

Gyorsjelentés IGC Plenáris 2014.
nem hivatalos úti beszámoló

Előzmények:

Szabó Péter (Alternate Delegate) egyéb munkahelyi elfoglaltsága miatt nem tudta vállalni a kiutazást. Koller József, 2015-ös öcsényi EB versenyigazgató családi okból nem tudott jönni, helyette Mattburger Zsolt (versenyigazgató helyettes, a szervező bizottság vezetője, LHOY repülőtér-vezető) képviseli a rendező egyesületet, aki pénteken reggel érkezik.

IGC Delegált, Gyöngyösi András csütörtökön utazott ki a reggeli Wizz Air járattal Malpensaba, onnan vonattal érkezett. A megérkezés napján informális megbeszélések a lengyel, orosz és litván küldöttekkel.

Első nap (péntek)

LKMK és LKZB cseh repülőterek (verseny pályázatok esetleges helyszíne) apró ajándékokat fogadják a küldötteket az asztalokon. Az ülést Marina Vigorito Galetto nyitja meg, majd Varese tartomány turisztikai irodájának vezetője mond rövid beszédet, melyben méltatja a vitorlázórepülő sport kiemelt jelentőségét a térségben.

0900LT: Névsorolvasás (Roll Call) 34 küldött van jelen, ebből négy proxy (Írország, Lettország, Norvégia és Luxemburg).

Pár másodperces néma tiszteletadás állva az elhunyt repülő bajtársak emlékére, külön megemlítve Brigliadorit.

A Bid javaslatok sorrendjének ismertetése:

9. WWGC:

1. Csehország
2. olaszország
3. Ausztália

10. JWGC:

1. Franciaország
2. Litvánia

A szlovák bidet visszavonták, mivel a Martin repülőtéren tevékenykedő két repülőklub nem tudott megegyezni a munkák, költségek és bevételek arányos megosztásában...

19. EGC:

Ívelőlap nélküli:

Csehország

Ívelőlapos:

1. Lengyelország
2. Egyesült Királyság

2. WGC 13.5m-ben:

Lengyelország

Az országnévtáblákkal lehet szavazni, 34 szavazat van jelen, az egyszerű többséghez 18, a kétharmadoshoz 23 egybehangzó szavazat szükséges.

Összeférhetetlenségi nyilatkozatok megtétele: Az FAI szabályzatoknak megfelelően azon küldötteknek, amelyeknek érdekeltségi körébe esik bármely a repüléssel kapcsolatos egyéb tevékenység, erről

nyilatkozniuk kell a bizottság előtt, amelyet a jelenlévők elfogadnak (pl.: Vladimir Foltin, szlovák küldött az EASA-nak dolgozik, a cég tudtával és engedélyével vesz részt az értekezleten).

Előző (2013. évi Pappendal (NL) IGC Plenáris ülés jegyzőkönyvének elfogadása. Eric Mozer IGC elnök ismerteti, hogy a korábban közzétett jegyzőkönyvhöz USA észrevétel érkezett, egy hozzászólás tévesen került rögzítésre, ezt javították. Nincs több észrevétel, ezért a közzétett jegyzőkönyv a hiteles.

0920LT: IGC elnöki beszámoló. Amikor beszámolóját közzétette, akkor még nem tudta, hogy változni fog a FAI főtitkár személye, a változás örömteli, nagyon pozitívan áll hozzá a bizottság. Van-e kérdése bárkinek? (nincs).

Susan SCÖDEL, FAI főtitkár bemutatkozása és hivatalos FAI beszámolója:

Vitorlázórepülő pilóta, versenyző, többszörös világbajnok, emellett több, mint 16 évet töltött a magánszférában (versenyszektorban), vezetőként is tapasztalatokat szerzett, tudja, hogy kell alkalmazottakkal bánni, a vitorlázórepülő versenyek szervezésében, lebonyolításában is részt vett, ismeri, milyen az önkéntes alapon, társadalmi munkában végzett tevékenységek világa. Dolgozik a repüléset társadalmi munkában is, hiszen saját klubjában repülő oktató és a nők vitorlázórepülésének fejlesztésére létrehozott szövetség vezetője is egyben. A megbízatása még nagyon új számára, rengeteg feladat van az asztalán, szigorú időbeosztással dolgozik és igyekezni fog megfelelni az elvárásoknak. Ez volt a személyes bemutatkozása, majd megtartja hivatalos FAI beszámolóját:

Az FAI 12 sportág közös céljait szolgálja: sportáganként a bajnok felkutatása, a rekordok felállítása és a sportágak promótálása. A tevékenység során első helyen a biztonság áll, eközben felszereléseket kell kezelni, helyi és sportág specifikus előírásoknak megfelelni, szemelőt tartva a fenntarthatóságot és a környezettudatos gondolkodást.

Az egyes szakágak különböző bizottságokat működtetnek, melyek azonban mind tanulhatnak valamit egymástól (példaként említi a zárt téri repülőmodellezők, vagy a Red Bull Air Race promóciós és szórakoztatóiparban szerzett tapasztalatait).

Az FAI a NAC-ok szövetsége, összesen 131 tagja van és azért vannak, hogy felkutassák, miként lehetnek egymás segítségére. A sok kihívás ellenére alacsony a létszám (különösen a többi – nem repülő – sportághoz képest), nagy a munkaterhelés és a munka hatékonyságát növeli a sok önkéntes segítő, egyetemi polgárok, diákok, stb. Bemutatja az operatív bizottság sémáját.

Gazdálkodás: A szponzoroknak (Breitling), együttműködő partnereknek (Red Bull) köszönhetően stabil. A szponzorok és partnerek azonban nagyon magas elvárásokat fogalmaznak meg a színvonal, biztonság és professzionalizmus területén. Példaként említi a nemrég sikeresen zárult Abu Dabi Red Bull Air Race rendezvényt. Kiemeli a kommunikáció fontosságát: melynek a közösségi média, a webes jelenlét és a média jelenlét az alappillérei.

Ezt követően Visa Matti Heinikki (FAI számítástechnikai vezetője) tartja meg a beszámolóját

0940LT: Létrehoztak egy FAI tagoknak kialakított web szolgáltatást, amely már működik is, és bár nem reklámozták, a tagság fele már be is vitte az adatait. Kéri, hogy a tagszervezetek minél szélesebb körben használják ezt, a CAT 1-es versenyek résztvevőinek az idei évtől pedig kötelező lesz. Idei évtől minden szakág azonos FAI domain név alatt dolgozik majd, az email címek, a dokumentumok kezelése is egységessé vált. Létrehoztak egy Steward fórumot is, ahol e-learning módszerekkel és privát alapon is lehetséges a tapasztalatsere, a képzés, az egységes szemléletmód és szabványok kialakítása. Kialakításra került továbbá egy egységes Steward adatbázis, a rekordokat, versenynevezéseket és a ranglista adatokat (pilóta adatok, verseny adatok, online fizetéssel együtt) központilag és egységesen kezelik majd. Innentől a pilótáknak csak egyszer kell feltölteniük az adatokat, amelyet minden (szankcionált) verseny nevezésnél figyelembe tud venni a rendszer.

A sportigazolvány alkalmazás egy csendes alkalmazás volt idáig, ennek ellenére a tagok fele már regisztrált, adataikat feltöltötték.

Anti-Doping: versenyen kívüli ellenőrzés lehetőségére két vitorlázórepülő versenyző jelentkezett, egyelőre teszt időszak folyik, a FAI doppingellenes weboldala példaértékű, melyet a WADA más, olimpiai sportágakat tömörítő szövetségek elé is pozitív példaként állít. A FAI-nak van anti-dopping vezetője, ezt minden NAC is ki kell, hogy állítsa, továbbképezze. Ehhez nem kellene speciális orvosi ismeretek, minden országban van nemzeti Olimpiai Bizottság, a segítségével bármelyik, a vitorlázórepülő sportágban járatos önkéntes (versenyző) elláthatja a feladatot. Felhívja a figyelmet, hogy ha bárki rendszeres gyógyszerfogyasztó, akkor ki kell, hogy töltsön egy Therapeutic Use Exemption (TUE) Form-ot, amit a verseny rendezők diszkrétan kezelnek és egy esetleges dopping ellenőrzés alkalmával használják csak fel annak tartalmát. Kiemeli továbbá, hogy a β -blokkoló nem minősül, de a TUE formanyomtatványokon fel kell tüntetni.

Nincs kérdés, vagy észrevétel a FAI tisztségviselőkhöz. Mindketten végig jelen vannak az ülésen, FAI alkalmazottként, munkájukkal támogatják a szakági értekezlet technikai lebonyolítását. Eric Mozer saját személyes megjegyzése: nagy öröme szolgál, hogy a Fai két fiatal, tehetséges és kiemelkedő tisztségviselője egyben bajnoki szintű vitorlázórepülő versenyző is, akiknek a hétvégi repüléseik adatrögzítője is különös érdeklődésre tarthat számot. :)

0950LT: Gazdasági beszámoló (Bradley). Ismerteti a főbb sárokszámokat (34k EUR bevétel tagdíjakból és szankció díjakból a tavalyi évben, amiből 8k nem tervezett, mivel az Argentin VB még előző évre tervezett bevétel volt. Sok a kintlevőség a be nem szedett Ranglista díj tartozásokból. A tavalyi kiadások 25k, a teljes tartalék 263k. Nincs kérdés a 2013-as évvel kapcsolatban, egybehangzó támogatással elfogadva a jelentés. 2014-es terv: 2 WGC, Lesznoban 120, Rayskalaban 100 induló, az amerikai kontinensbajnokságot elhalasztották 2015-re, ez 9k elmaradt bevétel lesz, de már betervezték. Többet akarnak költeni web fejlesztésekre (7k) és a ranglistára (7k) a hirdetési lehetőségek fejlesztésével, ami nem hoz majd azonnali bevétel bővülést, de megadja az irányt. Kérdésként hangzik el, hogy az esetleges hirdetési bevételeknek milyen hatása lehet az adózásra, melyre nem tudnak jelenleg választ adni, hiszen nem ismert a bevételek várható mértéke.

Egyhangúlag elfogadva.

1000LT: Loek Boermann, OSTIV beszámolójában elmondja, hogy a következő OSTIV ülés Lesznoban lesz, az OSTIV közgyűlést megpróbálta rászervezni az IGC Plenárisra, de a tagok nagy része nem jelent meg, ezért elmaradt a közgyűlés, legközelebb egy év múlva próbálkoznak az IGC Plenary-n.

A következő beszámolókat nem olvassák fel, csak kijelentik a vezetők, hogy nincs hozzáfűznivalójuk a közzétettekhez, megkérdezik, van-e hozzászólás vagy kérdés (nincs) és megköszönik a bizottság munkájában részt vevő önkéntesek munkáját. Az SC3D (ranglista) bizottság (Brian Spreckley) beszámolójában elhangzik, hogy a ranglista rendszer eddigi üzemeltetője, aki 10 év heroikus munkájával karbantartotta a rendszert és apró trükkökkel folyamatosan működtette azt, most, az átadásnál apró zökkenőkkel tudta a munkát továbbadni, melynek következtében hiba keletkezett és ez okozta a ranglista összeomlását, amiért elnézést kért mindenkitől. A korrupt adatokat kijavították, a fejlesztéseket folyamatosan végzik, és mindent elkövetnek azért, hogy hasonló eset többé ne forduljon elő.

