

Feljegyzés

IGC Plenáris értekezlet, Luxemburg

Előzmények: 24-én 1700L-től megbeszélés Budapesten az MVSz elnökség, VTSB meghívott tagjaival a döntést igénylő kérdésekben, az IGC Plenáris és az ifi VB Bidek tekintetében, valamint általános sportdiplomáciai kérdésekben. Kiutazás 25-én repülőgéppel, Amszterdami átszállással. Az átszálláskor a több, mint 6 órás Amszterdami tartózkodást a kiutazó Küldöttek (Szabó Péter és Gyöngyösi András Zénó) arra használják fel, hogy véglegesítsék a Bid prezentációs anyagokat és elkészítsék a hivatalos meghívót, az IGC-nek a 2017-es plenárisra. Az ezzel kapcsolatos munkát Amszterdam város egy alkalmas éttermében hajtják végre.

2017. február 26. Első nap.

A konferencia terem a földszinten található, 50 férőhelyes helyiség. A küldöttek és a Bizottságok asztaloknál foglalnak helyett, a közönség számára kb. 20 szék van fenntartva hátul és oldalt. Nincs színpad vagy pulpitus, FAI zászló a bejárattal szemben, két vetítő vászon és projektor két oldalt a színpadtól.

Szemben ülnek: Vladimir Foltin (IGC titkár), Eric Mozer (IGC elnök), Brian Spreackley (IGC első alelnök), John Grubbström (FAI elnök), Visa-Matti Leinikki (FAI IT manager, a FAI sport manager asszisztense)

0900L: Mozer IGC elnök megnyitja az ülést, köszönti a résztvevőket.

Névsor olvasás (Visa-Matti): felolvassa az országokat (betűrendben), aki jelen van, az jelentkezik.

Nincs jelen: Albánia, Belorusszia, Bosznia, Brazília, Bulgária, Kolumbia, Horvátország, Egyiptom, Macedónia, Guatemala, India, Izland, Indonézia, Írország (proxy), Izrael, D. Korea, É. Korea, Montenegró, Fülöp szigetek, Portugália, Szerbia, Thaiföld, Ukrajna, Arab Emirátusok.

Felolvassák, mely országok kinek adtak proxit a szavazásokhoz.

Felkérlik azokat a delegáltakat, akik még nem vettek részt az IGC ülésen, hogy mutatkozzanak be. Ilyenek: Finnország új küldötte, Kína először van jelen IGC konferencián, de az FAI kongresszuson már jelen volt. A küldött 2006-ban a VB-n versenyzett Finnországban, a Schemp-Hirt gyárral együttműködésben népszerűsítik a vitorlázórepülést Kínában.

Mozer köszönti a küldötteket, a tiszteletbeli tagokat, a bizottságok tagjait és a vendégeket. Külön köszönti a FAI jelenlévő elnökét.

Felszólítja azokat, akik előadást akarnak tartani, hogy az anyagaikat az első kávészünetben adják le.

Ezt követően Carlo Lecuit, Luxemburg küldötte ismerteti a helyi programot, a kísérőknek, családtagoknak ajánlott lehetőségeket (városnézés, stb.), illetve a péntek esti gálavacsora részleteit: találkozó 1850L-kor a lobbiban, majd utazás busszal egy kis kézműves sörfőzde és húsüzemben berendezett étterembe, ahol a fogadás lesz. A vendégköszöntő italokat (házi sör, pezsgő, vagy gyümölcslé) és a busz utat a Luxemburgi NAC finanszírozta, a vacsora minden küldöttségnek saját költsége. Elmondja, hogy a vacsora tradicionális luxemburgi ételkülönlegességekből áll majd. Ismerteti és népszerűsíti továbbá a városállamot és annak hagyományait. A program körülbelül 2330L-ig tart majd.

Közben összesítik a szavazatokat, Visa-Matti ismerteti a számokat: 35 szavazat van jelen, ebből 4 proxy, 18 szavazat az egyszerű többség, és 24 kell a kétharmadhoz.

Az összeférhetlenségi nyilatkozatok következnek. A teremben tartózkodó, egyéb érdekeket (is) képviselő személyek nyilatkoznak arról, ha valamelyik repülőgépgyárnak, vagy egyéb szakmai szervezetnek az érdekkörébe tartoznak. Jelen van a Schempp-Hirt, a Silent gyár képviselője, az EASA vezető lobbistája, stb.

2014-es Plenáris jegyzőkönyvét közzétették, van-e észrevétel, javaslat, vagy jóváhagyja-e az idej értekezlet? Igen.

Az IGC Elnök beszámolóját közzétették, nem ismerteti, csak kiemel pár dolgot. Elsősorban megköszöni munkatársai, a Bureau és az alelnökök, valamint a bizottságok munkáját. Köszönti a vendégül látó Luxemburgi Szövetség segítő házigazda szerepét. Néhány szóban említést tesz a Légi Világjátékokról (WAG), majd ismét kiemeli az Elnökség munkáját, a jelenlévő elnökségi tagokat megkéri, hogy álljanak fel, a küldöttek megtapsolják őket.

John Grubbström FAI elnök beszámolója következik. Nagyon örül, hogy itt lehet, a FAI elnök jelenléte nem szokványos az IGC Plenárison. Beszél a FAI szerepéről és munkájáról. Elmondja, hogy 114 ország a tagja, és sok olyan új tagot is üdvözölhet soraiban, mint például Algéria. A FAI évente több, mint 50 CAT 1-es rendezvényt jegyez (a FIFA például ezzel szemben mindössze 2-t), nem kapcsolódik a tevékenységéhez szerencsejáték, dopping, és nincsenek pénznyeremények, tehát egy abszolút tiszta sport a légi sport. Ennek ellenére évente átlagosan 373 rekordot jegyez, aminek a 70%-a világrekord. Több, mint 40 sajtónyilatkozatot adott ki 2015-ben, és továbbra is igyekszik felhívni a sajtó figyelmét a légi sportokra. Kiemelt fontosságot tulajdonít az informatikai fejlesztéseknek, elkészült és munkába állt a FAI igazolvány (SL) adatbázis, elkészülőben van egy online rekord bejelentő rendszer, elkészült egy online verseny menedzsment rendszer. A WAG volt minden idők eddigi legnagyobb légi sport rendezvénye, rengeteg tanulsággal. Ez utóbbi kiértékelését egy áprilisi megbeszélésen hajtják majd még végre.

Elsőrendű cél a sport fejlesztése és népszerűsítése. Fontos a média-barát feltételek megteremtése. Az a cél, hogy a rendezvények szervezői, a FAI és a média is elégedett lehessen. Természetesen a sportolók, a rendezvényen résztvevők igényeinek kielégítése után.

A FAI küldetése és jövőképe: a világesemények rendezése és népszerűsítése fenti célokon keresztül. A részvétel biztonságos legyen mindenkinek, és biztosítható ésszerű áron. Szolgálják azok a sportolók, sport vezetők, tagszervezetek, és minden ember (pl. a médián keresztül a közönség) érdekeit is.

A FAI 1905 óta uralja az eget – legalábbis ami a sportot illeti.

Mozser megköszöni az előadást, és üdvözli azt, hogy a FAI már második alkalommal képviselteti magát elnöki szinten az IGC Plenáris értekezletén. Mindig nagyon jó volt a kapcsolata Grubbström elnökkel, és mindig nagyon élvezte vele a közös munkát.

Ezután bemutatnak egy rövid, zenés videót, rövid interjúkkal a WAG-ról. Elhangzik, hogy rengeteg videó készült, melyek bárki számára elérhetőek az interneten keresztül.

Dick Bradley kincstárnok ismerteti a 2015-ös beszámolót és a 2016-os pénzügyi terveket a számok közzé lettek téve az értekezletet megelőzően. A teljes bevétel 43 ezer Euró volt, aminek döntő része – 41 ezer – a versenyekből származott. Sok verseny volt tavaly, beleértve a 13.5m-es VB-t és a Pan-American Bajnokságot, amelyek idáig nem léteztek. A main stream versenyek (WWGC, JWGC és EGC-k) mellett ezek is növelték a bevételeket. A ranglista (RL) bevétele, a tervezett 14 ezret kismértékben meghaladta. A kiadások jóval a tervezettek alatt maradtak. 77 ezer helyett csupán 59 ezret költött az IGC. Ebben a Lausanne-i plenáris kiadásai mellett a Chief Steward-ok és Jury elnökök utazási és szállás költségei tették ki a legnagyobb részt, de a tisztségviselők mindenütt nagyon konzervatívan költek. Az SGP portál és a RL fejlesztése kiemelt terület volt tavaly is. A költségeket itt kissé megnyomta az, hogy szükségessé vált a saját szerver mellett a Microsoft felhő alapú szolgáltatásainak is az igénybevétele. Ezeket majd az FAI felhőbe fogják később integrálni.

