

## **Referat fra CIVL mødet 2002.**

CIVL mødet blev afholdt i Lausanne Schweiz for andet år i træk. CIVL er en organisation under FAI, som varetager PG og HG interesser. Det er mest konkurrence relaterede emner der er på dagsordenen, men også sikkerheds og uddannelse er emner der tages op.

De emner der er på dagsordenen bliver først behandlet i underkomiteer, der gerne skulle bestå af eksperter inden for emnet. Her bliver der så lavet nye tekster og anbefalinger af, hvilken retning udviklingen skal gå.

### **Dette referatet indeholder:**

- HG komiteen.
- PG komiteen.
- CAT 1 konkurrencer.
- Sikkerhed og uddannelse.
- *Karabiner knækker ved normal start.*
- Luftrummet.
- GPS.
- Klassifikation af vinger.
- Riikka Vilkkuna træde ud af bureauet.
- Næste møde.

### **HG komiteen.**

Hullet I reglerne der gjorder det muligt at kvalificere sig til f.eks. Class 2 VM via en PG spotlandingskonkurrence, er blevet lukket.

Bemærk at der til HG Cat 1 konkurrencer (VM+EM) er krav til udstyret, det kan f.eks. være styrthjem og faldskærm. Det blev diskuteret om dette også skal gælde for Cat 2 konkurrencer (Nationale+For-VM/EM).

Bemærk at redningskærme skal kunne kastes med begge hænder.

Vinger skal være godkendte eller der skal foreligge en godkendelse fra producenten, som giver piloten lov til at flyve i prototypen. For at en pilot må benytte en prototype skal der være lavet nogle minimums test af vingen.

### **PG komiteen.**

PG piloter har nu lov til at medbringe op til 33 Kg udstyr incl. ballast, så de små japanske piloter, kan mere eller mindre fordoble startvægten med udstyr og ballast. De 3 ekstra kilo vil give andre piloter mulighed for trods alt at medbringe en madpakke eller en ekstra GPS.

Det Nordiske forslag om en PG Seriel class i CAT 1 konkurrencer, blev ikke vel modtaget i komiteen. Ved afstemningen i komiteen var 10 imod 1 for.

I plenum var blev der efter debat også stemt. Her var 13 imod og 12 stemte for. Så der stadig interesse for denne klasse, i andre lande end de nordiske.

Minimum kriterier for deltagelse i PG Cat 1 konkurrencer, blev anbefalet uændret.

Det Nordiske forslag som vil kræve at hvis 2/3 kvalifikationsreglen bruges, skal piloten opfylde reglen i 2 konkurrencer, før deltagelse i en Cat 1 konkurrence, blev behandlet i plenum. Efter en del diskussion stemte 12 for og 10 imod, så det blev derfor tilføjet.

Det blev også præciseret at der i kontinentale PG mesterskaber ikke nødvendig skal være åben for deltagelse af piloter fra andre kontinenter. Dette gælder kun for HG konkurrencer.

### **Afholdelse af CAT 1 konkurrencer.**

#### **Bid på HG EM 2004.**

Der var kun et land der ville afholde HG EM 2004, Frankrig. De vil afholde konkurrencen i den centrale sydlige del af landet. Stedet hedder Millau, det ligger ca. 120 km inde i landet. Startstedet er et plateau som hæver sig ca. 300 meter over det omkring liggende fladland (kuperet terræn +/- 300 m). Frankrig afholder åbne nationale mesterskaber 2/6 - 9/6 2002 (CAT 2) og for-EM 2003. Måske er det en god ide at bruge denne konkurrence til at få kvalifikation til CAT 1 konkurrencer.

Se evt. på [www.aveyron-vol-libre.com](http://www.aveyron-vol-libre.com) præsentationen af konkurrencen kan findes på

<http://millau2004.free.fr>

#### **BID på PG ASIAN 2004**

Korea vil afholde Asiatiske mesterskaber, der er lavet en kvalifikationsnøgle der vil gøre det muligt for ikke asiatiske piloter at deltage.

### **Sanction Fee.**

Når man vil afholde et stor mesterskab (CAT 1 EM + VM), skal der indbetales et større beløb til CIVL, for at få mesterskabet til landet. I forbindelse med WAG, har Spanien ikke indbetalt hvad de skulle. Derfor blev det besluttet at når de har indbetalt hvad de skylder, kan de igen få lov til at afholde CAT 1 + 2 mesterskaber. Ellers skal der gå 2 år før de må afholde CAT2 og 5 år før de må afholde CAT 1 mesterskaber.

Det er CIVL's eneste indtægtskilde, så det vitalt at organisationer betaler det de skal.

