

**24 marca 2019r.**

Za nami zawody w Meksyku. Czas zatem na podsumowanie drugiego etapu zmagania ekipy Politechniki Poznańskiej w zawodach SAE Aero Design 2019 na kontynencie amerykańskim. Według wstępnych wyników w klasyfikacji generalnej zajęliśmy miejsce 5 w gronie 18 drużyn. W klasyfikacji prezentacji technicznych Jasiu zbliżył się do swego mistrza Michała P. Drugie miejsce w debiucie - to bardzo dobry prognostyk na przyszłość. W konkurencjach lotnych ... no cóż, wszystko rozbiło o krzesło - „rozbiło” w przenośni i dosłownie. Pierwsza kolejka lotów została przez nas opuszczona w pełni świadomie - w tej kolejce samoloty mają wykonać „pusty” lot - bez ładunku. Bonus za ten lot jest niewielki, a nasz samolot jak wół roboczy jest przystosowany do wielkich obciążeń i pozbawiony ładunku zachowuje się dość niesfornie. Lot w drugiej kolejce przebiegał całkowicie poprawnie do momentu zetknięcia z krzesłem którego tam być nie powinno.



Zresztą zniknęło ono, gdy tylko PoDzik pogonił leniwego sędziego z jego ciepłego stołka.

ft  
42000  
32000  
22000  
12000  
2000  
1500  
1000

**24 marca 2019r.**

No cóż, nie będziemy formułować zarzutów w stosunku do organizatorów, którzy starali się uchylić nam nieba podczas zawodów, tłumacząc na angielski wszystkie komunikaty specjalnie dla obu drużyn z Polski. Zapewne sami odczuwają wyrzut sumienia z tego powodu - ale powtórzenia lotu zawalonego z powodu organizatorów regulamin nie przewiduje. Żeby było jasne - w trzeciej kolejce PoDzik zakończył dobieg dokładnie w tym samym miejscu - tylko że wtedy krzesła już tam nie było.



Kolejna kolejka to świadoma decyzja o opuszczeniu kolejki ze względu na bardzo silny wiatr. Obserwacja szeregu kraks pozostałych ekip nakazywała sporą wstrzemięźliwość w podejmowaniu decyzji, a czynnikiem na nią wpływającym był fakt uszkodzenia (w mniejszym lub większym stopniu) już trzech spośród czterech zbudowanych, samolotów.



## 24 marca 2019r.

Mamy co prawda elementy do budowy kolejnego egzemplarza wycięte na CNC, jak również można sklecić „ulepa” z części rozbitych wcześniej samolotów - jednak wytworzenie lekkiego, wiarygodnie zmontowanego i sklejonego modelu zajmuje trochę czasu i nie jest łatwe do przeprowadzenia w warunkach odbiegających od modelarnianych. Gdyby drużyny, które zajęły finalnie miejsca 1-3 opuściły którąś kolejkę - wówczas mogłoby się zwolnić miejsce na pudle, a ta jedna opuszczona kolejka mogłaby zdecydować czy przywdziewalibyśmy na szyję jakiś kruszec. Finalnie jednak wszystkie drużyny z czołówki do końca wykonywały poprawne loty i kolejki #5 i #6 tylko potwierdziły wcześniejszy układ tabeli. Analogicznie było w roku 2018 w Kalifornii, tyle że to my wówczas zajmowaliśmy pierwsze miejsce, a żadne krzesło nie odebrało nam pewnego wówczas zwycięstwa.

Konstrukcja płatowca tylko potwierdziła swoją doskonałość i dopracowanie w zakresie takich elementów jak podwozie (bardzo dobra praca nawet przy silnym bocznym wietrze), dźwigar (potężne przeciążenie w pierwszym locie przełożyło się na ogromne odkształcenie skrzydeł przy gwałtownym wyrwaniu, jednak były to wyłącznie odwracalne zmiany aeroelastyczne, a sam dźwigar i skrzynki w żaden sposób nie ucierpiały.



## 24 marca 2019r.

Nie całkiem satysfakcjonujący wynik w Meksyku wynikał też z faktu, iż konstrukcja była zoptymalizowana pod kątem regulaminu SAE USA, który w bieżącym roku w drobnych szczegółach różni się od regulaminu meksykańskiego (m.in. w Meksyku wymagano dodatkowych zasobników pod skrzydłami).