A 2017-es költségvetés tervezésénél két VB-t vettek figyelembe. Több bevételt terveznek, és kevesebb Steward-dal dolgoznának majd. A Zsúri tagok finanszírozását is átstrukturálnák. A WAG-nak is köszönhetően jelentősen növekedtek a tartalékok (90 ezer Euróra).

Elhangzik az a megjegyzés, hogy stratégiai döntést igényelne annak meghatározása, mekkora tartalékra

van szüksége az IGC-nek, szükséges-e ennek további növelése, ha igen, mennyivel, ha nem, akkor a meglévőket hogyan lehetne optimálisan felhasználni. Ez, mint Dick válaszol, politikai döntést igényelne az IGC részéről, ő maga pedig csak végrehajtó e tekintetben.

Beszámoló

OSTIV Rolf Radespiel (első alkalommal vesz részt az IGC-n mint OSTIV elnök): a beszámolójából két dolgot emelne ki. A legfontosabb, hogy az OSTIV egy Németországban bejegyzett szervezetté vált, jogi szempontból megváltozott a státusa, de a működése, céljai és nemzetközi szerepe alapvetően azonos maradt. Továbbra is tudományos és műszaki orientáltságú, a vitorlázórepülést szolgáló szervezetként működik. A következő értekezletét Ausztráliában tartja, Benalaban, és felhívja minden érdeklődő figyelmét a részvételi, és publikációs lehetőségekre.

SC bizottság: Nincs mit hozzáfűzni a kiadott beszámolóhoz. A munka kizárólag szerkesztői módosításokat takart, és nem történt alapvető változtatás.

Rick Shep: Annex A: nincs hozzáfűznivalója.

Geisler: Hendikepp albizottság.. A klub kategória listája módosítva lett, a cél az, hogy ne 40 éves gépekkel kelljen repülni a versenyzőknek. A frissítés a plenáris értekezletet követően kerül közzétételre, és az idei VB-n, Pociunai-ban már alkalmazva lesz.

Brian: RL bizottság. Nem szükséges már hitelkártya a fizetéshez a RL esetében sem. A RL felügyeletét jövő évtől Reno Filla (svéd küldött) veszi át, az idei évben együtt végzik a munkát.

ANDS report (Bernalds nem tud idén jelen lenni, mert a SSA értekezletet szervezi, Rick Sheppe (US Delegate) képviseli a beszámolót. A Galileo rendszer 2015 végétől munkába állt. Ettől az évtől a pilóta nélküli rendszerek regisztrációja kötelező az USA-ban. Némileg nehezíti a helyzetet az, hogy az amerikai modellezők szövetsége, amely a NAC modellező szakága is egyben, arra szólított fel, hogy a UAS rendszerek üzemeltetői ne működjenek együtt a hatóságokkal. A FLARM kötelező lesz a fedélzeten, de nem írják elő a pilótáknak, milyen módon alkalmazzák azokat. Az IGC csak iránymutatásokat fog adni a versenyzőknek. A cél az, hogy a berendezést ne taktikai, hanem biztonsági szempontból alkalmazzák majd a versenyzők.

GFAC report: Ian. 20 év alatt 56 terméket kellett minősíteniük. Sok a gyártó. Jelenleg a legnagyobb kihívást a MOP szenzorok tanúsítása jelenti. Az halk elektromos motorok, és az igen magas frekvencián, zajt hátra fele kibocsátó sugárhajtóművek esetében a hagyományos, mikrofonos szenzorokkal működő rögzítők nem biztosítanak megfelelő rögzítési tulajdonságokat. Diagramok segítségével mutatja be a kihívást-

Championship management Committee (Peter Eriksen): A Bid Manager funkcióját Dick Bradley-től átveszi. Mozer megköszöni Dick Bradley eddigi, sok-sok éves munkáját.

A Championship Structure munkacsoport nevében bemutatja annak tagjai, elmondja, hogy miben állapodtak meg azon kérdésben, miként képzelik el a jövőben a versenyek (és azok szervezésének) szerkezetét. Több figyelmet szentelnek majd a VB-kre, és kevesebbet a kontinens bajnokságokra. Ez utóbbiakra majd kevesebb tisztségviselőt is küldenek. A verseny osztályok számár is csökkenteni kell majd (ezzel kapcsolatban az esti fogadáson egy igen érdekes beszélgetést folytattunk a bizottság tagjaival, melynek tanulsága talán az, hogy még csak az ötletelés szintjén vannak, de a 15m-es, klub és standard osztály megszüntetését fontolgatják, a 13.5m-es osztály versenyszabályainak újragondolását,

és a rendezvények helyszíneinek és kategóriáinak a számának a redukálását). Az is kifejezett szándék, hogy az Európán kívüli VB helyszínek prioritását tovább növeljék a vitorlázórepülésben. A színvonal a költségekkel szemben prioritást kell, hogy élvezzen. Fontos szempont még, hogy a Bid eddig csak a nevezési díjakra fókuszált, de a verseny valós, sokszor rejtett költségeire nem. Ezen is változtatni igyekszik majd az IGC. Egyik lehetséges irány az, hogy a rendezvények szervezői csak a helyszínt biztosítják majd, és minden szakmai pozíciót az IGC töltsen be, tisztségviselői által. Egy versenyzőnek egy verseny részvétel több, mint 3000 Euró, egy további IGC képviselő költségei ezt mindössze 25 Euróval növelik meg. Érkezik egy olyan észrevétel, hogy a többi FAI sport működését is tanulmányozni kellene, hogy onnan is szerezzenek ötleteket.

Mozer azzal foglalja össze a beszámolót, hogy arra kéri a küldötteket, hogy vigyék el annak a hírét, hogy az IGC erősen dolgozik a sportág jövőjéért, hogy 25 és 50 év múlva is sikeres és népszerű sportág legyen a vitorlázórepülés. Amennyiben valamilyen értékes ötlet érkezik a bizottsághoz, azt örömmel veszik majd.

Kávészünet 1115-ig. Közben az előadás anyagát feltöltjük a számítógépre, és az ott helyesen meg is jelenik (ennek később még lesz jelentősége).

Szünet után, Rene Vidal, a repülésbiztonsági csoport nevében számol be. Elkészült, és jól működik a biztonsági lista, amit az OSTIV-val együtt állítottak össze a versenyeken indulóknak. Bár nem kötelező a FLARM, azt mégis mindenki használja, illetve minden versenyen a helyi szervező előírja annak alkalmazását. A FLARM radar némileg felülírja az alkalmazás népszerűségét, hiszen tovább bünteti azokat, akik elsőnek indulnak el a feladatra. A pilóták emellett túlságosan sokat néznek befele a műszerfalra, ami további biztonsági kockázat növelő tényező. Mi a megoldás? Tiltás, a működési módozat megváltoztatása? Vagy legjobb, ha hozzászokunk a gondolathoz, hogy megváltozott a sportunk, és ez egy újabb tényező, amivel számolni kell? Valószínűleg ez utóbbi. Va nrengeteg egyéb műszerünk is, és el kell gondolkodni azon is, hogy a sportág versenykoncepcióját is az új lehetőségekhez igazítsuk. A műszaki lehetőségeknek vannak mellékhatásai, ezekkel együtt kell tudni élnünk és alkalmazkodni kell tudni hozzájuk.

Eric Mozer megköszöni a beszámolót és emlékeztet arra, hogy évekkel ezelőtt Rene javaslatára készítette el az OSTIV azt a bizonyos „bevásárló listát”, amit a mai napig is sikerrel és eredménnyel alkalmaznak a vitorlázórepülő bajnokságokon.

