

SAE Aero Design East 2010

Mówi się "do trzech razy sztuka". My uważamy, że, po starcie w zawodach w 2008 i 2009r. może to oznaczać tylko jedno: zwycięstwo :-). Ale może po kolei.

Na początek krótka informacja wyjaśniająca. W związku z okraszaniem solidnymi relacjami poprzednich zawodów (edycji 2008 i 2009) pozwolimy sobie przekazywać obecnie relacje w nieco bardziej zwartej formie, zachęcając, w przypadku pojawiania się nieznanych terminów, do lektury opisów z ubiegłych lat. Za wyrozumiałość dziękujemy.

Nie sposób nie zacząć od listy osób i instytucji, dzięki którym nasz udział w zawodach nie byłby możliwy.

Przede wszystkim wsparcia finansowego i organizacyjnego udzieliły nam władze Politechniki Poznańskiej z Panem Prorektorem prof. Karolem Nadolnym na czele. Również Dziekani: prof. Janusz Wojtkowiak z Wydziału Budownictwa i Inżynierii Środowiska oraz prof. Marek Idzior z Wydziału Maszyn Roboczych i Transportu wspomogli pieniądze nasze przygotowania do zawodów.

Jak w ubiegłym roku, tak i obecnie pomocną dłoń wyciągnęło do nas Miasto Poznań udowadniając, iż jako silny ośrodek akademicki nasze miasto promuje innowacyjność, nowe technologie i polską myśl techniczną także na amerykańskim kontynencie.

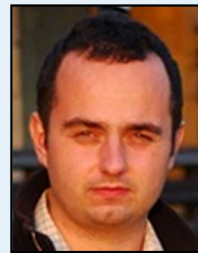
Tradycyjnie już organizacyjnie i finansowo wspiera nas także Aeroklub Poznański.

Pomagając nam już trzeci raz Julian Oziemkowski z firmy kurierskiej DHL znów zrobił wszystko, by skrzynia z modelem dotarła na czas do USA. Tym razem udało nam się pobić rekord; ale o tym za chwilę.



Ekipa

Ekipa Politechniki Poznańskiej po raz trzeci bierze udział w zawodach SAE AeroDesign. Skład ekipy liczebnie (8 osób) taki jak w zeszłym roku, jakościowo miejsca Huberta Hausy i Krzysztofa Koteckiego zajęli Marcin Maćkowiak i Maciej Olechnowicz. Pozostali członkowie ekipy to kapitan Maciej Wnuk, Wojtek Batog, Marcin Gajewski, Adam Szcześniak i Bartek Szymkowiak oraz opiekun naukowy (FA Faculty Advisor) Radosław Górzeński.



SAE Aero Design East 2010

Dzięki zaangażowaniu księdza Tomasza Sielickiego, członka Aeroklubu Poznańskiego i przełożonego Towarzystwa Chrystusowego dla Polonii Zagranicznej udało nam się nawiązać kontakt z Jackiem Tryczyńskim, przedstawicielem lokalnej Polonii, który umożliwił przesłanie skrzyni na swój adres.

SAE Aero Design East 2010

Należy także wspomnieć o wielu bezimiennych w tym miejscu osobach, których wsparcie i pomoc pomogły nam sprostać temu wymagającemu zadaniu.

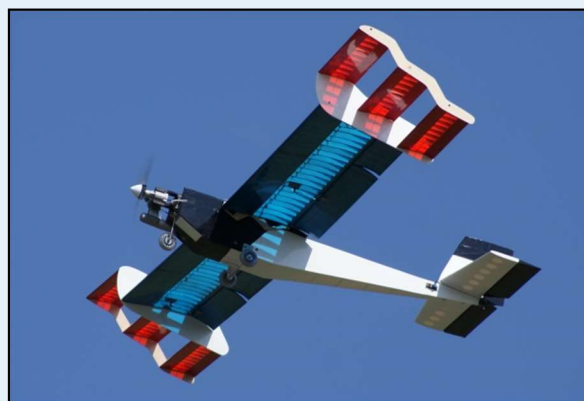


SAE Aero Design East 2010



Finałem naszych przygotowań do zawodów był, wykonany w dniu 18 kwietnia na lotnisku Bednary, oblot modeli w obu klasach Micro i Regular. Dziewicze loty modele wykonały pod ręką oblatywacza Tomka Niełacnego. Jakkolwiek próba modelu w klasie Micro zakończyła się kraksą, za to model w prestiżowej klasie Regular wykonał dwa poprawne loty.

SAE Aero Design East 2010



Ostatni tydzień był wyjątkowo pracowity. Formalności administracyjne spowolniły prace w wysyłce modelu, który do terminala firmy DHL trafił dopiero w poniedziałek 26 kwietnia. Zagrożenie spóźnienia się modelu na zawody początkowo mąciło nam lekko nastroje, jak się potem okazało na szczęście niepotrzebnie, bo rzeczywiście skrzynia zgodnie z deklaracją DHL podróżowała "od drzwi do drzwi" zaledwie dokładnie dwa dni.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

Projekt „Udział reprezentacji Politechniki Poznańskiej w zawodach akademickich SAE Aero Design Mexico 2018, SAE Aero Design USA East & West 2018 oraz Medical Express 2018” jest realizowany w ramach programu Najlepsi z najlepszych 2.0 organizowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój.

SAE Aero Design East 2010

27.05.2010r.

Nadszedł w końcu wtorek 27 kwietnia. Zaczęło się wszystko bardzo wcześnie. Około północy z poniedziałku na wtorek Grzegorz Kędziński, jak w ubiegłym roku, zebrał nas (prawie wszystkich) i zawiózł VW Caravelle Aeroklubu Poznańskiego na lotnisko Tegel w Berlinie. Prawie, gdyż miejsc w VW nie starczyło dla wszystkich i Maciej, Adam oraz Maciej O. odbyli trasę prywatnym samochodem.

Pomimo kiepskiej pogody i opadów deszczu o 4:00 dotarliśmy na Tegel. Martwił nas tylko brak Adama i spółki, który na początku (szczęście w nieszczęściu) trasy przebił dwie opony i musiał zmienić samochód. W końcu jednak dotarł a z nim nasze bulety.

Podczas odprawy każdy z nas otrzymał różne liczby biletów. Jedni trzy (na wszystkie trzy loty), inni dwa, jeszcze inni tylko jeden, na pierwszy przelot. Trochę dziwne to, ale i tak dobrze że bagaże zostały odprawione od razu do Dallas.

Wielkie oczy zrobili pracownicy lotniska odprawiający banner reklamowy Miasta Poznania - ołów wypełniający podstawę roll-up'a wypadł im podejrzanie w prześwietleniu. W końcu jednak, za 55 euro także i banner został nadany.

O 6:50 znaleźliśmy się na pokładzie Boeinga 737 firmy KLM, który o 8:30 dostarczył nas do Amsterdamu. Czas oczekiwania na kolejny lot - równe 6 godzin - zachęcił nas do odrobienia zaległości i pracy na laptopach w kafejce internetowej. Niektórzy nawiązali także znajomość z siecią MacDonald, przypominającą nam trochę w zakresie zwyczajów żywieniowych Amerykę.

SAE Aero Design East 2010

Atlantyk pokonaliśmy na pokładzie Airbusa A330 linii Delta Airlines. Lot do Detroit trwał 8,5 (start o godz. 14:00 czasu lokalnego w NL) i dzięki sporej ilości miejsca dla pasażerów nie okazał się aż tak bardzo męczący. Oprócz głównych czasoumilaczy w podróży - dań i napojów o całkiem niezłej, jak na linie lotnicze, jakości mieliśmy do dyspozycji także indywidualne konsole umożliwiające oglądanie kilkunastu (najnowszych!) filmów, słuchanie muzyki czy układanie pasjansa. Oczywiście także ulubione przez nas wypełnianie deklaracji celnych.

Szczęśliwie ominęliśmy Islandię, której dymy wulkaniczne zaledwie tydzień wcześniej zagrażały realizacji naszych misternych zamierzeń. Po pokonaniu 6600km i 8,5 godz. lotu wylądowaliśmy w Detroit o godz. 23:00 czasu Polskiego i 17:00 czasu lokalnego.

Wzbudzająca zrywki wiele kontrowersji odprawa poszła dosyć szybko, a co najważniejsze na miejsce dotarły wszystkie walizki oraz banner w stanie nie wskazującym na brutalne obchodzenie się z nimi. Przyjaźnie wyglądający Biggle znów wywachuje jakieś kanapki w naszych bagażach. Kończy się na szybkiej konsumpcji. Przed lotem krajowym jeszcze kolejna rewizja połączona ze zdejmowaniem butów; Adam i Maciej znów jak poprzednio wędrują na dywanik.

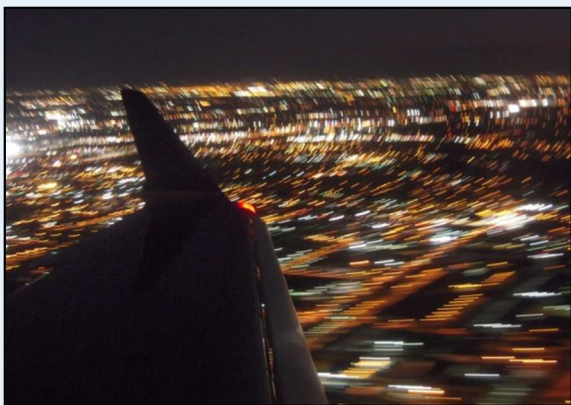
Wyrabiamy karty pokładowe na nasz ostatni lot z Detroit do Dallas, tym razem samolotem Bombardier CRJ-900 linii Mesaba Airlines (brzmi groźnie :-), po czym nawiązujemy kontakt z kolejną hamburgerownią o nazwie Wendy's.

Po dwóch godzinach od przybycia startujemy o 19:25 (lokalnego) do lotu o trasie o długości prawie 2000 km.



SAE Aero Design East 2010

Ruch na ziemi duży, mamy 4-te miejsce w kolejce do startu (a lotnisko ma kilka pasów funkcjonujących równolegle). Po starcie wdrapujemy się na 10.000 m i z prędkością 800 km/h mkniemy na południowy-zachód.



Ładujemy nocą, o 22:00 czasu Detroit, 21:00 czasu Dallas i 4:00 rano czasu polskiego (różnica czasu zatem 7 godz.). Niezła odyseja, w sumie 28 godz. od wyjścia z domu, ale na tym jeszcze nie koniec.

Szczęśliwie nasze walizki znów docierają w komplecie i bez uszkodzeń. Dojeżdżamy wachadłowcem do wypożyczalni National, w której mają czekać zamówione przez nas dwa samochody. Z satysfakcją odnotowujemy identyczną, jak na rezerwacji, cenę na rachunku.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010



Przy wydaniu samochodów miłe zaskoczenie. Mniejsze z aut, które miało być tzw. FullSize, zostało zamienione na SUV'a - Forda Escape o przebiegu - UWAGA: 4 mile (data produkcji kwiecień 2010).

