

## 2-8 marca 2026r.

Podczas gdy na Florydzie ekipa USA walczyła o (jak już wiemy - należne nam) pierwsze miejsce, drużyna MEX przeprowadzała prace porządkowe na modelarni. Przed wyjazdem na zawody jest to miejsce pełne (o wiele bardziej niż zazwyczaj) stert śrubek, balsy i narzędzi, które docelowo mają znaleźć się w walizkach. Pozostali na miejscu członkowie koła muszą uporządkować to wszystko tak, żeby pozostali - odwiedzając modelarnię po powrocie - nie uwierzyli, że to jest to samo miejsce, co w dniu wyjazdu na zawody. Ekipa dopakowała również skrzynie, które polecą na nasze kolejne zawody do Meksyku.

## Aero Design MX 2026

W zawodach Aero Design MX 2026, które odbędą się w dniach 13-15 marca w Queretaro, w Meksyku, weźmie udział ekipa w składzie: Kacper Zabojski (dowódca), Wiktoria Grychowska, Aleksandra Paško, Mikołaj Lewandowski (pilot), Juliusz Wierbiłowicz, Piotr Pilacki, Sebastian Niedźwiedź, Antoni Dąbkiewicz. Dodatkowo, jako wsparcie jedzie z nami Arkadiusz Kornowicz.



Tym razem, zadanie jest trochę bardziej skomplikowane niż zwykle - Ola, Kacper, Mikołaj i Antoni brali udział również w zawodach na Florydzie, a więc muszą stamtąd dostać się do Meksyku - dalej będziemy ich nazywać ekipą przelotową. Również Marcel i Kajetan, po zawodach w USA dostali za zadanie przewieźć skrzynie z modelami z Florydy do Teksasu, gdzie będą czekały na nas aż do kwietnia (wtedy odbędą się zawody SAE Aero Design West) - ich będziemy nazywać ekipą skrzyniową. Wiktoria, Julek,

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0

Piotrek, Sebastian i Arek muszą dostać się z Polski do Meksyku - to ekipa dolatująca. Pozostali uczestnicy zawodów SAE Aero Design East w nimbie chwały wracają tymczasem do Poznania.

## 9 marca 2026r. - dolatujący

W poniedziałek, o godzinie 4:30, ekipa dolatująca zjawia się na naszym poznańskim lotnisku - Ławicy.



Tym razem, o dziwo, nie do końca martwią nas rozmiary (mniejsze niż zwykle) naszych skrzyń - jesteśmy pewni (no może prawie pewni), że gładko pójdzie ich nadanie. Na szczęście przeczcucie nas nie zawodzi i po chwili skrzynie znikają z naszych oczu pochłonięte przez taśmę. To samo dzieje się z resztą naszych bagaży. Udajemy się więc w stronę kontroli bezpieczeństwa, aby w spokoju wyczekać naszego lotu.



Parę minut po 8:20 znajdujemy się już na lotnisku w Amsterdamie. Lot przebiegł nam bardzo... sennie. Teraz czeka na nas 6-godzinne oczekiwanie na przesiadkę. Niektórzy mają już na nią plan - będą w dalszym ciągu próbować wyrównać nocny deficyt snu.



Długi lot kończy się w okolicach godziny 20:00 meksykańskiego czasu. Wita nas przyjemne 17 stopni Celsjusza na dworze i bus, który przewozi nas do Terminala 1. Stajemy w ogromnej kolejce do kontroli paszportowej, którą musimy przejść, jako przylatujący z zagranicy. Przepełnieni ciekawością, czy i o co będą nas pytać sprawdzając nasze paszporty, przesuujemy się w kolejce. Z doświadczenia zdobytego z podróży do Stanów Zjednoczonych czy Chin wiemy, że nasze przybycie na zawody zazwyczaj wywołuje konsternację służb granicznych (przywozimy bezpilotowe statki powietrzne!) i sporo pytań. Tym razem nic bardziej mylnego. Jak się okazało, kontrola przebiegła bardzo szybko i nie wymagała tłumaczenia odnośnie tego gdzie, po co i jak. Przechodzimy więc do najbardziej krytycznego momentu po przylocie - odebrania bagaży. Odetchnęliśmy z ulgą, gdy na taśmie widzimy dwie kręcące się w kółko skrzynie wraz z dwoma walizkami. Ale jak już dobrze wiemy, nie wszystko może iść idealnie. Po chwili orientujemy się, że nie ma bagażu Arkadiusza. Rozpoczynamy poszukiwania - rozglądamy się wszędzie wokół. Podobno walizka znajduje się gdzieś w pobliżu, a możemy to stwierdzić ponieważ jest do niej przypięty lokalizator. Po kilku minutach udaje nam się ją odnaleźć, jednakże zniszczoną, pozbawioną większości jej zawartości. Czym prędzej udajemy się więc do punktu reklamacyjnego, aby to zgłosić. Tracimy na to w sumie prawie godzinę. Przed wyjściem



z lotniska czeka na nas jeszcze jedno niełatwe zadanie - inspekcja bagażu. Nie podlega wątpliwościom to, że nasze skrzynie wzbudzają zainteresowanie. Nie szokuje nas zatem prośba o otwarcie skrzyni. Wiktoria tłumaczy Pani, która - z o dziwo - wyjątkową delikatnością próbuje otworzyć nasz pakunek, w jakim celu mamy ze sobą coś takiego. Na szczęście po wyjaśnieniu, że bierzemy udział w zawodach i że druga skrzynia zawiera dokładnie to samo, kontrola kończy się na pierwszej z nich. W końcu udajemy się do naszej wypożyczalni samochodów i dostajemy dużego SUV'a. Pomimo jego sporych gabarytów, ledwo mieścimy cały nasz sprzęt.



Po zapakowaniu się do samochodu zmierzamy do noclegu na tę jedną, magiczną noc w Mexico City. Miasto nocą usłane jest policją, kwitnącą średnio co 50m. Sami nie wiemy, czy sprawia to, że czujemy się bezpieczniejsi, czy wręcz przeciwnie. Po pokonaniu trasy przez ulice wątpliwej urody docieramy w końcu do naszego hotelu, chociaż w naszym mniemaniu pół gwiazdki to maksimum, na jakie zasługuje ten obiekt. Lokujemy się w pokojach i nawet nie myśląc już o kolacji, kładziemy się spać.

## 9 marca 2026r. - przelotowcy

Ekipa przelotowa poniedziałek zaczyna zdecydowanie zbyt wcześnie, ale nie ma rady, trzeba zdążyć na lotnisko, a wcześniej jeszcze zatankować samochód i oddać go do wypożyczalni. Na szczęście ten etap podróży przebiega sprawnie, wręcz podejrzanie sprawnie. Na lotnisku nadajemy bagaże i kierujemy się w stronę kontroli security. Ku naszemu pozytywnemu zaskoczeniu do Orlando także dotarła

już nowoczesna technologia i skanery nie wymagają wyciągania elektroniki z plecaków oraz ściągania butów. Zdecydowanie przyspiesza to cały proces. Żeby jednak nie było zbyt gładko jeden z plecaków wymaga dodatkowej kontroli. Nie żeby nas to zaskoczyło, podczas wyjazdów nasze plecaki obfitują w przedmioty mocno nietypowe dla przeciętnego turysty. Tym razem trafiło na Antka, który wraz z kontrolerem przegląda zawartość bagażu. Swoją drogą po całych zawodach przyda się tam zrobić trochę porządku. Tradycyjnie zaciekawienie wzbudza 2-kilogramowy pakiet stalowych płytek - ładunek naszego samolotu. Tłumacząc, że to element samolotu na studenckie zawody Antek mimowolnie wspomina, że zawody udało się wygrać. "Wow, congratulations!" Żółwik zbity, jest sztama. Kontroler pod wrażeniem masy pakietu zaczyna żartobliwie podnosić go kilkakrotnie jak na siłowni, po rozmiarze bicepsu sądząc nie takie ciężary już były dźwigane. Zadowolony z wyników inspekcji pakuje cały plecak i oddaje go w nasze ręce. "We're always the problematic ones." żartobliwa uwaga Antka spotyka się ze śmiechem i zostaje nagrodzona kolejnym żółwikiem. No tak to można być kontrolowanym.

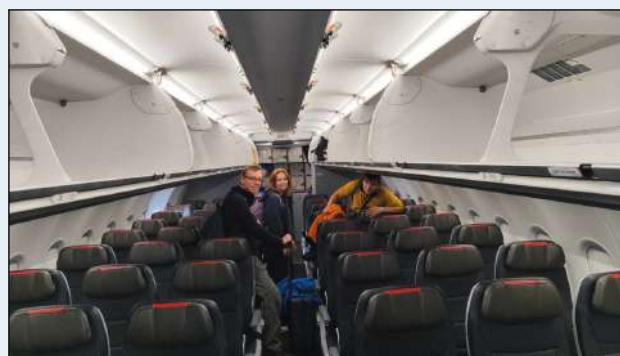


Wkrótce zajmujemy już miejsca w samolocie do Miami. Warto bowiem dodać, że nasza wyprawa do Queretaro może zaskakiwać skomplikowaniem. Najpierw czeka nas lot Orlando-Miami, potem Miami-Cancun. W Cancun nieco ponad pół dnia przerwy i ostatni lot Cancun-Mexico City. Pierwotnie mieliśmy lecieć do Guadalajary, ale w związku z sytuacją w tym mieście organizatorzy przenieśli za-



wody do Queretaro. Dlatego lecimy do Mexico City i stamtąd, po wypożyczeniu samochodu będziemy jechać trzy godziny do Queretaro. O samym locie ciężko cokolwiek napisać. Trudno bowiem opisać lot przespany od startu do lądowania. Zmęczenie po zawodach ewidentnie daje o sobie znać.

Po lądowaniu w Miami mamy do czynienia z nietypową sytuacją. Kolejny lot odbędzie my bowiem tym samym samolotem, ba, na tych samych miejscach. A można by tak w ogóle nie wysiadać? Niestety nie ma takiej opcji. I tak zagadaliśmy się tak bardzo, że opuszczamy swoje miejsca dopiero kiedy ekipa sprzątająca jest już w połowie kabiny.



W rękawie zamknięto już nawet drzwi, nie przewidując dalszych pasażerów. Wychodzimy jednak przed gate'a zajmując od razu miejsca na krzesłach zaraz obok. Niech ekipa na spokojnie posprząta samolot, my w tym czasie mamy sporo swojej roboty do zrobienia. Ola walczy z poprawnym rozliczeniem naszych wydatków. Funkcja jednoosobowego działu finansowego bywa niesamowicie obciążająca. Zwłaszcza gdy liczby w dwóch losowych kratkach dwóch excelowych arkuszy wskazują dwie różne wartości. A powinno wyjść inaczej. Z kolei Kacper z dnia na dzień stał się managerem rozchwytywanym przez media. Z prośbą o wywiad lub komentarz zgłaszają się stacje telewizyjne i radiowe, a nasz dowódca musi jakoś upchnąć te aktywności w plan naszej podróży uwzględniając dodatkowo różnicę czasu między Meksykiem i Polską. Mikołaj i Antek może pilnych zadań nie mają, ale wykorzystują wolną chwilę na przedyskutowanie zmian jakie możemy wprowadzić w projekcie naszego samolotu na przyszły sezon. Nie spoczywamy na laurach i już teraz analizujemy co można jeszcze bardziej poprawić, by nie dać dogonić się konkurencji.

Wreszcie nadchodzi godzina wejścia na pokład i z powrotem zajmujemy swoje miejsca na ogonie samolotu. Dziwna to sytuacja, gdy zmieniła się załoga maszyny, a pasażerowie w 34 i 35 rzędzie pozostali Ci sami.

Kolejne dwie godziny w powietrzu i z głośników słyszemy "Bienvenidos a Mexico". Przez okna widać piaszczyste plaże półwyspu Jukatan i lazuruje wody Zatoki Meksykańskiej. Ech, gdyby nie zawody ... No ale AKL to nie biuro podróży, tutaj się zasuwa. No więc zasuwamy po nasze bagaże zaraz po lądowaniu. Na drodze staje nam jednak kontrola graniczna. Na szczęście pani celnik wykazuje dużą cierpliwość do naszych prób ustalenia kto i na czym telefonie zapisał adres hotelu i rezerwację biletów powrotnych. Ostatecznie upragniona pieczęć ląduje w naszych paszportach i otrzymujemy zgodę na pobyt na meksykańskiej ziemi.



Docierając do taśm bagażowych, nie widzimy jeszcze naszych walizek. I stan ten nie ulega zmianie przez następne 20 minut. Mañana, mañana, to cudowne meksykańskie nastawienie daje o sobie znać po raz pierwszy i na pewno nie ostatni podczas tego wyjazdu. A kiedy walizki nareszcie wyjeżdżają z sortowni naszych tam brakuje. Dla nas przewidziano dodatkową atrakcję w postaci nadprogramowej kontroli celnej. Przez kilka minut czwórka celników przetrzepuje walizki szczegółowo oglądając wszystkie narzędzia, by ostatecznie ku naszemu zdumieniu oświadczyć, że aparatury, ładowarka do LiPo i kilka innych sprzętów to narzędzia dużej wartości, od których musimy zapłacić podatek. Jakimś



sobie tylko znanym sposobem wyliczają jego wartość na 7000 pesos czyli jakieś 1400 złotych. No chyba sobie żarty robią. Dłuższa dyskusja nie zmienia sytuacji w żaden sposób poza tym, że celnicy powtarzają to samo tym razem z nieco większym uśmiechem. Nie ma rady, trzeba płacić, nawet jeżeli pod nosem pada kilka niecenzuralnych określeń pod adresem tej jawnej bandyterki w majestacie prawa. Mocno poirytowani opuszczamy biuro celników, następny przystanek w kantorze, żeby wymienić jakąś podstawową kwotę na miejscowe pesos. Nagle spostrzegamy, że brakuje jednego z paszportów. Na szczęście w miarę sprawnie orientujemy się, że celnicy po kontroli wrzucili go luzem do jednej z walizek. Jeszcze kilka ciepłych słów pod ich adresem i ruszamy do wypożyczalni samochodów. Ze względów logistycznych nie mogliśmy skorzystać z naszego ulubionego Alamo i wybraliśmy jakiegoś innego dostawcę. Szybko tego żałujemy, w zmęczeniu wywołanym zawodami i podróżą oraz przy problemach z komunikacją po angielsku nie spostrzegamy, że do wypożyczenia samochodu dodany został jakiś pakiet ubezpieczeń i pobrana z karty kwota znacząco przewyższa pierwotne założenia. No już naprawdę zaczynają nam w tym Meksyku grać na nerwach. Bierzemy auto ruszamy do Tulum. Dotarcie tam wymaga jednak od nas przystosowania się do miejscowego stylu jazdy. Stylu nielimitowanego jakimikolwiek przepisami. Dla Antka jako kierowcy jest to szczególnie stres, bo jednak cały czas musi utrzymywać 120% uwagi wypatrując rowerów, samochodów i motocykli wypadających z bocznych uliczek lub próbujących usilnie skończyć żywot pod naszymi kołami. Cała czwórka jest zaangażowana w obserwację otoczenia, w końcu co cztery pary oczu to nie jedna. Na szczęście bezpiecznie docieramy do celu. Na miejscu zgodnie z internetowymi poradami omijamy kilku naciągaczy kierując się na oficjalny parking. Parking który okazuje się być nieczynny. No co za ... mañana. Znajdujemy jakiś boczny parking, do którego czujemy jakieś zaufanie. Na wszelki wypadek zostawiamy stróżowi pięć dolarów z prośbą by miał czujne oko na nasz pojazd. Powoli i boleśnie uczymy się miejscowego stylu bycia. Nieco spokojniejsi ruszamy na spacer w kierunku plaży. Po drodze napotykamy kilku przedstawicieli miejscowego

gatunku Iguany. No ładne jaszczury, ładne.