Ezt követte Bernald Smith (87) beszámolója, Légtér és Navigációs (AMDA), valamint környezeti munkacsoport. Részletesen beszámol a bizottság munkájáról, elmondja, hogy bár a légisportok, de még a légiközlekedés is, elenyésző mennyiségű szennyezőanyagot bocsát ki a többi emberi tevékenységhez képest. Beszél a GALILEO rendszer elmaradásáról a GPS-szel szemben, a Single European Sky várható fontosságáról és a FLARM hasznosságáról. Felhívja a figyelmet a pilóta nélküli repülő eszközök (UAV) számának gyors növekedésére és az ebből jelentkező megnövekedett kockázatra. Ezzel kapcsolatos hozzászólás, hogy Franciaországban a közelmúltban elítéltek egy fiatalembert, aki engedély és megfelelő képzettség nélkül alkalmazott egy UAV-t légi fotózásra. Bernald elmondja, hogy nyugdíjba vonul, ez volt az utolsó beszámolója bizottságvezetőként, köszöni mindenkinek a támogatást és a sok segítséget. A jelenlévők állva tapsolják meg, munkája elismeréseként.

GFAC beszámoló, hosszú, tudományos alaposágú és színes. Alaposan kielemez a (versenyeken SC3A szerint használt) FAI gömb és a (2001 óta rekordoknál alkalmazott) WGS-1984 Ellipszoid eltéréseiből adódó problémákat. Ismerteti az elmúlt évben jóváhagyott repülési adatrögzítőket és pozíció rögzítőket: kiemeli, hogy ahol van nyomási magasság, ott továbbra is azt kell alkalmazni. Valamint beszél a nagy magasságú (15 ezer méter feletti) magassági rögzítés problémakörét és kapcsolatát a napkitörésekkel, és a korábban megkövetelt, alacsony sugárzási szint követelmény szükségletességét (az ún. *flare* jelenség nem okoz 10m-nél nagyobb kimutatható magasságbecslési hibát).

A Bajnokság rendezés ügyviteli csoport vezetője (Dick Breadley) sem tartja meg a beszámolót, csak utal a közzétett anyagra és kérdezi, van-e kérdés (nincs).

Ezt követően Brian Spreackley (IGC Steward Group) tart beszámolót. Elmondja, hogy változtak a versenyeken használt felszerelések, eljárások, a steward-oknak igen jól képzett szakembereknek kell lenniük ahhoz, hogy helyt tudjanak állni, és a helyi versenyrendezőknek megfelelő segítséget tudjanak nyújtani ahhoz, hogy a CAT 1-es események megfelelően magas színvonalú rendezvényekké váljanak. Létrehoztak ennek érdekében egy Steward Database-t, amelyet az egyes tagok szakértelmével is feltöltöttek annak érdekében, hogy tudják; az egyes versenyeken pontosan milyen kompetenciával tudják segíteni a szervezőket. Elmondja, hogy teljesen szükségtelen és nem hatékony az a korábbi gyakorlat, hogy minden helyi szervezőnek nulláról kell kialakítani minden, a versenyek szervezéséhez szükséges eszközt, dokumentumokat, szabályzatokat, eljárásokat, táblázatokat, stb. annak érdekében, hogy megfelelő színvonalú verseny jöjjön létre. Ebben is segítségére tudnak lenni a jövőben a szervezőknek. De ehhez új stewardokra van szükségük, toborozni és képezni kell őket, létrehozni és karbantartani a verseny dokumentációkat, életben tartani a már kialakított steward fórumot információ csere céljára (ahol szigorúan a stewardok magánvéleményének a cseréjére van lehetőség), és folytatni kell a repülésbiztonsági anyagok gyártását. Ehhez létre kell hozni és fenntartani egy esemény és baleset-statisztikát, annak minden buktatójával és nehézségével együtt.

Eric Mozer megjegyzése ezzel kapcsolatban, hogy a Zsűri Elnökök részére a jövőben szintén meg kellene vizsgálni valami hasonló rendszer kialakítását.

1100-1130: Kávészünet, melynek során lehetőségünk van személyesen beszélni Marina Vigorittoval, Mattburger Zsolt bemutatkozhat, mint versenyigazgató-helyettes, öcsényi reptérvezető és a szervezőbizottság vezetője is egyben. Marina igen örül, de sajnálja is egyben, hogy Koller Józseffel nem tud személyesen találkozni. Ezt követően Brian Spreckley-vel is beszélünk, aki kéri, hogy egy rövid tényfeltáró jelentést küldjünk számára arról, ki a versenyigazgató, milyen korábbi (versenyigazgatóként szerzett) versenyszervezési tapasztalata van, hogyan áll a szervezés, miben tud segíteni az IGC, és pontosan mikor lesz a tervezett elő-EB, amire esetleg tudnak küldeni egy megfigyelőt annak érdekében, hogy tapasztalataival segítse a jövő évi „nagy” verseny előkészületeit.

1130LT: A Continental Record Group vezetője – hivatkozva közzétett beszámolójára – megkérdezi, van-e kérdés, majd egyenként megköszöni a csoport tagjainak a munkáját.

History Committee vezetője idén is kifejti, hogy nagyon kevesen vannak, nagyon öregek, és nem igazán tudnak hatékonyan dolgozni, pedig fontos lenne a munkájuk, ezért várják a fiatalok jelentkezését a munkacsoportba. Eric Mozer felhívja mindenki figyelmét arra, hogy akinek nincs múltja, annak jövője sem lesz, az emlékek, a vitorlázórepülő sport és a szervezet múltjának dokumentálása kimelet jelentőséggel bír, és kéri mindenki segítségét aki részt tud venni a munkacsoport tevékenységében, hogy örökítsék meg a jelent az utókor számára.

A Scoring Software Committee vezetője ezt követően elmondja, hogy nem sokat tettek idén, mivel tavaly minden munka el lett végezve.

Rene Vidal, a biztonsági munkacsoport vezetője elmondja, hogy a FLARM-ok elterjedése, kötelezővé tétele a nemzetközi versenyeken, igen hasznos és nagymértékben hozzájárul a biztonság fokozásához, azonban a pilóták kezdenek már többet nézni befelé, a műszerekre, mint ki a gépből. Ezért a biztonsági

kultúra átalakulására van szükség. Fontos lenne adatokat gyűjteni a készülő baleseti és esemény adatbázishoz, de az az örök ellentmondás, hogy aki eseményt okoz az nem szeret beszélni a hibáiról, megnehezíti az adatgyűjtést, eltorzítja az információkat.

CASI: Thor készítette egy jelentést, amely közzé is lett téve, de nem tud jelen lenni.

EGU: Két héttel ezelőtt egy igen sikeres találkozót szerveztek Luxemburgban. A szervezet legforróbb témái a korábbi légtér koordinációs munkájukat követően a klub kultúra fejlesztése, a JAR GPL → EU FCL SPL, LAPL(S) átállás, az ATO átállás voltak. Forrón javasolja és kéri is egyben a tagokat, hogy minél többen csatlakozzanak érdekvédelmi munkájukhoz, de az eredményekben való részesedés mellett vegyék ki részüket a szervezet fenntartásával járó kötelezettségekből is, és csatlakozzanak minél többen tagként a szervezethez, a jelképes tagdíjra pedig igyekeznek busásan rászolgálni. A szervezet következő értekezletét 215. február 23-24-én tartja Németországban vagy Ausztriában.

FAI orvosi bizottság (CIMP) vezetője beszámolójában tudományos alapossággal és igényességgel, érdekfeszítő és színes előadásban beszél a repülő orvosi vészhelyzetekről, a dopping ellenes tevékenység következményeiről és orvosi vonatkozásairól, felhívja a figyelmet arra, hogy a legtöbb országban igen aktív, nemzeti olimpiai bizottság doppingellenes csoportja segítséget tud nyújtani a légisport szervezete doppingellenes csoportja felállításához és (tovább)képzéséhez. Minden NAC-nak kell, hogy legyen ilyen bizottsága, mely az adott országban a sportág megítélését is nagymértékben megnöveli majd, ami a támogatások odaítélésében is meg kell, hogy jelenjen majd.

Ezután a magassági hipoxia kérdéskörét járja körül, melynek különös apropóját adja Klaus Ohlmann nemrégén végrehajtott, sikeres Mount Everest csúcs hódítása, melynek során 8800m-es magasságban sikerült megközelítenie a csúcst. Előadását felvételekkel illusztrálja. Utal arra, hogy az oxigén használat a vitorlázórepülésben nincs megfelelően szabályozva. Az ICAO átvett előírásokat a kereskedelmi és közforgalmi repülésből, de a sport- és hobbi célú repülésre csak ajánlásokat fogalmaz meg. A sportrepülésben magasabb kockázatokat vállalnak a sportolók, és a magassági hipoxiatűrő-képesség egyénenként olyan nagymértékben változik, hogy ennél nem is lehet többet elérni minimális energiabefektetéssel. Az előírások szerint 4200m fölött kötelező a magassági légzőkészülék, az ICAO 10000' fölött követeli meg az oxigén berendezést, ha a repülés várható időtartama ezen a magasságon meghaladja a 30 percet. Ezzel szemben az optimális az lenne, ha a zéró hiopxiás repüléseket el lehetne érni, aminek feltétele, hogy a magassági repülés kezdetétől, az emelkedés megkezdésétől folyamatos oxigéntöbbletet adagolnának a pilótáknak. Bemutatja a magassági repülés élettani hatásait. 0 – 3000m magasság között nincs észrevehető hatás, viszont 3000 – 6000 méter között drámai hatások jelentkeznek. Kijelentéseit diagramokkal is szemlélteti.

OLC beszámoló: nincs mit hozzátennie a közzétett beszámolóhoz.

1200LT: Bajnokságok (elmúlt és jövőbeli).

Az IGC megköszöni minden rendező, steward és csapattag munkáját, aki a szervezésben és lebonyolításban részt vett. Gratulál a győzteseknek és minden résztvevőnek.

Az idei Rayskala-i VB-re 101 résztvevő regisztrált. Lesznoban 120 jelentkező várható.

Jövő évi versenyek: WWGC Dánia (elő WWGC idén), JWGC Ausztrália (mindenkit szeretettel várnak már idén decemberben, az elő JWGC-n),. 2016: WGC Litvánia (az előkészületek jól haladnak), Ausztrália (nincs miről beszámolniuk). Megszavazásra kerülnek a vezető és beosztott Steward-ok, a Zsúri Elnökök (egyhangú, nyílt szavazással, szimplán kivetítik a javasolt személyeket, a Küldöttek pedig egyben az egészre felteszik a mandátumukat). Öcsényben a Chief Steward ezek szerint Marina Vigoritto lett, Rietiben pedig Dick Bredley.

Ebédészünet 1345LT-ig.

