

BEZMIECHOWA 2009

Ośrodek Szkolenia Lotniczego w Bezmiechowej otwarty

"Szanowni Państwo, jest mi niezmiernie miło powitać Państwa w miejscu, które jest symbolem polskiego lotnictwa cywilnego. Wysiłkiem wielu osób: pracowników Politechniki Rzeszowskiej, Politechniki Warszawskiej i przedstawicieli lokalnego środowiska, miejsce to odzyskało swoją świetność. Dzisiaj otwieramy nowy etap jego działalności, powołując Ośrodek Szkolenia Lotniczego na podstawie certyfikatu udzielonego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Mam nadzieję, że Ośrodek ten zapewni szkolenie wszystkim chętnym, a szczególnie studentom. Chciałbym dodać, że oprócz szkolenia szybowcowego realizowane są już tutaj wspólne projekty badawcze, np. w ramach działania inicjatywa technologiczna - opracowanie konstrukcji motoszybowca AOS 71.



Nominację z rąk JM Rektora odbiera dr inż. T. Rogalski. Z prawej prof. M. Orkisz.

Fot. M. Misiakiewicz



Profesor K. Arczewski - dyr Instytutu Techniki Lotniczej Politechniki Warszawskiej.

Fot. M. Misiakiewicz

Szanowni Państwo, uważam, że uczelnie wyższe oprócz kształcenia i prowadzenia badań naukowych muszą

uczestniczyć w życiu regionu. Państwa obecność świadczy o tym, że godnie wywiązujemy się z tego zadania" - tymi słowami JM Rektor prof. Andrzej Sobkowiak zainaugurował uroczystość otwarcia Ośrodka Szkolenia Lotniczego w Bezmiechowej w dniu 5 września 2009 r., wpisaną w cykl imprez związanych z obchodami Święta Lotnictwa i w roku 90-lecia Aeroklubu Polskiego.

Otwarcu OSŁ towarzyszyła statyczna wystawa samolotów ultralekkich zlokalizowana w dolnej części lotniska. Najpiękniejszym jednak lotniczym elementem uroczystości była pomalowana na kolor pomarańczowo-kremowy "Salamandra" - replika przedwojennego szybowca wykonana przez Henryka Mynarskiego, właściciela

Zakładu Szybowcowego w Jeżowie Sudeckim (o czym na dalszych stronach). Ona właśnie w całej okazałości prezentowała się na czołowym miejscu w hangarze pełnym już cieszących oko szybowców różnych typów.



Na pierwszym planie projektant Ośrodka inż. arch. S. Karpień w rozmowie z kanclerzem J. Burym.

Fot. M. Misiakiewicz

BEZMIECHOWA 2009

W uroczystości wzięli udział m.in.: wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Zbigniew Mączka, marszałek województwa podkarpackiego Zygmunt Cholewiński wraz z wicemarszałkiem prof. PRz Janem Burkiem, wiceprezydent Rzeszowa Henryk Wolicki, liczna delegacja Politechniki Warszawskiej z prof. Krzysztofem Arczewskim - dyrektorem Instytutu Techniki Lotniczej na czele, delegacja Wyższej Oficerskiej Szkoły Sił Powietrznych w Dęblinie, reprezentant władz centralnych ABW Jan Zajac, zastępca podkarpackiego komendanta Policji insp. Janusz Golenia, rektorzy minionych kadencji Politechniki Rzeszowskiej w osobach prof. Kazimierza E. Oczosia i prof. Stanisława Kusia, dyrektorzy i reprezentanci aeroklubów, przedstawiciele lokalnych władz samorządowych, członkowie Fundacji Rozwoju Politechniki Rzeszowskiej, studenci i pracownicy uczelni, przedstawiciele mediów.

W czasie uroczystości nominację na stanowisko dyrektora OSL odebrał z rąk JM Rektora dr inż. Tomasz Rogalski z Katedry Awioniki i Sterowania. Powołanie Ośrodka Szkolenia Lotniczego jest konsekwencją zmian oznaczających szersze niż dotąd udostęp-



O historii Ośrodka i perspektywach rozwoju mówił prof. M. Orkisz.

