrocław na 17.

Z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku pakujemy klunkry do samochodów i jedziemy do restauracji 94 AeroSquadron przy lotnisku VanNuys. Niestety wszystkie miejsca zajęte, śmigamy zatem do In'n'out - coś a'la MacDonald. Autochtoni twierdzą, że trzymają dużo wyższy poziom niż inne hamburgerownie. W porównaniu do Burger Kinga rzeczywiście jest lepiej, ale cóż, hamburger to nie schabowy.

Wracając do hotelu pryska dotychczasowa powaga. Zimne łokcie, baseball'ówki daszkiem do tyłu i głośne meksykańskie disco-polo wydobywające się z głośnika towarzyszy nam przez całą drogę.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

W hotelu czterech śmiałków: Bartek, Maciej, Wojtek i Marcin, bawiąc się w morsów wskazują do zimnej wody w basenie hotelowym. Szybko wyskakują, ale i tak pełen respekt dla ich wielkiego wyczynu - w końcu jak by nie patrzeć wciąż trwa zima.

2009-03-08 22:00

Na zakończenie dnia na zaproszenie Marka Małolepszego jedziemy do jego domu do Tujunga. Marek wraz z żoną raczy nas prawdziwie polskimi daniami. Po obiedzie pokazuje nam swoją przydomową winnicę i zdradza kilka szczegółów dotyczących produkcji wina. Dla nas jednak wszystko to wysiada przy tym, co trzyma w garażu - prototypowy szybowiec Diana, na którym planuje pobić i pobija po kolei rekordy w klasie swojej i nie tylko. Pełen wypas.

Równolegle kilkoro z nas jedzie na mszę do polskiego kościoła "Our Lady of the Bright Mount Parish" położonego w Los Angeles przy West Adams Boulevard numer 3424. Po mszy ustalamy z księdzem Markiem szczegóły jutrzejszego pakowania modelu do skrzyni i jego wysyłki do Polski za pośrednictwem firmy kurierskiej DHL.

Pod wieczór rozstajemy się z Markiem i z silnym przekonaniem o wyższości polskiej kuchni nad wszelkimi innymi wracamy do hotelu.

Na tym kończymy dzisiejszą relację. Co prawda zawody już się zakończyły, ale w USA pozostajemy do piątku. Postaramy się codziennie formułować nasze spostrzeżenia i przemyślenia na temat słonecznego stanu Kalifornia. Dziękujemy za dotychczasową uwagę i zapraszamy do lektury kolejnych relacji.

SAE Aero Design West 2009

2009-03-09 21:30

Po kilku miesiącach zabiegów, ostatnich tygodniach ciężkiej pracy i dniach pełnych stresu powoli schodzi napięcie. Jednakowoż pozostała nam jeszcze jedna, związana z udziałem w zawodach, czynność do wypełnienia, a mianowicie wysłanie modelu do Polski. "Rdzeń zeszłorocznej ekipy" (czyli Wojtek, Marcin i Bartek) jadą do polskiej parafii zapakować w skrzynię modele, skrzynki ze sprzętem, materiały (sklejki, kleje, śruby itp.). Tym razem po konsultacji z Julianem Oziemkowskim z DHL'u wybieramy opcję zlecenia odbioru przesyłki przez DHL z parafii, nie popełniamy zeszłorocznego błędu, który skutkował niemal 2 miesięcznym czasem przesyłki. Upewniamy się co do obecności karnetu ATA ... i zamykamy skrzynię. Miejmy nadzieję, iż tym razem model nie będzie błdził - w tym roku ma nawet szansę być w Polsce przed nami - jeśli oczywiście przebędzie Atlantyk równie szybko jak przed tygodniem.

