

# Zpráva ze zasedání mezinárodní plachtařské komise (IGC)

## Potchefstroom, Jižní Afrika

### 2. a 3. března 2012

Hlasováním v minulém roce bylo rozhodnuto, že zasedání se uskuteční v JAR v městě Potchefstroom, kde sídlí jednak místní aeroklub a jednak firma Jonkers, která vyrábí velmi skvělé kluzáky JS1. Tuto firmu jsme měli možnost navštívit a musím říci, že mě velmi zaujala svým přístupem k práci na celém projektu včetně výroby. Slovenský delegát Vlado Foltín byl jedním z těch, kteří si mohli kluzák vyzkoušet a nešetřil chválou. Ubytování bylo v hotelu, který byl vybudován při příležitosti světového mistrovství ve fotbale v JAR a byl v něm ubytován španělský tým a fotky jednotlivých hráčů včetně podpisů jsou ozdobou hotelových stěn. Hotel je obklopen mnoha hřišti a během našeho pobytu se v něm vystřídala řada národních mužstev, která se zde připravovala na olympijské hry. Prostory hotelu byly též místem, kde se jednání konalo.

Účast na zasedání byla nejnižší za posledních 6 let. První den bylo přítomno 24 delegátů + 4 proxy, další den se dostavil i delegát Argentiny, takže byl přítomno v sobotu 25 delegátů + 4 proxy. Výrazně byl oslaben „východní“ sektor, protože se nedostavila řada delegátů – např. Litva, Rusko, Lotyšsko, Maďarsko, které navíc dalo právo hlasovat proxy Itálii. To se projevilo zejména při hlasování o naší nabídce na uspořádání WWGC v roce 2015.

Zasedání zahájil předseda komise Bob Henderson, který zároveň upozornil, že z funkce odstoupuje, protože se chce plně věnovat práci na vyšší funkci FAI a předsedou komise se stal Američan Eric Mozer. Po přivítání, kontroly prezence a poděkování Jihoafricanům za skvělé přijetí a prostředí se rozjel kolotoč jednán

#### 1. Zálležitosti FAI

Projevuje se světová krize. Výrazně poklesly příjmy FAI ( v roce 2011 chybělo 21 000,- CHF) a to hlavně díky ukončení seriálu závodů Red Bull Air Race. Byly jmenováni 3 noví viceprezidenti FAI, kteří mají zvýšit zájem o letecké sporty v oblastech Jižní Ameriky, jižní a východní Asie a středního Východu.

Je zcela obměněno personální obsazení sekretariátu FAI. Největším problémem byla havárie serveru (správce serveru je již v důchodu), takže došlo k úplné ztrátě mnoha již neobstaratelných dat včetně hospodaření FAI. Byla ztracena i databáze licencí FAI. Server nebyl zálohován :-).

Krize se projevuje i na tom, že se nepodařilo sehnat pořadatele světových leteckých her a tak bylo rozhodnuto, že budou konány v 4 letém cyklu.

Problém je i větší zájem WADA o používání dopingu v letectví. Došlo k dohodě, že WADA nebude testovat piloty v období mezi soutěžemi, ale jen v období soutěže.

Je snahou získat další sponzory a přitáhnout media k leteckým sportům, což se daří velmi těžko.

*Moje poznámka: Upozorňuji na testování během soutěže. Účastnil jsme se příprav zpráv pro jednání FAI s WADA. Pro kontrolní orgány je období soutěže uvedené v propozicích. V leteckých sportech je během soutěže zákaz alkoholu. Dále upozorňuji, že léky proti kašli a nachlazení obsahují v 80% zakázané látky. Totéž platí pro alergiky. V případě takové chronické medikace je nutno získat TUE. Více na stránkách WADA – odkaz na webových stránkách AeČR.*

## 2. Finance IGC

Těž rozpočet IGC pro rok 2011 se ocitl v dluhu a to díky malému příjmu z Ranking listu a to o 2 500,- euro. Některá data byla ztracena při havárii serveru. Snížení schodku bylo dosaženo i nižšími výdaji ze strany IGC.

## 3. OSTIV

Zprávu přednesl prezident OSTIV Mr. Loek Boermans. I v jeho zprávě byl zmíněn pokles dění v plachtařském světě. V diskuzi zazněla nutnost užší spolupráce v rámci bezpečnosti v plachtění mezi Training and Sailplane Panel+Sailplane and Development Panel a IGC a to jak ve stanovení požadavků, tak dozoru.