Większe to 7-osobowy Dodge Grand Caravan z elektrycznie otwieranymi drzwiami i fotelami chowanymi w podłodze, o przebiegu 9607 mil. Żałujemy tylko, że Bartek nie urodził się np. w marcu zamiast w lipcu - opłata za "under 25 age" to \$25/dzień, razem \$200. Na szczęście opiekun naukowy wygląda, a jego papiery to potwierdzają, na więcej niż 25 lat :-)

Wspierani nawigacją satelitarną do hotelu docieramy około godz. 23:00, po jakichś 30 godzinach podróży. Motel nie okazuje się jednak tym, czego oczekiwaliśmy. "Akurat" nie działa internet, pokoje to małe klitki, pozostaje jeszcze kwestia zapachu ... Szczęśliwie możemy ograniczyć rezerwacje do tylko jednego dnia, jutro stąd uciekniemy. Korzystamy jeszcze z WiFi dostępnego na parkingu sąsiedniego hotelu, dzięki czemu uzyskujemy pokrzepiającą wiadomość iż skrzynia z modelem leci już z Wielkiej Brytanii do Stanów Zjednoczonych. Duża ulga. Spać idziemy o 1:00, czyli 7:00 czasu polskiego.

SAE Aero Design East 2010

28.04.2010r.

Mimo kiepskich warunków śpiemy długo do 10:00. Od Juliana Oziemkowskiego nadchodzi potwierdzenie - paczka jest już w USA. Kontaktujemy się z Jackiem Tryczyńskim, który jest adresatem przesyłki. Przebywa on w innym, bliższym nam rejonie miasta, więc po wykwaterowaniu się z hotelu udajemy się do niego, licząc na uzyskanie wielu cennych informacji.

Nie mylimy się, Jacek, od 9 lat pracujący w USA, wskazuje nam Golden Corel Bufet, który okazują się alternatywą dla typowych fast-foodów, oferującą bardzo szeroki wybór dań w europejskim smaku, działający zgodnie z zasadą "zapłać raz (\$10), jedz do woli". Hamburgery zatem nam nie grożą.

Jacek podczas lunchu dzieli się z nami bardzo ciekawymi doświadczeniami i spostrzeżeniami z Teksasu. Dowiadujemy się zatem iż każdy ma tu "gnata", że w przypadku wtargnięcia na teren cudzej posesji obowiązuje zasada "najpierw strzelaj, potem pytaj", i że zawsze w takiej sytuacji intruz nie ma racji. Ponoć uważać trzeba nawet odwiedzając znajomych - lepiej wcześniej się zaanonsować, bo może być różnie. Jacek mówi też ruchu drogowym, sytuacji Polaków, o panujących stosunkach społecznych. Okazuje się że w Fort Worth jest duże lotnisko wojskowe, na którym 2 lata wcześniej szkolili się polscy piloci F-16.

Potem wspólnie szukamy hotelu, ostatecznie jednak wracamy w okolice naszego poprzedniego Motel 6, przenosimy się jednak o 50 metrów do hotelu Baymont oferującego dużo wyższy standard za niewiele większą cenę. Jest to co trzeba: duże pokoje na parterze obok siebie, ponad standardowe wyposażenie, prawidłowy zapach i wszechobecny internet (także w gniazdku, o czym za chwilę).

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010

Wojtek z Bartkiem ruszają Dodgem do siedzimy DHL w nadziei dopadnięcia kuriera, który w międzyczasie zdążył pojawić się w chwilowo pustym domu Jacka i skwitować zdarzenie stwierdzeniem na stronie www "nie zastano adresata".



Reszta wybiera się na hotelowy odkryty basen, gdzie przy temperaturze powietrza 27°C korzysta z kąpieli. Adam wybiera się do recepcji po kabel sieciowy, kwitując odbiór podpisuje pismo zatytułowane "cable for wireless". Ciekawe, może czegoś nie wiemy? :-)

Wreszcie ze skrzynią wracają Bartek z Wojtkiem. W tym roku udało nam się pobić dotychczasowe rekordy - skrzynia dotarła na miejsce w ciągu 2 dni. Praktycznie w ciągu 48 godz. (zdana w siedzibie DHL była 9:00, choć wiedzieliśmy, że opuści siedzibę po 16:00). Skrzynia ma tylko niewielkie wgniecenia, model bardzo drobne uszkodzenia.



SAE Aero Design East 2010

2010-04-26

09:13 Poznan – Poland
Przesyłka odebrana od nadawcy
17:08 Poznan – Poland
Przesyłka procesowana - Poznan
18:45 Poznan – Poland
Przesyłka opuściła punkt tranzytowy - Poznan
22:35 Leipzig Germany
Przesyłka awizowana w punkcie tranzyt. - Leipzig
23:00 Leipzig – Germany
Przesyłka procesowana - Leipzig - Germany

2010-04-27

19:19 Leipzig – Germany
Przesyłka opuściła punkt tranzytowy - Leipzig
21:54 East Midlands – UK
Przesyłka w tranzycie East Midlands - UK
21:57 East Midlands – UK
Przesyłka opuściła punkt tranzyt. - East Midlands

2010-04-28

03:07 Cincinnati Hub, OH – USA
Przesyłka awizowana w punkcie tranzyt. - Cincinnati
03:07 Cincinnati Hub, OH – USA
Odprawa celna zakończona o Cincinnati Hub - USA
04:34 Cincinnati Hub, OH – USA
Przesyłka procesowana - Cincinnati Hub - USA
05:23 Cincinnati Hub, OH – USA
Przesyłka opuściła punkt tranzyt. - Cincinnati Hub
08:21 Coppell, TX – USA
Przesyłka dotarła do terminala przeznacz. - Coppell
09:38 Coppell, TX – USA
Przesyłka przekazana kurierowi do doręczenia
13:13 Coppell, TX – USA
Próba doręczenia do odbiorcy - zamknięte
18:33 Coppell, TX – USA
Przesyłka doręczona do odbiorcy.
Odebrana przez: WOJCIECH BAT



SAE Aero Design East 2010

Od Wojtka dowiadujemy się o perypetiach kolegów z Rzeszowa. Wybrali się do USA bez ... karty kredytowej. Pierwszy problem pojawił się już w wypożyczalni samochodów, do której dostali się taksówką z lotniska, skąd zadzwonili z prośbą o pomoc. Okazuje się, iż zwiódła ich cena, która, jak się na miejscu okazało, nie uwzględniała ubezpieczeń, podatku, różnych innych dopłat itp. Jednak wypożyczalnia National z której skorzystaliśmy okazała się bardzo rzetelna, a kwota z rezerwacji zgodna z rzeczywistością. Ostatecznie Bartkiem z Wojtkiem odwiedzili rzeszowiaków naszym autem do wypożyczalni przy lotnisku, gdzie już szczęśliwie udało im się wynająć samochód.

Tymczasem u nas kończy się sielanka, zaczyna robota. Część wyciąga model ze skrzyni, wykonuje na nim ostatnie prace, okleja w barwy sponsorów. W pracy korzystamy z urządzeń korzystających wyłącznie z 220V - w tym celu wzięliśmy ze sobą przetwornicę samochodową, która znakomicie spełnia się w tej roli. Reszta ekipy doszlifowuje prezentację, którą przedstawiać będziemy w piątek. Pracujemy także nad budżetem przedsięwzięcia, pewne koszty dopiero teraz zaczynają nabierać konkretnych wartości. Wygląda jednak na to, iż przy umiarkowanej oszczędności będziemy w stanie zamknąć budżet bez większego uszczerbku dla prywatnych portfeli.

Kładziemy się już po północy, niektórzy nawet trochę później. Dobranoc!

29.04.2010r.

Dzień przywitał nas od rana pełnym zachmurzeniem i silnym wiatrem. Kontynentalne śniadanko znów sprowadziło nas na ziemię uświadamiając, iż nie mamy co liczyć na żadne frykasy.

SAE Aero Design East 2010

Menu jest standardowe; szczęśliwie w tym roku czas pobytu mamy "skrojony na wymiar" i zbyt długo nie będziemy musieli się w ten sposób umartwiać.

Dziś mamy drugi dzień na aklimatyzację poprzedzającą zawody rozpoczynające się w piątek. Do godzin popołudniowych kontynuujemy prace przy modelach i nad prezentacją. Potem ruszamy w "miasto".

Na poczcie wysyłamy paczkę z gadżetami z Aeroklubu Poznańskiego dla Marka Małolepszego w Kalifornii, który gościł nas w ubiegłym roku. Potem burczenie w brzuchach kieruje nas do Golden Corral. Zdjęcia w galerii ilustrują, iż USA to nie tylko same hamburgery i nawet za zaledwie \$10 można zjeść zdrowo i co najważniejsze konkretnie :-)



Nie wykonując gwałtownych ruchów majestatycznie opuszczamy Golden Corral i jedziemy do centrum handlowego. Tam każdy indywidualnie zapuszcza się w przepastne czeluście świątyni konsumpcji. Dość powiedzieć, iż jeden opuszcza centrum w nowych okularach, inny w koszulce do koszykówki, dwóch w portkach do kolan, a opiekun naukowy ... z sukienką dla córki.

Jedziemy dalej. W naszych tegorocznych relacjach może mniej spostrzeżeń dotyczących samych Stanów Zjednoczonych.



SAE Aero Design East 2010

Większość ekipy jest już drugi lub trzeci raz w USA, wiele już widzieliśmy, tylko Marcin i Maciej O. jako neofici wybałuszają co rusz oczy i uszy. Zasadniczo Teksas bardziej przypomina nam Georgię niż Kalifornię. W Kalifornii było dość brudno, jeździło sporo małych europejskich samochodów, duży był udział społeczności meksykańskiej. Atlanta to z kolei 8-pasmowe autostrady, potężne samochody, duży odsetek ludności murzyńskiej. W Teksasie drogi nie są aż tak szerokie, jeżdżą samochody pośredniej wielkości, na drogach jest bardzo czysto (kara za śmiecenie \$1000). Przeważa populacja białych twarzy. Roślinność dosyć bujna, nie widać specjalnie kaktusów i "kolczastych opuncji".

Obowiązkowym punktem wycieczki, przed rozpoczęciem zawodów, jest wizyta w sklepie modelarskim. Każdy wychodzi z jakimiś kłopotami w rękę - takich sklepów modelarskich w Polsce nie uświadczysz.



Na koniec pozostaje jeszcze wizyta w jakimś historycznym miejscu, choć z europejskiej perspektywy trudno mówić o historii przez duże H w przypadku USA. Z każdego zawodów przywozimy jakieś rozpoznawalne zdjęcie ekipy - w pierwszym roku było to ujęcie przed wejściem do wieżowca Sears Tower w Chicago, w 2009 zdjęcie na tle znaku HOLLYWOOD górującego nad miastem.

SAE Aero Design East 2010

W Dallas/Fort Worth szkopał jest ten, iż trudno znaleźć taki charakterystyczny obiekt. Za radą Jacka jedziemy do Stockyards, kowbojskiego skansenu. Historyczne budynki są tu wykonane w tradycyjnej technologii - z prawdziwej cegły - po prostu szok :-)

Szybko wchodzimy w posiadanie kapeluszy, od dziś wyróżnikiem naszej ekipy będą koszulki z logo Miasta Poznań i Politechniki Poznańskiej oraz właśnie te kapelusze. WUja (Marcin G.) wczuwając się w atmosferę rodeo dosiada konie na karuzelach dla dzieci i ozdobne siodła. Jest w tej dziedzinie bezbłędny.



Robimy sobie zdjęcia z bykiem. Co prawda ma długie rogi, ale jest wykastrowany - co z niego za byk ... Jeszcze zdjęcie przy gwiazdce Wyatt Earp'a w galerii sław kowbojskich - i ten punkt programu mamy już zaliczony.

W sporych korkach wracamy do hotelu. Korki - to definicja znana w Europie ale nieadekwatna do zjawiska w USA. Tutaj jakkolwiek prędkość przejazdu maleje, jednak zwykle nie spada poniżej 20-30 mil/godz. - samochód ciągle jedzie choć trochę wolnie. Co do ograniczeń prędkości w mieście występują 40-60-65 mil/godz.