### **WAG (World Air Games – Flyvningens OL)**

Vil ikke mere blive afholdt sammen med VM, det har vist sig at det er en uoverkommelig opgave at organisere de mange store konkurrencer på en gang. Næste gang vil WAG blive afholdt i Tyskland. Der vil kun blive afholdt konkurrencer som er medie venlige. Vores disciplinerne bliver sandsynligvis begrænset til:

HG speedrun (storslalom)

HG Match race hvor 2 piloter konkurrerer mod hinanden.

HG + PG Aerobatics.

PG Accuracy (spotlanding)

Der bliver sandsynlig kun adgang for 40-60 piloter.

### **År 2005.**

Australien afholder sandsynligvis HG VM Jan 2005

Tyrkiet afholder sandsynligvis PG EM 2005

### **Kvalifikation til Cat 1 konkurrencer.**

WEB kontrol af om man er kvalificeret, til at kunne deltage i en Cat 1 konkurrence, kan laves på CIVL's hjemmeside senere på året.

Rangliste systemet WPRS, blev også behandlet i en arbejdsgruppe. De fandt nogle gode kompromiser, mente de i alt fald. Men Agust fra Island efterprøvede formlerne og fandt en fejl. Det kunne lade sig gøre at afholde en større Cat 2 konkurrence, hvor det var umuligt at score point til ranglisten! Derfor trak de forslaget til denne fejl bliver rettet.

### **Section 7. (Generelle konkurrence regler)**

Der er lavet ændringer i Section 7 som sædvanlig, der er bla. indført 2 nye start metoder til at få piloterne i luften. Samtidigt er der åbnet for at arrangører kan indfører nye, blot de er vel gennemtestede. Nogle arrangører vil benytte flere start typer til sammen heat, for at få piloterne gnidningsløst i luften.

Reglerne om hvornår et heat der er stoppet, kan blive et gældende heat blev også revideret.

Den nye "Sporting Code Section 7" vil bliver offentlig gjort den 1 maj på:

[http://www.fai.org/hang\\_gliding/](http://www.fai.org/hang_gliding/)

### **Usportslig optræden?**

Der versere en sag om en Dansk pilot der menes at have optrådt usportslig til en stor FAI konkurrence. Sagen blev meget dårligt undersøgt i forbindelse med konkurrencen. På grund af dette er der mange uklare punkter og sagen trækker derfor ud nu.

I den anledning var vi blevet tilsagt til at mødes med bureauets præsident, Oliver Burghell. Han fik forelagt resultatet af den danske indsamling af vidne forklaringer, en politirapport (som Scott!, ikke CIVL fik oversat) på dansk + engelsk og sagens øvrige akter. Dette gjorde at han kunne se at, der også var lavet fejl fra CIVL's repræsentanters side.

Så vi venter stadig på en endelig afslutning af sagen.

### **Sikkerhed og uddannelse.**

**Karabiner knækker** se på <http://www.dhv.de/english/sicherheit/index.html>

Dette sikkerhedslink bør laves permanent tilgængelige på DDU's hjemmeside. CIVL / FAI's sikkerhedssider har link videre til andre nationale sikkerhedssider. F.eks. ovenstående link der er til DHV, som er Tysklands sikkerheds organisation, de har de vigtigste sider på engelsk.

Safe + parapro skal have 5 XC flyvninger + 50 flyvetimer. Denne standard bør indføres i DK. Men for ikke at udelukker nye piloter fra DM bør piloter der har bestået S-teori, ikke udelukkes fordi de f.eks. kun har lavet 2 XC flyvninger. De bør kunne få dispensation.

Der er lavet nogle nedskrevne regler om, hvordan man flyver mange piloter i samme boble. Vi bør oversætte dem til dansk. Hvis der er noget vi ikke er enige i, må vi prøve at få dem ændret.

### **Luftrummet.**

#### **EHPU**

Klaus Tänzler gav en rapport om det nye europæiske forum, som arbejder med at påvirke de europæiske nationale luftfartsmyndigheder og regeringer.

I dette forum forsøger man f.eks. at undgå at der indføres transponder tvang ved XC flyvning.

Dette sker ved at lave lobby arbejder og med direkte forhandlinger med myndighederne.

Vi har gennem vores Nordiske samarbejde ytret ønske om at deltage i dette arbejde.

Vi er budt velkomne.

### **Nye luftrumsklasser**

Oliver B orienterede om planerne der er om, at lave nye luftrumsklasser igen. De klasser der er i dag ønskes konverteret til færre klasser. Så der kun bliver 2 til 3 klasser, N, K og U.

- Klasse N over flight level X (måske 195): Krav om klarering, radio, transponder
- Klasse K mellem fl Z og X (måske mellem 135 og 195): Ingen klarering, uden radio, men krav om transponder
- Klasse U under fl Z: Uden klarering uden radio uden transponder

Den videre udvikling kan blive at luftrum klasse K bliver nedlagt og reglerne for luftrummet over U bliver de samme som reglerne for N. Der er derfor meget vigtigt for os, hvor højt luftrums klasse U bliver fastlagt til.  
(Flight level 60 = 6000 fod, som så er ca. 1800 meter.)