## 4. Annex A komise

Nejvíce práce bylo vykonáno ve spolupráci s Handicap committee, při nalezení správné cesty k výpočtu koeficientů kluzáků. V diskuzi zazněl požadavek komise pro schvalování logrů (GFAC), že je nutno změnit FAI kouli opět na WGS elipsoid – v novém Annexu A je stanoveno, že při plachtařských soutěžích se používá FAI koule, kde výpočet je přesnější než u WGS elipsoidu a to i s přihlédnutím k zobrazení pozorovacích oblastí traťových bodů. Tato věc se znovu vrátí na stůl výboru IGC po zjištění stanoviska skupin Annexu A, GFAC a ANDS.

*Přesto v roce 2012 budeme létat na závodech s nastavením FAI koule.*

## 5. Komise pro schvalování letových zapisovačů (GFAC)

Na základě našeho upozornění komise provedla revizi letových zapisovačů a u řady z nich snížila hladinu výkonu, pro který lze zařízení použít. Některá zařízení byla vyřazena – jedná se o ta zařízení, kde výrobci již zanikly a není žádná podpora pro tato zařízení. Seznam je uveden na stránce FAI.

*Bohužel i když se jedná o čistotu sportovního výkonu, výbor IGC rozhodl, že omezení povolení pro zařízení a zrušení některých zařízení se posouvá až na říjen 2012. Toto rozhodnutí je zcela nepochopitelné, protože dokumenty povolení nemají žádný vztah k technickým specifikacím a Annexu B, které se aktualizují vždy v říjnu daného roku.*

## 6. Sailplane Grand Prix

Byla prezentována finanční náročnost těchto závodů, zejména některé vstupy jako mediální prezentace a tracking jsou obrovsky finančně náročné. Zatím se nepodařilo sehnat organizátora finálového závodu seriálu 212-2013.

## 7. Safety Pays

Tato iniciativa byla prezentována minulý rok a rozjela velkou diskuzi zejména mezi soutěžícími, kteří se brání tomu, aby body získané za bezpečnost (technické úpravy) se míchaly dohromady s body získanými soutěžním létáním. Celá záležitost bude podrobena diskuzi na soutěžích na severní polokouli a definitivní správa by měla být předložena v roce 2013. Novým prezidentem IGC bylo jasně řečeno, že nelze podléhat tlaku pilotů a je nutno zvyšovat bezpečnost posádky.

*Můj komentář k tomu je následující. Letecké sporty patří mezi rizikové sporty a dokladem toho je jasně postoj pojišťoven, pokud vás pojišťují na letecké závody. Je to spíš o odpovědnosti pilotů a organizátorů soutěží ve spojení s meteorologickými podmínkami soutěže. Druhou věcí je to, že některé kluzáky zejména v klubové třídě jsou staré i 30 let, kdy bezpečnost konstrukce je úplně někde jinde – viz. konstrukce automobilů a samozřejmě i nových kluzáků. Přesto lze zajisté uvažovat o implementaci některých podnětů této iniciativy. Například měření času nutného k opuštění kluzáku je jistě dobrým nácvikem pro řešení nouzové situace – dokonce si pamatuji, že v dobách dávno minulých jakýsi aeroklub pořádal takovou soutěž – čas puštění kluzáku L13.*

## 8. EGU

Zprávu přednesl předseda EGU pan Patrick Pauwels. Zdůraznil nutnost dialogu se státy sdruženými v EU, protože jen tak se dá reagovat na požadavky, které vzejdou z národní úrovně. Zejména v poslední době implementace nových požadavků na vydávání průkazů a zdravotní způsobilosti. V roce 2015 se tyto požadavky promítnou i na piloty kluzáků (viz již nyní problematiku akce s výměnou průkazů mot. pilotů). Doporučil, aby se již nyní piloti seznámili s dokumentem s názvem „Conversation Report“, který stanovuje postupy při převodu stávajících průkazů.