Tor Johanssen tiszteletbeli elnök, a történeti bizottság nevében tartja meg beszámolóját. Kiemeli, mennyire fontos mindannyiunk számára az, hogy a jelen történései dokumentálva legyenek az utókor számára. Nagyszerű sportágunk 90 éves, nyomot kell hagyjunk az utókornak, hogy ne vesszenek el az adatok, információk, felvételek, tapasztalatok. Ezek mind részét képezik a történelmünknek. A történeti bizottság, az ország fejlesztő bizottsággal és az EGU Klub fejlesztő bizottságával együttműködésben dolgozik a sportágunk fejlesztésén.

CASI report: Rotterdamban tartottak tanácskozást, amelyen Tor nem tudott részt venni, ezért megkéri Marina Vigoritto-t, aki titkárként vett részt a megbeszélésen, hogy röviden számoljon be az eseményekről.

Marina elmondja, hogy Susanne Schödel szintén jelen volt, és főként a WAG és SL volt a téma. Hosszan vitatkoztak arról, ki jogosult a SL birtoklására, kitől kell megkövetelni (minden sportolótól, versenyzőktől, csak a CAT 1-es versenyek résztvevőitől, stb.). Elképzelhető, hogy például a FAI diplomák és jelvények (melyekben csak az IGC és CIVL érintett) megszerzéséhez nem fog kelleni a jövőben a SL. Ez a FAI Sport Kódex Általános Rész módosítását igényli majd a jövőben. Addig marad a régi rendszer.

EGU Patrick Pauwels. Felszólított mindenkit arra, hogy olvassák el az EGU beszámolóját. Óriási munkában vannak az új, EASA szabályozás kapcsán. A cél az, hogy egy – a kereskedelmi, gazdasági célú légi közlekedéstől teljesen független – szabályozás szülessen a vitorlázórepülés minden aspektusára a tetejétől az aljáig, beleértve a képzést, az üzemben tartást, a karbantartást, az engedélyeket és a gyártást. Ez nem azt jelenti majd, hogy visszatérnek az 50-es évek, bizonyos minőségi szabványoknak meg kell felelni, sok kompromisszumra is szükség lesz majd, de nem kell a kereskedelmi repülés minden előírását betartani majd, és egyetlen jogforrás lesz majd mindenre, amit minden tagállamban, és az EU-n kívüli, társult államokban is alkalmaznak majd, mint például Svájc, vagy a Skandináv, Nyugat-Balkáni országok, valamint egyes afrikai területek. A kitűzött határidő 2018. január 1-je. De addigra már a jogalkotási munka is befejeződik. Amikor a saját részünk elkészült, akkor kell majd a legjobban figyelni, hogy a kodifikálásnál se sérüljenek majd az alapelvek. A munka két éve kezdődött, az EASA elnöke nagyon nyitott volt az együttműködésre, de rengeteg munka van még hátra, ez nagyon sok erőforrást igényel, és buzdított minden európai országot, amely még nem tagja az EGU-nak, hogy vegyen részt a munkában, és ne csak a hasznokat élvezze majd később. Van információcsere a ballonosokkal, de nekik van erősen kereskedelmi tevékenységük is, ezért sem lenne szerencsés, ha a vitorlázórepülőket velük összemossák.

A következő szünetben megkerestük Patrick-et, és elmondtuk, hogy a Magyar Vitorlázórepülő Szövetségnek szándékában áll csatlakozni, de a források szűkösek, ezért pontosan ismernünk kellene a feltételeket. Később megtudtuk, hogy a jelenlegi taglétszámunk mellett évente 800 Euró lenne a tagdíjunk, mely – a munka jelenlegi, intenzív szakaszában – jövőre mintegy 25%-kal emelkedne.

A nemzetközi Repülőorvosi Bizottság részéről Jurgen Eisele kiosztott egy esemény utáni ellenőrző listát arról, hogy amikor megtörténik egy rendezvényen a legnagyobb baj, akkor is tudni kell, mi a teendő, kit kell értesíteni, kinek mi a dolga. Célszerű a rendezvény előtt egy ilyen gyakorlatot tartani. Fontos még a bekövetkezett esemény utóhatásainak pszichológiai módszerekkel való kezelése, megelőzése nem csak azok elszenvedői, de a szemtanúk körében is. Ez profi szakembereket igényel. OLC: Reiner Rose másnap tartja meg a beszámolóját és akkor tud majd a kérdésekre is válaszolni.

Trophy management. Marina 10 éve végzi, azóta 4 új díjat alapítottak.

13.5m-es bizottság. A kategória első VB-je után rengeteg tanulság gyűlt össze. Ennek tapasztalatairól másnap tanácskozik a Plenáris.

Elmúlt versenyek

Őcsény tekintetében nincs hozzászólás. A Steward beszámolóik közzé lettek téve. Nincs kérdés, vagy észrevétel. Eric megköszöni minden rendezőnek, csapatnak és résztvevőnek a munkáját.

Jövőbeli versenyek

Litvania: A magyar küldött rákérdez a 20m-es kategória nevezési díjára. Eredetileg 2x-es nevezési díjat akartak szedni, de az IGC Bureauval folytatott egyeztetést követően arra jutottak, hogy gépenként egy nevezési díjat kell csak fizetni.

Lengyelország bejelenti, hogy Leszno visszavonja a 2017-es 13.5m-es VB rendezés jogát. Bureau másnapra majd eldönti, hogyan kezelje a kialakult helyzetet.

2018-as 18-20-open EGC Bid: Pribram, Csehország. Előző évben függőben maradt, a maximális létszámot érintő kérdés eldőlt, engedélyezik a 130 gépes létszámot. A 20m-es kategóriában engedélyezik NAC-onként két-két személyzet indulását.

A másik EB helyszínen Ostrow-ban (Lengyelországban) változik a Versenyigazgató személye. Megkérdezik, hogy lettek-e következményei a tavalyi leszno-i események láncolatának, mi történt

annak érdekében, hogy Osztró-ban hasonló helyzet ne fordulhasson elő? A lengyel küldött mindenkit megnyugtat afelől, hogy megfelelő lépéseket tettek ennek érdekében.

A napirendi pont végén a magyar küldött általánosságban fogalmazta meg azt a kérdést, hogy a jövőben tartandó, 20m-es kategóriájú versenyeken hogyan lesznek kezelve a nevezési díjak, hiszen a szabályzat értelmében ebben a kategóriában két versenyző indul gépenként. Az elnökség megnyugtatott mindenkit afelől, hogy a jövőben pontosítva lesz a Bid sablonban is az „hogy ezt csak gépenként lehessen érteni.

WGC2016 Pociunai: Stewardok: Terry Cubley és Lasse Vietannen, Bob Hendersson,, Peter Erikssen és Marina Vigoritto zsűri tagok (egy helyszíni és két távoli).

Benala: CS: Renato Tsukamoto, Robert Moore, Rick Sheppe, Bob Eriksen és Peter Eriksen

WWGC: csak egy-egy steward és zsűri.

JWGC CS: Christof Geisler

EGC Pribram: Pauwels és Vigoritto

EGC Osztró: Dick Bradley

Szavazás: helybenhagyta.

Ebédszünet 1345-ig

Az ebédszünet után jelentkezés az esti rendezvényre: létszám: 39 küldött és 13 kísérő, plusz néhány egyéb.

Meghívott előadó beszámolója: Margeritha Aquaderni (Varese repülőklub elnöke) beszél a klubja és a repülőtér történetéről, arról, milyen fejlesztések történtek, hogyan szereznek szponzorokat, és hogyan rendeznek versenyeket. Természetesen a fő téma a 2015-ös SGP döntő. Három rövid, zenés videót is bemutat a rendezvényről. Arra a kérdésre, hogy belevágna-e ismét a vállalkozásba azt válaszolja, hogy nem a következő évben, de igen, miért ne. A FAI elnöke, és René Vidal is megköszönik neki a munkát.

Brian Spreckley arról számol be, mi történik most az SGP-vel. A célkitűzés a sportág megismertetése egy szélesebb közönség számára. Az SGP inkább média esemény, mint vitorlázórepülő verseny. A szűkebb csapat: Spreckely, Georgas, Bradley, Vidal. A legfőbb tanulságok: A csapat rengeteg tapasztalatot szerzett. Az új Silent Wings Studio bármilyen nyomkövető adatot képes kezelni. Alkalmazása egyszerű, és a világ bármely területén bevezethető. Az idei VB-n is használni fogják. Kifejlesztésre került egy saját kiértékelő szoftver az SGP-hez.