Zbliżając się do wybrzeża zaczynamy czuć niezbyt sympatyczny zapach ryb i glonów, hmmm, o tym w przewodnikach nie pisali. Po dojściu do plaży źródło staje się jasne, całe wybrzeże na szerokość kilkunastu metrów jest usłane dywanem gnijących glonów. No ani to piękne, ani dobrze pachnące. Nieco zawiedzeni strzelamy kilka fotek i ruszamy w drogę powrotną.



Po drodze zatrzymujemy się przy stanowisku z pamiątkami by kupić po magnesie. Biedny sprzedawca jest świadomy, że wyladujemy na nim całą swoją frustrację z ostatnich kilku godzin. Trzyosobową taktyką negocjacyjną zbijamy cenę o ponad 65%. Teraz to my czujemy się jakbyśmy byli naciągaczami. Czas ruszać w drogę powrotną. Po drodze zatrzymujemy się jeszcze przy Playa del Carmen. Tym razem musimy stoczyć walkę z meksykańskim parkomatem, który z podziwu godną zawziętością nie chce przyjąć od nas opłaty za postój samochodu. Ostatecznie udaje nam się uściśnić odpowiedni haracz i ruszamy w kierunku plaży. Rozmianami nie powala, w Polsce pomieściła by co najwyżej z 10 parawanów, ale faktycznie jest ładnie i urokliwie. Ola i Kacper pozwalają sobie na kilkuminutową kąpiel w wodach Zatoki Meksykańskiej (lub Amerykańskiej jak kto woli :-)) z zadowoleniem stwierdzając, że przynajmniej na temat temperatury wody

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0

przewodniki się nie myliły. Nie możemy jednak zabić zbyt długo, trzeba już wracać. Po drodze zatrzymujemy się jeszcze na jakiś posiłek, bo w sumie od rana nic nie jedliśmy.



## 9 marca 2026r. - skrzyniowi

Po odwiedzeniu Kennedy Space Center ekipa skrzyniowa rusza około godziny 16:00 w stronę Dallas. Postanowiliśmy jechać tak długo jak będziemy w stanie, co poskutkowało tym, że około godziny 1:00 w nocy we wtorek zatrzymujemy się w motelu nieopodal Nowego Orleanu.



## 10 marca 2026r. - dolotowcy

Kolejny dzień rozpoczynamy dość wcześnie, wybudzeni trwającymi około godziny dziwnymi okrzykami ludzi pod naszym oknem. Meksyk nie wydaje się przestać nas zadziwiać. Choć moglibyśmy jeszcze trochę pospać, zbieramy się i już w większości spakowani idziemy na poranny spacer, poszuku-

jąc - pierwszego na meksykańskiej ziemi - śniadania.



Przemierzając uliczki docieramy do kawiarni, która serwuje również śniadania. Skuszeni pysznymi pozycjami w menu, które przetłumaczyła Wiktoria, wykorzystująca swoją wiedzę na temat języka hiszpańskiego, wybieramy śniadaniowe burrito z kurczakiem i frytkami. Musimy powoli zaadaptować nasze żołądki do ostrej, meksykańskiej kuchni. W drodze powrotnej przyglądamy się życiu tutejszych ludzi, zastanawiając się, czy faktycznie nie potrzebują oni niczego więcej do szczęścia. W hotelku kończymy się pakować i po krótkiej chwili pośniadaniowego odpoczynku, pakujemy się do samochodu i jedziemy na lotnisko - odebrać drugą część naszej ekipy.



W okolicach godziny 12:00 docieramy na zatłoczone lotnisko. Postanawiamy poczekać przy wypożyczalni samochodów, jako że tam najlepiej będzie



dzie nam się przepakować z drugą ekipą. Z niecierpliwością czekamy i w końcu, pół godziny później, widzimy naszą wspaniałą piątkę wjeżdżającą na teren wypożyczalni Alamo. Od razu wybiegamy z samochodu, żeby się przywitać. Wymieniamy się uściskami i gratulacjami za osiągnięcia na Florydzie. Wynajmujemy drugi samochód i zjednoczeni, wyruszamy w drogę do Queretaro - miejsca, w którym odbędą się zawody.

## 10 marca 2026r. - przelotowcy

Budziki dzwonią około 6:30. Lot mamy o 10:20, ale od rana czeka nas jeszcze jedno zadanie. Znaleźliśmy bowiem chwilę wolnego czasu by wreszcie o rozsądnej godzinie połączyć się z Polską i udzielić umówionych wywiadów.



O 8:00 ruszamy samochodem w kierunku lotniska. Koło godz. 10:30 jesteśmy już na pokładzie samolotu lokalnej linii lotniczej o pięknie brzmiącej nazwie Viva Aerobus. 2,5 godziny lotu później koła dotykają drogi startowej Mexico City International Airport Benito Juarez. Jeszcze podczas kołowania pojawia się problem. Antek sprawdzając stan konta zauważa, że z karty kredytowej nadal nie zeszły mu płatności za wypożyczenie samochodu w USA. Nie mogąc spłacić należności limit nie jest pełny co oznacza, że nie będziemy w stanie zapłacić za wynajem samochodu w Meksyku. Na szczęście mamy XXI wiek, za pośrednictwem aplikacji bankowej Antek występuje o zwiększenie limitu kredytowego. Kilka formularzy do wypełnienia, podpis pod umową w formie kodu z aplikacji i zanim samolot dojedzie

na stanowisko postojowe limit jest już odpowiednio zwiększony. Bogu niech będą dzięki za nowoczesną technologię. Uspokojeni rozwiązaniem trudności wysiadamy z samolotu. Na szczęście jest to połączenie krajowe więc oszczędzono nam kolejnej przeprawy z celnikami, odbieramy walizki i shuttle busem dojeżdżamy do wypożyczalni Alamo.

## 10. marca 2026r. - skrzyniowi



Planując drogę do Teksasu zamierzaliśmy ruszyć dopiero we wtorek rano, jednocześnie uwzględniliśmy krótsze odcinki trasy w harmonogramie. Ponieważ ruszyliśmy wcześniej mamy nieco chwili odpoczynku. Zaglądamy zatem do French Quarter, mamy okazję obserwować aligatory oraz próbujemy potrawy lokalnej kuchni kreolskiej - ryżowego dania Jambalaya. Po tej przerwie ruszamy w dalszą trasę, zatrzymując się na noc w Baton Rouge.



7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0



## 10. marca 2026r. - Meksyk

300 km dzielące miasto Meksyk i Queretaro nie brzmi tak strasznie, gdy ruszamy w kierunku autostrady, którą przejazd ma trwać około 3 godzin. W dobrych humorach wynikających z połączenia się dwóch ekip, stoimy w kolejce do wjazdu na wspomnianą drogę szybkiego ruchu.



Przed nami znajdują się autostradowe bramki.



Czar pryska i dobre humory nas opuszczają - nie zostaliśmy wpuszczeni na autostradę. Będąc w lekkim szoku, szybko kontaktujemy się z drugim samochodem, który jak się okazuje również dostał odmowę wjazdu. Szybka burza mózgów, szukamy przyczyny i rozwiązania. Jak się okazuje, aby wjechać na autostradę potrzebujemy swego rodzaju biletu, który nazywany jest TAG'iem. Jest to elektroniczny bilet, który należy umieścić na przedniej szybie samochodu. Na bramkach zostaje on zczytywany i jeśli jest poprawnie zarejestrowany, a saldo doładowane - można jechać. Orientujemy się zatem, gdzie owe tagi można dostać i ruszamy w drogę, aby je kupić. Na tej krótkiej trasie, doświadczamy uroków meksykańskiej jazdy, która - podobnie jak w Chinach - obfituje w hałas używanych klaksonów i niebezpiecznych manewrów. Zachowując maksymalną ostrożność, ale również spokój, próbujemy przebić się przez skrzyżowanie.



Pozostały nam już dwa zakręty do sklepu z upragnionymi biletami, gdy na naszej drodze staje śmieciarka. Na nasze nieszczęście, jedzie ona przed nami, zaliczając po drodze wszystkie pobliskie śmieci. W tej chwili, uwięzieni jesteśmy pomiędzy śmieciarką, ciężarówką z gazem i pozostawionym na poboczu, niejeżdżącym już, samochodem. Miłkołaj słusznie zauważa, że lepiej by było, jakbyśmy w przyszłości unikali takiego położenia ... Docieramy do sklepu, zaopatrzeni w zimne napoje i tagi, próbujemy je aktywować. To znaczy tagi, a nie napoje. Spędzamy nad tym kolejne pół godziny, bo jak się okazuje, nie wszędzie działa nam rejestracja. Wszystko gotowe - ruszamy więc na podbój au-



tostrady. Ponownie stajemy w kolejce ... i ponownie szlaban się dla nas nie otwiera. Zrozpaczeni, nie wiemy już, co robić. Droga do Queretaro bez opłat trwa niemal dwa razy dłużej, bo prawie 6 godzin, a my już jesteśmy jedną w plecy. Po kilku minutach poszukiwań, udaje nam się znaleźć taki wjazd na autostradę, który przewiduje płatność gotówką - udało się, w końcu jesteśmy w drodze do celu.



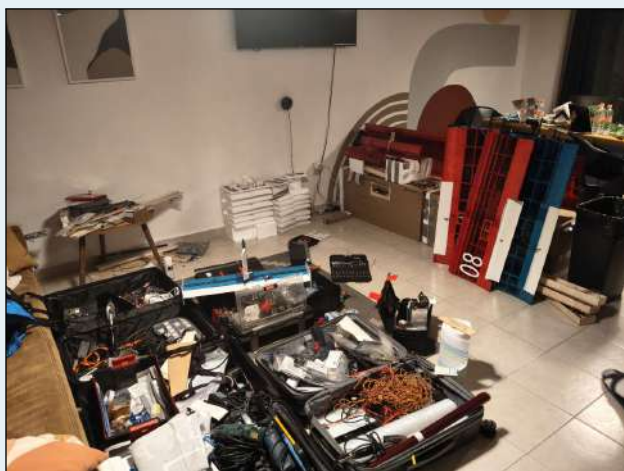
Trasa obfituje w ogrom ... niczego. Wokół widzimy tylko drzewa i kaktusy - istny Meksyk. Po około półtorej godziny robimy krótki postój, na którym kupujemy sobie po kanapce.



Druga połowa drogi upływa szybko, zanim się obejrzymy, wyrastają przed nami wysokie budynki. Czy aby na pewno CDMX (Mexico City) i Queretaro nie zamieniły się miejscami? Miasto szokuje nas swoją nowoczesnością i znanym nam standardem, którego od dwóch dni nieustannie poszukujemy w tym kraju.



Będąc już w Queretaro, wstępujemy po drodze na nasze pierwsze (ale jakże przez niektórych wyczekiwane) zakupy w sklepie spożywczym, jakim jest dobrze znany nam Walmart. Po zaopatrzeniu się w pożywienie na najbliższe parę dni, nawigacja kieruje nas na nasz ostatni punkt dzisiejszej podróży - dom, w którym będziemy mieszkać podczas naszego pobytu na zawodach.



Dojeżdżamy, rozpakowujemy się i w mig zamieniamy się w ekipę remontową AKL - nie mija nawet 30 minut, a nasz dom został przebranżowiony na modelarnię. Julek wraz z Arkiem zostają oddelegowani do bardzo ważnej misji - zaspokojenia naszych żołądków, bo nie wszystkie zjadły dzisiaj porządny posiłek. W tym czasie Ola siada do walki z fakturami, Wiktoria zajmuje się biuletynem, a reszta zabiera się za przygotowanie modeli na jutrzejsze latanie. Choć jak na tę chwilę - nie jesteśmy pewni,



czy znajdzie się ktoś, kto będzie mógł wpuścić nas na lotnisko, abyśmy mogli oblatać nasze tygryski. W międzyczasie duet jedzeniowy powraca z prowiantem w postaci słynnych meksykańskich tacosów. Zjadamy się nimi, przedyskutowując skalę ostrości poszczególnych sosów i prędko wracamy do pozostawionych zadań. Jedno jest pewne - pomimo niezemskiej chęci wykapania się i pójścia spać, będzie to bardzo długa, pracowita noc.



**11 marca 2026r.**

Wszystkim ciężko wyrwać się ze snu, gdy w okolicach godziny 7:00 dzwonią nasze budziki. Zarządzona wczoraj przez dowódcę Kacpra odprawa ma się odbyć za pół godziny w naszym salonie (a raczej modelarni). Po szybkim śniadaniu bierzemy się wszyscy do pracy przy naszych modelach.



Musimy przygotować je do lotów. Dostaliśmy bardzo dobrą dla nas informację, iż możemy dzisiaj jechać na lotnisko. To jest to, co tygrysy lubią najbardziej. Co więcej, dowiedzieliśmy się, że osobą, która otworzy nam lotnisko, będzie nie kto inny niż znany nam ... Mateo! Jest to bardzo ważna dla AKL postać. W 2023 roku na zawodach, które również odbywały się w Queretaro w Meksyku, ekipa AKL przyleciała bez pilota. Byliśmy więc zmuszeni do skorzystania z opcji miejscowego pilota. Zazwyczaj mamy mieszane uczucia co do takich rozwiązań i staramy się ich unikać. Wolimy, gdy nasze samoloty pilotują ludzie, którzy znają je dobrze i są w nie wlatani jeszcze w Polsce. Poza tym chcemy, żeby ewentualny sukces był 100% zasługą ekipy AKL. Niestety nie mieliśmy wtedy takiej możliwości, więc poprosiliśmy organizatorów o wskazanie nam pilota na miejscu. Na nasze szczęście trafiliśmy właśnie na Mateo. Tamte zawody wówczas wygraliśmy i tym samym naszego meksykańskiego przyjaciela wspominamy z ogromnym sentymentem, zwłaszcza Antoni Dąbkiewicz i Arek Kornowicz, którzy wchodzili w skład ekipy 2023.

W okolicach godziny 13:00 spakowaliśmy modele i sprzęt potrzebny do oblotów. Piotr dzisiaj rano



upiększył nasze samochody o naklejki. Teraz już z daleka widać, że jedzie ekipa z Politechniki Poznańskiej!



Zaopatrzeni także w aparaty fotograficzne, paczkę ciastek, krem przeciwsłoneczny i dobry humor, wyruszamy na lotnisko. Do celu mamy około 30 minut drogi. Część z niej znów prowadzi przez obszary, do których nie dociera internet, a nawet zasięg komórkowy, jednak jesteśmy już przyzwyczajeni do takich sytuacji. Zaciekawienie wywołuje u nas mijane na trasie więzienie - dobrze, że mamy z nim kontakt tylko przejazdem. Docieramy na lotnisko około godziny 13:40. Zatrzymuje nas jednak zamknięta brama lotniska. Co prawda widzimy w środku ludzi, ale nikt nam nie otwiera. Czyżby znów odmówiono nam wstępu? Próbujemy skontaktować się z Mateo. Fakt, jesteśmy trochę wcześniej, bo umawialiśmy się na godzinę 14:00. W tym miejscu nie mamy zasięgu, więc decydujemy się poczekać. Mamy nadzieję, że znane już nam podejście manana-manana nie będzie miało tu w stosunku do nas zastosowania. Nagle widzimy samochód skręcający w naszą uliczkę - czyżby to był nasz przyjaciel? Wyglądamy zza szybki samochodu niczym surykatki, jednak ku naszemu zaskoczeniu, za kierownicą samochodu nie siedzi znany nam pilot. Chwila konsternacji przechodzi w śmiech. Dostaliśmy informację, że otworzy nam Mateo, jednak przez głowę nam nie przeszło, że na świecie może istnieć nawet dwóch albo trzech Mateo. Przeżywamy lekki zawód, lecz szybko przechodzimy nad tym do porządku dziennego. W końcu musimy oblatywać dzisiaj dwa modele. Parkujemy, idziemy się przywitać, rozpakowujemy

manatki i szybko zabieramy się za składanie modeli. El Tigre - model na te zawody - charakteryzuje się niewielkim gabarytem, więc jedyne co zostaje nam do zrobienia, to zamocowanie skrzydeł, jako że reszta jest już złożona.