*EGU se stala v současnosti organizací odborníků, kteří se snaží eliminovat úřednické dopady na plachtařskou veřejnost. Bylo zcela jasně řečeno, že IGC/FAI je zde pro sportovní účely, ale předpisovou část řeší EGU. Mám stejný pocit, protože FAI sice ustanovuje odborné komise, ale jejich práce je chaotická a postrádá jakoukoliv vizi pro řešení složitých situací, které v současnosti vznikají. FAI se sice snaží ustanovit tzv. „Expert Groups“, přičemž již zde podobné komise pod jednotlivými leteckými sporty pod FAI pracují. To přímo svědčí o tom jaký je dopad těchto komisí pod FAI. Tím vzniká napětí mezi členy starých komisí a nových komisí, což jistě k úspěchu příliš nepovede.*

## 9. Plachtařské soutěže v roce 2011 a v roce 2012

Byly schváleny zprávy ze soutěží v roce 2011. Ohledně situace v Uvalde se jednalo požadavku FAA o nutnosti mít FAA licenci, což nebylo zcela jasné. Ohledně Argentiny potom otázky transportu kluzáků do Argentiny, kde údajně logistická společnost, která za „rozumné“ peníze provede transport kluzáků – ale pravděpodobně to nebude tak jednoduché. Na základě pořadatele bylo odhlasován počet účastníků za jeden národní aeroklub ve světové třídě na **3 účastníky**.

Byli jmenováni funkcionáři FAI na soutěže – USA: šéf steward D. Bradley, steward A. Grant, prezident jury P. Ryder, členové jury T. Milko, H. Linnke. Argentina: šéf steward B. Spreckley, steward R. Tsukamoto, prezident jury M. Bishop, členové jury A. Diaz, A. Casado. 2014 Polsko: šéf steward R. Danewid. 2014 Finsko: šéf steward A. Reich.

#### 10. Sailplane Grand Prix 2012-2013

B. Spreckley přednesl zprávu ohledně dalšího fungování seriálu SGP. Cílem je vytvoření ziskové společnosti, která bude vlastněna FAI a bude řídit veškerý průběh série SGP. Delegáti v debatě vznesly celou řadu připomínek ohledně dohledu nad sportovní událostí FAI/IGC z hlediska možnosti zasahovat do průběhu SGP. Delegáti nakonec odhlasovali právo Výboru IGC dále postupovat v jednání ohledně této společnosti v rámci FAI.

*Nebylo zcela jasné oznámeno jaké je vlastně pozadí této snahy. Dle mého jde o finanční záležitosti, kdy FAI nemá dostatek fondů na tyto drahé závody. Dále dle kuloárních zpráv je problém to, že jednotlivé letecké sporty nemají právní subjektivitu a veškeré záležitosti se řeší přes FAI. To vede k odkladům, jednání se neúměrně táhnou apod. kde je pravda asi ukáže až budoucnost tohoto projektu.*

#### 11. Presentace nabídek na pořádání soutěží v roce 2015

Byly předloženy nabídky na WWGC 2015 – ČR a Dánsko, EGC 2015 flaps – Maďarsko, EGC 2015 non-flaps Rieti, JWGC 2015 - Austrálie. Francie stáhla svoji nabídku na pořádání 13.5m WGC, která měla naradit v roce 2015 světovou třídu a jednalo se o první mistrovství.

Hlasováním bylo schváleno EGC flaps Osceny, non-flaps Rieti, JWGC Narromie, WWGC Arnborg.

Při této příležitosti byla diskutována daň za kluzáky v Itálii, v současnosti si vláda Itálie stojí za svým a zavádí tuto daň z luxusu, jak jasně zaznělo na jednání.

Ohledně juniorského šampionátu (musel být v roce 2015 v mimoevropské zemi) byl vznesen dotaz případného konfliktu zkouškového období a soutěže. Organizátor uvažuje o posunutí soutěže blíže do času vánoc nebo na začátek ledna.

*Bohužel jsem prohráli o 2 hlasy. Projevila se nepřítomnost našich východních spojenců. Nejhorší na tom je, že rozhodly státy, kde nechodí žádná závodnice na světovou soutěž nebo 1-2. Němci a Francouzi neskrývali svoje roztrpčení, protože jde o problematickou*

*krajinu z hlediska termiky. Jinak jsme byli z několika stran pochváleni za jasnou a nezkrslující prezentaci a děkuji tímto Tomáši Rendlovi za obrazový materiál.*

*Ohledně juniorského mistrovství je to to samé. Podíváme-li se na účastníky juniorského MS, tak zjistíme, jak málo soutěžících je mimo Evropu. Jsem zvědavý, zda pořádání JWGC na jižní polokouli zvýší jejich účast.*

## 12. Struktura světových šampionátů

Nemění se nic, co je již zavedeno. Pro 20m třídu platí, že pro WGC je jedna posádka na národní aeroklub. 20m třída létá v rámci WGC bez koeficientů, v rámci EGC mohou být aplikovány koeficienty. Nově zavedená 13,5m třída by měla začít světové mistrovství v roce 2015 a pro každý národní aeroklub jsou rezervována 4 místa. Soutěže v této třídě by se měla konat vždy lichý rok. Zároveň byl potvrzeno maximální plošné zatížení v této třídě na 35kg/m<sup>2</sup>.

