

## 13 kwietnia 2024r.

Wczorajszy mecz Clippersów zakończył się zwycięstwem Utah Jazz 110:109, a o wyniku zdecydował nietrafiony rzut za 3 punkty drużyny z LA.



Rankiem następnego dnia nie ma to już żadnego znaczenia. Pakujemy zabawki do Pacifiki i Nissana, i ruszamy na Apollo XI RC Airfield. Na miejscu jesteśmy jeszcze przed świtem, o 6:10.



Na lotnisku tylko my i Warszawa. Po chwili Pacifika wraca jeszcze do hotelu po trzeci, rezerwowany płatewiec. Montujemy oba dopuszczone do lotu samoloty.



Nim zaczyna się pierwsza kolejka lotów udaje się nam wciągnąć kanapki przywiezione z pobliskiego Subway'a.

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0



Jest rześko, 13°C, pełne zachmurzenie, po południu ma padać. Przydadzą się ortaliony otrzymane wczoraj na meczu Clippersów. Szkoda, że nie zabraliśmy ze sobą zimowych czapek i rękawiczek. Nie taką pogodę mieliśmy przewidzianą w wyobrazeniach słonecznej Kalifornii; może nie doczytaliśmy czegoś małym druczkiem?



Zapowiadają się warunki z raczej silnym wiatrem. To ułatwi nam podnoszenie większych ciężarów, ale nie jesteśmy z tego powodu zadowoleni. Prediction ustawialiśmy raczej pod słabe warunki. Turbulencji się nie boimy, lataliśmy sporo na Kąkolewie przy zbliżonej sile wiatru i podmuchach.



Jedyna nadzieja jest taka, że wielkie i ciężkie orchidee konkurencji, z dużymi powierzchniami czołowymi, przy tym wietrze, z limiterami mocy silnika 750 W, o prostu nie dadzą rady w locie pod wiatr.



Jedną z tych orchidei jest płatowiec Teksasu.



O godz. 7:30 rozpoczyna się briefing na pasie startowym, w którym uczestniczą Adam i Mikołaj.



Jako drudzy ustawiamy się w kolejce do lotów. Nie ma co czekać na deszcz. Ma zacząć padać o godz. 14:00. Antek idzie odebrać score sheet, a my czekamy na zakończenie odprawy.



Ekipa obsługująca zawody na poziomie kierownictwa od lat się nie zmienia. Jest Ryan Reynolds, Lonnie Dong i Glenn Cushion. Głównym zmartwieniem

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0

organizatorów jest pogoda. Lotnisko jest zlokalizowane na terenie zalewowym przed zaporą Sepulveda, w dolinie rzeki Los Angeles. Bywało już, że zawodnicy musieli być ewakuowani z obawy przed powodzią. Tak było np. w roku 2012.



Wiatr jest silny, w osi pasa. Na pokładzie 17.86 lbs - dokładnie prediction w tej temperaturze.



Lot #1 godz. 8:40. Mikołaj daje pełen gaz.



Rozbieg przebiega po prostej, oderwanie następuje w połowie rozbiegu. Zapas jak widać spory przy tym wietrze.



Lot jest stabilny i w pełni kontrolowany.



Dopiero na prostej Mikołaj trochę walczy z turbulencją i silnym wiatrem.



7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0

Lądowanie jest bardzo krótkie, z hołubcem, ale samo przyziemienie precyzyjne i delikatne.



Lekko zgiętą goleń przedniego podwozia traktujemy jako normalne uszkodzenie eksploatacyjne, a wymiana goleni zajmuje 3 minuty.



Zaraz po locie idziemy na pomiary. Sędziowie mierzą rozpiętość skrzydła i wagę obciążenia (17.83 lbs). Czas na rozładowanie nie powinien przekroczyć 60 sekund - zmieściliśmy się w 27 sekundach.



Za prediction dostajemy 4.992/5 możliwych do uzyskania. Łącznie 13.9142 pkt. za lot.

Zaraz po ważeniu wracamy do kolejki. Od jakiegoś czasu na zawodach obowiązuje ciągła kolejka - jak sesja. Nie ma kolejnych rund. To bardzo fajne rozwiązanie, ale powoduje też że cały czas jesteśmy na 100% obrotów, nie ma czasu na przerwę.



Tymczasem lecą kolejne zespoły. Tak jak przewidywaliśmy - silny wiatr utrudnia lot orchideom.



To będą widowiskowe zawody.



Warszawa zalicza nieudany lot w klasie Advanced. Ich Regular stoi na poboczu - może czekają na słabszy wiatr?

Teksas - zwycięzca z zeszłego roku ustawia się dopiero za nami. To ich pierwszy lot, a nasz będzie już drugi. W tej klasyfikacji prowadzimy :-)

Regular z Montrealu po nieudanej próbie uruchomienia schodzi z pasa. Po chwili kolejny team

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0

kończy lot w krzakach w rejonie trzeciego zakrętu.