Nie mijają wiele czasu i przed nami stają gotowe do lotu tygrysy. Kacper czyta checkliste, Ola z Piotrem zajmują się jednym samolotem, a Julek z Sebastianem drugim. Mikołaj z Antonim przeprowadzają wywiad rozpoznawczy z naszym tajemniczym Mateo, a Wiktoria skrupulatnie dokumentuje, co tu się dzieje.



Checklista zrobiona, możemy ruszać na start.



Nasz tajemniczy Meksykanin, który wpuścił nas na lotnisko, również przywiózł ze sobą samolot. Zaintrygowani Mikołaj z Antonim pytają go czy jest on



pilotem na tegorocznych zawodach. Przyznali także, że zaciekała nas zbieżność imion z Mateo, którego znamy. Nasz Mateo #2 odpowiada że owszem, lata w tym roku dla czterech drużyn, a jego ojciec dla jednej. Powoli zaczynają nam się składać puzzle. Model, z którym dzisiaj przyjechał, został zakupiony w celu latania w formacji z jego ojcem. Łączymy kropki. „A tak poza tym, mój ojciec Was zna, bo latał dla Was w 2023 roku” - mówi Mateo i wszystko nagle nabiera sensu. Jak się okazuje, mamy przed sobą Mateo Juniora!

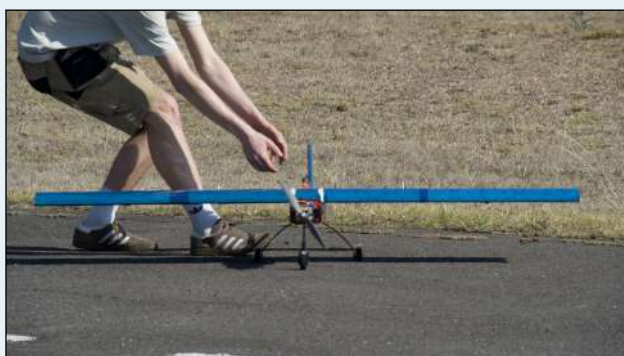


Obloty rozpoczynamy od naszego prototypu, modelu #0. W tym roku, na zawodach wymagane jest, aby oprócz lotu z ładunkiem, wykonać lot na puście, więc od tego też zaczynamy. Mikołaj robi szybkie rozpoznanie pasa startowego, Sebastian stawia samolot na pasie. Mikołaj rozkręca silniki naszego tygrysa, a ten zaczyna sunąć po pasie.



Nie mijają nawet dwa metry, a on już znajduje się w powietrzu. Z racji tego, że loty zaczęliśmy chwilę przed 15:00, wiatr jest ciągle silny - ciągły wynosi 3 m/s, natomiast w porywach sięga aż 10 m/s. Przy prędkości samolotu wynoszącej około 5-6 m/s ma to ogromne znaczenie. Widzimy, że jest podatny na podmuchy, tym bardziej, że wiatr wieje pod kątem 30 stopni względem osi pasa. Oprócz tego występuje silna termika. Z racji tego, że to pierwszy lot,

Mikołaj musi go wytrzymać w locie. Lecąc na pu-  
sto, waży zaledwie 2.35 kg, jest ciężki do opanowa-  
nia i nerwowo reaguje na stery. Przy podejściu do  
lądowania Mikołaj nie czuje się jeszcze za pewnie,  
więc decyduje się na przejście na drugi krąg (go aro-  
und). Kolejna próba ... i znów - ponownie przecho-  
dzi na drugi krąg. Spokojnie wyczekujemy lądowa-  
nia. Wiemy, że nasz pilot dopiero oswaja się z samo-  
lotem w takich warunkach. Za trzecim podejściem  
udaje mu się wylądować już skutecznie.



Mateo podpowiada, żebyśmy unikali lądowania w  
okolicach wiaty znajdującej się obok pasa - stanowi  
ona istotną przeszkodę dla wiatru.



Piotr z Sebastianem wrzucają do ładowni obciąże-  
nie 3 kg. Pojedyncza bateria wystarcza nam na wię-  
cej niż jeden start, więc możemy wykonać ich kilka.  
Porywy się uspokoiły, a większa masa (a tym samym  
większa prędkość w locie) samolotu powoduje więk-  
szą bezwładność. Delikatne podmuchy już nas tak  
nie stresują.

Nadal mieścimy się w wymaganym do otrzymania  
bonusu za start dystansie rozbiegu, który wynosi  
50m. Testujemy również odwrócony ciąg na śmigle,  
który jest naszym innowacyjnym rozwiązaniem, co  
ma za zadanie maksymalnie skrócić dobieg tak, by-  
śmy zmieścili się z lądowaniem na dystansie 60m, co



agwarantuje dodatkowy bonus 10 pkt. za lot. Miko-  
łaj czuje się coraz pewniej za sterami, dzięki czemu  
samolot jest coraz bardziej stabilny w locie.



W przerwach pomiędzy lotami, gdy reszta ekipy wy-  
konuje drobne poprawki w modelu, część z nas roz-  
mawia z Mateo. Dowiadujemy się od niego, że Qu-  
eretaro jest jednym z najbezpieczniejszych miast w  
okolicy, a to wszystko przez to, że mieszkają tutaj  
rodziny przywódców lokalnych karteli. Sprowadzają  
tu swych bliskich, więc nic się tu przez to nie dzieje.  
Mówi nam również o tym, jakie miejsca w okolicy  
warto zobaczyć i czy jest w nich bezpiecznie, a ja-  
kich należy zdecydowanie unikać.



Kolejna zmiana ładunku - tym razem Sebastian z  
Piotrem ładują ok. 5.5 kg. Wykonujemy serię kilku  
lotów. 5-6kg to obciążenie, które planujemy pod-  
nieść na tegorocznych zawodach. Daje nam to za-  
dawające nas rezultaty, jeśli chodzi o punkty. Sa-  
molot jest dużo cięższy, przez co nie mamy już zbyt  
wiele zapasu w ramach dystansu do oderwania. W  
locie waga również robi swoje - samolot jest dużo  
spokojniejszy w powietrzu, jednak ma problem z za-  
trzymaniem się na dystansie dającym dodatkowy  
bonus. Zauważamy także inne zjawisko. Przy więk-  
szym obciążeniu, z powodu nagrzania asfaltu, koła  
piankowe zaczynają zużywać się dużo szybciej niż  
przewidywaliśmy. Doszło to już do tego stopnia, że

w trakcie jednego z lądowań, pianka nie wytrzymała i opona spada z felgi kółka.



Model na szczęście nie wypadł z pasa, a my od razu przystąpiliśmy do wymiany. Zaczyna nas to nieco martwić - gdybyśmy musieli wymieniać wszystkie koła co lot nie wystarczyłoby ich nam do końca zawodów.

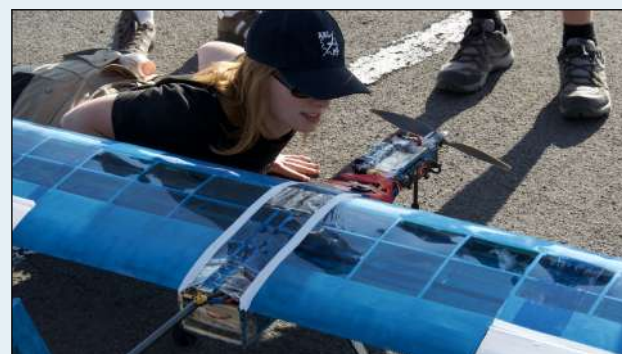


W modelu na zawody SAE Aero Design używamy kółek do rolek, które są twardsze i mają mniejsze opory toczenia - tamten model jest cięższy i mamy do dyspozycji krótszy rozbieg, więc jest to bardzo istotne. W El Tigre zależy nam na maksymalnej redukcji masy, ponieważ masa pustego samolotu jest istotnym składnikiem punktacji.



W trakcie lotów z naszym docelowym obciążeniem, chcemy sprawdzić szczytowy pobór mocy, ponieważ regulamin określa jasno, że nie może on wynosić więcej niż 850W. Latając w Polsce, wartość ta wynosiła zawsze w okolicach 500-600W, co nieco uspiło naszą czujność. Po jednym z wielu lotów, Ola sprawdza pobór mocy. Ze zmartwioną miną, czyta nam to, co widzi na wyświetlaczu - a jest to wartość powyżej 900W. Przekracza to dozwolony limit, powyżej 850W otrzymuje się karę, która wzrasta wykładniczo, natomiast gdy watomierz pokaże ponad 1000W - punktacja za lot wynosi okrągłe 0.

Jesteśmy zaskoczeni, nie mamy pojęcia skąd nagle taki duży pobór mocy. Zastanawiamy się nad przyczyną. Najpierw na warsztat bierzemy odwrócony ciąg. Przeprowadzamy test, który wykazuje, że niestety nie ma on większego wpływu. Jedyne rozwiązanie, jakie na razie widzimy polega na tym, aby do startu ograniczyć przepustnicę do określonego zakresu, około 90-92%. Pomysł jest, ale czy zadziała, a samolot oderwie się na wymaganym dystansie? Mikołaj zmienia ustawienia i chwilę po tym model już wznosi się w powietrze. Pięknie wykonany krąg, podchodzimy do lądowania. Piotrek biegnie, aby wyciągać safety pluga. Ola sprawdza wskazania watomierza. Nadchodzi chwila prawdy ...



Wynik? Poniżej 850W. Ufff, oddychamy z ulgą. Rozwiązanie znalezione! Jednak to, dlaczego pobór mocy tak drastycznie różni się od tego, co mierzyliśmy w Polsce, a tym, co obserwujemy tutaj, pozostaje nierozwiązaną zagadką. Warto wspomnieć o tym, że w Queretaro elewacja wynosi prawie 2000m, a temperatura prawie 30 stopni Celsjusza, co daje nam o 9000 ft wyższą wysokość gęstościową. Nie wpływa to pozytywnie na osiągi samolotu, oj nie.

Ale jakże mogłoby być inaczej, gdy pokonaliśmy pół świata, żeby wziąć udział w tych zawodach?

Prototyp służył nam dzielnie, jednak zginął śmiercią lotnika. Przeżył wiele, nawet 3 kadłuby, które w tym czasie wymieniliśmy. Można stwierdzić, że był już zmęczony życiem. Zbyt ciasny krąg i zbyt duża prędkość zniżania sprawiły, że Mikołaj nie zdążył wyrównać przed ziemią. Model przy podejściu do lądowania odbija się od pasa, pozostawiając na ziemi - sunącą własną drogą, ładownię. To by było na tyle z tego długiego żywota naszego ukochanego prototypu.



Nie pozostaje nam nic innego, niż przejść na kolejny egzemplarz. Znowu rozpoczynamy lotem na pusto, gdzie wyzwaniem tradycyjnie jest początkowe ustawienie parametrów pracy steru wysokości. Porywy wiatru i termika nieco się uspokoiły, poza tym Mikołaj już obył się z samolotem. Pomimo małej masy, nie ma potrzeby robienia go around i już w pierwszym locie udaje mu się posadzić model na wymaganym dystansie. W przypadku lotów na pusto, samolot ma bardzo krótki dobieg, tym samym zatrzymuje się zaledwie po kilku metrach.



Ponownie zmieniamy obciążenie - z 3kg na pokładzie Mikołaj potwierdza przypuszczenie, że numer #1 jest dużo łatwiejszy do latania niż prototyp. Przy



obciążeniu 5 kg mówi nam, że wczuł się już w samolot na tyle, że lądowania idą mu już bardzo sprawnie, zużycie kółek nie powinno stanowić problemu. Poza tym kwituje, że ostatnie dwa loty były dla niego nudne jak flaki z olejem. Dla nas to bardzo dobry znak. Tym samym kończymy loty na dziś. Wykonaliśmy ich aż 24, co jest dla nas bardzo satysfakcjonującym wynikiem. Mikołaj oswoił już na dobre nasze tygryski, jednak musimy pamiętać to, co mówił Lis w „Małym Księciu”: "Na zawsze ponosisz odpowiedzialność za to, co oswoiłeś". Autor tej książki również był pilotem, może nieprzypadkowo ...

Gdy chwilę po godzinie 18:00 kończymy nasze loty, niewiele już osób przebywa na lotnisku. Mateo pożegnał się już z nami jakiś czas temu, a miejscowi fanatycy zdalnie sterowanych modeli również zaczęli się zbierać.



Musimy wydawać się godni zaufania, gdyż zamknięcie terenu lotniska zostało powierzone nam. Spakowani, w lekkim stresie związanym z zachodzącym już słońcem, w kontekście zagrożeń dla bezpieczeństwa w Meksyku, ruszamy do domu. Po drodze mamy jeszcze jeden pit stop, jakim jest stacja benzynowa. Bez dwóch zdań jesteśmy typowymi gringos - nie potrafimy nawet znaleźć przycisku do otwarcia klapki wlewu paliwa. Pracownicy stacji wymieniają między sobą porozumiewawcze spojrzenia. Wspólnymi siłami udaje się nam go w końcu znaleźć. Uff, dość już tej kompromitacji. W czasie, gdy połowa ekipy znajduje się jeszcze na stacji, drugi samochód, czyli Julek, Piotr, Sebastian i Arek jadą na zakupy spożywcze do Walmartu. Umawiamy się z nimi tak, że jak tylko wrócą z zakupów to pójdziemy na upragniony obiad, choć teraz to już bardziej obiadokolację. Jest już ciemno, a więc przejście 400 m do restauracji wydaje się być sporym wyzwaniem. Mając

oczy dookoła głowy, trzymając się razem, prawie jak przedszkolaki wychodzące na spacer, prędko udajemy się na posiłek.



Dzisiaj również padło na słynne tacos. Oglądając kartę, robimy wielkie oczy na widok 12 różnych sosów w różnym stopniu ostrości do wyboru. Wszyscy zamawiamy to samo i z niecierpliwością czekamy na jedyny ciepły posiłek dzisiejszego dnia. Niepozornie wyglądające porcje sprawiają jednak, że najadamy się pod korek. Szczęśliwi i najedzeni, znów wytężamy zmysły na półkilometrowej trasie do domu.



Pełne brzuchy tylko potęgują zmęczenie, jakie czujemy po dzisiejszym dniu. Pół dnia na słońcu na płycie lotniska daje się we znaki. Chwilę pracujemy nad modelem, który przywieźliśmy, przerzucamy zdjęcia z aparatów, rozliczamy faktury z dnia dzisiejszego i próbujemy zabrać się za robotę nad kolejnymi samolotami. Idzie nam ona mozolnie, więc po chwili Kacper podejmuje decyzję, że wznovimy pracę rano, bo ledwo kontaktujemy. Po kolei idziemy się kąpać i udajemy się w wyczekiwane objęcia Morfeusza. W końcu jutro znowu spotykamy się o 7:30.