Utána Brian részletesen beszámol a GP stratégiáról. Elmondja, hogy ez nem csak egy versenysorozat, hanem egy teljes rendszer, melynek célja a sportágunk minél szélesebb körben való megismertetése, a szponzorok felkutatása. A befolyt összegeket promócióra költi a cég, amelyet az IGC erre a célra létrehozott (és amelynek vezetője Brian Spreckley). A rendszer részét képezi az is, hogy a pilóták köré

egy arculatot hozzanak létre, számukra egy kultuszt teremtsenek. A kulcsot a profizmus jelenti. Az éves költségvetés 150k, a legjelentősebb kiadások a média, a videók készítése, minden nap készül egy 3 perces anyag, amelyet a helyi televízió leadhat. A verseny lehetőséget biztosít egy légisport expó lebonyolításának is párhuzamosan, színes ballonokkal, zárt téri repülőmodellezéssel, kiállításokkal, LCD kivetítőkkel és reklámokkal. Az érdeklődőket a vérosi bevásárlóközpontokból ingyenes buszjáratokkal szállítják ki a repülőtérré. Elmondja, hogy a 2014-15-ös szezon lesz a 6. évad, melynek során 8 eseményt terveznek. A rendezvény sorozat köré egy Brand-et teremtenek, saját logóval, különleges és nem csak a közönség, de a szponzorok számára is vonzóan szánt arcullattal. Minden repülőgépet 6 db HD kamerával szerelik fel, amely annyi anyagot szolgáltat, amennyire csak szükség van. A feladat különös nehézségét az jelenti, hogy a projektben résztvevő valamennyi személy pilóta, de a megcélzott közönség nem az, akik nem a technikai dolgokra kíváncsiak, mert azt nem értik, hanem az emberi sztorikra és egyéni teljesítményekre, amelyek mögötte állnak. A csillei sorozat idején az európai téli estéken az itteni vitorlázórepülő társadalomnak sugárzott élő adásokat 30000 helyszínen követték, de most sokkal nehezebb dolguk lesz, mivel a versenyek időpontjában lehetne dolgozni, vagy akár repülni is a pilótáknak. A cél az, hogy minden nap, pontosan ugyanabban az időpontban, műsorszámot lehessen közvetíteni az eseményről, függetlenül az időjárástól és más tényezőktől.

Javaslat: A GP eddig a 15m-es osztály versenye volt. Az idei versenysorozatban van két pályázat, amely 18m-ben kívánja megrendezni a futamot. Kéri az IGC-t, hogy utalja az SGP szervezet döntési jogába annak megítélését, hogy elfogadja-e a pályázatokat. Elhangzik, hogy a 18m-es osztály presztízse lett a legmagasabb, sok 15m-es top pilóta vándorolt át ebbe a kategóriába. Több hozzászólás hangzik el pró és kontra. Ausztria felteszi a kérdést, hogy milyen jövőt szán az IGC a 15m-es osztálynak. Hollandia ezt azzal egészíti ki, hogy nekik mindössze 3 darab 15 m-es pilótájuk van, ha 18m-ben lenne rendezve a GP, akkor többen vennének részt benne. Foltin javaslata az, hogy rendezzék 18m-ben a versenyt idén Vareseben, és hagyjuk nyitva a lehetőséget mindkét kategória számára. Rene Vidal szerint, legalábbis az Andokban, a 15m alkalmasabb a GP versenyekre. A javaslat 28:9 arányban **elfogadásra** került.

Ezt követően a vitorlázórepülő verseny portál kialakításáról számol be az FAI IT Manager. A céljuk az volt, hogy értéket adjanak a versenyrendezők számára azzal, hogy egy hasznos eszközt fejlesztenek ki számukra. Az első lépés az, hogy a CAT 1-es versenyek kerüljenek fel erre az egységes oldalra, ehhez létre kell még hozni egy leírást ahhoz, hogy a rendezők megismerhessék a lehetőséget és azt, hogyan kell a rendszert használni, hogyan tudnak értékes információkat a portálra feltölteni, hogyan hozhatnak létre érdekes média tartalmat annak használatával, hogyan válhatnak vonzóvá a média számára. A portál lehetőséget nyújt majd a versenyeken való nevezésre, az eredmények feltöltésére, online fizetésre és prezentációk (pl.: eligazítások) közzétételére.

Ranglista. Brian előadja, hogy a cél az integráció volt. Elég sok volt a hibás adat, inkorrekt számok, karakterek, duplikált pilóták, stb.). A pilóták be tudnak lépni a rendszerbe és személyes adataikat saját maguk tudják feltölteni. Ezeket a ranglista rendszer eltárolja és a pontozó szoftver ezek alapján fogja az adatbázis létrehozni. A pilótáknak ezután már csak egy helyen kell az adataikat karbantartaniuk, és minden verseny nevezésnél ezeket tudják majd felhasználni a rendezők. A szoftver készen áll, a tesztelés a Naviter-nél már elkezdődött. A versenyek végét követő második napon (amint az eredmény már véglegesnek tekinthető) a ranglista automatikusan frissülhet. Az online fizetést közvetlenül azt követően meg lehet majd tenni, hogy a versenyző benevezett a versenyre. A jövőben az az elképzelés, hogy minden FAI szankcionált verseny része lesz a portálnak. Ez egyben promóciós felületet is ad majd az eseményeknek, kereskedelmi partnerek bevonását teszi ezáltal lehetővé ami anyagilag is önfenntartóvá teheti a rendszert, és nem a szankció díjából kell majd beszélni a fenntartás költségeit. Ehhez azonban először komoly beruházásokat kell eszközölni. A rendszer kialakítása azt a korábbi

rossz gyakorlatot is megelőzhetővé teszi majd, hogy számos már lezajlott verseny honlapja idővel eltűnik. Természetesen ez az oldal nem lehet soha olyan operatív., mint egy helyi verseny oldal, a napi hírek, információ tartalmak közzétételére továbbra is szükség lesz egy helyi oldalra a versenyrendezők részéről.

1530 – 1550LT: Szünet, amelyet követően sor kerül a Bid-ek prezentálására.

9. FAI WWGC:

Csehország. A repülőtér elegendő méretű (735 x 350m), cseh nemzeti bajnokságokon 98 géppel rendeztek versenyt baj nélkül. A légtér egészen FL75üig szabad. A termikus viszonyok kiválóak, a repülőtértől északra egészen az országhatárig terjedő területet vitorlázórepülő körökben csak úgy emlegetik, mint vitorlázórepülő „autópályát”. Az infrastruktúra kiváló, a repülőtéren úszómedence várja a versenyzőket, csapatokat és hozzátartozókat. A környék tele van egyéb szabadidő eltöltési lehetőségekkel, amely egyben kedvelt kirándulóhely, várkastélyokkal (a szünnapokra és a családtagok részére). A repülőtér műrepülésre és oldtimer repülő életre is felületet kínál.

Olaszország. A repülőtér Velencétől délre helyezkedik el, nem hegyvidéki terep, teljesen sík, tele biztonságos leszállóhellyel. A repülőtér a városhoz igen közel helyezkedik el egy hosszú beton kifutópályával. Kedvező lehetőségeket teremt a pilóták és a csapatok, valamint családjaik időtöltésére (itt is van medence!). A repülőtéren több, mint 40 éves verseny rendezési tapasztalat halmozódott fel. A versenyigazgató Giorgio Baralatti, helyettes volt Rietiben és SGP versenyvezető amikor Marina volt a helyettes. A verseny tervezett időpontja máju svége, június eleje, de ezen tudnak módosítani. A regisztrációs díj 750 Euró, a vontatás 700m-re 60 Euró. A gyönyörű középkori város közel fekszik a tengerparthoz, ami a szünnapokra kínál kellemes időtöltési lehetőséget.

Ausztrália. Waikerie, az 1974-es VB helyszíne, a Zulu-Romeo film színhelye. Itt kerül megrendezésre 2015-ben a JWGC. A küldöttek figyelmébe ajánlja, hogy mérlegeljék, hogy amennyiben a 2017-es VB-t Európában rendezik, úgy a következőnek, 2019-ben mindenképpen a tengerentúlon kell lennie, és a javasolt időpont 2017. január, nem sokkal a már jóváhagyott, és biztosan Ausztráliában rendezendő, női VB után, és a 15- és 18 méteres gépeket nem kell utaztatni már.

A repülőtér hatalmas, 4 beton futópálya van, a repülőtér melletti folyó híres horgászparadicsom és vízi sportközpont. A repülőtéren és környékén kempingezési lehetőség van, bungalók bérelhetőek. A környék teljesen sík, bokros, cserjés terület. Igen erős termikek jellemzik. A havi csapadékösszeg ezekben a hónapokban 1-2 mm. Az átlagos napi maximum hőmérséklet 32-40 °C. Nincs légtérkorlát 8000' magasságig a repülőtér felett, és nem messze a reptértől 12000' magasságig. A versenyeken kiírt, jellemző távolságok 400 – 600 km, de nem ritka a kényelmesen megrepülhető 750 km-es feladat sem. A versenyzőknek oxigénlégző készülékről gondoskodniuk kell. A jellemző átlagsebességek a klub osztályban 85 – 135 km/h. Összességében elmondható, hogy a verseny tervezett időszakában 20 nappól általában 10 napon lehet 750 km-t, 5 napon pedig akár 1000 km-es távolságot repülni. A környéken elég sok vitorlázó gépet lehet bérelni. A regisztrációs díj 750 Euró, a vontatási díj 50 Euró. A verseny összeköthető egy nyaralással is, mely kiváló lehetőséget biztosít a karácsonyi szünet nyári körülmények között való eltöltésére is.

10 JWGC. Franciaország. Nem hoztak prezentációt, a francia küldött elmondja, hogy a verseny helyszíne Vinon, ahol nagyon sok tapasztalat gyűlt össze a nagy versenyek rendezésében. A korábbi versenyek győteseinek kétharmada nem volt francia.

Litvánia: síkvidéki terület, kiváló lehetőségek a biztonságos terepre szálláshoz. A vidéki emberek nagyon barátságosak, maga a repülőtér pedig óriási: 1000x1000m kiterjedésű, nincsenek is pályairányok, mindig a zaktuális szélnek megfelelően lehet a fel- és leszállási irányt kijelölni. Egy 100 gépes versenyen minden gépre 1 ha-nyi pálya jut. Rengeteg vontatógépük van, legutóbbi versenyükön

16 Wilgával vontattak. A helyszín alkalmas 150 résztvevő biztonságos fogadására. Az időjárási körülmények is jók, a nyári napi csúcshőmérséklet 18 °C körül alakul, a szokásos Cu felhőalap magassága 1500m, a termikerősség 2 m/s körüli. Vannak kimagaslóan jó időjárású helyzetek, például 2009-ben 600km-es távokat 150 km/h-s sebességgel teljesítették a résztvevők. Nincsen szigorú légtér korlát, lehetőség van Lengyelországba is átrepülni. A regisztrációs díj 675 Euró, a tengerentúli résztvevőknek 275 Euró. A vontatási díj 50 Euró. A szállodák 20-30 Euró körüli szobákat kínálnak a környéken, az apartmanok 30-50 Euróba kerülnek. Panziók 15-20 Eurós áron kínálják a szolgáltatásaikat reggelivel. A repülőtéren úszómedence is van. Az internet elérhetőség rendkívül gyors (optikai kábelen érkezik a net), és a teljes repülőteret lefedi. A közelben van a Lak repülőgépgyár, amely apróbb meghibásodások esetén is szakszerű segítséget tud nyújtani. Még egyszer kiemeli, hogy a repülőtér és környezete sík és megfelelően tágas, mely a fiatal pilóták számára biztonságos környezetet biztosít.

13.5 m-es VB: Leszno (Lengyelország). Az óriási repülőtéren hotel, torony, hangár és minden irányban kifutópályák vannak, megfelelően nagy akár 160 gép fogadására is. A grid nagyfokú rugalmassággal felállítható. Légterek: TMA Poznań és más katonai légterek rugalmas légtérfelhasználásra adtak ígéretet. Rendezési tapasztalat: 1952, 1969, 2003: WGC, 2013: JWGC, 2014: WGC. Hosszú ideje rendeznek itt nagy versenyeket. Szállás lehetőség a repülőtéri kempingen és hotelen kívül a környező településeken összesen 11 hotelben és kepingben lehetséges. A helyi sajtó részéről megfelelő publicitás várható.