Nebyl přijat návrh polského delegáta, aby se buď JWGC nebo WWGC přesunulo do sudého roku, čímž by se zmírnila zátěž pro národní aerokluby – finance, kluzáky, týmy... Bohužel nebyl tento návrh přijat. Důvod byl – ženy a junioři se mohou účastnit „velkého“ světového mistrovství. Znovu se otevřela otázka toho, že stoupá počet tříd, což přinutilo organizátory rozdělit soutěže na více míst. Přesto bylo jasně řečeno, že je takový zájem národních aeroklubů, a proto zůstane struktura soutěží zachována.

*Diskuze o problému koeficientování ukázala na problémy, kdy o návrhu rozhodne pouze Výbor IGC. O tomto se zmíním na konci zprávy. Například při koeficientech v 20m třídě se vůbec nevzalo v potaz rozhodnutí, které udělal IGC meeting v roce 2011 v Lausanne, které bylo zapracováno do Sportovní řádu – Díl3 v definici třídy a které povolovalo koeficienty v jiné soutěži než WGC. Až po rozhodnutí o dodatku – návrhu Výboru, na naléhání Vláda Foltína bylo rozhodnutí revokováno a ponechalo se znění, které je již uvedeno v SŘ Díl 3.*

## 13. Nové koeficienty v klubové třídě – IGC Handicap List.

Byly posuzovány dva návrhy, jeden německý, druhý francouzský. Francouzský návrh výrazně měnil definici klubové třídy, protože připouštěl vodní přítěž a to do váhy referenční hmotnosti nebo MTOM, která by byla pro klubovou třídu definována IGC, podle toho, co bylo nižší. Oba návrhy při stanovení koeficientu vycházely z MTOM a ne z referenční hmotnosti. IGC stanovená IGC by pravděpodobně byla na hodnotě maximální vzletová hmotnost bez vody pro daný kluzák.

V debatě zaznělo:

- a) výhodnější voda než olovo v kabině (diskutující zapomněl, že existuje ale, i omezení pro hmotnost v kabině...)
- b) nebezpečí, že pilot vodu vypustí
- c) bude možná voda v zadní nádrži pro úpravu centráže

- d) upozorněno, že se jedná o výrazný zásah do definice třídy a že nejméně polovina kluzáků klubové třídy nemůže nést vodu
- e) v Austrálii toto praktikovali, ale více problémů než užitku – pečetení, vážení, kontrola po přistání, penalizace... po určité době ustoupili a drží se definice klubové třídy. Koeficienty stanovují během vážení při přejímce a penalizují jak nižší váhy, tak váhy vyšší než je stanovená hmotnost
- f) je nutné to komplikovat klubové třídě, která má být jednoduchá pro začínající piloty
- g) je možné přistávat s vodou bez obav?
- h) je lepší olovo nebo voda?

V tomto okamžiku došlo na hlasování a francouzský návrh nebyl přijat. Dále se pak jednalo o německém návrhu.

- a) zástupce Austrálie žádal, aby penalizace byla také zavedena v německém návrhu, pokud bude hmotnost nižší než stanovená.
- b) Koeficienty jsou vždy jistým kompromisem daným různými podmínkami, které vstupují do výpočtu.
- c) Není možné dělat změny na poslední chvíli bez matematického modelování.

Na základě proběhlé diskuze stáhl Australan svůj pozměňovací návrh.

Vzhledem k tomu, že definice klubové třídy se týká všech, tak uvádím cele znění, které bude od října 2012 uvedeno v Annexu:

Koeficient (handicap) je založen na výkonnosti při dané referenční hmotnosti kluzáku, která je odvozena z MTOM bez vody. Jestliže kluzák létá při hmotnosti, která je nepřekračuje referenční hmotnost, pak se má za to, že kluzák létá v povolených hmotnostních limitech. Pokud létá kluzák nutně s vyšší hmotností, pak pilot musí pomocí dokumentace dokázat, že kluzák je provozován v povolených hmotnostních limitech a koeficient bude zvýšen o 0,005 za každých 10 kg nebo jejich započaté části, pokud kluzák překročí referenční hmotnost.

