

16 marca 2019r. sobota

Zawody SAE ogólnie, a tegoroczne w szczególności, są sporym wyzwaniem logistycznym. 14+1 osób, kontynent amerykański, 2000 km odległości pomiędzy miejscami rozgrywania zawodów, 3 zawody (w odstępie dwóch tygodni pomiędzy zawodami), optymalizacja kosztów - max. 2 samochody Van (7-os.), kierowcy >25 roku życia, 2 skrzynie (23 kg, ok. 1,65 x 0,6 x 0,6 m), minimalizacja liczby lotów transoceanicznych. To tylko kilka z czynników wpływających na decyzje podejmowane w zakresie logistyki i organizacji wyjazdu. Jeśli na koniec nałożymy na to decyzję o przekroczeniu granicy USA-Meksyk na pokładzie autobusu, to zaczyna się robić ciepło, ale gdy dorzucimy jeszcze przejazd do Meksyku samochodami wypożyczonymi w USA to robi się już gorąco. W okresie 11 lat bytności Politechniki Poznańskiej na zawodach SAE mamy już na koncie dziesiątki wypożyczonych samochodów, dziesiątki tysięcy przejechanych mil, zjeżdżone Rio de Janeiro i Mexico City (na koncie tylko jedno lustro urwane przez przejeżdżającego TIR'a - z jego winy). Mimo wszystko jeszcze nigdy nie próbowaliśmy przedrzeć się z USA do Meksyku samochodem (i cało stamtąd powrócić). No ale tak już na SAE jest, że zawody to ciągła walka z konwenansami i utartymi schematami, w które się nie wpisujemy. I tak niech już pozostanie :-)



16 marca 2019r. sobota

W celu zmniejszenia kosztów biletów lotniczych, ze względu na dwutygodniowy odstęp pomiędzy zawodami, podzieliliśmy ekipę na dwa zespoły, z których pierwszy obstawia zawody w Teksasie i Meksyku, a drugi zawody w Meksyku i Kalifornii. W Meksyku mamy zatem kumulację. Każdy członek ekipy tylko raz pokonuje trasę Polska-USA-Polska i pozostaje na kontynencie amerykańskim ponad dwa tygodnie (2x zawody + okres między nimi). Jasiu i Michał M. uczestniczą we wszystkich trzech zawodach (w sumie ponad miesiąc w Ameryce), a Michał P. ograniczył swoją aktywność tylko do Teksasu (do skądinąd mocnego uderzenia - pierwszego miejsca w kategorii prezentacji) trzecim wyjątkiem są Agnieszka, Oktawia i Damian, którzy z różnych względów pojawiają się jedynie w Meksyku. Okres pomiędzy zawodami wykorzystujemy na naprawy sprzętu uszkodzonego w poprzednich zawodach, przygotowanie się do prezentacji i aklimatyzację, która daje nam lepsze przygotowanie fizyczne i psychiczne do zawodów - co ma niebagatelne znaczenie przy uwzględnieniu jetlag'u wynikającego z różnicy czasu między Polską a USA, a także wyzwań fizycznych, jakie niosą ze sobą zawody.

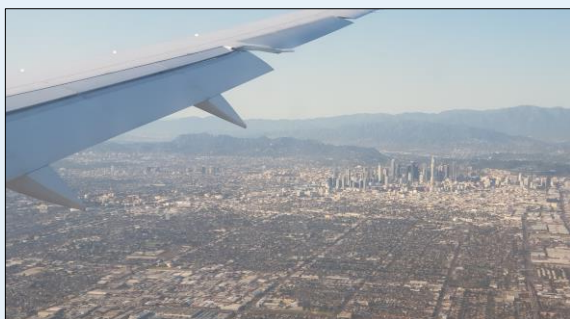
Jak już wiadomo z poprzednich relacji, po zawodach w Teksasie, w USA pozostało 5 członków naszej ekipy. Michał P. natomiast, niesiony sukcesem w kategorii prezentacji, wrócił na skrzydłach do Polski. W sobotę 16 marca w kierunku odległej Ameryki

16 marca 2019r. sobota

ruszyła druga fala emigracyjna. Mateusz (vel PoDzik) i Andrii obładowani modelami polecili Dreamlinerem LOT'u z Warszawy, podobnie jak Agnieszka (siostra PoDzik'a - to pierwszy taki przypadek rodzeństwa w historii SAE AKL PP), której jednak trafiła się Lufthansa.



Konieczność zakupu biletów w oparciu o procedury zapytań ofertowych znacząco komplikuje logistykę w tym względzie. Nie jest łatwo, z tygodniowym wyprzedzeniem, przewidzieć dostępność miejsc na poszczególnych połączeniach, co powoduje, że często latamy pojedynczo. Nie ułatwia to przemytu np. baterii LiPo, bo jednak wspólnie raźniej dyskutować z celnikami. Opiekun naukowy tego samego dnia wylatuje z Poznania. Wszyscy spotykają się pod wieczór czasu miejscowego w Los Angeles.



16 marca 2019r. sobota

Miejscówka dość odległa od Teksasu i Meksyku, jednak wybrana z kilku ważnych względów.

Podczas planowania podróży, po pierwsze chodziło nam o zapewnienie możliwości pozostawienia modelu przeznaczonego na zawody w Kalifornii bezpośrednio u, od zawsze nam pomagającego Polaka, Marka Małolepszego, aby nie musieć przewozić skrzyni ze sobą. Skrzynie o wymiarach 1,65 x 0,6 x 0,6 m zajmują sporo przestrzeni nawet w pojemnych Grand Caravanach. W 7-osobowym samochodzie liczba miejsc spada do 4, gdy wkładamy jedną skrzynię i do 2, gdy do auta wchodzi dwie.



Z dwoma takimi autami planowanymi do wynajęcia (14 miejsc) oraz 14 pasażerami transport dodatkowych ładunków wielkogabarytowych staje się problematyczny. W takim przypadku nawet same walizki stanowią problem. Trasę pomiędzy Dallas, a Monterrey pokonujemy w ten sposób, iż 2 osoby wysyłamy autobusem wraz ze skrzyniami - w ten sposób mamy miejsce w Grand Caravanach dla 12 pozostałych osób. Jednak dorzucenie trzeciej skrzyni byłoby już

16 marca 2019r. sobota

mocno skomplikowane - gdyż całość musi dotrzeć przecież na koniec do Kalifornii wraz z 9 osobami ekipy. Drugim powodem jest wysoki koszt zwrotu samochodów w innym stanie - łącznie ponad \$1000, gdybyśmy wypożyczyli je w Teksasie, a zwrócili w Kalifornii. Wreszcie po trzecie, połączenia lotnicze do Los Angeles są zdecydowanie korzystniejsze cenowo w porównaniu z lotami do Meksyku.



Po lądowaniu w Los Angeles udajemy się od razu do wypożyczalni Alamo. Mamy pewną delikatną misję do spełnienia - do umów trzeba dopisać dodatkowych kierowców w osobach nieobecnych Krzysztofa i Patryka. Tylko w Kalifornii można to uczynić za darmo, w pozostałych stanach trzeba dodatkowo zapłacić. Kolejnym problemem jest to, że przy wypożyczaniu samochodu dodatkowi kierowcy powinni być obecni. Szczęśliwie, od jakiegoś czasu w Alamo można skorzystać z samoobsługowego stanowiska, w którym udaje się przeprowadzić całą procedurę bez konieczności składania podpisów i osobistego stawiennictwa ww. Chwilę zajmuje także wyszukanie właściwego Granda - większość z nich to

ft
42000

32000

22000

12000

2000

1500

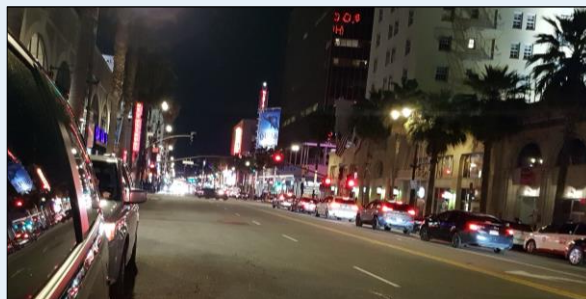
1000

16 marca 2019r. sobota

„golasy” - bez przetwornicy 12/110V i z ubogim wyposażeniem. Udaje się wyrwać jednego w opcji GT, choć konkurencja już na niego czyha.



Finalnie, po zmroku, ruszamy w drogę. Wyjeżdżając z LA nie może zabraknąć wizyty w Hollywood i pod napisem Hollywood (tu nieprzyjemna niespodzianka - ekolodzy dopięli swego i napis nie jest już podświetlony w nocy).



Pierwszy raz w LA, Andrii i Agnieszka (która nie będzie miała więcej okazji zobaczyć LA w ramach tego wyjazdu) robią szybką sesję zdjęciową na tle Dolby Theatre i ekipa rusza na wschód, żeby oddalić się spoza strefy wyższych cen noclegowych w LA. Na niewiele się to zdaje, nocleg w Hacienda Heights i tak przekracza przyjęte przez nas ekonomiczne standardy.

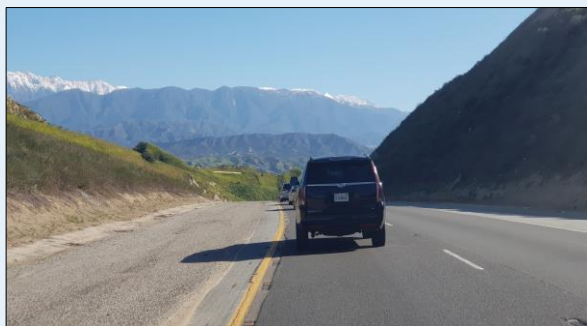
16 marca 2019r. sobota

Przed snem znajdujemy jeszcze chwilę na In-N-Out'a - neofici mają okazję skosztować prawdziwego hamburgera (te z McDonald'a obok tych nawet nie leżały).