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0

## 12 marca 2026r.

Gdy wszyscy spotykamy się na dole o 7:30, możemy odczuwać déjà vu. Dzisiejszy poranek jest prawie idealną kopią wczorajszego.



Po kilku „dzień dobry” i wymienionych zdaniach, wszyscy szamotają się w kuchni, w poszukiwaniu czegoś na ząb. Jeden wybiera płatki z mlekiem, drugi kanapkę, a jeszcze ktoś inny kawę i ciastko - tak rozpoczynamy nasz dzień. Warunki na zewnątrz nie sprzyjają lataniu - nie musimy nawet sprawdzać jaka jest prędkość wiatru. Wstarczy, że rano Mikołaj musiał gonić nasz śmietnik, uciekający przez ulicę. Kacper zarządza zrobienie inspekcji wszystkich (a raczej prawie wszystkich) modeli.



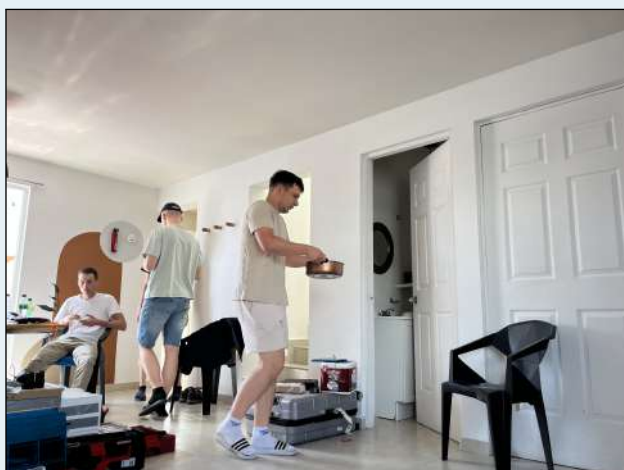
Niestety musimy pożegnać się, z poległym wczoraj, prototypem. Był dzielny i na zawsze pozostanie w naszej pamięci. Wszystko idzie zgodnie z planem, zaczynamy składać nasze tygryski, gdy nagle Mikołaj przychodzi do nas z informacją o braku wody. Już

dotychczas nie było kolorowo, ponieważ ciśnienie wody w kranach było tak niskie, ale teraz nie ma go wcale! Zwracamy się z prośbą do właściciela domu, czy jest w stanie pomóc nam w tej sytuacji.

Prace przy modelach opierają się teraz głównie na poprawkach - tu dolutować, tam dofoliować. Reszta spędza czas na segregowaniu śrubek. Żmudne zajęcie, jednak bez tego się nie obejdzie po tym, jak absolutnie wszystkie ich rodzaje wysypały się nam w skrzyni.



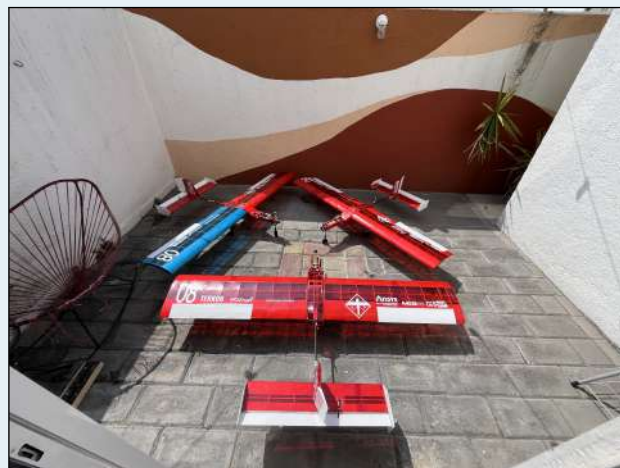
Niestety co chwilę pracę przeszkadza nam ktoś przechodzący w jedną i w drugą stronę z garnkiem pełnym wody. Czekamy na odpowiedź właściciela w sprawie usterki technicznej, a z toalety trzeba przecież jakoś korzystać.



Po jakimś czasie wszystkie trzy, piękne modele czekają na inspekcję, którą w ramach przygotowania przeprowadza Kacper.

7000  
ft  
6000  
5000  
4000  
3000  
2000  
1000  
0

Wszystko działa tak jak powinno, co nas bardzo cieszy. Składamy więc cały sprzęt i rozkładamy samoloty, aby były gotowe do przewiezienia. Julek z Antkiem postanowili nawet zrobić nowy karton na śrubki, gdy już wszystkie zostały posegregowane i opisane. W tym samym czasie ekipa w postaci Julka, Piotrka, Sebastiana i Arka zostaje oddelegowana do poszukania czegoś na obiad, a także zrobienia drobnych zakupów.



Reszta z nas omawia temat wody w naszym domu - a raczej jej braku. O wilku mowa - w tej samej chwili dostajemy wiadomość od naszych gospodarzy z prośbą, czy możemy sprawdzić czy z kranu na dworze również nie płynie woda. Jednak wiadomości tłumaczone automatycznie zdają się być nie-najlepszą drogą komunikacji, przez co dochodzi do nieporozumienia. Dostajemy informację, że za jakieś 15 minut ktoś do nas przyjedzie, aby sprawdzić co się dzieje. Ogarnia nas chwilowa panika - przecież cały dom wygląda w tej chwili jak warsztat! Szybko wynosimy skrzynie z modelami i walizki ze sprzętem na taras, przestawiamy meble do pierwotnego porządku, zamiatamy i... gotowe! Kto by pomyślał, że w niecałe 10 minut da się tak posprzątać.

Chwilę później przyjeżdża nasz donnmiemany właściciel. Tłumaczymy mu, co się stało, a właściwie, że to właśnie nic się nie stało, a jednak wody nie ma. Wydaje się być równie zdziwiony co my. Zaczyna szperać przy skrzynkach, wyglądających jakby mogły mieć z tym coś wspólnego. Dłuższą chwilę krążymy za nim po mieszkaniu, gdy ten próbuje dowiedzieć się, co się właściwie wydarzyło i przywrócić

nam dopływ wody. Po kilku minutach udaje mu się puścić wodę z kranu w jednym z pomieszczeń. Pyta nas, czy możemy sprawdzić, czy woda już wszędzie działa. Działa. Domyślamy się, że pewnie coś się przyblokowało, jednak właściciel podchodzi do nas i ze zdziwieniem mówi "Well it works, but I didn't do anything". Wszyscy ze zdziwieniem wymieniamy spojrzenia, jednak nie zamierzamy się tym przejmować. Jak działa to działa, nie ma co się nad tym zastanawiać. Dziękujemy mu za pomoc i wracamy do swoich zajęć.

Przypominamy sobie o ekipie jedzeniowej, która jeszcze nie wróciła i zaczynamy się martwić, że jeszcze ich nie ma. Wtedy wpadają do domu z ogromnymi siatkami jedzenia. Dzisiaj na obiad serwują nam burrito - zobaczymy, czy skala ostrości znów da nam popalić. Jednak tym razem to nie ostrość, a wielkość obiadu będzie wyzwaniem - mięso, warzywa i frytki zawinięte w tortillę są prawie wielkości głowy.



Dobrze, że dzisiaj nie mamy już nic do zrobienia - będzie można zrobić poobiadową drzemkę. Po chwili odpoczynku, wychodząc z pokoiów jak niedźwiedzie z jamy po śnie zimowym, pakujemy samochody, aby z rana były już gotowe. Jutro zaczynamy zawody - czeka nas bardzo długi dzień, rozpoczynający się inspekcją techniczną. Chyba nawet nie chcemy myśleć, o której musimy wstać. Z racji tego, że na dzisiaj nie pozostało już nic innego, kapiemy się i prędko kładziemy do łóżek - musimy być pełni sił do walki, którą rozpoczynamy jutro.



**13 marca 2026r.**

Jeśli do tej pory narzekaliśmy na godzinę pobudki, to z pewnością dziś będziemy bardziej marudni. Wszyscy jak jeden mąż o godzinie 6:00 zjawiamy się w kuchni żeby zaspokoić głód przed wyruszeniem na Universidad Aeronautica de Queretaro. Dzisiaj rozpoczynają się zawody, a jak już dobrze wiemy - pierwszy dzień równa się inspekcjom technicznym. Nasze trzy tygrysy czekają na kolejne naklejki do kolekcji. Prędko dojadamy kanapki i dopijamy kawy, a chwilę później jesteśmy już na trasie do uniwersytetu.

Od rana zaskakuje nas zimno. Niby Meksyk, a jednak trochę Afryka - za dnia gorąco, w nocy zimno. Dziewczyny się skarżą, że nocny spadek temperatury dał im mocno popalić, jako że miały pootwierane wszystkie okna. Rzeczywiście, w nocy temperatura spadła do około 5°C i trochę czasu zajmie, nim się nieco podniesie. Po półgodzinnej trasie docieramy do miejsca, w którym odbywa się inspekcja. Ustawieni na parkingu przez pracowników ośrodka wychodzimy z samochodów. Na wjeździe minęliśmy wyeksponowanego Boeinga 737, który - co by tu dużo nie mówić - zrobił na nas spore wrażenie. Przed samym budynkiem inspekcji widok jest jednak jeszcze ciekawszy. Stoi tu aż 6 różnych statków powietrznych. Widzimy studentów kręcących się wokół nich i gdybyśmy mieli odrobinę więcej czasu, na pewno też chętnie byśmy się im poprzyglądali.



Wita nas jeden z organizatorów i od razu kieruje do stołu, który możemy zająć. Nasze wejście spotyka się z zainteresowaniem gawiedzi, która kieruje spojrzenia w naszym kierunku. Przypomina nam to trochę udział w zawodach w Chinach, gdzie czuliśmy

7000  
ft  
6000  
5000  
4000  
3000  
2000  
1000  
0

się jak maskotki. Tutaj może nie do końca robimy furorę naszym wyglądem, a czymś dla nas znacznie ważniejszym. Spojrzenia kierowane są głównie na nasze samoloty. I bardzo dobrze - jesteśmy z nich dumni. Zajmujemy wyznaczone nam miejsca i od razu zaczynamy przynosić manatki z samochodów.



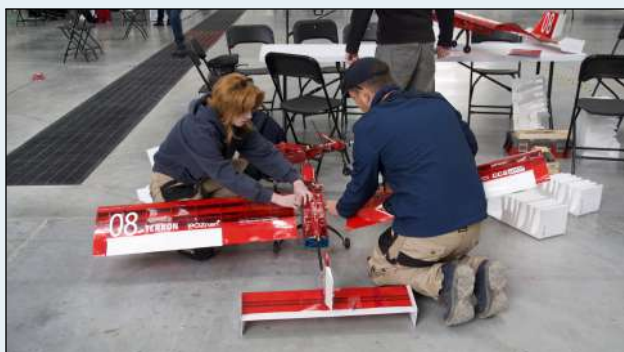
Raz, dwa, trzy i wszystkie tygrysy stoją na naszym stanowisku gotowe, aby przejść inspekcję techniczną. Z biegiem czasu schodzą się do nas ludzie - najpierw część organizatorów, aby się z nami przywitać. Spotykamy też kilku sędziów, których mieliśmy okazję zobaczyć podczas prezentacji technicznej, która miała miejsce online jeszcze gdy byliśmy w Polsce - 28. lutego. Oprócz tego podchodzą do nas inni studenci z pytaniami dotyczącymi naszego modelu, udziału lub po prostu, najzwyczajniej - nas. Chętnie odpowiadamy na wszystkie pytania.



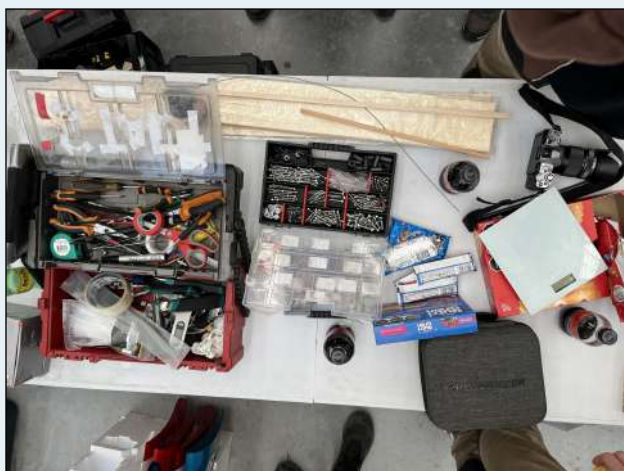
W międzyczasie widzimy, jak wokół zaczyna robić się tłoczno - drużyny zjeżdżają się i przygotowują do inspekcji. Niektóre nas zaskakują - jedna drużyna, licząca kilkunastu, jeśli nie kilkudziesięciu studentów, przyjechała ubrana ... w garnitury. Wyglądają jak grupa prawników. Patrzymy na nich ze zdziwieniem - przecież to nie może być wygodny strój do pracy ...



Inne drużyny, choć nie sprawiły, że zawiesiliśmy na nich oko, dają o sobie znać - głośnymi okrzykami. Co jakiś czas słyszymy skandowane slogany.



o chwili przez głośniki wybrzmiewa dźwięczne „Buenos dias” i oficjalnie zaczynają się zawody.



Po paru słowach wprowadzenia, z których i tak nic nie zrozumieliśmy, przedstawiane są ważne osoby, w tym sędziowie. Pada też informacja, że o godz. 8:30 odbędzie się briefing dla kapitanów i pilotów.

Do naszego stanowiska podchodzi grupa dziewczyn z zapytaniem, czy mogą porwać nam na chwilę jedną osobę, w celu nagrania wspólnego filmiku. Wiktoria przystępuje z chęcią do tego zadania i udziela odpowiedzi na parę pytań.



W tym samym czasie do Oli i Kacpra podchodzą panowie, którzy są przedstawicielami koncernu Bombardier. Z zaciekawieniem pytają o modele i pracę naszej drużyny. Ola wraz z Kacprem dumnie odpowiadają na zadawane im pytania. Po chwili z głośników dobiega nas informacja o rozpoczęciu briefingu. Udają się na niego Kacper, Mikołaj i Antek.



Reszta ekipy w tym czasie upewnia się, że wszystkie modele na 100% są gotowe do przystąpienia do inspekcji. Jeden z nas zauważa, że popychacz przy sterze wysokości porusza się dużo swobodniej niż powinien. Jest problem więc szybko szukamy przyczyny i sposobu rozwiązania. Okazuje się, że drut od popychacza nie był wystarczająco wkręcony, musimy więc wykonać nowy. Szybko udajemy się po drut i raz dwa go wymieniamy. Aby zapobiec luzom, prewencyjnie przy wszystkich dźwigienkach dodajemy zapasową nakrętkę. Chłopaki po chwili wracają, a do nas dobiega informacja, że równo o godz. 9:00 rozpocznie się nasza inspekcja. Gotowi, odpowiadając na różne pytania kierowane w naszą stronę, czekamy. Do naszego stolika znów podchodzą dwie osoby, z prośbą o rozmowę. Wiktor udziela wywiadu, okazuje się że są to przedstawiciele miasta Queretaro. Chwilę później do Antka podchodzi z kolei trzech mężczyzn. Jeden z nich jest reprezentantem meksykańskich sił powietrznych. Są zaciekawieni naszym projektem, więc chętnie udzielamy odpowiedzi na pytania.

