

SAE Aero Design East 2011

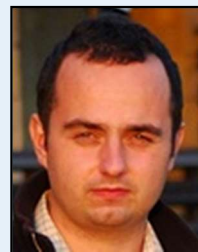
Z samego rana wypoczęci i przepełnieni energią spotykamy się w głównej hali portu lotniczego Ławica, by tam rozpocząć naszą długą i wyczerpującą podróż. Na ostatnią chwilę dotarł spóźniony pilot destruktor, zamieszkujący najbliższe okolice Poznańskiego lotniska. W okolicach godziny 11:00 nasz samolot odrywa koła z betonowego pasa, by znów zetknąć się z nim na przystanku Frankfurt International.



Po krótkim locie niezwłocznie udaliśmy się w kierunku wyjścia z samolotu – opóźnienie wylotu z Ławicy skróciło nasz czas na przesiadkę między samolotami Frankfurt-Denver do 45 minut, które na

Ekipa

W skład ekipy wchodzi Wojciech Batog, Bartosz Szymkowiak, Maciej Wnuk, Marcin Gajewski, Maciej Olechnowicz, Marcin Maćkowiak, Jakub Mitulski i opiekun naukowy (FA Faculty Advisor) Radosław Górzeński.



15 marca 2011r. wtorek

tak dużym lotnisku jak Frankfurt mogło nam znacznie zwiększyć poziom adrenaliny we krwi. Jednakże ku naszemu zdziwieniu, po wyjściu z samolotu naszym oczom ukazała się mała tabliczka z napisem „Denver, Philadelphia”, trzymana przez małego przewodnika pochodzącego z krainy zupek Vifon. Przepełnieni dumą, potraktowani jak VIP'y, zostaliśmy błyskawicznie przetransportowani specjalnym autobusem pod samego Airbusa A-340, w którym ściśnięci i upakowani jak sardynki w puszce spędziliśmy ponad 10 godzin. Tato Bartek

15 marca 2011r. wtorek

cytował nam co chwilę coraz to ciekawsze fragmenty lektury Wojciecha Cejrowskiego, a Wojtek zabrał się w końcu za prezentację Predatora.



Równie ochoczo jak w zeszłym roku, w terminalu bagażowym przywitał nas wesoły Beagl'e tropiący towary zakazane w naszych plecakach i walizkach. Bardzo lubimy wszelkie kontrole na lotniskach, dlatego w tym roku TakO zabierając kanapki z chickenem zadbał o to, aby żadna nas nie ominęła. Następnie przyszła pora czterogodzinnego oczekiwania na samolot do Dallas. Smoothies, McDonald, pizza wypełniły nasz wolny czas.



Pojawiły się również pierwsze suveniry, którymi Bartek, Wojtek oraz Kubaś zostali obdarowani przez resztę ekipy.

15 marca 2011r. wtorek



Ostatni lot odbyliśmy w niezwykle komfortowych warunkach. Standard Economy Plus linii United pozwolił odsapnąć nieco naszym nogom, które kurczyliśmy przez ostatnie kilkanaście godzin.



Przy podchodzeniu do lądowania po raz kolejny zrobił na nas wrażenie ogrom teksańskiej aglomeracji. Widok miasta nocą, rozciągający się po horyzont sprawił, że Wojtek i Kuba przykleili się do okien próbując nieudolnie uwiecznić go przy pomocy aparatu.

15 marca 2011r. wtorek



Cel podróży został osiągnięty o godzinie 23.30 czasu lokalnego. Niestety na miejscu okazuje się, że nie wszystkie bagaże dotarły z nami do punktu przeznaczenia...



Szybka konsultacja z pracownikiem terminalu bagażowego i okazuje się, że ktoś w Denver nie

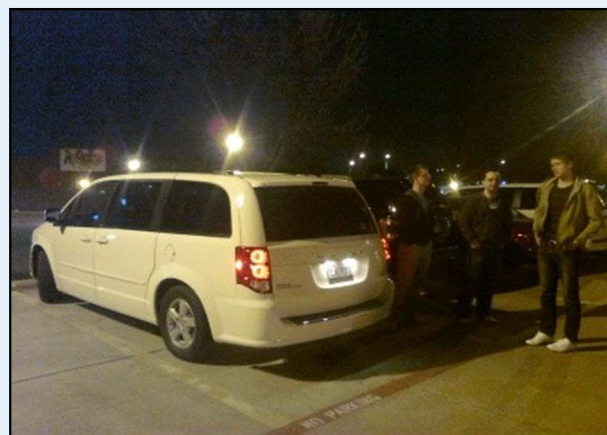
ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

15 marca 2011r. wtorek

zauważył i koniec końców nie załadował do naszego samolotu wielkiej pomarańczowej walizki Bartka.



Przywitani na lotnisku przez ekipę z Dębina robimy rekonesans wśród wszystkich otwartych jeszcze wypożyczalni samochodów. Na kocie oczy Wojtasa przyznano nam całkiem pokaźny discount, który pozwoli nam trochę podratować nasz dziurawy budżet. Zapakowaliśmy się do nowiutkiego, amerykańskiego mamusko-wozu – Dodge'a Grand Voyager'a. Początkowo mieliśmy wspólnie z Dębiniem wyruszyć w kierunku motelu Baymont, jednak nasi przyjaciele ze wschodniej Polski jakby zapadli się pod ziemię... Jak się później okazało zostali oni zatrzymani i niemal aresztowani za oczekiwanie na nas w samochodzie w nieodpowiednim miejscu.



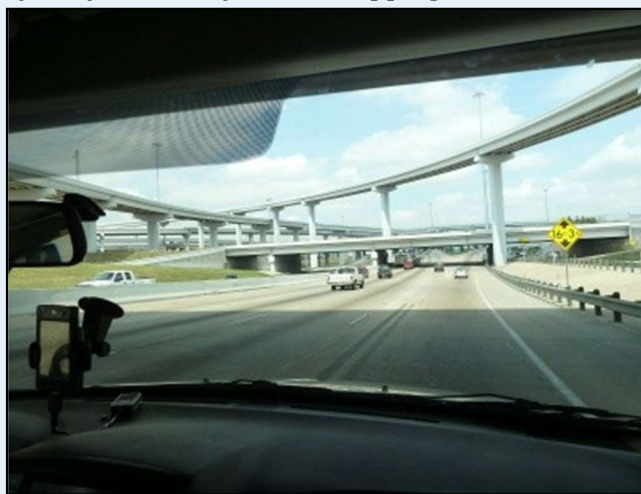
16 marca 2011r. środa

Dla niektórych z nas cztery godziny snu to zdecydowanie za dużo, co wykazując od samego rana szczególną nadpobudliwość udowodnili nam Marcin z Bartkiem.



Ku naszemu nieszczęściu okazuje się, że skrzynia z modelami i całym ekwipunkiem według trackingu nie wyruszyła jeszcze z Lipska... Zaniepokojeni tą wiadomością interweniuje w Poznańskim oddziale DHL'u, któremu powierzyliśmy nasze być albo nie być.

Zaliczamy szybkie amerykańskie śniadanie, by poganiany przez Wujasa wsiąść w samochód i wyruszyć na amerykański shopping.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

16 marca 2011r. środa

Kiedy to Bartek z racji zagubienia bagażu przez obsługę lotniska zdążył już wykupić prawie pół ubraniowego outletu, zostaliśmy powiadomieni o tym, że zgłoszoną wczoraj walizkę możemy już odebrać z lotniska Fort Worth-Dallas.



Z tego miejsca współlokatorzy Bartka chcieliby bardzo podziękować sieci amerykańskich lotnisk, za dostarczenie mu wreszcie świeżych skarpet i majtasów.