*Platné nové hodnoty koeficientů lze nalézt nyní stránkách FAI/Gliding v sekci Agenda zasedání IGC, kde lze stáhnout veškeré dokumenty, které byly projednávány na meetingu. Součástí je i nový index list.*

#### 14. Návrhy sportovní komise

První věcí byla definice tzv. HAFR, což je zkratka pro High Altitude Flight Recorder. Cílem je, aby pro lety ve velkých výškách byl použita GPS výška místo tlakové vzhledem k tomu, že v těchto výškách je vykazována velká chyba v měření dle tlakové výšky. Velkým problémem je vliv slunečního záření na činnost GPS. Tato záležitost byla schválena a jde o zapracování do technických specifikací, protože zatím žádný HAFR není schválen. Celá záležitost se musí ještě dotáhnout po stránce indikace slunečního záření v době výkonu. Celá záležitost byla doplněna ještě požadavkem na limity

překročení rekordu, kde nově byla ustanovena hodnota – překročení původního rekordu o 150 m při použití GPS výšky, o 3% při použití mechanického barografu a 1% při užití elektronického barografu.

Jako další návrh komise se projednala otázka společného přihlášení více než jednoho rekordu ze stejného letu – tím je míněno let na deklarované trati a na volnou vzdálenost. Bylo požadováno, aby volný rekord z daného letu překračoval deklarovanou trať nejméně o 10%.

V diskuzy zazněly zajímavé názory, například opuštění deklarovaných trati, zákaz přihlašování společných tratí. Nakonec zvítězil návrh komise – tedy volný rekord musí být o 10% delší než deklarovaná trať, ale jen o jeden hlas.

*Ross McIntyre je bojovník proti volným rekordům od jejich počátku. Jistě pamatujete dobu, kdy se dal přihlásit pouze jeden rekord – buď volný nebo deklarovaný. A pilot si měl vybrat... Přitom je jasně napsáno, že například na odznaky můžete přihlásit vše, co splňuje daný let. Pamatuji dobu před dvěma roky, kdy na nátlak pilotů IGC meeting opětně odhlasoval to, že pokud let splňuje náležitosti, může přihlásit pilot vše, co let splňuje. Tato nesmyslná změna může způsobit to, že rekord na deklarované trati může být delší než volný rekord. Opětně v tomto hlasování se ukázal určitá chaotičnost toho, co je možno odhlasovat bez větší rozpravy a uvažování a zcela obráceně než bylo odhlasováno po diskuzy na předchozím meetingu .*

15. Návrh USA o odstranění povinnosti mít v hlavičce souboru pro lety na rekordy odznaky jméno posádky a identifikace kluzáku

Po roce se opětně vrátil na pořad jednání tento návrh. V podstatě proti sobě stála dvě stanoviska ohledně mít či nemít. Je nyní řada soutěží, které žádají, aby pilot byl uveden v hlavičce FR – například OLC. Také dnes jsou na mnoha počítačích a serverech tisíce a tisíce igc záznamů, které potřebují identifikátor. Autoři návrhu uvádějí, že v případě klubových FR dochází často k záměně a proti sobě stojí striktní požadavek SŘ ohledně zcela odpovídající deklarace a možnost písemného potvrzení rozhodčím dle Annexu C.

Nakonec byl návrh přijat pro lety na odznaky do stupně zlata.

*Tady se přikláním ke starým pánům a nesouhlasím s tímto návrhem. Vycházím ze své praxe, kdy mám v počítači tisíce souborů od různých pilotů a to někdy s hodnotnými výkony. Momentálně je jednoduché nalézt v SeeYou jednoduchým filtrováním. Nyní to bude obtížné, nebo si budu muset vytvořit dva soubory s přejmenováním posádky a porušenou integritou..... ☹. Opětně to prošlo těsnou většinou 15:12 s 2 nehlasujícími.*

16. Návrh Polska na ocenění týmů v rámci světových a kontinentálních mistrovství.

Toto je byl velmi zajímavý návrh vzhledem k tomu, že stále pro dotace je nutné vykazovat, co největší počet medailí. Plachtaři na rozdíl od jiných leteckých sportů nedávají medaile za každou disciplínu, ale pouze je jedna medaile za celou soutěž. Proto

IGC akceptovala tento návrh, ale pro určité nejasnosti v aplikaci v soutěžích byl odložen o rok s tím, že bude dopracován a předložen příští rok jako návrh probíhající ve dvou letech. Podobný návrh podala i Francie a bude posuzován příští rok spolu s polským.

