

4 kwietnia

W czwartkowy poranek o godzinie 9:00 stawiliśmy się na znanym nam dobrze z ubiegłych lat lotnisku Apollo XI w Van Nuys, celem przeprowadzenia oblotu na kalifornijskiej ziemi. Mając na uwadze zeszłoroczne gigantyczne doświadczenie jakim dysponował pilot Rob Janniger, któremu powierzyliśmy nasz płatowiec, w tym roku również chcieliśmy aby pilotował on nasz model. Niestety z przyczyn medycznych Rob nie będzie obecny na tegorocznej edycji SAE Aero Design West. W zamian został nam przydzielony inny pilot Anthony Campbell. Jesteśmy z nim umówieni na godzinę 10:30 i o tej porze osiągamy pełną gotowość do lotu.



Czas mija, a naszego pilota nie ma. Jasiu postanowił zapytać obecnych na lotnisku członków klubu Valley Flyers, którzy są gospodarzami tego miejsca, czy wiedzą coś na temat przyjazdu Anthony'ego. Usłyszał on, że na pewno przyjedzie, ale trzeba brać poprawkę bo tutaj obowiązuje „California time”.



25 marca – 4 kwietnia

Spóźnienia spowodowane kongestią są tu czymś wpisanym w życie każdego mieszkańca aglomeracji Los Angeles. Podczas oczekiwania na Anthony'ego kierownik i jedyny członek działu utrzymania floty dwóch Dodge Grand Caravan'ów przystępuje do prac obsługowych na najbliższej myjni samochodowej.



W międzyczasie, z godzinnym opóźnieniem przyjeżdża Anthony. Od razu przystępuje do przeglądu przedstartowego naszego samolotu. Pyta o wychylenia, ustawienia expo i inne parametry konstrukcji. Po drobnych zmianach i sprawdzeniu poprawności zakresów wychyleń powierzchni sterowych i pracy silnika, Anthony stwierdza, że jest gotów do lotu. Krzysztof z Jasiem ustawiają samolot na linii startu. Pilot czeka na to, by droga startowa była czysta. Oczekujemy w napięciu, czujemy się jak byśmy oddawali nasze dziecko obcemu pilotowi na lot widokowy szybowcem. Anthony delikatnie przesuwa na aparaturze lewą manetkę.

4 kwietnia

Rozbieg, rotacja, oderwanie. Samolot nabiera wysokości. Wchodzi w pierwszy zakręt delikatnie, chcąc wykonać zwrot o 180 stopni pogłębia przechył. Maszyna z powodu mniejszej siły nośnej generowanej na płacie ześlizguje się na lewe skrzydło tracąc przy tym znacznie wysokość. Lecimy dalej na pozycji z wiatrem, Anthony panuje nad samolotem, lot jest stabilny. Wchodzi w trzeci zakręt tym razem nie taki głęboki, samolot nie traci gwałtownie wysokości. W pozycji base lot jest stabilny. Przezornie lecz niepotrzebnie Anthony nabiera nieco wysokości przed czwartym zakrętem i wychodzi na prostą. Zdejmuje obroty silnika lecz samolot jest wysoko, przez co ma wysoką prędkość na podejściu. W połączeniu z dużą rozpiętością samolotu i profilem generującym sporo siły nośnej, płatowiec przelatuje nad progiem pasa próbując przyziemić, nic z tego. Nie starcza pasa. Anthony odchodzi na drugi krąg. Tu należy wspomnieć że nasz pilot specjalizuje się w lataniu modelami o napędzie odrzutowym, które mają zupełnie inny stosunek masy do mocy

ft
42000

32000

22000

12000

2000

1500

1000

25 marca – 4 kwietnia

oraz charakteryzują się znacznie mniejszą siłą nośną generowaną na płacie. Prawdopodobnie to było bezpośrednią przyczyną chybionego podejścia. Wracając do lotu Anthony wyciąga samolot przed końcem pasa i wchodzi w drugi krąg. Dwa pierwsze zakręty są niemalże książkowe. Pozycja z wiatrem. Samolot leci jak po sznurku. Nagle model obniża wysokości lotu. Anthony nie może nic zrobić, chcąc wyrządzić jak najmniejsze szkody sadza płatowiec na nieskoszonej trawie która nieco amortyzuje awaryjne lądowanie. Rzucamy się w kierunku miejsca upadku samolotu. Na szczęście straty nie są duże, wystarczy wymienić kadłub na nowy korzystając z naszego magazynu części zapasowych.



4 kwietnia

Po dwóch godzinach prac przy modelu, jest on ponownie w stu procentach gotowy do lotu. Podejście numer dwa. Zaczyna wiać, to dobra wiadomość, zła jest taka, że w poprzek pasa. Michał z Jasiem ponownie ustawiają samolot na pasie. Rozbieg, rotacja, oderwanie. Model żwawo nabiera wysokości. Pierwszy zakręt na znacznym wznoszeniu. Lot po prostej, by krąg był jak najszerzy. Drugi zakręt ponownie na wznoszeniu. Samolot się przeciąga, wpada w korkociąg. Anthony bardzo sprawnie wyciąga go z tej patowej sytuacji w ostatnim momencie. Dało się słyszeć westchnięcie członków innych zespołów. Walka trwa dalej. Kiedy wydaje się, że wszystko jest pod kontrolą samolot ponownie się przeciąga, tym razem na małej wysokości. Na pół sekundy przed spotkaniem z ziemią wiemy, że nic nie da się zrobić, ta chwila zdaje się trwać wieki. Biegniemy odnaleźć płatowiec w bujnej trawie i oszacować straty. Tym razem uderzenie było mocniejsze - kadłub zamienił się w stertę drzazg.



25 marca – 4 kwietnia

Centropłat, również nie nadaje się nawet do naprawy. Ze zwieszonymi głowami wracamy ze szczątkami samolotu przez pas startowy do stołu gdzie mamy tymczasowy warsztat. PoDzik z Antohnym dyskutują na temat tego co poszło nie tak. Koncepcji jest wiele, jednak to tylko spekulacje. Czeka nas popołudnie i wieczór pełnie pracy, by przygotować się do prezentacji technicznej oraz sprawić by model był gotowy do jutrzejszej inspekcji. Nie poddajemy się, walczymy dalej.