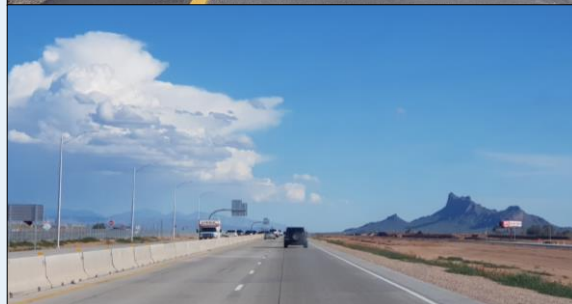
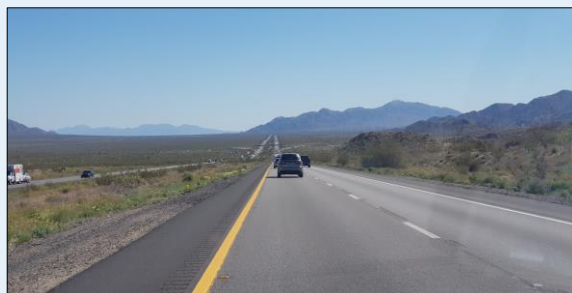


17 marca 2019r. niedziela

Kolejny dzień - niedziela - schodzi ekipie na pokonaniu odległości ponad 1300 km z Hacienda Heights (Los Angeles) do El Paso w Teksasie. Po drodze mijamy Park Narodowy Joshua Tree, Phoenix, Tucson i Las Cruces. Jedziemy stanami Kalifornia, Arizona, Nowy Meksyk, by zakończyć w Teksasie.



17 marca 2019r. niedziela



Na szczęście, w Kalifornii zdrowy styl życia skutkuje dostępnością w sklepach produktów, które umożliwiają normalne żywienie.



Po drodze, w Arizonie, wjeżdżamy w chmurę latających owadów i kończymy żywot dziesiątek, a może i setek motyli Monarchów, która akurat tę trasę wybrały na powrót z Meksyku do USA.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

17 marca 2019r. niedziela



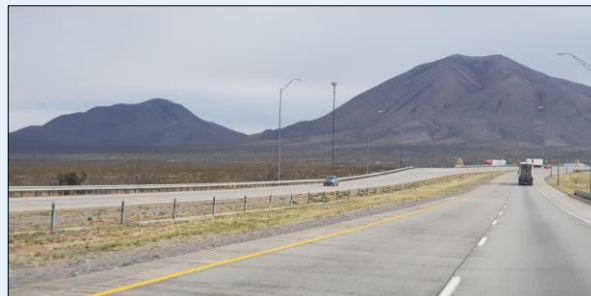
Kolejna akcja ponownie rozwiewa miraż wiążący nasze wyjazdy z określeniem „biuro podróży”. A jeśli już z takowym możemy je łączyć to powinno się nazywać „Extreme Experiences Travel Agency”. W ramach całkiem sporego ruchu na autostradzie przy 60 MPH jakiś pickup jadący przed nami ze znanych tylko sobie przyczyn wyhamowuje niemal do zera na dystansie kilkudziesięciu metrów. Pozostałe samochody wybierają konwencjonalne hamowanie, nam nie zostaje już wiele manewru, Mateusz kończy na trawiastym lewym poboczu, opiekun naukowy z kolei wali na skuskę w prawo między innymi hamującymi autami. Tym razem kończy się na strachu. Na pocieszenie odwiedzamy Golden Corolla - bufet stanowiący kompromis pozwalający zachować godność kulinarną i płynność finansową.

Krajobraz przesuwają się za oknami, pustynia, kaktusy, drzewa Jozuego, w radiu rozbrzmiewa Shania Twain,

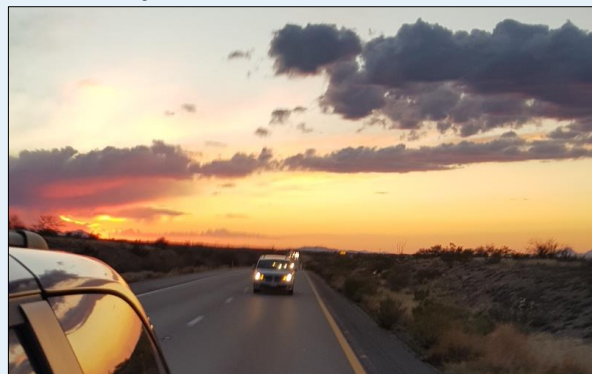


17 marca 2019r. niedziela

z otworów wentylacyjnych dochodzi niekiedy zapach wystraszonego skunka. Temperatura w dzień 27°C spada z nagle pod wieczór do 7°C. Powiało chłodem... Grand osiąga 25 MPG (przejeżdża 25 mil po zatankowaniu 1 galona paliwa), co oznacza ok. 10 dm³/100 km. Paliwo 3.3 \$/gal w Kalifornii i 2.3 \$/gal w Teksasie.



Słońce zachodzi nam za plecami, zmierzamy bowiem na wschód.



Po kilkunastu godzinach jazdy, trzech RedBull'ach i nieustannej konwersacji na WhatsUp'ie celem uniknięcia przyśnięcia o 1:00 w nocy wspinamy się na 1500-metrową przełęcz, z której obserwujemy oświetlone El Paso. Hotel wpisuje się w nasze oczekiwania finansowe, choć zapach narusza estetyczne.

18 marca 2019r. poniedziałek

W poniedziałek pozostaje nam „tylko” dojazd z El Paso do Dallas - z naciskiem na „tylko”. Wydaje się, iż trasa błysk - w końcu oba punkty leżą w Teksasie. Prawda okazuje się nieco inna - 1050 km to brutto ponad 10 godzin jazdy. Teksas w tym rejonie nie powala wyglądem w porównaniu do dnia wczorajszego - jazda po płaskim terenie ciągnie się w nieskończoność.



Niekiedy tylko jakiś „drobiazg” przykuwa uwagę studentów Wydziału Inżynierii Transportu.

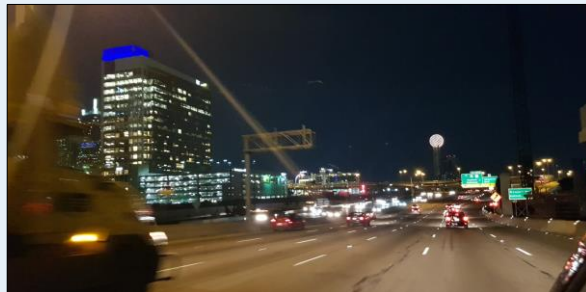


Śniadanie spożyte rankiem w McDonald's (z braku innych możliwości) pozostawia aż do wieczora uczucie niesmaku i sytości (a raczej wyrzutu sumienia, który nie pozwala na kolejną konsumpcję).



18 marca 2019r. poniedziałek

W końcu o godz. 19:00 docieramy do Dallas, gdzie spotykamy weteranów zawodów sprzed tygodnia.



Na godz. 20:00 jedziemy do parafii, z której odbieramy pozostawioną tam skrzynię z modelami. Ksiądz Jacek zaprasza nas jeszcze na lampkę wina. Już w motelu, wieczorna sesja tematycznych filmów przed przekroczeniem granicy z Meksykiem: Coco, Crossing over, Babel...

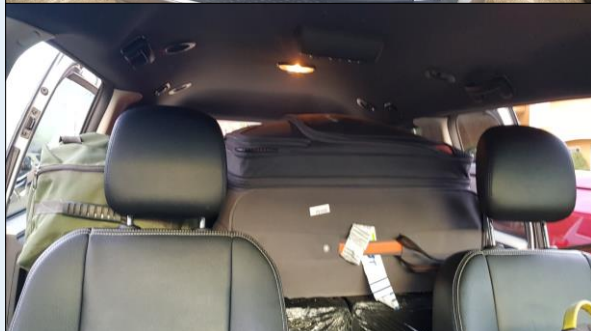
19 marca 2019r. wtorek

Wtorek to kolejny ważny dzień w przygotowaniach do zawodów w Meksyku. Z Poznania do San Antonio rusza ostatnia fala emigracyjna - Krzysztof, Patryk, Oktawia, Kamil i Damian. Z Dallas do San Antonio rusza tymczasem ekipa osiadła na amerykańskim kontynencie - opiekun naukowy + 6 jednym Grandem, Mateusz z Andrii'm i dwoma skrzyniami na pokładzie, drugim. Ci ostatni po drodze zaliczają jeszcze Houston Space Center - jako członkowie AKL, poszerzanie wiedzy na tematy lotnicze mają zapisane nawet w statutowych obowiązkach. Ponieważ pierwszym samochodem jedzie 7 osób i nie ma w nim zbyt wielu miejsca



19 marca 2019r. wtorek

na bagaże PoDzik wrzuca do swojego obie skrzynie i większą część walizek.



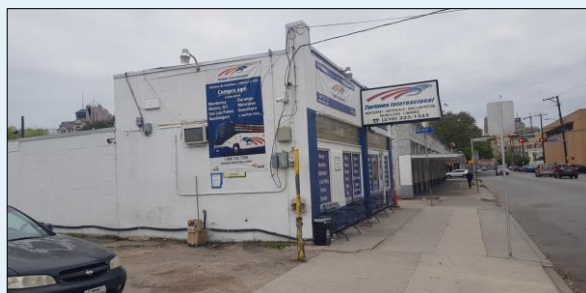
Ekipa dojeżdżająca do San Antonio ma jedną podstawową misję do spełnienia - wykupienie ubezpieczenia do Meksyku na oba Grand Caravany. W tym zakresie funkcjonują dwie odmienne opinie. Michał P. na pytanie o możliwość wjazdu wypożyczonym samochodem usłyszał w wypożyczalni Alamo wyraźne NIE, tymczasem Mateusz w Phoenix wyraźne TAK. Możliwość wjazdu do USA samochodami, które mamy już wypożyczone oznacza dla nas spore oszczędności (o koszt wynajęcia dwóch Suburban'ów na 4 dni w Meksyku), ułatwienie komunikacyjne (nie musimy szukać wypożyczalni w Meksyku, i telepać się autobusem ze skrzyniami i ekipą),

19 marca 2019r. wtorek

a także oszczędności w zakupie biletów autobusowych (dla każdej osoby ok. \$60) - minus paliwo i koszt ubezpieczenia.

W wypożyczalni Alamo przez minutę panuje pewna konsternacja, ale po chwili już wiemy - tak, możemy wykupić ubezpieczenie na Meksyk za ok. \$35/dzień i wjechać naszymi Grandami do Meksyku. Jest dobrze. Okazuje się jednak, że wynajęcie auta w Alamo to zwykle 2 minuty, ale wykupienie ubezpieczenia na Meksyk - co najmniej 15.