## **GPS.**

### **GPS verifikation.**

#### **Konkurrencer.**

Fra underkomiteen bliver det anbefalet at "fremskrive" reglerne, så alle kan se hvad der kræves af GPS'er og software i fremtiden. Reglerne skal så indføres når de tekniske og software mæssige begrænsninger overvundet. Selv om dette bliver gjort, forhindre det dog nok ikke hyppige regel opdateringer.

Det skal anbefales at bruge Goto, ikke rute. Dette er for at man ikke skal risikere at miste et vendepunkt. Det er et problem der ligger i softwaren på GPS'erne.  
Dette er også en anbefaling der bliver brugt til store konkurrencer. (CAT 1)

Der arbejdes også på at gøre det muligt at kunne godkende rekordflyvninger, ved indsendelse af GPS'en til FAI repræsentanter.

Det skal skrives ind i konkurrence reglerne, at konkurrence ledelse kan kræve at trackloggen komplet på visse strækninger, hvor der f.eks. luftrumsbegrænsninger

Bemærk at Mark Enter bliver ikke godkendt i alle konkurrencer, det er pga. at det ikke er alt software, der kan kontrolleres om der er snydt.

## **Software.**

Det vist sig at god software ikke nødvendigvis, er velegnet både til HG og PG verifikation af flyvninger. Dem der skriver software, retter den til, så det passer specifikt til den form for flyvning de føler sig knyttet til.

Det anbefales at bruge software til de store konkurrencer (Cat 1) som CIVL har anbefalet. Som det fungerer nu, laver arrangørerne ofte deres egne ny udviklede programmer. Dette øger risikoen for fejl betydeligt.

I nogle programmer er det muligt at lave en setup, så distancen kun blive regnet til yder cirklen omkring vendepunkter. Hvis der af den ene eller anden grund bruges store cirkler, vil man således bedre kunne regne med f.eks. gennemsnits hastigheden.

Hvis DDU skal indkøbe nyt software til kontrol af flyvninger til konkurrencer, bør det som min. understøtte de fleste typer Garmin, MLR og TopNavigator. Samtidig skal højde kontrol være muligt.

## **Teknik.**

MLR (Fransk produceret GPS) er et fremtidigt alternativ til Garmin, men kvaliteten er ikke så god pt. Men de er meget lydhøre over få vores behov, de har f.eks. ændret på deres software flere gange, efter henvendelser fra PG/HG organisationer. De har bla. lavet om på displayet, så tiden kan ses med store tal og trackloggens størrelse er øget.

Garmin 12 kan ikke bruges i PWC fra 2003, dette er fordi den ikke har tilstrækkelig trackpoint til 20 sek. interval og den logger heller ikke højden. Det er dog muligt at opgradere de gamle modeller med en ekstern datalogger til ca. 150 US\$.

GPS der skal bruges i fremtiden skal være med højde logning, dette vil også give muligheder for nye medie venlige opgaver.

Der er indbygget backup batteri i Garmin 45 + 38 skulle efter sigende holde op med at virke efter ca. 5 – 8 år. Er der nogen der har erfaret dette?

### **Class definition.**

Der har de sidste år været en sand E-mail storm på CIVL's mailing liste, med meninger og forslag om, hvordan vi skulle dele fastvinger op i klasser. Det drejer sig om Atos, swift og lign. vinger.

Dette år blev det atter behandlet i en komite, resultatet blev at der nu er 5 klasser.

1. Hangglider flexvinger traditionelle vinger, ingen ændringer.
2. Hangglider som kan starte i nul vind start, men som har flaps eller lign. Aerodynamisk indkapsling af pilot og andet tilladt. Swift typer.
3. Vinger uden fast struktur, ingen ændringer. Paraglider typer.
4. En åben klasse hvor alle vinger der ikke passer ind de andre klasse. Ingen krav om nul vind start, men krav om at de kan fod-startes og landes. F.eks. ultralette svæveflyvere.
5. Hangglider hvor indkapsling af piloten ikke er tilladt, som har flaps eller lign. Atos typer.

### **Valget.**

Riikka Vilku Finland trak sig ud af bureauet efter mange år og Mark Presson blev heldigvis valgt ind. Så vi stadig har en Nordisk repræsentant.

**Næste CIVL** møde vil blive afholdt i Rumænien ca. 20 – 24 februar 2003.

Hvis der noget vi vil skal have på dagsordenen, skal det forberedes inden oktober dette år. Det er fordi at vi så evt. kan få det på dagsordenen når CIVL's bureau holder deres efterårsmøde.

Kontakt venligst Scott Torkelsen eller Niels Jørgen Askirk.