17. Povolení důkazu o výšce pro výkony na stříbrný a zlatý odznak odvozený z GPS výšky  
Bylo stanoveno, že o Zapisovačů polohy (bývalé COTS a u nás GPS), které jsou povoleny pro zlaté a stříbrné výkony, je povoleno použít GPS výšku. Bylo stanoveno pravidlo, že pro určenou výšku u daného výkonu je nutno mít GPS o 100m vyšší, např. tedy pro stříbrnou výšku mít minimální výšku GPS 1 100m. Tato hranice vyšla z velkého výzkumu vztahu tlakových a GPS výšek z různých přístrojů. Přesto předseda GAFC Ian Strachan ve svém příspěvku zdůraznil, že v levných PR není vždy možné se spolehnout na GPS výšku, přesto považuje hranici 100m za přijatelnou.

*Takové podobné návrhy se objevují neustále na pořadu jednání IGC – ať už to jsou samotné PR, nebo snížení identifikace v hlavičce, či použití GPS výšky. Podporuji tuto myšlenku, ale pouze do stupně stříbra. Můj názor je ten, že již výkony na zlaté C jsou skoro na stejné úrovni jako diamantové výkony. proto příliš nepodporuji tyto snahy.*

18. Dva návrhy z Kolumbie

Musím říci, že jsem tento bod schválně nadepsal nic neříkajícím názvem, protože když jsme se seznamoval s agendou, tak jsem zjistil, že kolumbijský delegát dal dva podnětné příspěvky, které jsou opravdu revoluční. Pro zajímavost tento delegát je celkem mladý klučina a již loni upoutal velmi plamenným projevem ohledně toho, že FAI neprovádí žádnou viditelnou podporu leteckých sportů.

Jeho prvním dokument se týkal bezpečnosti během soutěží, kde upozorňoval, že se jsou nedostatečně přesně definovány postupy zajišťující bezpečnost a navrhoval ve svém příspěvku radikální revizi Annexu A. Z kuloárů jsme se dozvěděl, že Výbor nebyl nadšen tímto návrhem a poukazoval na nezkušenost delegáta při vedení velkých soutěží. To musím dát Výboru za pravdu, že tady má zcela pravdu a z příspěvku je to zřejmé. O tomto dokumentu se vedla velká debata. Bylo nakonec stanoveno, že není možné vše zahrnout do nějakého předpisu a je zde Annex A a hlavně místní propozice. Dále musím souhlasit s tím, co podotkli zkušení stewardi a členové či předsedové jury, kteří jsou mezi delegáty, že vše závisí na souhře stewardů a organizačního štábu. Létání bude vždy určitým rizikovým sportem a není možné se vyhnout zcela problémům. Například ignorace návrhu stewardů ( jedním z nich byl Jarda Vach) na finish ring v Szegedu vedl k fatální nehodě kluzáku při doletu. Ignorace létání nezkušeným pilotem v horském terénu vedlo ke smrtelné nehodě během WGC na Slovensku. Navrhovali jsme v naší zprávě stewardů z Nitry, aby některé okamžiky nebezpečného létání byly více monitorovány – například videa z doletů, větší práce s igr soubory a vizualizace. Nevím, zda to byl ten správný podnět, ale Bryanem Spreckleym byly prezentovány dvě



animace z Condora, kde byly jasně ukázány nebezpečné situace při zařazování do stoupavého proudu s následnými úhybnými manévry, které dále vedly k vzniku velmi nebezpečných sblížení. Videá jasně ukazovala viníky nebezpečných situací a jasně ukazovala, jak nebezpečné situace následně vznikly. Z tohoto návrhu vznikla snaha o vytvoření Task Force, která prověří a případně navrhne, jak dále zvýšit bezpečnost na soutěžích. Výbor prezentoval také to, že každý rok vytvoří prezentaci včetně animací, která bude poukazovat na nebezpečné jevy v soutěžním létání.