W klasie Regular do konkursu zgłosiły się drużyny z Polski, USA, Indii, Kanady, Meksyku, Chin i Luksemburga. W klasie Advanced są też ekipy z Hiszpanii i Egiptu.



Ekipa z Meksyku urywa podwozie po twardym przyziemieniu na asfaltowym pasie.



Godzina 9:25 - nadchodzi czas na kolejne Regulary: Warszawa, Teksas i my. Warszawa zalicza poprawny lot. Silny wiatr w osi pasa powoduje, że prędkość na wytrzymaniu jest bardzo niska a dobieg krótki



Lot 2 godz. 9:31.



Niewiele można o nim powiedzieć, poza tym że Mi-kołaj jest już dużo spokojniejszy i nawet goleń podwozia nie wymaga naprawy.



Znów sędziowie mierzą nam prawie w punkt prediction - 13.8693 pkt. Rozładunek 27 sekund. Płatowniec jest powtarzalny, lata stabilnie. Pytanie tylko jak pozycjonuje się względem innych konstrukcji.

Obawiamy się że może nam trochę zabraknąć w rywalizacji z najlepszymi.



Po nas leci Teksas. To kandydat do złota, a ich orchidea jest nawet bardziej imponująca niż rok temu. Jedynie silny wiatr może im pokrzyżować plany. Ten jednak jest w miarę spokojny. Lot trwa długo, samolot jest bardzo powolny. Obie zielone chorągiewki sędziów wędrują jednak w górę - lot zaliczony.

Leci Dęblin. Niestety lot nieudany. Zaraz po starcie samolot wznosi się bardzo szybko, ale leci na krytycznych kątach natarcia. Jeszcze na dystansie pierwszych 100 ft, nim osiągnął wymaganą pozycję trawersu sędziego, zrobił zakręt o 180', po czym zaczął skręcać w lewo w ludzi i Air Boss musiał wydać komendę "Ground the plane". Poszły drzazgi.

Mija kolejna godzina mniej lub bardziej udanych lotów. Wieje coraz silniej, ale ciągle w osi pasa. Bezskutecznie próbuje startu model South Dakota.



Wreszcie o 10:50 przystępujemy do lotu #3. Na pokładzie 17.6 lbs.



Znów lot bez żadnych emocji i 2 chorągiewki w górze. Sędziowie kolejny raz mierzą nam prediction prawie w punkt.



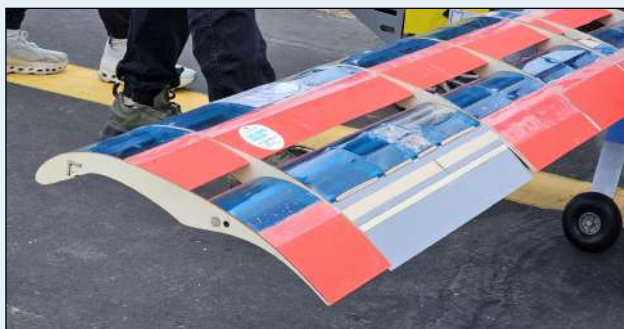
Plan minimum zrealizowany. Do klasyfikacji liczą się 3 najlepsze loty. Mamy zatem komplet.



Kończymy zatem miękką grę. Od kolejnego lotu trzeba dorzucić do pieca. Nic nie daje nam dorzucenie 5 lbs, bo tracimy wtedy punkty za prediction, a punkty za wagę nie są tyle warte. Dopiero dorzucenie 13 lbs i więcej da nam przyrost punktowy. Przy tym wietrze 30 lbs jest do wzięcia, choć nigdy nie lataliśmy z takim obciążeniem. Będzie się zatem działo. Z Mikołaja zejdzie nieco ciśnienie. Do tej pory miał robić swoje - i to mu się udało. Od teraz każdy lot będzie obarczony tak wielkim ryzykiem, że

nikt Mikołaja nie zgilotynuje za ewentualne rozbiście. Mamy zresztą trzy egzemplarze gotowe do lotu - jest zatem czym latać. Emocji na pewno nie zabraknie.

Ciekawy pomysł na skrzydło ma ekipa 18. Wygląda to jak slot, ale bardzo dużej powierzchni, właściwie taki sam jak skrzydło.



Jakiś model Micro wykazuje duże problemy ze sterownością. Pilot walczy przez dobrą minutę i prawie mu się udaje, ale jednak rozbija się obok pasa.

Po chwili jego los dzieli Regular, który z kolei łamie się po twardym przyziemieniu.



Tymczasem nadchodzi pora na lunch. Organizatorzy stanęli na wysokości zadania - hamburger z frytkami z food trucka jest naprawdę na poziomie.



Tymczasem o 11:45 pojawiają się pierwsze delikatne opady. Trochę wcześniej, wg prognoz miało zacząć o



14:00. Ale to nas nie martwi. Mamy już trzy skompletowane loty. Niech się martwią ci, którzy do tej pory bumelowali.