Alexander Geisler beszámol arról, hogy az SGP weboldal mellett létrehozták a facebook, flickr, twitter oldalakat, saját youtube csatornájuk van. A legfontosabb termék a videó anyag, amely nem csak valós időben, de később is bármikor elérhető. Minden megjegyzés 4700 körüli kedvelést generált, és átlagosan 3060 nézője volt a közvetítéseknek. Egy átlagos futam napján 20 ezer körüli látogatás, fénykép letöltés volt, amely 35 ezerre ugrott a döntő napján.

Jelenleg a 7. SGP sorozat van folyamatban. A csapat mellett dolgozik egy 5-7 fős média bizottság, profikkal, rengeteg referencia anyag készült. A Silent Wind Studio is nagyon jól működik. A legfontosabb tapasztalat, hogy fel kell mérni az erőforrásokat. Fontosak a helyi rendezvények, a nemzeti SGP futamok. Ezekkel lehet helyi szponzorokat csábítani. A csillei SGP-t 25 ezer néző követte az interneten keresztül. A Silent Wing Studioról készült, kommentárral ellátott videók most is elérhetőek. Ez a fiatalabb generáció érdeklődését is felkeltheti. De amennyiben nem talál jelentős támogatóra a mozgalom, úgy ez lesz a két utolsó éve a rendszeres, évenkénti futamoknak.

A branding kérdéséhez Grubström FAI elnök hozzátette, hogy egyetlen brand lehetséges a légi sportokban, az az FAI. Ezen kívül csak helyi márkajelzések képzelhetőek el. Erre Brian úgy reagált, hogy természetesen az FAI-t népszerűsítik, de sok légi sport van, és mindegyik szeretne saját arculatot. Mozer rákérdez a helyes szóhasználatra. „FAI Sailplane Grand Prix series 8” a megfelelő, és ha

nemzeti futamról van szó, akkor hozzátehető, hogy Hungary, például. Meg kell határozni a szükséges kereteket mind anyagi, mind emberi erőforrások tekintetében.

Az SGP portál jelenleg a CAT 1-es versenyek weboldala is. Nagyon fontos, hogy a CAT 1-es versenyeknek legyen egy állandó, és szabványos megjelenése.

Ezt követően Mozer átadja a szót Roland Stuck-nak, a WAG vitorlázó versenyének az igazgatójának, aki azzal kezdi, hogy nem volt ideje formális előadást készíteni, ezért képeket mutat be, miközben beszámol az eseményről. A hatékonysági verseny szabályairól beszél és bemutatja annak megvalósítását. A gépek Dubaiban nem vitorláztek, egy előre meghatározott helyen és magasságban megkezdtek a siklást, majd egymással versenyezve értek célba. A kiértékeléshez először FLARM radart akartak alkalmazni, de kiderült, hogy a FLARM nem az aktuális pozíciót sugározza, hanem egy előre vetített helyzetet, ezért végül a fedélzeti komputer által rögzített IGC állományt kellett alkalmazni az utólagos kiértékeléshez, ami jelentős idővesztést jelentet. A rendezvénynek egyáltalán nem volt helyi közönsége, mert biztonsági okból úgy döntöttek, hogy nem a tengerparti Drope Zone tengerre épített leszálló pályáján szállnak fel és le a résztvevő vitorlázó repülőgépek (később, egy műrepülő gép túlfutásakor ez kiderült, hogy jó döntés volt), hanem a sivatagban egy félreeső helyen. De az interneten keresztül így is sokan követték a futamokat (a látogatások száma 1000 és 3000 között mozgott), és az egyik pihenőnapon egy Arcus-szal végrehajtottak egy közel 3 órás vitorlázórepülést a forgalmas tengerparti pályáról is, ami nagy figyelmet keltet, és nem kizárt, hogy meghonosította a vitorlázórepülést Dubai környékén. Legközelebb azonban olyan helyszínen kell bemutatkozni a vitorlázórepüléssel, ahol annak művelhető klasszikus formája, vannak termikus, vagy egyéb természeti erőforrások is hozzá. Végezetül bemutatják a futamok összefoglalójaként készült videó anyagot. Ezt követően Grubbström elnök bemutat egy videót a WAG megnyitóról, ahol 5-6 ezer fő volt jelen.

Kávészünet 1615-ig, eközben a magyar küldöttség elhelyezi a Küldöttek, az Elnökség és a fontosabb Bizottságok tagjainak asztalán az ajándékokat, melyekkel az ifjúsági VB-t igyeksenek népszerűsíteni. Más verseny pályázók (pl. a lengyelek) is készültek promóciós anyagokkal, ők egy vaskos és színes albumot osztogatnak.

A szünetben a magyar küldöttek megkérdezik Marina Vigoritto IGC alelnököt (egyben az öcsényi EB-n az FAI-t képviselő Jury Presidentet) és Patrick Pauwels-t (aki az EB-n az IGC ellenőre volt), hogy adjanak magyarázatot arra, hogy miért szerepelt a 2015. októberi IGC Bureau Meeting jegyzőkönyvében egy apró részletkérdésben (a felszálló pálya állapotára vonatkozóan) negatív állítást megfogalmazó vélemény és a szintén negatív kritikaként megfogalmazott, 2010-es VB rendezés hiányosságaira visszautaló megjegyzés között a verseny egészére vonatkozó pozitív kijelentés. A válasz az volt, hogy a Bureau egyik meg nem nevezett tagjának erős kritikái érkeke nyomta rá a bélyegét a jegyzőkönyvben megfogalmazottakra, de mindketten megnyugtatták a magyarokat arról, hogy a verseny alapvetően pozitív visszhangja teljes mértékben átjött a Bureau minden tagja számára.

A nap utolsó szekciója időben kezdődik. A verseny pályázatok bemutatása következik, ezt Peter Erikssen vezeti le. Előljáróban ismerteti a szekció menetét: minden előadásra 10-10 perc áll rendelkezésre, a kérdéseket egyben, a szekció végén lehet feltenni, és a további kérdések, alkuk és további diszkussziók helye az esti fogadáson lesz. A döntésre (szavazások formájában) holnap kerül sor.

Marina Vigoritto, olasz küldött bemutatja a javasolt versenyigazgatót, aki ismerteti a Bid-et. A versenyigazgató személye egyébként változott a Bid beadása óta, bizonyos itt nem részletezett, személyes okokból. A versenyigazgató ismerteti a 13.5m osztályban megpályázott WGC Bidet. A javasolt helyszín Pawulo az Appenninek lábánál található sík vidéken, a hegyektől délre, Észak-

Olaszországban. Bárhonnan könnyen elérhető, maga a repülőtér kevesebb, mint 10 évvel ezelőtt került felújításra. Az Olasz Szövetség éves értekezleteit általában itt szokták megrendezni. A második világháborút követően megszűnt itt a repülő élet, és csak a 90-es években indult újra. Az akkori elnök meg tudta akadályozni az építkezések további terjeszkedését a repülőtér környékén, azóta ez a körzet vitorlázórepülő központja. A repülőtér a környék lakosai körében is rendkívül népszerű. A pályák 1100m hosszúak, a füves pályát csörléses indításra és leszállásra, a szilárd burkolatút motoros vontatásra használják. A nevezési díj 700 Euró, a vontatás 65, mindkettő fix, a környéken található szálláshelyek árainak változatlanságát viszont nem tudják garantálni. Tekintve a kategóriában várhatóan magas felszállómotorosok arányát nem sok vontatásra számítanak egyébként. Garantálja, hogy a feladatokat olyan területek felett írják ki, ahol a leszállásra alkalmas felszín igen gyakori. Az Appenninek vidéke egyébként Olaszország turisztikailag egyik legolcsóbb területe.

Ezt követte a 2019-es Ifjúsági Világbajnokság pályázatának előadása. Sajnos a prezentáció valamilyen szoftver hiba miatt nem megfelelően jelent meg, emiatt az IGC titkár többször elnézést kért. A mentegetőzést még az esti fogadáson, sőt másnap is megismételte, de szerencsére az előadás így is jól sikerült. Másnap egyébként mielőtt a verseny pályázatokkal kapcsolatos szavazás megkezdődött volna, Vladimir Foltin elmondta, hogy eltérő felbontásra volt állítva a gép és a kijelző, ez okozta a malórt a vetítésnél. Sajnos nem minden prezentáció volt erre érzékeny, ezért nem jött ki hamarabb a hiba.