SAE Aero Design East 2010

Po południu pogoda się stabilizuje. Jest słonecznie, ok. 29°C, wieje tylko silny, niekiedy porywisty wiatr, co martwi nas w perspektywie nadciągających zawodów, zwłaszcza dla modelu w klasie Micro.

Po powrocie do hotelu znów wracamy do pracy. Wojtek z Marcinem doszlifowują obie prezentacje (dla klasy Micro i Regular), reszta wypieszcza oba modele. Mieli do nas dotrzeć koledzy z Rzeszowa; okazuje się że celnicy dobrali im się do modelu i będą mieli pracownią nockę naprawiając dokonane szkody.

Proces aklimatyzacji przebiega prawidłowo. Wraz ze zbliżaniem się północy pojawia się senność, która z nągłą dotyka także narratora.

30.04.2010r.

Nadchodzi 1 dzień zawodów. Budzik ustawiony na godzinę 8:00 oznajmia w obu pokojach konieczność mobilizacji. Szybka poranna toaleta i po chwili na torsach całej załogi widnieją odświeżone białe koszulki z logo naszego miasta. Podczas śniadania, w hallu zjawia się na chwilę zaspany Wojtek, który znalazł trochę czasu na spałaszowanie gofra. Nie spał dzisiaj zbyt długo, aby poświęcić ostatnie godziny na nadanie końcowych szlifów swojej prezentacji.

Krótko po 9:00 podłoga w pokoju nr 121 zamienia się w profesjonalnie wyposażony warsztat. Model regulara trafia na stół jak pacjent na szpitalny stół operacyjny. Kilka krótkich spojrzeń dwóch głównych chirurgów, aby za chwilę zobaczyć na dziobie świeżo pomalowaną maskę, a na kadłubie przygotowane stalowe odciągi do skrzydeł.

SAE Aero Design East 2010

Jeszcze tylko kosmetyka, kilka wprawnych ruchów żelazkiem po folii, przetarcie szmatką resztek kurzu i maszyna gotowa wylądować przed obliczem sędziów. Za oknem motelowego pokoju widać jeszcze Wojtka, ze szczoteczką do zębów wbitą w usta. Krąży na parkingu ze wzrokiem wbitym w ziemię i szeptem coś do siebie z angielskim akcentem. Prawdopodobnie rozprawia sobie jeszcze o wyższości wingridów nad wingletami. Kto wie, jak bardzo wymagające będzie Jury w tym roku – a przecież jakąś nowinką techniczną zaskoczyć ich wypada.

Punkt 10:00. Odgłos zamykania klapy bagażnika od srebrnego Dogde'a świadczy o tym, że wszystkie potrzebne sprzęty są już zapakowane. Nerwowe spojrzenia załogi i raptem krótki ale konkretny komentarz Marcina: „Mi się wydaje się, że wszystko mamy”.

Wyruszamy.

Dobijamy do hotelu Radisson. Podróż nie zajęła nam zbyt dużo czasu. Musieliśmy jedynie przedostać się na drugą stronę autostrady - jakiś kilometr od naszego motelu. Ledwo minęliśmy portiera, a już natykamy się na Rzeszowian, ślęczących nad formularzami zgłoszeniowymi. Wymiana uścisków dłoni i sami zabieramy się za papierkową robotę. No, może nie wszyscy:

W czasie gdy Wojtek załatwia formalności, reszta załogi targa samolot wraz z całym ustrojstwem do sali, konferencyjnej w której będzie mieć miejsce kontrola techniczna. Kontrole trwają już od rana. Zasada jest taka, że do stołu przy których stoją sędziowie podchodzi się gdy jest się gotowym, nie ma żadnej z góry narzuconej kolejności.

SAE Aero Design East 2010

Na jednym z pierwszych stołów jednej z załóg USA już leżą dobrze nam znane naklejki ze skunksami, oznaczające akceptację techniczną arbitrow. Skunks na naklejce ma symbolicznie nawiązywać do Sunk Works - oddziału zaawansowanych programów rozwojowych koncernu Lockheed Martin. Jakaś ekipa kończy już przeprowadzenie z kontrolą techniczną - ostatni rzut oka sędziego na raport techniczny z wymiarami i takowa naklejka trafia na kadłub prześwietlonej przed chwilą załogi. Chcielibyśmy być już na ich miejscu...

Kłęczący na miękkiej wykładzinie sali Bartek, ledwo co zdążył odwinąć czerwone Wingridy z folii, a już czujemy na swoich plecach, rzucane ukradkiem ciekawskie spojrzenia. W sumie nic dziwnego, mały przegląd po innych modelach widocznych w pomieszczeniu, pozwala śmiało stwierdzić, że na razie prezentujemy się dość ambitnie. Otaczamy maszynę zwartą grupą, w celu ochrony skrajnych części przed uszkodzeniami, które mogą spowodować gapię. Co chwilę słyszymy za plecami głosy przechodniów, którzy proszą o odsłonięcie modelu, aby mogli ująć na zdjęciu model w pełnej krasie i pytają, czy pozwolimy im wykonać kilka szpiegowskich fotek naszego projektu. Inni zagadują i kiwając głową z uznaniem rzucają "Very nice. Really very nice." Wystarczy, że tylko na chwilę opuszczamy salę, aby pobrać czapeczki, koszulki i kupony na późniejsze wyzerki, a wracając już widzimy oblegany stół naszej drużyny. "That's one cool design guys!" - kieruje w naszą stronę długobrody przechodzień, którego z samego wyglądu określić można jako wyjadacza preferującego bardziej klasyczne i konserwatywne rozwiązania.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010

Dochodzą do nas informację, że musimy zaktualizować nasz raport techniczny wypełniając mały formularz z wypunktowanymi zmianami i ulepszeniami. Chodzi naturalnie o ledwo widoczne odciagi skrzydeł oraz filigranowe kółeczka zamocowane do płyt brzegowych. Są to w mniemaniu naszych konstruktorów pierdoły, które na tle wszystkich zastosowanych rozwiązań można by było pominąć, ale przepisy to przepisy. Niefrasobliwym by było, gdybyśmy zostali zdyskwalifikowani z lotów z powodu takiego zaniedbania.



Dochodzi godzina 12:00. Wrzawa gorących dyskusji i konsultacji miesza się odgłosem flashów aparatów fotograficznych. Musi być bardzo ciekawie i oryginalnie, skoro po aparaty sięgają nawet sędziowie oraz organizatorzy. Wojtek zapomina na chwilę o czekającej go prezentacji podczas wyjaśniania jednemu z zainteresowanych istoty zastosowania naszych fikuśnych końcówek skrzydeł. Na wypadek gdyby ktoś chciał się przyczepić w kwestiach formalnych, zamieszczamy dowód potwierdzający, że ta relacja powstaje na żywo.

Na chwilę przed rozpoczęciem naszej inspekcji technicznej na sali pojawia się ekipa warszawiaków.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010

Sądząc po ubiorze, można by uznać, że dopuściliśmy się jakichś działań dywersyjnym i odwiedzili nas smutni Panowie z CIA. Wszyscy faceci ubrani w czarne gangi i poważne oblicza, spokojnych krokiem podchodzą do naszego stanowiska. Nie mieli zbytniego problemu z identyfikacją naszego zespołu. Wielkie napisy "Poznań" na naszych plecach, samolotach i rollbarze są jak widać bardzo skuteczne.



5 minut po południu CyanoPlane sunie na naszych rękach na miejsce inspekcji. Po uzbrojeniu się w nasz raport i różne magiczne przyrządy miernicze z szesnastymi częściami cała zamiast milimetrów, sędziowie odziani w charakterystyczne krwiste T-shirty osaczają naszą konstrukcję. Po wstępnym sprawdzeniu wymiarów, jeden z członków zagląda pod skrzydła i wskazuje palcem na niezabezpieczone snapy od serwomechanizmów. Nie mija 5 minut, jak Maciej zaopatrzony w termokurcze, nożyczki i zapalniczkę zażegnuje wynikły problem. W trakcie Wojtek uświadamia sobie, że na spodzie skrzydła brakuje naklejki z numerem startowym. Konsultuje się z arbitrem, który przymyka na to oko, podpowiadając żeby uczynić to do czasu jutrzejszego startu. Oka nie przymyka jednak inny członek jury, który znalazł nieścisłość w wysokości numerków na sterze kierunku.

SAE Aero Design East 2010

Okazuje się, że numery startowe są o 14 mm za niskie. Arbiter sam przyznaje, że jest nader upierdliwy, a błąd wyjątkowo banalny, jednak każe nam zaopatrzyć się w większe numery. Mu jednak postanawiamy zwalczyć ten banalny problem równie banalnym sposobem. Docinamy z białej folii samoprzylepnej kilka pasków i przedłużamy nóżki cyferek w liczbie 47. Teraz mają już wymagane 4 cale. Jeszcze kilka poprawek, takich jak przypięcie kołpaka i poprawienie połączeń serw i po sprawdzeniu środka ciężkości samolotu, Maciej wraz z sędzią głównym przystępują do inspekcji działania wszystkich układów. Wszystko spisuje się na medal i jury ma wolną drogę do naliczenia punktów.



Inspekcja techniczna zakończona i na salę wchodzi Wojtek przebrany w garnitur, co oznacza, że za kilka minut rozpocznie się prezentacja modelu. Samolot przeciska się przez ciasne drzwi niewielkiego pomieszczenia prezentacyjnego i spoczywa na centralnym stole. Marcin kucając przy laptopie wciska klawisz "F5". Wojtek wychodzi przed oblicze czteroosobowego Jury. Prezentacja przebiega spokojnie i na luzie - w klasycznym amerykańskim stylu Wojtka. Bez problemu łapie kontakt z słuchaczami a początkowy stres zamienia teraz na rozluźnienie przeplatając swój monolog kilkoma anegdotami.

SAE Aero Design East 2010

Na minutę przed końcem czasu jeden z członków jury podnosi kartkę z wypisanym pozostałym do końca czasem, by zmusić referującego do zwiększenia tempa. W końcowej fazie od strony Jury pojawiają się pytania nt. obliczeń oraz prośba o wyjaśnienie kilku zagwozdek technicznych. Prezentujący radzi sobie z tym bez problemu, żywiołowo przy tym gestykulując. Ukontentowani kwestią merytoryczną sędziowie dziękują za wystąpienie i życzą całej naszej ekipie powodzenia w części lotnej. Na sam koniec przekazują nam jeszcze kondolencje związane z niedawnymi tragicznymi dla naszego kraju wydarzeniami.

Wracamy na nasze pierwotne miejsce aby móc dokończyć niezbędne poprawki w Regularze i przygotować się do prezentacji modelu Micro.

Korzystając z małego rozgardiaszu, 3 członków załogi ulatnia się po angielsku z motelu Radisson. Pcha ich motyw napełnienia swoich brzuchów, ponieważ organizator w dniu dzisiejszym dał ciała na całej linii, jeśli chodzi o zapewnienie wszystkim przybyłym jakiegokolwiek papu. Zważywszy na wysokość wpisowego, którego wysokość przypadająca na jedną ekipę starczyłaby na opłacenie wystawnej kolacji All Inclusive dla 2 osób w Hotelu Hilton, można uznać tą sytuację co najmniej za żenującą. Jak się wkrótce okazuje sam brak lunchu jest najmniejszym problemem dla uciekinierów. Nie pomyśleli oni bowiem, że wyszli z motelu, do którego jak sama nazwa mówi przyjeżdża i odjeżdża tylko mobilnie, znaczy samochodem. Przejechali się na tym ostro, ponieważ chodnika dla pieszych przed motelem szukać próżno. Ale cóż to za problem, kilka większych susów przez trawnik, pośród walających się po drodze śmieci i już stoimy przed przejściem.