Wybija godz. 9:00. Udajemy się z modelem #1 do stołu oznaczonego jako MESA 2, przy którym mamy przejść inspekcję. Szybko orientujemy się, że może to zająć dłuższą chwilę. Nigdy nie widzieliśmy bardziej szczegółowej inspekcji. Wszystko jest sprawdzane, co do jednego wymiaru, co do jednego punktu na liście.



Co chwilę sędziowie pytają o kolejne elementy z checklisty. Na szczęście dzielnie odpieramy wszystkie zarzuty. Znalazł się jednak jeden problematyczny punkt. Zwrócono uwagę na fakt, iż bateria ma za dużo wolnego miejsca wokół siebie, przez co może się swobodnie poruszać. Według przeprowadzającego inspekcję - tak nie może być. Grzecznie



się słuchamy i od razu tworzymy plan ratunkowy. Wycinamy z balsy element, w którym zmieści się bateria, szybko sprawdzamy, czy spełnia swoją rolę i biegniemy do stołu inspekcyjnego. Rozwiązanie zatwierdzone - na szczęście. W takim razie to samo rozwiązanie stosujemy do dwóch pozostałych tygrysów.



Na koniec został nam test ostateczny - przykręcanie ładowni i wyciąganie jej - a to wszystko na czas. Piotrek i Sebastian odpowiedzialni za to zadanie podchodzą do stołu. Dostają znak, sprawnymi ruchami zabierają się do włożenia i przykręcenia obciążenia. Kończą, gdy stoper pokazuje 45 sekund. Na umiejscowienie obciążenia w samolocie mamy minutę, więc czas jest idealny. Teraz pora na wyładunek. Wykręcają obciążenie w 25 sekund. Wspaniale - nie mamy o co się martwić.

Model #1 przechodzi inspekcję śpiewająco. Teraz na ruszt idzie drugi statek. Na szczęście nie trwa to już tak długo, po jakichś 15 minutach na naszym stanowisku stoją już dwa, oklejone sędziowskimi naklejkami i gotowe do lotów modele. Dostajemy informację, że w tej chwili nie zdążymy przeprowadzić inspekcji trzeciego modelu. Zastanawiamy się co zrobić, jednak szybko dochodzimy do wniosku, że najlepiej będzie, gdy część ekipy pojedzie już na lotnisko - w końcu chcielibyśmy jeszcze dzisiaj sprawdzić, jak nasze koty zachowują się w powietrzu. Oprócz tego, wciąż martwi nas kwestia watomierza. Tym bardziej, że dostaliśmy od organizatorów ich własny, z którego musimy skorzystać.

Mikołaj wraz z Piotrkim, Wiktorią i Arkiem pakują dwa samoloty i udają się na lotnisko, aby polecieć nimi jeszcze raz przed jutrzejszymi konkurencjami.



Nasz pilot chce przetestować nowy watomierz. Od razu po dojechaniu na lotnisko składamy samoloty i ustawiamy je w taki sposób, aby można było wykonać pomiary poboru mocy. Niestety wyniki nie są zadowalające - nowy watomierz wykazuje wartości powyżej 900W. Jest to nam - delikatnie mówiąc - bardzo nie na rękę. Próbujemy jeszcze raz. I jeszcze raz. Różne kombinacje - nowa bateria, lekko zużyta bateria. Zwykły ciąg, odwrócony. Mnóstwo różnych pomysłów, jednak wynik wciąż znacząco przekracza limit.



Na chwilę odkładamy na bok ten problem - musimy wykonać chociaż kilka lotów. Piotr ustawia model z 3 kg obciążeniem na pasie. Mikołaj włącza aparaturę. Po chwili widzimy jak śmigło zostaje wprowadzone w ruch. El Tigre sunie po pasie, a po chwili się odrywa. Nagle jednak niebezpiecznie wchodzi w zakręt.

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0



Widzimy jak skrzydło się przechyliło. To zdecydowanie nie powinno tak wyglądać. „Nie mam nad nim kontroli” - to zdanie, którego nigdy nie chcemy usłyszeć od pilota. Samolot miota się w powietrzu, co chwilę zmieniając diametralnie swoje położenie.



Mikołaj próbuje posadzić go na ziemi. Z zapartym tchem patrzymy na to, co się wydarzy. Piotrek zszokowany tym co widzi, przestał nagrywać. Na szczęście doświadczenie i spokój pilota sprawia, że po chwili tygrys przyziemia na pasie i wytraca prędkość.





Od razu pytamy Mikołaja, co właściwie się stało. Odpowiada, że ster wysokości pracuje nieprawidłowo. Łączymy kropki - nowy popychacz! Wymieniony przed inspekcją, okazuje się za krótki, przez co ster wychyla się niewystarczająco.



Naprawiamy usterkę i podchodzimy do drugiej próby. Tym razem wszystko idzie poprawnie - udaje się nam nawet zrobić parę ładnych zdjęć.



Czas na drugi egzemplarz.

Już złożony, czeka jedynie na przymocowanie obciążenia. Zabierają się za to Piotrek z Wiktoria. Dostajemy informację, że trzeci tygrys jest już po inspekcji, więc reszta ekipy zaraz do nas dojedzie. Po upewnieniu się, że jesteśmy gotowi do lotu, postanawiamy czekać na resztę. Nie mija dużo czasu,



nim dostrzegamy samochód mijający bramę lotniska. Informujemy ich o niemiłej niespodziance, jaką okazały się być wskazania watomierza. Postanawiamy przeprowadzić więcej testów, jednak najpierw musimy wykonać lot.



W tym egzemplarzu nie ma problemu ze zbyt krótkim popychaczem, wszystko idzie więc gładko. Zmartwieni ciągle zbyt dużym poborem mocy, szybko ściągamy samolot z pasa i zaczynamy wykonywać testy. Niestety, piątek 13-go rządzi się swoimi prawami - nieważne w jakiej konfiguracji, watomierz zawsze pokazuje o zdecydowanie zbyt duże wartości. Jedynym rozwiązaniem zdaje się być zmniejszenie maksymalnej mocy do około 90%, ale niesie to za sobą pewne konsekwencje, między innymi w postaci wydłużenia rozbiegu, a tym samym zmniejszenia obciążenia na pokładzie. Jednak jeśli nie znajdziemy innego pomysłu na rozwiązanie problemu to nie będziemy mieć innej możliwości.

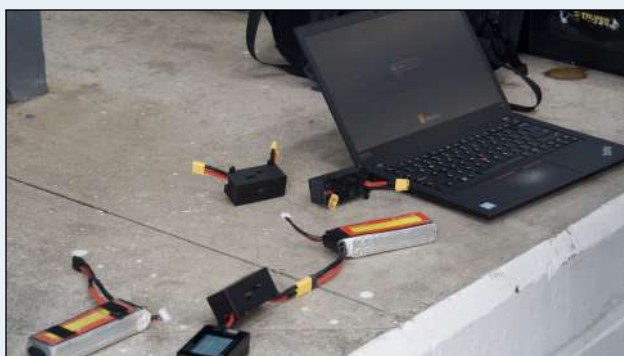


Zrezygnowaliśmy, postanawiamy uderzyć z prośbą do naszych organizatorów. Nie wiemy co robić, a niemożliwym wydaje nam się, aby watomierze wykazywały wartości różniące się o około 200W, co dzieje się za każdym razem, gdy porównujemy nasz watomierz z tym, który otrzymaliśmy na zawodach.

Korzystając z okazji, robimy sobie jeszcze pamiątkowe zdjęcia.



Szybko pakujemy się i udajemy w drogę do uniwersytetu, aby omówić z organizatorami nasz problem. Trasa zajmuje nam zdecydowanie dłużej niż zwykle - w okolicach godziny 16:00 zrobił się tam ogromny zator, który nie sposób było objechać. Zajechaliśmy na miejsce parę minut przed 16:00. Jeszcze nie zdążyliśmy wysiąść z samochodu, gdy podchodzi do nas jeden z sędziów i mówi: „No offense, but what are you doing here?” - „Bez urazy, ale co wy tu jeszcze robicie?”. Zdanie zostało wypowiedziane z uśmiechem, jednak wiemy, że przyjeżdżamy nie w porę. Przedstawiliśmy sędziemu nasz problem. Został on potraktowany poważnie, co nas mile zaskoczyło.



Od razu zaczęto szukać rozwiązania. Podłączamy różne watomierze. Nasz i te od organizatorów. Nie potrafimy znaleźć odpowiedzi na to, co się dzieje. Wszystkie watomierze od organizatorów wykazują powyżej 900W. Sędziowie zeszli się i z ciekawością patrzą na to, co jest grane.



Nikt nie potrafi jednak nic wymyślić. Wychodzi na to, że musimy się z tym pogodzić. Nie ma innego wyjścia. Przez chwilę jeszcze dyskutujemy o problemie, gdy nagle pojawia się błyskawica, strzela piorun, a zaraz potem widzimy ścianę deszczu za oknem.



No świetnie, jeszcze tego nam brakowało. Głodni, zrezygnowani, teraz jeszcze uwięzieni w hangarze. Wykonujemy jeszcze kilka testów mając nadzieję, że pogoda się wkrótce poprawi. Nie mylimy się - po kilkunastu minutach ponownie razi nas słońce, gdy wracamy do samochodu.

Po prostu będziemy musieli lecieć na zmniejszonej mocy. „No trudno, tak też można” kwituje Mikołaj.

Kacper oddelegowuje jeden samochód do misji obiadowej, natomiast drugi po drodze do domu zachaczy o Walmart. Głodni jak wilki, chcemy szybko mieć to za sobą. Ale - jak to się mówi - jak się człowiek spieszy, to się diabeł cieszy. Znowu lądujemy w gigantycznym korku i trasa do samego Walmartu zajmuje nam prawie godzinę. Wiedząc, że w domu czeka na nas pyszny, ciepły posiłek, pomimo nieciekawych okoliczności, humory nam dopisują. Na tym

wyjeździe bardzo upodobaliśmy sobie ananasy - są one tutaj wyjątkowo smaczne. Kacper przypomina nam, że musimy pamiętać dzisiaj o naszym owocowym deserze - w końcu passa ananasa musi trwać. Zakupy robimy szybko, a gdy z powrotem wsiadamy do auta dostajemy wiadomość - jedzenie już czeka na nas w domu.



Dziś ponownie naszym obiadem są tacos - a raczej ich wariacja. Najedzeni, wypakowujemy zakupy z samochodu. Mikołaj z Antkiem na tarasie robią testy i ustalają, jaką moc musimy ustawić, aby watomierz nie wykazał więcej niż 850W. Reszta ekipy w tym czasie sprząta po obiedzie i pakuje sprzęt na jutro. Rano nie będzie na to czasu - o 6:00 musimy stawić się na lotnisku.



**14 marca 2026r.**

Wspominaliśmy kiedyś, jak bardzo lubimy wstawać wcześniej rano? Nie? Bo nie lubimy. Dzwoniące w okolicach 4:30 budziki w naszych telefonach sprawiają, że mamy ochotę wyrzucić je przez okno. Pomimo tego nastawienie mamy bojowe - przed nami pierwszy dzień lotny. Nie pomaga nam jednak fakt, że w naszym domu znów nie ma bieżącej wody. Zęby jesteśmy zmuszeni myć wodą butelkowaną. Niektórzy z nas nie zdążyli na śniadanie, więc jedzą w samochodzie. Tym razem nie dość, że rano jest zimno, to jeszcze ciemno.



Plusem tak wczesnego wyjazdu jest brak korków. I tak nie pomaga to na wyboje na drogach, gdy raz po raz Antoni nie zauważa progu zwalniającego ... Przynajmniej szybko się wybudzimy podskakując na hopkach, prawda?

Dojeżdżamy na lotnisko parę minut po 6:00. Pokierowani w odpowiednie miejsce przez organizatorów parkujemy i zaczynamy wypakowywać swój sprzęt. Wybieramy stanowisko „na wylocie”. Jest tak ciemno, że musimy posiłkować się latarkami - zaczynamy żałować, że nie zabraliśmy ze sobą czołówkę.



Gdy wszystkie rzeczy zostają przyniesione z samochodów, od razu przystępujemy do złożenia modeli.

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0

Jesteśmy nauczeni, żeby zrobić to bardzo szybko. Dobierając się w pary, składamy nasze tygrysy i w niecałe dziesięć minut wszystkie trzy zostają uskrzydłone.



Rozpoczyna się czekanie. Nie jesteśmy przyzwyczajeni do tego, aby po prostu czekać i nic nie robić. Na zawodach SAE Aero Design w Stanach Zjednoczonych nie ma czegoś takiego jak „czekanie”. Po każdym locie następuje walka o miejsce w kolejce. Tutaj natomiast, kolejka jest odgórnie ustalona, a co za tym idzie - nie ma o co walczyć w tej kwestii. Pozostaje nam grzecznie pilnować modeli i co jakiś czas przejść się, aby pooglądać loty innych drużyn.

Konkurencja rozpoczyna się lotem na pusto. Jeśli chodzi o pogodę - bezwietrznie. Nie do końca nam się to podoba, ponieważ w tym przypadku wiatr jest naszym sprzymierzeńcem. Na tych zawodach, każdy lot poprzedza krótka inspekcja przedlotowa. Wywołani, zabieramy potrzebny sprzęt i z samolotem pod pachą ruszamy w kierunku namiotu, w którym odbywa się inspekcja, a drużyny są wypuszczane na pas. Przechodzimy swoją bez najmniejszego problemu.



Wchodzimy na pas, Piotrek ustawia samolot. Mikołaj rozpoczyna swój występ. Brak turbulencji, wiatru

i obciążenia umożliwiają oderwanie naszego modelu na niepełnej mocy. Z racji braku wiatru, mogliśmy wybrać, w którą stronę chcemy latać. Postawiliśmy na lepszą widoczność, czyli taki kierunek, w którym nie będzie świeciło w oczy. Ładne oderwanie, tygrys gładko pokonuje każdy zakręt. Zniżanie, podejście do lądowania - wszystko idzie jak po maśle. Z racji małej masy samolotu, można bardzo łatwo skrócić lądowanie, więc Mikołaj używa odwróconego ciągu bardzo delikatnie, a samolot praktycznie zatrzymuje się w miejscu od razu po przyziemieniu. Lot zaliczony - dwa bonusy za zmieszczenie się w limicie dystansu do startu i lądowania zdobyte. Watomierz również pokazuje zadawalające nas, mniejsze od 850W wartości.



Piotrek odpina pluga i razem z Sebastianem i Mikołajem schodzą z pasa. Udają się wprost do naszego namiotu. Wszyscy z uśmiechem przyjmujemy ich z powrotem i od razu zabieramy się za przygotowanie modelu do kolejnego lotu.



Idzie nam to dużo sprawniej niż przewidywaliśmy, więc znowu musimy czekać. Większość czasu spędzamy na podglądaniu lotów innych drużyn. Ich konstrukcje (przynajmniej niektóre) są bardzo imponujące. Imponujący jest również sposób, w jaki



niektóre rozpadają się na naszych oczach. Od czasu do czasu do naszego stołu podchodzą meksykańscy studenci zadając różnego rodzaju pytania, czy też prosząc o wywiady lub możliwość zarejestrowania krótkich filmików. Bardzo chętnie uczestniczymy w oferowanych nam atrakcjach.

W pewnym momencie podchodzi do nas dwójka studentów, członków innej drużyny, z zapytaniem, czy posiadamy limiter. Przecząco odpowiadamy - dodajemy również, że żałujemy, że nie mamy jakiegoś ze sobą. Opowiadają nam o swoim problemie z ... watomierzem. Od razu zaświeciły nam się oczy. Czyżby ktoś miał taki sam problem jak my? Okazuje się, że oni również nie polubili się z watomierzem oferowanym przez organizatorów. Mówią nam, że muszą ograniczać moc do około 30% - w takim razie chyba nie jesteśmy jeszcze w najgorszej sytuacji ...