WWGC Lakekeepit 2019. Ausztráliában a vitorlázórepülők mindössze 17%-a hölgy, ezen is szeretnének változtatni azzal, hogy meghívják a sportág női Világbajnokságát. Az időpont november, időt adva a gépek átszállítására az északi félgömb szezonját követően. Alternatív időpont január. A klub és standard osztály mellett a 18m-es osztályban hirdetik meg a versenyt, mivel sokkal több bérelhető gép van ebben az osztályban Ausztráliában.

Felvételeket mutat a repülőtérrel, amelyeken maga a tó nem látszik, csak a majd 2 km hosszú fő pálya, és még három további szilárd burkolatú csík, amelyek mind alkalmasak a leszállásra. A repülőtértől kb. 45 km-re délnyugatra van egy korlátozott légtér, egyébként nincs semmi tiltott, vagy korlátozott légtér a közelben. Kb. 100km-re nyugatra van egy dombos, bozotos vidék, keleten pedig magasföld található. A klíma igen forró, nem ritka a 40 fok feletti hőmérséklet se, általában száraz termikes az idő de igen magasra lehet emelkedni, ezért kötelező az egészségügyi oxigén. A gépeket konténerekben érdemes átszállítani, a nevezési díj 700, a vontatási díj 50 Euró. A közelben található Sidney városa, mely turisztikai szempontból lehet érdekes.

A 600kg feletti osztályokban (18m, 20m és Open kategóriákban) megrendezendő EGC helye: Turbia (Stolowa Wola közelében), Kelet-Lengyelország. A repülőtér közelében húzódó erdősség az ország legerősebb feláramlásait generálja, szinte afrikai erősségű termikekkel. A 4 m/s feláramlási sebesség nem szokatlan errefelé. A legnagyobb átlagsebességek pedig 160 km/h körüliek. A területtől délre található Jezow repülőtér körzete sem okoz problémát, mivel ott nem annyira jók az időjárási adottságok. Sok érdekes látnivalót is tartogat a környék az ide látogatók számára. Egy rövid zenés videóval zárja Artur Rutkowski lengyel delegált a prezentációját, melyben korábbi versenyeken készült felvételeket mutat be, és Sebastian Kawa személyesen kéri, hogy az IGC támogassa a pályázatukat.

A könnyű (FAI, STD, 15m) kategóriák Európa Bajnokságát 2019-ben, Prievidza (Szlovákia) pályázza. Vladimir Foltin ezúttal mint szlovák küldött ismerteti a Bidet. Elmondja, hogy Prievidza a 2010-es VB alapján jól ismert és közkedvelt repülőtér Nyugat-Szlovákia középső részén. Egy széles völgyben fekszik, ahol számos leszállásra alkalmas terület található. A környező hegyek közel 3 km magasságig emelkednek. A repülőtér közvetlen a város mellett található, az 1200 m hosszú és 200 m széles pálya biztonságosan alkalmas 120 repülőgép fogadására. Egész évben üzemel a repülőtér, és itt található a környék legnépszerűbb étterme is. A kemping hatalmas, sok parkolóhellyel, bungalókkal, és megfelelő

számú szociális helységekkel. A felszállások általában egy irányban, 22-es pályán, a leszállások pedig a 04-es pályára történnek, figyelembe véve a terep akadályokat és a városok nyugalmát. A felvontatások (tekintettel a könnyű gépekre is) kizárólag az itt gyártott, WT9 Dynamic repülőgépekkel történik, melyek kis méretű ökológiai lábnyoma – elsősorban alacsony zajhatása miatt – szintén népszerűvé teszi a repülést a környéken. A repülőtéren található egy időjárás állomás is, ami állandó friss információval látja el a verseny résztvevőit is. A környező hegyekben nem ritkák az igen erős feláramlások és a magas felhőalapok. A szokásos feladat hossz 3-500km, de akadt már példa itt kiírt és megrepült 750 km-es versenyszámra is. A repülőtéren környékén számtalan turisztikai célpont található, többek között a Bajmóci Várat említi meg Vladimir. Évente 2-3 versenyt rendeznek itt, tehát nagy tapasztalat gyűlt össze ezen a területen itt az évek folyamán. A szokásos versenynapok száma: 14 napból általában 12 repülhető. A javasolt időpont: 2019. július 7-19. Végezetül egy rövid videót mutat be a 2015-ös FCC-ről, hogy illusztrálja a repülőtéren légkörét.

Az utolsó Bid a 2017-es Pán-Amerikai verseny rendezésére benyújtott argentin pályázat. Nincs ellenvetés a késői javaslat tárgyalásának.

Az első ilyen versenyt tavaly rendezték az USA-ban. Ez lenne a második. Helyszín: RLO (SAOS) San Luis, Argentína Az Andok lábánál található repülőtéren még nem volt verseny. A legkedvezőbb időjárás november és december hónapokra esnek. A repülőteret kb. 10 éve építették, semmilyen légtér korlátozás nincs a környéken. Nincsenek menetrend szerinti járatok sem erre felé, és pontosan az ország közepén található a repülőtéren, az Andoktól keletre. Közvetlenül a repülőtéren mellett található egy kb. 100 km hosszú, 2000m magas hegygerinc, amely szinte mindig dolgozik, és amely korai indulást és késői érkezést tesz lehetővé. A környék felszíne kevert, dombok, síkságok váltakoznak. Az emelési felhőalap magassága általában 2500-3000 m, de előfordul 4000m körüli alap is.

Egyetlen időpontra adják be a pályázatot, alternatíva nélkül. A standard és a 15 m-es kategóriában lehetne nevezni, de csak egy -féle típussal, Jantar Std.-el, vagy ASW 20-assal. Nincs hendikep. Országonként három versenyző nevezhet, de várják a meghívott tengerentúli versenyzőket is. AAT és RT feladatokat adnak majd. A hely lehetőségei: 60-70 vitorlázórepülő gép kapacitás. A nevezési díj 500 US dollár, a vontatási díj 40 dollár. Reálisan számolva 3-4000 dollár a részvétel teljes költsége.

Ezt követik a kérdések. Az első kérdést még úgy teszik fel, hogy az olasz, és magyar pályázónak szól, a légtér korlátozásra kérdez rá egy küldött, hagyjuk, hogy Marina válaszoljon először, majd megismételjük az előadásban már bemutatott légtér információkat. Azután már kizárólag csak a magyar pályázatra vonatkozó kérdések záporoznak vagy 10-15 percen keresztül, melyeket sikeresen meg tud válaszolni a magyar delegáció. A legtöbb kérdés minőségi aggályokat feszeget. A verseny irányítására, emberi erőforrásainak tervezésére kíváncsi a küldöttek többsége, valamint említést tesznek arra vonatkozóan is, hogy milyen intézkedések történtek a pálya állapotának javítása érdekében. A magyar küldöttek részéről elhangzik, hogy 2010 óta egy teljesen új csapat állt fel a helyi szervezők részéről, és a kulcs pozíciókra egy országos csapat tagjai kerülnek majd delegálásra azok közül, akik a 2015-ös Ócsényi EB-n is részt vettek a szervezésben. Ezt a választ megnyugvással fogadják a küldöttek. A nap zárását követően még személyesen is további kérdések és aggodalmak kerülnek elő a rendezéssel kapcsolatban, melyeket ott, illetve az esti fogadáson nagyrészt sikerül megnyugtatóan megválaszolni.

FAI elnök Grubbström meghatottan zárja az ülést, elmondja, hogy más szakágakban példátlan nyugalom és konstruktivitás jellemezte az értekezletet.

Az esti fogadáson – értékelésünk szerint – igen hatékony lobbizást tudtunk végezni. A munka nem csak a 2019-es ifi VB népszerűsítését szolgálta, de hosszú távú kapcsolatépítést, erősítést is szolgált, valamint a jövőbeli verseny rendezési koncepciókra, a verseny osztályok sorsára vonatkozó látogatások is történnek.