Fot. M. Misiakiewicz

nienie szkolenia szybowcowego, na co w swoim wystąpieniu zwrócił uwagę prorektor ds. rozwoju profesor Marek Orkisz, mówiąc:

"Szkoła Szybowcowa w Bezmiechowej pozostawiła po sobie niezwykle ładunek wspomnień i emocji, nigdy nie ustały fascynacja i szacunek dla tego miejsca. Politechnika Rzeszowska jako

jedyna w kraju uczelnia kształcąca pilotów lotnictwa cywilnego przejęła na progu XXI w. dziedzictwo lotnicze słynnej przed wojną lwowskiej uczelni i na mocy uchwały Aeroklubu Polskiego z 14 grudnia 2004 r. wprowadziła tu własny Aeroklub. Dziś zmieniamy dotychczasową strukturę i na mocy certyfikatu Urzędu Lotnictwa Cywilnego opatrzonego numerem PL-FTO-152/2009 z dnia 29 czerwca 2009 r. otwieramy kolejną kartę historii tego miejsca - Ośrodek Szkolenia Lotniczego - Ośrodek, w którym odbywać się będzie kształcenie rezerw kadr lotniczych na potrzeby szkolnictwa wyższego oraz służb państwowych. Ośrodek, który jest otwarty dla każdego zainteresowanego szkoleniem, którego misją jest pielęgnowanie chlubnych lotniczych tradycji, a nade wszystko mający stać się wizytówką sportów lotniczych Politechniki Rzeszowskiej, Podkarpacia i kraju. Wszystkim tym, którzy tworzyli historię Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej składamy w dniu dzisiejszym hołd. Wszystkim tym, którzy przyczynili się do ponownego jej rozkwitu składamy wyrazy wdzięczności i szacunku. Tym, którzy tworzyć będą jej przyszłość życzymy wytrwałości i tyłu lądowań, co startów".

*Krażyły dwa szybowce, szukały smug bieli -
Zamkniętej w kropkach rosy - otulonej chłodem,
Spragnione lekkich noszeń w błękitach przestrzeni -
Pierwszy widział diamenty, drugi do nich drogę...*

*Płynęły dwa szybowce jak statki po niebie -
Znalazły białe smugi, błękit je odurzył,
Były słońcem i cieniem - razem obok siebie -
Pierwszy oczy otworzył, drugi je przymrużył...*

DWA SZYBOWCE

Zakochanym Szybownikom

Anna Magdalena Mróz



Fot. D. Kudeń (Agencja Fotograficzna MobilFoto.pl)

BEZMIECHOWA 2009

Uroczyste otwarcie Ośrodka Szkolenia Lotniczego było też okazją do zorganizowania pikniku lotniczego. Choć pogoda nie dopisała i nie można było

podziwiać latających szybowców, to i tak należy on do udanych, gdyż umożliwił spotkanie się lotniczej braci z wielu ośrodków. Wszystko dlatego, że

Bezmiechowa żyje i przywraca dawną świetność temu niezwykłemu miejscu na lotniczej mapie Polski.

Marta Olejnik

"Salamandra" w Bezmiechowej

Historia

Gdy jeszcze przed II wojną światową inż. Waław Czerwiński z Politechniki Lwowskiej zaprojektował lekki, szkolny szybowiec WWS-1, z pewnością nie przypuszczał, że jego konstrukcja tak dobrze przyjmie się we wszystkich ówczesnych szkołach szybowcowych. Salamandra, bo tak szybowiec nazwano ze względu na jego bardzo niewielką prędkość potrzebną do lotu, od razu zyskała przychylność szerokiego grona pilotów, zarówno tych doświadczonych, jak i rozpoczynających swą przygodę z awiacją. Budowana w dziesiątkach egzemplarzy, znajdowała nabywców w całej Europie. Po wojnie trafiła do Kanady, a nawet odległych Chin, gdzie eksploatowano ją także w wersji dwumiejscowej.

Co wyróżniało tę konstrukcję wśród bardzo licznego wtedy grona konkurentów? Oczywiście własności pilotażowe - małe, dobrze dobrane siły na sterach, wysoka stateczność poprzeczna i jednocześnie dobra sterowność, brak skłonności do przepadania na skrzydło czy wchodzenia w korkociąg. Salamandra "chodziła za ręką", a że zachowywała się świetnie na małych prędkościach, określano ją zawsze mianem szybowca łatwego w pilotowaniu i niesłychanie bezpiecznego. Szybowanie 40-50 km/h pozwalało utrzymywać się nad zboczem przy "byle wietrze", a obudowana kabina (poza obrys wystawała tylko głowa pilota) zapewniała na owe czasy wyjątkowy komfort. Cykl produkcyjny szybowca trwał około dwóch tygodni, żywotność zaś określano na 5 lat.