SAE Aero Design East 2010

Widać co prawda światła i wymalowane pasy, ale sądząc po stanie wychodzenia trawnika i zalegającym piasku na betonie można bez trudu stwierdzić, że ludzka stopa kroczy tędy niezwykle rzadko. Po isticie ekwilibrystycznych skokach przez skrzyżowanie docieramy w końcu do przybytku o enigmatycznej nazwie "Waffel House". Gdyby nie mały plakat na którym widnieje symbol hamburgera, nie dałoby rady stwierdzić, że oferują jakiegokolwiek jedzenie. Wchodzimy do środka i czujemy się jak w jakimś amerykańskim filmie. Sceneria bowiem jest nam doskonale znana, tyle tylko że nie z życia codziennego, co ze szklanego ekranu. Przemiała kelnerka w średnim już wieku niezwykle skora do pomocy, na nasze pytanie o najlepszy wybór wśród potraw wskazuje wszystkie dania na karcie... Mając tak ułatwiony wybór (sic!) bierzemy to, co w sumie najlepiej wygląda na zdjęciu. Kelnerka przyjmuje zamówienie a my zasiadamy i bacznie badamy isticie amerykański styl przybytku. Początkowo jesteśmy dość niepewni smakowitości naszych zamówień, biorąc pod uwagę, że oprócz nas cała knajpa zionie pustką, ale kilka chwil później pojawia się kelnerka z naszym żarełkiem i Maciej wbijając zęby w wypełnioną bekonem kanapkę, stwierdza z radosnym uśmiechem: "Alew fo chołelstfo tłufto"

Zbliża się godz. 15:30. Część załogi gotowa do prezentacji modelu Micro drepta nerwowo pod drzwiami sali. Za chwilę rozpoczyna się przedstawienie Zaczyna się od małego wyścigu z czasem Maciej z Bartkiem muszą w trzy minuty zamienić stos części upchniętym w pudełku o przepisowych wymiarach w gotowy do lotu samolot. Po 2 minutach i 59 sekundach walki ze składaniem przychodzi kolej na Wojtka - znów wkracza do akcji i rozpoczyna prezentowanie zalet Mikrusa.

SAE Aero Design East 2010



Po prezentacji z powrotem do sali konferencyjnej by przygotować model Micro do inspekcji. Okazuje się, że uszkodzeniu uległa blaszka podłączeniowa przy pakiecie zasilającym. Niestety element jest tak małych gabarytów, że próba polutowania złącza spełza na niczym. Nie pozostaje nic innego jak wycieczka do najbliższego sklepu modelarskiego po stosowny zamiennik. Zadanie spada na barki Radka jako nadwornego szofera zespołu i odpowiedzialnego za kwestie praktyczno-techniczno-rozrywkowe Marcina aka Wujasa. Po drodze fotografują niespotykany w Europie proces przewożenia budynku po autostradzie.

Z powodu wielu pytań o nasz samolot postanawiamy na sam koniec dnia postanawiamy przynieść go z powrotem z samochodu i wystawić na jakiś czas na widok wszystkich zgromadzonych. Po raz kolejny przyciąga tłumy ciekawych i nieco zdziwionych naszymi rozwiązaniami ludzi. Pytaniom nie ma końca.

Podczas ich nieobecności, ok. godz. 17:00 na sali zabiera głos szef wszystkich szefów miejscowego oddziału SAE i rozpoczyna prezentację informacyjno-organizacyjną na temat odbywających się w 2 kolejnych dniach zawodów.

SAE Aero Design East 2010

Jak co roku duży nacisk kładzie na bezpieczeństwo i do znudzenia przypomina, aby bezwzględnie stosować się do zasad obowiązujących na lotnisku. Aby wzmocnić ton swojej wypowiedzi, odwołuje się do śmiertelnego wypadku który miał miejsce 3 lata temu na imprezie modelarskiej w Europie. Jest to jednocześnie moment na refleksję, że zawody to z jednej strony pasjonujące przeżycie i świetna zabawa, ale nie można bagatelizować tego że maszyny latające często z bardzo dużym obciążeniem stanowią poważne zagrożenie dla wszystkich obiektów znajdujących się w ich całkiem sporym zasięgu. Na koniec spotkania w celu zwiększenia motywacji i współzawodnictwa pośród ekip, odbywa się losowanie, w którym zdobyć można symulator lotów na PC-ta lub najnowszej generacji lub jeden z nadajników FUTABA 7C. Niestety szczęście tutaj omija polskie ekipy i nagrody zgarniają bliżej nieznane jednostki. Organizatorzy informują nas, że dokończą losowanie pozostałych upominków w niedzielę. Zdradzają, że jest to ciekawy zabieg, który stosują po to, by wszyscy zostali do samego końca imprezy by można było wykonać wielkie grupowe zdjęcie i nakręcić kilka scen.

Na koniec strzelamy jeszcze kilka pamiątkowych fotek i zawijamy się do naszego motelu, przygotowywać sprzęt i siebie samych na jutrzejszy dzień - jutro loty.

01.05.2010r.

Wraz z zerwaniem się ekipy o niehumanitarnej godzinie 6:00 rozpoczyna się pierwszy dzień lotny zawodów. Wspólne śniadanie, którego forma i menu nie zmieniają się tutaj chyba nigdy i zapakowane zeszłego wieczoru samochody naszej ekipy wyruszają na oddalone o kilkanaście mil lotnisko.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010

Po drodze mamy czas na obserwację pogody i przypuszczenia dotyczące warunków pogodowych na miejscu. Dziś będziemy tam pierwszy raz. Teren będzie dla pilota całkowicie nowy, a nieznana termika mająca znaczący wpływ na zachowanie modelu, jest jednocześnie zwiastunem ciekawych lotów i silniejszej rywalizacji ale także rodzi obawę o losy naszych samolotów. ok. 7:30 przy drodze dojazdowej do lotniska otwiera się szlaban i po krótkiej jeździe dojeżdżamy do miejsca gdzie rozegrają się wszystkie wydarzenia. Pod namiotem przeznaczonym do obsługi samolotów wynajdujemy 2 wolne stanowiska i po chwili instalujemy na nich wszystkie potrzebne sprzęty. Uwijające się wokół nas, jak pszczoły w ulu, inne ekipy z niezwykłym przejęciem i wypiekami na twarzy m.in. dokręcają ostatnie śrubki, montują styropianowe skrzydła na trytytki (!?) do kadłubów i naciągają folie na niedokończonych powierzchniach. Nieważny wygląd i estetyka, ważne żeby wyrobić się na godz. 8:00, godzinę "0".

Kilka minut po wyznaczonej godzinie pierwszej kolejki lotów na punkt startowy trafiają pierwsze Micro-Wynalazki. Spośród wszystkich 10 zakwalifikowanych modeli żaden zbytnio nie wyróżnia się żadnymi innowacyjnymi elementami konstrukcji.



SAE Aero Design East 2010

Wszystkie wyglądają dość przewidywalnie, jednak jak się po chwili okazuje nie do końca jest to prawda. Dwa pierwsze modele, wyglądają jakby ktoś posklejał je w dwa wolne weekendy. Jednak mimo niezbyt lotnego wyglądu, całkiem zgrabnie wzbijają się ponad beton i wykonują spokojne, poprawne loty. Przychodzi w końcu czas na lot naszego modelu Micro, który w luku bagażowym ma załadowane 1000 gramów. Pierwsza próba startu kończy się zatoczeniem cyrkla na pasie. Po ponownym ustawieniu na pasie udaje się rozpędzić maszynę, która odrywa się od ziemi, jednak pokonawszy w powietrzu kilka sekund opada twardo na powierzchnię pasa. Lot niestety nieudany, kilka uszkodzeń w okolicach podwozia. Oprócz modelu naszego wykonania podobny los dzieli także kilka innych ekip, których podstawowym zajęciem na pasie jest korygowanie zbacającego z toru samolotu.



8:45. Przychodzi czas na najlepsze widowiska - loty klasy Regular. To co misie lubią najbardziej to oczywiście (oprócz efektownych akrobacji i ambitnie zrobionych modeli) spektakularne spotkania III stopnia z ziemią, czyli popularne "gleby". Nie ma tutaj co prawda aż tak dużych emocji jak w kategorii Advanced (nowa nazwa klasy Open), ale tłum oglądających zaopatrzonych w liczne kamery i aparaty mówi sam za siebie.



SAE Aero Design East 2010

Pierwsze loty są bardzo spokojne, ze względu na praktycznie zerowe podmuchy. Mimo to, nie obchodzi się bez crashów.



Jedna z ekip pod dowództwem kontrowersyjnego "Króla Lwa" ustawia swój obły model na pasie. Niestety awangardowa stylistyka to nie wszystko i z powodu braku możliwości lotnych, model zalicza efektowne spotkanie z betonem.



Zgarnięcie czerwonych zwłok z pasa i do bitwy przystępują kolejne modele, w tym także ekipa rzeszowian. Ich srebrno-złoty "latający dywan" połyskuje w pojawiającym się właśnie między chmurami słońcu. Jedno trzeba tym chłopakom oddać - poszli ze swoim projektem na całość. I zgodnie z dewizą niemieckich inżynierów firmy Porsche: "w trosce o frajdę - nie uznają żadnych kompromisów".

SAE Aero Design East 2010

O rzeszowskim wehikule spokojnie można powiedzieć, że lata tak samo efektownie jak wygląda. Odrywa się przy bardzo niewielkiej prędkości, widać że jest trudny w sterowaniu, ale na pewno ma ogromny potencjał. Niestety fakt przekroczenia czerwonej linii bezpieczeństwa przekreśla ich pierwsze podejście. Lot bez obciążenia nie zaliczony.



Złą paszę naszych rodaków kontynuuje zespół studentów z Warszawy. Ich ciekawy, dobrze zapowiadający się dwupłat podziela niestety los swoich poprzedników. Kierując się w stronę publiczności przekracza linię bezpieczeństwa, budząc istny popłoch wśród cofającej się widowni. Uniesiona ręka sędziego z czerwoną flagą jest jedynie formalnym potwierdzeniem faktu, że lot nie zostanie zaliczony.



SAE Aero Design East 2010

Kilka efektownych "crashów" innych ekip później, na pasie startowym ustawiają się nasze krwiste winggridy, dumnie i prowokacyjnie wieńczące nasz samolot. Wszystkie spojrzenia zgromadzonych na trawie kierują się w stronę naszej konstrukcji. Z głośnika słyszymy zapowiedź i krótki komentarz MC o naszych wspaniałych i unikalnych winggridach. Teraz trzeba wszystkim udowodnić, że poznańska ekipa potrafi nie tylko dobrze się zaprezentować, ale także odzyskać dobre imię polskich zespołów. Samolot na 3/4 gazu powoli rozpędza się na równym betonie, żeby dosłownie po kilku metrach rozbiegu zerwać się do lotu. Tak jakby chciał jak najszybciej znaleźć się już w powietrzu u zapomnieć o ciasnej i dusznej skrzyni w której tłoczył się od kilku dni. Pewnie wspina się w górę i mimo kilku groźnych podmuchów wiatru zgrabnie utrzymuje swój kierunek lotu. Pilotujący go Maciej zwracając go w celu podejścia do lądowania, zauważa, że samolot jest za wysoko aby teraz przyziemić. Decyduje by odejść na drugi krąg. Podchodzi nieco dalej i mocniej wymuszając już utratę wysokości, pewnie sprowadza samolot na środek pasa. Dreszczyk emocji wśród załogi spowodowało kilka podskoków, które groziły wyjechaniem modelu na trawę. Maciej jednak bez problemu tłumi bounce'ującą maszynę i prowadzi ją środkiem pasa.