By tradycji stało się zadość, przepełniliśmy brzuchy w naszej ulubionej restauracji Golden Corral. Jak zwykle wcisnęliśmy w siebie tyle jedzenia ile tylko się dało. Po szyć.



16 marca 2011r. środa

Następnie udaliśmy się do lokalnej siedziby DHL z zamiarem zareklamowania naszej przesyłki. Od sympatycznej pani dowiedzieliśmy się, że skrzynia chyba ma opóźnienie (SERIO?!) i że nie może nam pomóc. Podała nam numer na który zadzwoniliśmy by dowiedzieć się że nikt nie potrafi nam pomóc – nie wiadomo gdzie dokładnie znajduje się nasza skrzynia. Ostatnio widziano ją w Lipsku, 2 dni temu.

Poirytowani i całkowicie pozbawieni dobrych humorów udaliśmy się do motelu, zatrzymując się jeszcze na ostatnie zakupy w przydrożnym outlecie Marshall's. Wuj nie przepuściłby nam, gdybyśmy nie poszli do jakiegoś ciuchlandu.

17 marca 2011r. czwartek

Godzina 5:00. W Polsce 11:00. Postanowiliśmy zadzwonić do Polski, do naszego agenta Adama. Ponieważ płynnie posługuje się językiem Marcina Lutra, poprosiliśmy go by opowiedział komu trzeba w Lipsku o naszych problemach. Miejmy nadzieję, że to zadziała.



Z samego rana grupa interwencyjna ponownie zaatakowała Texańską centralę DHL. Dowiedzieliśmy się, że nic się nie zmieniło.

17 marca 2011r. czwartek

Z kolei według informacji jakie zdobył dla nas Adam nasza paczka miała opuścić Lipsk kilka godzin temu. Wychodzi na to, że nikt nic nie wie a my nie możemy nic zrobić. Jesteśmy co najmniej zdenerwowani, poirytowani i dobija nas to, że jesteśmy w tej sytuacji całkiem bezsilni.



Po opracowaniu listy wymyślnych epitetów dotyczących niemieckiej firmy przewozowej jedziemy do Roy's Hobby Shop, żeby trochę wyluzować i kupić brakujący kawałek depronu. Poganiani przez Wuję i Bartasa, pragnących odwiedzić jeszcze sklepy z ciuchami, przeglądamy pobieżnie asortyment szukając jakichś ciekawostek i okazji. W sumie wychodzi na to, że wszystkie modelarskie graty można sobie taniej ściągnąć bezpośrednio Chin, więc poza depronem nikt nic nie kupuje.

Obsługa sklepu od razu nas rozpoznała. Panowie zza lady zapytali czy znów przyjechaliliśmy tu na zawody. Odpowiedzieliśmy że tak, ale mamy malutki problem z niedoborem sprzętu, bo nasza przesyłka gdzieś utknęła. Jegomości zyczyli nam powodzenia w walce z czasem i zgodnie stwierdzili, że szkoda by było naszego wysiłku, czasu i kasy które zostały poświęcone gdyby paczka się nie odnalazła. Racja.

17 marca 2011r. czwartek



Nie ma z nami Marcina i marudy Wojtasa - rano przed wyjściem kazaliśmy im dopieść prezentacje na wypadek, gdyby jakoś udało nam otrzymać na czas paczkę od pracowników Dalsey'a, Hillblom'a i Lynn'a.



17 marca 2011r. czwartek

Przed obiadem podskakujemy do motelu żeby sprawdzić czy Wojtas się nie leni i wygooglować adres Golden Corala, w którym jadaliśmy w zeszłym roku.

Po drodze do samochodu spotykamy jednego z Dęblinian (Dęblinianinów? Dęblinerów?). Okazuje się, że koledzy zostawili samego, a sami pojechali odebrać skrzynię z samolotami z placówki UPS. Robi nam się żal chłopaka, więc pakujemy go na pokład naszego auta - w końcu miejsce Wojtasa jest wolne. Podróż po amerykańskich zakorkowanych hajejach przebiega spokojnie, ale atmosferka w naszym białym autobusie jest średnia. Wujka narzeka na latynoamerykańską muzykę w radiu. Stęsknił się już za hiciorami Ewy Farnej, intensywnie wałkowanymi w polskich radiach. Sytuację ratują nieco szlagiery Keshy i Britney Spears, które czasem pojawiają się w eterze.

Przy okazji warto krótko skomentować pojazd którym się poruszamy. Wydaje nam się, że amerykańskie firmy powinny pomyśleć o zatrudnieniu jakiegoś inżyniera z Japonii bądź z Niemiec. Nie chodzi tu już o spalanie chwilowe rzędu 13l/100 przy prędkości 90km/h podczas jazdy z górki na tempomacie - w końcu benzyna kosztuje tu tyle co Nałęczowianka. Bardziej martwi nas to, że amerykańkom trochę nie wychodzi w temacie mocy. Fajnie by było, gdyby z 3,7 litrowej V6 udało im się wyciągnąć choć tyle, by rozpędzanie samochodu do "przelotowych" 60mph nie trwało 15 sekund...

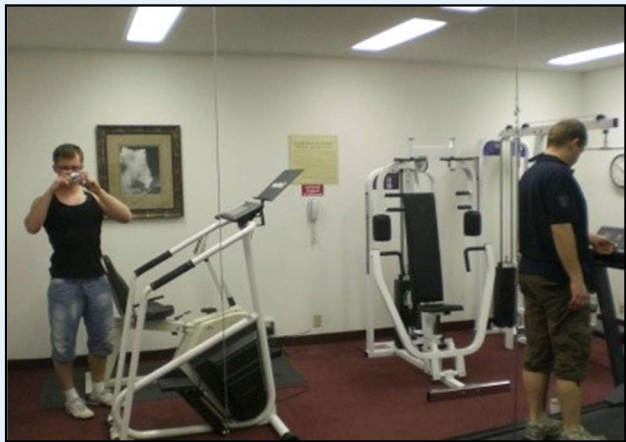
Wizyta w Golden Coralu jak zwykle kończy się kalectwem. Napakowani jedzeniem od stóp po same ciemniaczka ledwo toczymy się do samochodu. Naszemu nowemu sympatycznemu koledze Dęblinerowi Coral się spodobał. Tak jak my, od pierwszego zjedzenia zakochał się w nieograniczonym szamaniu i piciu za 10 baksów od osoby.

17 marca 2011r. czwartek

Po powrocie do motelu dowiadujemy się, że i Dęblin i Wrocław mają już w rękach swoje skrzynie z samolotami.

Po południu, pomimo słabych humorów postaraliśmy się, by tradycji stało się za dość. Jak co roku przetestowaliśmy motelowy basen, przyciągając pełne zdziwienia i politowania spojrzenia obsługi. Cóż - mus to mus - nie mogliśmy zrezygnować z tego obowiązku.

W sumie pomysł wskoczenia do lodowatej wody wcale nie był taki zły. Dziś zrobiło się dość ciepło. Ciężko powiedzieć jak ciepło, bo znajdujemy się w kraju w którym wszystko mierzy się w niezrozumiałych i bezsensownych jednostkach, jednak "na oko" było dziś pod 30°C. Cały czas wieje dość mocny wiatr - zawody mogą być ciekawe.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

17 marca 2011r. czwartek

Jakiś czas później zawitał do nas Radek - nasz opiekun naukowy. Przyleciał by przypilnować nas i pomóc w czasie zawodów. Oby miał okazję. Wieczorem postawiliśmy na ,bardzo modne w ostatnim czasie, zwiększanie masy. Dlatego Maciej-Tak'o i Bartas udali się do motelowej-metalowej siłowni, a reszta poszła przybierać na masie w pobliskim Mac'u.