Szybowiec Salamandra na wschodnim zboczu Rachowa.

Salamandry latały w największych i najsympliczniejszych polskich szkołach szybowcowych: od Bezmiechowej i Ustianowej, poprzez Tęgorozę, Golezów, Fordon, Jeżów w Sudetach czy późniejszy Żar, po płaskie aerokluby lotniska. Niejednemu szybownikowi zapadły więc w pamięć i w sercu, a jak bardzo i dlaczego, postaram się opisać.

Próba wskrzeszenia inicjatywy budowy Salamandry w Politechnice Rzeszowskiej z końcem lat 90. spełzała na niczym. Owszem, tu czy tam odbywały się głosy, że warto, brakło jednak wspólnego zapału i przede wszystkim czynów. Pamiętam, jak razem z moim nieżyjącym już Ojcem, który zawsze o Salamandrze wyrażał się z najwyższym uznaniem i sympatią, jechaliśmy sami do Bielska, gdzie odszukano i skompletowano niemalże pełną dokumentację szybowca. Temat był jednak zbyt duży, aby udźwignąć go samemu, także ze względu na deficyt czasu. Od

tamtej pory minęło dokładnie 10 lat i dziś... A jakże. Salamandra jest!

Jest Salamandra!

Z inicjatywy Henryka Mynarskiego, dyrektora i właściciela Zakładu Szybowcowego w Jeżowie Sudeckim, zbudowano nową Salamandrę! Prace trwały blisko 3 lata, ale ich efekt - przynajmniej dla mnie - jest oszałamiający. Zupełnie nowa, przeszliczna IS-A "Salcia" 53, wykonana wedle oryginalnej dokumentacji, trafiła we wrześniu br. do Bezmiechowej. Wydarzenie to zbiegło się w czasie z otwarciem Ośrodka Szkolenia Lotniczego przy Akademickim Ośrodku Szybowcowym Politechniki Rzeszowskiej. Wśród licznie zgromadzonych gości z całej Polski: naukowców, konstruktorów, przedstawicieli Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ministerstw i władz lokalnych, pilotów oraz miłośników lotnictwa, niewielu było takich, którzy nie pokusiliby się o komplement w stosunku do szybow-

BEZMIECHOWA 2009

ca, jego perfekcyjnego wykonania czy o złożenie gratulacji dumnemu producentowi. Zwłaszcza dla osób znających historię Salamandry, jej powtórne pojawienie się w Bezmiechowej pozostanie wydarzeniem bez precedensu.

Konstrukcja

Tak samo jak jej starsze siostry (sprzed ponad 60 lat!) współczesna Salamandra wykonana została w technologii drewnianej, głównie przy wykorzystaniu sosny. Jakie to drewno, skąd je pozyskiwać i jak oprawić, pozostanie tajemnicą producenta. Faktem jest, że staranny dobór tego materiału, jego sezonowanie i obróbka są same w sobie sztuką, którą dziś zna już bardzo niewielu. Wytwórcą (w 100%) jest oczywiście Zakład Szybowcowy w Jeżowie, znany w Polsce i w świecie z produkcji znakomitych dwumiejscowych szybowców PW-6 i jednomiejscowych PW-5. Bez ponoszenia dodatkowych kosztów, dzięki wiedzy i zaangażowaniu dyrekcji i pracowników "SZD-Jeżów" powstała nowa Salamandra. Od pierwowzoru różni ją jedynie zastosowanie nowoczesnych klejów,

lakierów oraz pokrycie powierzchni nośnych lekkim płótnem bawełnianym.

Kabina, stwarzająca nieco kłopotu przy wsiadaniu z ubranym uprzednio spadochronem, jest jednak bardzo obszerna i wygodna. Pozycja pilota siedząca, z dość daleko usytuowanymi pedałami steru kierunku oraz krótkim drążkiem sterowym, odbiega oczywiście od wszelkich współczesnych rozwiązań. Wystającą głowę i ramiona chroni od wiatru dyskretna owiewka z pleksiglasu, co pozwala na latanie bez nakrycia głowy, bez okularów i w koszulce z krótkimi rękawami. Przecież nie wieje! Nad głową wystaje nieco keson skrzydła, co jest zaletą przy mocno operującym słońcu - daje cień.