SAE Aero Design East 2010



Podczas prac nad nowymi kółkami do modelu Micro dociera do nas informacja, że samolot klasy Advanced zespołu z Warszawy po dość spokojnym i pewnym przelocie, nagle stracił sterowność i rozbił się w krzakach. Jak dotąd nie wiecie się kolegom ze stolicy. Uszkodzenia ich maszyny nie są nienaprawialne - kilka tubek kleju cyjanoakrylowego i powinno być ok. Poczujemy kumpli i wracamy do swoich zabawek.



Kwadrans przed 11:00 do drugiego podejścia podchodzi model Micro biało-niebieskiej ekipy z Poznania. Na pokładzie 700 gram. Bartek mówi, że podnosząc taki ciężar i zaliczając pełne okrążenie uwieńczone lądowaniem z zieloną flagą, mamy spore szanse na uplasowanie się wśród pierwszej trójki. Przed nami w powietrze wystartował model, który nagle zakłaskał skrzydłami - oba złożyły się do góry i opuściły kadłub, który po chwili zetknął się z betonem niczym rakietą powietrze-ziemia.

SAE Aero Design East 2010

Biorąc pod uwagę niepowodzenie podczas naszego poprzedniego startu mamy pewne obawy przed tym lotem. Samolot zostaje ustawiony na starcie. Maciej (ten młodszy) daje pełen gaz i po kilkunastu metrach model wyrывa się w górę. Od samego początku bardzo kolebie się na boki. Ciężko stwierdzić jakie odczucia ma teraz pilot, ale z boku lot wygląda na bardzo nerwowy. Czas na lekki oddech przychodzi dopiero w momencie, gdy samolot wzbija się już na pożądaną wysokość. Starania o utrzymanie modelu w locie nie zostaną wynagrodzone. Zauważamy powiewającą na dość konkretnym już wiatku czerwoną flagę sędziego, oznaczającą że lot nie zostanie zaliczony - Maciej po starcie naruszył modelem strefę bezpieczeństwa, zbyt blisko się do publiczności. Pilot zostaje poinformowany o tym fakcie przez asystenta. Za wszelką cenę próbuje bezpiecznie posadzić samolot na twardej nawierzchni pasa. Z trudem zbliża się na odpowiednio małą wysokość i przykleja mały CyanoPlane do betonu. Lot nie zaliczony, ale samolot zaliczył przynajmniej sprawdzian swoich właściwości lotnych. Są wyraźne przesłanki by sądzić, że przy dobrym wietrze i w sprzyjającym momencie, model Micro będzie miał okazję zawalczyć o swoje miejsce w konkursie.

O wpół do 12 model klasy regular ustawia się do tankowania i staje w kolejce do 2 lotu - pierwszego lotu z obciążeniem. Za naszymi plecami w rzędzie nasza krajowa konkurencja, czyli Rzeszów i Warszawa. Warto by im teraz pokazać kto tu rządzi - nadać tempo i zyskać przewagę. W tym podejściu dźwigamy od razu ciężar 8,9kg. Jest to analogiczna masa do tej jaką dał radę wznieść nasz aeroplan z edycji East 2009. Model po dość długim rozbiegu, anemicznie odkleja się od pasa i dostaje nagle w skrzydła strzał bocznego wiatru. Szybka kontra pilota w prawo i znowu poprawnym torem, model szerokim łukiem pokonuje pierwszy zakręt.



SAE Aero Design East 2010

Widać, że pilot stara się prowadzić samolot spokojnie, bez przechyłów - zatacza ogromny krąg nad okolicą. Z daleka widać jak maska naszego modelu powoli, płynnie obniża swoje loty. Kilka nerwowych korekt blisko ziemi i gdy tylko samolot pojawia się nad betonem, Maciej sadza maszynę na naszych superwymyślnych kółkach od rolek. Po locie okazuje się, że jeden z odciągów skrzydeł się wyczepił - to dlatego jedno skrzydło było w locie jakby bardziej giętkie. Pilot mówi że zauważył to już podczas lotu i dlatego zadbał o to by nie przeciążać maszyny zbyt gwałtownymi manewrami.



Nagroda za najlepsze show podczas lotu powędrować powinna do następnej ekipy, startującej bezpośrednio za nami, czyli rzeszowian. Ochrzczony już przez nas na dobre "Latającym Dywanem" samolot wierzga w powietrzu na wszystkie możliwe strony. Pilot musi nieźle się napocić. Po kilku minutach zmagania w powietrzu udowadnia, że ma stalowe nerwy. Za chwilę będzie musiał zmierzyć się z lądowaniem. Skoro przetrwał już tyle, na pewno nie sprzeda swojej skóry zbyt tanio. W odległości kilkunastu metrów od początku się pasa i na wysokości ok. 8m nad ziemią, model ze skręconym gazem praktycznie zawisa w powietrzu, kiwając się tylko raz po raz na boki, targany podmuchami złośliwego wiatru.

SAE Aero Design East 2010

Pilot w końcu zmusza samolot do uległości i po paru chwilach ostatnich walk z lotkami stanowczo i dobitnie przykleja model do pasa. To było pionowe lądowanie - samolot praktycznie nie poruszał się do przodu, wisił tylko na wietrze. Gromkie brawa wśród publiczności - w naszym mniemaniu jak najbardziej zasłużone, pilot pokazał swój warsztat. Warszawiacy nie mogą wyjść z dołka. Ich model klasy Regular, zwany piśszczotliwie "Kiwi", nie ma najwidoczniej ochoty na szybowanie nad teksańskim jeziorem. Posłuszeństwa odmawia silnik, po kilku nieudanych próbach rozruchu na pasie. Z kwaśnymi minami i spuszczonej głowami schodzą na trawę.

Wszystkie ekipy są oryginalne i charakterystyczne. Jedną wybija się w szczególności spośród innych, dzięki militarnym uniformom. To ekipa żołnierzy AirForce, wychowanków szkoły wojskowej West Point. Wraz ze swoją konstrukcją, na równi z innymi ekipami, próbują swoich sił w dzwignianiu żelastwa.



O 13:00 przychodzi znowu kolej na zmagania klas Micro. Modeli coraz mniej, ale w stawce nadal poznańska maszyna broni się zaciekle. Zalicza kolejny lot, tym razem udany. Przy lądowaniu okazane pilotowi okłaski są najlepszą nagrodą za jego powietrzne zmagania.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010

Ogólny bilans zawodów jest bardzo korzystny. Mija połowa czasu, przeznaczanego na loty w dniu dzisiejszym a wszystkie nasze konstrukcje nie dość, że w stanie praktycznie nienaruszonym, to jeszcze z wywalczonymi wg naszych wstępnych kalkulacji dobrymi pozycjami.

Zainteresowanie konkursem nie maleje. Jedni widzowie obserwują zawody na stojąco, inni siedząc w swoich autach z włączonymi air condition'erami. Nawet przejeżdżający opasającą lotnisko drogą peleton rowerzystów, wyraźnie odwraca głowę, aby dostrzec co to za ustrojstwa latają im nad głowami.

Wszyscy, niezależnie od formy, z nieukrywaniem entuzjazmem przeżywają konkursowe emocje. Pilot przelatującego nad nami transportowego C130 pozdrawia nas kiwając skrzydłami.



Przed 13:00 w kolejce do pasa startowego ustawia się długi rząd kandydatów z klasy Regular. Oczekujący na swoją kolej muszą wyczekać co najmniej pół godziny, co biorąc pod uwagę żar lejący się w tej chwili z nieba, nie jest do końca komfortową sytuacją. Ale nikt nie mówił, że będzie łatwo. Na szczęście krem z filtrem i przygotowane przez organizatorów wody mineralne pływające w wannie pełnej lodu pozwalają przeżyć ciężkie momenty. Nie ustaje ciągła obserwacja zmagania konkurencji. Nadszedł już czas, gdy wysilone silniki

SAE Aero Design East 2010

wyją już bardziej, a same samoloty zachowują się jakby były już wycieńczone. Niektóre ledwo mogą się wznieść, inne, początkowo bardziej zrywane i ambitne, kończą swój słomiany zapał wśród zarośli. Teraz bardzo wiele zależy już od umiejętności i wytrzymałości psychicznej pilotów. Udowadnia to dzierzący aparaturę wykupiony pilot jednej z ekip, który rozpaczliwie próbuje podciągnąć znacznie przeciążony model. Wiatr niestety mu nie sprzyja. Samolot kieruje się nieuchronnie ku trawie. Na wysokości 2m nad ziemią udaje mu się jakimś cudem złapać trochę wiatru w skrzydła i z pomocą chyba jakiś tajemniczych zaklęć odlecieć maszyną na bezpieczną wysokość. Wielkie owacje widowni spadają na odpowiedzialnego za lot, gdy maszyna po dłuższej chwili ociężale ląduje na miejscu, z którego wyruszyła.

Dochodzi 15:00 i słyszymy głos jednego z arbitrow, zezwalający nam na przepalenie silnika. Wszystko jak zwykle o.k., czekamy na lądowanie poprzednika i wyznaczona część drużyny biegnie spełniać dobrze już znane obowiązki startowe. Śmigło tnie już powietrze, co oznacza że załadowane 10,9kg będzie próbowało za chwilę zmierzyć się z grawitacją. Ku zaskoczeniu wszystkich, udaje się to bez większego trudu, szczególnie, że w momencie oderwania samolotu, wskaźnik wiatru ledwo co się poruszał. Maszyna bardzo spokojnie i dostojnie płynie w kierunku, jaki wyznacza Maciej. ?adnych nieprzyjemnych podmuchów, żadnych stresujących sytuacji. Nic już nie mogłoby przyćmić radości poznańskiej drużyny, gdyby nie piekielna czerwona chorągiew, która wyrosła na końcu pasa. Pech chciał, że impet z jakim Cyanoplan wyjechał z pasa na trawę, był tak duży, że osłabił elementy podwozia. Jedno z kółek odpadło. Zgodnie z regulaminem oznacza to niestety niezaliczenie lotu. Przy zanoszeniu modelu do Pit-Stopu, sędzia liniowy wyhacza Wojtka i mówi, że lot byłby niezaliczony



SAE Aero Design East 2010

także dlatego, że przednie kółko nie stykało się z pasem w momencie przekraczania linii kontrolnej. Gdyby przelot ten odbył się zgodnie z przepisami, mielibyśmy duże szanse na 2 miejsce.



Na godzinę przed końcem lotów, kończy się naprawa uszkodzeń w modelu Regular. Straty nie są poważne, ale istotne dla pomyślności kolejnych startów. Naprawy trzeba wykonać szybko i z głową. Tymczasem niezniszczalne jak do tej pory rodzime Micro nr 321 staje w szranki do kolejnego pojedynku o cenne punkty. Rzut oka na rzucającego cień kolosa klasy Advanced z warszawskiej stajni, ryczącego groźnie w powietrzu. Na pierwszy rzut oka można stwierdzić, że konstruktorzy obładowali go dość zdrowo. Wychylenia drążków pilota można określić jako minimalne. Chwilę potem mija nas uradowana zawodniczka z ekipy ze stolicy, co zwiastuje pomyślne lądowanie ich czerwonego kolosa.

Chmury na dobre opanowują niebo. Pojawia się dość silny boczny wiatr. Poznańskie Micro rozpędza się na pasie. Udany zryw żywi nadzieje na wykonanie pełnego kółka, jednak następne chwile weryfikują wszystko. Boczny wiatr dosłownie wyrывa z rąk samolot Maćkowi. Udaje mu się co prawda wyjść z zakrętu, ale naglej utracie wysokości nie jest już w stanie zapobiec.