Po znużającym nas czekaniu przychodzi czas na drugą rundę lotów. Gotowi, postanawiamy jeszcze posprzątać przestrzeń wokół nas. Dziwimy się, że nie ma nigdzie na terenie lotniska chociażby jednego kosza na śmieci. Cóż poradzić ... Dobrze, że wzięliśmy swoje. Nie zastanawiając się za wiele, szybko bierzemy duży worek na śmieci, który zabraliśmy ze sobą i wieszamy go na stelażu namiotu. Jak szybko się okazuje - nie tylko nam doskwierał brak śmietnika. W parę minut zapełnia się już do połowy - dobrze, że przyczyniliśmy się do czegoś dobrego. Brak możliwości wyrzucenia śmieci to chyba jedyny mankament organizacyjny. Nie możemy przyczepić się do reszty. Poza nieporozumieniami spowodowanymi brakiem zrozumienia języka hiszpańskiego, organizatorzy spisali się na medal. Harmonogram

zawodów, jasno przedstawione godziny i miejsca. Transmisja z samych zawodów i udostępniane na bieżąco wyniki. Klasa sama w sobie.



Wywołują nas, więc znów biegniemy do namiotu inspekcji. Ponownie przechodzimy ją sprawnie, bez żadnych zaskoczeń. Tutejsze zasady wymagają, aby śmigło zakładane było bezpośrednio przed wejściem na pas. Piotrek przykręca je, lecz na nasze nieszczęście, pęka wał od silnika. Kaplica, bez śmigła nie polecimy. Mikołaj szybko informuje ekipę czekającą przy naszym stanowisku, że koniecznie musimy zmienić samolot, na drugi egzemplarz. I to w tej chwili, inaczej zostaniemy wyrzuceni na koniec kolejki tej rundy. Szybka akcja, ekipa namiotowa od razu zabiera się za zamianę samolotu. Zanosimy nr 2 do namiotu z inspekcją. Wszyscy są w szoku, jak szybko nam poszła ta podmianka. A nadal dostajemy pytania o to, po co potrzebne nam są trzy egzemplarze ...



Na całe szczęście, sędziowie nie wyrzucili nas z kolejki - to wszystko przez to, że bardzo szybko poszła nam zamiana całego samolotu wraz z watomierzem, właśnie to jest przewaga posiadania kilku sprawnych modeli. Mamy wykonać pierwszy lot z obciążeniem, tym razem Julek załadował do tygrysa



obciążenie 4.1 kg. Zaczął wiać delikatny wiatr, więc do niego byliśmy zmuszeni dostosować kierunek lotu. Słońce nie stanowi już takiego problemu, ponieważ jest wystarczająco wysoko. Odrzuwając się, mamy jeszcze spory zapas do linii wyznaczającej 50-metrowy rozbieg, co oznacza, że bez problemu osiągnąmy bonusowe 10 pkt za start. W locie samolot zachowuje się spokojnie, jest stabilny i pięknie płynie w powietrzu.

Przy lądowaniu pilot musi poszybować trochę dalej, aby wylądować za linią startu - w przeciwnym wypadku lot byłby niezaliczony. Czekamy na odczyt z watomierza, jednak pojawia się problem. Nie chce się połączyć, a raczej nie otwiera w aplikacji na podłączonym telefonie okna, w którym powinny wyświetlić się dane z lotu.



Sędziowie zarządzają więc, że zczytają dane z karty SD (dane z zapewnionego przez organizatorów watomierza można pobierać poprzez WiFi, ale można je także odczytać z karty SD). Do tej pory zawsze wybieraliśmy opcję bezprzewodową, a raczej „bezkartową”. Nie mieliśmy ze sobą takiej karty. Organizatorzy informują nas, że to w naszym obowiązku było ją sobie zapewnić. Zdziwieni, nie wiedzieliśmy nic o takim obowiązku. Jak się okazuje, faktycznie było to wspomniane - w instrukcji do otrzymanego przez nas watomierza, która rzecz jasna była w języku hiszpańskim. W końcu udaje się połączyć po WiFi z watomierzem, który ni z gruszki ni z pietruszki pokazuje odczyt ponad 1000W. To niemożliwe! Nie możemy się z tym pogodzić, gdyż oznaczałoby to dla nas dyskwalifikację w tym locie. Kłócimy się, że to niemożliwe, żeby ten silnik pobierał tyle mocy. Udaje nam się wywalczyć możliwość przeprowadzenia próby statycznej, aby potwierdzić ile faktycznie pobiera silnik. Test wykazuje 904W, czyli o

54W powyżej limitu - oznacza to utratę 30% punktów za ten lot, ale nie dyskwalifikację. Nie uśmiecha nam się to, ale bądźmy realistami. lepsze 30% kary niż niezaliczony lot.



Uzgodniliśmy z sędzią Adriano Romo (którego znamy bardzo dobrze z 2023 roku), że załatwimy kartę SD i w kolejnych rundach będziemy odczytywać z niej dane, aby uniknąć takich incydentów. Przekładamy więc kartę z aparatu fotograficznego do watomierza, jednak nie chce ona działać. Matko, znowu kłody pod nogi. Próbujemy zrozumieć, co jest nie tak z naszą kartą, jednak sędziowie tłumaczą nam: ona jest za duża. Maksymalnie może mieć 32GB, a nasza ma 64GB. Przedobrzyliśmy, jednak co teraz? Ponownie zdajemy się na łaskę sędziów, którym udaje się znaleźć kartę, którą mogą nam pożyczyć. Wdzięczni zabieramy samolot z powrotem do naszego namiotu.



W czasie przerwy pomiędzy drugą, a trzecią rundą mają miejsce pokazy. Z zaciekawieniem kierujemy się pod taśmy bezpieczeństwa, aby je obejrzeć.



Nagle z głośników słyszymy hiszpańskie zdania - co drugie słowo już rozumiemy, jednak naszą uwagę przykuwa imię pilota, które wymawia organizator. Jest to nie kto inny, jak Mateo! Mateo Senior! Co za niespodzianka! Z niecierpliwością wyczekujemy, aby zobaczyć go w akcji. Wszystkim pojawiają się banany na twarzy, gdy oglądamy to, co wyprawia w powietrzu.



Jak zawsze, mamy ogromne szczęście, a raczej nie-szczęście do wypadków losowych i pogody.



Ola próbując naładować akumulator zauważa brak napięcia w sieci. W domu brakuje nam wody, na lotnisku prądu. Ciekawe co będzie dalej? Loty zostają wstrzymane do czasu naprawienia usterki. Zajmuje to jakiś czas, jednak w okolicach 13:30 dostajemy kolejne wezwanie na inspekcję.



Tym razem bez niespodzianek, gładko ją przechodzimy i wchodzimy na start. Na pokładzie mamy 5.1 kg obciążenia. Mikołaj rusza, dystans do limitu odebrania nieubłaganie się zmniejsza, ale ciągle znajdujemy się w dystansie, który gwarantuje nam dodatkowe punkty.



Podmuch wiatru pomógł nam wystartować, jednak również prawie spowodował przyduszenie nas do ziemi chwilę później. Szczęśliwie udaje nam się nie dotknąć ponownie pasa, gdyż w takiej sytuacji lot byłby niezaliczony. W samym powietrzu płatowiec leci dobrze, stabilnie. Startując z na tym kierunku kończymy podejściem znad drogi. Stresuje to sędziów, obawiających się że wylecimy nad drogę, przez co krzyczą, żeby szybciej kręcić do lotniska. Mikołaj lubi robić płaskie, delikatne zakręty, więc lekceważy okrzyki i wykonuje krąg po swojemu.

Obserwując inne drużyny zauważamy, że my, w przeciwieństwie do nich, robimy bardzo ładne kręgi



z wyjściem na prostą bez konieczności wykonywania dodatkowych manewrów. Z tego co wiemy jest to poprawnie wykonany krąg. Według nas niektóre drużyny mogłyby być zostać zdyskwalifikowane, gdyż za późno wykonują ostatni zakręt. Nie od nas to jednak zależy, a sędziowie zdają się nie zwracać sobie tym głowy.



Watomierz pokazuje 834W, co oznacza, że mieścimy się w limicie. Zielona flaga zostaje podniesiona! Wspaniale - lot bez utraty punktów to coś, czego bardzo potrzebujemy.



Szybko wracamy do namiotu, żeby przygotować się do następnej kolejki. W tym samym czasie, Kacper z Olą udają się do jedynej na terenie lotniska obiektu (a tak dokładniej to namiotu), w którym można zakupić obiad. Dzisiaj, bez większego zdziwienia, znowu zaserwowane zostaną tacos. W czasie gdy ekipa przygotowuje model do kolejnego lotu, duet przynosi obiad.



Wszyscy uradowani, bo już zdążyliśmy zgłodnieć, zaczynamy wcinać nasze porcje. Nie zdążyliśmy jednak w pełni odpocząć po zadziwiająco dobrym, jak na okoliczności posiłku, gdy zrywa się ogromny wiatr. Mówiliśmy coś o pechu do pogody, prawda? Okazuje się, że ewakuowane są wszystkie namioty. Wszyscy uczestnicy mają udać się na pas startowy. Zabieramy więc czym prędzej nasze modele i udajemy się na wskazany pas.



Choć wiatr nie wydaje się oznaczać nadchodzącego tornada, polecenia organizatorów są takie, a nie inne, więc musimy się do nich stosować. Meksykanie wokół nas nie wydają się być źli na wstrzymanie lotów. Siadamy, aby na chwilę odetchnąć. Nie jesteśmy w stanie usiedzieć nawet kilku minut, bo podbiega do nas kolumbijska drużyna z pytaniem, czy mogą sobie zrobić z nami wspólne zdjęcie.



Zgadamy się i ustawiamy do wspólnego zdjęcia. Wtedy przed nami dzieje się coś niesamowitego. Prawie wszyscy znajdujący się na pasie, zaczynają tańczyć w rytm puszczanej w tle muzyki. Wygląda to jak wyreżyserowany happening.



Trochę bawi nas to, co się dzieje, ale przyglądamy się temu z zaciekawieniem. Co chwilę podchodzą do nas kolejne osoby z prośbą o zdjęcie - znowu mamy de ja vu z chińskich zawodów. W pewnym momencie do siedzącego na pasie Mikołaja podchodzi dziewczyna. Pyta go o coś z uśmiechem na twarzy. Mikołaj krzyczy do nas, że mamy sobie zrobić kolejne zdjęcie - wstajemy i ustawiamy kiedy Meksykanka mówi do niego „no foto, no foto, dance!”. Naszemu pilotowi życie przeleciało przed oczami. Jak to nie chodzi o zdjęcie? Jaki taniec? Przerażony uśmiecha się i szuka rozwiązania z tego nieporozumienia. Nie zdążył jednak nic zrobić, gdy studentka bierze go za rękę i zaczyna z nim tańczyć.

Teraz nie ma już odwrotu. Obydwoje tańczą pośrodku nas wszystkich, a my nie możemy uwierzyć w to, co widzimy. Chwilę później przychodzi kolejna, tym razem porywając do tańca Piotrka. Zaraz w naszą stronę nadchodzi dwóch chłopaków, którzy zabierają na środek Olę i Wiktorię. Choć jesteśmy zszokowani, bawimy się razem z nimi. Po skończeniu tego niespodziewanego tańca w parach, widzimy jak wszyscy ludzie na pasie tworzą ogromny

krag. Tego, co się dzieje, nie da się opisać słowami. Robimy meksykańską falę, na zmianę podnosimy i opuszczamy ręce, wykrzykujemy slogany. Nie wiemy, czy kiedykolwiek widzieliśmy takie zjednoczenie. Po chwili podchodzi do nas przedstawiciel jakiejś drużyny i każe nam ustawić się w mniejszym kółku. Tłumaczy, że musi przeprowadzić nas przez meksykańską tradycję. Mamy stanąć w kółku i złapać się za ręce. Tak też robimy, po czym niespodziewanie razi nas prądem. Reszta jego drużyny krzyczy i cieszy się jednocześnie. Czy to jest ta tradycja? Torturowanie się prądem? My zszokowani, nie wiemy co mamy o tym sądzić, jednak Mikołaj wydaje się być zachwycony pomysłem i udaje się w kierunku kolejnego prądowego kółka. Nagle ktoś obok rzuca pomysł zrobienia wyścigu, na co Piotrek od razu oddaje nam swoją czapkę i ustawia się na linii startu. Dołącza do niego jeszcze kilku innych uczestników tego sprintu i na okrzyk jednego z nich wszyscy nagle startują i ścigają się wzdłuż pasa. Co tu się dzieje?! Wszyscy się cieszą, śmieją, tańczą i śpiewają. To zdecydowanie coś, czego wcześniej nie doświadczyliśmy. W międzyczasie do Oli i Wiktorii podchodzi inna studentka, która opowiada im historię o tańcu, który pokazali jej kiedyś Polacy, z którymi była na wymianie studenckiej. Dziewczyny wymieniają ze sobą spojrzenia, bo doskonale wiedzą, o jaki taniec chodzi. Pytają się, czy chodzi o Belgijkę. W odpowiedzi słyszą piski i okrzyki radości - to chyba musi być to. Dziewczyna zaangażowała nawet sędziego, aby zapytał się nas, jak nazywa się ta piosenka, ponieważ chcą ją nam puścić, abyśmy mogli zatańczyć. Kacper, który usłyszał o pomysłach od razu przychodzi do dziewczyn i też deklaruje chęć wzięcia udziału w tańcu. Z głośników wybrzmiewa charakterystyczna muzyka, my szybko dobieramy się w pary i chwilę później cała nasza drużyna tańczy belgijkę pomiędzy meksykańskimi studentami. Nie mija nawet minuta, a oni się do nas dołączają. Niestety nie każdy zna kroki, więc postanawiamy zsynchronizować nas wszystkich przez krótką naukę. Prosimy o puszczenie piosenki jeszcze raz i w międzyczasie Kacper z Wiktoria pokazują na środku kroki. Wszyscy klaszczą i różnymi okrzykami potwierdzają, że zrozumieli choreografię. Włączają naszą muzykę. Pary ustawione w okrąg, go-

7000  
ft  
6000  
5000  
4000  
3000  
2000  
1000  
0

towe do rozpoczęcia tańca. Sekundy dzielą nas od pierwszego kroku ... i nagle do naszej drużyny podchodzi sędzia i mówi, że to już koniec, bo idziemy latać. Jedyne co słysząc przez najbliższą minutę to buczenie - ewidentnie reszta nie jest zadowolona z pomysłu powrotu do latania. Niestety musimy odpuścić dzisiaj temat belgijki, ale obiecujemy naszym kolegom, że jeszcze razem to zatańczymy. Uspokajamy emocje i ruszamy z powrotem do naszych namiotów.



Po tym niespodziewanym połączeniu kulturowym, ciężko jest wrócić do pracy, jednak szybko udaje nam się przedstawić. Gotowi do kolejnego lotu, czekamy chwilę na wywołanie do inspekcji. Powtarzamy znany nam scenariusz. Bierzemy samolot, przechodzimy inspekcję, wychodzimy na start, a Mikołaj rozpoczyna swoje czary. W tym locie ponownie zwiększamy ładunek - tym razem na pokładzie mamy 5.6 kg. Przerwa delikatnie wybiła nas z rytmu, poza tym wiatr, który byłby w tych warunkach pomocny, trochę ucichł. Przez dużą masę i brak wiatru odrywamy się tuż przy linii, ale nadal w limicie bonusu. Kolejnym skutkiem zmieniających się warunków było szuranie endplate'ami po płycie podczas startu.