Producent wyposażył swoją Salamandrę w trzy standardowe przyrządy: prędkościomierz, wysokościomierz i skompensowany wariometr. To luksus w takim szybowcu, chociaż osobiście uważam, że nie do końca potrzebny. Całe wnętrze zostało wymalowane na soczysty, jasnozielony kolor, sklejka pod pleksi i za plecami pilota na brązowo, a reszta - na pomarańczowo. Przezroczyste, pokryte lakierem bez-

barwnym pozostały znaczne części skrzydeł i wszystkie powierzchnie sterowe. Szybowiec wygląda pstrokaty i zdecydowanie wyróżnia się kolorystyką. Jakość malowania jest perfekcyjna.

Na obu usterzeniach (pionowe - płaska płyta, poziome - cienki profil dwuwypukły symetryczny) konstruktor przewidział odciążenia aerodynamiczne w postaci wysuniętych przed osie obrotu fragmentów powierzchni sterowych. To między innymi dzięki nim Salamandra jest tak lekka i przyjemna w sterowaniu. Całość konstrukcji została spięta niezliczoną na pierwszy rzut oka liczbą stalowych linek. Utrzymują one sztywność konstrukcji i nadają jej wytrzymałość, zwłaszcza w chwili, kiedy 6-8 naciągających linę gumową pomocników próbuje "rozerwać" szybowiec startujący ze zbocza.

Skrzydła, konstrukcji dźwigarowej z kesonem krytym cienką sklejką, podparte są zastrzałami z rur stalowych. Zbudowano w nich wysuwane z góry i z dołu hamulce aerodynamiczne (pierwsze Salamandry nie posiadały takiej mechanizacji skrzydła), chociaż zasadność ich użycia pozostaje pod znakiem zapytania. No, chyba że lądowisko jest krótsze niż 50 m. Zastosowano lotki na podobieństwo szczelinyowych, o wyjątkowo dużej powierzchni. Całość napędów stanowią linki stalowe, a jedynie w "beczce" kadłuba pierwszy element przełożenia kinematyki drążka sterowego to rura duraluminiowa. Podwozie klasyczne zastąpiono długą płożą sosnową, dodatkowo wspieraną pompowanym amortyzatorem (podobnie jak w szybowcu SZD-9 Bocian). Mała płózka ogonowa zaopatrzona jest w uchwyt do kotwiczenia.

Jak lata Salamandra?

Co dobrze wygląda, powinno dobrze latać. Tę mądrą maksymę nie ja wymyśliłem i nie zamierzam bynajmniej przypisywać sobie jej autorstwa. Jej trafność miała potwierdzić się dopiero w tydzień po dotarciu Salamandry do Bezmiechowej. Z wielką niecierpli-



Instruktor szybowcowy Andrzej Kaniecki dogląda zabezpieczenia głównych swoich skrzydeł. Z tyłu twórca nowej Salamandry - Henryk Mynarski z "SZD Jeżów".

BEZMIECHOWA 2009



Po ponad 60 latach znów nad Słonnem start Salamandry z liny gumowej.

wością czekaliśmy więc na dzień, kiedy słońce rozpędzi brudne, czarne chmury nad Słonnem i będziemy wreszcie mogli "spróbować". Tymczasem dzięki przychylności władz Politechniki Rzeszowskiej szybowiec na dobre zadomowił się w nowoczesnym i mocno już napełnionym hangarze Akademickiego Ośrodka Szybowcowego.

W niedzielę 13 września 2009 r. mogliśmy wreszcie wykonywać upragnione loty. Na pierwszy ogień poszły oczywiście liny gumowe. Mimo niezbyt korzystnych warunków pogodowych (lekki wiatr z przeciwnego kierunku) szybowiec z największą łatwością odrywał się od murawy szybowiska, zamieniając energię lin na dodatkowych kilka metrów wysokości i wręcz zawisając nad zboczem. Jak zatem lata Salamandra? Chyba tak, jak mi ją wiele razy opisywano, choć ja uważam, że ... jeszcze lepiej. Rzeczywiście czuć, że jest niezwykle lekka (waga szybowca pustego to zaledwie 146 kg), przyjemna w sterowaniu, grzeczna i posłuszna. Na małych prędkościach, kiedy wiatr wieje w nos niczym przy jeździe na rowerze, sama utrzymuje równowagę poprzeczną i kierunek. Blokując drążek sterowy kolanami,