Ważnym pozytywnym aspektem zawodów w Meksyku było dalsze podnoszenie umiejętności pilotażowych przez naszego pilota PoDzik'a. Można wiele wylatać na treningach, ale dopiero loty w warunkach zawodniczych, z dawką adrenaliny, przy nie zawsze sprzyjającej pogodzie i w deficycie czasu zdecydowanie podnoszą umiejętności i kwalifikacje. U PoDzik'a potężny wzrost pewności siebie, po udanym locie przy bardzo silnym wietrze w kolejce #5, objawił się w locie #6, gdzie tuż przed przyziemieniem, widząc znoszenie przez wiatr na skraj pasa, nie dążył do szybkiego przyziemienia, ale pozwolił sobie jeszcze na solidną korektę lotkami co zaowocowało pięknym lądowaniem na osi centralnej pasa.



## 24 marca 2019r.

To także dobry prognostyk przed zawodami w Kalifornii. Rob Janiger ze względów zdrowotnych nie będzie pilotem naszej ekipy. Organizatorzy przydzielili nam innego pilota, którego kompetencje zweryfikujemy przed zawodami. W zeszłym roku Rob w swoim locie testowym rozbił nam w drzazgi nasz model, co nie przeszkodziło mu potem wygrać z nami całych zawodów, tak więc weryfikacja będzie dość trudna. Niemniej z całą pewnością wiemy, że w odwodzie mamy PoDzik'a, który nie ma już żadnych kompleksów przed powożeniem tą dorożką nawet w najtrudniejszych warunkach atmosferycznych i po kocich łbach.



Reasumując liczyliśmy na lepszy wynik, jednak powtórzenie miejsca 5. (jak w ubiegłym roku) i 2. w klasyfikacji prezentacji technicznych traktujemy jako dobry prognostyk na przyszłość. W zeszłym roku w pierwszych zawodach zaliczyliśmy spektakularne wypadki (dwukrotne złamanie dźwigara w locie w Meksyku - a w bieżącym roku były dwie katastrofy w Teksasie),



## 24 marca 2019r.

w drugich zawodach było już nieco lepiej (w zeszłym roku na Florydzie był niezły wynik, ale w pierwszych lotach problemy na dobiegu spowodowały niezaliczenie konkurencji - podobnie jak teraz w Meksyku, gdzie w pierwszym locie „zabiło” nas zupełnie „niewidoczne” wcześniej krzesło), no a w trzecich ... w trzecich przyszło zwycięstwo. Z tą nadzieją ruszamy w kierunku Kalifornii by mocnym akcentem zakończyć tegoroczne zawody SAE Aero Design 2019.



Zawody w Meksyku mają swoją specyfikę, różniącą je od zawodów w USA. Organizatorzy są bardziej emocjonalni, sympatyczni, czasami spolegliwi i co ważne - rozsądni w sytuacjach kontrowersyjnych. Regulamin przewiduje niezaliczenie lotu, gdy jakkolwiek część oddzieli się od samolotu w czasie lotu lub już po przyziemieniu, a przed zatrzymaniem. Gdy spadł nam gumowy O-ring z przedniego kółka na dobiegu sędzia rzucił tylko na to okiem i uznał, iż nie ma podstaw do niezaliczenia lotu, gdyż „samolot w tej konfiguracji jest ciągle sprawny i gotowy do lotu - brak O-ringa mu w starcie nie przeszkodzi”.

24 marca 2019r.

Wiemy, iż sędziowie z USA w takiej sytuacji trzymaliby się literalnie regulaminu nie zważając na fakt, iż zapis ten w tym przypadku nie ma zastosowania. Podobne zdarzenia mają miejsce także w innych sytuacjach. Bardzo ważna jest też sympatia jaką darzą organizatorzy drużyny z Polski. Znamy się przecież z zawodów w USA i Meksykanie wiedzą, że z nami nie ma tak łatwo. To m.in. oni dostali od nas bobu w zeszłym roku w Kalifornii. Czują do nas respekt i tym bardziej cieszą się z naszej obecności.



Do publikacji biuletynów wrócimy za 1.5 tygodnia tuż przed zawodami w Los Angeles, a dziś chcemy jeszcze tylko zdać relację z ostatniego dnia pobytu w Meksyku. Po powrocie z uroczystości zakończenia zawodów do późnej pory trwało pakowanie dwóch skrzyń z modelami, które zakończyło się o 2:00 w nocy. W niedzielę dla kilku osób budziki zadzwoniły już o 5:45. To wybrańcy straceńcy - Jasiu, Kamil i Andrii - ruszali w misję przemytu 2 skrzyń z modelami przez granicę meksykańsko-amerykańską.

ft  
42000  
32000  
22000  
12000  
2000  
1500  
1000

24 marca 2019r.