W locie El Tigre płynie, lot nie niesie za sobą żadnych niespodzianek, co jest naszym idealnym scenariuszem. Niestety Mikołaj trochę za wcześnie włącza rewers - zanim zatrzymało się śmigło. Spowodowało to skok zużycia mocy. Watomierz pokazał wartość 894W, co znowu powoduje około 30% karę. Nie ma nad czym się zastanawiać - ważne, że mamy zaliczony lot.

Clase Regular / Regular Class		
EQUIPO		PUNTAJE
0 8	WHITE EAGLES	513.51
0 1	U-FLY AERODESIGN	444.4
1 0	AXIOS AERO DESIGN	395.39
1 4	ICARO AERODESIGN	287.22
1 2	HELIOS AERODESIGN	241.73
1 5	TEC RACING AERODESIGN	236.88
0 2	KUKULCAN AERODESIGN	232.02
1 7	XIHANTEC	170.32
0 4	PEGASUS	131.48
0 6	UNAM AERODESIGN	130.15
0 3	U-AEROSPACE	122.08
0 9	SILVER WINGS	121.66
0 5	ALFA UMG	110.69
1 6	MACMOTUS	102.63
1 3	AEROTRONIC DAVINCI	85.70
0 7	IMPERIAL KUTZ	71.44
1 1	VENTUS	66.2

Dochodzi godzina 16:30. Zaczynamy zastanawiać się, czy kolejna runda w ogóle się odbędzie. Dwukrotnie przerywane loty zabrały sporo czasu. Choć przygotowujemy się do kolejnego lotu, nie dziwi nas komunikat, że to koniec lotów na dzisiaj. Jutro zamiast dwóch rund odbędą się trzy. No nic, to byłby koniec na dzisiaj. Nie możemy co narzekać. Na dzień dzisiejszy, rywalizację kończymy zajmując zaszczytne pierwsze miejsce (White Eagle). Powstrzymujemy się jednak od przesadnej radości. Jutro też jest dzień, a pozycję łatwo jest stracić.

Pakujemy więc nasze manatki i czym prędzej wyjeżdżamy z lotniska. Nie mogło obyć się bez przeszkód - wsiadając do samochodu uświadomiliśmy sobie, że jesteśmy zastawieni z każdej strony. Czeka nas wycieczka do organizatorów, aby przez głośnik ogłosili potrzebę przestawienia samochodu.



Wysoka temperatura i kończące się na lotnisku zapasy absolutnie wszystkiego - od wody po przekąski - sprawiają, że jak najszybciej chcemy znaleźć się w domu. Po przyjeździe, każdy potrzebuje trochę ochłonać, więc w głównej mierze siedzimy w ciszy. Entuzjazm wywołuje informacja o powrocie wody. Każdy zajmuje się sobą, jedynie Arek razem z Julkiem i Sebastianem jadą do sklepu na zakupy.

Po chwili wracają, a każdy kontynuuje swoje zajęcia. Z racji, że dzisiaj wyjątkowo wcześnie zjedliśmy obiad pada pytanie, czy ktoś jest głodny. Wszyscy chórem odpowiadają, że owszem, wrzuciłoby się coś na ząb ... Duet w postaci Arka i Piotrka zgłasza się na ochotników-kucharzy. Arek przygotowuje pyszną jajecznicę z bekonem, a Piotrek testuje bułki na patelni, kroi ananasa i przygotowuje nam guacamole.



Taka domowa kolacja to wszystko, czego nam było trzeba. Ponieważ na dzisiaj nie ma już żadnej pracy do wykonania, a jutro przed nami kluczowy dzień,

udajemy się do kąpielni. Wiktoria prosi, aby wszyscy pozostawiali swoje drużynowe koszulki - należy je wyprać, ponieważ są nam potrzebne na jutro. Wrzuca je szybko do pralki i również oczekuje w kolejce do mycia.



Część chłopaków zdążyła się już wykąpać, więc udają się do spania. Ola informuje Wiktoria, że nie będzie zadowolona z temperatury wody - jest wyjątkowo chłodna. No nic, tak czy tak należy się wykąpać. Dzieje się jednak coś znacznie gorszego. W połowie kąpieli, Wiktoria alarmuje domowników o tym, że znów nie ma wody. Jesteśmy naprawdę zmęczeni, a to jest już nasz gwóźdź do trumny. Kacper z Antkiem nie zdążyli się umyć - a cały dzień na lotnisku naprawdę nie sprzyja higienie. Nie mają jednak wielu dróg wyjścia z tej sytuacji. Jest jeszcze jedna rzecz, która nas martwi - pranie. Przez incydent z wodą, pralka przestała działać. Ola, Wiktoria i Piotrek próbują opanować sytuację, tak, abyśmy mieli co jutro na siebie ubrać.



Piotrek przejmuje obowiązek czuwania nad naszym praniem. Wszyscy kierujemy się w końcu do upragnionych łóżek - jutro czeka nas powtórka z rozrywki.

## 15 marca 2026r.

Choć nie jest to łatwe, powoli przyzwyczajamy się do pobudek o godz. 4:30. Czujemy jednak też zmęczenie wynikające z kilku ostatnich, intensywnych dni. Udaje się nam jednak zebrać wszystkich ok. godz. 5:00 w salonie. Śniadanie, przez niektórych zjedzone, przez innych nie. Jedni zjedli przy stole, drudzy w samochodzie. Część na słodko, część na słono. Niestety, jak można się było spodziewać, nadal nie mamy wody - w takim razie kawa z rana odpada. Zbieramy się i o 5:40 wyjeżdżamy z domu.



Pomimo tego, że wyjechaliśmy odrobinę później, ciągle przyjeżdżamy na lotnisko jako jedni z pierwszych. Meksykanie mają dosyć ... luźne podejście. I to do praktycznie wszystkiego.



O godzinie 7:00 wszystkie nasze trzy modele stoją już w pełnej gotowości do lotu. Pierwsza runda przewidziana jest na godz. 8:30, mamy więc sporo czasu.

Postanawiamy przeprowadzić jeszcze jeden test silnika. Watomierz wskazuje nam 100W poniżej limitu, jednak nie zmieniamy żadnych ustawień, ponieważ w ciągu dnia, wraz ze wzrostem temperatury, zwiększa się też pobór mocy. Wolimy nie ryzykować kolejnej kary za przekroczenie mocy.



Po wczorajszym, pierwszym dniu lotnym Antoni wyliczył, ile punktów powinniśmy zdobyć, żeby zaważać o zwycięstwo. Regulamin jasno wskazuje, iż liczy się stosunek masy podniesionej w poprzednim locie do masy dźwigniętej w następnym. Z tego wynika, że nie powinniśmy zabierać mniej, niż w poprzedniej rundzie - przy obniżeniu wagi organizatorzy przewidują nawet ujemne punkty. Przeprowadzając obliczenia, doszliśmy do wniosku, że nie możemy wziąć na pokład mniej niż 4.0 kg. A żeby nasza dzielnie wywalczona wczoraj przewaga nad konkurencją została utrzymana, powinniśmy podnieść 4.5 kg. Żeby to się udało z ograniczoną mocą, którą niestety jesteśmy zmuszeni utrzymywać, z powodu problemów z watomierzem, musimy mieć silny wiatr czołowy. O to się martwimy, gdyż z rana wiatr jest bardzo słaby. Dlaczego nas to stresuje? Pamiętając doświadczenie z ubiegłych lat wiemy, że kolejka lotów zależy od punktacji generalnej. Po wczoraj dniu to my jesteśmy na górze tabeli. Ciężko w to uwierzyć, ale nie jest to nam na rękę. Wolimy bowiem lecieć później, gdy jest szansa na silniejszy wiatr.



Jeden z sędziów podchodzi do nas i ten, nie do końca przyjemny scenariusz, okazuje się być prawdziwym. Gdy jednak słyszymy dobiegające z głośników wezwanie na inspekcje, jesteśmy lekko zszokowani, ponieważ to nie my zostajemy zawiadomieni. Z tego co słyszymy, poruszamy się jednak według starej kolejki, co plasuje nas na 10. miejscu. Wynika ono z punktów, które otrzymaliśmy za raport oraz prezentację. Dziwnie to przyznać, ale po raz pierwszy niezbyt wysokie wyniki prezentacji i raportu technicznego okazują się być dla nas korzystne. Dzięki temu być może będziemy mieli szansę na lepszy wiatr.

Gdy rozpoczyna się pierwsza runda, wszystkie drużyny startują w kierunku wschodnim. Ostatnia ekipa, która odbywała swój lot tuż przed naszym, prawdopodobnie powinna była wystartować już w drugą stronę, ponieważ przy lądowaniu dostali delikatny wiatek w ogon, co spowodowało wypadnięcie z pasa. Z powodu tego zdarzenia musimy odczekać te dodatkowe 2 lub 3 minuty przed wejściem na pas. W tym czasie wiatr zmienia się ewidentnie na zachodni. Mikołaj ma całą tylną kieszeń spodni zapakowaną trawą, a wchodząc na pas wyrzuca ją w powietrze, by obserwować kierunek wiatru. Opóźnienie związane z tym, że nie jesteśmy pierwsi w kolejce, a także tym, że poprzednia drużyna wypadła z pasa, co pozwoliło nam się wpasować idealnie w okienko pogodowe.

Mikołaj rusza, a nasz tygrys sunie po pasie. Mamy wiatr czołowy, czyli taki, jaki nas interesuje. Jest on jeszcze słaby, więc Mikołaj decyduje się na próbę oderwania tuż przed linią dającą bonusowe punkty. Zawsze pilnujemy, żeby odrywać się i zatrzymywać przed liniami wyznaczającymi premie bonusowe. Jest to część naszej strategii na te zawody, która pozwala nam uzyskiwać punktację za loty zbliżoną do drużyn podnoszących większe obciążenia.



Udaje nam się oderwać przed linią, a i prędkość nie jest najmniejsza. Dwa pierwsze zakręty Mikołaj pokonuje bardzo delikatnie, na lekkim wznoszeniu. Od 3. zakręt leci już na małym gazie, powoli zniżając tak, by ostatnia prosta była ustabilizowana długo przed lądowaniem, co ułatwia celne przyziemienie. Tak też się dzieje, a po wczorajszych doświadczeniach z rewersem, Mikołaj wyłącza silnik jeszcze w locie. Po przyziemieniu odwrócenie ciągu włącza bardzo delikatnie, by zbytnio nie zwiększyć szczytowego poboru mocy. Samolot zatrzymuje się,



a sędziowie wyjmują kartę z watomierza, by odczytać szczytowy pobór mocy. Pojawia się zielona flaga, mamy to! Kolejny lot zaliczony, a do tego w limicie! Watomierz pokazuje skromne 760W. Piotr i Sebastian szybko i sprawnie zabierają samolot z pasa i udają się do stanowiska, aby go rozładować. Ważymy ładunek, waga wskazuje 4.52 kg.



Z radością wracamy do naszego namiotu. Od razu przygotowujemy samolot do kolejnego lotu i znów ... czekamy. W międzyczasie na profilu organizatorów pojawia się zaktualizowana o nową rundę tabela z punktacją. Drużyna U-Fly, która jeszcze wczoraj była pod nami, teraz wskakuje na pierwsze miejsce. Morale trochę nam spadło, bo do tej pory wydawało się, że kroczymy pewnie ku zwycięstwu. No niestety, trzeba latać dalej, w tych zawodach w ostatecznym rozrachunku sumowane są wszystkie kolejki, a nie trzy najlepsze, jak na SAE USA. Idziemy pooglądać loty innych drużyn. Innego, lepszego zajęcia, jak na razie brak.



Po jakimś czasie przychodzi znów nasza kolej na lot. Wywołują nas, więc posłusznie zmierzamy na inspekcję. Wszystko dobrze, udajemy się więc na start. Zaczęło teraz mocniej wiać. Tym razem, zwiększamy obciążenie o 500 gramów, co daje nam łącznie 5 kg ładunku. Pomimo większego ciężaru, odrywamy się bez problemu przed linią bonusową. Cały lot

przebiega spokojnie. Lewy krąg, jeden, drugi, trzeci i czwarty zakręt. Tygrys czuje się na niebie jak w dżungli. Lądowanie przebiega bez większych niespodzianek, jednak okazuje się, że znów przekraczamy 850 W. Urządzenie wskazuje szczytowy pobór mocy 862W, co oznacza, że o 12W przekroczyliśmy limit. Daje nam to -8% punktów za ten lot. Nie ma co płakać nad rozlanym mlekiem. Nie zmienimy tego, więc należy się cieszyć z tego, że lot jest zaliczony, a kara nie aż tak duża.

Schodzimy z pasa, przechodzimy przez rozładowanie i ważenie, a następnie znów udajemy się na około godzinną przerwę, podczas której możemy jedynie oglądać konkurencję.



Przeprowadzając checklistę, decydujemy się zamienić kółka na te z innego modelu, ponieważ aktualnie zamontowane są już mocno zużyte. Ponownie doprowadzamy nasz samolot do pełnej gotowości. Jedyne co nam teraz pozostaje to czekać.



Na kolejny lot naszej głównej konkurencji znów jak jeden mąż udajemy się do punktu widokowego. Z zainteresowaniem obserwujemy, co się wydarzy. Zielone flagi podniesione w górę - lot zatem mają zaliczony. Ponieważ samolot mają bardzo lekki, wykonany z włókna węglowego, tym samym podnoszą



bardzo duże obciążenie, możemy się spodziewać, że ich przewaga w klasyfikacji nad nami jeszcze wzrosła.

Trzeci lot postanawiamy wykonać ze zmniejszoną mocą, aby na pewno nie przekroczyć granicznej mocy. Musimy zagrać bezpiecznie, postanawiamy więc nie zmieniać obciążenia i znowu lecimy z dodatkową masą w postaci 5 kg metalowych płytek. Podczas rozbiegu widzimy, że statecznik poziomy lekko się przekrzywił. Prawdopodobnie na skutek tego, że karbonowa rura, która łączy ogon z kadłubem, trochę się wyrobiła, a otwory poluzowały. Model nieco wężykuje po pasie, a po oderwaniu widać, że również w powietrzu ma problemy z utrzymaniem kierunku. Jest to na tyle widoczne, że sędzia pyta się naszego pilota, czy ma kontrolę nad samolotem. Mikołaj jednak odpowiada, że oczywiście, że tak.



Po uzyskaniu wystarczającej prędkości samolot w locie się uspokaja i kolejne 3 zakręty pokonuje już stabilnie. Widać i czuć, że statecznik przestawia się na boki podczas lotu. Mikołajowi bardzo trudno ustabilizować go na prostej do lądowania. Ląduję jednak bezpiecznie, z lekkim przeciągnięciem, na dużych kątach natarcia. Gdy tylko zatrzymuje się przed linią limitu bonusu oddychamy z ulgą. Zobaczyliśmy pierwszą zieloną flagę. Teraz czekamy tylko na odczyt poboru mocy. 786W! Jesteśmy w limicie! Co za ulga.

