

Federazione Italiana Volo a Vela

Ente federato all'Aero Club d'Italia

Rapporto del Segretario Generale sul meeting IGC e sul Seminario degli Steward e Membri di Giuria FAI 2009

Non c'è nessuna norma o modifica ai regolamenti che diventerà effettiva nel breve, ma i delegati hanno approvato la bozza del nuovo **Annesso A**. La versione definitiva sarà approvata a marzo 2010 nel corso del prossimo meeting IGC e diventerà effettiva dal 1° ottobre 2010, pertanto le gare del 2009 e i mondiali del 2010 saranno ancora fatti in accordo all'attuale versione dell'Annex A che si trova sul sito IGC.

Dal 2013 la **World Class** non esisterà più e sarà creata una nuova classe 13.5 m (il nome non è stato ancora deciso) nella quale potranno partecipare i PW5 e tutti gli altri alianti con apertura alare fino a 13.5. Sarà una classe a handicap. C'è un enorme mercato per questi alianti e un gran numero di potenziali piloti che è importante portare in IGC prima che si organizzino in una Federazione a parte. Alcuni paesi, tra cui l'Italia, hanno normative molto restrittive per questi tipi di alianti e potrebbe diventare impossibile qualificare i nostri piloti per gli europei e i mondiali di questa classe. Sarà importante armonizzare i regolamenti, almeno a livello europeo.

E' stata istituita una sottocommissione per la revisione degli **handicap** della classe club e 20m e in futuro per la nuova classe 13.5m con moratoria un anno, quindi per tutte le gare di quest'anno resta valida quella che si trova sul sito dell'IGC.

Sono stati ufficialmente istituiti i **Record Continentali**, ai quali potranno partecipare tutti i piloti in possesso di tessera FAI valida. E' molto importante chiarire che se un pilota italiano va in Sud Africa e batte un record di quella Nazione, sarà omologato come record sudafricano e non come record italiano. In pratica vale la Nazione dove è stato fatto e non la nazionalità del pilota. Si è discusso molto su questo punto, ma poi ai voti è passata questa soluzione, anche se con pochissimo scarto. La moratoria è di un anno.

I **mondiali del 2012** sono stati assegnati all'Argentina per le classi non flappate (periodo proposto dal 25 dicembre 2012 al 15 gennaio 2013) e agli Stati Uniti per le classi flappate (periodo proposto ultima settimana di luglio, prime due di agosto 2012). Nonostante una bellissima presentazione e una maggiore consistenza dei supporti finanziari, Narronine ha perso contro Uvalde a causa della concomitanza dell'unico BID per il mondiale classi non flappate. Gli Australiani stati davvero sfortunati perchè il mondiale classi non flappate sarebbe dovuto essere fatto in Europa, ma non è stato presentato nessun BID dai paesi Europei. Il periodo proposto dagli australiani per non creare conflitti con l'Argentina era davvero nefasto per i piloti europei, tra la fine di novembre e l'inizio di dicembre, quando chi ha un'attività in proprio deve chiudere inventari, bilanci, tasse etc. e forse ancora peggio per i lavoratori dipendenti che avrebbero dovuto prendere un lungo periodo di ferie proprio prima delle feste natalizie. Dai commenti sentiti, questo è stato uno degli

Federazione Italiana Volo a Vela

Ente federato all'Aero Club d'Italia

argomenti che ha influito maggiormente nella scelta finale. Inoltre è stato ritenuto poco appropriato fare i due mondiali nell'Emisfero Australe.

Per le **iscrizioni** ai campionati sanzionati FAI, in caso di un numero eccessivo di iscritti sarà il Bureau a decidere i criteri di selezione. Il principio è di garantire a tutti i Paesi che hanno mandato un'iscrizione il diritto di avere almeno un pilota partecipante. L'idea è di ridurre innanzi tutto il numero dei partecipanti in quelle classi che dovessero eccedere il numero massimo di 50 in base, al Ranking List IGC per nazione. Se c'è un Paese che ha un pilota iscritto solo in quella classe, questo pilota non perde il diritto a partecipare, indipendentemente dalla sua posizione nel Ranking IGC. Una volta fatta quest'operazione, se necessario si procederà ad un'ulteriore riduzione per raggiungere il numero massimo di piloti che gli organizzatori dichiarano di voler accettare per motivi di sicurezza.

Si è parlato a lungo di **sicurezza**.

Il venerdì c'è stata una lunga presentazione del sig. Ian Oldaker, membro dell'Ostiv. Molto interessante, ha posto l'accento soprattutto sul fattore umano. Bisogna accettare il fatto che gli incidenti, nella stragrande maggioranza dei casi, sono dovuti ad errori umani ed è su questo che si deve lavorare. Ben vengano tutti gli ausili possibili, ricordandosi però che per quanto riguarda in particolare i sistemi anticollisione, non sono stati creati per funzionare nei roccoli, dove l'attenzione del pilota resta l'unica valida alternativa. Riguardo ai sistemi **anticollisione**, vorrei ricordare la norma IGC secondo la quale è assolutamente vietato utilizzarli per scoprire i ratei di salita dei concorrenti in gara o per l'individuazione delle termiche. Coloro che dovessero usarli con queste funzioni potrebbero essere accusati di aver imbrogliato, cosa che comporta il ritiro a vita della Tessera Sportiva FAI e la cancellazione di tutti i risultati fino a quel momento ottenuti. Gli Steward sono molto sensibili su questo problema e garantiscono un capillare controllo.