Jest już późno, godzina 2:00. Wszyscy ci, którzy pomimo wysokiej temperatury i jet-lagu mogą spać, już śpią.

Jutro od rana zaczynają się prezentacje i oceny techniczne modeli. Nasze samoloty wciąż leżą w skrzyni, która według informacji trackingowych właśnie przechodzi odprawę celną w Cincinnati...

18 marca 2011r. piątek - I dzień

Mówi się, że głupi ma zawsze szczęście. Wygląda na to, że mamy w ekipie jakieś amulety, bo los wreszcie się do nas uśmiechnął. Dokładnie o godzinie 8:44 Maciej z Bartkiem przechwytyują paczkę w siedzibie DHL. Po drodze wstępują jeszcze do budowlanego sklepu Home Depot po trochę styropianu i denaturat (do odłuszczenia folii oczywiście), a następnie pędzą w kierunku motelu, gdzie następuje rozładunek.

18 marca 2011r. piątek – I dzień



Wracamy do gry. Teraz musimy na prawdę się spiąć. Nie możemy zawieść naszej uczelni, dzięki której tu jesteśmy. Za kilka godzin prezentacja i badanie techniczne samolotów.

Po dwóch godzinach wypełnionych pracą nad samolotami wyruszamy do centrum konferencyjnego Lockheeda. Rozdzielamy się na dwie grupy, jedziemy dwoma samochodami. Sprzęt i troje z nas przemieszczają się białym vanem z Bartkiem za kółkiem. Reszta pakuje się z Radkiem do samochodu, który pożyczył nam Jacek Tryczyński. Jacka poznaliśmy już w zeszłym roku, mieszka od wielu lat w Dallas. Długo by pisać o tym ile nam już pomógł. W tym roku po raz kolejny udowadnia, że jest na prawdę spoko gościem.

Ekipa bez sprzętu na pokładzie zahacza o The UPS Store, by wydrukować raporty techniczne i kolorowe folderki reklamujące nasze samoloty.

Do centrum konferencyjnego docieramy przed 14. Na miejscu jak zwykle niezłe zamieszanie. Na kilkudziesięciu stołach różne ekipy przygotowują swoje maszyny do inspekcji technicznej i prezentacji. Znajdujemy jedno wolne miejsce i zabieramy się za nasze latadła. Zgodnie z planem na pierwszy ogień miał iść model Micro, jednak nie jest wystarczająco gotowy byśmy mogli zaprezentować go o godz. 15.

18 marca 2011r. piątek – I dzień



Wojtek prosi inżynierów-organizatorów o zmianę, tak by zamiast Mikrasa zaprezentować najpierw nasz model klasy Regular. Zgodnie z tegorocznymi zasadami model klasy Regular musi zostać podczas prezentacji rozładowany i załadowany największym przewidywanym ładunkiem. Na każdą z tych operacji wolno poświęcić maksymalnie 60 sekund. Postanowiliśmy, że osobą odpowiedzialną za szybki załadunek będzie młodszy Maciej. Cały rok pakował biceps by przygotować się do ekspresowego wrzucenia jedną ręką 15kg na pokład samolotu. Obie operacje zajmują mu po niewiele ponad 40 sekund.

Wojtek przeprowadza prezentację, opisując nasz samolot i działania które podjęliśmy by go wykonać w jak najlepszy sposób. Na koniec kilka pytań od inżynierów z komisji i po bólu. Prezentacja zaliczona - możemy odhaczyć jeden z punktów programu.

18 marca 2011r. piątek – I dzień

Zaraz po prezentacji zabieramy się za dalsze przygotowania do inspekcji technicznych i do zaprezentowania modelu mikro.



Prace nad Regularem wielokrotnie przerywają nam przechadzający się pomiędzy stołami członkowie SAE, by pogratulować nam wyjątkowo starannie wykonanej maszyny. Rzeczywiście ciężko wśród innych ekip znaleźć samolot który byłby wykonany równie estetycznie jak polskie maszyny. Rozmowy o staranności wykonania zwykle kończymy podsumowując: "well, that's how we do it in Poland"



Wciąż walczymy również z naszym Mikrasem. Jego oficjalna nazwa to Fourfeeter, ale pewne elementy jego konstrukcji decydują o tym, że zyskuje miano "Latającego Chlebaka"

18 marca 2011r. piątek – I dzień



Fourfeeter powinien zmieścić się w częściach w skrzyni, której wymiary określają organizatorzy i dać się złożyć w mniej niż 3 minuty. Sam samolot jest prawie gotów, ale mamy problem z pudełkiem do którego powinniśmy go wcisnąć. Ze względu na opóźnienie przesyłki nie zdążyliśmy go skonstruować. Powstaje plan żeby sklecić je na szybko z bloczków styropianu z Home Depot, okazuje się jednak że czas biegnie za szybko - nie zdążymy zrobić tego przed prezentacją. Kierujemy się w stronę kolegów z Dębina. Wiemy, że powinni skończyć prezentację swojego Mikrasa kilka minut przed rozpoczęciem naszej, więc prosimy ich o pożyczenie sklejkowego pudełeczka. Chłopaki nie robią problemów - wyrzucają z niego swój samolocik i wręczają nam upragnioną skrzyneczkę. Wuj z Maciejem z Wałcza próbują przeprowadzić próbę szybkiego składania modelu po wyjęciu z pudełka, jednak nadchodzi czas na przejście do sali w której ma odbyć się prezentacja. Będą musieli improwizować i jakoś poskładać szybko Chlebak przed sędziami, robiąc to po raz pierwszy. Czekamy chwilę pod salą, by w końcu usłyszeć zaproszenie do środka. Wewnątrz przedstawienie przebiega zgodnie ze znanym, ustalonym harmonogramem. Wojtek prezentuje i broni Fourfeetera, a chłopaki jakimś cudem składają go mieszcząc się w 180 sekundach. Kolejny etap za nami.

18 marca 2011r. piątek – I dzień



W końcu przychodzi czas na inspekcję techniczną modelu Regular. Załapujemy się 5 minut przed godziną 17 - tą, o której mają zakończyć się dzisiejsze inspekcje. Niesiemy naszą bestię na stanowisko pomiarowe, na którym sędziowie zaglądają w każdy jej zakamarek. Badają czy zawiasy, snapy i cięgna są wystarczająco solidnie wykonane i zabezpieczone. Sprawdzają, czy rzeczywiste wymiary modelu zgadzają się z tymi, które widnieją w raporcie technicznym. Patrzą, czy nasz silnik nie jest w jakiś sposób zmodyfikowany i czy mamy łatwy dostęp do instalacji paliwowej. Przechodzą do punktu dotyczącego zasilania i... tu sprawa zaczyna się komplikować. Panowie pytają gdzie w naszym modelu znajduje się wyłącznik zasilania awioniki.