SAE Aero Design East 2010

Obawa przed przeciągnięciem maszyny wygrywa, co niestety kończy się dość przykrym spotkaniem z rosnącym przy lotnisku drzewkiem. Model składa skrzydło po sobie po złamaniu dźwigara, ale nadal jest co zbierać i jest co naprawiać. Czas leci nieubłaganie, a nasz model jeszcze w alei serwisowej. Maciej łąta podartą folię, Bartek prostuje wsporniki podwozia, a Marcin krząta się przy stołach, w celu zaopatrzenia wszystkich serwisantów w potrzebne instrumenta.

Patrzemy na zegarek, duża wskazówka depcze po piętach małej, co informuje, że mamy już 16:30 lokalnego czasu. Kolejka do ostatniej rozgrywki zaczyna się wydłużać, gdy podczepia się pod nią zrehabilitowany Regular w Poznańskim wydaniu. Niestety od tego momentu pogoda przestaje rozpieszczać zgromadzonych lotników. Porywisty boczny wiatr wzmaga się wyraźnie z minuty na minutę. Nie ma już chyba szans na bezwietrzne chwile, które można by spożytkować na spokojny start ze sporą zaliczką na pomyślny powrót na ziemię. Mija godzina 17:00 i linia oczekujących zaczyna przypominać skazańców czekających na nieuchronny wyrok. Praktycznie co druga maszyna odważnych ekip, decydujących się stawić czoła matce naturze, nie kończy lotu tak jak wyśnili to sobie ich konstruktorzy. Silny wiatr spycha wręcz samoloty po starcie i pokonaniu pierwszego łuku nad taflę pobliskiego jeziora. Pojawiające się na powierzchni białe grzywy piany nie wróżą pomyślnych warunków do udanych lotów. Przekonuje się o tym niestety również reprezentacja Politechniki Warszawskiej. Ich bohaterska i heroiczna postawa nie przynosi zakładanego spektakularnego zwycięstwa. Po ostatnich próbach wyrwania maszyny z rąk rozgniewanego wiatru, model głucho uderza o taflę wody, pędząc na spotkanie z dnem. Jak się później dowiadujemy tracą przy tej kraksie całe obciążenie, silnik i elektronikę.



SAE Aero Design East 2010

Wyłowione zostały tylko 2 płyty i ogon z usterzeniem. Warszawa ma co prawda zapasowy model, jednak zatopione właśnie ciężarki miały posłużyć im zarówno do obciążenia modelu klasy Regular jak i Advanced.

O 18:30. Docieramy do miejsca w kolejce, gdzie musimy zdecydować o dalszych losach samolotu. Do wyboru mamy wycofanie się z ostatniej próby albo postawienie wszystkiego na jedną kartę i lot modelem w niesprzyjających i zdradliwych warunkach, licząc na łut szczęścia. Po ekipie przechodzą zachowawcze głosy w tej sprawie, argumentowane dość jeszcze znacznymi szansami w jutrzejszym dniu. Zapada decyzja o rezygnacji z udziału w dzisiejszym dniu. Jutro od rana dorzucimy do pieca.

02.05.2010r.

Drugi dzień zawodów rozpoczął się dla nas o 5:00 rano. Środek nocy, słyszymy rozlegającą się znaną już melodię budzika. Wszyscy z trudem zwlekają się z łóżek. Śniadanie przebiega w ciszy i skupieniu. Jedyne konwersacje prowadzone przy słodkich gofrach z syropem klonowym, dotyczą kierunku wiatru i temperatury na lotnisku. Taktykę na dzisiaj, wstępnie wyrachowaną przez Wojtkę potwierdzą dopiero dane o gęstości wysokościowej, które otrzymamy od organizatorów. Po wczorajszych zmaganiach zajmujemy na razie ósme miejsce. Próg do uzyskania premii za przewidziany ładunek ustalony został na 11,4kg. Gdyby udało nam się podnieść te 11,4 kg, wylądowalibyśmy na 5 może 4 miejscu, ponieważ straciliśmy przedwczoraj kilka punktów za to, że wprowadziliśmy zmiany konstrukcyjne już po wysłaniu raportu. By zaatakować podium, trzeba rzucić samolot na głęboką wodę. Oby tylko ta przenośnia nie stała się zbyt dosłownie zbyt dosłownie zrozumianą



SAE Aero Design East 2010

przepowiednią - pobliskie jezioro już wczoraj pokazało pazur. Widniejący na samym szczycie rankingu studenci z Quebec w Montrealu, ustawili poprzeczkę bardzo wysoko. Szczątkowe dane jakie mamy nie pozwalają nam stwierdzić, czy jest to zasługa uzyskania punktów za dokładne trafienie z "payload prediction" czy też znakomitej kondycji ich samolotu.

6:50. Docieramy dobrze już znaną polną dróżką do pola namiotowego imprezy. Na horyzoncie ponad taflą jeziora i drzewami na jego brzegu wylaniają się już pierwsze promienie słońca. Po chwili zostają stłumione przez ciemną połać chmur ściągającą nad równinę. Opustoszałe stoły w ciągu paru chwil zapełniają się niezliczonymi skrzynkami ze sprzętem modelarskim. Wyjęta z plecaka ogromna flaga zostaje rozpostarta pomiędzy słupkami podpierającymi namiot. Przypomina wszystkim dookoła, że mimo dziwnego akcentu wcale nie jesteśmy Rosjanami. Pusty parking ulokowany na świeżo skoszonej trawie, wypełnia się teraz coraz szybciej wysoko zawieszonymi truckami i vanami.

7:15. Dochodzący ze wszystkich stron gwar uczestników rozbudził w końcu wszystkich i wskrzesił specyficzną atmosferę konkursu. Z głośników rozlega się jęk mikrofonu i charakterystyczne tembr głosu konferansjera zawodów, oznajmia rozpoczęcie kolejnego dnia lotnego. Czas przygotować model do ostatecznych zmagania. Co chwilę pojawiają się u nas koledzy z warszawskiego teamu, prosząc o wiertła - muszą powiercić dziury w kawałkach blachy, które udało im się wczoraj skądś wytrzasnąć - zastąpią im obciążenie, które wczoraj utopili w jeziorze. Chętnie udzielamy niezbędnej pomocy. Solidarność jaką odczuwamy z bratnimi ekipami, jest o wiele silniejsza od chęci zagorzałego współzawodnictwa.

SAE Aero Design East 2010

Dochodzi 7:30, piloci udają się na poranny briefing. Podana zostaje także wartość gęstości - której jak się okazuje Wojtek nie zakładał w swoim arkuszu kalkulacyjnym. Kilka poprawek w kolumnach i palec Wojtka wskazuje na zakurzonym monitorze 28,5 funta co w przeliczeniu na rozsądne jednostki odpowiada 13 kilogramom. Od tej chwili zapominamy o masach rzędu 11-12kg. Przyparci do muru, przygotowujemy ołowiane sztabki. Potwierdzona zostaje informacja, że dziś odbędą się tylko 2 rundy. Wszystkie reprezentacje czują, że to już finał. Do przestrzeni ładunkowej CyanoPlane'u trafia ponad 13 kg ołowiany klocek. Pozostaje jedynie czekać i dywagować, czy wspomniana liczba zapewni nam drogę do wysokich lokat, czy raczej rozgrzeje publiczność widowiskowym stylem kamikadze.



Punkt 8:00. Jako pierwszy samolot na starcie ustawia się nasz MiniCyanoplane. Dźwignia gazu do góry, opory toczenia pokonane. Nie udało się jednak pokonać małego kamyczka, który spowodował podskok samolotu i skutecznie zmienił kierunek startu. Marcin szybko ustawia model na pozycji wyjściowej, razem z Maciejem zamiatają butami asfalt przed modelem, by usunąć groźne zanieczyszczenia. Tym razem mała cegielka szybuje już w powietrzu. Ze względu na sporą już masę lot odbywa się nisko nad ziemią jest bardzo nerwowi i niepewny.

SAE Aero Design East 2010

Na szczęście dobry wiatr wiejący w osi pasa utrzymał konstrukcję w powietrzu aż do poprawnego przyziemienia. Zielona flaga arbitra może oznaczać podium w tej klasie. Kolejne modele w tej kategorii nie mogą się pochwalić już takim pozytywnym obrotem sprawy. Jeden z samolotów pewnie odkleja się od pasa i nabiera wysokości, ale nie wiadomo dlaczego równie szybko rozpląszcza się z powodu upadku na wilgotną jeszcze darń. Inny, chyba nadmiernie dociążony, wykonuje jedynie rozpaczliwe ruchy sterem wysokości. W tej kolejce już nie poszybuje. Za plecami sędziów, blisko płotu bezpieczeństwa kotłują się już drużyny chcące jak najszybciej wykorzystać dobre warunki do startu modelami Regular.



Dochodzi 9:00, nadal jest chłodno a gęsta warstwa chmur w dalszym ciągu broni słońcu dostępu do miejsca zawodów. Startujące co chwilę samoloty, jak Airbusy z londyńskiego lotniska, nieprzerwanie siłują się z prawami fizyki. Ociężałe i topornie próbują nabrać choć tyle wysokości, aby móc tylko bez przeszkód przelecieć nad zaroślami. Tym którym się to udaje, zostaje problem pędu jaki nabrała maszyna podczas lotu. Obciążone samoloty muszą lecieć szybciej, by utrzymać się w powietrzu. Każdy z pilotów stara się wycelować podwoziem możliwie jak najbliżej początku pasa. Ciągłe trzeba mieć na uwadze towarzyszący ciężar, który przy

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010

bardzo dużej szybkości lądowania wyhamować jest naprawdę trudno. Jeśli nie uda się dobrze trafić w pas trzeba podchodzić na kolejny krąg, a to wiąże się ze sporym ryzykiem - każda kolejna sekunda w powietrzu to zagrożenie dla samolotu.



Kwadrans po 9 sędzieja chwyta po naszą kartkę lotów i wskazuje ręką miejsce, w którym możemy rozgrzać silnik przed startem. Czekamy na powrót na ziemię poprzedniego konkurenta. Po jego lądowaniu chłopaki niosą z trudem ciężki Poznański samolot na początek pasa. Rusza. Dynamicznie udaje mu się rozpędzić i w połowie długości pasa odrywa delikatnie kółka od twardego podłoża. Wchodzi na bezpieczną i przelatuje nisko nad zaroślami zataczając łagodny krąg. Kontrolowana utrata wysokości i bezbłędne podejście do lądowania. Nieukrywaną radość ekipy przyćmiewa jednak decyzja sędziego liniowego, który wskazuje na przekroczenie linii lądowania. Okazuje się, że samolot pokonał końcową linię z jednym uniesionym kółkiem. Kiepska passa nam nie odpuszcza. Pozostaje nam dziś jeszcze tylko jeden lot, jednak nie zamierzamy odpuścić. Nie zmniejszymy przed nim obciążenia mimo, że na pewno zrobi się cieplej. W ciepłym powietrzu ciężiej się lata - jest rzadsze i ciężiej uzyskać w nim pożądaną siłę nośną. Na dodatek w wysokich temperaturach silnik osiąga mniejszą moc.