Ívelőlap nélküli EB: Csehország. LKMK repülőtér, kelet Csehország. 110 gépes nemzetit már rendeztek korábban. A pálya: 720x60m füves és 714x17m beton. A vontatógépek: Zlin típusú gépek. A repülőtér már 4 versenynek adott helyszínt korábban (ebből egy műrepülő verseny volt). A repülőtér elegendő helyet biztosíthat a rendezőknek, a versenyzőknek és csapataiknak, vendégeiknek, valamint a FAI tisztségviselőinek. A helyszín dombvidék. Nevezés: 600, vontatás 47 Euró.

Ívelőlapos EB: Lengyelország. Rudnik repülőtere. Jó termikus adottságok, sok nemzeti bajnokságot rendeztek már itt. Innen repültek már 1000km-es távot is. A kifutópálya 2000m hosszú (beton). A környék számos terepreszállási lehetőséget kínál, és sok a szálláshely is a környéken. A Katowicze-i légtér délen korlátoz némileg, északon egy katonai légtér van, amely flexibilis működésre adott ígéretet. A környéken kukorica táblák vannak, erdők, tavak tagolják a felszínt. A repülőtértől mintegy 50 km-re 400-500m-es, alacsony dombok: ez az összes domborzat a vidéken. A verseny lebonyolítását profi meteorológus támogatja, az időjárás ilyenkor egyébként 20 °C körüli csúcshőmérséklettel, 1500m (AGL) körüli felhőalappal (néha 2000m fölötti is), 2 m/s körüli átlagos emelésekkel vérja a versenyzőket. A repülhető napok száma havi 20 körül van. Vannak bérelhető gépek, de főleg csak klub osztályban. A közeli Németországban sokkal több a bérelhető, nagy teljesítményű repülő, ahová kiváló úthálózat köti a repülőteret. A nevezés 780, a vontatás 48 Euró. A szállás 20-80 Euró, az élelmiszerek olcsóak. A környéken kiváló turisztikai adottságok is vannak.

Anglia, EB (Brian): Lasham az Egyesült Királyság (de talán Európa) legnagyobb vitorlázórepülő központja. Az itt települt klubokban több, mint 1000 vitorlázórepülő pilóta van, minden nap több száz felszállást hajtanak itt végre. Azonban nekik is, mint mindenhol a világon, szükségük van olyan érvekre, amelyekkel a helyieket meg tudják győzni arról, hogy ne csak helyi érdek az, hogy a repülőterük megmaradjon, mivel Európa és a világ más pilótái is felkeresik a repülőterüket verseny részvétel céljából. A légtér szerkezet eléggé zsúfolt (mivel ez egy zsúfolt ország amúgy is), de az egyetlen szignifikáns TMA keletre található. Cáfolja azt a nézetet, hogy Angliában mindig esik az eső. Diagramokkal támasztja alá azt, hogy az 5 mm-t meghaladó napi csapadékösszeg júliusban mindössze 5 napon fordul elő errefelé. Az elmúlt 4 évben a nemzeti bajnokság napjainak 63%-a volt

hasznosítható. A verseny elfogadható árakat kínál, biztonságos körülményeket nyújt, a csapat nagyszerű és nagy szeretettel várják a versenyzőket. 1965 óta nem rendeztek az Egyesült Királyságban jelentős nemzetközi versenyt, itt az idő ismét.

Szombat

0900LT: Szavazás szavazógéppel, előtte két próbaszavazás. (1: Igen, 2: Tartózkodás, 3: Nem)
33: a jelenlévő szavazatok száma, 17: egyszerű többség, 22: kétharmad.

MVSz-szel, VTSB-vel előre egyeztetett hivatalos álláspont:

2017 versenyek (ahol több választási lehetőség is van):

09. WWGC Zbraslavice (Csehország)

10. JWGC Pociuna (Litvánia)

19. fEGC Lengyelország

Szabályzat módosító döntések:

Annex 8.1.1 - Proposal: Maximum Start Height	nem
Annex 8.1.2 - Proposal: Start Time Reporting	igen
Annex 8.1.3 - Proposal: Observation Zone V2	nem
Annex 8.1.3 - Proposal: Observation Zone	igen
Annex 8.1.4 - Proposal: Ranking List Ties V2	igen
Annex 8.1.5 - Proposal: Emergency Procedures	igen
Annex 8.2.1 - Proposal: Simplification	nem
Annex 8.2.2 - Proposal: Speed Records (Part 1)	nem
Annex 8.2.3 - Proposal: Speed Records (Part2)	nem
Annex 8.2.4 - Proposal: 13.5 Metre Class Records	igen
Annex 8.2.5 - Proposal: Handicap Procedures Document	nem
Annex 8.2.6 - Proposal: Prohibited Functions	igen
Annex 8.2.7 - Proposal: Flight Recorders	nem
Annex 8.2.8 - Proposal: Motorglider Relaunch Procedures	nem
Annex 8.2.9 - Proposal: Multiple Starts	igen
Annex 8.2.10 - Proposal: Minimum Distance in 13.5m class	igen
Annex 8.2.11 - Proposal: Tie scores in final results	passz
Annex 8.2.12 - Proposal: HQ adjustment for lgtwt pilots	nem
Annex 8.2.13 - Proposal: 13.5 m Trophy	igen
Annex 8.2.14 - Proposal: MRC Handicap	passz
Annex 8.2.15 - Proposal: Options for finish ring	igen
Annex 8.2.16 - Proposal: HQ for Gliders w/ WL	igen
Annex 8.2.17 - Proposal: Minimum HC in Club class	igen
Annex 8.2.18 - Proposal: Change of the deadline for bids	igen
Annex 8.2.19 - Proposal: Arrival closure	igen
Annex 8.2.20 - Proposal: 20m Class HC	igen

Tájékoztató:

Marina: 1830-kor indul a busz a Varese-i repülőtérre, vacsorára, vissza 2200 és 2330.

A vacsora a Küldötteknek és kísérőiknek ingyenes, a klub felajánlásával.

0915LT:

Kétéves javaslatok.

8.1.1: 30:1:2 elfogadva

8.1.2: Sokan érvelnek amellett, hogy maradjon az indulási idők leadási kötelezettsége, mert ezzel követhetőbb a verseny menete a rendezők, csapatok, nézők számára. A javaslat mellett az szól, hogy csökkenteni kell a csapatokra háruló feladatokat. A lengyel javaslat az, hogy csak akkor ne kelljen, ha van nyomkövető MINDEN gépen. 11:0:22: **elutasítva**

8.1.3: fordulópont szektor változtatási javaslat. A svéd küldött felhívja a figyelmet arra, hogy ez drasztikus változást fog jelenteni a sportban, hiszen úgy is lehet teljesíteni a feladatot, hogy nem is látta a fordulópontot a versenyző. USA kiemeli, hogy kialakulhat olyan helyzet is, hogy a mezőny két teljesen eltérő csoportra válik, ami az eredményeket nagyon megszórja, ez pedig ellenkezik a versenyfeladatok filozófiájával, hiszen azt akarjuk, hogy a versenyzők közel azonos körülmények között mérjék össze tudásukat. Holland javaslat, hogy ne 20. csak mondjuk 5 kilométer legyen a szektor sugara. Brian viszont amellett érvel, hogy az esetek 99.9%-ában úgyszólván a zóna legközelebbi pontján fordulnak meg a versenyzők, hiszen úgy lehet a feladatot a leggyorsabban teljesíteni. 16:0:17: megismétlik a voksolást, mivel szoros az eredmény elektronikus szavazással. 15:0:18: **elutasítva**.

8.1.4: Francia javaslat: nincs hozzászólás 27:3:3: **elfogadva**.

8.1.5: Vészhelyzeti javaslat, nincs hozzászólás. 31:2:0: **elfogadva**.

Egyéves javaslatok, ezekre az általános döntés születik meg, a megfogalmazásra visszakérülnek a bizottsághoz és jövőre lesznek érvényes határozatok (ha akkor elfogadjuk majd őket). „Getting to the fun!” Külön-külön szavazunk az egyes javaslatokról szóló döntésről.

8.2.1: Egyszerűsítések. Soronként szavazunk róla.

- Első változtatás: Nincs hozzászólás. 31:1:1: **elfogadva**.
- Első fejezet, általános értelmezések. Nincs hozzászólás. 31:20: **elfogadva**.
- A megfigyelési zóna módosítása a rekordok és koszorúk esetében (nem SC3A). Görög és svéd küldött amellett érvel, hogy maradjon, ahogy van, ezzel a korábban szerzett teljesítmények értéke megmarad. 0:5:28: **elutasítva**. Ross elmondja, hogy a kérdőívre 13 ország mondott igent és 0 nemet annak idején, amikor a módosítást elkezdték kidolgozni.
- Negyedik módosítás: görög amellett érvel, hogy ha a leoldási pont elfogadható mint indulási pont, akkor az indulási pont tekintetében előzetes deklarációra nincs is szükség. 7:10:16> **elutasítva**.
- 31:2:0: **elfogadva**.
- Új elnevezések bevezetése a feladattípusokra. 18:8:7: **elfogadva**.
- 2.4.4-ben: Koszorútávon az indulási magasság túllépését csak 50-es siklószámmal bünteti (szemben a korábbi 100-al). 3:5:25: **elutasítva**.
- Ezüstkoszorú táv az indulási ponttól legalább 50km, tisztázni kellett (deklarációval), mi számít indulási pontnak. 27:2:4: **elfogadva**.
- Deklarációs előírások (2.3.1): A papír alapú deklarációnak bizonyíthatóan a felszállás előttinek kell lennie. Svéd javaslat, hogy a fényképet kelljen elektronikus levélben elküldeni a felszállás előtt az OO-nak, aki remot-observer is lehet. 28:4:0: **elfogadva**.
- Leoldási pont meghatározása (definíció). 16:3:14: **elutasítva** (17 igen kellene az elfogadáshoz).

8.2.2: SC3 3.4.1: LoH korrekcióhoz. Angol hozzászólás: ez a változtatás bonyolultabbá teszi a szabályozást, ami egyszerű volt és működött. Ross érvekkel próbálja alátámasztani a javaslatát. Egyedül ő (Új-Zéland) támogatja. 1:0:32: **elutasítva**.

8.2.3: LoH szabály változtatása a sebességi rekordok esetében. A lengyelek a régi és új rekordok kompatibilitását félti. 0:0:33: **elutasítva**.

8.2.5: Nincs hozzászólás. 4:8:21: **elutasítva**.

8.2.5: USA javaslat, az SC3A túl terjedelmes, kevésbé átlátható, szükség van arra, hogy legyen egy független doksi csak a HQ-nek. 32:0:1: **elfogadva**.

8.2.6: Nincs hozzászólás. 31:2:0: **elfogadva**.

8.2.7: Több FR használatára. Nincs kérdés és hozzászólás. 33:0:0: **elfogadva.**

8.2.8: USA javaslat. Franciák szerint ez nem fair a motor nélküliekkel szemben. Svéd javaslat, hogy vizsgáljuk meg jövő évig, mennyi idő az, amíg ne lehessen elindulni a motor elrakását követően. Finn küldött szerint ez időjárás függő, inkább ne változtassunk. Foltin, mint gyakorló versenyigazgató osztja a francia véleményt, mert ez a javaslat időjárás függvényében nagymértékben igazságtalan helyzetet teremthet. 19:3:10 (1 nem szavazott) **elfogadva.**

1100 – 1115: Kávészünet. Versenyvezetői megbeszélés a török küldöttel. A törökök érdeklődtek, hogy minimális távrepülési tapasztalattal indulhatnak-e az idei elő-EB-n, HC-ként. Elmondták, hogy a török szabályozás nem teszi lehetővé a távrepülés gyakorlását belföldön, ezért pilótáik nem rendelkeznek megfelelő tapasztalattal.