można wystawić obie ręce poza obręb kabiny i łąpać z powietrza przysłowione motyle. Próba rozpędzenia rozpoczyna się najpierw od sporej straty wysokości i jest to rzecz, na którą warto zwrócić uwagę przy lądowaniu. W warunkach bezwietrznych lub przy podejściu pod wiatr konieczny jest duży nadmiar wysokości. *Instrukcja użytko-*

wania w locie podaje doskonałość 14, ale przy locie żaglowym, gdy szybowiec "wisi" nad zboczem, nie ma to większego znaczenia. Zapewne można sterowanie Salamandrą porównać do wdzięcznej Muchy 100 - bardzo lekko i "za ręką". Próba zestawienia z PW-2 Gapa raczej nie może się udać, bo Gapa (skądinąd bardzo sympatyczna) przy Salamandrze po prostu nie lata.

Salamandra jest wspaniałym szybowcem i innym od wszystkich, które dane mi było do tej pory poznać. Wykonując lot nisko nad lasem, miałem nieodparte wrażenie, że ewentualne przymusowe lądowanie na drzewach to żadna trudność i żaden strach. Lądowanie w ograniczonym terenie? Czemu nie? Przy prędkości podejścia ok. 60 km/h dobieg wynosi mniej niż ... 9 m !

Co będzie dalej?

IS-A Salamandra 53 jest konstrukcją sprawdzoną. Ewolucja, którą przeszła od początku swojego istnienia, wyłącznie najlepsze opinie i ogromna popularność mówią same za siebie. Że jest to także szybowiec bezpieczny, świadczy szereg łagodnych w skutkach zdarzeń, powodowanych przez niedo-



Zachwyceni szybowcem studenci WBMiL.

BEZMIECHOWA 2009



Leci, leci Salamandra ...

świadczonych, początkujących pilotów szybowcowych w czasach, kiedy szkolono wyłącznie metodą jednonsterową. Wielokrotnie Salamandry ratowały zdrowie i życie, rozpraszając energię zbyt twardego lądowania czy wręcz niefortunnego zderzenia z ziemią. Latały przecież bardzo wolno, pozostając jednocześnie stateczne i zawsze sterowne.

Dzisiaj, kiedy na nowo zdobywają popularność górskie szybowiska, kiedy okazuje się, że w górach w przeciwieństwie do lotnisk płaskich można latać przez cały rok - a do tego bardzo tanio i skutecznie, warto pomyśleć o powrocie do sprawdzonych, dobrych konstrukcji. Salamandra posiada jeszcze jedną cenną cechę, wyróżniającą ją wśród współczesnych szybowców - jest bardzo tania! Budowa serii kilku sztuk zamyka się w cenie przeciętnego nowego szybowca klasy klubowej.

Jest wielka szansa, że te piękne szybowce znów zagoszczą na naszych szybowiskach. Władze Politechniki Rzeszowskiej bardzo przychylnie patrzą na tę konstrukcję, już planując, wspólnie z Zakładem Szybowcowym w Jeżowie Sudeckim, przyszłe praktyki studenckie, zarówno przy konstrukcjach drewnianych, jak i przy kompozytach. Cóż może być bardziej ciekawego i rozwi-

jającego, jak nauka poprzez praktykę? I to pod okiem najbardziej doświadczonych prowadzących? Porozumienie pomiędzy PRz a SZD pozwoli nie tylko ugruntować wiedzę zdobywaną podczas studiów na Wydziale Budowy Maszyn i Lotnictwa, ale także da szansę poznania "od kuchni" tajników budowy sprzętu lotniczego i nabycia umiejętności praktycznych. Takich absolwentów ceni się najbardziej, wystawiają oni bowiem najlepsze świadectwo uczelni, którą kończą.

Akademicki Ośrodek Szybowcowy w Bezmiechowej przeżywa renesans. Uruchomienie szybowiska z prawdziwego zdarzenia, gdy powołano do życia Ośrodek Szkolenia Lotniczego, zatrudniono kwalifikowaną i umotywowaną kadrę oraz doposażono hangar i warsztaty, jest kwestią tygodni. Bezmiechowa przecież zaczyna żyć jesienią, kiedy gorące południowe wiatry tworzą na nawiętrznym stokach Gór Słonnych sprzyjający szybowaniu żagiel, a i często łagodne fale.