*Já jen zopakuji, že dobrou a bezpečnou soutěž dělá dobře seštrhaný organizační štáb, dobrý ředitel soutěže, který zvládá veškeré letové aktivity během soutěže. Nedílnou součástí dobré a bezpečné soutěže je i počasí. Dále bych se přimlouval za větší objektivizaci „přestupků“ pilotů s jejich následnou prezentací – videa z přiblížení apod., zkrácení intervalu fixů na 5 s pro větší možnost objektivně zhodnotit nebezpečné situace. Na mezinárodních závodech jsem také zjistil, že se velmi snadno sahá po trestech ve smyslu warning, ale bodová penalizace se prakticky neužívá ve smyslu porušení pravidel na rozdíl od sportovní části, kde jsou penalizace zcela jasné a vycházejí z jasných podkladů ukazujících provinění pilota.*

Druhý návrh se týkal vytvoření jednotného systému koeficientů platného celosvětově a byl aplikovaný pro třídy kluzáků neuvedených ve sportovních dokumentech. Byl odmítnut, protože se argumentovalo, že každý stát si vytváří prakticky svůj handicapový seznam.

*Musím říci, že jsem byl jeden ze 4, který hlasoval pro, protože si myslím, že nás v blízké době nemine zamýšlení nad třídami, které jsou nyní uvedené ve sportovních dokumentech. Dále musím říci, že jsem se trochu vyděsil při vydání nového znění Annexu A, protože je v něm věta :*

***If classes need to be handicapped in a Continental Championship the DAeC handicap list should be used.***

*Jedinou třídou, která může dle platných sportovních řádů na světových a kontinentálních mistrovstvích handicapována, je klubová třída, která se musí řídit IGC handicap listem. Výbor totiž povolil na svoji odpovědnost pořádání kontinentální mistrovství Jižní Ameriky v kombi třídě!!! Další třídou je 20m třída, která také má svůj IGC handicap list. Takže vytvoření světového seznamu koeficientů by mělo svůj význam. Trochu mi vadí, že do pozic šéf stewardů jsou Výborem někdy postaveni lidé, kteří jsou již trochu mimo aktivní soutěžní plachtařské létání a nejsou zcela v obraze současných změn ve sportovních dokumentech.*

Tento návrh byl potom doplněn vizí kulombijského delegáta o budoucí struktuře FAI tříd. Jeho příspěvek byl velmi dobře zpracován a ukazoval řadu zajímavých věcí. Jednak se ukázalo, že jen velmi málo zemí létá kromě klubové třídy čisté třídy FAI. Většinou se

s klubovkou létají různé kombi třídy. Dále ukázal na to, že v celém světě jsou dva hlavní výrobci – Holighaus a Schleicher. Třída 15m a standard se postupně redukuje, popularizuje se třída 18m. V debatě se rozhořela bitva dvou stran – jedna propaguje snížení počtu tříd a slibuje si od toho zviditelnění šampiónů. Naopak oponenti ukazují, že soutěží se účastní velký počet pilotů kromě světové třídy, která však zanikne rokem 2015. Bylo zmíněno i to, že přestože se pořádá dostatek soutěží, celkový počet pilotů ve světě klesá. Uzavřeno s tím, že třídy se budou vyvíjet v závislosti na požadavcích pilotů a Výbor a IGC budou tuto situaci sledovat.

19. Návrh Itálie na přidělování bodů do Ranking Listu IGC i druhému pilotovi v posádce 20m třídy.

Byl přijat návrh, že se body počítat oběma pilotům, kdy podle umístění budou rozdělení v době zahájení soutěže budou rozlišeni jako P1 a P2.

*Nepodpořil jsme tuto myšlenku, protože bych podpořil návrh, který přednesl Bryan Spreckley, vytvoření samostatného rankingu pro dvousedadlovky. Není možné spojovat výkon „týmu“ s výkonem jednotlivce. I u nás jsme museli přijmout opatření, protože v rámci tzv. druhého pilota létal někdo, kdo výrazně pomohl jednotlivci přihlášeného do soutěže. Ranking list byl doposud založen na výkonech jednotlivců a ne týmů.*

20. Změny v Annexu A

- a) Poláci požadovali, aby bylo striktně uvedeno, že každý 8 letový den by měl odpočinkový. Celkem správně odpověděl zástupce Annex A komise Rick Sheepe, že definice flying day není uvedena v seznamu definic. Na tuto skutečnost jsme upozorňoval již po Nitře, zdali je flying day i den, kdy se vytáhnou kluzáky na grid. Návrh byl zamítnut.

*Podle mne celkem správně, protože již jednou byl v Annexu A uveden požadavek na pevně stanovený interval a vzhledem k obtížím pro chod závodů se definice rozvolnila.*

- b) Úprava pravidel pro doletový kruh

Francouzi v podstatě požadovali, aby byly přijaty podmínky, které aplikujeme i my. Obavy byly hlavně z nízkých průletů na vysoké rychlosti od hranice kruhu na letištní plochu. Objevily se názory, že právě tyto záběry přebírají media a to škodí plachtění. Dále ohrožení přihlížejících. Takže návrh zamítnut.

