

6 kwietnia

Piątkowy wieczór spędziliśmy na przygotowaniach modelu do zawodów. Dokonałiśmy ostatnich poprawek aby mieć pewność, że nic nas nie zaskoczy. Kiedy stwierdzamy że wszystko co konieczne zostało zrobione, przystępujemy do pakowania samochodów i udajemy się na zasłużony odpoczynek.

Sobotniego poranka stosujemy sprawdzoną praktykę z zawodów w Meksyku. Polega ona na podzielenie zespołu na mniejsze części. Pierwsza z nich udaje się na lotnisko i rozpoczyna przygotowania do lotów, natomiast druga w tym samym czasie przygotowuje śniadanie, które zabrane na lotnisko zostanie zjedzone przez wszystkich.

Punktualnie o godzinie 7.00 rozpoczyna się odprawa pilotów w której bierze udział PoDzik. Podjęliśmy decyzję, że to właśnie on, będzie pilotował nasz samolot. Podczas czwartkowego oblotu pilot, którego przydzielił nam organizator zawodów rozbił dwa nasze samoloty. Wprawdzie w zeszłym roku również nie wszystko poszło po myśli Roba, gdyż on również uszkodził jeden model, jednak już w trakcie zawodów było znacznie lepiej, a tak naprawdę - rewelacyjnie. Tym razem jednak, postanowiliśmy zaufać naszemu pilotowi Matuszowi i to właśnie jemu powierzyć los naszej konstrukcji. Latał on w Meksyku w tym i zeszłym roku i każdorazowo prezentował się bardzo dobrze.

Krótko po zakończeniu odprawy samolot jest gotowy do lotu. O godzinie 8 loty zaczynają modele klasy micro. Po niej przychodzi kolej na naszą kategorię. Jako pierwszy startuje zespół z Warszawy. Próba naszych rodaków zostaje zaliczona.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

6 kwietnia



Chwilę później przychodzi pora na nas. Ustawiamy samolot na pasie startowym. Po krótkiej chwili oczekiwania Mateusz rozpoczyna rozbieg. Wszystko idzie zgodnie z planem, przy odpowiedniej prędkości, w około $\frac{3}{4}$ długości pasa następuje rotacja i sprawne nabieranie wysokości. Wtem, bez żadnego ostrzeżenia model przechyla się na lewe skrzydło. PoDzik stara się wyrównać lot przesuwając drążek w prawo, samolot jednak nie reaguje. Ziemia zbliża się niebezpiecznie szybko. Wszyscy wstrzymujemy oddech. Nasza maszyna jest już kilkadziesiąt centymetrów nad ziemią i powoli zaczyna tonąć w wysokiej trawie. Po sekundzie jest już po wszystkim. Biegniemy ocenić straty. Szybkie oględziny wskazują na uszkodzenie kadłuba i centropłata. Odnosimy wrak do naszego stolika i przystępujemy do naprawy.

6 kwietnia

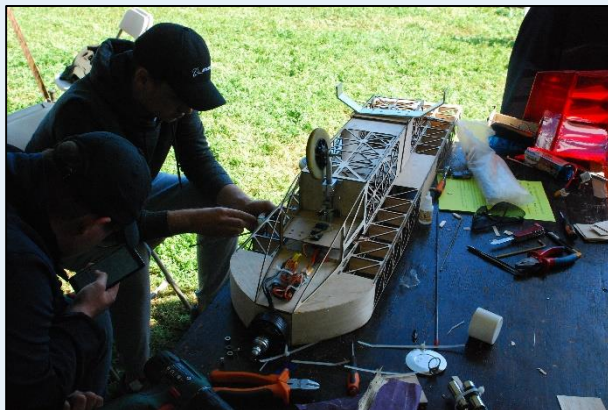


Przeprowadzamy analizę nagrania wideo, która mamy nadzieję pomoże zrozumieć nam, co było przyczyną tak dramatycznej sytuacji. Przeglądając zdjęcia i filmy klatka po klatce dostrzegamy, że prawa lotka pozostaje niewychylona, podczas gdy lewa jest maksymalnie opuszczona. Sprawdzamy mocowanie prawej lotki w skrzydle. Wszystko wygląda normalnie, jednak dokładniejsze oględziny pozwalają wykryć prawdopodobną przyczynę. Zawias lotki ma zbyt duży luz, który może przekładać się na jej wypłaszczenie pod wpływem napływających strug powietrza.



6 kwietnia

Wróćmy jednak do naprawy. Z powodu dwóch wypadków w Teksasie, jednego w Meksyku i trzech w Kalifornii nasze zapasy części zamiennych są mocno nadwyżężone. Niestety nie dysponujemy gotowym kadłubem, mamy jedynie półprodukt, który wymaga jeszcze sporo pracy.



Nie rezygnujemy jednak i zmotywowani rozdzielamy zadania. Równolegle naprawiane są żebra w skrzydle, montowana jest elektronika, przyklejone zostają wzmocnienia i przegrody oraz poprawiane mocowanie lotki. Przykręcenie silnika i podwozia to już tylko formalność, po 1,5 godziny pracy centropłat jest gotowy, a kadłub wędruje do foliowania. Trwa właśnie druga runda lotów - niestety nie zdążymy osiągnąć gotowości przed jej zakończeniem.