Jest też już powoli czas na inne zajęcia. Radek z Piotrem odwiedzają Marka Małolepszego w firmie Gulfstream na Long Beach. Po południu całą ekipą jedziemy do Burbank, a potem przez Glendale i La Canada Flintridge ruszamy drogą #2 w góry San Gabriel Mountains. Droga bardzo malowniczo pnie się zakrętami w górę. Niektóre ze znaków drogowych są wielokrotnie przestrzelone - zwyczaj typowy dla pewnych krajów południowej Europy - i też obserwowany na terenach górskich - ech ci górale i ich fantazja :-)

Dojeżdżamy do trawersu góry Mt Wilson. Dalej nie ma sensu jechać - kilkadziesiąt metrów wyżej zalega gruba warstwa chmur, dodatkowo mamy informacje, iż droga jest zamknięta i nie przejedziemy nią na pustynię Mojave, co było naszym pierwotnym celem.



SAE Aero Design West 2009

Dziś już w takim razie nie zobaczymy szczytów Twin Peaks.

Ruszamy w stronę Mt Wilson. Na poboczach zalega śnieg, nie dziwią zatem napisy ostrzegające, iż łańcuchy na koła mogą być w tej okolicy niezbędne w różnych porach roku. Jedziemy w gęstej mgłę, niestety na końcu drogi znajdujemy tylko zabudowania obserwatorium. Temperatura niska - było nie było dopiero co skończył się luty, a my jesteśmy na wysokości ponad 1500m. Wracamy na dół, do krainy palm, kaktusów i słońca. Trzeba przyznać, bardzo urozmaiconą okolicę mają tubylcy. Godzina drogi wystarcza by ze słonecznej plaży Santa Monica przenieść się na pokryte śniegiem stoki Mt Wilson.

Na dole rzucamy jeszcze okiem do sklepów. Wysoki kurs dolara nie daje złudzeń - to nie ta siła nabywczą, którą mieliśmy w zeszłym roku, w czasach dolara za 2,2 zł ... ech, to se ne vrati ... aż się łezka w oku kręci.

Pozostaje jeszcze kilka dni do wylotu. W planach m.in. parki narodowe Sequoia i Kings Canyon. Plany dłuższych wyjazdów niweczą potężne odległości i brak czasu. Zresztą jest jeszcze przed sezonem, musimy sprawdzić dostępność poszczególnych dróg. Pozdrawiamy z ciepłej i słonecznej z jednej strony, z drugiej zimnej i mglistej - Kalifornii.

2009-03-10 23:00 Mission Hills

Brak konieczności wczesnego wstawania powoduje, iż dość niechętnie uwalniamy się z objęć Morfeusza przed godziną 10:00. Mimo, że jesteśmy tu już ponad tydzień, ciągle daje o sobie znać zegar biologiczny, którego nie zdołają oszukać żadne strefy czasowe.

SAE Aero Design West 2009

Przy wjeździe na międzynarodowe lotnisko LAX kilka radiowozów policyjnych, psy i groźnie wyglądający policjanci. Tym razem nie wykazują szczęśliwie zamiaru przeglądania zawartości naszego samochodu.

2009-03-14 20:00

Po dłuższej przerwie w prowadzeniu relacji wracamy do opisu zdarzeń oczekując na samolot, którym z Amsterdamu dotrzemy do Berlina. Cofnijmy się jednak o dwa dni wstecz, do słonecznej Kalifornii. Wspomnienie tym milsze, jako że w Amsterdamie siąpi deszcz, a temperatura jest o 10°C niższa niż w LA. W środę wybraliśmy się autostradą Pacific Coast Highway zwaną także Big Sur wzdłuż wybrzeża Pacyfiku z miejscowości Santa Monica do Malibu. To zaledwie kilkadziesiąt kilometrów drogi o łącznej długości kilkuset kilometrów. Droga bardzo malownicza, w odróżnieniu od typowych amerykańskich autostrad wspina się na przybrzeżne wzgórza dając pasażerom wspaniały widok na położony poniżej Pacyfik. Zatrzymujemy się na plaży w Malibu. Plaża jak w Polsce, tyle że dużo szersza, piasek o nieco grubszej gramaturze. Różnica tkwi w wodzie - po chwili obserwacji dostrzegamy płetwy grzbietowe delfinów albo nawet jakiś wielorybów. Zoologami nie jesteśmy, trudno powiedzieć co to za stworzenia. Chyba jednak nie rekin?