Po załatwieniu formalności lustrujemy jeszcze otoczenie dworca autobusowego, z którego Damian i Jasiu ruszą jutro w podróż życia do Meksyku autobusem. Otoczenie nie jest zachęcające.

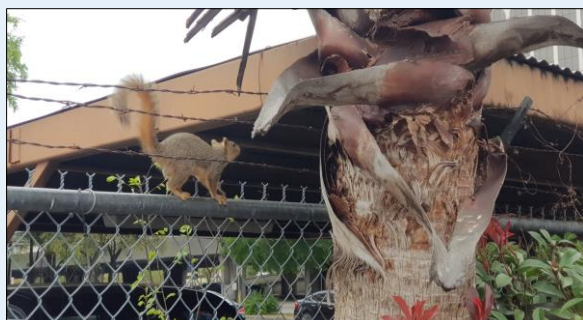


Jednak, w przesłanym zdjęciu obdrapanych budynków w szemranej dzielnicy, rozczuleni Krzysztof z Patrykiem rozpoznają znajome strony. To tam, rok temu, całowali amerykańską ziemię po niemal 24 godzinach spędzonych w meksykańskim towarzystwie w autobusie relacji Mexico City - San Antonio.

Po zakwaterowaniu w hotelu ruszamy jeszcze pieszo do oddalonego o 10 minut centrum San Antonio.



19 marca 2019r. wtorek



Na fasadzie katedry obserwujemy kilkuminutową iluminację przedstawiającą historię tego miejsca.



ft
42000

32000

22000

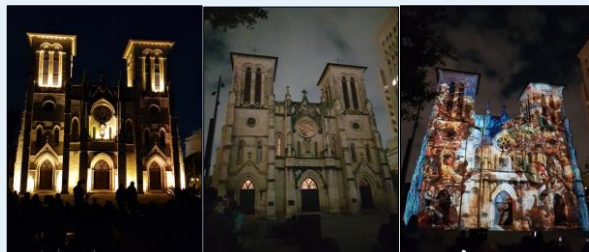
12000

2000

1500

1000

19 marca 2019r. wtorek



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.

19 marca 2019r. wtorek

Spędzamy też parę dłuższych chwil na tzw. River Walk - ciekawie skonstruowana architektura i przestrzeń spacerowa wzdłuż rzeki płynącej przez centrum San Antonio. Kanałami płyną elektryczne gondole. Trochę taka amerykańska Wenecja. Oczywiście z pierwowzorem ma tyle wspólnego co wieża Eiffle'a w Las Vegas z paryską, ale porównanie z centrami innych amerykańskich miast przytłaczającymi wielkością i pustką przedmieści wypada wyjątkowo korzystnie.



ft
42000

32000

22000

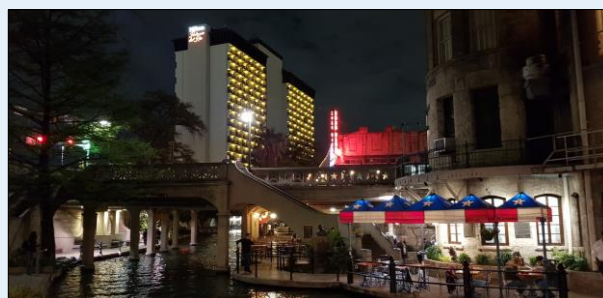
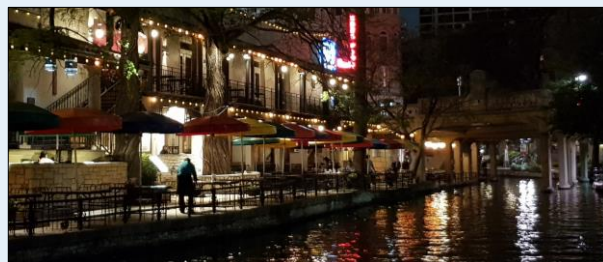
12000

2000

1500

1000

19 marca 2019r. wtorek



Na koniec docieramy pod ruiny twierdzy Alamo – swego czasu bronionej do ostatniej kropli krwi przez garstkę obrońców w obliczu nawały Meksykanów. Ciekawe czy właśnie to było inspiracją nazwy naszej wypożyczalni samochodów.



Przed północą ruszamy na lotnisko w San Antonio celem zgarnięcia reszty składu. Meldują się w komplecie i wyjątkowo szybko - odprawę paszportową przechodzili bowiem w Houston, jednak widać, że 18-godzinny lot dał im nieźle w kość.

20 marca 2019r. środa

Nadeszła wiekopomna chwila - przekroczenie granicy amerykańsko-meksykańskiej. Rankiem wywozimy straceńców - Jasia i Damiana - na przystanek autobusowy wraz z 4 walizkami i 2 skrzyniami. Na dworcu problem - dyspozytor oczekuje dopłaty \$200 do biletów twierdząc, iż skrzynie są za duże. Szybko analizujemy różne warianty. Włożenie jednej skrzyni do Granda oznacza dodatkową jedną osobę w autobusie, której bilet już aktualnie nie kosztuje \$30, ale \$50 - do tego \$100 dopłaty za skrzynię. 2 skrzynie w Grandzie - to dodatkowe 3 osoby w autobusie, łącznie bilet ok. \$150.



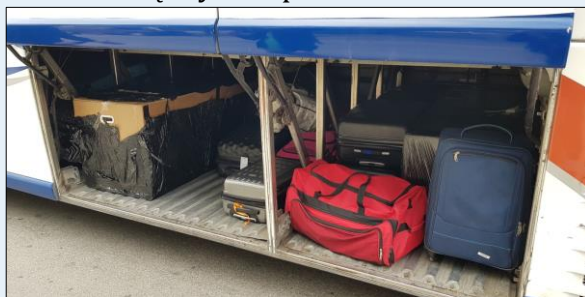
Opiekun naukowy zgłasza szalony - zdaniem Krzysztofa - pomysł przytroczenia skrzyń do klapy tylnej bagażnika i zamocowania ich taśmami - oszczędny się znalazł... Testujemy też możliwość rozłożenia relingów, jednak zamocowanie skrzyń o płaskiej powierzchni czołowej 0,6x0,6m na chwilę obecną nie jest możliwe. Kupimy taśmy mocujące w Home Depot (odpowiednik amerykańskiej Castoramy), do tego z kawałka dykty skonstruujemy opływową owiewkę - i trochę jak cyganie wrócimy do Dallas.



20 marca 2019r. środa

Może jednak będzie tak jak w zeszłym roku, gdy bez dodatkowej opłaty udało się nam wyprowadzić za darmo dwie skrzynie z dołączonymi do nich Patrykiem i Krzysztofem.

Ostatecznie udaje się wynegocjować cenę \$120. Rozsądny kompromis.



Następuje czułe pożegnanie. W końcu to nie było jakiś „trip”. Upychamy walizki i skrzynie. Wsiadają na pokład, jeszcze machnięcie ręką na pożegnanie i tyle ich było widać. Zaraz, zaraz... ale jak my się z nimi skontaktujemy? Internet niekoniecznie będą mieć na dworcu w Monterrey... A roaming? Oj tam, nie włączyli... No nic, dobrze, że chociaż znamy lokalizację dworca, na który mają dojechać.



20 marca 2019r. środa

Po śniadaniu w Subway'u ruszamy w drogę do granicy. Od dziś prowadzą już Patryk z Krzysztofem. Krzysztof jedzie do Targetu (odpowiednik naszego Tesco) po najważniejsze produkty żywnościowe, Patryk natomiast w Home Depot realizuje naszą listę zakupów.

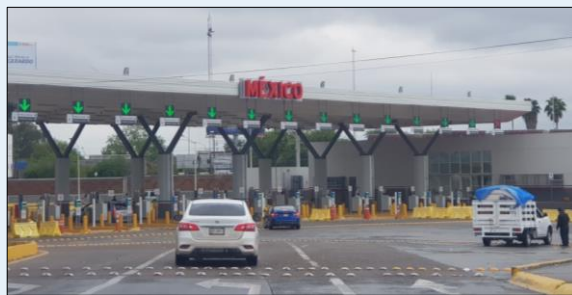
Droga do Laredo jest spokojna, choć na niebie gromadzą się chmury, z których w pewnym momencie zaczyna nawet kropić. Tankujemy tam po sam korek na ostatniej stacji po 2,3 \$/galon. Razem z nami do McDonald'a wchodzi trzech amerykańskich pograniczników - nie zdążymy dobrze zamówić hamburgera, a już wychodzą na zewnątrz z jednym skutym w kajdanki Meksykaninem. Takie klimaty...



Pakujemy się do aut i ruszamy w stronę granicy. Idzie wartko, żeby nie powiedzieć - zbyt wartko. Znana prawda głosi: „Jeśli coś idzie zbyt dobrze - znaczy, się że czegoś nie wiesz”. O 14:40 przejeżdżamy most w Laredo i jesteśmy w Meksyku.

20 marca 2019r. środa

Funkcjonariusz straży granicznej bierze do ręki nasze paszporty, ale bardziej ustala ich liczbę, a nie identyfikuje osób na pokładzie, a tym bardziej nie sprawdza kim są. Po kilkunastu sekundach jesteśmy wolni i - witaj Meksyku! Jak by się ktoś pytał muru na razie na granicy nie widać, a jej przekroczenie (przynajmniej w stronę Meksyku) to pikuś - ale jak się za chwilę okaże tak się nam tylko wydaje.



Po przejechaniu kilkunastu kilometrów natykamy się na jakiś mało ambitnie wyglądający posterunek. Cóż z tego, że mało się wyróżnia, skoro miły Pan zdecydowanie zwraca nas ku granicy informując, iż nie mamy personal permit, jak i nasze samochody też go nie posiadają. Deklaracja wjazdowa, formularz migracyjny, czy coś takiego. Zawsze jak przylatujemy do USA to musimy taki dokument wypełnić, podobnie jest w Meksyku.