Második nap

2016. február 27. 0900L-től

Eric Mozer megköszöni a tegnapi esti vacsora megszervezését

Roll Call: 35 szavazat van jelen, egyszerű többség 18, kétharmados: 24

Foltin elnézést kér a tegnapi technikai malőr miatt, amiért egyes előadások nem jöttek át megfelelően, a felbontás nem volt jól szinkronizálva a számítógép és a projektor között.

Bejelenti, hogy a FAI elnök elismerést adományozott Mozer elnöknek, taps, majd Mozer megköszöni az elismerést.

Szavazást igénylő döntések.

8.1.1 Terry ismerteti a javaslatot és az indoklást. Elmondja, hogy a versenyeken a csapatok üdvözölték a javaslatot. A versenyzők tapasztalatai szerint a függőleges vezérsíkon jó, ha van azonosító, de a szárny alján nem szükséges.

Dél Afrika megjegyzése. A kötelező jelleget eltörölnék, de a lehetőséget nem. A farokjel méretére vonatkozó előírást is versenyvezetői hatáskörbe utalnák.

32 igen 2 ellenében elfogadva.

8.1.2 A 20m-es kategória súlykorlát megemeléséről 800kg-ra.

USA: nem az Annex A bizottság nyújtotta be, hanem Ausztrália.

Terry: 20m-es osztályban 750kg a megengedett. A legtöbb, motoros 20m-es gép nehezen fér bele a korlátba. Ez olyan kompromisszumokra kényszeríti a versenyzőket, melynek akár biztonsági hatásai is lehetnek. Ebben az osztályban már csak a ASG32 és az Arcus versenyzik, hiszen nincs hendikap, tehát nem okoz hátrányt annak elfogadása, hogy a súlykorlátot felemeljék.

Svédország javasolja, hogy egyből 850-re emeljék, hogy ne kelljen jövőre ismét hozzányúlni.

Lengyelország megjegyzése: ha ismert volt a súlykorlát ebben a kategóriában, miért kezdett a gyártó bele egy nehezebb gép konstruálásába?

OSTIV: ez a kérdés felmerült az SDP panel megbeszélésen. Az EASA hozzájárult a súlykorlát felemeléséhez, nincs műszaki akadálya sem ennek.

Mozer megköszöni az OSTIV hozzászólását.

Svédország: fenntartja a kiegészítő javaslatát, hogy 850kg-re emeljék a korlátot. Megkezdődik a kiegészítő javaslat tárgyalása.

Ausztrália nincs ellene a módosításnak. Felhívja a figyelmet, hogy így viszont teljesítménykülönbségek alakulnak ki, hiszen nincsen hendikep.

UK: ebben a kategóriában a legtöbb gép 800kg-os, ha mindig változtatjuk a szabályt, amikor a gyártó fejleszt, az rossz gyakorlatot teremtene. Ellenzi a módosítást, főleg mivel az nincs megfelelően előkészítve.

Lengyelország: ki irányítja a vitorlázórepülő sportot? Mi, vagy a gyártók?

Németország: ellenzi a 850kg-ra emelést, minden gép meg tudja oldani a repülést 800kg-val, semmi nem indokolja a korlát 8050kg-ra emelését.

OSTIV meg lett szólítva, van-e ennek műszaki akadálya, hogy minden, még a motor nélküli gépek is, a magasabb súllyal repüljenek.

OSTIV: Ennek EASA akadálya van, nem műszaki.

A változtatásra 3-an szavaznak, 29 ellene, nincs tartózkodás. Elesik, megy tovább az eredeti szöveggel a javaslat. Ehhez mér nincs hozzászólás.

Egyhangúlag elfogadva.

Franciaország rákérdez a hatálybalépésre. Mivel ez egy kétéves javaslat volt, amikor a következő Annex A hatályba lép.

Ausztrália kéri, hogy ezt a következő versenyen már alkalmazni lehessen. 2016. március 31.

Nincs ellenjavaslat. Litvánia csatlakozik a javaslatához.

8.1.2b: a módosítás március végétől alkalmazható.

Egyhangúlag elfogadva.

8.1.3 lengyel javaslat a csapat kupa számításáról. A köztes számítást a napi csapat pontok képletéből javasolja eltörölni. Ezzel tisztább és megbízhatóbb helyzet teremthető.

Nincs kérdés, javaslat, hozzászólás.

Két tartózkodással, ellenszavazat nélkül elfogadva.

8.1.4 Hollandia javaslata a terepes napok pontszámításáról. Frouwke ismerteti, aki elmondja, hogy csak felhasználó, nem szakértő. Megkéri Svédországot, hogy egy előadásban ismertesse a képletet a napi tényezőről. Mozer engedélyezi.

Grafikusan mutatja be 2 és 3D diagramokon a repült idő és a távolság hatását a napi maximum pontszámra.

A napi tényezőt is hasonlóan mutatja be. Itt is bevezetne egy második független változót. Ezzel azokon a napokon, amikor nincs, vagy nagyon kevés a hazaérkező, bevezetne egy olyan faktort, ami a minimum távolság túlrepülését venné figyelembe a napi tényező megállapításánál. A javaslat szerint akár további 60%-kal lenne leértékelve a napi tényező abban az esetben, ha a versenyzők jelentős része nem repüli túl a 50km-t.

Példával illusztrálja. Ha a versenyzők 30%-a megrepüli a feladatot, de sokan a minimum 50km-ot sem repülik meg, akkor összenyomódik a végeredmény.

Az alapvető megközelítés nem változik, a pontszám a lehetséges pont, szorozva a faktorokkal, csak itt nem két, hanem három faktor lenne.

Tor szerint ez nagyon nagy mértékben módosítaná és torzítaná a végeredményeket.

Franciaország szerint egy befejezetlen 500-ra is csak 600 pont lenne adható, ami nem áll arányban annak értékével. Javasolja a javaslat elhalasztását és újragondolását. Szerinte a minimum távolság (250km) emelése adná a kívánt eredményt, de ezt még jobban át kell gondolni.

Peter Ryder szerint a vitorlázórepülés az egyedüli olyan sport, ahol az egyén pontjait mások teljesítménye is befolyásolja. A javaslat csak ezt erősítené, ezért nem támogatná. Kérdés: tesztelték-e ezt a képletet valódi versenyeken? Válasz Dániából: nem.

Finnország a javaslat mellé áll. Nem világos, miért kell az érvényes startot kapott versenyzők, és a 100km-t túlrepülők száma mellé meg egy köztes kritériumot, az 50km-t túlrepülők számát is bevenni egy képletbe.

Németország: megköszöni a svéd és holland küldötteknek a nagyon látványos előadást, még nem látott ennyire jó megjelenítést. Szerinte egy új faktor, hogy nem az érvényes startot kapott versenyzők számát figyelnék, hanem azokat, akik megpróbálták megrepülni a feladatot, tehát legalább 50km-t repültek.

Javasolja ezt első éves javaslatnak tekinteni, és valódi versenyeken kipróbálni, mielőtt újra tárgyalnánk.

Dánia megérti, hogy miért nem érzik még ezt kiforrottnak és támogathatónak.

Néhány példával illusztrálja annak okát, miért vennék figyelembe az 50km-es pilótákat. Nyitott a kompromisszumokra.

USA és Annex A támogatja a gondolatot. Ez nem egy hirtelen változás, hiszen már volt első éves javaslat. Nem tartja rossz ötletnek a képlet újragondolását. Mindazonáltal támogatja Franciaország gondolatát is a maximum pontszám definíciójának megfontolásáról.

Olaszország csatlakozik Rickhez.

Norvégia: kiemeli, hogy ez egy durva beavatkozás a képletbe, nem feltétlenül lett minden oldalról kivizsgálva. Lehetne ismét második éves javaslatnak minősíteni.

Hollandia elismeri a francia észrevételt. Ismét kiemeli, hogy csak felhasználó, de úgy gondolja, hogy akár egy 500-as befejezetlen távhoz 600 pont méltányos eredmény.

Dánia: 20 éves versenyszervezői tapasztalatából, és személyes versenyzői tapasztalatából hozva példákat támogatja az eredeti javaslatot.

Franciaország visszavonja a változtató javaslatát. Indítványozza egy bizottság felállítását a kérdés

eldöntésére.

USA: nem támogatja, mert a kérdés önmagában nem jelentős, arra tesz javaslatot, hogy a teljes képlet felülvizsgálatára alakuljon bizottság. Anglia csatlakozik.