Leżymy leniwie na plaży, niektórzy moczą stopy w zimnym oceanie, Marcin wykazuje się dużymi umiejętnościami w puszczaniu kaczek. W pobliżu korzystając z niewielkich co prawda fal trenują początkujący surferzy. Nieco dalej inna ekipa gra w siatkówkę plażową, inni bawią się fritesy ... atmosfera jak w wakacje w Kołobrzegu, pomimo że ciągle trwa zima - w tym otoczeniu perspektywa powrotu za trzy dni do zimowych warunków w Polsce jest dla nas trochę nierealna.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Wracając do LA słyszymy w radiu popularną ostatnio piosenkę Katy Perry "Hot n Cold" - jedno ze słów występujących w piosence, uznawane powszechnie za niecenzuralne, zastąpione zostaje ciszą - ciekawy kraj ta Ameryka ...

Brniemy w kalifornijskich korkach do centrum LA. Znow zbłądzamy w okolice znaku Hollywood, mijając po drodze studia Warner Bros i cementarz. Jest on inny od polskich, chyba tylko kremacyjny - w równo przystrzyżonym trawniczku widoczne są jedynie płaskie płyty nagrobne, kwiatów i zniczy też nie za wiele.

Po drodze, w okolicach ZOO LA, napotykamy wąsającego się ni to lisa, ni to jakiegoś szakala - znów kłania się nasza słaba znajomość amerykańskiej fauny. Pewnie jakiś uciekinier z ZOO - długo się nie powłóczy, pewnie poluje już na niego jakiś hycel ...

Wieczorem lokalna telewizja Fox11 LA urządza sobie reality show. Na drodze z LA do San Diego jakaś kobieta jedzie z prędkością 100 mil na godzinę. Taka prędkość w Niemczech nie zostałaby dostrzeżona, ale jesteśmy w Stanach. Policja rozpoczyna pościg, uciekający samochód jest oświetlany szperaczem z policyjnego śmigłowca. Obok leci śmigłowiec telewizji filmujący cały epizod - stąd właśnie całe reality show. W okolicach San Clemente radiowozy czyszczą autostradę przed i za uciekającym samochodem. Wreszcie jeden z radiowozów z rozmysłem zahacza od tyłu uciekające auto, które wykonuje obrót o 180° i wpada do rowu. Policjanci się nie spieszą, działają zgodnie z procedurami, "the show must go on". Akcja kończy się ujęciem pokonania paralizatorem oraz wyciągnięciem kobiety z wozu i zakuciem w kajdanki. Na pewno wzrosła im oglądalność ...

SAE Aero Design West 2009

Wieczorem Marcin "wkręca" jednego z członków ekipy. Przy okazji zmiany pokoju w jego ręce trafiają dwa piloty od TV. Chowając jednego pod pościelą przełącza w ukryciu kanały budząc spore zdziwienie wkręcanego, który podobno dysponuje jedynym pilotem. Potem dochodzi jeszcze skojarzenie zmian TV w zależności od pozycji przełącznika światła. Marcin przełącza kanały synchronicznie wraz z włączaniem/wyłączaniem światła. "Wkręcany" jest zszokowany, pojawiają się fantastyczne teorie na temat fal elektromagnetycznych itp. Wszyscy trzymają gębę na kłódkę do końca wyjazdu - "wkręcany" zostanie nieświadomy aż do przeczytania tej relacji po powrocie ... a może nie przeczyta - wtedy jeszcze przez lata będzie wspominał dziwne zachowanie pilota w hotelu w Mission Hills.