Briannál rákérdeztem, mi az álláspontjuk a kétülékes kategóriában a személyzet szakszolgálati engedély kötelezettségével kapcsolatban. Véleménye megegyezik az enyémmel (csak Sporting Licence előírást ismer a FAI), de megkérdeztük a szabályzat szakértőt (Alexej), aki szintén osztja az álláspontunkat. A szakszolgálati engedély kötelezettség a hatóság dolga, nem a FAI-é. Megemlítem Briannek, hogy elképzelhető, hogy kérni fogjuk, hogy a 20m-es kétülékes osztályban két személyzetet is lehessen nevezni Öcsényben. Azt a választ adta, hogy indoklással címezzük a kérdést írásban a Bizottságnak, és elképzelhető, hogy engedélyezni fogják.

1115LT: Szünet után Eric Mozer bemutatja Giorgo Galettot, röviden ismerteti életútját, eddigi eredményeit. Ezután Galetto beszédet mond álláspontjáról a vitorlázórepülő sport helyzetéről, a biztonságról és az IGC erőfeszítéseiről és a GP filozófiáról a sportág promótálására. Beszédét fényképei bemutatásával zárja.

Szavazás a versenyekről (elektronikus szavazás).

WWGC. 1: Ausztrália, 2: Csehország, 3: Olaszország. Ha az első körben nincs meg az abszolút többség, a legkevesebbet kapott opció kiesik és második szavazás szükséges.

Csehország: Ausztrália:Olaszország: 17:9:6 (első körben eldőlt).

JWGC: 1: FRA, 2:Litvánia. **Litvánia:** Franciaország: 29:4.

13.5m WGC Lengyelország, csak egy pályázat, egy tartózkodással (FRA) nyílt szavazással elfogadva..

Unflapped EGC: Csehország. Nyílt szavazással egyhangúlag elfogadva.

Flapped EGC (15, 18, Open Class). Két pályázó, elektronikus. 1: POL, 2: UK. 19:14 **UK:**POL.

Folytatódik a szabályzat módosítások szavazása.

8.2.9: Többszöri indulás javaslat. USA javaslat. Ha a pilóta újraindul, és rosszabbat dob, akkor az első indulás utáni eredményét vegyék figyelembe a pontozásnál. Francia aggály fogalmazódik meg, ha valaki helyezésben várakozás közben többször átrepüli az indulási vonalat. 27:3:3: **elfogadva.**

8.2.10: Legkisebb távolság a 13.5m-es kategóriában. USA érvelése, hogy a képlet évtizedek óta nem változott, (250km, 100km), miközben az osztályok száma 2-ről 7-re változott, a teljesítmények szétnyíltak. Ez lenne az első apró módosítás a szabályzatban. A jövőben jelentősebb változtatások is lehetségesek lennének, attól függően, melyik kategóriára vonatkozik majd. 23:3:7: **elfogadva.**

Ehhez: lehessen alkalmazni már idén? 27:4:2: **elfogadva.**

8.2.11: Változott a javaslat az Agendában közzétetthez képest. Nincs hozzászólás. 32:0:1: **elfogadva.**

8.2.12: HQ igazítás a könnyű gépekhez. Dánia kéri az elfogadását, Lengyelország biztonsági okból ellene érvel. 27:3:3: **Elfogadva.**

8.2.13: 13.5m-es Trophy létrehozása. Marina érvel mellette. 33:0:0: **elfogadva.**

8.2.14: Mozgássérült pilótákra vonatkozó HQ kedvezmény. Rutkowski, mint a betérjesztő képviselője, kéri az elfogadását, Görögország kérde, hogy minden gépre, vagy csak az ívelőlap nélküliekre vonatkozna (a bizottság szerint mindre, ami MRC-s), Franciaország ellenzi a módosítás azonnali

bevezetését. Szerintük a HQ fair módon kezeli a mozgássérült pilótákat is. Nagyon sok vélemény hangzik el pró és kontra. Foltin javasolja a javaslat módosítását, hogy a mozgássérült pilótáknak HC indulási lehetőséget adjon Duo Discus HQ-pel. A polémia végén a lengyel küldött visszavonja javaslatát és elmondja, hogy a következő évre, az idei tapasztalatok birtokában, jobban kidolgozzák a javaslatot. Először arról szavazunk, hogy módosítsuk úgy a javaslatot, hogy kivesszük belőle az „Annex A” kifejezést (24:0:9: elfogadva). Csille nem tartja szerencsésnek, hogy egyetlen eset miatt szabályzatot módosítsunk. A mozgássérült nagyon sokféle korlátozást jelenthet, ezeket egyedileg kellene a bizottságnak elbírálni. A javaslat 25:4:3 arányban elfogadva úgy, hogy csak a helyi eljárásokat érinti a változtatás.

8.2.15: Német javaslat, az érkezési eljárásra vonatkozó módosítás beiktatását javasolja a versenyszabályzatba. A SC3A bizottság vezetője, úgy is, mint USA küldött, nem támogatja az elfogadását. Ross, mint a SC3 bizottság vezetője kiemeli, hogy az érkezési kör minimális sugara 3 km, ahogy a felvontatási magasság is legalább 600 m, de a versenyrendezők, indokolt esetben, ettől eltérhetnek. Dél-Afrika elmondja, hogy a finish ring azért van, hogy a necces végsiklásokat megszüntesse, de ha büntetjük a hazaért, de reptéren kívül leszállókat, akkor azzal épp ellenkező hatást érünk el. Brian, mint chief steward, példákat hoz korábbi versenyekről, miért ellenzi a sugár rögzítését. Felhívja a figyelmet arra is, hogy ha nem megfelelően alkalmazzák az érkezési kör lehetőségét, az veszélyes helyzetet teremthet. Igen sok vélemény hangzik el. Az elnök ebédszünetet javasol, amely miközben átgalmazza a javaslatot. Erre **Németország visszavonja a javaslatot.**

1255 – 1400LT: Ebédszünet.

8.2.16: Érkezési kör definíció (német javaslatra): 4km sugarú kör a repülőtér referencia pontja körül, vagy 3-3 km-es körök azon küszöbök körül, amelyeket egyenesből leszállásra fogják alkalmazni a verseny során. A célkör elérésének minimális magassága 50m (QNH felvontatási referencia alapján).

Javaslat visszavonva.

8.2.17: Winglet handikepp büntetés eltörlése (német javaslat): A klub osztályban a winglet használata esetén alkalmazott 1%-os büntetés eltörlése. **Javaslat visszavonva.**

8.2.18: A soron következő plenáris ülés előtti javaslatvételi határidő előrehozása október 31-ére: **Elutasítva.**

8.2.19: Gate closure. Sok hozzászólás születik, már szavazásra teszik fel, de aztán a holland hozzászólás miatt újraindul a vita, további sok hozzászólás születik. Változtatás javaslata, hogy „shall” helyett „should” szerepeljen a szövegben. Elfogadva. Ezzel a változtatással 28:3:2 arányban **elfogadva.**

8.2.20: Az előző javaslat változtatásához hasonlóan itt is felvetődik az ige cseréje (shall → should), de Brian szerint itt nincs fontossága ennek. Foltin felhívja a figyelmet, hogy az erről szóló szavazás eredménye kihat a büntetési listára is. Dél-Afrika említi a lehetőségét egy 30km széles finish ringnek is, amikor a versenyzőknek még vissza kell érniük a repülőtérre. 28:2:2 **elfogadva.** A szöveg módosítása, folytatódik a vita. Foltin felhívja a figyelmet arra, hogy a módosítás senkiben ne keltse azt a hatást, hogy lehet éjszaka repülni. 29:0:3: **elfogadva.**

8.2.21: Késői litván javaslat, de a jelenlevők többsége támogatja a tárgyalását 22:2:9 arányban (kétharmad megvan). Azzal érvel a küldött, hogy óriási árkülönbség van az ívelőlapos és ívelőlap nélküli gépek bérleti díja között. Marina hevesen érvel az ellen, hogy a nevezési határidő lezárultát követően változtassunk a szabályokon, nyitva hagyva természetesen a lehetőségét annak, hogy jövőben változtassanak ezen a szabályon. A görög küldött csatlakozik az olasz állásponhoz. A lengyel küldött viszont emlékeztet, hogy a tavalyi év tapasztalatai ebben a kategóriában azt mutatják, hogy lenne igény a nagyobb létszámra ebben a kategóriában, de sokakat visszatart az, hogy nincs elég ütőképes gép. Brian arra hívja fel a figyelmet, hogy ez a javaslat csak a kategória cseréje vonatkozó szabályok változtatásával együtt tárgyalható. Litvánia **visszavonja a javaslatát.**

8.2.22: Újabb késői javaslat. A 20m-es osztályban két versenyzőt lehessen indítani. 10:3:20 arányban

elutasítva a tárgyalása.

1440LT

Elismerések, díjazások. A vita során keletkezett információk semmilyen formában nem rögzíthetőek, a szavazásnál proxy nem vehető igénybe. A felterjesztéseket nem tették közzé, hogy ha valaki nem kapja meg a díjat, akkor az információ erről maradjon a küldöttek körében. Felolvassák a Lilienthal medál feltételeit. Ez a legmagasabb elismerés, amit az IGC adományozhat, kiemelkedő teljesítmény, úttörő jelentőségű repülés, vagy hosszú időn át a vitorlázórepülő sport érdekében végzett kimagasló nemzetközi munkásság elismerésére adható. 6:2:21 arányban: **elutasítva**. Idén az elismerés nem kerül kiadásra. Pirat Gehringer diploma és Pelagia Majewska érem kiadására nem érkezett javaslat.

Ezután újraválasztják a bizottságok eddigi vezetőit (egyetlen ellenszavazattal, egyben, nyílt szavazással, kivetítik a meglévő tisztségviselőket.

1450LT.

A lengyel küldött ismerteti a légi világbajnokságokon vitorlázórepülés szerepeltetésének gondolatát (Wroclaw, 2017). Az FAI, IGC és a lengyel szövetség támogatják a kezdeményezést, anyagi támogatás is van rá (wroclawi egyetem, egy lengyel alapítvány és világszerte magán támogatás). A rendezvény az olimpiai játékok légköréhez hasonló, a sportág fejlesztését, megismertetését és a támogatók felkutatásának világszintű erősítését célozza. Kéri a küldötteket, hogy szorgalmazzák a dolgot. Eric Mozer rámutat, hogy számos légisport mellett a vitorlázórepülés nem volt jelen a legutóbbi hasonló rendezvényen (Calias-ban), és a légi világbajnokság az első lépés a vitorlázórepülés olimpiai sportággá emelése útján. Lengyelországban a vitorlázórepülés nemzeti sport, ez egyedülálló lehetőség lenne abban a kezdeményezésben, amely a vitorlázórepülő sport világszintű elismerését megteremthetné.

Kéri a küldötteket, hogy saját hazájukban mindenki szorgalmazzon a részvételt ezen a rendezvényen.