Il sabato ha parlato il tedesco Werner Scholtz, personaggio molto conosciuto. Werner ha dato un parere di tipo tecnico/commerciale, in parte condivisibile. Il principio che ha esposto è molto chiaro: non sarà mai il mercato a chiedere maggiore sicurezza, se questa non è imposta dall'alto. Ci sono solo cinque alianti con il paracadute balistico, questo è un dato che fa pensare. Ci sono alianti che sopportano fino a 9g, ma non li ha mai chiesti nessuno. Del resto, imporre delle restrizioni agli alianti che partecipano alle gare sanzionate FAI significa far crollare il mercato dell'usato, che permette poi di avere ancora un mercato attivo del nuovo. Anche dopo anni, un aliante si svaluta pochissimo e un pilota riesce ad avere un modello nuovo aggiungendo poche migliaia di euro. Se il mercato dell'usato crolla, si ferma anche la produzione. La maggior parte dei Delegati non ha invece condiviso la sua proposta, molto provocatoria, di mostrare durante le gare il file del vincitore del giorno prima, analizzando i punti bassi e i rischi che ha corso. I Delegati sono stati pressoché concordi nel dire che è gravissimo affermare che solo chi rischia vince, perché i fatti dimostrano il contrario, e si crea il presupposto per avere una generazione di piloti che considerano la sicurezza come qualcosa da "vecchi" e con poche attrattive. Mi fa molto piacere vedere che questo principio fondamentale che



Federazione Italiana Volo a Vela

Ente federato all'Aero Club d'Italia



la nostra squadra nazionale ha sempre portato avanti è condivisa a livello mondiale dai massimi esperti del nostro Sport.

Poichè l'ultimo **GP Final** è stato fatto in Nuova Zelanda, il prossimo toccherebbe all'Europa, ma il nuovo Presidente della FFVV ha ritirato il BID per Saint Auban pochi giorni prima del meeting IGC, quindi il GP Final sarà in Cile nel gennaio 2010. Il Presidente IGC ha mandato una newsletter di conferma, ma ai piloti sarà chiesto di pagare gran parte delle spese, perchè la situazione economica mondiale non permette più di organizzare cose grandiose come il GP di Omarama.

Per l'eventuale partecipazione di un altro pilota italiano ai **WAG** di Torino, la FIVV ha finalmente chiarito la cosa con Brian Spreckley e Roland Stuck: a causa dei problemi finanziari il numero totale delle iscrizioni è stato portato a 12 e al momento attuale le iscrizioni sono definitivamente chiuse. Se un pilota all'ultimo momento si ritira, solo in questo caso il posto sarebbe assegnato ad un altro italiano, scelto dalla Federazione.

Roland Stuck è stato più che meritatamente insignito della **Lilienthal Medal**, la più alta onorificenza del Volo a Vela. Roland non è più il Presidente della EGU, incarico ora ricoperto dal belga Patrick Pauwles, e sarà il referente per l'EASA.

Max Stevens, neozelandese, è stato insignito del **Pirat Gehriger Diploma**. Conosco personalmente Max e posso dire che merita ampiamente questo riconoscimento.

La Medaglia **Pelagia Majewska** è stata assegnata all'americana Doris Grove.

Il **Bureau** è stato rieletto per i prossimi due anni ed è così composto:

Presidente	Bob Henderson – Nuova Zelanda
1° Vice Presidente	Eric Moser – USA
Vice Presidenti:	Roland Stuck – Francia
	Brian Spreckley – Regno Unito
	Göran Ax – Svezia
	Visa-Matti Leinikki – Finlandia
	Peter Platz – Austria
Segretario	Peter Eriksen - Danimarca
Tesoriere	Dick Bradley – Sud Africa

Federazione Italiana Volo a Vela

Ente federato all'Aero Club d'Italia

Il ruolo degli **Steward** diventerà sempre più importante durante le gare sanzionate FAI e a breve sarà creata una pagina web alla quale si accederà dal sito IGC. La cosa mi rende particolarmente felice perchè sono due anni che lo chiedo, e la mia perseveranza è stata premiata con la nomina a coordinatore e gestore di questa pagina web.

Ci sarà una parte accessibile a tutti con informazioni generiche, documenti non riservati e i report degli steward, che sono pubblici, e un'altra protetta con password alla quale potranno accedere solo gli steward.

Nella parte pubblica sarà anche chiarito come si accede alla lista degli Ufficiali FAI, come si diventa Chief Steward e quali saranno i criteri perché una persona non sia ritenuta più idonea a ricoprire tale ruolo.

Sarà inoltre definito meglio il ruolo degli Steward, con la revisione dello Steward Handbook.

A partire dal 2010 Steward e Membri di Giuria non saranno più scelti tra una rosa di candidati proposta dagli organizzatori, com'è stato finora, ma direttamente dal Bureau dell'IGC. Questa decisione, condivisa da tutti gli steward, era già nell'aria da un po', ma dopo il recente mondiale di Luesse, dove ci sono stati molti problemi, è diventato un imperativo.

Desidero ricordare che i nominativi di eventuali candidati devono essere inviati alla FAI dagli Aero club Nazionali, quindi nel nostro caso l'AeCI, previo benestare della CCSA.

E' indispensabile il possesso della tessera FAI, una *reale* conoscenza della lingua inglese parlata e scritta, un'approfondita conoscenza dei regolamenti FAI e un maniacale rispetto delle gerarchie IGC. Gli Steward non rappresentano il loro Paese, bensì l'IGC!

Una volta iscritti nella lista, è obbligatorio partecipare ai Seminari di aggiornamento che si tengono ogni anno prima del meeting. I Seminari sono riservati solo ed esclusivamente a coloro che sono nominati dagli Aero Club Nazionali. Non sono accettate partecipazioni decise a livello personale.

Caldonazzo, 9 marzo 2009

Marina Vigorito
Segretario Generale FIVV