W kolejnym dniu, już przedostatnim naszego pobytu w USA, decydujemy się na wyjazd do muzeum lotniczego w Chino, w odległości 60 mil od hotelu. Wcześniej sprawdzamy status przesyłki DHL (list przewozowy #8683048172 <http://www.dhl.com>). Model spakowany w poniedziałek został odebrany we wtorek, jednak na stronie pojawia się jakaś informacja o jego przetrzymywaniu. Trochę nas to niepokoi, pamiętamy zeszłoroczne przygody. Szczęśliwie jest to już droga powrotna, taka sytuacja w przeciwnym kierunku mogłaby całkowicie zaprzepaścić nasze kilkumiesięczne przygotowania do zawodów.

Jadąc autostradą #10 pokonujemy bezkresne przestrzenie Kalifornii - klimat pogłębia muzyka Dire Straits płynąca z głośnika. Na północ od nas wznoszą się na ponad 3000m skaliste szczyty gór San Gabriel Mountains z najwyższym szczytem Mount San Antonio.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Koło godziny 11:00 dojeżdżamy do Chino. Zanim jeszcze nawigacja GPS informuje nas o dojechaniu do celu pojawia się drogowskaz "Air Yanks Muzeum". Wydawało nam się, że ma być to trochę dalej - ale jak air museum to air museum. Płacimy \$10 od łebka (miało być \$11 według strony internetowej - trochę dziwne, ale za chwilę okaże się, skąd to się wzięło) i zagłębiamy się w czeluście przepastnych hangarów. Lśniące chromem samoloty przeplatają się z krytymi płótnem dwupłatowcami. Wszystko w doskonałym stanie. W wielu przypadkach pod silnikami tace na zużyty olej - znak, że to nie tylko eksponaty statyczne. O samych modelach wiele by opowiadać - lepiej nasze odczucia oddadzą zdjęcia z galerii. Największe wrażenie robi oczywiście P-51 Mustang - po prostu bardzo ładny samolot i tyle.



Oprócz samolotów muzeum eksponuje różnego rodzaju pamiątki, elementy wyposażenia, kombinezony itd. Jest także symulator lotu - słynny Link Trainer. Co ciekawe - i niespotykane w europejskich muzeach - trasa wiedzie także poprzez warsztaty, w których na bieżąco pracują mechanicy przywracający samoloty do stanu świetności sprzed lat. Jeden z nich oprowadza nas po poszczególnych stanowiskach opowiadając o historii każdego z eksponatów.

SAE Aero Design West 2009



Po 2.5 godzinie zmęczeniu ale wielce usatysfakcjonowani wychodzimy z muzeum po drodze zatrzymując się jeszcze w sklepie z upominkami. Naszym łupem padają zawieszki i kultowe plakaty (w stylu pin-up girls). Do pubu w Aeroklubie Poznańskim kupujemy jeszcze wiatrak sufitowy w kształcie śmigła i dziobu samolotu P-40 Warhawk. Jak się później okaże nawet masywna konstrukcja mocowania śmigła nie do końca wytrzymała trudy podróży. Ale nie uprzedzajmy faktów.



Wyjeżdżając z muzeum skręcamy jeszcze w stronę, gdzie powinien znajdować się port lotniczy.

SAE Aero Design West 2009

Po chwili sytuacja się wyjaśnia - pojawiają się niewidoczne do tej pory drogowskazy muzeum "Planes of Fame". Po chwili jesteśmy na miejscu - to jest właśnie to muzeum, do którego jechaliśmy. Ponad 130 samolotów, i niemal wszystkie sprawne i latające! To dopiero dla nas uczta. Przy poszczególnych samolotach informacje, w których filmach występowały. Wszystkie pięknie pomalowane, błyszczą się od chromu. Jakie tam zobaczyliśmy typy - widać na zdjęciach. Warto wspomnieć o polskiej TS-11 Iskra. W muzeum odnajdujemy An-2, Mig'a-21, Mig'a-15. Po niemal 5 godz. spędzonych w obu muzeach mamy już powoli dość. Tyle samolotów, w dodatku sprawnych i gotowych do lotu, to już dosyć wrażeń jak na jeden dzień. Na koniec obserwujemy jeszcze próbę silników jednego z samolotów, po czym zwijamy manatki i ruszamy w drogę powrotną.