No nic, wracamy. Problemy zaczynają się już przy ustaleniu lokalizacji biura migracyjnego. Pakujemy się w jednokierunkową drogę prowadzącą do granicy. Jacyś naganiacze próbują nas naciągnąć. Podejmujemy rozpaczliwą



20 marca 2019r. środa

próbę wycofania - nie chcemy teraz wracać do USA. Patrykowi udaje się jakoś śmignąć między betonowymi blokami rozgraniczającymi pasy. Uff, jesteśmy z powrotem w Meksyku. Krzysztof nie ma już tyle szczęścia, finalnie atakuje jedną drogę pod prąd, ktoś za nim biegnie, ale też daje radę. Mamy oczywiście radiostacje, którymi komunikujemy się między wozami. Pomagamy zatem Krzychowi unikać samochodów jadących z naprzeciwko lub atakujących zza winkla.

No dobrze, ale co teraz? Jeszcze 10 minut tracimy na odszukanie biura celnego jeżdżąc wzdłuż rzeki oddzielającej Meksyk i USA, nie do końca zgodnie z przepisami.



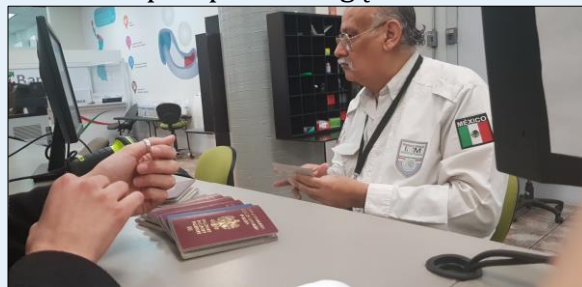
Finalnie docieramy do sporego budynku Repatriacion Humana, usytuowanego po meksykańskiej stronie, zaraz przy moście granicznym.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

20 marca 2019r. środa

W pierwszej kolejności załatwiamy formularz migracyjny. Nie jest to zbyt skomplikowane i nie budzi jeszcze naszych żadnych emocji i podejrzeń. Ot, po prostu wypisujemy dane paszportowe na specjalnym formularzu. Urzędnik wbija pieczętkę w paszport, sobie zostawia połowę wypełnionego formularza, nam wkłada do paszportu drugą.



Niby nic, ale schodzi prawie pół godziny. Obserwujemy nasze samochody na parkingu przed urzędem - licho nie śpi.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS FORMA MIGRATORIA MULTIPLE (FMM) ESTA FORMA DEBE SER LLENADA DE MANERA INDIVIDUAL POR TODO EXTRANJERO QUE SE INTENDE A MEXICO INCLUIDO EL PERSONAL DIPLOMATICO This form must be completed individually by all foreigners entering Mexico, including diplomatic personnel REGISTRO DE ENTRADA/ENTRY REGISTRATION					
Datos como aparecen en el pasaporte/Personal information as appears on passport					
1. Nombre/First name	2. Apellido (s)/Last name	3. Nacionalidad/Nationality			
4. Fecha de nacimiento/Date of birth	5. Sexo/Sex <input type="checkbox"/> Mujer/Female <input type="checkbox"/> Hombre/Male	6. No. Pasaporte/Passport No.			
7. Tipo de viaje/Purpose of trip <input type="checkbox"/> Turismo <input type="checkbox"/> Negocio <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/> Tripulación <input type="checkbox"/> Arrendatario <input type="checkbox"/> Tripulante <input type="checkbox"/> Arrendatario <input type="checkbox"/> Tripulante		8. Vía de internación/Entering By <input type="checkbox"/> Aéreo/Air <input type="checkbox"/> Marítimo/Sea <input type="checkbox"/> Terrestre/Land			
9. Nombre de la aerolínea o embarcación/Airline or vessel name		10. Vuelo o matrícula de la aerolínea o embarcación/Flight No or vessel registration			
USO OFICIAL					

Potem przychodzi czas na pozwolenie dla samochodów. I tu zaczynają się schody. Pani w okienku #2 jest miła, ale nie rozumie ni w ząb po angielsku, a i po hiszpańsku nie jest najłatwiej z uwagi na znaczne różnice w akcencie. Tłumaczymy, że w każdym samochodzie jest kierowca - wypożyczający, a oprócz tego jest dwóch kierowców dodatkowych.

20 marca 2019r. środa

Wychodzi na to, że wszystkie papiery podpisuje wypożyczający, natomiast podczas jazdy kierować może ktoś inny, jednak wypożyczający powinien być obecny w samochodzie. Płacimy 80 pesos i zmierzamy do okienka #4. Pan funkcjonariusz jest nastawiony bardzo pozytywnie, po 15 minutach wertowania dokumentów zwraca je nam wskazując na fakt, iż wypożyczalnia nie wpisała numeru VIN na umowie. Oj tam. Zawraca nas do okienka #3 stwierdzając, że wypisze nam upoważnienie, jak tylko uzyskamy podpis w tymże tajemniczym okienku.

Wita nas tam funkcjonariusz o urodzie zupełnie nieprzypominającej meksykańskiej, bardzo płynnie mówiący po angielsku. Cóż z tego, jeśli po 5 minutach rozmowy dowiadujemy się, że nie ma numeru VIN na umowie a on MUSI być i BASTA! No dobra, to gdzie jest najbliższa wypożyczalnia Alamo? Szybki research i nagle pada na nas blady strach - wygląda na to, że Alamo nie ma w Laredo ale jest w... San Antonio. To byłby dramat - 5 godzin jazdy plus jeszcze przekraczanie granicy. Ekipa autobusowa jest już pewnie na dworcu... Zbliża się zmrok, a oni ani telefonu, ani Internetu. A co jeśli... jeśli przyjedziemy... a tam, owszem, dwie skrzynie, chłopaków brak, a w skrzyniach zamiast modeli... no właśnie... co w skrzyniach zobaczymy... nie... to nie może być prawdą! W końcu to taki dzika kraj! No i przede wszystkim - jak bez modeli wystąpimy na zawodach?!



20 marca 2019r. środa

Pocieszamy się, że „takie rzeczy to przecież tylko w filmach”. Odkładamy na bok czarne myśli i skupiamy się na funkcjonariuszu. Tłumaczymy, że studenci, że zawody itd. że powrót do San Antonio uniemożliwi nam start w zawodach itd. (lekka ściema, ale co tam, jest dramatycznie). Grymas zrozumienia przeżywa przez twarz pogranicznika - jest dobrze. Przypomina sobie inne ekipy, które jechały tędy na zawody, kojarzy że chodzi o zdalnie sterowane modele. Jest przełamanie, zaczyna kombinować. Pokazujemy mu inne dokumenty, z których wynika numer VIN. Upiera się, że numer powinien być na umowie, ale stwierdza, że porozmawia ze swoim przełożonym i od niego zależy finalna decyzja.

Mija 10 stresujących minut. W końcu zza winkla wyłania się funkcjonariusz. Idzie powolnym krokiem. W ręce dzierży nasze papiery. Twarz nie skażona emocją nie zdradza wyniku konsultacji, choć ciężar życia jaki maluje się na twarzy pogranicznika każe domyślać się najgorszego. „Bed news or good news” pyta Oktawia i chwila ciszy, która po niej następuje wydaje się trwać wieczność. Wreszcie pod nosem mamrocze „good news” ALE - i tu, kolejny warunek, coś to powinniśmy zrobić, żeby uzyskać jego podpis.

Udajemy się z nim zatem posłusznie na parking, wykonujemy zdjęcia tabliczek znamionowych w samochodach, drukujemy zdjęcia (i tak nieźle - można

20 marca 2019r. środa

wysłać zdjęcie na emaila i miła pani z okienka #2 drukuje całość za jedyne 45 pesos).

W końcu urzędnik z okienka #3 zaczyna wypisywać papiery. Gdy pierwsze auto jest już skompletowane okazuje się, iż w drugim, przy numerze VIN, w jednym z papierów w Alamo, pani mało czytelnie wpisała kilka cyfr. Na szczęście inne dokumenty potwierdzają jedyną słuszną (naszą) wersję. Uff... widać światelko w tunelu... oby to nie były światła nadjeżdżającego pociągu.



Wracamy do okienka #4. Trzeba jeszcze zapłacić kolejne pesos za kserokopie. Całość trwa chwilę, wreszcie przychodzi do płacenia. I tu pojawia się konsternacja. Pan z okienka rzuca - do zapłaty 460 dolares. OK, a ile to jest w amerykańskich dolares? - pytamy. A on na to szczerząc zęby - 460 AMERYKAŃSKICH dolares. Że co? - pytamy. Szczęśliwie okazuje się, iż w całej kwocie, \$400 to depozyt, który można odzyskać po powrocie. Koszt pozwolenia to zatem tylko \$60. Oczywiście depozyt uiszczamy w gotówce, nie ma co płacić kartą, a potem czekać na zwrot, który nigdy nie nadejdzie - gotówka jest gotówka.

ft
42000

32000

22000

12000

2000

1500

1000

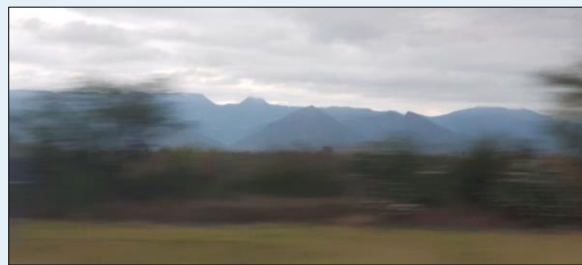
20 marca 2019r. środa



Finalnie, po niemal 4 godzinach stresu opuszczamy placówkę urzędu z naklejkami na szybach i jakimś oficjalnym papierem w języku hiszpańskim. O godz. 18:20 ruszamy z Laredo w stronę Monterrey. Pogoda - deszczowa, co nie ułatwia jazdy dość nieobliczalnymi meksykańskimi drogami.



Po drodze ukazują się nam piękne meksykańskie krajobrazy, choć nieodległe góry owinięte są welonem chmur.