Dániának van alternatívája. Figyelmeztetik, hogy már nem az eredeti javaslatról tárgyalunk, hanem a módosításról. Kivágja magát: lesz majd megoldás.

Spanyolország csatlakozik.

Új-Zéland pontosít.

Először arról kell szavazni, hogy elhalasztják-e a javaslatot, utána arról, hogy mi legyen ha elhalasztják.

Elindul a halasztás megtárgyalása.

Visa matti felhívja a figyelmet, ha munkabizottságot hoznak létre, ahhoz kétharmados többség kell.

Brian alternatív formát kínál, munkabizottság felállítása nélkül arra, hogy a javaslatot – amennyiben elhalasztják – újra lehessen tárgyalni jövőre második éves javaslatként. Ezzel Új-Zéland is egyetért. Hollandia is elfogadja, de szétválasztaná a két dolgot. A napi tényezőt lehetne újratárgyalni jövőre, és a képlet teljes felülvizsgálatára (ami egy sokkal nagyobb feladat) munkabizottság felállítását javasolja.

Lengyelország ügyrendi kérdése: ki lesz a második éves javaslattevő? Ki gyűjti a véleményeket? Hollandia szerint veszítünk egy évet, de sok benyomást szerezhethetünk. Felhívja arra a figyelmet, hogy ha bárkinek inputja van a dologhoz, akkor várják az észrevételeket.

Brian: van erre munkabizottság, az Annex A bizottság.

Mivel a javaslattevő elfogadta a halasztást, nem kell megszavazni (Friendly ammendment)

8.1.5 francia javaslat az SGP eredmények figyelembevételére a ranglistán. Egy előadással illusztrálják a javaslatot.

Anglia ismerteti módosító javaslatát. Védelmébe veszi az ötletet, hiszen ma már komoly versennyé vált a GP. Nem az elvhez, hanem a képlethez van módosító javaslatuk. Brian máris bemutatja, mi lenne a módosítás. Nem találják az anyagot, ami ezzel kapcsolatban ma reggel érkezett, ezért tovább megyünk a francia javaslatra.

8.1.6 a ranglista dinamizmusának növelésére. A soron következő második VB-re 60% helyett 40%-et javasolnának, és ha ez túl drasztikus, akkor 50%-et.

Brian mint Annex D vezető szólal fel. Sokan nem értik pontosan, hogyan működik a ranglista. A képletnek több szempontot kell figyelembe venni: a verseny színvonalát (pilóták értéke), a verseny gyakoriságát, és még sok más tényezőt. Nem lehet egy adott évben kettőnél több versenyt figyelembe kell venni, és ki kell emelni a kontinens és világbajnokságokat. Ha valaki csak nemzetiken indul, akkor lehetetlen túlságosan előre kerülni. Viszont mivel a CAT 1 csak két évente van, ezért másképp kell figyelembe venni az eredményt. A bizottság semleges a javaslattevővel, de ha változtatni akarunk a képletben, akkor meg kell fogalmazni pontosan, mit akarunk elérni, és pontosítani kell a javaslatot.

Görögország nem lát problémát abban, hogy csiszolni kell a képletet.

Hollandia javasolja egy évvel elhalasztani a kérdést.

USA: csökkentjük a különbséget CAT 1 és CAT 2 között, ez nem lehet cél.

Először a javaslat első három sorára szavazunk. 1 mellette, 29 ellene, 4 tartózkodás.

Visszatérünk az előző, 8.1.5 javaslathoz. Előkerült Brian slide-ja. A javaslat az eddigi képletben a 300-as faktort 400-ra növelni. Van három módosító javaslat is.

Brian folytatja a diszkusszióval. Számpéldákon illusztrálja azt. Grafikusan illusztrálja a különböző javaslatok hatását. Az eredeti, francia javaslat szerint lineáris a kapcsolat, és az utolsó is irreálisan magas ranglista pontot kapna. Vélemények hangzanak el a felvetésekről.

Brian módosítójáról van először szavazás. Rajtunk kívül csak a kínaiak és a japánok tartózkodtak, a módosító javaslat visszavonva.

Kávé szünet 1120-ig. Közben csoportkép. Egyeztetés a cseh küldöttel a jövő évi pályázati elképzelésekről, pozitív eredménnyel.

OLC beszámoló. 132 ezer repülés, 13 ezer versenyző, 15millió kilométer, százmillió kattintás.

8.1.7 német javaslat az alternatív indulási lehetőségéről. A korai indulás nem népszerű. Diskusszió.

Lengyelország kérdése, miért megoldás ez, hiszen ezzel éppen kedveznek a bolyosodásnak.

Módosítás: a gyakoriság, a minimum és maximum időtartamra vonatkozó ötletek.

Franciaország: ha átmegy a javaslat, akkor októbertől lehet alkalmazni, ki kell próbálni.

Az Európa bajnokságon ki lehet jövőre próbálni, és akkor el lehet még dönteni, hogy alkalmazzuk-e a VB-n.

Ha már alkalmazható, akkor is az LP-ben lesz szabályozva, amit a Bureau-nak kell jóváhagyni és még lehet dönteni annak alkalmazhatóságáról, esetleg csak egy osztályban.

25-6-4 a módosított javaslat átment.

8.1.8 az IGC belső szabályozásáról. Az Agendában 8.3.1 alatt szerepelt, mert nem tudták, hogy első, vagy második éves javaslatként kezeljék, de a Bureau meeting után már átkerült a második éves javaslatok közé. A tartózkodást az egyszerű többség meghatározásánál nem kell figyelembe venni.

A javaslat csak az egyszerű, a FAI szabályok hatálya alá nem tartozó (sport) döntésekre vonatkozik.

12-13-10

Első éves javaslatok.

8.2.1 Légi alkalmassági engedély nélkül versenyzés lehetősége. A 13.5m-es osztály szinte egészére vonatkozik. A nemzeti szabályok alatt repülhetnek. Az Annex A bizottság értelmező megjegyzése: csak a saját, sport szabályokat kell igazítani. 1 tartózkodással átment.

8.2.2 Légi eszköz mentő rendszer esetén ne kelljen pilóta ernyő. Annex A itt is azt magyarázza, hogy ez csak a légi szabályok sportszabályokkal való harmonizációját jelenti.

Olaszország: ez csak a 13.5m-re vonatkozik?

Nem.

Akkor Olaszország kivétel lesz, mert ott nem szabályos úgy repülni.

Természetesen a szabály csak abban az esetben alkalmazható, ha az adott ország sport szabályai megengedik.

Brian: a következő két javaslat hasonló témában van. Ezért egy kicsit beszél a háttérrel. Néhány éve a világosztályból hoztuk létre a 13.5m-est, az új, microlight kategória lehetőségeinek megteremtésére. Nem akarunk egy újabb 15m-es osztályt rövidebb szárnyakkal. Tehát van létalapja az osztály lehetőségeinek bővítésére. Ez a koncepció mögötte. Az olasz Stefan prezentálja az osztály lehetőségeit. A legutóbbi litván VB tapasztalatairól elmondja, hogy 13-ból 6 elektromos, saját maga felszálló gép volt. Másik három is részt venne elektromos motorral a versenyen. FES: Frontal Electric System (aka Fantastic Energy Solution). Több gyártó is tudja ezt a lehetőséget biztosítani. Olyan versenyzőket is behozhat a vitorlázórepülő versenyzésbe, akik a terepre szállás kockázatát nem tudják vállalni.

Nem csak levágjuk a 15m-es szárnyát, hanem egy új koncepciót hozunk létre, amely erősíti a sportot, új motivációt adva a pilótáknak és egy hatékonyabb média támogatást tesz lehetővé, hiszen jobban időzíthető, kevésbé függ az időjárástól a futam. Mondja Stefano, aki Világbajnok lett ebben a kategóriában.

Tisztázni kell, hogy ez nem egy új kategória definíció, csak egy új feladat lehetőség.

GFAC: a logger csak azt rögzíti, hogy megy-e a motor, de a teljesítményt nem méri.

Többen méltatják a koncepció lehetőségeit, mások szerint ez már nem vitorlázórepülés.

Lengyelország: mennyire monopol a gyártás? Több gyártó foglalkozik a fejlesztésével.