Visa Matti hozzáfűzi, hogy a lengyelek lobbiznak a szervezőknél, akik tartják a kapcsolatot a világbajnokság szervezőivel (nem ők döntenek!), hogy e lehetőséget megadják. A vitorlázórepülés nagy hagyományokkal rendelkező nemes sport, de az dönt majd, hogy mennyire eladható a sportág a világbajnokság közönségének. Calais-ban 12 esemény volt, most 4 lesz. Tehát nagyon kevés a lehetőség. Nem lehetetlen, meg kell próbálni.

Mozer szerint meg kell próbálni.

A Dán küldött hozzáteszi, hogy 2005 körül volt egy német próbálkozás, amikor a vitorlázó műrepülés nem ment át, de bízni kell a lengyel kedvező környezetben, meg kell próbálni. Peter Ryder további érveket sorol. Egyhangúlag felhatalmazta a gyűlés a bizottságot arra, hogy kezdeményezze az FAI-nál és a szervezőknél a vitorlázórepülés bevonását a Légi Világbajnokság sorozatába.

Brian felteszi a kérdést, van-e olyan észrevétel, amire a bizottságuk nem gondol és foglalkozni kellene vele. Német küldött felveti, hogy a flarm radar és egyéb berendezések információi arra befolyásolják a versenyzőket, hogy senki nem akar elsőnek indulni. Más sportokban is ösztönző lehet, hogy ha valaki fut utánunk. Brian szerint a függővitorlázóknál, ahol még élesebb a kérdés, hiszen lassan repülnek és messziről láthatóak, jutalom pontokat adnak, ha valaki korábban indul. Ha van 50 versenyző, az elsőnek induló 50, a másodiknak induló 49, stb. pluszpont adható, ezáltal mindenki mielőbb el akar indulni. A FLARM mindenképpen módosítja a pilóták stratégiáját.

Brian felvet egy másik aspektust is. Ha valaki lassú géppel repül a klub osztályban, hosszabb időt kell útvonalon eltöltenie, a hendikep nem igazságos racing task feladatnál ha mindenki ugyanazt a távot repüli. Ezért az a javaslat született, hogy a feladatok legyenek hendikep függőek, a gyorsabb gépeknek kelljen hosszabbat repülniük. Franciák kísérleteztek azzal, hogy egyszerre indították a hendikeppel meghatározott hosszúságú feladatokra a versenyzőket és az nyert, aki a leghamarabb hazaért. Hollandiában is kísérleteznek már hasonlóval.

A belga küldött sportetikai kérdéseket kezd el feszegetni, amelyre szintén számos hozzászólás érkezik. Az alap konfliktus abból adódik, hogy az önkéntes alapon tevékenykedő csapatok, saját vagyoniukat a

sportra áldozó sportolókkal szemben sokkal nehezebb bizonyos szabályok érvényesítése.

1545LT Eric Mozer megköszöni mindenkinek a munkáját, különösen a tisztségviselőknek, a bureau-nak, az alelnököknek, az IGC titkárának és a Küldötteken keresztül minden tagnak.

2014. szeptember 30-ig várják a jelentkezéseket a 35. VB-k rendezésére (a teljes bidet januárig kell beadni).

Következő Plenary: Lausanne, 2015. február 27-28.



Informális rész: az osztrák küldött meghívja a magyar ifjúsági válogatottat az osztrák ifi- nemzeti bajnokságra (meghívó: 5. sz. melléklet).

Lejegyezte: Gyöngyösi András Zénó

kmf.

Hivatalos link:

<http://www.fai.org/igc-about-us/igc-meetings>

Hivatalos fényképek:

http://www.flickr.com/photos/airsports_fai/13122648235/in/set-72157642288401793/

Mellékletek: 1. sz. melléklet: Treasurer's report

2. sz. melléklet: Pénzügyi beszámoló 2013.

3. sz. melléklet: Költségvetés

4. sz. melléklet: IGC Plénum határozatok 2014. március

5. sz. melléklet: Osztrák meghívó

1. sz. melléklet

IGC Plenary Meeting March 2014.

Treasurer's Report.

Income Sources and Charge Rates.

World and Continental Gliding Championships excluding The Junior Worlds for which there is no sanction fee.	€1500 + €75/entry
World Air Games	€10000
GP Finals and Qualifying GPs	€200 per event
OLC	CHF1000
Ranking List. – New Fee Structure	Any Number of competitions, €100 minimum fee and €4/entry up to max of €500
New FR Certification	€1000
Review of Previously Certified FR	€250 to €500

Explanatory Notes.

1. Our accounts are set out in the attached spread sheet, “Financial Statement to 31 Dec 2013 ” and details our current financial situation. The spreadsheet is made up of three work sheets, FINREP,Y11,Y12 and Y13.
2. FINREP is the consolidated financial report in the FAI format, showing the actual figures for previous years, the budget for 2013 and the actual figures for 2013. Work sheets Y11 and Y12 are detailed ledgers for the 2011 and 2012 years and are there for comparison purposes.
3. Worksheet Y13 is the detailed ledger for 2013 financial year.

The Accounts.

- 1 Income. Our total income for the year was €45,460, this was some €8K ahead of our budget. Sanction Fees from Continental Championships were some €3.5k below our budget because of lower than expected entries in our European Championships. Sanction fees from our World Gliding Championships were some €8k more than we budgeted because of the timing of the Championships in Argentina that move the competition into the next financial year. Ranking List shows that we are some €2k ahead of our budget, but this figure refers to invoiced income not income actually received. This is a change in the FAI's accounting philosophy and it obscures the fact that we are carrying some €8.8K of unpaid Ranking list invoices. I have copies of these to hand out to you, and we would appreciate your help in collecting these outstanding monies. I should point out that the accounting services in the FAI office have been under a great deal of pressure and I only received the accounts on the 28th February when I was already travelling. I will speak to the individual delegates concerned and ask for your help to collect this money.
- 2 Expenses. We adjusted the budget, and bought the unexpended portion of last years capital expenditure into the 2013 year. This added some €25k to our planned expenditure increasing it

to a total of €63.8K. Actual expenditure amounted to €51k, so below budget. This is a similar situation to last year where not all the amounts budgeted for Capital Expenditure were expended. We have spent €17.3k on the development of our Web Portal that Brian Spreckley will speak more about, later in our meeting. The amounts budgeted for the incorporation of an SGP Company were not expended. Expense claims from our officials from the WGC's and CGC's were on budget and we must really thank these individuals for the tremendous amount of work that they do at such minimal cost.

- 3 Overall Result. This leaves the IGC with a deficit for the year of €5,579.91, reducing our total reserves to €106,533.40. I should point out that these figures are provisional, that's what it says on the statements that were sent to me. This could just mean that they have not been audited. There is still some uncertainty about the quantum of our reserves as a consequence of the situation within the FAI and the figure I have shown in these accounts is a realistic one. I should stress that I am not suggesting that there is any impropriety involved.

4 The 2014 Budget.

We are budgeting for an income of €41k this comes from our 2 WGC where we are anticipating good entries, 120 for Leszno and 100 for Rayskala. Our 1st Pan American Championships was also part of our budget, but I have just heard that this competition has been postponed until 2015. We have pegged the income from the Ranking List to be the same as last year.

We expect our expenses to be €51k that will leave us with a deficit of €9k, a little more now with the reduced income from Chilowee.

One of the reasons for the deficit is that we have budgeted to invest another €7k in our web site and another €7k on development to the Ranking List System. BS will go into what the plans are, but we do plan to use these platforms to start raising advertising revenue. You should not expect this to be an instant money maker, but over time we expect it to produce a solid revenue stream.

Dick Bradley.
IGC Treasurer

2. sz. melléklet

IGC Financial Statement to 31st December 2013

	Actual 2011	Actual 2012	Budget 2013	Actual 2013
Opening Balance of Funds	€ 111,799.06	€ 110,519.82	€112,113.31	€ 112,113.31
Income:				
1. Total income	€ 33,351.00	€ 26,667.00	€37,310.00	€ 45,460.00
1.1 Championship Income - Sanction Fees	€ 30,851.00	€ 24,867.00	€35,810.00	€ 43,260.00
310060 Continental Championships	€ 15,690.00	€ 3,460.00	€18,000.00	€ 14,475.00
310050 World Championships	€ 5,025.00	€ 8,925.00	€5,250.00	€ 13,875.00
310050 QGP and GP Final	€ 800.00	€ 200.00	€200.00	€ 0.00
310050 SGP+	€ 0.00	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
WAG	€ 0.00	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
BHC	€ 0.00	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
310070 Ranking System	€ 8,566.00	€ 12,282.00	€12,360.00	€ 14,910.00
330010 OLC	€ 770.00	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
330000 Protest Fees	€ 0.00	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
1.2 Sales	€ 2,500.00	€ 1,800.00	€1,500.00	€ 2,200.00
375000 FR Certification	€ 2,500.00	€ 1,800.00	€1,500.00	€ 2,200.00
395000 - 1.3 Miscellaneous Income				

Expenditure:

	Actual 2011	Actual 2012	Budget 2013	Actual 2013
2. Total Expenses	€ 34,630.24	€ 25,073.51	€63,825.00	€ 51,039.91
2.1 Travel and Administration				
2.2 Meetings	€ 8,852.29	€ 5,427.85	€8,200.00	€ 10,092.76
622100 President's attendance at meetings	\$5,367.38	€ 3,489.00	€6,750.00	€ 6,825.61
622100 Other Officials Attendance at Meetings	\$3,484.91	€ 1,938.85	€1,450.00	€ 3,267.15
2.3 Stock Purchases	€ 0.00	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
IGC Stickers				
2.4 Championship Expenses	€ 22,122.72	€ 15,743.70	€28,010.00	€ 22,823.90
632100 Medals WGC	€ 1,733.35	€ 872.23	€864.00	€ 611.51
633100 Medals CC	€ 0.00	€ 0.00	€1,036.00	€ 884.67
632100 Medals GP	€ 0.00	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
604000 WADA Doping			€0.00	
632200 Officials Expenses WGC	€ 5,973.52	€ 14,635.07	€7,960.00	€ 9,668.98
633200 Officials Expenses CGC	€ 2,095.58	€ 0.00	€7,960.00	€ 5,661.38
632300 Officials Expenses GPs	€ 2,075.91	€ 0.00	€6,000.00	€ 312.02
Tracking Expenses GPs	€ 10,191.17	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
602000 SGP+	€ 0.00	€ 236.40	€0.00	€ 628.34
632000 Officials Uniforms	€ 53.19	€ 0.00	€1,100.00	€ 0.00
650100 Ranking List	€ 0.00	€ 0.00	€3,090.00	€ 5,057.00
World Air Games				
2.5 Miscellaneous Expenses	€ 2,123.57	€ 2,016.82	€2,000.00	€ 811.21
632400 GFAC	€ 1,353.49	€ 1,744.99	€1,000.00	€ 153.91
632100 IGC History Project	€ 520.08	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
631000 Sundry	€ 250.00	€ 271.83	€1,000.00	€ 0.00
601900 IT Computing Costs				€ 657.30
2.6 Capital Expenditure	€ 1,531.66	€ 1,885.14	€25,615.00	€ 17,312.04
650200 Tracking System	€ 1,031.66	€ 0.00	€0.00	€ 0.00
650300 Safety Videos for Championships	€ 500.00	€ 0.00	€2,500.00	€ 0.00
650100 Constuction of Soaring Web Portal		€ 1,885.14	€18,115.00	€ 17,312.04
634100 Incorporation of Sports Marketing Co.		€ 0.00	€5,000.00	€ 0.00

3. sz. melléklet.