SAE Aero Design East 2010

Kilka chwil później reprezentacja z Warszawy zalicza poprawny lot swoim świeżo wskrzeszonym "Kiwi", zakończony jednak przekroczeniem linii bezpieczeństwa. Tego samego życzymy kolegom z Rzeszowa, niestety rzeczywistość okazuje się być bardziej brutalna. Odważna konstrukcja z doczepionym 13kg obciążnikiem co prawda wzlataje na wysokość ok. 1,5 metra ale po chwili traci nośność spadając na skrzydło. Słychać trzask łamanych gałęzi i balsowych listewek. Wracający z ekipą ratunkową model odbierają jego wykonawcy. Po krótkiej ocenie zniszczeń obiecują naprawę modelu i start w następnej rundzie. Wspomagamy ich materiałami niezbędnymi do odbudowania samolotu.

10:00. Konkurencja modeli gigantów dostarcza publiczności dużej rozrywki już od startu pierwszego modelu. Sprawdzone konstrukcja o profesjonalnym wyglądzie przynosi jednak załodze z Sao Paolo zastrzyk adrenaliny. Kolos dość sprawnie nabiera wysokości, ale sprawia pilotowi duże trudności w powietrzu. Nieoczekiwane podmuchy bocznego wiatru przy wlocie nad wodę, wyginają samolot na boki zmuszając sterującego do gwałtownych korekt.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010

O 10:30 na czele kolejki czekają na swoje drugie podejście modele Micro. I tym razem pierwszy do startu ustawia się MiniCyanoplan młodszego Macieja. Oczyszczenie pierwszych metrów pasa z kamyków i pilot mocniej chwyta za radio. Samolot opuszcza pas, ale natrafia na gwałtowne ruchy powietrza, próbujące strącić model z powietrza. Spokojnymi ruchami pilot wyprowadza maszynę z opresji. Udaje się zakończyć kółko i rozpocząć podejście nad pas. Duża prędkość i spora wysokość sprawia, że model podskakuje podczas lądowania. Lot nie zostaje uznany. To była ostatnia runda. Micro właśnie zakończyło udział w tym konkursie.



Punkt 11:00. Ostatnia kolejka lotów. Teraz wyjaśni się wszystko. Model załadowany tym samym obciążeniem, co w poprzednim locie. Będziemy starać się go powtórzyć unikając uprzednio popełnionych błędów. Niestety odbędzie się on w znacznie gorszych niż przedtem warunkach. Słońce zadomowiło się już na dobre na niebie. Tak jak wczoraj, powoli zaczyna robić się upalnie. Nerwowo kątem oka zerkamy na wskaźnik kierunku wiatru. Odchyła się nieznacznie w poprzek pasa. W chwili startu jednak czuć na skórze silny podmuch wiatru prosto pod skrzydła. Udaje się to wykorzystać i samolot wzbija się powolutku w powietrze. Lot przebiega analogicznie do poprzedniego. Silnik cały czas wyje na pełnym gazie, mimo to samolot ciągle jest na granicy przecignięcia.

SAE Aero Design East 2010

Precyzyjne i opanowane ruchy pilota, gwarantują utrzymanie równowagi.



Za chwilę decydujące sekundy - lądowanie. Wszystkim nogi trzęsą się z przejścia i podniecenia. W końcu podwozie styka się stanowczo z betonem, kilka metrów za początkiem pasa. Maciej stara się stłumić podskoki modelu. Dociska go do ziemi sterem wysokości i wychyla w górę przerywacze. Po kilku sekundach Cyanoplan całkiem już spokojnie, ale ciągle z impetem przejeżdża przyklejony do pasa przez końcową linię kontrolną. Nie może być inaczej - lot uznany. Entuzjazmu i radości całej załogi nie da się stłumić. Tego nam brakowało. Odkuliśmy się i to w samym finale. O podium nie ma już co marzyć, ale kilkoma pierwszymi pozycjami za pudłem nie pogardzimy. Można naturalnie przypuszczać, że samolot uniósłby jeszcze te kilkaset gramów więcej, jednak ryzyko szybkiej utraty wysokości na zakręcie byłoby bardzo prawdopodobne. Po locie Maciej przyznaje, że podczas przelotu nad jeziorem i w trakcie ostatniego zakrętu ledwo stał na miękkich, roztrzęsionych nogach. To było zadanie wymagające ogromnego skupienia i opanowania od pilota, który prawdę mówiąc, ze względu na przechodzoną właśnie anginę, czuje się raczej nieciekawie.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010



Wpół do 12. Kolej na studentów ze stolicy. Mimo kilku krytycznych sytuacji, lot kończy się sukcesem. Opadają nieco emocje i dają o sobie przypomnieć puste żołądki. Zgarnawszy w kartonowe pudło 8 przydzielonych porcji pseudohot-dogów z barowej przyczepy, zasiadamy ze spokojnym sumieniem na trybunie. Mamy stąd podgląd na całą kolejkę następnych załóg, czekających na swoje ostatnie podejście. Kątem oka zauważamy połatane złote poszycie efekownego aeroplanu rzeszowian. Przy pomocy jednego z warszawiaków udało im się sklecić rozplątany model i są gotowi do ostatecznej próby. Sam start nie sprawia sterującemu zbyt wielu problemów, gorzej z samym utrzymaniem dziwadła w powietrzu.

SAE Aero Design East 2010

Pilot stara się za wszelką cenę podciągnąć znajdujący się kilka metrów nad wodą model. Z wielkim trudem mu się to udaje, ale po chwili przegrywa jednak pojedynek z grawitacją. Samolot kończy lot twardo w zaroślach.

Do godz. 13:30 swoich sił próbują jeszcze pozostałe niedobitki. Większość startów nie kończy się już pomyślnym lądowaniem na pasie. Z minuty na minutę z trawy lotniska znikają kolejne modele. Wraz z przyziemieniem ostatniego modelu loty kończą się i miejsce na pasie startowym opanowują wszystkie ekipy, tworząc długi, kolorowy korowód. Po uciszeniu entuzjazmu uczestników, wszyscy zastygają na chwilę w bezruchu. Amerykański fotograf wykonuje serie zdjęć w celu uwiecznienia wszystkich na ogromnej panoramie. Na końcu przejeżdża jeszcze przed wszystkimi ekipami z kamerą, wykonując pamiątkowy film. Ustawieni wspólnie z teamami z Warszawy i Rzeszowa, dumnie prezentujemy nasze modele i przy powiewającej polskiej fładze robimy serię zdjęć upamiętniających wspólny start polskich drużyn w tym konkursie. W międzyczasie dostajemy od wielu osób (między innymi od organizatorów i jurorów) gratulacje za odważny projekt, wyjątkowo starannie wykonany samolot, dobrego pilota i ... za wyjątkowo stylowy, profesjonalny wygląd. Koszulki, samolot i rollbar przyozdobione logo Poznania i nasze kowbojskie kapelusze robią spore wrażenie.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

Projekt „Udział reprezentacji Politechniki Poznańskiej w zawodach akademickich SAE Aero Design Mexico 2018, SAE Aero Design USA East & West 2018 oraz Medical Express 2018” jest realizowany w ramach programu Najlepsi z najlepszych 2.0 organizowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój.

SAE Aero Design East 2010



Około 14:30 przychodzi czas na losowanie nagród w loterii oraz ogłoszenie wyników i rozdanie trofeów. Pakujemy ostatnie paczki do samochodów i biegniemy po wyniki. W połowie drogi słyszymy z głośników "team number forty-seven" - nasz numer startowy. Wbiegamy na miejsce losowania od razu kierując się do wręczającego nagrody. Wygraliśmy aparaturę Futabę 7C. Po pamiątkowym zdjęciu dołączamy do innych konkursowiczów rozłożonych na trawie. Nawet nie zdążamy się rozsiaść gdy wywołany zostaje numer 321 - numer startowy naszego modelu Micro. Kolejny raz biegiem lecimy do stołu z nagrodami.



Tym razem w nasze ręce trafia najnowszej generacji komputerowy symulator lotów RealFlight G5.

SAE Aero Design East 2010



Nagrodę odbieramy przy akompaniamencie buczenia, oznaczające niezadowolenie pozostałych ekip. Nic dziwnego - to, że wygraliśmy w loterii po kolei dwie najatrakcyjniejsze nagrody wygląda co najmniej podejrzanie i nie fair, ale takie były wyniki losowania. Po wydaniu wszystkich upominków prowadzący chwytając ze stołu arkusze z wynikami. Pierwszy dyplom przyznaje studentom z Politechniki Warszawskiej za najefektowniejszą pracę. Trzeba przyznać, że ich wodowaniu towarzyszył prawdziwie efektowny plusk. Ekipa ze stolicy zgarnia także kilka innych trofeów. Najważniejszym sukcesem dla nich jest zajęcie 1. miejsca w klasyfikacji ogólnej w klasie Advanced. Przychodzi czas na rozliczenie ustnych prezentacji. W kategorii Micro zostaje nam przyznane 3 miejsce. W ogólnej klasyfikacji ostatecznie udaje nam się zająć 6 miejsce z modelem Regular i bardzo dobrą 4 pozycję w klasie Micro. Wszystkie wyniki dostępne na oficjalnej stronie organizatora. Gdy na stole z nagrodami i wyróżnieniami pozostaje już tylko zielony obrus, przedstawiciel SAE oficjalnie kończy zawody, życząc udanego powrotu do domu. Ekipy powoli rozchodzą się i rozjeżdżają do swoich hoteli. Usatysfakcjonowani z osiągnięć i nagród wracamy do hotelu, aby świętować dobre wyniki.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010



16:00. Zawody zakończone ale przed nami jeszcze cały wieczór, który zamierzamy wykorzystać na zwiedzanie Fort Worth i Dallas. Wraz z Jackiem odwiedzamy znów Fort Worth Stockyard, gdzie wciągamy na obiad miejscowy przysmak - teksańskie żeberka z grilla. Po obfitej uczcie szukamy jakichś atrakcji. Wszystkie sklepy z souvenirami są już zamknięte. Nasz wzrok przykuwa symulator rodeo z groźnym elektrycznym bykiem. Wskoczyć na niego decyduje się Marcin, Wojtek i Maciek.



Wszystkim z nich byk bez problemu daje radę, a Maćka nawet porządnie obłukuje po plechach. Kończymy pobyt w starej części Fort Worth i wyruszamy zobaczyć największą na świecie zamkniętą halę sportową.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010

Stadion futbolowy na 100 000 kibiców na przedmieściach Dallas. Obiekt jest tak duży, że nawet rozległa panorama nie jest w stanie objąć wszystkiego. Niestety gorące negocjacje z ochroną nie zmieniają faktu, że stadion dla zwiedzających jest już dziś zamknięty i nie udaje nam się wejść do środka.



Korzystając z ostatnich promieni zachodzącego słońca jedziemy zwiedzić downtown w Dallas. W samym środku centrum, pośród wysokich biurowców i połaci betonowych ulic i chodników, znajduje się zielona enklawa. Na małym skwerze pokrytym zielenią i drzewkami rozgrywa się scena pędzenia bydła przez kowbojów. Oczywiście nie w rzeczywistości. O historycznym rytuale przypominają brązowe odlewy trzody bydła i trzymających je w ryzach kowbojów.



SAE Aero Design East 2010

Kolejnym punktem wycieczki jest miejsce zamachu z 1963 r. na prezydenta USA J.F. Kennedy'ego. Na ulicy w prawdopodobnym miejscu, gdzie kule dosięgły głowę państwa zaznaczono farbą biały krzyż. Kontynuując rajd po ulicach centrum, docieramy jeszcze do pierwszego domu w Dallas i betonowej konstrukcji, będącej pomnikiem wydarzeń z roku 1963.