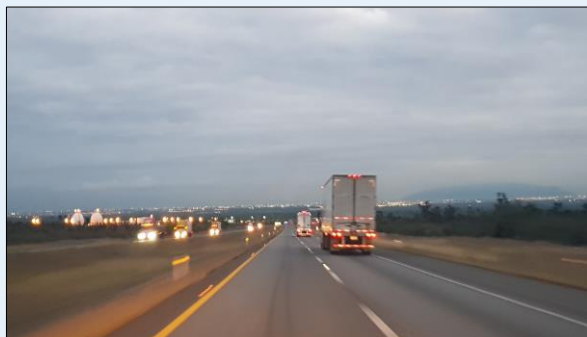
Wcześniej jednak, nie chcąc mieć chłopaków na sumieniu, kontaktujemy się z Danielem, w którego hacjendzie mamy

20 marca 2019r. środa

zarezerwowany nocleg. Daniel okazuje się spokojnym gościem - weźmie swojego pickupa Tundrę i pojedzie po Jasia i Damiana oraz skrzynie. Jesteśmy uratowani 😊.



Droga do Monterrey nie przebiega bez problemów. Urząd celny kosztował nas sporo pesos i teraz zaczyna nam ich brakować na autostradę. Mamy 400 pesos, a autostrada kosztuje 265... za jeden samochód. No nic, jest przecież symbol terminala płatniczego. Fajnie, tylko dziś awaria terminali... Płacimy ostatecznie 400 pesos i \$10, nie pytając nawet czy przelicznik jest uczciwy. Bramkarz na pewno na tym dobrze zarobił, no ale przynajmniej jesteśmy znów w drodze.



Wreszcie, około godz. 20:00 dojeżdżamy do wioski. Nagle, na 2 km przed celem,

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

20 marca 2019r. środa

z bocznej uliczki wyjeżdża pickup Tundra. To Daniel z Jasiem i Damianem, a na pace nasze dwie skrzynie. Chłopacy są cali i zdrowi, podobnie jak modele.



Hacienda jest taka jak sobie wyobrażaliśmy. Na odludziu, starodawna, sprzęt z innej epoki. Klimat jak podczas naszego pobytu w Brazylii. Internetów - brak. Jeżdżąc za granicę można oczywiście jeździć komunikacją miejską, jeść w McDonald's, spać w Marriott'cie. Tylko czym Marriott w Suwałkach różni się od Marriotta w Monterrey? (Prawie) niczym. Na SAE zawsze mamy bliższy kontakt z tubylcami i codziennym życiem prowincji, niż to ma miejsce w przypadku typowego wyjazdu delegacyjnego do dużego miasta. Jeździmy wynajmowanymi samochodami, jemy z tubylcami „na ulicy” (dosłownie), śpimy w gospodarstwach agro (gdy można



20 marca 2019r. środa

i gdy jest to tańsze niż standardowy motel), zwiedzamy prowincję. Nie zawsze obywateli się bez problemów, ale dzięki temu jest co wspominać.

Słuchamy tymczasem opowieści Jasia i Damiana. Cała przygoda w ich relacji wyglądała tak:

„Dzisiejszego poranka czuć napięcie w powietrzu, ponieważ pakujemy się na autobus, którym mamy pojechać do Monterrey w Meksyku. Punktualnie o godzinie 9:00 wyruszamy na dworzec autobusowy, skąd o 10:00 udamy się w podróż. Już na samym początku napotykamy na problemy. Okazuje się, że dwie skrzynie, z którymi mieliśmy przekroczyć granicę są za duże aby zmieścić się w autobusie. Po półgodzinnych negocjacjach udaje się zapakować ładunek i ruszamy w podróż. Kierowca autobusu mówi tylko po hiszpańsku, dlatego instrukcje przez niego wydawane pozostają dla nas niezrozumiałe. Na samym początku kontroli, jako jedyni zostaliśmy poproszeni o opuszczenie autobusu.



20 marca 2019r. środa

Uzbrojeni w długą broń maszynową (AR-15) strażnicy dodają powagi całej sytuacji. Jest ona tym bardziej nieciekawa, że nie mówią oni po angielsku. Pomocna okazuje się Amerykanka, która decyduje się nam pomóc w komunikacji. Z jej pomocą udaje się załatwić formalności, jednak w pewnym momencie i ona gdzieś znika, a ze strony strażników zaczynają się konsultacje na migi zmierzające do wymuszenia opłaty za przekroczenie granicy. Opłata 558 pesos (ok. \$30) obowiązuje przy dłuższym pobycie, a nie 7-dniowym, jak w naszym przypadku. Ekipie, która przekroczyła granicę samochodami nikt nawet nie próbował wciskać takiego kitu – skąd możemy jednak to wiedzieć będąc pozbawieni Internetu. Zaszczuci karabinami, bez kontaktu ze światem zewnętrznym, bez możliwości skorzystania z adwokata, z pozorami legalizacji całego proceduru przez obowiązujący system prawny – chcąc nie chcąc ciułamy grosz do grosza i uzyskujemy bezużyteczny dla nas papier. 2x\$30 musimy uznać za stracone, choć otrzymujemy nawet urzędowe poświadczenie uiszczenia tej opłaty.

Udajemy się do kontroli bagażowej, lecz uwagę zwracają nasze skrzynie. Musimy otworzyć je, aby zweryfikować ich zawartość. W pewnej sytuacji jeden ze strażników idzie ku nam z dużym nożem. Za jego plecami inny z karabinem maszynowym. Strach błędy na nas pada – ale na szczęście nie chodzi o wycięcie nerki, a jedynie przecięcie folii zabezpieczającej



20 marca 2019r. środa

skrzynie z modelami. Po dłuższej chwili i intensywnej dyskusji ze strażnikami i zapewnieniu ich, że nie przewozimy nic nielegalnego zostajemy przepuszczeni przez granicę. Dalsza podróż przebiega bez zakłóceń, po dwóch godzinach docieramy do Monterrey. Wyciągamy nasze bagaże i udajemy się w pobliże wyjścia, gdzie zamierzaliśmy oczekiwać na podjęcie przez nasze samochody. W tym momencie nie wiemy jeszcze, że pozostała część ekipy zatrzymana została na granicy, co skutkowało kilku godzinnym opóźnieniem. Po chwili udaje nam się połączyć z siecią Wi-Fi i nawiązać łączność z innymi. Dopiero wtedy dowiadujemy się o zaistniałej sytuacji. Ma nas odebrać nasz meksykański gospodarz, problem polega na tym, że nie wiemy jak ma wyglądać, liczymy więc, że skrzynie zwrócą uwagę naszego wybawcy. Uzbrajamy się w cierpliwość, a czekanie umila nam bochenek polskiego chleba, który przyjechał z kraju wraz z ostatnią częścią drużyny.

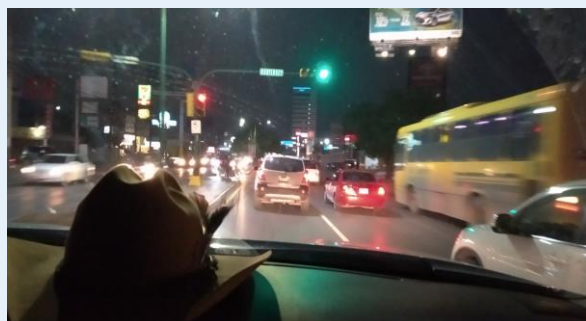


Po dwóch godzinach oczekiwania, pod budynkiem dworca zatrzymuje się masywny

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

20 marca 2019r. środa

pick-up - to Daniel. Sprawnie ładujemy nasze bagaże i ruszamy w drogę."



Wszyscy mamy żołądki przenicowane na drugą stronę. Wskakujemy w Grandy i jedziemy do wioski Marin, którą Daniel polecił na typowe taco. No.. trzeba przyznać, że local Taco Minho, w którym stołowaliśmy się w ubiegłym roku to było 5 gwiazdek w porównaniu z jedną, którą przyznajemy na pierwszy rzut oka temu lokalowi. Obdrapane i brudne ściany, zapach... ale skoro nie ma wyboru...



W międzyczasie próbujemy zlokalizować bankomat i uzyskać kartę SIM z Internetem - bezskutecznie, jest 21:00. Ostatecznie właścicielka knajpy godzi się na zapłatę w amerykańskich dolarach. Za 22 tacosy (jedna runda + dokładka dla głodomorów = wszyscy najedli się po uszy) płacimy

20 marca 2019r. środa

całe... \$32 (14 osób). Lokal, no cóż... Ameryka niby północna ale jednak Latino. Choć sama kultura podania - wysoka - na czystym papierku, serwetki... ale to przygotowanie na dworze, gołymi rękoma... o stanie czystości „urządzeń” gastronomicznych nie wspominając... Niemniej takie tacos na świeżym powietrzu, posypane cebulką z pietruszką, z piekącym sosikiem... polecamy!



21 marca 2019r. czwartek

Z rana budzi nas siąpiący deszcz. Przed zaśnięciem wygrzewamy pomieszczenia przenośnymi podgrzewaczami gazowymi, jednak na noc je wyłączamy, żeby obudzić się w komplecie. Rano jest dość rześko - 16°C. Pogoda nie rozpieszcza.



21 marca 2019r. czwartek

W technicznym pomieszczeniu hacjendy, z oknami na cały otaczający świat; lasy i góry (dziś również zatopionymi w chmurach), organizujemy modelarnię. Od samego rana rozpoczynają się prace zmierzające do przygotowania modeli do zaczynających się jutro zawodów - wskreszenie modeli rozbitych w Teksasie częściami i pół-prefabrykatami przywiezionymi z Polski. Kilka osób rusza do pobliskiego Monterrey celem zakupu podstawowych produktów żywnościowych i kart telefonicznych. Znany z ubiegłego roku supermarket Soriana okazuje się być strzałem w dziesiątkę.



Co ciekawe, natykamy się na cokolwiek znajome logo.



Mamy już Internet co pozwoli zlikwidować obecne wykluczenie społeczne. Do transakcji używamy bankowej karty

21 marca 2019r. czwartek

prepaidowej Revolut, która oferuje korzystne przeliczniki w praktycznie dowolnych walutach.

Po powrocie ekipy kwatermistrzowskiej dziewczyny szykują jajecznicę z dwóch mendli jaj.



W modelarni trwają prace aż wióry lecą. Wszystkie ręce na pokład – front robót jest szeroki.



Trochę nie starczyło nam czerwonej folii i model wyszedł finalnie łaciaty.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

21 marca 2019r. czwartek



Tymczasem Graczyk z PoDzik'iem jadą zlustrować lotnisko zawodów (pogoda nie pozwala dziś na latanie), jak też zlokalizować miejsce jutrzejszych konkurencji technicznych. Pierwsze

ft
42000

32000

22000

12000

2000

1500

1000

21 marca 2019r. czwartek

doniesienia PoDzik'a z lotniska wskazują na to, że dojazd to niezły offroad.