Rośnie popularność Góry Szybowcowej wśród studentów Politechniki Rzeszowskiej i Warszawskiej, czego dowodem jest liczba wykonanych w tym roku startów i nadanych uprawnień. Wiele aeroklubów regionalnych zarezerwowało już terminy przyjaz-

dów, a goście z Europy chcą dowozić własne szybowce. Jednak pomimo wzorcowego wyposażenia Bezmiechowej w sprzęt latający, ciągle brakuje tam szybowców tanich, łatwych w pilotażu i w pełni bezpiecznych. Osobiście nie mam wątpliwości, że Salamandry taką rolę spełniłyby najlepiej.

Salamandra pana Henryka Mynarskiego pozostanie w Bezmiechowej do późnej jesieni 2009 r. Od władz Politechniki Rzeszowskiej zależy, czy goście na stałe w tym magicznym i pięknym miejscu. Ze względu na swoją historię (inż. W. Czerwiński zaprojektował przecież tę konstrukcję "pod Bezmiechową") i zasadność wykorzystania właśnie tu - w kolebce polskiego szybownictwa, może się ona stać najlepszą wizytówką Akademickiego Ośrodka Szybowcowego, w tym rzeszowskiej uczelni.

IS-A Salamandra 53, o znakach rejestracyjnych SP-8016, jest jeszcze w trakcie lotów testowych i nie każdy ma możliwość wypróbowania jej w powietrzu. Nie zmienia to jednak faktu, że szybowiec zobaczyć warto i trzeba.

Na ręce pana Henryka Mynarskiego, inicjatora i twórcy współczesnej Salamandry, składam w imieniu swoim i społeczności Akademickiego Ośrodka Szybowcowego serdeczne podziękowania za wysiłek włożony w odtworzenie oraz udostępnienie nam tego pięknego szybowca. Pierwszy lot, po ponad 60 latach nieobecności Salamandry w Bezmiechowej, który miałem przyjemność wykonać, traktuję jako wielkie wyróżnienie. I chociaż bardzo chciałem być "tym pierwszym", który poleciał, myślę sobie, że ten lot nie należał się mnie, tylko najbardziej zasłużonemu dla współczesnej Bezmiechowej pilotowi, a prywatnie mojemu dobremu koledze - Piotrowi Bobuli. Piotr również "spróbował" Salamandry i wyraża się o niej z najwyższym uznaniem. A takiego głosu w dyskusji o przyszłości nie sposób pominąć.

Michał Ombach

Fot. M. Ombach, C. Zdrójkowski

BEZMIECHOWA 2009

Złoto Koła Naukowego Lotników

W dniach 24-28 września 2009 r. w Bezmiechowej odbyła się szósta edycja Międzyuczelnianych Warsztatów Inżynierskich, organizowanych przez Stowarzyszenie Młodych Inżynierów Lotnictwa. Do Akademickiego Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej zjechało ok. 100 osób związanych z lotnictwem (inżynierów, doktorów, przedstawicieli firm z branży lotniczej i studentów).

Pierwszy dzień przeznaczono na przyjazdy i zakwaterowanie. Drugiego dnia uczestnicy odbyli wycieczkę do zakładów "PZL-Mielec". W trzecim i czwartym dniu miały miejsce wykłady zaproszonych gości, a także coroczny konkurs na bezzałogowy aparat latający. Dla studentów pięciu zespołów z politechnik: Warszawskiej, Rzeszowskiej, Wrocławskiej i Białostockiej był to główny punkt programu. Po całorocznych przygotowaniach, projektowaniu i budowie samolotów przyszedł czas na zmierzenie się z konkurencją i pokazanie swoich osiągnięć przed szerokim gronem ekspertów. We wszystkich edycjach konkursu triumfował do tej pory zespół KNL Politechniki Warszawskiej, dlatego też pozostałe ekipy przystępowały do tegorocznej rywalizacji w imię dewizy "Bij mistrza", co z pewnością miało wpływ na wysoki poziom konkursowych konstrukcji.