Dochodzi 22:00. Postanawiamy znaleźć miejsce, gdzie można by wspólnie usiąść i wypić dobra kawę. Jacek zabiera nas do pobliskiej kafejki - "La Madelleine". Klimatyczna francuska knajpka zaskakuje nas jednak nie tylko dobrą kawą, ale także prawdziwym, dobrym chlebem i pysznym dżemem - takimi jak w Polsce. Kolację mamy już za sobą. Padamy powoli z nóg, także czas już wracać do motelu. Po drodze jeszcze przejazd po imponującym 6 poziomowym skrzyżowaniu, z którego rozpościera się widok na migotające nocą downtown. Moc powoli opuszcza ekipę. Wszyscy zasypiają w samochodach. Na posterunku zostają jedynie kierowcy - Radek i Jacek, który po drodze próbuje dogadać się z na wpół śpiącym na prawym przednim fotelu Maciejem.

Zasypiamy w hotelu z poczuciem, że to był dla nas na prawdę dobry dzień.

SAE Aero Design East 2010

03.05.2010r.

11:00. Dziś dane nam było pospać dłużej niż przez ostatnie kilka dni. W końcu zasłużyliśmy na to dobrym wynikiem w konkursie. Wyspani i gotowi do pracy Marcin z Bartkiem szykują skrzynię do spakowania. Czynność wydająca się z pozoru mało wymagająca, zabija ćwieka naszym kolegom.

Nie pamiętając pierwotnego ułożenia wszystkich kłopotów, próbują umieścić całą zawartość optymalizując ułożenie skrzynek i części samolotów jak tylko się da. W międzyczasie Adam i Maciej nadrabiają zaległości związane ze stroną internetową. Po bitych 2 godzinach pracy wypakowana po brzegi skrzynia zostaje zamknięta i umieszczona w aucie. Ostatni obowiązek związany z zawodami wypełniony, także cały team może wreszcie udać się na upragnione śniadanie do Golden Corral.



14:30. Po wprowadzeniu obfitego śniadania-obiadu do układu pokarmowego jedziemy do lokalnego oddziału DHL nadać naszą 110 kilogramową paczuszkę do Polski. Przybywamy na teren lotniska i podjeżdżamy pod terminal jednej z hal, w której przeładowywana jest drobica. Wjeżdżamy Dogde'em przez bramę do środka sortowni.



SAE Aero Design East 2010



Otwieramy bagażnik i widzimy jadącego w naszym kierunku wózkiem widłowym pracownika magazynu. Początkowo chcemy sami wytaszczyć skrzynię z auta, ale magazynier oferuje swoją pomoc. Z milimetrową dokładnością wpasowuje się w wąską szczelinę pomiędzy drewnianą płytą dna skrzyni a delikatnym tworzywem podłogi bagażnika. Z zegarmistrzowską precyzją manewruje skrzynią na widłach, aby za chwilę bez trudu wydostać paczkę z wnętrza naszego vana. Sprawdzamy z niedowierzaniem próg auta w poszukiwaniu zadrapań, ale nie ma nawet ryski - uznanie dla umiejętności pracownika DHL. Szkoda, że Wojtkowi tak samo sprawnie nie idzie wypełnienie listów przewozowych. Po 15 minutach wypisywania formularza dowiaduje się od pracownika biura, że wypełnił kolumny na odwrót. Frustracja Wojtasa sprawia, że obrywa się każdemu po kolei. Po wyrzuceniu z siebie porcji złych emocji, Wojtek kieruje złość w długopis i energicznie (ale tym razem poprawnie) kończy rozpisywać wszystkie papiery.

SAE Aero Design East 2010

Około 16:00 wychodzimy z DHL'a. Paczkę uznajemy za nadaną. Czas teraz na zaplanowany wypad do lokalnego muzeum lotnictwa, a potem mały tour po sklepach. Docieramy pod główną bramę muzeum. Widniejąca na stalowych poprzeczkach tablica oznajmia nam niestety, że dziś przybytek jest zamknięty. "No tak, w końcu mamy poniedziałek" - kiwamy głowami. Mogliśmy to przewidzieć. Ale nic to. Za cel obieramy teraz sieć sklepów Marshall's, znanych z drastycznych obniżek cen markowej odzieży. Już wizyta w pierwszym sklepie mocno uszczupla budżet każdego z nas. Wejście do drugiego Marshalls'a kilkanaście kilometrów dalej kończy się upakowaniem bagażników kolejnymi ciężkimi siatkami. Do trzeciego jedziemy już tylko "żeby popatrzeć" obiegając sobie zaciśnięcie pasa. Niestety. Wychodzi jak zwykle. Szalone przeceny i niepowtarzalne okazje biorą górę. Po odejściu od kasy, przeliczamy chyba już głównie drobniaki w portfelu. Sumaryczny majątek większości z nas nie przekracza już chyba nominału z portretem Benjamina Franklina.

Przed 23:00 jesteśmy z powrotem w motelu. Kładziemy się posłusznie spać - jutro pobudka o 3:15.

04.05.2010r.

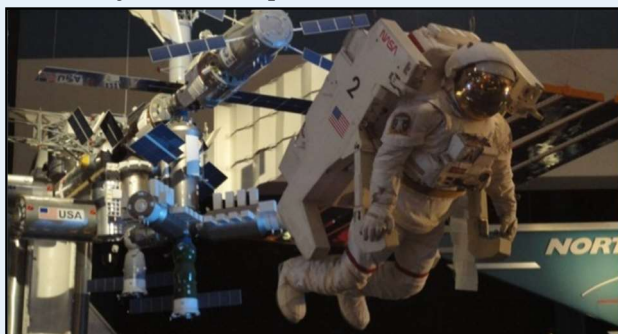
Czwartego maja Jacek Tryczyński bierze nas na wyprawę do Houston i Galveston. Niby tylko wyskok nad morze ... tymczasem to ponad 500 km w jedną stronę. Dzień zaczyna się wcześniej rano. Dzięki uprzejmości Jacka dysponujemy sporym vanem, w którym mieścimy się w komplecie. Droga mija na dyskusji, część ekipy odpływa w krainę snu. Po drodze mijamy najcięższe więzienie w Teksasie, pomnik gubernatora Sama Houstona.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010



W końcu docieramy do Houston, w którym kierujemy się do NASA Johnson Space Center, sztandarowego obiektu na trasie turystycznej w Houston. Zwiedzamy historyczne centrum kontroli lotów, oglądamy ośrodek treningowy wyposażony m.in. w rosyjskie moduły kosmiczne i makiety wahadłowców, robimy sobie także zdjęcia przed raketą Saturn V i silnikami rakiet. Na koniec jeszcze wizyta w centrum edukacyjnym, w którym wchodzimy m.in. do repliki wahadłowca.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010



Projekt „Udział reprezentacji Politechniki Poznańskiej w zawodach akademickich SAE Aero Design Mexico 2018, SAE Aero Design USA East & West 2018 oraz Medical Express 2018” jest realizowany w ramach programu Najlepsi z najlepszych 2.0 organizowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój.

SAE Aero Design East 2010

Kolejnym punktem programu jest Galveston. Chcemy zanurzyć stopy w wodach Zatoki Meksykańskiej zanim dotrze tam ropa wydobywająca się ze zniszczonego 20 kwietnia szybu platformy PB. Woda jest czysta, Bałtyk przy tym się chowa. Zwiedzamy niszczyciel USS Stewart i łódź podwodną USS Cavalla z czaów II wojny światowej. Pozazdrościć tylko jakości zachowanego sprzętu - pomimo lat wygląda niemal jak by był na chodzie ... poza tym, że łódź stoi na lądzie.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

SAE Aero Design East 2010



Na koniec Jacek proponuje jeszcze wizytę w kasynie w Shreveport w Luizjanie, ale ponieważ jest już późno, a dodatkowo czeka nas jutro długa podróż, rezygnujemy z tego punktu programu. Do hotelu wracamy późno. Dziękujemy Jackowi za pomoc i życzliwość jakiej zaznaliśmy z jego strony podczas naszego pobytu w USA. Z naszych już trzyletnich doświadczeń zdecydowanie wynika, iż pomoc Polonii w USA jest bezkonkurencyjna!



Projekt „Udział reprezentacji Politechniki Poznańskiej w zawodach akademickich SAE Aero Design Mexico 2018, SAE Aero Design USA East & West 2018 oraz Medical Express 2018” jest realizowany w ramach programu Najlepsi z najlepszych 2.0 organizowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój.

SAE Aero Design East 2010

05.05.2010r.

Nadchodzi wreszcie ostatni dzień naszego pobytu w USA. Trzeba przyznać, iż w tym roku czas pobytu skrojony jest "na miarę" - ani za dużo, ani za mało. Zdajemy samochody w wypożyczalni i zaczyna się nasza odyseja. Nie możemy jednak zrezygnować z jednej przyjemności. Dotychczas opuszczaliśmy USA z przekonaniem, że nie weźmiemy żadnego hamburgra do ust przez kolejny rok. Tym razem, dzięki Jackowi, który wskazał nam Golden Corral i La Medlaine, wyjeżdżamy uważając iż w USA także można "jeść po ludzku". Tak więc zamawiamy na lotnisku - jak głosi reklama - The Original World's Greatest Burger. Tego nam brakowało!

Dalsza podróż mija bez większych atrakcji. Okazuje się tylko iż Airbus KLM, którym wracamy jest dużo mniej wygodny niż ten, linii Delta, którym lecieliśmy do USA, poza tym menu jest dużo mniej atrakcyjne. Korzystamy z pokładowego serwisu multimedialnego, oglądając najnowsze filmy. Na Schipol lądujemy już następnego dnia, 6 maja.



06.05.2010r.

Na Schipol czeka nas jeszcze dość długie oczekiwanie na kolejny samolot. Wreszcie docieramy do Berlina, czekają już na nas Grzesiu

SAE Aero Design East 2010

Kędzierski w VW Caravelle z Aeroklubu Poznańskiego i ojciec Macieja drugim samochodem. Po kolejnej podróży docieramy wreszcie do upragnionego domu.

11.05.2010r.

Już 11 maja dociera do Polski model w skrzyni. Do tej pory podróż powrotna trwała zwykle bardzo długo, tym razem szczęśliwie cło nie zgłaszało zastrzeżeń, nie zginął też karnet ATA. Dzięki temu model będzie mógł wziąć udział z Zlocie Gigantów w czerwcu 2010r.

Podsumowanie

Kolejny start reprezentacji Politechniki Poznańskiej w zawodach SAE AeroDesign przechodzi do historii. Z roku na rok nasze wyniki są coraz lepsze. Rywalizujemy już nie tylko z drużynami tych polskich uczelni, które zaczęły po nas przygodę z SAE, ale także z Politechniką Warszawską, weteranem AeroDesign, z którą wygrywamy w klasie Regular jako pierwsze polska uczelnia. Dobrze radzimy sobie na tle drużyn amerykańskich; miejsce 6 w gronie 44 mówi samo za siebie. Mamy coraz więcej doświadczenia w zakresie organizacyjnym. Dzięki wsparciu Rektora i Dziekanów Politechniki Poznańskiej, Miasta Poznań, firmy DHL, Aeroklubu Poznańskiego, Towarzystwa Chrystusowego, przedstawicieli lokalnej Polonii oraz licznego grona sympatyków pomagających nam w naszych dążeniach realizujemy w praktyce postulat zmiany kształcenia z wykładowo-podręcznikowego (learning by reading) na projektowe (learning by doing). Wiele udało nam się osiągnąć, jeszcze jeden cel pozostał - zwycięstwo. Ale w tej kwestii zapraszamy do lektury naszych relacji za rok, w których - jak mamy nadzieję - uda nam się opisać to radosne wydarzenie.