Dokładną relację z przebiegu całej procedury przedstawiliśmy w biuletynie z ubiegłego roku opisując kontrabandę, której dopuścili się wówczas Krzysztof z Patrykiem. Chłopacy swoją podróż rozpoczęli o godz. 8:30 z dworca autobusowego w Monterrey. Informacja o przekroczeniu przez nich granicy dotarła do nas o 12:45.



Pozostałe dwa Grandy z resztą ekipy na pokładzie, nabite po dach walizkami ruszyły z hacjendy Casa Rebeca w drogę do odległego Dallas o godz. 11:00.



Żegnamy wieś Higuera pod Monterrey. To był trochę inny Meksyk niż ten, który widzieliśmy w ubiegłym roku - ale ciągle „meksyk”.



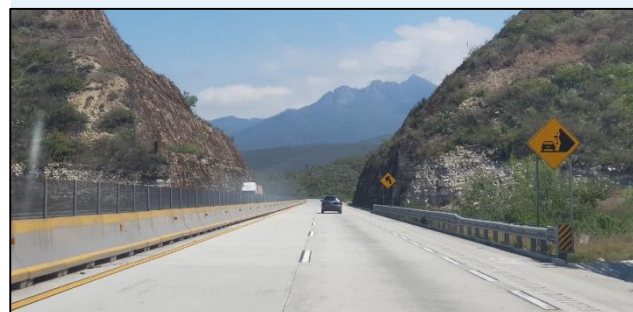
24 marca 2019r.

Monterrey to trzecie pod względem wielkości miasto w Meksyku (3.8 mln mieszkańców), jednak o największym dochodzie brutto per capita. W pamięci pozostanie nam niezwykle schludny lokal z tacosami w Marin, olbrzymie worki z pomarańczami (jak u nas pyry) sprzedawane przydrożnie za kilkadziesiąt pesos, chmury piasku podrywane w powietrze w ramach „dust devil”, seguridada privata (uzbrojone po zęby prywatne firmy ochroniarskie) samochody obładowane pakunkami do granic bezpieczeństwa a nawet te granice przekraczające, pasażerowie w liczbie dwukrotnie przekraczający liczbę miejsc pojazdu, niezapięci, wszędobylskie krowy i konie, wysokie góry otaczające dolinę Monterrey. Po raz długi wyjeżdżamy z Meksyku w komplecie bez strat własnych.



ft  
42000  
32000  
22000  
12000  
2000  
1500  
1000

24 marca 2019r.



Projekt „Udział reprezentacji Politechniki Poznańskiej w zawodach akademickich SAE Aero Design Mexico 2019, SAE Aero Design USA East & West 2019” jest realizowany w ramach projektu pozakonkursowego o charakterze koncepcyjnym pt. „Najlepsi z najlepszych! 3.0.” w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

24 marca 2019r.

Na drogach nie byliśmy świadkami incydentów potwierdzających rzekomą fatalną i niebezpieczną jazdę meksykanów. Owszem, są dużo bardziej elastyczni - jak na południowców przystało - jednak nie spotkaliśmy się ze zbytnim szaleństwem na drogach i przypadkami nieuzasadnionego trąbienia. Jedyną sytuację niebezpieczną sami wywołaliśmy waląc prosto ze skrajnego lewego pasa - gdy aż DWA lewe przeznaczone były do jazdy w lewo. Zostaliśmy zdrowo obtrąbieni, ale nikt nie robił z tego afery - w końcu trzeba wybaczyć gringo/americanos, że nie do końca kumają o co c'mon.



Na pożegnanie Meksyku jeszcze w hacjendzie zdarzył się pewien incydent, który przyprawił nas o palpitację serca. Kuba śpiący w śpiworze na materacu (nie dla wszystkich starczyło łóżek) po obudzeniu otworzył leniwie jedno oko, ale po chwili miał już szeroko otwarte obydwie oczy, gdyż właśnie znalazł się oko w oko ze ... skorpionem. Skorpion nie był może monstrualnych rozmiarów, ale kto go tam wie, pewnie też może narobić niezłe kuku.

24 marca 2019r.