Date	Description	Type	FAI Event Number	Invoiced	Debit Amount	Credit Amount	Balance of Funds
1-Jan-12	Balance Brought Forward					€ 112,113.31	€ 112,113.31
27-Dec-12	MSFT Azure - Web Maintenance	IT			€ 25.22		#NAME?
1-Jan-13	Ranking List - Unpaid Invoices as at 31/12/13	RS			€ 4,452.00		#NAME?
1-Jan-13	Germany - IGC Ranking List Adjustment 2011	RS			€ 200.00		#NAME?
1-Jan-13	Lithuania - IGC Ranking List Overpayment Refund	RS		€ 76.00		€ 76.00	#NAME?
1-Jan-13	B. Spreckley - CS - WGC Argentina - Chaves	WGC			€ 1,494.92		#NAME?
2-Jan-13	Belgium -	RS	8749	€ 180.00		€ 180.00	#NAME?
18-Jan-13	Argentina - WGC - Chaves	WGC	5965	€ 8,250.00		€ 8,250.00	#NAME?
11-Feb-13	P. Ryder - JP - WGC Argentina - Chaves	WGC			€ 1,687.45		#NAME?
13-Feb-13	Russia -	RS		€ 400.00		€ 400.00	#NAME?
15-Feb-13	B. Spreckley - CS - WGC Argentina - Chaves	WGC			€ 734.00		#NAME?
19-Feb-13	Output 42 - Championship Web Portal	CPSPGW			€ 8,398.08		#NAME?
28-Feb-13	Triads Engineering - Flight Recorder Certification	GFAC		€ 1,000.00		€ 1,000.00	#NAME?
1-Mar-13	Denmark - Svevellyver	RS	8844	€ 396.00		€ 396.00	#NAME?
2-Mar-13	Ohle	RS	8860	€ 100.00		€ 100.00	#NAME?
8-Mar-13	IGC Protection Marqu	IT			€ 440.88		#NAME?
15-Mar-13	A. Ultsch Guest Speaker Safety	MO			€ 334.10		#NAME?
15-Mar-13	R. Stuck - SGP Meeting - Fame - Lausanne	SGP			€ 253.00		#NAME?
15-Mar-13	B. Spreckley - SGP Meeting Fame - Lausanne	SGP			€ 375.34		#NAME?
18-Mar-13	A. Ultsch Guest Speaker Safety	MO				€ 334.10	#NAME?
8-Apr-13	Argentina - Klippeneck	RS	8987	€ 300.00		€ 300.00	#NAME?
9-Apr-13	Italy - Aeroclub Viwoelastico	RS		€ 124.00		€ 124.00	#NAME?
9-Apr-13	Germany - Klix Segelflug - International Gliding Cup	RS		€ 300.00		€ 300.00	#NAME?
10-Apr-13	Austria - Aero Club	RS		€ 140.00		€ 140.00	#NAME?
11-Apr-13	Cumulus Amilkon	RS		€ 148.15		€ 148.15	#NAME?
12-Apr-13	E. Mozer ASC Meeting	MP			€ 969.02		#NAME?
12-Apr-13	E. Mozer EGU Meeting Strasbourg	MP			€ 441.48		#NAME?
12-Apr-13	P. Erksen - Plenary Attendance and Bureau Dinner	MO			€ 1,155.60		#NAME?
12-Apr-13	E. Mozer - IGC Plenary	MP			€ 1,961.08		#NAME?
18-Apr-13	Aero Klub Zrenjanin	RS		€ 100.00		€ 100.00	#NAME?
18-Apr-13	Germany - Hahnweide	RS		€ 300.00		€ 300.00	#NAME?
24-Apr-13	Medals CGC - France - Vinon	MCGC	7459		€ 312.96		#NAME?
2-May-13	Sweden - Uppsala	RS		€ 240.00		€ 240.00	#NAME?
6-May-13	E. Mozer ASC Meeting - Hotel AuLac	MP			€ 108.07		#NAME?
6-May-13	E. Mozer ASC Meeting	MP			€ 306.00		#NAME?
6-May-13	Medals Womens WGC Issoudun	MWGC	6714		€ 306.97		#NAME?
6-May-13	Medals Womens WGC Issoudun - Postage	MWGC	6714		€ 49.68		#NAME?
6-May-13	Medals CGC - Poland - Ostrow	MCGC	7460		€ 511.62		#NAME?
6-May-13	Medals CGC - Poland - Ostrow - Postage	MCGC	7460		€ 60.09		#NAME?
8-May-13	P. Ryder - JP - WGC Argentina - Chaves	WGC			€ 1,500.00		#NAME?
10-May-13	South Africa - Barberton - Hang and Para Gliding	RS		€ 132.00		€ 132.00	#NAME? **** Not for IGC Account
16-May-13	Italy - Aero Club Prealpi Venete	RS	9045	€ 200.00		€ 200.00	#NAME?
17-May-13	Finland - Nuorisolimatjat Helsinki	RS		€ 100.00		€ 100.00	#NAME?
22-May-13		RS	8817	€ 100.00		€ 100.00	#NAME?
22-May-13	R. Filla - Referee - QGP	GP			€ 50.02		#NAME?
23-May-13	Germany - R&B Wittorf	RS	9145	€ 150.00		€ 150.00	#NAME?
27-May-13	MSFT Azure - Web Maintenance	IT			€ 8.05		#NAME?
31-May-13	Slovakia - Letalski Manbor	RS		€ 150.00		€ 150.00	#NAME?
31-May-13	Sweden - Stockholm Segelflygklub	RS	8584	€ 200.00		€ 200.00	#NAME?
8-Jun-13	France - CGC - Vinon	CGC	7459	€ 6,225.00		€ 6,225.00	#NAME?
11-Jun-13	France - Federation de Vol Libre	RS	8588	€ 179.34		€ 179.34	#NAME?
11-Jun-13	Italy - Rieti - Coppa Int Rieti	RS		€ 424.00		€ 424.00	#NAME?
13-Jun-13	Austria - LKSD -	RS	7674	€ 200.00		€ 200.00	#NAME?
26-Jun-13	Slovakia - Letalski Prievidza	RS	7673	€ 200.00		€ 200.00	#NAME?
26-Jun-13	MSFT Azure - Web Maintenance	IT			€ 26.73		#NAME?
26-Jun-13	Medals Junior WGC Leszno	MWGC	6715		€ 254.86		#NAME?
26-Jun-13	B. Ramseser - JP - CGC - France - Vinon	CGC			€ 313.50		#NAME?
19-Jul-13	Poland - CGC - Ostrow	CGC	7460	€ 8,250.00		€ 8,250.00	#NAME?
22-Jul-13	LXNAV - Slovakia - SLO Flight Recorder Certification	GFAC		€ 1,000.00		€ 1,000.00	#NAME?
25-Jul-13	MSFT Azure - Web Maintenance	IT			€ 28.99		#NAME?
26-Jul-13	G.Weinreich - JP W WGC France - Issoudun	WGC			€ 1,463.00		#NAME?
26-Jul-13	M. Vigorita - CS - W WGC France - Issoudun	WGC			€ 1,902.80		#NAME?
26-Jul-13	R. Stuck - Referee - QGP - Rene	GP			€ 262.00		#NAME?
12-Aug-13	B. Ramseser - JP - CGC - Poland - Ostrow	CGC			€ 731.13		#NAME?
15-Aug-13	Norway -	RS	9169	€ 100.00		€ 100.00	#NAME?
20-Aug-13	Output 42 - Championship Web Portal	CPSPGW			€ 5,279.76		#NAME?
26-Aug-13	MSFT Azure - Web Maintenance	IT			€ 26.01		#NAME?
28-Aug-13	France - WWGC - Issoudun	WGC	6714	€ 5,625.00		€ 5,625.00	#NAME?
30-Aug-13	Austria -	RS	8989	€ 200.00		€ 200.00	#NAME?
2-Sep-13	Italy -	RS		€ 100.00		€ 100.00	#NAME?
5-Sep-13	Brazil	RS	2012	€ 100.00		€ 100.00	#NAME?
5-Sep-13	Triads Engineering - Flight Recorder Certification	GFAC		€ 200.00		€ 200.00	#NAME?
11-Sep-13	E. Mozer ASC IGC President	MP			€ 224.77		#NAME?
11-Sep-13	R. Bradley - CS - J WGC Poland - Leszno	WGC			€ 886.81		#NAME?
11-Sep-13	P. Pauwels - CS - CGC - France - Vinon	CGC			€ 1,157.07		#NAME?
25-Sep-13	MSFT Azure - Web Maintenance	IT			€ 27.33		#NAME?
11-Oct-13	Lithuania - Nationals	RS		€ 324.00		€ 324.00	#NAME?
18-Oct-13	L. Strachan - GFAC Representative Plenary Meeting	MO			€ 680.37		#NAME?
18-Oct-13	B. Ramseser - JP - CGC - France Vinon - Accommodation	CGC			€ 1,498.75		#NAME?
18-Oct-13	P. Pauwels - CS - CGC - France - Vinon - Accommodation	CGC			€ 1,474.75		#NAME?
18-Oct-13	L. Strachan - IGC Flight Recorder Tests	GFAC			€ 153.91		#NAME?
25-Oct-13	MSFT Azure - Web Maintenance	IT			€ 24.62		#NAME?
28-Oct-13	Brazil - Federation Basileira	RS		€ 200.00		€ 200.00	#NAME?
31-Oct-13	P. Erksen - Bureau Meeting	MO			€ 1,431.18		#NAME?
31-Oct-13	E. Mozer - GC and Bureau Meeting	MP			€ 2,634.19		#NAME?
31-Oct-13	Output 42 - Championship Web Portal	CPSPGW			€ 3,634.20		#NAME?
25-Nov-13	B. Spreckley - IGC Ranking List	RS			€ 405.00		#NAME?
26-Nov-13	MSFT Azure - Web Maintenance	IT			€ 24.46		#NAME?
20-Dec-13	Norway - Eherum	RS		€ 150.00		€ 150.00	#NAME?
31-Dec-13	Invoiced but not yet paid	RS		€ 8,896.51		€ 8,896.51	#NAME?
31-Dec-13	MSFT Azure - Web Maintenance	IT			€ 25.01		#NAME?
31-Dec-13	E. Mozer CG Malasia - Accommodation	MP			€ 485.00		#NAME?
31-Dec-13	J. Vach - CS - CGC - Poland - Ostrow	CGC			€ 486.18		#NAME?
	Balance Carried Forward			€ 45,460.00	€ 51,374.01	€ 45,794.10	€ 106,533.40

Unpaid Invoices € 0.00

Summary by Type	Type	Invoiced	Expenses	Income	Surplus
Total Continental Championships	CGC	€ 14,475.00	€ 5,661.38	€ 14,475.00	€ 8,813.62
Total World Gliding Championships	WGC	€ 13,875.00	€ 9,668.98	€ 13,875.00	#NAME?
Total World Air Games	WAG	€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00	#NAME?
Total WGC Medals	MWGC	€ 0.00	€ 611.51	€ 0.00	#NAME?
Total CGC Medals	MCGC	€ 0.00	€ 884.67	€ 0.00	#NAME?
Total QGP and GP Medals	MGP	€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00	#NAME?
Total QGP and GP Tracking	TGP	€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00	#NAME?
Total Uniforms for Officials	UNF	€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00	#NAME?
Total Grand Prix	GP	€ 0.00	€ 312.02	€ 0.00	#NAME?
Total SGP+	SGP	€ 0.00	€ 628.34	€ 0.00	#NAME?
Total Ranking System	RS	€ 14,910.00	€ 5,057.00	€ 14,910.00	#NAME?
Total OLC	OLC	€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00	#NAME?
Total BHC	BHC	€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00	#NAME?
Total Protest	PRO	€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00	#NAME?
Total History Project	HS	€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00	#NAME?
Total Flight Recorders	GFAC	€ 2,200.00	€ 153.91	€ 2,200.00	#NAME?
Total Miscellaneous	MISC	€ 0.00	€ 0.00	€ 0.00	#NAME?