6 kwietnia

Po 30 minutach operowania żelazkiem przychodzi pora na złożenie całego samolotu i sprawdzenie czy wszystko do siebie pasuje. Całe szczęście nie mamy z tym większych problemów. W międzyczasie zaczyna się trzecia kolejka lotów.



Czas mija szybko i zaskakuje nas ostatnie wezwanie sędziego do stawienia się w kolejce do startu. Od tego momentu mamy 5 minut na pojawienie się na drodze kołowania, a musimy przejść jeszcze ponowną inspekcję techniczną. Nie sprawia nam ona problemu i udaje nam się zdążyć przed zakończeniem kolejki.



6 kwietnia



Po chwili oczekiwania nasz samolot jest ponownie na pasie. PoDzik zaczyna rozpędzać samolot, tym razem pozostaje dłużej na ziemi uzyskując większą prędkość. Dzięki temu dużo sprawniej możemy nabrać wysokości. Czekamy na zieloną chorągiew sędziego, która będzie znakiem, że możemy wejść w pierwszy zakręt. Przebiega on bez zakłóceń. Samolot jest stabilny w powietrzu i tym razem słucha poleceń pilota. Po drugim zakręcie, na pozycji z wiatrem PoDzik zaczyna odczuwać silne podmuchy wiatru.

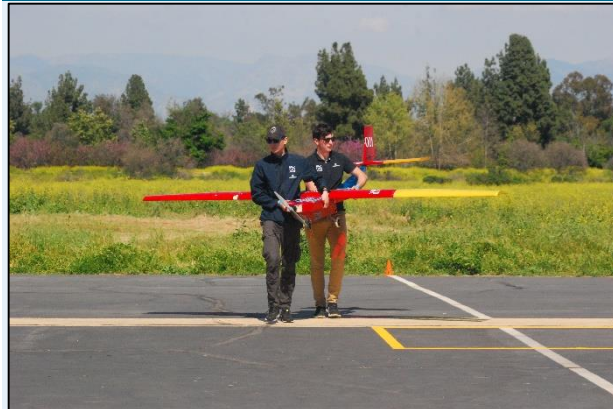


6 kwietnia

Zaczyna się nierówna walka pilota z maszyną i naturą. Samolot opada, ale tylko po to, aby za moment znowu nabrać wysokości. Z każdym opadnięciem dziobu wszyscy wstrzymują oddech. Dolatujemy do trzeciego zakrętu po którym zaczynamy zniżanie. Walka cały czas trwa, lecz nasz pilot doskonale daje sobie radę. Czwarty zakręt, wyjście na prostą - czas na najbardziej delikatny moment lotu - lądowanie. Mateusz jest dobrze ustawiony, wyrównuje lot, delikatnie zwalnia, dotyka podłoża i nasz samolot jest już na pasie, jednak jego prędkość jest tak duża, że konieczne jest wytracenie prędkości na drodze startowej. Niestety chwila nieuwagi skutkuje zatrzymaniem w trawie. Całe szczęście nic się nie stało. Sprawnie odnosimy model do stacji ważenia ładunku. Sędziowie mają problem z poprawnym policzeniem, ile piłek tenisowych mieliśmy na pokładzie. Po chwili dochodzą do porozumienia i przechodzą do sprawdzenia masy naszej skrzyni. Ta część przebiega dużo sprawniej. Za lot powinniśmy otrzymać 4800 punktów, jednak wyjechanie z pasa poskutkowało karą i finalnie otrzymujemy tylko 2100 punktów.



6 kwietnia



Przed czwartą kolejką musimy dokonać serwisu przedniego podwozia oraz prawej lotki. Analizujemy również film z przelotu, aby wyciągnąć odpowiednie wnioski.



Kiedy nadchodzi czas na czwartą – ostatnią kolejkę tego dnia - jesteśmy gotowi do lotu. Samolot postawiony w osi pasa zaczyna przyspieszać. Odrywa się od ziemi i zaczyna nabierać wysokości. Niestety powtarza się sytuacja z pierwszego dzisiejszego lotu. Samolot przechyla się na lewe skrzydło, nie odpowiada na polecenia pilota, przepada i uderza w ziemię.

6 kwietnia



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

6 kwietnia

Jak najszybciej zbieramy pozostałości modelu, pakujemy narzędzia i udajemy się do domu dokonywać niezbędnych napraw. Czeką nas długą noc spędzona z klejem, balsą i sklejką. Jednak pozostało nam niewiele części zapasowych i sporym wyzwaniem będzie doprowadzenie samolotu do stanu lotnego, ale damy z siebie wszystko, aby samolot był gotowy na jutrzejszy dzień. Niestety jest też możliwy scenariusz, w którym nie uda nam się tego dokonać. Po czterech kolejkach lotów na miejscu pierwszym znajduje się Politechnika Warszawska, a tuż za nią Politechnika Rzeszowska. Gdyby nasza drużyna wykonała loty z zakładanym obciążeniem prawdopodobnie znalazłaby się na trzecim miejscu. W trakcie dnia otrzymaliśmy również wyniki prezentacji technicznej, w której to zajęliśmy 4 miejsce w klasie Regular. Jutro ostatni dzień zawodów, podczas którego odbędą się być może dwie kolejki lotów.