Kuba bezwzględnie rozprawił się z napastnikiem, ale emocje w ekipie pozostają jeszcze jakiś czas. Całe szczęście, że całe zdarzenie dzieje się w ostatnim dniu naszego pobytu w Meksyku, w przeciwnym wypadku nie zapadalibyśmy tak łatwo w smaczny sen jak do tej pory ... Czasami może lepiej wszystkiego nie wiedzieć?



Wartko mija nam droga do Laredo i o 14:20 dojeżdżamy do meksykańskiego urzędu celnego, w którym dość szybko, po 20 minutach, odzyskujemy nasze 2x\$400 depozytu. Zwracamy także deklaracje wjazdowe i otrzymujemy wyjazdowy stempel w paszporcie.



ft  
42000  
32000  
22000  
12000  
2000  
1500  
1000

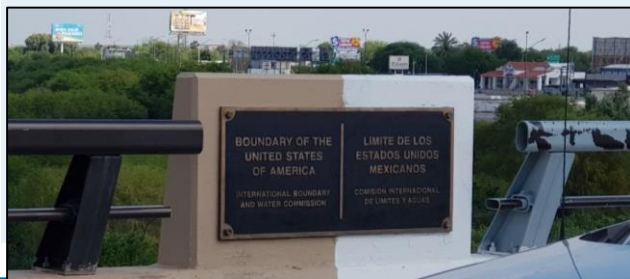


24 marca 2019r.

Teraz jeszcze pozostaje sforsować granicę meksykańsko-amerykańską. Na granicznym moście, wypełnionym po stronie meksykańskiej gromadą nachalnych ulicznych sprzedawców, kolejka przesuwa się powoli i dopiero ok. 17:00 podjeżdżamy do bramek.



Teraz jeszcze pozostaje sforsować granicę meksykańsko-amerykańską. Na granicznym moście, wypełnionym po stronie meksykańskiej gromadą nachalnych ulicznych sprzedawców, kolejka przesuwa się powoli i dopiero ok. 17:00 podjeżdżamy do bramek.



ft  
42000  
32000  
22000  
12000  
2000  
1500  
1000

24 marca 2019r.

Strażnik graniczny z lekką dozą obrzydzenia ogląda nasz samochód pokryty grubą warstwą meksykańskiego kurzu. Sprawdza paszporty, weryfikuje rejestrację samochodu, wypytuje o szczegóły wyjazdu. Sprawdzając osoby wyczytuje po imionach, no bo jak tu przeczytać np. Szkudlarek? Jesteśmy pytani czy nie wwozimy przypadkiem warzyw i owoców (banany leżą w schowku pomiędzy kierowcą a pasażerem), czy nie mamy jabłek (są w schowku pod fotelami) albo bananów (Krzysztof Ć. niezauważalnym gestem misternie chowa leżącą obok niego pomarańczę za plecy). Każdorazowo z uśmiechem na twarzy zaprzeczamy. W końcu strażnik kieruje samochód z kierowcą Patrykiem na stanowisko do „trzepania”, gdy tymczasem samochód Krzysztofa jest kierowany od razu do wyjazdu ze strefy przygranicznej. Widocznie Patrykowi coś z oczu źle patrzy albo po prostu to nie jego dzień. Krzysztof z ekipą zamelinowuje się w pobliskim McDonalddie, gdy tymczasem straż graniczna zaczyna trzepać auto Patryka. Procedura z racji zaawansowanego wieku znana jest jedynie opiekunowi naukowemu, któremu zdarzyło się być trzepanym wielokrotnie na przejściach granicznych przed wejściem do strefy Schengen. W ruch idą lusterka do oglądania podwozia i latarki. Maski wędruje do góry. Burty są oklepywane (przemyt np. narkotyków). Po otwarciu bagażnika na ziemię wypada walizka.

Projekt „Udział reprezentacji Politechniki Poznańskiej w zawodach akademickich SAE Aero Design Mexico 2019, SAE Aero Design USA East & West 2019” jest realizowany w ramach projektu pozakonkursowego o charakterze koncepcyjnym pt. „Najlepsi z najlepszych! 3.0.” w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

## 24 marca 2019r.

Celnicy oglądają butelkę syropu klonowego, rozcinają karton z płynami izotonicznymi.