18 marca 2011r. piątek – I dzień

Odpowiedź na to pytanie jest dość trudna. Cóż, w naszym samolocie nie ma wyłącznika. Mamy dość nieciekawe doświadczenia z rozlatującymi się w locie wyłącznikami, więc dla bezpieczeństwa zrezygnowaliśmy z tego bajeru. Niestety okazuje się, że zgodnie z regulaminem powinniśmy mieć możliwość wyłączenia zasilania bez rozbierania samolotu. Sympatyczny sędzia sugeruje, że skoro nie mamy takiego sprzętu to - cóż - mamy w te pędy skądś go wytrzasnąć. Biegniemy po pomoc do kolegów z Wrocławia. Niestety pomimo chęci pomocy nie znajdują nic w swojej skrzynce z różnorakim kabelstwem. Szukamy reprezentacji z Dębina. Krótka rozmowa z naszymi sąsiadami i zaraz atakujemy ze śrubokrętami ich model, by wyciągnąć zeń zamontowany tam wcześniej wyłącznik. Szybki szaber i już mamy to, czego nam było trzeba. Z zamontowanym przełącznikiem lecimy do sędziego, by ten podpisał ostatecznie decyzję o dopuszczeniu do lotów naszej maszyny. Sędzia wręcza nam naklejki ze skunksami, symbolizujące pomyślne przejście przez kontrolę, stanowiące jednocześnie logo Lockheed Skunk Works. Niestety nie udaje nam się dziś oddać Mikrasa do badania technicznego. Zrobimy to jutro, z samego rana.



18 marca 2011r. piątek – I dzień

Po badaniach przychodzi czas na pizzę i pogadankę organizatorów, dotyczącą organizacji następnych dni zawodów i zasad bezpieczeństwa, których musimy przestrzegać. Na sam koniec dowiadujemy się jak sędziowie ocenili nasze dzisiejsze wysiłki.

W klasie Regular na razie lądujemy na 2 miejscu. To prawie jak pole position przed jutrzejszymi lotami konkursowymi. Gdyby nie pomoc kolegów z pozostałych polskich reprezentacji byłoby z nami kruch.

Do motelu wracamy dwoma różnymi trasami. Biały mamuszkowóz zahacza o sklep modelarski, z misją odkupienia wykradzionego przełącznika i zakupu paru innych detali. Natomiast auto, którym kieruje Radek przejeżdża przez Best Buy'a - sklep z artykułami RTV.

Po 21 wracamy do motelu, wyczerpani szybkim tempem dnia, który zaczął się o 6:30. Choć jutro pobudka odbędzie się przed godziną 6, niestety nie możemy teraz iść spać. Dość sporo musimy nadrobić, zakładaliśmy że będziemy mieli paczkę 2 dni wcześniej i zdążymy przygotować samoloty jeszcze przed piątkiem, ale jest inaczej. Czeka nas ciężka noc.

19 marca 2011r. sobota – II dzień

Po krótkiej nocy podrywamy się do boju o 6:00 rano. Zbyt wcześnie na śniadanie w motelu, odgrzewamy zatem w mikrofali wczorajszą pizzę. O 7:00 jesteśmy już na lotnisku. Jest chłodno, wieje dość silny wiatr 4 m/s. Ma się jeszcze nasilać w ciągu dnia.

Po odprawie pilotów podchodzimy do oceny technicznej z modelem w klasie Micro. Niestety okazuje się że skrzynia do której wchodzi model jest zbyt mała w porównaniu z regulaminem. Tak'O z Wujasem przystępują zatem do wycinania nowej z przywiezionego przez nas styropianu.

19 marca 2011r. sobota – II dzień

Reszta przygotowuje Regulara do "pustego" lotu. Za lot bez obciążenia w pierwszej kolejce możemy zyskać bonus w wysokości 10 pkt. Piechotą nie chodzi.

Rozpoczyna się I kolejka w klasie Micro. Silny wiatr powoduje, iż tylko nieliczne modele lądują bezpiecznie. Większość ulega destrukcji w powietrzu. Ale od czego jest cyjan i taśma klejąca.

Tuż przed 9:00 Regular jest gotowy do lotu. Wieje bardzo silnie. Maciej z Bartkiem ustawiają model na pasie. Przy starcie model praktycznie od razu odrywa się od ziemi. Jest pusty a wieje bardzo silny wiatr. Co ciekawe, Maciej w czasie całego lotu ma wypuszczone przerywacze, a i tak model rwie do góry jak szalony. Start udany, krąg też. Z wiatrem model przemknął wartko. Na prostej do lądowania ledwie przesuwają się do przodu. Tymczasem zaczyna wiać coraz silniej, jest ze 6 m/s i turbulentnie. Maciej wspina się na wyżyny swojego kunsztu pilotażowego - pomimo dzikich harców tuż nad pasem model szczęśliwie przyziemia się w nakazanym miejscu - lot zaliczony. Po locie sędziowie sprawdzają jeszcze komorę ładunkową - jest pusta, więc udaje nam się uzyskać dodatkowe 10 pkt.



Tymczasem model klasy Micro przechodzi kontrolę techniczną i w drugiej serii będzie gotowy do lotu. Trochę schodzi z nas ciśnienie, udało się zaliczyć pierwszy, ważny lot, a model lata poprawnie.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

19 marca 2011r. sobota – II dzień

W międzyczasie rozmawiamy o naszych wyczynach przez telefon z reporterem Radia Merkur.

W pierwszej serii również Dęblinowi udaje się zaliczyć "pusty" lot. Tymczasem model kolegów z Wrocławia, pilotowany przez jednego z członków lokalnego klubu modelarskiego niestety po starcie kończy lot na trawie obok pasa.



To już nasz czwarty start, procentują doświadczenia z poprzednich imprez. Mamy wiatromierz do pomiaru wiatru, "przewijak" do zdalnej zmiany slajdów w PowerPoint'cie i różne inne przydatne drobne gadżety, o których zespoły startujące po raz pierwszy najczęściej zapominają. Z każdym startem z większym dystansem podchodzimy do rywalizacji, zachowując coraz większy spokój podczas zawodów. W tym roku zmiana regulaminu sprawiła że punktuje się starty w każdej kolejce. Nie ma zatem "odpuszczania" startów (niekiedy byłoby to celowe - np. przy niebezpiecznym, silnym lub bocznym wietrze). Tymczasem wiatr jest naprawdę silny, dochodzi momentami nawet do 8 m/s.

Na pas idzie FourFeeter zwany też przez nas "Latającym Chlebakiem" ze względu na kształt kadłuba. Na pokładzie obciążnik 840 gram, masa własna modelu 430 gram. Lot, w porównaniu z pozostałymi modelami klasy Micro, bardzo spokojny i udany.

19 marca 2011r. sobota – II dzień

Co najważniejsze, lądowanie w jednym kawałku - lot zaliczony. Jest dobrze.

Dęblin tymczasem w klasie Micro zalicza "kreta" - pionowe uderzenie w ziemię. O dziwo uszkodzenia modelu są stosunkowo delikatne. Zdążą do następnej kolejki z naprawą.

Tymczasem zbliża się druga kolejka klasy Regular. Na pokład wkładamy 10kg. Aby jednak dalszy opis był czytelny musimy nieco cofnąć się w czasie.

W pierwszym naszym starcie, podczas SAE 2008, nasz model był szybki, ciężki i twardy. Nie udało nam się wykonać zaliczonego lotu, model był zbyt szybki i trudny w lądowaniu. Znosił za to cierpliwie wszystkie twarde lądowania, nadawał się do remontu. W kolejnych latach obserwowaliśmy dobre wyniki modeli o bardzo wiotkiej konstrukcji. Wiatry były słabe, lekkie modele radziły sobie z narzuconym, krótkim rozbiegiem. W naszym czwartym starcie postanowiliśmy zatem maksymalnie model odchudzić. Konstrukcja latała bardzo poprawnie, na oblocie podniosła bez problemu 6 kg, odrywała się po bardzo krótkim rozbiegu. Wiedzieliśmy jedno - model zajmie bardzo wysokie miejsce ... chyba że się wcześniej rozsypie w locie. I drugie - po rozsypaniu nie będzie już czego zbierać. No i obawialiśmy się silnego wiatru.