További előnyök: nem kell vontatógép, tehát sok helyen megrendezhető. Az időjárást jobban kihasználhatja, hiszen a gépek elmehetnek abba a levegőbe, ami repülhető, vagy ahol van média érdeklődés.

A koncepciót sokan támogatják, USA teljesen szkeptikus. Egy ellene, egy tartózkodik.

8.2.3 13.5m-es elektromos motor kérdése. Itt a mandátumunk megengedi a mozgásteret. Az olaszok (szlovén proxival) támogatják ezt, mi támogatjuk őket.

A javaslat a 2019-es VB-re vonatkozik, és arra, hogy csak elektromos gépek indulhassanak.

Olasz módosítás: csak önfelszálló gép elektromos motorral. A módosítás lényege az önfelszálló.

Szlovák módosító: jelenleg nem tudja támogatni, mert nincs még megoldva a mérése. Nem zárná ki a hazatérő motorosokat.

Szlovákia: egy már megpályázott versenyről lenne szó, nincs kidolgozva a teljes eljárásrend, erről most nem lehet dönteni.

Olaszország visszavonta a módosítást.

8.2.4 Az eredeti javaslatról szavazás: egy nem és egy tartózkodás mellett elfogadva.

8.2.5 német javaslat a fedélzeti kamera felvételek alkalmazása ellen. Olaszország erősen támogatja.

Dánia: ha van bizonyíték, akkor azt alkalmazni kell. Ha valaki csak állítja azt, hogy valaki hibázott, annál erősebb a felvétel, akkor azt használni kell. Svédország azzal érvel, hogy minden, ami a biztonságot erősíti, azt támogatni kell. Franciaország támogatja a németek javaslatát, mert ha nem fogadjuk el, akkor mindenkinek fedélzeti kamerával kell majd repülnie. További érvek hangzanak el pró és kontra. Elnök erre fel is hívja a figyelmet.

Támogatjuk a javaslatot, mert erre kaptunk mandátumot.

6-26-1 elesett.

Ebéd szünet.

A diszkusszió nagyon elhúzódott a döntést igénylő kérdésekben, ezért valószínűleg a repülőgépünk indulása miatt nem tudjuk megvárni az ülés végét, ezért azt kérjük Mozer elnöktől, hogy a szavazást igénylő döntéseket a versenyekről és a jövő évi IGC ülésről vegyék előre, rögtön az ebédszünet után. Erre ígéretet kapunk. Pontosítjuk vele továbbá, hogy a következő évi Plenáris ülés rendezésére mekkora keretet tud az IGC szánni (1500 EUR), és mi az, amit a szállodával kell kialakítanunk (Bureau és Steward Meeting, 2 nap, kb. 7-8 fős tárgyaló, plusz kávészünetek).

Az ebédszünetet követően megszületnek a döntések a versenyekről, a Magyarországról szóló döntés előtt Ausztria kér szót. Elhangzik, hogy nagyon üdvözlük azt, hogy ismét verseny rendezésre ad lehetőséget az IGC, és kiemelik, hogy a 2015-ös EB rendezése nagyon színvonalas volt, pilótáik, csapat tagjaik elmondása szerint a legjobban megrendezett versenyek egyike volt, amin valaha jártak.

Az ifjúság Világbajnokságot 2019-ben Magyarországon rendezheti.

A 2017-es IGC Plenárisal kapcsolatos döntéshez felhatalmazást kap az Elnökség, elhangzik előtte, hogy minden részletre kiterjedően megbeszélést a magyar küldöttekkel annak részleteit, a végső döntés májusban várható majd ezzel kapcsolatban (velünk április 30-ig kell minden részletet tisztázniuk).

Ezt követően folytatódik a szabályzat módosítással kapcsolatos kérdések tárgyalása.

8.2.6 A 20m-es eredmények figyelmen kívül hagyása a FAI Ranglista eredményeiből. A francia javaslat szövegében két „opció” van, de ez az eredeti beadványban még két külön módosító javaslatként szerepelt, csak a formázás és közzététel során módosult. Ennek tisztázását követően ezért ezt két külön javaslatként kell kezelni, és ennek megfelelően külön tárgyaljuk.

Az első részt 18 nem szavazat mellett elveti a plenáris értekezlet.

A második rész további pontosítást igényel, a francia küldöttek nem tudják megvédeni a javaslatban megfogalmazott elképzelésüket, ennek részben nyelvi korlátok is az okai (a fiatal francia küldött nem annyira magabiztosan beszél angolul). Abban viszont egyetértés alakul ki, hogy a 20m-es eredmények státusára vonatkozóan tisztázni kell az eredmények figyelembevételét, ez részben Annex D bizottsági feladat is, ezért velük együttműködésben dolgozzák ki a jövő évi javaslatot (ami második éves javaslatként tárgyalható majd tovább). Ezt jelentős többséggel, 31 igen szavazat mellett elfogadja a Plenáris értekezlet.

8.2.7 dán javaslat arról, hogy a megengedett – NAC-onként és osztályonként két fő – induló létszám feletti kvóták ne lehessenek automatikusan betölthetőek a kategóriás – ifi és női – Világbajnokok által. A pontosításnál a dán küldött előadja, hogy a megengedett létszám feletti indulók milyen előnyt jelenthetnek a többiekkel szemben. A javaslatot 17 igen és 8 nem arányban, 8 tartózkodás mellett, az értekezlet elfogadja.

8.2.8 Szoftver kérdés, az AMDS, a GFAC és OSTIV bizottságokon keresztül kérte annak elfogadását, hogy a WGS84 és OpenAir protokoll legyen a kizárólag alkalmazható nem csak a kiértékelő, de a navigációs szoftverek esetében is, a távolságmérés, és a tartományban való belépés meghatározásánál. Mivel ez egy szakmai kérdés, és a Bureau nem szakmai szervezet, ezért a javaslatot elsőre elutasítja, hiszen nem delegált indítványozta. Azonban a spanyol küldött late proposalként ismét indítványozza. Amíg meg eldöntik, hogy lehet-e tárgyalni, tovább lépünk a következő pontra.

8.2.9 Anglia késői javaslata az ezüstkoszorú táv indulási opcióról. Szavazás arról, hogy lehet-e ezt tárgyalni. Megszámolják, lehet. Közben Brian ismerteti a javaslatot, ismét felmerül, hogy nem volt meg a kétharmad, ezért újra szavazás: nem lehet tárgyalni.

8.2.10 late proposal a plenáris előtti Bureau Meetingen döntötték el ennek felvételét, ezért erről korábban semmilyen anyag nem látott napvilágot. A javaslatot – amit Ross, mint Új-Zélandi küldött terjeszt elő, támogatja a plenáris, és egy egyszerűsítést tesz lehetővé a számításoknál. 24 igen 4 ellenében, 5 tartózkodás mellett támogatja (mi is).

Ezután térnek vissza a 8.2.8-ra, amit spanyol javaslatként lehet tárgyalni. Mivel spanyol javaslatként late proposal, ezért szavaznak róla, hogy tárgyaljuk-e, de megvan a kétharmad. Ez az utolsó döntést igénylő kérdés, ismét megindul a vitája, amit sajnos már nem tudunk végig asszisztálni, mivel a taxi 1510-re lett rendelve. Elköszönünk a FAI Titkár Visa Matti-tól, elnézést kérünk a korai távozás miatt és leadjuk a mandátumot. Amúgy több szavazást igénylő kérdés már nincs, a repülőtérrel hívjuk vissza Vladimir Foltint, az IGC titkárát, hogy megköszönjük a támogató munkáját az elmúlt két napban, elnézést kérjük a korai távozás miatt és érdeklődünk a 13.5m-es VB-vel kapcsolatos döntést illetően. Innen tudjuk meg, hogy a Bureau megkapta a felhatalmazást arra, hogy a kérdéskörben eljárjon, a végső határidő május eleje, és nem elfogadható az a kimenet, hogy elmaradjon a VB ebben a kategóriában 2017-ben.

Rendezési tanulságok

A hangosításnak, lejátzásnak bírnia kell a minőségi videókat. Mindenhol jól láthatónak kell lennie a vászonnak. Alkalmazható egy erős és egy kisebb fényerejű projektor.

Lejegyezte: Gyöngyösi András Zénó

Lektorálta: Szabó Péter