Jeden z czarnoskórych strażników pyta nas czy jesteśmy kibicami footballu czy soccera. Mówiąc football ma oczywiście na myśli popularny w USA football amerykański (LFA) nie mający wiele wspólnego z bardziej niszową piłką nożną (soccerem). Okazuje się, że jest fanem piłki nożnej i widząc ludzi z Europy (dla których z kolei football amerykański jest cokolwiek egzotyczną dyscypliną) chce zweryfikować swoją wiedzę. Zna piłkarzy reprezentacji Polski. Pyta też czy znamy Lukasa Podolskiego. Mówimy że znamy, ale że grał on dla reprezentacji Niemiec. Odpowiada że wie, że dla Niemiec, ale wie też, że przecież urodził się w Polsce! No i pomyśleć, że amerykański strażnik graniczny gdzieś na granicy USA i Meksyku w Laredo wie, że Lukas Podolski urodził się w Polsce i grał dla Niemiec! Pytamy czy zna Lewandowskiego, potwierdza i podaje klub Bayern Monachium. Na koniec rzuca „I'm a huge soccer fan, bro. You can go!”. No i w ten sposób przechodzimy drugi etap kontroli granicznej - ale to jeszcze nie koniec. Na koniec jesteśmy kierowani do budynku straży, gdzie mamy wyrobić personal permit - i przejść znaną z lotnisk procedurę kontroli paszportowej wjazdowej.

ft  
42000  
32000  
22000  
12000  
2000  
1500  
1000

## 24 marca 2019r.

Skanują nam odciski palców i wykonują zdjęcia paszczek. Na koniec kasują po \$6 od osoby za tę przyjemność - co jest zupełnie bezpodstawne i nieuprawnione. Ale w tym momencie nie bardzo możemy już dyskutować i przekonywać o tym, że przecież już byliśmy autoryzowani do przebywania na terenie US przez kolejne 6 m-cy i cała procedura jest zupełnie zbędna - tak jak to miało miejsce w przypadku Krzysztofa i powożonej przez niego karocy wraz z wesołą kompanią.

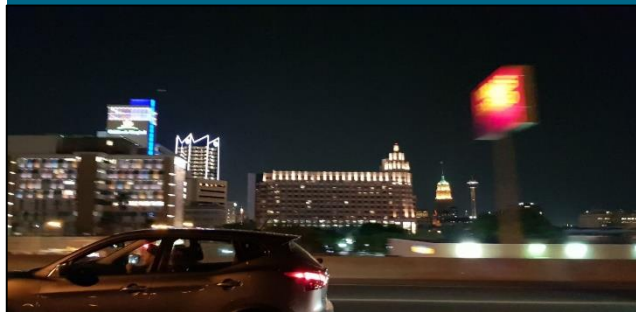
Po zakończonej procedurze, ok. godz. 18:00 (choć formalnie w tym momencie jest już 19:00 - zmiana czasu w Teksasie względem Meksyku) dojeżdżamy do McDonalda. Znowu zeszło prawie 3.5 godz. na granicy. Po krótkim postoju ruszamy do San Antonio. Po 20 km napotykamy się na posterunek straży granicznej - na szczęście po sprawdzeniu paszportów i krótkim dialogu słyszymy „You can go. Take care!” - i w ten sposób kończymy tegoroczną przygodę z pokonywaniem granicy amerykańsko-meksykańskiej

W USA po staremu: paliwo po 2.4 zł/dm<sup>3</sup>, gdy tymczasem w Meksyku drożyzna - po 4.1 zł/dm<sup>3</sup>. Nie wspominając o Polsce.

W znanym już nam dobrze San Antonio zwiedzamy In-N-Outa, Starbucksa, Shella i w ten sposób zaprowiantowani ruszamy w 4 godzinną drogę do Dallas.



24 marca 2019r.



Dziś jeszcze w planach dojazd do Dallas (o 2:00 w nocy), gdzie na dworcu oczekują nas trzej muszkieterowie. W poniedziałek 6 spośród nas wraca do kraju, gdy tymczasem reszta ekipy zmierza do Kalifornii, gdzie po naprawie i skonfigurowaniu modeli do lotu przystąpi do rywalizacji w ostatnich zawodach cyklu - SAE Aero Design West w dniach 5-7 kwietnia 2019r. Dwa Grandy, którymi pokonaliśmy do tej pory już 5000 km, pojadą w wersji osobowej (7 osób) i cargo (2 osoby + 2 skrzynie i komplet walizek całej ekipy). Do publikacji biuletynów wrócimy za tydzień, wraz ze zbliżaniem się zawodów w Kalifornii. Dziękujemy za dotychczasową lekturę!

ft  
42000  
32000  
22000  
12000  
2000  
1500  
1000