Tyle tytułem dygresji, teraz do rzeczy. Około 11:30 przystąpiliśmy do drugiej próby w Regularze. Wiatr ciągle był silny 6-7m/s i porywisty. Predator wystartował bardzo ładnie, z krótkim rozbiegiem. Również lot był bardzo poprawny aż do czwartego zakrętu. Tam zdarzyła się nasza katastrofa. Bardzo lekki i odchudzony model jest zawsze podatny na aeroelastyczne drgania samowzbudne - tzw. flutter. Niewielka sztywność skrzydła nie jest w stanie przeciwstawić się powiększającym się drganiom i skrzydło ulega po prostu destrukcji. To właśnie przytrafiło się nam w tym locie. W bardzo turbulentnym powietrzu obciążony 10kg ciężarem

19 marca 2011r. sobota – II dzień

model wpadł we flatter - jedno skrzydło po prostu eksplodowało. Model rozbijając się o ziemię stracił również kadłub. To co zostało to ledwie końcówka jednego skrzydła i usterzenie ogonowe. Drugie skrzydło z końcówką zawisło na wysokim drzewie, poza naszym zasięgiem.



Tym samym dla Regulara zawody się zakończyły. Model nie nadaje się do odbudowy, nie było czasu aby wykonać go w dwóch egzemplarzach. Jak mówi powiedzenie: 'kto nie ryzykuje w Rawiczu nie siedzi'. Model latał bardzo ładnie, najlepiej z dotychczas przez nas skonstruowanych. Gdyby tylko warunki przypominały te z ubiegłych lat mógł zwojować bardzo wiele. No ale nic trzeba przełknąć gorycz porażki, na pocieszenie zostaje nam drugie miejsce w konkurencji prezentacji i oceny technicznej.



19 marca 2011r. sobota – II dzień

Jeśli chodzi o klasę Regular - w tym roku pozostało nam już tylko wspierać kolegów z Dębina i Wrocławia, i obserwować inne ekipy.

Pozostaje nam drugi model, w klasie Micro. Nie ma co ukrywać - jego konstrukcja jest również bardzo delikatna, jednak model, w razie uszkodzeń, jest dużo łatwiejszy do naprawy.

Konsumujemy lunch, ciśnienie trochę z nas schodzi, teraz nie mamy już nic do stracenia. Wreszcie koło 12:30 przychodzi czas na III kolejną Micro, drugi lot naszego modelu. Dorzucamy trochę obciążenia i idziemy na start. Wygląda wszystko podobnie jak w przypadku Regulara. Lot jest poprawny, model daje sobie radę. Niestety wściekle porywy wiatru szarpią nim na prostej do lądowania - już nad pasem przy gwałtowniejszym podmuchu i wyrwaniu łamie się połączenie jednego ze skrzydeł z dźwigarem - model przechodzi na plecy i z przytupem rozbija się o pas.



FourFeeter, choć silnie zdeformowany, nadal jest w jednym kawałku, ale lot nie zostaje zaliczony z powodu przekroczenia linii bezpieczeństwa. Na szczęście model nadaje się do naprawy. Bartek z Maciejem jedzie do hotelu i sklepu modelarskiego po niezbędne części, Wuj z długimi tyczkami udaje się w kierunku pobliskiego zagajnika celem ściągnięcia wiszącego na drzewie jednego ze skrzydeł Regulara.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

19 marca 2011r. sobota – II dzień

Nie, już nie po to by je odremontować - już tylko po to by odzyskać dwa, warte nieco pieniędzy, serwomechanizmy.

Robi się coraz słoneczniej. Wieje co prawda ciągle silny wiatr, ale jest już 26°C. Tym samym w lepszych nastrojach czekamy na dalszy rozwój wydarzeń.

Wuja jakkolwiek dociera po pniu drzewa prawie 3 metry na ziemię to jednak nie udaje mu się ściągnąć skrzydła na ziemię. Zresztą po chwili pojawia się obsługa lotniska i przepędza dzielnych ratowników.



Co ciekawe, po kilku kolejkach w klasie Micro nadal zajmujemy drugie miejsce. W Regularze, gdyby tylko udało się nam wylądować - a niewiele brakowało - również bylibyśmy na drugim miejscu. To świadczy tylko o tym, z jak trudnymi warunkami przychodzi się zmagać wszystkim ekipom.

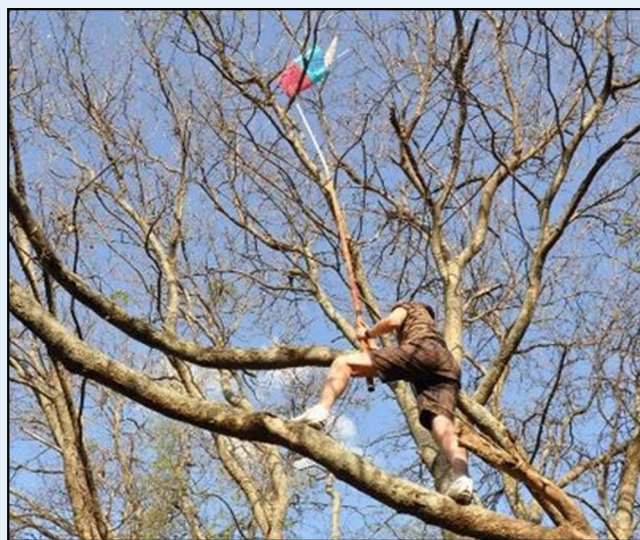
Na lotnisku pojawiają się przedstawiciele lokalnej Polonii, którzy częstują nas owocami i kanapkami.

Trwają gorączkowe prace nad rekonstrukcją modelu klasy Micro. W ruch idzie styropian, klej i rurki węglowe. Jesteśmy gotowi o 17:00, jednak organizatorzy kończą loty na 6. kolejce klasy Regular. Zatem dopiero jutro przyjdzie nam walczyć dalej.

Ponieważ loty oficjalnie zakończono możemy wyruszyć by uwolnić skrzydło Predatora wiszące wysoko na drzewie znajdującym się pod drogą

19 marca 2011r. sobota – II dzień

podejścia do lądowania. Ze stalowych i plastikowych tyczek oraz rurki węglowej tworzymy 7 metrową dzidę. Na miejscu okazuje się jednak, że skrzydło wisi znacznie wyżej, może 10, może 11 metrów. Na sąsiednie drzewo wspina się Wujas. Niedostępnym skacze po drzewach, dżga skrzydło Predatora wytrwale jednak idzie słabo. Co więcej, skrzydło odnosi przy tym większe obrażenia niż podczas wypadku. Wreszcie dorabiamy do dzidy końcówkę w postaci harpunu i to już jest skuteczne. Skrzydło ląduje na ziemi o wraz z nim dwa bezcenne serwa.



Wracając na lotnisko robimy pamiątkowe zdjęcie dziury którą wyłobił 10kg obciążnik Predatora. Na lotnisku układamy resztki Predatora na kształt, który go wyróżniał przed wypadkiem i przy wtórce marsza żałobnego płynącego z CD w samochodzie robimy sobie pożegnalne zdjęcia. Latał pięknie, ale był zbyt delikatny. Będziemy go pamiętać.



19 marca 2011r. sobota – II dzień

O 19:00 jesteśmy w hotelu padnięci po całym dniu na lotnisku. Część ekipy pod dowództwem Wujasa udaje się do basenu. Trzeba jakoś ochłonić po emocjach dzisiejszego dnia.

Wieczorem odwiedzamy jeszcze okoliczne sklepy, jemy kolację w 'Jack in the box'.