Na wyjeździe z lotniska napotykamy jeszcze jedną ciekawą tablicę ostrzegawczą z zapytaniem "Czy zamknąłeś plan lotu?". Kawałek metalu, a ile może zaoszczędzić problemów. Warto skopiować ten pomysł na nasze podwórko.

Wieczorem jeszcze raz wybieramy się do Tujung na kolację na zaproszenie Marka Małolepszego. Po gościnnym przyjęciu jakiego doświadczyliśmy ze strony Marka i jego rodziny stwierdzamy, iż musimy wrócić na SAE AeroDesign koniecznie na edycję zachodnią, która ma się odbyć w przyszłym roku także w LA w tym samym terminie.

W nocy rozpoczynają się próby pakowania tego co ze sobą przywieźliśmy i souvenirów które wywozimy. Ze względu na kurs dolara nie było tego zbyt wiele, niemniej dużym wyzwaniem staje się zapakowanie butelek z prawdziwym kalifornijskim winem produkowanym przez Marka w jego prywatnej winnicy.

SAE Aero Design West 2009

Kalifornia było nie było słynie na cały świat z doskonałych win, grzechem byłoby nie zabrać ze sobą kilku butelek, tym bardziej że Marek produkuje je w tradycyjny sposób odbiegający od tradycyjnej technologii nieprzypadkowo kojarzonej z nadmiarem siarki. Innych souvenirów nie ma za bardzo co zabierać - plastikowe buble z kramów na Hollywood Boulevard nie stały nawet obok kolorowych muszelek i bursztynów, które można kupić choćby w Kołobrzegu.

W piątkowy poranek pozostają nam jeszcze drobne zakupy w sklepie modelarskim i pilot-shop'ie na lotnisku Van Nuys. Faculty Advisor w końcu ulega podpuchoom ze strony Bartka i Marcina i wchodzi w posiadanie śmigłowca Blade MCX. No zobaczymy jaki z niego będzie pilot modelarski ...

Zdajemy Toyotę w wypożyczalni i konsumujemy ostatniego w tym roku hamburgera na amerykańskiej ziemi. Wybieramy In'n'out - jak się wydaje są one jeszcze najbardziej zjadliwe ze wszystkich, z którymi spotkaliśmy się w Kalifornii (o ile hamburgera można nazwać "zjadliwym" :-). W każdym bądź razie znów niektórzy członkowie ekipy odgrają się, że długo nie wezmą tego typu fast-food'a do rąk. Było nie było - 10 dni na tym jedzeniu to potężne wyzwanie dla naszych organizmów :-)

W transporcie na lotnisku znów pomaga nam Marek. My dysponujemy już tylko jednym samochodem, jego pomoc i pick-up Toyota Tacoma oszczędza nam kilka godzin dojazdów i tłoczenia się jak sardynki w malutkim Dodge'u Caliber (choć i tak wszyscy nazywają go Oplem Calibrą po tym jak nazwał go tak niegramotny w samochodach Faculty Advisor).



SAE Aero Design West 2009

Marek dowozi bagaże i część ekipy pod terminal. Reszta jedzie Dodge'm do wypożyczalni Thrifty. Odczytujemy wskazanie licznika kilometrów - samym tylko Dodge'm przekulaliśmy 1269 mil, to ponad 2000 km (przez 10 dni). Toyotą zapewne zrobiliśmy trochę mniej, ale też ponad 1000 km. To świadczy tylko o odległościach, z jakimi mamy do czynienia w USA. Coś co wydaje się żabim skokiem lub rzutem beretem, często okazuje się długim dystansem.