Nasze punkty są na chwilę obecną następujące: 35.4628 raport 44.2283 prezentacja 57.1673 loty

Punkty za lot są sumą trzech najlepszych kolejek i bonusu za prediction. Czekamy na publikację pierwszych wyników. Na pewno mocne są Teksas i Warszawa, nie mamy jednak wiedzy nt. osiągnięć pozostałych ekip.

Regular #18 przyziemia się przed pasem.

Do lotu przystępuje Regular Teksasu. Dwie próby rozbiegu kończą się jednak za każdym razem niepowodzeniem.

Jest ciągle bardzo chłodno. Wiatr silny, w osi pasa.

W tym roku głównymi sponsorami zawodów są Lockheed Martin, Solid Works, NCEES, Simnet, Ansys, MathWorks, onShape, Tesla, FibreGlast.



Dochodzi południe i szykujemy się do lotu #4. Zaczyna kropić i to dość zdecydowanie. Zaczyna też wiać coraz silniej.



Na pokładzie ok. 31 lbs, jakieś 14 kg. Pusty samolot waży ok. 8 kg.

Niestety sędziowie zarządzają półgodzinną przerwę. Warunki nie są złe. Chcielibyśmy już lecieć. No nic, trzeba poczekać. Byle nie zaczęło bardziej padać.



Komisją publikuje pierwsze wyniki. Na razie jesteśmy na pierwszym miejscu w klasyfikacji lotów, ale od razu studzimy emocje. Prowadzimy z wynikiem 54 pkt., co jest sumą trzech lotów i bonusu za prediction. Warszawa jest druga z 51 pkt., a Teksas trzeci z 31 pkt. Tyle tylko, że Warszawa wykonała dwa loty, a Teksas jeden. Zakładając iż podniosą tyle samo w kolejnych lotach oznacza, że nas przegonią. Plasowałoby nas to na trzecim miejscu uwzględniając fakt, iż czwarta drużyna ma dopiero 14 pkt. za loty. Tak jak przewidywaliśmy, z Warszawą i Teksasem będzie nam trudno rywalizować, ale trzecie miejsce wydaje się być w zasięgu.



O godz. 12:45 przystępujemy do lotu #4. Na pokładzie 31 lbs. Zaczyna wiać jeszcze silniej i pojawiają się turbulentne poddmuchy. To będzie trudny lot, uwzględniając obciążenie na pokładzie. Byle tylko skrzydła się nie złożyły.

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0



Mikołaj daje gaz i obserwuje linię 100 ft oznaczając koniec rozbiegu. Na 2-3 m przed linią zaczyna wychylać ster wysokości. Skrzydła chcą, ale kadłub nie. Co prawda odrywa się od ziemi, ale z przeciągniętym jednym skrzydłem, w efekcie z utratą kierunku. Mikołaj zdejmuję gaz, tym razem z tym obciążeniem start się nie uda. Może musimy poczekać na silniejszy wiatr?

Air boss stwierdza, że w swojej karierze sięgającej kilkanaście lat wstecz, tylko parę razy musiało użyć komendy "Ground the plane. Dziś zrobił to na pewno dwa lub nawet trzy razy.



Teksas zalicza drugi udany lot, po pewnym czasie także trzeci. Warszawa wykonuje drugi, tym razem nieudany lot.

Okazuje się że ważna była poranna mobilizacja i potem konsekwentna realizacją założonego planu prediction. Ciągłe wygląda na to, że liczyć się musimy jedynie z Warszawą i Teksasem. Pozostali mają problem. Pogoda robi się coraz gorsza, a organizatorzy informują, iż zamierzają zakończyć loty już o 16:00.





Pada i to w sposób tropikalny, który przypomina dlaczego w Ameryce są stosowane bardzo przepustowe systemy do odprowadzania wód deszczowych.



Dzisiaj zatem wcześniej kończymy rywalizację. Jest całkiem niezłe. Mamy 1 miejsce w klasyfikacji prezentacji, jesteśmy w pierwszej trójce w klasyfikacji lotów i w pierwszej dwójce w klasyfikacji generalnej. Przynajmniej tak wskazują cząstkowe wyniki i obserwacja poczyną konkurencji. Tyle tylko że my już właściwie zrobiliśmy wszystko co do nas należało i niewiele więcej jesteśmy w stanie zdziałać z tak ustawionym prediction (jak się okazało za niskim - płatowiec ma większy potencjał). Teraz zostanie nam obserwacja poczyną konkurencji. Nie ukrywamy że nie przeszkadza nam ta pogoda w Kalifornii. Niech pada i pada ... jutro do 14:00 :-)



Jutro drugi i ostatni dzień lotny. Oby zakończył się dla nas tak pozytywnie jak dzisiejszy.

## Remont modelarni

Dzięki życzliwości władz uczelni modelarnia AKL na Wildzie w listopadzie 2023r. przeszła remont, który znacznie poprawił warunki pracy. Miejmy nadzieję, że przełoży się to także na jeszcze lepsze wyniki w zawodach.