20 marca 2011r. niedziela – III dzień

Rano część ekipy zaczyna od śniadania w 'Jack in the box'. Zadajemy sobie pytanie: "ile kilogramów przybierzemy na tym wyjeździe?". Dziadzio Radzio wyraża satysfakcję że już jutro wraca do Polski.

O 7:30 jesteśmy na lotnisku. Wieje znów silny wiatr, szczęśliwie nad ranem jest ciut słabszy, jakieś 4 m/s.



Po godzinie przychodzi czas na pierwszą kolejkę w klasie Micro. Model waży 414 gram, ma na pokładzie ładunek o masie 1475g. Lot jest spokojny, choć z powodu nisko stojącego słońca, pilotujący go Maciej na kilka sekund traci go z oczu. Po ładnym podejściu model bardzo subtelnie przyziemia - i lot zaliczony. Tym samym umacniamy się w Micro na 2. miejscu.



20 marca 2011r. niedziela – III dzień

Sądząc po liczbie zespołów na starcie wczorajsze trudne warunki znacząco przetrzebiły modele. Również dziś zaczyna wiać coraz mocniej, co gorsze - wiatr zmienia kierunek i zaczyna wiać lekko poprzecznie do pasa.

Koło godz. 9:00 przystępujemy do drugiej próby. Mamy teraz większe obciążenie. Wieje silnie, ale Maciejowi udaje się utrzymać kierunek rozbiegu. Odrywa się przed linią końcową. Cały lot poprawny, model trzyma się 'kupy'. Również lądowanie wychodzi Maciejowi bardzo ładnie. Model toczy się jeszcze i w momencie gdy już się nieomal zatrzymuje kręci 'cyrkla' - jego powodem jest rozsypanie się łożyska jednego z kółek podwozia. Niestety - choć to tylko drobny element, ale jednak, oderwał się od modelu przy lądowaniu - lot nie zaliczony. A było bardzo blisko. No nic, zostaje nam - chyba już tylko jedna kolejka na poprawienie naszego wyniku - raczej nie poprawimy naszego drugiego miejsca w łącznej klasyfikacji, ale przynajmniej zwiększymy zapas innymi kolejnymi ekipami.



Obok nas na swoich stanowiskach walczy Wrocław i Dęblin. Wrocław o wykonanie choć jednego zaliczonego lotu w klasie Regular, Dęblin o poprawienie miejsce w klasach Micro i Regular. Kółko naprawione, czas na - chyba już ostatnią - kolejkę w klasie Micro. Prędkość wiatru - 10.3 m/s. Dla porównania uczniowie-piloci szybowcowi (nawet tacy z nalotem już kilkudziesięciu godzin)

20 marca 2011r. niedziela – III dzień

latają przy prędkości wiatru nie przekraczającej 8 m/s. Nasz model waży 414 gram, a rozpiętość skrzydeł to 1.28 m. To wszystko pokazuje z jak trudnymi warunkami przyszło się nam mierzyć. Efekt? Start udany, bardzo krótki. Model jednak nie chce się wznosić, zakręt i lot bokiem, z wiatrem, Maciej wykonuje na 8-10 metrach. Trzeciego zakrętu nie było mu już dane wykonać - model przyziemia na trawie i kilkakrotnie kapotuje - przy przyziemieniu ma kilkadziesiąt kilometrów na godzinę. Efekt? Nie bardzo jest co zbierać. Model byłby jeszcze do naprawy gdyby nie brak czasu. Zostaje ledwie godzina do końca zawodów, w tym czasie nie zdążymy go naprawić, zresztą być może nie będzie już kolejnej kolejki lotów.



Klasa Regular - być może już ostatnia kolejka. Dęblin miał pecha w poprzednich dwóch lotach. Drobne awarie czy błędy proceduralne powodowały niezaliczenie kolejki. Tym razem udaje się - podnoszą 11.5 kg, będą wysoko w klasyfikacji Regular'a. Gratulacje!

20 marca 2011r. niedziela – III dzień



Zostaje jeszcze Wrocław. Rzutem na taśmę, w ostatniej kolejce, wykonują jeszcze pierwszy w tych zawodach poprawny lot.



W poprzednich trzech latach przywieźliśmy w sumie jedno wyróżnienie, za trzecie miejsce w prezentacji modelu w klasie Micro w 2010r. Zawsze jednak, podczas ceremonii zakończenia zawodów mieliśmy całe modele w rękach. Nigdy nie ulegały całkowitej destrukcji, zawsze coś można było pokazać. W tym roku - paradoksalnie - nie mamy już żadnego modelu w całości, za to ciągle mamy szansę na trzy pudła w klasyfikacji generalnej. Jest 11:00, a my już po zawodach. Do 12:00 potrwać jeszcze loty, a o 13:00 odbędzie się ceremonia zakończenia zawodów. Dzięki temu mamy czas na oglądanie ostatniej kolejki lotów.

20 marca 2011r. niedziela – III dzień

Wiele 10 m/s, ekipy wkładają w modele tyle obciążników ile przygotowały - loty wyglądają bardzo ciekawie i dramatycznie.



Wreszcie koło godz. 12:00 jest po zawodach. Spożywamy w spokoju lunch czekając na dekorację zwycięzców. Celujemy co najmniej w trzy nagrody: trzecie miejsce za prezentację w klasie Regular (tego nikt nam już nie odbierze) oraz w klasie Micro drugie w klasyfikacji ogólnej i ... no właśnie - w kategorii najwyższego współczynnika udźwigu - tutaj mamy wysokie aspiracje.

O 13:00 zaczyna się ceremonia zakończenia zawodów. Z nieba leje się żar. Zgodnie z oczekiwaniami dostajemy plakietę za 3. miejsce w klasie Regular za prezentację techniczną. Potem organizatorzy wręczają najcenniejsze nagrody (szklane trofea) za 'największy podniesiony ciężar' w klasie Micro. Miny nam się wydłużają. Jak SAE stare tak w klasie Micro nigdy nie był punktowany podniesiony ciężar, ale stosunek podniesionego ciężaru do masy własnej modelu. Patrzymy lekko zszokowani jak ekipa z Indii odbiera trofeum za pierwsze miejsce. Na ośłodę dostajemy jeszcze plakietę za 2. miejsce w klasyfikacji ogólnej w klasie



20 marca 2011r. niedziela – III dzień

Micro. To super wynik, pierwszy raz udało nam się osiągnąć tak dobry wynik w zawodach SAE.



Ceremonia powoli dobiega ku końcowi gdy zaczyna włączać się nam ostrzegacz przed spiskową teorią. Przecież to nie tak - trofeum miało być dla nas! Proszę wyjaśnić to smutne nieporozumienie. Szczęśliwie Dziadzia Radzio tuż przed ceremonią wykonał kilka zdjęć na których na zbliżeniu widać szklane trofea. I cóż to na nich widać? Otóż jak w pysk strzelił: 'Micro Class. Highest Payload Fraction!' Organizatorzy się pomylili! Nagrodzili drużyny, które dźwignęły największy ciężar, a nie te, które uzyskały największy współczynnik udźwigu.