Ostatnie kilka kilometrów dojazdu do lotniska przebiega drogą szutrową, między opłotkami. Trzeba uważać na wolno biegające psy i kury. Samo lotnisko jest jednak przestronne i wydaje się być przyjemnym do latania. Jest jednak nieosłonięte od wiatru – byle jego poddmuchy w sobotę nie przeszkodziły w sprawiedliwej rywalizacji.

Na hacjendzie trwają tymczasem przygotowania do obiadu – dzisiaj pizza.



Patryk przymierza się tymczasem do montażu skrzyni na dachu Granda. W ten sposób przewieziemy modele.



Jutro czeka nas pierwszy dzień zawodów w Meksyku – konkurencja prezentacji, załadunku na czas i inspekcja techniczna. Konkurencje lotne odbędą się w sobotę.

22 marca 2019r.

Jak zostało wspomniane w poprzednim biuletynie, PoDzik z Krzychem pojechali wczoraj na lotnisko. Oto kilka zdjęć z dojazdu.



ft
42000

32000

22000

12000

2000

1500

1000

22 marca 2019r.



Martwiliśmy się, ponieważ nie było ich do samego wieczora. Na szczęście wrócili cali i zdrowi. A teraz przejdźmy do dnia dzisiejszego, w którym odbywają się inspekcje i prezentacje techniczne. Zawody w Meksyku różnią się od edycji Amerykańskich regulaminem. Jedną z wyraźniejszych zmian jest ładunek jaki należy podnieść. W stanach są to piłeczki tenisowe oraz sztabki metalu. W Meksyku obciążenie jest rozłożone na część A oraz B. A – główne, umieszczane w ładowni, B – dodatkowe, podwieszane pod skrzydłami.

22 marca 2019r.

Dzisiejszego poranka część osób miała już pobudkę o 5 rano, aby o 6:00 wyjechać na miejsce odbywających się dziś konkurencji. Wyjeżdżamy tak wcześnie, ponieważ nasza hacjenda jest oddalona aż o 50km. W drodze mijamy wojskowe uzbrojone samochody. Ot, kolejna dawka emocji... Chwilę po naszym wyjeździe wstaje reszta zespołu, która ma za zadanie przywieźć śniadanie. Na szczęście nie ma śpiochów, więc każdy pomaga przy przygotowaniu posiłku. Po zrobieniu 28 bułek oraz pokrojeniu warzyw, na prośbę opiekuna naukowego, ruszamy. Jest wyjątkowo spokojnie, lecz kierowca – Krzysztof irytuje się na progi zwalniające, które są nieoznakowane i umiejscowione w nieuzasadnionych miejscach.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

22 marca 2019r.

Spokój, jednak nie okazuje się długi, dzwoni ekipa, która jest już na miejscu, dowiadujemy się, że zapomnieli zabrać śmigła. Co my teraz zrobimy? Na nasze szczęście rejestracja jest opóźniona aż o godzinę (nie ma się co dziwić, w końcu to Meksyk). Krzysztof wyrzuca nas na parking i jedzie po naszą zagubioną część. Uff... jesteśmy uratowani. W tym czasie reszta ekipy składa model.



Dla naszego zespołu, według rozpiski organizatora, pierwsza okazuje się inspekcja techniczna, a następnie prezentacja. Jasiu jest tym faktem bardzo uradowany, ponieważ ma szansę opanować stres przed wyjściem na scenę. Warto dodać, iż konkurencja ustna różni się od tej w USA. Naszemu koledze dochodzi dodatkowy stres, ponieważ cała prezentacja jest otwarta dla publiczności. Jesteśmy już po inspekcji technicznej, która przebiegła pozytywnie.

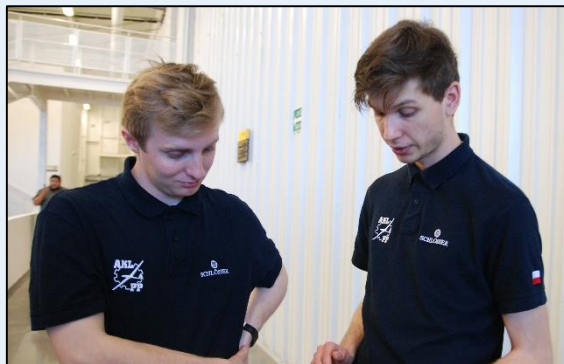
22 marca 2019r.

Komisja sprawdza czy samolot zgadza się z przesłanym w lutym raportem, kontrolują system bezpieczeństwa, a także wagę ładunek oraz model. Wszystko wyszło perfekcyjnie! Teraz chłopaki mogą się popisać, tym co tak ćwiczyli – przed nimi konkurencja załadunku i rozładunku obu ładowni. Na każdą z tych czynności mają jedynie minutę. Fakt, że samolot posiada trzy ładownie (główną A, oraz dwie dodatkowe B) dodatkowo komplikuje sprawę. Nasi chłopcy świetnie sobie jednak radzą i ułożenie wszystkich ładunków zajmuje im 44 sekundy, a usunięcie ich jedynie 35 sekund. Teraz pozostaje nam tylko czekać na prezentację.



22 marca 2019r.

W wolnym czasie Jasiu prosi, aby Łukasz przećwiczył z nim prezentację wcielając się w surowych sędziów – trzeba być gotowym na najgorsze. Próba wychodzi śpiewająco, mimo to mina Jasia wciąż zdradza zdenerwowanie - w swojej karierze mówcy po raz pierwszy występuje sam, a co ważniejsze przed tak liczną publicznością.



Wszystko idzie bardzo sprawnie, a za moment odbywa się oficjalna inauguracja zawodów, podczas której zostajemy przywitani przez organizatorów. Cieszą się oni z obecności polskich drużyn (w tym roku przyleciał również Dęblin). Cała uroczystość jest niestety w języku hiszpańskim. Zostaje nam ona jednak streszczona przez Oktawię, która jako jedyna posługuje się tym językiem.



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.

22 marca 2019r.

Jasiu po wszystkich ćwiczy jeszcze raz prezentację – wiadomo, praktyka czyni mistrza. Poprzeczka została wysoko ustawiona przez Michała P., naszego „Golden Orala”. W momencie kiedy wywołują nasz zespół jesteśmy już w pełni gotowości. Stres już opanowany. Chłopacy przenoszą model na podest, a Jasiu z podniesioną głową rusza w bój. Zaczynamy...



Prezentacja przebiega sprawnie i mimo zdecydowanie większej objętościowo prezentacji (w porównaniu do innych zespołów) Janek idealnie zmieścił się w wyznaczonym czasie 10 minut. Schody zaczynają się przy pytaniach, pierwszy sędzia pytał o różnice między symulacjami wykonanymi w dwóch różnych programach i możliwe ich przyczyny.



22 marca 2019r.

Pytanie było jednak sformułowane w taki sposób, że mija dobra chwila zanim ktokolwiek z drużyny jest w stanie rozgryźć o co dokładnie sędzia pyta. Jasiowi udaje się w końcu odpowiedzieć, sędzia wydaje się usatysfakcjonowany. Pozostałe dwa pytania są już dużo prostsze i Janek odpowiada na nie praktycznie bez zastanowienia. Na koniec padają gromkie brawa ze strony za równo sędziów, jak i publiki (która jest zdecydowanie większa, niż podczas prezentacji innych drużyn).



Po zakończeniu dzisiejszych konkurencji udajemy się na zasłużony posiłek – buritto. Jest to kolejny, po tacos, tradycyjny posiłek meksykański. Lokal tym razem wyglądał znacznie lepiej niż poprzednio, jednak nie zawsze wystrój stanowi o jakości potraw. Tak było i tym razem. Tacosy okazały się zdecydowanie lepsze.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

22 marca 2019r.

Ze względu na to, że części zapasowe samolotu są już prawie gotowe, pozwalamy sobie na szybki spacer po jednej z dzielnic Monterrey. Zwiedziliśmy katedrę, w której odnajdujemy polski akcent – portret, oraz tablicę upamiętniającą wizytę papieża Jana Pawła II. W pobliskim parku – cuda i dziwy – w rzędzie rozstawione były dziwnie wyglądające krzesła. Okazało się, że są to specjalne krzesła do masażu.



Przez chwilę rozważamy skorzystanie z tej usługi, jednak z braku czasu postanawiamy ruszyć dalej. W bocznych uliczkach dopiero można poczuć klimat Meksykańskiego downtown.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

22 marca 2019r.

Kiedy wracamy do hacjendy konstruktorzy idą pracować do naszej „modelarni”, a ekipa zaopatrzeniowa jedzie po zakupy na jutrzejsze śniadanie. Przed nami bardzo ważny dzień, dlatego dzisiaj wszyscy kładą się spać jak najwcześniej, aby wstać rześkim, kiedy zadzwoni budzik o 4:30.



23 marca 2019r.

Dziś rano, zanim jeszcze zaczęło świtać, rozlega się głośnie pukanie do wszystkich drzwi. Czas wstawać. Jest godzina 5:00 i większość jest już na nogach. Pakujemy model oraz narzędzia do samochodu, w końcu trzeba być już o 7:00 na lotnisku. A jest ono oddalone od naszej hacjendy aż o 66 km, więc niestety droga na miejsce zajmuje nam ponad godzinę. Pierwszy samochód o 5:30 wyjeżdża w składzie: Krzysztof G., Michał, Kamil, Damian, Jasiu, Krzysztof Ć. oraz PoDzik. W tym samym czasie reszta ekipy przygotowuje śniadanie dla całej ekipy, które pojedzie z nami na lotnisko. W momencie kiedy wszystko jest dopięte na ostatni guzik - wyruszamy. Jesteśmy dobrej myśli. Pomimo wczorajszej deszczowej pogody, dziś wychodzi słońce i jest praktycznie bezwietrznie. Na miejscu chłopaki sprawnie składają samolot, więc kiedy dojeżdża drugi samochód, pozostają tylko ostatnie szlify, aby model był gotowy do konkurencji lotnych.



ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

23 marca 2019r.