W porcie kładziemy na wagę nasz torby. I tutaj zagwozodka. Faculty Advisor o 1.5 kg przekracza dopuszczalne obciążenie 25 kg za co obowiązuje całkiem niezła dopłata - \$50. Chwila grzebania po torbie i na światło dzienne wędruje przyczyna tego stanu rzeczy - jedno z kalifornijskich win od Marka wędruje do torby Krzysia. Pozostałe bagaże przechodzą pomyślnie ważenie jak i kontrolę promieniami rentgena. Jeszcze tylko kontrola osobista - bez butów - i można pakować się do samolotu. Co ciekawe, odprawę bez problemów przechodzą prawdziwe kalifornijskie pomarańcze zrywane prosto z drzewa - подарowane nam przez Marka Małolepszego.

Podróż przebiega standardowo, 10 godzin na pokładzie Boeinga 747-400 KLM mija chyba szybciej niż tydzień temu. Gnani tylnym wiatrem na 11.000m osiągamy prędkość ponad 1000km/h względem ziemi. Noc jest krótka, po pokonaniu 9000 km lądujemy o 12:30 czasu lokalnego w Amsterdamie. Pogoda - jak poprzednio - wszawa. Prawie 3 godziny oczekiwania na samolot upływają szczęśliwie w dobrych warunkach. Na koniec jeszcze żabi skok do Berlina i po kolejnych 50 minutach lotu jesteśmy na lotnisku Tegel.

SAE Aero Design West 2009

Chwila tętniąca emocją - dotarły bagaże czy nie? Szczęśliwie są ... ale ... co to za zapach wina? Pierwszą płamę odnajdujemy na plecaku FA, drugą na torbie Krzycha. Aż strach otworzyć - co tam zobaczymy. Szczęśliwie okazuje się, iż u Krzycha to tylko plama od zewnątrz; w środku nie ma zniszczeń. U FA co prawda jedna butelka jest zbita, ale pozostałe ocalały. W dodatku poza jedną koszulką, w którą butelka była zawinięta, pozostałe rzeczy ocalały - profilaktycznie owinięte torbami foliowymi.

Wsiadamy w 3 samochody, które po nas przyjechały i po prawie 10 dniach razem tym razem rozdzielamy się by ruszyć w drogę do Poznania.

Podsumowanie

Drugi start poznańskiej ekipy w zawodach SAE AeroDesign można uznać prawie za zamknięty. Prawie - gdyż ten rozdział zamknijemy dopiero po powrocie modelu z USA (a nauczenni zeszłorocznym doświadczeniem wiemy, że może to trochę potrwać).

Start w tegorocznej imprezie był możliwy dzięki finansowemu wsparciu ze strony Miasta Poznań i Politechniki Poznańskiej. W szczególności należy wymienić osobę JMR prof. Adama Hamrola i prorektora prof. Stefana Trzcielińskiego. Finansowo projekt wsparli także dziekani prof. Konrad Skowronek (Wydział Elektryczny), prof. Jerzy Nawrocki ((Wydział Informatyki i Zarządzania) i prof. Janusz Wojtkowiak (Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska). Wsparcia udzieliły nam także DHL i Aeroklub Poznański. Tradycyjnie już uzyskaliśmy wielką pomoc od Towarzystwa Chrystusowego w osobie ks. gen. Tomasz Sielickiego i ks. prob. Marka Ciesielskiego. Dużą pomoc podczas budowy samolotu udzielili wspierający nas modelarze i sklepy modelarskie.



SAE Aero Design West 2009

Wspaniała gościna ze strony Marka Małolepszego i jego rodziny pozwoliła nam na szybką aklimatyzację i będzie przez nas długo wspominana.

W aspekcie wyniku zawody należy uznać za bardzo dla nas udane - choć oczywiście pewien niedosyt pozostał. Ale tak być musi - i to właśnie napędza nas pozytywnie przed kolejnymi zawodami. Zaliczenie lotu pustego pozwoliłoby nam wdrapać się o dwa oczka wyżej. Jeszcze lepsze miejsce, być może nawet pudło, było w naszym zasięgu, gdyby udało się nam wykonać lot z obciążeniem 24.5 funta. Próba oderwania się od ziemi była udana, niestety decyzja o przerwaniu startu zaprzepaściła szansę, której już nie dostaliśmy ponownie ze względu na późniejsze pogorszenie pogody (wzrost temperatury w bezwietrznych warunkach). Trudno oczywiście wyrokować czy lot z tym obciążeniem był możliwy. W trochę innych warunkach, bez stresu i z dłuższym pasem startowym zweryfikujemy udźwig modelu na Bednarach podczas Zlotu Gigantów.