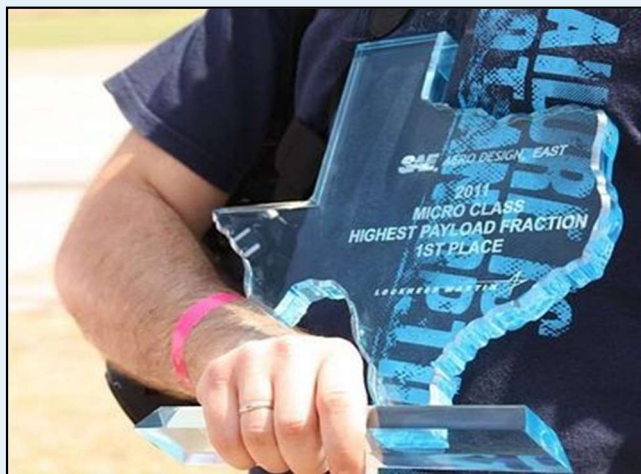


Po zakończeniu ceremonii zgłaszamy się do organizatorów. 2 minuty rozmowy i sprawa się wyjaśnia - to pomyłka prowadzącego ceremonię.

20 marca 2011r. niedziela – III dzień

Po zakończeniu ceremonii zgłaszamy się do organizatorów. 2 minuty rozmowy i sprawa się wyjaśnia - to pomyłka prowadzącego ceremonię. Przez radiowęzeł organizator prosi nagrodzone zespoły o podjęcie do biura zawodów. Następuje ceremonia o mało przyjemnej atmosferze. Obdarowane zespoły oddają trofea pominiętych. Na szczęście wszystko odbywa się z godnością i zrozumieniem.

W ten oto sposób trafia do nas najwyższe odznaczenie: 1 miejsce w klasie Micro za uzyskanie największego współczynnika udźwigu! Hip hip hurra! Sukces jest wielki, radość też. Po trzech latach, w czwartym naszym starcie w zawodach SAE, sięgamy po najwyższe odznaczenie w klasie Micro.



Robimy sobie kilka pamiątkowych fotek - radość jest duża. Trzy odznaczenia w jednych zawodach - to jest coś. W klasie Micro wyprzedziliśmy między innymi ekipę z Dębina. W klasie Regular postawiliśmy wszystko na jedną kartę. Nasz model miał albo wygrać albo ... zginąć. Niestety przytrafiło mu się to drugie. Przegraliśmy z warunkami atmosferycznymi, które nie były do przewidzenia. Model latał poprawnie i gdyby nie wściekły wiatr, miałyby szansę na bardzo wysokie miejsce. Co więcej, dzięki bardzo dobrej stronie teoretycznej w naszym

20 marca 2011r. niedziela – III dzień

wykonaniu (raport techniczny i prezentacja) oraz zaliczeniu pustego lotu (lot za który przyznawane są dodatkowe punkty - jako jedyna drużyna wykonaliśmy taki lot - to też świadczy o potencjale naszego modelu) uzyskaliśmy w klasie Regular miejsce 16. bijąc o jedno miejsce ekipę z Wrocławia, choć podnieśli oni w swoim jedynym locie 6 kg. Musieliśmy uznać wyższość ekipy z Dębina, której, jako bratniej, przez całe zawody staraliśmy się wytrwale pomagać - zresztą z wzajemnością, za co dziękujemy.



Już po zawodach Wrocław wrzuca 11kg do modelu i startuje do - jak się okazuje ostatniego - lotu. W porywach silnego wiatru rozlega się głośnie kłanienie - i skrzydła naprawdę "po zbóju" - po prostu się składają. Wbrew pozorom drużyna jest zadowolona, gdyby tak spektakularna katastrofa przytrafiła im się na zawodach na pewno zajęliby pierwsze miejsce w konkursie na najlepszą glebę.



20 marca 2011r. niedziela – III dzień

Same zawody dobiegły końca. Po zeszłorocznym sukcesie w zakresie prezentacji teraz przywozimy nagrody w różnych dziedzinach. To świadczy o naszym potencjale i dobrze wróży na przyszłość. Do Polski wracamy w środę, tylko Dziadzio Radzio leci już jutro, zapewne z zamiarem gnębienia studentów. Późnym popołudniem, po powrocie do motelu i szybkiej kąpieli większa część ekipy udaje się na barbecue, organizowane przez lokalną Polonię. W tym roku wszystkie polskie reprezentacje gorąco dopingowała i wspomagala na prawdę spora rzesza naszych rodaków, zamieszkujących okolice Dallas.

21 marca 2011r. poniedziałek

Dzisiejszy dzień jakoś nie chce się rozpocząć. Jesteśmy po weekendzie mocno zmęczeni i ciężko nam zwlec się z łóżek. Niektórzy przełamują się i udają na motelowe śniadanie, które kończy się o godzinie 9:00. Plan na dzisiaj obejmuje spakowanie i nadanie skrzyni, wysłanie Radka samolotem do domu i poinformowanie kogo trzeba o wynikach zawodów.

Maciej z Radkiem zajmują się pracą umysłową - siadają ze swoimi laptopami i wytrwale stukają w klawisze klawiatury.

Reszta bierze na swoje barki pracę fizyczną. ?eby zaoszczędzić nieco Politechnicznych pieniędzy chłopaki postanawiają zmniejszyć skrzynię - w końcu nasze samoloty zajmują już nieco mniej miejsca, a firmy przewozowe naliczają opłaty za wymiary zewnętrzne paczki. Piłują, wiercą i wkręcają produkując kilogramy wiórów.

Około południa odwiedza nas Jacek Tryczyński, żeby zabrać Radka na lotnisko. Rozmawiamy chwilę i żegnamy się z Radkiem.

Gdy paczka w końcu jest gotowa i zapakowana, Bartek, Wujka i Wojtas jadą do DHL, żeby się jej pozbyć.

21 marca 2011r. poniedziałek

Po południu jedziemy oddać przedstawicielom polonii pożyczoną wczoraj wyrzynarkę. Nadchodzi czas na jedzenie. Golden Corall, choć oferuje zróżnicowane menu to trochę zdążył się nam przejeść. Szukamy czegoś innego. W końcu lądujemy w barze Hooters i napychamy się prawdziwie amerykańskimi, ociekającymi tłuszczem hamburgerami, których nie da się zmieścić do paszczy. W czasie jedzenia obsługa proponuje nam turniej wirtualnej gry w kosza, przy pomocy którejś z modnych ostatnio konsoli do gier wyczuwających ruchy dłoni. Ponieważ za zwycięstwo oferowane są jakieś ciekawe fanty zgadzamy się i wpisujemy na listę. W końcu nadchodzi nasza kolej - słyszymy jak pani woła do siebie "Wudzę" i kolegów. Gramy w rzucanie piłek do kosza machając jakimś pilotem. Idea uprawiania takiego "sportu" przed telewizorem raczej nas nie porywa. Wśród naszej załogi najlepiej rzuca Maciej, choć jego ruchy wyglądają na najbardziej nieskoordynowane i przypadkowe. Niestety, na szczeblu międzynarodowym nie wygrywamy tej konkurencji, ale pocieszamy się, że przynajmniej jesteśmy najlepsi wśród Europejczyków. Na koniec ulegamy namowom kelnera i pozwalamy im zrobić sobie z nami pamiątkowe zdjęcie.



21 marca 2011r. poniedziałek

Zadowoleni z jedzenia, ciekawego wystroju i cen zbliżonych do Coralla wspólnie stwierdzamy, że warto by było odwiedzić jeszcze jakiegoś innego Hootersa. Może jutro.

Po powrocie do motelu bawimy się i żegnamy z Dęblinem - w końcu jutro rano wyjeżdżają.

22 marca 2011r. wtorek

Z samego rana wybieramy się do niewielkiego skansenu Fort Worth Stockyards, by obejrzeć tradycyjne pędzenie bydła, na które nie udało nam się zdążyć w zeszłym roku. Gotowi na spotkanie z pędzącym stadem półtonowych krów ustawiliśmy się na chodniku w nadziei, że pomimo kurzu spod kopyt coś jednak zobaczymy.