*Zaklínadlo bezpečnosti se opět projevilo. Chápu zúčastněné strany, ale... první věcí je stanovení příletových směrů tak, aby se eliminovala možnost ohrožení fotografů apod. a dále v příletovém směru byly plochy pro přistání. Dále je nutno monitorovat přistání na velkých závodech a to nahráváním na kameru a ihned penalizovat provinilce s dodáním důkazu z kamery – kamery dvě-jedna do příletového směru, jedna těsně před letištní plochou kolmo na směr přistání. Je*

*zajímavé, že pokud si piloti vyzkouší kruh, považují ho za bezpečnější než pásku. Jejich hlavním problémem je hlavně dodržení výšky přiletu. Také penalizaci 1bod za metr považují za zcela nesmyslný, protože taková není ani přesnost přístroje... Podle mne posadit na zem a přelety typu Husband Bosworth, kdy došlo ke smrtelnému zranění, penalizovat tvrdě.*

c) Úprava penalizace za vstupy do vzdušných prostorů

Cílem francouzského návrhu byl změkčení penalizace za vstup do prostorů z ukončení letu a denní diskvalifikace na bodovou hodnotu. Návrh byl zamítnut a to spíše z důvodů špatného signálu např. službám řízení.

*Moje poznámka k tomu je ještě to, že se navrhovaly limity podobně jako u doletového kruhu, které nelze přesně odměřit. Zabředli bychom do diskuzí, zdali to vstup je nebo není.*

21. Hlasování o udělení medaili

Lilienthalova medaile – Giorgio Galleto, Itálie

Diplom Pirata Gehringerera – Andrea Tomasi, Itálie

Medaile Pelagie Majewske – Gill Van den Broeck, Belgie

22. Místo a termín konání příštího IGC meetingu

Bylo stanoveno pouze datum – 1. a 2. března 2013, místo bude upřesněno

*To, že nebylo stanoveno místo schůze, je ukázka toho, jak i olympijské sporty potřebují peníze, protože od loňského roku je zpoplatněno používání prostor Olympijského muzea. Navíc Švýcarsko je hodně drahá země – to bylo vidět nyní v Jižní Africe, kde například jídlo je desetinou nákladů ve Švýcarsku. Meeting v JARu také ukázal, že nejvíce delegátů pochází Evropy a že přesunutí na jižní polokouli nejen přineslo výrazné snížení počtu delegátů (cílem IGC je zvyšování počtu delegátů), ale ani nepřitáhlo země, které to mají blíže než do Evropy.*

Závěrem si dovolím shrnutí a to ve dvou rovinách:

1. Týká se vztahu IGC a FAI. Začíná se prohlubovat výrazná krize, jejíž kořeny nedovedu přesně definovat. Ukazuje se, že zájmy FAI jdou trochu jinou cestou než by chtěli jít plachtaři. Otázkou je, co dál. FAI se potýká s dost hlubokou finanční krizí, projekty, které jsou rozběhlé, nepřinášejí finanční benefit. Z hlediska plachtění to, že právní subjektivitu má jenom FAI, brání rychlé reakci na některé nabídky. Proto i snaha o vytvoření společnosti pro SGP, která by měla vyřešit nejpalčivější a finančně nejnáročnější projekt. Situace na FAI je komplikovaná také generační výměnou, kdy po odchodu generálního tajemníka Maxe Bishopa, došlo na výměnu i na jiných postech. V sekretariátu FAI jsou nyní převážně mladí lidé. Problém bylo i vedení sekretariátu panem Desprézem, který pak i odstoupil. V kuloárech meetingu jsem zaslechl, že došlo k poškození řady projektů za jeho „vlády“.

2. Druhá poznámka se týká vlastního fungování IGC. V poslední době vážne komunikace mezi komisemi – výsledek je například spor FAI koule a elipsoid, snížení hladiny FR atd., kdy delegátům jsou podávány jen kusé informace. Řadu věcí pak rozhoduje výbor bez konzultace s komisemi i jednotlivým delegáty. Tento způsob fungování se nelíbí řadě delegátů a pravděpodobně se bude muset řešit v následujícím období. Uvidíme, co s tím udělá změna na postu prezidenta UGC, ale bojím se, že větší spolupráce nedosáhneme.

Zprávu vypracoval:

Jiří Cihlář – delegát za ČR v IGC