Jako pierwsi swoją pracę zaprezentowali przed komisją i pozostałymi uczestnikami warsztatów studenci Politechniki Rzeszowskiej. Przez 45 minut ośmiu członków Koła Naukowego Lotników opisywało projekt, budowę, osiągi i wyposażenie zupełnie nowej konstrukcji - samolotu PR-5 "Wiewiór". Duże wrażenie na sędziach zrobił m.in. "Elektromechaniczny układ pozycjonowania anteny śledzącej" - wykonany przez studenta V roku awioniki Mieczysława Małka jako praca dyplomowa. Do komisji sędziowskiej

została przekazana także 40-stronicowa dokumentacja techniczna samolotu.

W godzinach popołudniowych odbyły się testy samolotów, a także prezentacje konkursowe pozostałych uczestników. Z bardzo dobrej strony pokazała się ekipa SAE Politechniki Warszawskiej, która debiutowała w tym roku, a jednak okazała się bardzo wymagającym i dobrze przygotowanym rywalem. Studenci Politechniki Białostockiej wystawili skromny, dwuosobowy skład o niewielkim budżecie, który pozwolił na stworzenie lekkiego, energooszczędnego bezzałogowca. Zespół z Politechniki Wrocławskiej zbudował kompozytową konstrukcję, która bardzo dobrze prezentowała się w locie, natomiast zespół KNL Politechniki Warszawskiej - dotychczasowy zwycięzca konkursów - potwierdził swoje wysokie aspiracje, przywożąc sprawdzony i dobrze funkcjonujący model "OSA" z poprzednich lat.

Ostatni dzień warsztatów to niezwykle emocjonujące i decydujące o kolejności loty. Zadanie, jakie stało przed uczestnikami konkursu, polegało na odnalezieniu i określeniu położenia poprzez współrzędne geograficzne dwóch punktów (białych kwadratów o boku 1,5 m z czarnym krzyżem), które zostały wcześniej rozmieszczone przez organizatorów konkursu na bezmiechowskim stoku. Zadanie to udało się wykonać jedynie zespołom SKNL Politechniki Rzeszowskiej i SAE Politechniki Warszawskiej. SKNL pokazał także wysoko punktowane lądowanie na spadochronie, obserwację terenu z powietrza w czasie rzeczywistym za pomocą minikamery umieszczonej na pokładzie, rejestrację parametrów lotu oraz wykonywanie zdjęć z powietrza na polecenie operatora. Przewagę nad pozostałymi Politechnika Rzeszowska uzyskała również dzięki doskonale przygotowanej stacji naziemnej.



"Złote chłopaki". Od lewej: Marcin Marchewka, Michał Wojas, Mieczysław Małek, Maciej Roga, Michał Karaśkiewicz, Maciej Dubiel, Grzegorz Łobodziński, Piotr Szaniec.

Fot. własna

BEZMIECHOWA 2009

W godzinach popołudniowych odbyła się ocena poszczególnych zespołów według wcześniej przedstawionego regulaminu. Zespół SKNL Politechniki Rzeszowskiej okazał się najlepszy niemal we wszystkich kategoriach i uzyskał 76,5 punktów na 100 możliwych. Drugie miejsce zajęło KNL Politechniki Warszawskiej z 62 punktami, kolejne zaś SAE Politechniki Warszawskiej, Politechnika Wrocławska i Politechnika Białostocka.

Tegoroczna edycja konkursu na bezzałogowy aparat latający okazała się wielkim sukcesem studentów Politechniki Rzeszowskiej - byli bezkonkurencyjni. Znakomicie przygotowani, uzupełniający się zespół pokazał, że czteroletni rozwój samolotu PR podążał w dobrym kierunku i będzie kontynuowany w kolejnych latach.

Zespół SKNL Politechniki Rzeszowskiej wystąpił podczas tegorocznych warsztatów w składzie: Maciej Dubiel, Grzegorz Łobodziński, Maciej Roga, Michał Wojas, Michał Karaśkie-



Konkurs na bezzałogowy aparat latający sukcesem naszych studentów.

Fot. własna

wicz, Marcin Marchewka, Mieczysław Małek oraz Piotr Szaniec. Serdeczne podziękowania za wsparcie kierujemy do WSK "PZL-Rzeszów", prorektora ds. kształcenia prof. dr. hab. inż. Leszka Woźniaka, dziekana Wydziału Budowy Maszyn i Lotnictwa dr. hab. inż.

Krzysztofa Kubiaka, prof. PRz oraz Fundacji Rozwoju Politechniki Rzeszowskiej. Szczególne podziękowania kierujemy do Katedry Awioniki i Sterowania.

Michał Wojas