Po chwili sędziowie zadają nam trudne pytanie, a mianowicie, jak zapatrujemy się na 8. rundę lotów. Chwila, chwila, jaka 8 runda? Nie było mowy o czymś takim. Regulaminowo, nasze 7 rund to i tak dużo, a co dopiero jeszcze jedna. Zastanawiamy się nad intencją takiej zmiany. Pamiętamy dziwne wy-

dłużanie czasu rozgrywania konkurencji na zawodach w USA, gdy drużyna Teksasu nie miała jeszcze skompletowanych, wymaganych trzech lotów. Zaliczyli ten lot w wydłużonym już czasie, wskakując wtedy na pierwsze miejsce przed polską drużynę, prowadzącą do tego momentu.



Nie podejrzewamy meksykańskich sędziów o takie machlojki, ale w głowie gdzieś majaczy pomysł - czyżby drużyna, której depczemy po piętach, potrzebowała więcej lotów na wypracowanie przewagi? Czy to specjalnie przez nich mielibyśmy lecieć jeszcze raz? Odpowiadamy, że zgodnie z regulaminem, zawody miały się składać z 7 kolejek lotów. Wykonaliśmy właśnie ostatni lot (jeśli chodzi o regulaminową liczbę) - w sumie było ich 7, w tym jeden na pusto. Nasz główny konkurent - drużyna U-Fly, ma jeszcze przed sobą jeszcze jeden lot do wykonania.



Gdyby nie powyższe wątpliwości bylibyśmy już w połowie spakowani, jednak cały czas czekamy na decyzję w sprawie ósmej rundy. Dopóki nie znamy ostatecznej decyzji sędziów musimy zakładać, że ona nastąpi. Przygotowujemy więc El Tigre do ostatecznego lotu, a chwilę później słyszymy zapowiedź 7. lotu drużyny U-Fly. Pędzimy na start, by go obejrzeć, w końcu to od niego zależy bardzo dużo.



Model zaczyna swój rozbieg, jednak idzie mu to strasznie powoli. Zupełnie tak, jakby nie miał mocy. Widzimy, że pilot, którym jest Mateo Senior (tak, nasz legendarny pilot, który wygrał dla nas zawody w 2023 roku, pilotuje tym razem samolot naszego głównego konkurenta), zatrzymuje samolot. Drużyna od razu biegnie do modelu, aby zweryfikować przyczynę usterki. Każda drużyna ma 3 minuty na start. Dwójka studentów majstruje coś przy samolocie, chwilę później widzimy, że szykują się do ponownego startu. Można sobie wyobrazić naszą huśtawkę nastrojów.

Zaczynają start z kolejnej linii, oddalanej o 60m od poprzedniej, tak by nie tracić czasu na cofanie samolotu. Tym samym jednak pozbawiają się bonusowych punktów. Wystartowali, ale lecą na krytycznych kątach natarcia. Krytycznych do tego stopnia, że nawet legenda, jaką jest Mateo, ma problemy z kontrolą samolotu. Przeciąga go tak, że zmienia kierunek i wylatuje poza dozwolony obszar lotu. Na zawodach SAE Aero Design spotkałoby się to z dyskwalifikacją, ale w Meksyku stosowanie się do zapisów regulaminu nie zawsze jest takie sztywne. Reszta lotu wygląda podobnie. Model nadal leci na krytycznych kątach natarcia, po 4. zakręcie znów wchodzi w strefę publiczności. Po chwili jednak Mateo delikatnie ląduje, a w górę idzie zielona flaga. Oznacza to tylko jedno - 7. lot U-Fly zostaje zaliczony. W przypadku, gdyby powięła im się noga w tym locie, mielibyśmy jeszcze szansę na przeskoczenie ich w klasyfikacji generalnej. Z bólem serca stwierdzamy, że przegraliśmy jednak tę walkę i, że zakończymy zawody na drugim, najgorszym miejscu. Przed zawodami bralibyśmy to miejsce w ciemno, jednak po zwycięstwie na East oraz prowadzeniu w pierwszym dniu lotnym apetyty znacząco nam wzrosły.

Cały czas z niecierpliwością wyczekujemy decyzji sędziów odnośnie przebiegu zawodów. Teraz zaczyna nam zależeć na 8. rundzie, ale bynajmniej nie zamierzamy tego w jakiś sposób artykułować. Po prostu zdajemy się na decyzję jury.

W międzyczasie swoje loty odbywają drużyny z kategorii Mikro, więc powoduje to pewne zamieszanie - wszystkie komunikaty nadawane są po hisz-

pańsku. Normalnie mało co rozumiemy, a w tej sytuacji jeszcze mniej. Jednak po gromkich brawach i podziękowaniach, które pojawiają się w pewnym momencie możemy wywnioskować, że decyzją sędziów, kończymy tegoroczne zawody.

Pomimo braku dodatkowej rundy, nasz pilot ma do wykonania jeszcze jedno zadanie. Przywieźliśmy ze sobą 4 modele, z czego prototyp, jak już wiemy, poległ śmiercią lotnika. Niekoniecznie musimy przywozić z powrotem do Polski wszystkie modele. Robimy więc przyjemność Mikołajowi i pozwalamy mu na akrobacje. Jak się okazuje, nasz lot został zapowiedziany przez organizatorów, więc wszyscy na nas czekają. Szybko przekładamy silnik do najbardziej wyeksploatowanego modelu i biegniemy na pas. Wyłączamy ogranicznik mocy - teraz już nie interesują nas wskazania watomierza. Na pokładzie subtelne 3 kilogramy. Mikołaj wykonuje cały lot na pełnym gazie. Widzimy zawis, beczkę, low passa - specjalnie dla fotografów. Z ogromną prędkością przeleci nad pasem, aby przygotować się do kolejnej figury, gdy nagle widzimy, jak skrzydło składa się w pół i całość spada bezwładnie na pas. Przez za dużą prędkość i turbulencję dźwigar w skrzydle pęka, co powoduje tak zwane klaśnięcie skrzydła (lewe skrzydło klaska o prawe nad kadłubem). Opiekun, dr Radosław Górzeński wspomina, że podobne zdarzenie - i to wręcz dwukrotnie - zdarzyło się podczas naszego startu w zawodach SAE Aero Design Mexico 2018 - i to w ramach normalnych konkurencji. Skutkiem tamtych wydarzeń ekipa wymieniła wtedy dźwigar sklejkowy na stalowy. A miesiąc później tym zmodyfikowanym modelem wygrała po raz pierwszy zawody SAE Aero Design w USA. Traktujmy to jako dobry prognostyk na przyszłość.



Co ciekawe, gdy zbieramy z pasa resztki wraku El Tigre numero 2 okazuje się, że jedyne co faktycznie uległo zniszczeniu to kadłub. Obydwa skrzydła są całe. Dźwigar pękł w miejscu ich łączenia, natomiast wszystko inne ocalało.

Zbieramy to, co pozostało na pasie, po czym ruszamy w kierunku namiotu. Zaczynamy się pakować, lecz najpierw musimy wymontować z wraku tygrysa te elementy, z których jeszcze możemy skorzystać. Zainteresowanie naszym rozbitym modelem jest na tyle duże, że zaczynamy obawiać się, czy pozostałe ekipy nie pobiją się o jego szczątki. Ale spokojnie, przywieźliśmy tutaj cztery modele - dla każdej drużyny coś się znajdzie.



W pakowaniu manatków przeszkadzają nam nieustannie przychodzący do nas ludzie, którzy składają gratulacje, dziękują za naszą obecność, czy proszą o wspólne zdjęcia.

W tym samym czasie słyszymy również dobiegające z głośników wołanie wszystkich drużyn na pas, w celu zrobienia zdjęcia. Bierzymy więc nasz samolot i udajemy się zrobić kilka pamiątkowych fotek.



Po udanej sesji, wracamy na nasze stanowisko. Pakujemy wszystko do samochodów, a następnie idziemy wręczyć znajomym Meksykanom upominki, które przywieźliśmy z Polski. Jednego z sędziów - Antonio Romo - obdarowujemy również częścią naszego wraku. Sam prosi nas o tę przysługę, więc dlaczego mamy odmawiać. Po podpisaniu go przez naszą ekipę zanosimy mu je wraz z innym prezentem. Resztę szczątków dzielimy i rozdajemy innym drużynom, które - co dla nas trochę szokujące - niesamowicie cieszą się z takich prezentów.



Brudni, zmęczeni, pakujemy się do samochodów i z racji, że jest już po 14:00, decydujemy się pojechać od razu na Uniwersytet, na którym o godz. 16:00 ma odbyć się ceremonia wręczenia nagród. Jedyne co dzisiaj jedliśmy to małe śniadanie, mnóstwo ciastek i krakersów. Nie mamy czasu na to, aby jechać coś zjeść, więc podejmujemy decyzję, że jeden samochód pojedzie po jedzenie i dowiezie je reszcie. W ten sposób zdążymy zjeść przed ceremonią.



Część z nas zostaje więc w hangarze, oczekując na upragniony obiad. Antek z Kacprem wracają jednak z pustymi rękoma, co nas trochę niepokoi. Jak się okazuje, w restauracji, w której serwują gorditas, aktualnie nie sprzedają gorditas. Co za nowość. W ten sposób, jesteśmy zmuszeni kontynuować dietę ciasteczkowo-krakersową.

7000  
ft

6000

5000

4000

3000

2000

1000

0



Siadamy na podłodze w hangarze, w którym ma odbyć się wręczenie nagród. Po chwili na podeście stają sędziowie i zaczynają ceremonię. Nic z niej nie rozumiemy, ponieważ oczywiście jest ona prowadzona w języku hiszpańskim. Po chwili jeden z organizatorów siada koło nas i mówi, że będzie nam tłumaczył to, co mówią sędziowie na scenie. Jesteśmy mu za to bardzo wdzięczni, bo na razie ograniczamy się do klaskania w tym samym momencie, co inni. Pogodziliśmy się już z faktem, że skończyliśmy zawody na drugim miejscu. Oczywiście jest to dla nas niebywałe osiągnięcie, ale boli nas to, jak mało brakowało do upragnionego, pierwszego miejsca. Najpierw rozdane zostają nagrody za prezentację techniczną, raport techniczny, stosunek ładunku do masy własnej oraz za najbardziej spektakularne rozbitcie. Jedyne co wyłapujemy z płataniny hiszpańskich słów to nazwy drużyn. Od naszego tłumacza dowiadujemy się, za jaką kategorię rozdawana jest dana nagroda.

Nagle jednak, sędzia zaczyna mówić po angielsku - dociera do nas, że chyba jego słowa kierowane są do jedynej drużyny, która nie rozumie hiszpańskiego, czyli ekipy White Eagles. Wyróżniono nas nagrodą za innowacyjne podejście do zadania. Nasz samolot ważył najmniej, a jednocześnie miał zaliczone wszystkie loty.

Zdziwieni, lecz uradowani z tego powodu, wracamy na miejsca i oczekujemy z niecierpliwością wyników w klasyfikacji generalnej. Na trzecim miejscu plasuje się... Axios! Gromkie brawa wypełniają hangar. No i teraz. To jest nasza chwila. Z niecierpliwością wyczekujemy dudniącego z głośników, angielskiego ogłoszenia nagrody. Jednak takie słowa do nas nie docierają. Słyszymy tylko jeszcze więcej hiszpańskich słów, po czym sędzia ogłasza, iż miejsce drugie

zajmuje ... U-FLY! Jesteśmy w szoku. Konsternacja na naszych twarzach mówi sama za siebie. Jak to jest możliwe? Czyżbyśmy spadli na czwarte miejsce?! Co tam się właściwie wydarzyło w tej punktacji?

Atmosfera robi się tak gęsta, że można ją ciąć nożem. Czekamy z delikatnie odczuwanym kluciem w sercu na ogłoszenie pierwszego miejsca. Sędzia znów zaczyna zdanie w języku hiszpańskim. Zrezygnowani, słuchamy tego, co będzie dalej.

Pierwsze miejsce, w klasyfikacji generalnej, na zawodach Aero Design MX 2026 zajmuje ... White Eagles Politechnika Poznańska!



Okrzyki same wyrwywają nam się z gardła. Zszokowani biegniemy na podium, aby odebrać nagrodę. Ze łzami uśmiechamy się do zdjęcia. Nie może się też obejść bez charakterystycznego okrzyku „Polska górą!”. Nie możemy uwierzyć w to, co się dzieje. Ale taka jest prawda, to już jest fakt - wygraliśmy.



Na tym kończymy dzisiejszy biuletyn. Do szczegółów wrócimy w kolejnym, przy okazji zawodów SAE Aero Design West. Z wyjaśnień, które udaje nam się uzyskać od sędziów wynika, iż dopiero pod koniec zawodów skorygowali oni błędy w obliczaniu punktacji poszczególnych drużyn, uwzględnili bonusy i kary. W efekcie, zamiast tracić 20 punktów do U-Fly,



tyłoma punktami ich pokonaliśmy. Nie ma to już dla nas większego znaczenia. Udało się wygrać drugi raz zawody Aero Design Mexico i tym razem dokonaliśmy tego w pełni polskim składzie, z polskim pilotem!



W skład poznańskiej drużyny weszli studenci Politechniki Poznańskiej: Wiktoria Grychowska, Mikołaj Lewandowski (pilot), Sebastian Niedźwiedź, Aleksandra Paško, Piotr Pilacki, Juliusz Wierbiłowicz, Kacper Zabojski (dowódca). Funkcję opiekuna pełnił Antoni Dąbkiewicz. Nad bezpieczeństwem ekipy czuwał asp. sztab. Arkadiusz Kornowicz z Aeroklubu Poznańskiego. Kierownikiem projektu MNiSW był dr inż. Radosław Górzeński.



Ekipa zaprezentowała bezpilotowy samolot o rozpiętości 200 cm, masie własnej 2.4 kg, wykonany w konstrukcji kratownicowej, ze sklejki o grubości 2 mm pokrytej folią, wzmocnianej dźwigarami z włókna węglowego. Profil skrzydła Selig o obrysie prostokątnym. Napędzany silnikiem elektrycznym dualsky zasilanym akumulatorem LiPo 4S 3000 mAh. Samolot osiąga prędkość ok. 16 m/s.

Start reprezentacji Politechniki Poznańskiej w zawodach Aero Design MX w ramach projektu „Projektowanie oraz wykonanie bezzałogowych statków powietrznych na międzynarodowe zawody akademickie w latach 2025-2026” jest finansowany z programu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego „Wsparcie studentów w zakresie podniesienia ich kompetencji i umiejętności”. Wsparcia finansowego i organizacyjnego ekipie udziela także Politechnika Poznańska, Wydział Inżynierii Środowiska i Energetyki, Wydział Inżynierii Lądowej i Transportu, Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Miasto Poznań, Mesco Ansys, Pratt & Whitney, CCS Druk, MicroMetal, Terkon.

To dopiero drugie zawody, w których uczestniczyliśmy w 2026 roku. Zespół AKL w dniach 17-19 kwietnia 2026r. weźmie udział w zawodach SAE Aero Design West w Fort Worth w Teksasie, 14-17 września 2026r. w zawodach AUVSI SUAS w Tulsa w Oklahomie, a na końcu września 2026r. w zawodach TeknoFest w Sanliurfa w Turcji.



Dziękujemy za kibicowanie i zapraszamy do kibicowania na zawodach w Teksasie już za miesiąc.



Tymczasem wracamy do domu, gdzie konsumujemy pierwszy od śniadania porządną posiłek, jakim



są burgery dostarczone przez Julka z Arkiem. Pakujemy się, gdyż jutro z rana wyjeżdżamy z Queretaro. Dziś wieczorem pozwolimy sobie jednak jeszcze na odrobinę świętowania, w końcu dwie wygrane pod rząd nie zdarzają się na co dzień.