Organizatorzy wołają na spotkanie opiekunów naukowych, pilotów i kapitanów drużyny. Od nas dodatkowo idzie Oktawia, która będzie tłumaczyć wszystko z języka hiszpańskiego.



Następnie przez mikrofon pada hasło dotyczące uporządkowania lotów. Dla „świeżaków” zaskoczeniem było to, że drużyny po wyczytaniu wykonują okrzyki motywujące do walki, tak zwany cheering contest. W odróżnieniu od zawodów w USA zespoły nie ustawiają się same w kolejce, lecz są wyczytywane wg liczby punktów przyznanych za wszystkie konkurencje statyczne tj. raport techniczny, prezentację techniczną, inspekcję techniczną. My usytuowaliśmy się na miejscu 6, spośród 18 drużyn. Ze względu na to, że pierwszy lot ma zostać wykonany „na pusto” rezygnujemy z udziału w tej kolejce. Nasz model nie najlepiej radzi sobie z lotami bez obciążenia - lata wówczas jak tzw. „dracheta”. Na tych zawodach naszym pilot jest PoDzik, mamy nadzieję, że poradzi sobie lepiej niż Joey w Teksasie.

23 marca 2019r.

Zbliżamy się do drugiej kolejki. Łukasz, Jasiu i Krzysztof Ć. jeszcze raz sprawdzają czy model jest odpowiednio wywarzony, czy elektronika ma prawidłowe ustawienia, a wszystkie popychacze i serwomechanizmy są ściśle spasowane.

Zostajemy wyczytani i z podniesioną głową idziemy na pas startowy. Jest nas dużo, dlatego przy modelu zostają tylko dwie osoby: Krzysztof G. i Kamil. A no, i oczywiście nasz pilot.



Po doświadczeniach z Fort Worth w momencie startu wszyscy wstrzymują oddech. Początkowo samolot bardzo szybko nabiera prędkości i bezproblemowo wzbija się w powietrze. Jednak sędzia każe PoDzikowi przystąpić do zakrętu zbyt wcześnie, przez co samolot nie jest odpowiednio rozpędzony i przeciąga. Aby wyklarować sytuację pilot oddaje drążek i pochyła nos samolotu nadając mu odpowiednią prędkość. Zbliżająca się ziemia wymusza gwałtowną reakcję, pilot podciąga samolot, dźwigar zostaje poddany potężnym naprężeniom, jednak na szczęście w tym razem wytrzymuje (rok temu w Meksyku

ft
42000

32000

22000

12000

2000

1500

1000

23 marca 2019r.



dźwigar złamał się w locie). Temperatura wynosząca 28 stopni Celsjusza pogarsza właściwości lotne naszego samolotu i są one dość ograniczone. Na pozycji z wiatrem udaje się lot ustabilizować. Po trzecim zakręcie rozpoczynamy zniżanie i po czwartym zakręcie wychodzimy na prostą do lądowania. Przyziemienie następuje w osi, jednak prędkość podejścia jest odrobinę zbyt duża, przez co samolot odbija się i wiatr znosi go na krawędź pasa



Stoi przy niej krzesło, na którym siedzi sędzia liniowy. Sam zdołał uciec, jednak zostawił przeszkodę. Zderzenia nie dało się uniknąć. Powstałe uszkodzenia nasza ekipa naprawi w jeden wieczór, jednak lot nie został zaliczony. Jesteśmy lekko zawiedzeni, bo gdyby nie to nieszczęsne siedzisko, to samolot pozostałby na pasie,

23 marca 2019r.

a próba zostałaaby zaliczona. Po naszym incydencie krzesło z krawędzi pasa startowego zniknęło.



W czasie napraw między naszymi kolejkami startuje drugi zespół z Polski – dokładnie z Dębina. Niestety ich lot również jest nieudany, ponieważ podczas lądowania wyjechali z pasa, a następnie uszkodzili silnik oraz dziób. Jeśli my mamy pecha, to Dębina ma jeszcze większego. Ruszają samochodem po zapasowy kadłub do modelu, jednak daleko nie odjeżdżają – urywają miskę olejową na szutrowej drodze. Na zawodach rywalizujemy, ale wszyscy jesteśmy z Polski – Patryk wsiada z Granda i zawozi chłopaków do hotelu. Traci na to prawie 3 godz.

Udało nam się poskładać model przed trzecią kolejką. W momencie kiedy nas wywołują idziemy w pełni gotowości na pas. Jesteśmy trochę zmartwieni, ponieważ zaczyna wzmagać się boczny wiatr, a drużyna przed nami ma problemy i rozbija się przy pierwszym zakręcie. Cóż... czas na nas... PoDzik lekko zestresowany startuje. Samolot

23 marca 2019r.

model zaczyna spadać. Dzieje się tak, ponieważ powietrze jest bardzo turbulentne i na skrzydłach dochodzi do przekroczenia krytycznych kątów natarcia. Widząc to wstrzymujemy oddech i z niepokojem patrzymy na zmagania Mateusza z maszyną i siłami natury. Pilot i tym razem nas zaskakuje - udaje mu się wyciągnąć samolot, a co ważniejsze ustabilizować lot. Po drugim zakręcie PoDzik spokojnie nabiera wysokości, aby mieć zapas przed lądowaniem. Początkowo przebiega ono odpowiednio.



Wiele coraz mocniejszy boczny wiatr, który próbuje wypchnąć samolot z pasa, lecz pilot nie pozwala, aby model wyszedł spod jego kontroli i z drobnymi problemami przyziemia. Podmuchy jednak obracają go i siada ogonem na asfalcie. Lot mimo twardego lądowania zostaje zaliczony, a żadna z części nie ulega uszkodzeniu. W trakcie oczekiwania na następną kolejkę lotów część zespołu dokonuje wzmocnień steru wysokości, a reszta w tym czasie przygląda się i analizuje loty konkurencji. Przygotowania do kolejnego lotu (czwarta kolejka) idą pełną parą. Niepokoi nas, jednak coraz mocniejszy wiatr, który siłą zbliża się do tego w Teksasie. Chłopaki idą



23 marca 2019r.



z modelem na pas startowy, lecz kiedy samolot drużyny przed nami rozbija się, rezygnujemy ze względu na warunki pogodowe.

Wróćmy do Dębłina, udało się im naprawić kadłub, jednak nie zostali dopuszczeni do trzeciej kolejki, za to odważyli się wystartować w czwartej. Pilot od samego początku musi walczyć z wiatrem. Udaje im się pokonać pierwsze trzy zakręty, lecz wiatr boczny powoduje, że samolot podczas ostatniego zakrętu ląduje dziobem w ziemi.

Ze względu na to, że nasz model jest perfekcyjnie przygotowany do piątej rundy, pozwalamy sobie na obiad,



którym jest pizza. W momencie kiedy przychodzi czas do lotu, bez cienia zawahania wchodzimy na pas startowy. PoDzik decyduje, że mimo silnego



23 marca 2019r.

wiatru startujemy. Wiadomo, kto nie ryzykuje, ten nie pije szampana. Startujemy... samolot nabiera prędkości i szybko wzbija się na odpowiednią wysokość. Tym razem każdy zakręt, który



wykonuje jest idealny i skoordynowany. Zniżanie i podchodzenie do lądowania odbywa się niemal podręcznikowo.



Chodź nasz model nie wyhamowuje na pasie i zatrzymuje się w trawie, to lot zostaje zaliczony. Nic na szczęście nie zostało uszkodzone, ale chłopaki dla bezpieczeństwa zmieniają koła, które już



23 marca 2019r.

po wielu twardych lądowaniach są dość zużyte. Przygotowujemy się do ostatniej dnia dzisiejszego kolejki lotów. Kiedy wszystko jest gotowe, organizatorzy wołają nas na pas startowy. Jesteśmy



bardzo podekscytowani, gdyż to jest (jak już wspomnieliśmy) ostatni lot tych zawodów. Samolot bezproblemowo podniósł się z pasa. PoDzik stopniowo zwiększa jego prędkość i model wznosi się na odpowiednią wysokość. Pierwszy jak i drugi zakręt pokonuje bezproblemowo. Odcinek w osi pasa na stabilnej wysokości, bez zbędnych ruchów drążka które mogłyby zostać spotęgowane przez podmuchy wiatru. Pilot podchodzi do końcowych dwóch zakrętów. Na szczęście wiatr ustał i bezproblemowo wykonał manewry.



Teraz podejście do lądowania, samolot ma spora prędkość. PoDzik stara się ją wytracić zadzierając model, przez co

ft
42000

32000

22000

12000

2000

1500

1000

23 marca 2019r.

przyziemienie następuje dopiero w połowie pasa. Podwozie daje radę i pęd samolotu zostaje wytracony. Udało się, kolejka została zaliczona. Przechodzimy do stanowiska gdzie ważone jest obciążenie. To była ostatnia kolejka lotna. Zakończyliśmy właśnie zawody. Pozostaje tylko czekać na wyniki oraz ceremonię kończącą. W międzyczasie wykonujemy pamiątkowe zdjęcia z zespołem z Dębina oraz z wszystkimi drużynami.



Podczas sesji zdjęciowej zostało też wykonane nagranie tradycyjnej Meksykańskiej Fali, która drzemie w krwi gospodarzy od czasów mundialu w '86. Po zebraniu się wszystkich zespołów oraz sędziów w centrum szkoleniowym w Monterrey rozpoczyna się ceremonia kończąca tegoroczną edycję SAE Aero Design Mexico. Finalnie zajęliśmy 2 miejsce w prezentacji technicznej i 5 w klasyfikacji generalnej.



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.



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 kołka 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-ringu 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”.

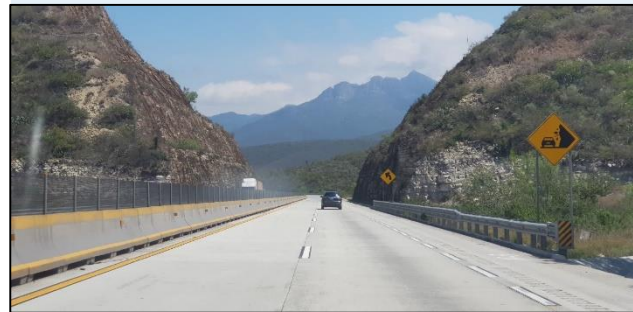
24 marca 2019r.

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 meksykańców. 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.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

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?