Wyraźnie w bieżącym roku zaprocentowało doświadczenie zdobyte na zeszłorocznych zawodach. W rywalizacji polskich ośrodków akademickich uplasowaliśmy się zdecydowanie przed Wrocławiem i Rzeszowem. Niemniej należy podkreślić, iż koledzy z zaprzyjaźnionych uczelni potwierdzili wysoki poziom i tkwiący w nich potencjał, w tym roku zabrakło trochę czasu i doświadczenia, za rok będą już groźnymi przeciwnikami.

Dobry wynik był rezultatem kompromisu pomiędzy bardzo skrajnymi wymaganiami i oczekiwaniami ze strony konstruktorów, pilotów i modelarzy, którzy wchodzi w skład ekipy. Jednocześnie na płaszczyźnie działalności organizacyjnej i public-relations odnotowaliśmy znaczny postęp.

SAE Aero Design West 2009

Tym samym podstawowy efekt konkursu jakim jest interdyscyplinarne współdziałanie studentów reprezentujących różne kierunki i wydziały został osiągnięty.

Zamykając bieżącą relację nie przerywamy naszej działalności publicystycznej aż do przyszłego roku. SAE AeroDesign to projekt ciągły, nie okresowy. Zapraszamy na stronę www.aerodesign.com.pl na której będziemy umieszczać informacje związane z podejmowanymi przez nas działaniami i pokazami. Staramy się wspomagać działalność promocyjną Politechniki Poznańskiej udzielając się na wszelkiego rodzaju drzwiach otwartych i targach edukacyjnych. Wszystko to wpisuje się w ideę budowy i umacniania w Poznaniu silnego i dominującego ośrodka akademickiego, poszerzonego o technikę lotniczą.

Cytując prof. Jerzego Nawrockiego, dziekana Wydziału Informatyki i Zarządzania, można stwierdzić, iż konkursy typu SAE AeroDesign przekształcają kształcenie z wykładowo-podręcznikowego (learning by reading) na projektowe (learning by doing). Cieszymy się iż Miasto Poznań i władze Politechniki Poznańskiej umożliwiają studentom taki tryb studiowania oddający rzeczywistą istotę studiów technicznych i dający młodym, zdolnym ludziom wiele satysfakcji i dodatkowych umiejętności.

Kończąc pozostaje nam zaprosić w nasze szeregi studentów, zwłaszcza I i II roku, którzy czują klimat opisany w naszej relacji i uważają, że ich umiejętności - nie tylko modelarskie, ale także organizacyjne, marketingowe, lingwistyczne, graficzne czy konstrukcyjne - mogą się przydać reprezentacji Politechniki Poznańskiej.

Uzyskiwane przez nas rezultaty byłyby bowiem jeszcze lepsze, gdyby także w ramach uczelni istniała możliwość współzawodnictwa i rywalizacji.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design West 2009

Pozdrawiamy i powoli zaczynamy aklimatyzować się w tej dziwnie pochmurnej i zimnej pogodzie oraz w jakichś przestawionych ramach czasowych. Dobranoc.

2009-03-25 12:00

Po dwutygodniowej podróży skrzynka z modelem dotarła bezpiecznie do Polski.

Ekipa

Na zawodach SAE Aero Design 2008 Politechnikę Poznańską reprezentowali Wojciech Batog, Bartek Szymkowiak, Marcin Gajewski, Maciej Wnuk, Adam Szcześniak, Krzysztof Kotecki, Hubert Hausa i opiekun naukowy Radosław Górzeński.