Czekamy.

W końcu nadchodzi czas na widowisko. Pojawiają się podstarzali cowboy'e na koniach, a za nimi kilka krów. Tempo całej tej zabawy, delikatnie mówiąc, rozczarowuje. Bardziej wygląda to na spokojną przechadzkę, wyprowadzenie krówek na spacer, niż pędzenie kogokolwiek gdziekolwiek. Zbyt dynamicznie nie jest, ale wrażenie robią na nas wielgachne rogi texańskich krów. Teraz wiemy już, dlaczego to, co codziennie jemy z bułką nazywają tu "longhornem".



22 marca 2011r. wtorek

Wstępujemy do sklepów z pamiątkami i ze słodczymi. W tym drugim, wśród całkiem normalnych cukierków znajdujemy coś ciekawego - muchy w czekoladzie i larwy o smaku chilli, lub barbecue. Propozycja jest kusząca, ale nikt nie wrzuca robali do swojego koszyka.

Po Stockyards przychodzi czas na kolejną atrakcję. Jedziemy obejrzeć od środka nowy stadion Cowboys'ów. Tego też nie zdążyliśmy zrobić w zeszłym roku.

Kupujemy bilety i wchodzimy przez sklep z gadżetami dla kibiców.



Stadion jest ogromny i w porównaniu do stadionów do piłki nożnej, niesamowicie czysty. Podłogi się świecą, w powietrzu nie czuć żadnego zapachu, choć jest to obiekt zamknięty. "Trawa" na stadionie jest sztuczna. Najciekawsze jest to, co jest nad nią - cztery największe na świecie ekrany wyświetlające obraz w wysokiej rozdzielczości. Dwa większe ekrany ważą po 600 ton, każdy z nich składa się z 10,5mln diód LED, a ich przekątne sięgają 60m. Widzowie z najwyższej położonych sektorów nie muszą zabierać na mecze lornetek i wytyczać wzroku żeby próbować dowiedzieć się co dzieje się na "murawie" - wszystko można obejrzeć na gigantycznym ekranie. Fascynujące.

22 marca 2011r. wtorek

Zwiedzamy szatnie zawodników i cheerleaderek, przejścia dla VIP'ów i korytarze. Wszystko sterylne, czyste, bezzapachowe i utrzymane w amerykańskim, nieco pozbawionym fantazji stylu.

Po zwiedzaniu stadionu odwiedzamy pobliskiego Hootersa. Hootersowe hamburgery nam zasmakowały. Chyba właśnie powstaje nowa tradycja.

Po południu w motelu wskakujemy do basenu. Opracowujemy różne style wskakiwania - "na Wojtka", "na Golonę", "na helikopter", "na kota". Wuj za bardzo wczuwa się w styl "na Predatora" i zalicza małą katastrofę. Już nie jest taki ładny jak przedtem. Obrażenia są widowiskowe, ale powierzchowne i niegroźne. W pokojowej łazience Wojtas czerpie wiele radości i satysfakcji z okładania zdartego nosa Wujaska wacikami nasączonymi spirytusem. Zdezynfekowany i opatrzony Wuj zapada w leczniczy sen.

Jutro z samego rana wyruszamy do domu. Wieczór upływa na beznadziejnych próbach wciśnięcia w nasze walizy ciuchów i różnych innych bambetli kupionych za dolary.

23/24 marca 2011r. środa/czwartek

Dwa dni spędzamy głównie na siedzeniu w nieszczególnie wygodnych fotelach klasy economy, przykręconych do podłóg różnej maści samolotów. Nie obywa się bez małej niespodzianki. Przebiecie trasy Fort Worth - Waszyngton - Frankfurt - Poznań z zasady jest dość czasochłonne, ale w naszym wypadku przedłuża się o dodatkowy postój na lotnisku we Frankfurcie. Po dotarciu do odpowiedniej bramki dowiadujemy się, że będziemy mieli opóźnienie. Gdy po długim czekaniu w końcu nadchodzi czas na boarding, zamiast wprost do samolotu, przechodzimy tunelem do autobusu i zaczynamy jechać. Podróż po lotnisku trwa podej-

23/24 marca 2011r. środa/czwartek

rzanie długo i kończy się na samym jego końcu, w miejscu w którym stoją 3 niewielkie samolociki. Bus zatrzymuje się koło jednego z nich, tak byśmy mogli dokładnie obserwować sytuację. Wokół niewielkiego odrzutowca krząta się obsługa naziemna ze śrubokrętami, taśmą klejącą w rękach i lekką paniką w oczach. Wszystkim nam kojarzy się to z naszymi akcjami na lotniskach - mu wiemy, że odpowiednia ilość taśmy klejącej potrafi zdziałać w miniaturowym lotnictwie cuda. Po 15-minutowym pokazie umiejętności niemieckiej załogi obsługi naziemnej w końcu komuś udaje się odpalić silniki. Przybrudzony mechanik wychodzi z samolotu z podniesionym kciukiem, dając znak naszemu kierowcy, że już czas aby nas wypuścić.

Pilot małego samolociku ostro ciśnie po gazie chcąc nadrobić stracony czas. Lądowanie jest dość brutalne. Dzięki pośpiechowi pilota o pas w Poznaniu grzmocimy opóźnieni tylko o godzinę. Po przejściu przez drzwi poznańskiego międzynarodowego portu lotniczego odbieramy bagaże. Tym razem wszyscy możemy cieszyć się swoimi walizkami, nic się nie zgubiło.

Wyjazd był udany i bardzo cieszymy się z wyników. Przyjemnie było na te kilka dni wyrwać się z objęć końca zimy i przejechać do gorącego Teksasu, w którym drogi nie składają się z dziur, a ludzi stać na benzynę. Mimo wszystko cieszymy się, że już wracamy do świata w którym kanapki, samochody i ludzie mają normalne rozmiary. Dobrze jest spędzić kilka dni z kolegami, ale gdy widzi się wciąż tych samych przez 24 godziny na dobę to powoli przychodzi ochota na zmianę towarzystwa.

Wszędzie dobrze, ale w domu najlepiej. My dotarliśmy, ale skrzynia z naszym sprzętem wciąż jeszcze walczy. Pojawiły się jakieś problemy związane z cłem - pewno dlatego, że wwoziliśmy do Stanów samoloty a wywoziliśmy wykałaczki. Mamy nadzieję, że nasze zabawki też kiedyś dotrą do

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

23/24 marca 2011r. środa/czwartek

Poznania, w końcu potrzebujemy ich do startów w następnych zawodach.

PS: Skrzynia dotarła do Poznania we wtorek, 29 marca 2011r., po nieco ponad tygodniowej podróży.

Podsumowanie

W dniach 18-20 marca 2011r. w Fort Worth w Teksasie w USA odbyły się sponsorowane m.in. przez Lockheed Martin & NASA zawody Society of Automotive Engineers SAE AeroDesign West 2011.

W zawodach wzięła udział reprezentacja Politechniki Poznańskiej z modelami Predator w klasie Regular i FourFeeter w klasie Micro.

Ekipa Akademickiego Klubu Lotniczego Politechniki Poznańskiej zdobyła pierwsze miejsce w klasie Micro w kategorii największego współczynnika udźwigu (stosunku podniesionego obciążenia do masy całkowitej samolotu). Otrzymała także wyróżnienia za drugie miejsce w klasie Micro w klasyfikacji ogólnej oraz za trzecie miejsce w klasie Regular w klasyfikacji prezentacji technicznej.

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.



**INNOWACYJNA
GOSPODARKA**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