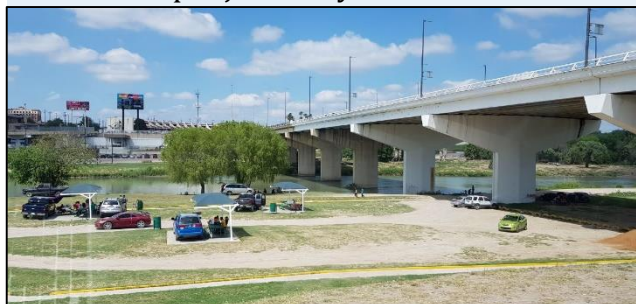


Wartko mija nam droga do Laredo i o 14:20 dojeżdżamy do meksykańskiego urzędu celnego, w którym dość szybko, po 20 minutach, odzyskujemy nasze 2x\$400 depozytu. Zwracamy także deklaracje wjazdowe i otrzymujemy wyjazdowy stempel w paszporcie.

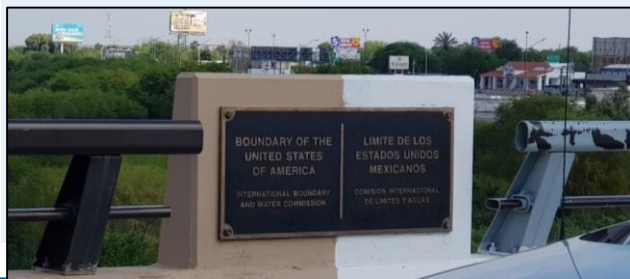


24 marca 2019r.

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. Maską 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.



24 marca 2019r.

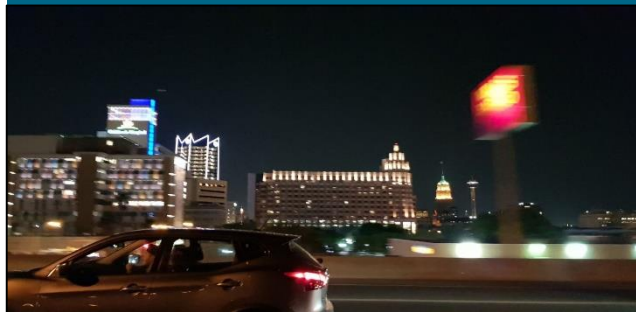
Skanują nam odciski palców i wykonują zdjęcia paszczek. Na koniec kasują po \$6 od osoby za tę przyjemność - co jest zupełnie bezpodstawne i nieuprawnione. Ale w tym momencie nie bardzo możemy już dyskutować i przekonywać o tym, że przecież już byliśmy autoryzowani do przebywania na terenie US przez 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/dm³, gdy tymczasem w Meksyku drożyzna - po 4.1 zł/dm³. 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

24 marca

Choć biuletynem #13 (56) zamierzaliśmy pierwotnie zakończyć edycję Mexico, to jednak relacja 3 muszkieterów z przeprawy bussem z Monterrey do Dallas zasługuje na poświęcenie jej chwili uwagi. Oto ich opowieść.

O godzinie 5:45 haciendą Casa Rebeca wstrząsa dźwięk budzika. Budzi on wybrańców, którzy pojedą razem ze skrzyniami autobusem do Dallas. Wśród nich największy kozak, najbardziej spragniony emocji - Andrii. Wyposażeni w kanapki i w asyście opiekuna naukowego Jasiu, Andrii i Kamil wyruszają w stronę dworca autobusowego w Monterrey. Po godzinie jazdy jesteśmy na miejscu.



Sprawnie dokonujemy rozładunku samochodu i udajemy się do budynku dworca. Nasz opiekun odjeżdża w stronę wschodzącego słońca, a my zostajemy sami. Posługując się nieuświadomianą wcześniej znajomością języka hiszpańskiego, Jasiu załatwia transport skrzyń w cenie biletu. Przypomnijmy, że w USA początkowo mieliśmy zapłacić za tą usługę \$200 (finalnie zapłaciliśmy \$120). Dowiadujemy się również, z którego peronu odjeżdża nasz autobus.

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

24 marca

Po chwili oczekiwania możemy zajmować miejsca w pojeździe. Poznajemy pana Tomka, co okaże się nie bez znaczenia za parę godzin.



Zgodnie z planem, o godzinie 8:30, ruszamy w drogę. Po około godzinie zatrzymujemy się do pierwszej kontroli.



Na początku poznajmy miejscowego psa tropiącego narkotyki. Przyjazny zwierzak jednak nie ma ochoty i czasu się z nami bawić, jest w końcu na służbie. Zaraz po tym jak opuszcza on autobus bierzemy udział w zdjęciach do filmu dokumentalnego - urzędniczka z kamerą nagrywa każdego z osobna, nie jest niestety zbyt miło nastawiona i nie pozwala pozdrowić rodziców i reszty drużyny przed kamerą. Zaraz po nagraniu zagaduje do nas Armando. Rozmowy z nim będą umilały nam całą podróż. Ruszamy w dalszą drogę. O godzinie 12:00 widzimy The bridge – przejście graniczne.

24 marca

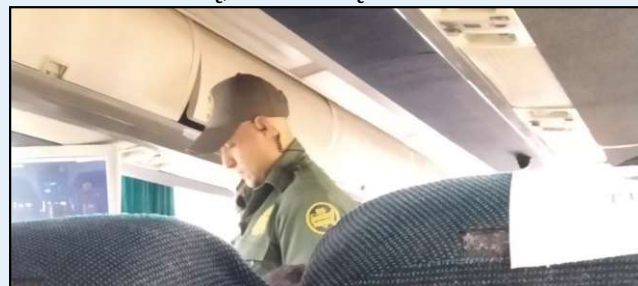


Przy autobusie pojawia się strażnik graniczny. Jego mina nie wróży niczego dobrego. Z autobusu wychodzimy jako ostatni, a zatem w luku barażowym zostały już tylko nasze rzeczy. Oczywiście ponadnormatywne skrzynie przyciągają uwagę oficera. Pada pytanie: „What's inside?” „It's a drone!” – odpowiada pan Tomek, który pojawił się nie wiadomo skąd. Zamieramy w przerażeniu, ostatnim razem użycie tego słowa skutkowało komplikacjami. Nagle w słońcu błyska ostrze noża. Tym razem jest on dużo większy. Wspomnienia z Meksyku wracają. Celnik bez pytania bierze zamach celując w sam środek naszej skrzyni. Z uwagi na ryzyko uszkodzenia naszego modelu powstrzymujemy go stanowczym „Don't do it!”. Instruujemy oficera jak bezpiecznie odpakować nasz ładunek. Chwilę przygląda się on zawartości, ale w końcu pozwala nam przejść dalej, nasze skrzynie zostają także w autobusie, co znacznie ułatwi nam logistykę. Przechodzimy przez kolejne etapy kontroli, podczas których asystuje nam pan Tomek. Przy jednym ze stanowisk zatrzymujemy się na dłużej, ale tylko ze względu na ciekawość urzędnika, który do-

ft
42000
32000
22000
12000
2000
1500
1000

24 marca

pytuje o zawody, w których uczestniczymy. Po chwili znowu siedzimy w autobusie i ruszamy w dalszą drogę. Chwilę później zatrzymujemy się na ponowną, choć tym razem krótszą, kontrolę.



Około godziny 15 zatrzymujemy się na posiłek, postanawiamy jeszcze raz poczuć smaki Meksyku i z zapałem zjadamy tacosy i burrito. Reszta podróży upływa nam na szlifowaniu języka hiszpańskiego podczas oglądania filmów wyświetlanych w autobusie. O godzinie 22:00 docieramy do Dallas, jednak część ekipy jadąca samochodami znowu ma opóźnienie, ma dotrzeć na miejsce dopiero o godzinie 2:00 w nocy. Staramy się skorzystać z Ubera, jednak nikt nie dysponuje wystarczająco dużym autem, aby nas przetransportować. Postanawiamy zatem zabunkrować się i oczekiwać na ocalenie.



24 marca

Wybieramy przyjemny skwer jako miejsce przeczekania. Okazuje się on być miejscem, gdzie Lee Oswald zastrzelił policjanta, podczas próby ucieczki. Atmosfera gęstnieje. Wtem nasze telefony otrzymują ostrzeżenie o gwałtownych burzach. Decydujemy się znaleźć inne schronienie. Przenosimy cały nasz dobytek i budujemy nowy fort, o ironio, na podjeździe domu pogrzebowego.

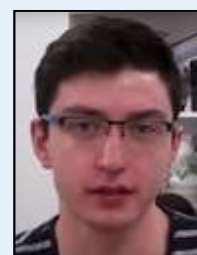
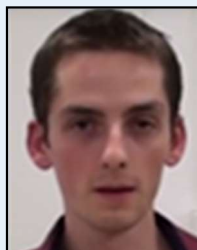


Wybraliśmy idealny moment, gdyż parę sekund po zakończeniu przeprowadzki uderza w nas ściana deszczu.

Jest godzina 1:05 ... szacowana godzina ratunku 2.00 ... już 3 godziny oczekiwania za nami ... damy radę ... musimy dać radę ... mamy ciastka Oreo ... jest coraz zimniej ... musimy siedzieć skuleni w naszym forcie ... oszczędzamy energię ... znajdujemy się na pozycji 32.745336, -96.818630 ... Każdy przyjeżdżający samochód wydaje się być tym wyczekiwany ... damy radę ... musimy dać radę ...

Przyp. red.: O godz. 2:07 pod dom pogrzebowy we wspomnianej powyżej lokalizacji podjeżdżają dwa Grand Caravany. Odsiecz dociera na czas. Nie ponosimy strat własnych. Po przetransportowaniu do hotelu o 3:00 w nocy zapadamy w błogi sen.

Reprezentacja SAE Mexico 2019



Reprezentacja na zawody SAE Aero Design Mexico 2019: Krzysztof Ćwian, Kamil Dombek, Jan Dominiak,

Damian Gemziak, Krzysztof Graczyk, Łukasz Kozak, Michał Mendyk, Agnieszka Podzińska, Mateusz Podziński, Oktawia Połczyńska, Luiza Rybarczyk, Patryk Szkudlarek, Andrii Vikulov i opiekun naukowy Radosław Górzeński