4. sz. melléklet



IGC Plenary Meeting, Varese, Italy, 7th and 8th March 2014
Decisions - Version 1.0

Item	Title	Proposal
7.4	Sailplane Grand Prix Class	To hold the 2015 6 th SGP final in Varese in the 18 meter class
8.1.1	Delete the Start Altitude option from Annex A (Annex A Comm.)	To delete the Maximum Start Height from Annex A (para. 7.4.4, 8.7) A pre-start altitude (QNH) may be imposed and shall be specified at the briefing. After the start gate is opened and before making a valid start, the pilot must ensure at least one fix below the specified pre-start altitude limit. Failure to do so will be penalized. Penalty: No fix below pre start altitude 1pt/m
8.1.2	Delete requirement to communicate Start Times (Annex A Comm.)	To delete the requirement to report Start Times to the Organisers from Annex A (para. 7.4.5, 7.4.6, 8.7)
8.1.3	Change of Observation zone (France, Germany, UK)	Annex A 7.5.1 be changed from: A Turn Point is a waypoint between two legs of a flight. The Observation Zone of a Turn Point is the airspace in a vertical cylinder of 500 m radius centered on a Turn Point. to: A Turn Point is a waypoint between two legs of a flight. The observation zone of a turn point is the airspace in a vertical cylinder of 500m plus a 90 degree sector with a radius of 20 kilometers opposite the bisector of the inbound and outbound direct tracks both originating at the turn point.
8.1.4	Suppression of tie pilots in the IGC Ranking List (France)	Change Annex D para 5.8 Pilot Ranking: Pilots are ranked upon decreasing Pilot Scores. Ties are broken by the highest single pilot rating score. To: Pilots are ranked upon decreasing Pilot Scores. Ties are initially broken by the highest single pilot rating score if a tie still exists the pilot with the highest ranking on the 31st of December of the preceding year will

		take precedence
8.1.5	Emergency Procedures (Germany)	<p>Annex A para 1.4.2 Safety</p> <p>The Organisers shall pay due regard to safety and fairness in all aspects of the championships. This shall include the distribution of an Emergency Plan to the Team Captains.</p> <p>Para 1.4.5.4 Task Sheet</p> <p>The Task Sheets will be distributed at Briefing. The Task Sheet must include:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) The date and Competition Day number b) The Class (in Multiclass Championships) c) The Task specification (see 6.2) d) Operational Procedures in use e) Any changes to forbidden airspace or altitude limits f) Grid Time g) Anticipated time of first launch h) End of legal daylight i) Safety frequency j) Emergency telephone numbers k) Any other information relevant to the day's flying.
8.2.1	Proposal to simplify the Sporting Code (Sporting Code Committee)	<p>Place badges and records in separate sections/chapters of the code</p> <hr/> <p>No stand-alone paragraphs (must be PR or FR)</p> <hr/> <p>Observation zone – remove FAI sector, only a cylinder with extended bisector</p> <ul style="list-style-type: none"> • OZ correction due to loss of FAI sector • Turnpoint across the extended bisector (due to loss of FAI sector) <hr/> <p>Definition of start/finish point options</p> <hr/> <p>Start line 3km long</p> <hr/> <p>Loss of Height adjustment 50X rather than 100X</p> <hr/> <p>Silver C distance – must fly at least 50km distance from a declared start</p>

		point
		Declaration requirements
		Change of name to pilot option task
		Record declaration – way points may be changed after launch, but pre-start
8.2.2	Speed Records, Loss of Height, Part 1 (Sporting Code Committee)	For records on speed tasks, a number of seconds equal to (excess Loss of Height divided by 2.5) shall be added to the time on course for the calculation of the claimed speed.
8.2.3	Speed Records, Loss of Height, Part 2 (Sporting Code Committee)	For speed tasks, where the finish is lower than the start, a number of seconds equal to (START HEIGHT minus FINISH HEIGHT) divided by 2.5 shall be added to the time on course.
8.2.4.a	13.5 Meter Records (Sporting Code Committee)	To institute Records for the 13.5 M Class
8.2.4.b	13.5 Meter Records (Sporting Code Committee)	Sub class for World class glider
8.2.5	Integration of Handicap Procedures in Sporting Code Annex A. (Annex A Committee)	<ol style="list-style-type: none"> 1. To create a new document entitled IGC Procedures for Handicapped Classes; 2. To keep the handicap lists and procedures to be used for handicapped classes in this document; 3. To give responsibility for maintaining the document to the Handicaps Subcommittee, subject to the approval of the Annex A Committee and the Plenum; 4. To refer to this document in Annex A, and to consider the document to be part of the rules for World and Continental Championships; and 5. To delete Appendix 1, “IGC Handicap Lists,” from Annex A.
8.2.6	Prohibiting functionality of instruments (Annex A Committee)	To allow the carrying of instruments that are capable of performing prohibited functions (e.g. cloud flying), provided that the function is recorded as “disabled” in the Flight Log.
8.2.7	Carriage of multiple Flight Recorders (Annex A Committee)	To remove the distinction between primary and backup Flight Recorders.
8.2.8	Motorglider relaunch procedures (Annex A)	To allow motorgliders to perform an inflight “re-launch” provided they return to the contest site before starting the MoP.

	Committee)	
8.2.9	Multiple starts (Annex A Committee)	The pilot will be credited with the Start that yields the best Score.
8.2.10.a	Minimum distance in the 13,5 Meter Class	To change the minimum distance from 100 km to 60 km in the 13.5 Metre Class only.
8.2.10.b	Make this effective from spring 2014 (Annex A Committee)	Make this change effective in time for the 2015 WGC
8.2.11	Tie-scores in final results (Annex A Committee)	Amended to read: Ties in the final results for the first three places will be resolved by comparing the number of daily wins of the tied pilots. If a tie remains, then the number of daily second, third, etc. placings will be compared until the tie is broken.
8.2.12	Handicap adjustment for lightweight pilots (Annex A Committee)	To reduce the handicap factor of Club Class gliders by 0,004 for each 10 kg that the glider's mass is less than: "reference mass minus 10 kg."
8.2.13	13.5 Meter WGC Trophy (Italy)	Stefano and Riccardo Brigliadori would like to offer the trophy for the 13,5m class FAI World Gliding Championship. The trophy will be dedicated to their father Leonardo Brigliadori, who was the biggest supporter in Italy of this new class.
8.2.14	Introduction of Handicaps in the 20-meter 2-seater class for gliders modified for disabled pilots. (Poland)	To establish a handicap in 20-metre Multiseat Class in World Gliding Championships in 2014 for gliders equipped with Manual Rudder Control piloted by a disabled pilot requiring such device. This will be included in Local Procedures for the 33 rd WGC in Raykala
8.2.15.a	Options for Finish Ring (Germany)	A circle of 4km Radius around the airfield central reference point or a circle of 3 km Radius around each threshold of the runway which will be used for direct landing during competition. Minimum finish ring altitude is 50m above launch altitude (reference QNH at launch)
8.2.16	Handicap for gliders with winglets (Germany)	It is proposed to get rid of any increase in handicap in Club Class for flying with winglets; so far a minus point of 0,01 is applied to the handicap.
8.2.17	Minimum handicap in Club Class (Germany)	Min. handicap in club class should be limited to 0,98
8.2.18	Change of deadline for bids (France)	The deadline for bids and notification of proposals for next Plenary is the October 31th
8.2.19	Gate closure (France)	The proposal was amended to read: To be added to annex A

		c. The start gate should normally be closed at the end of legal daylight, or when all competitors are accounted for.
8.2.20	Arrival closure (France)	Amended to read: c. The finish line or finish ring should normally be closed at the end of legal daylight, or when all competitors are accounted for. Competitors still on task after close of the finish line or finish ring shall be considered as outlanded at the last valid GNSS fix immediately preceding the closing time.
8.2.21	Handicap in the 20-meter Two-seater class (Lithuania)	To use a handicap in World Gliding Championships at 2014 and 2016 in 20-meter Multi Seat Class.
8.2.22	Second entry per NAC in 20 Metre Multiseat Class	To allow additional - second entry per NAC in 20 Meter Multi-seat Class for the crew flying a glider equipped with the Manual Rudder Control system and consisting of at least one disabled pilot who requires such facility.
9.1	9th FAI Women's World Gliding Championships 2017	Zbraslavice, Czech Republic
9.2	10th FAI Junior World Championships 2017	Pocionai, Lithuania
9.3.a	19th FAI European Gliding Championships 2017	Club, Standard and 20-meter 2-seater classes: Moravska Trebova, Czech
9.3.b	19th FAI European Gliding Championships 2017	15 meter, 18 meter, Open Classes: Lasham, UK
9.4	2nd FAI World Gliding Championship 13.5 Meter Class 2017	Leszno, Poland
10.1	Lilienthal Medal	Not awarded.
11	Date and Place for the 2015 IGC Plenary	Lausanne, Switzerland, 27 th and 28 th February 2015

5. sz melléklet.

100 Jahre in der Luft



Österreichischer Aero-Club

1901

2001

A-1040 Wien, Prinz Eugen-Strasse 12

Sektion Segelflug

**Invitation to the AUSTRIAN
Junior´s Nationals Cross-Country-Gliding
in Niederöblarn (LOGO) 19.-26. July 2014**

The Austrian Aeroclub Section Gliding, kindly invites Juniors from other countries to participate in our National-Juniors Championship.

According to FAI Sporting Code part 3, edition (2013), Annex A.

Place:

Airfield Niederöblarn LOGO

Management:

Club Sportunion Niederöblarn Alpenflugschule, 8960 Niederöblarn 83

Schedule:

Preliminary Entry: 01.05. 2014 Final Entry: 01.06.2014

Last change of configuration 18.07.2014, Registration till 19.07.2014, 08.00 local time

Official Training 18.07.2014

Welcome Briefing (mandatory): 19.07.2014, 09.30 local time

Competition flying: 19.07. – 26.07.2014

Price giving ceremony: 26.07.2014, 19.00 local time

Competition Classes:

Overall Class, valued by DAEC Handicap-Faktor (No water ballast will be permitted)

Qualification for entry:

Juniors age determined by CS3, 7.8.2.b that means a Junior is born after 31.12.1988

At least 80 hours of gliding and cross-country experience.

Pilots with foreign sporting license are very welcome, despite they can not become Austrian Juniors Champion.

NO entry FEE

Accomodations:

Camping at the airfield is possible (WC/Shower at the hotel free to use)

Trailer or tent p/day € 5.-/person/day € 4,50, Electric power p/day € 4.-

Hotel: There is a hotel at the airfield; Bed/Breakfast per day 33,20 Euro

Adresses for correspondence and entries should be sent by e-mail to: seidl.gerda@aeroclub.at Tel
+43 1 505 10 28 75 (08-12am)

application-form: http://www.horst-baumann.at/jms_14