

VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 49



DICEMBRE 1964

L'importanza del prossimo Briefing delle Due Torri

Quando nell'inverno del 1959 i volovelisti bolognesi ebbero l'idea di organizzare un convegno invernale del volo a vela, che denominarono « Briefing volovelistico delle due torri », non potevano certo immaginare che la loro iniziativa, per tanti aspetti felicissima, avrebbe assunto col passare del tempo tanta importanza.

Il « Briefing », nato come simpatico incontro invernale di volovelisti convenuti a Bologna per una lieta riunione conviviale, si è trasformato assumendo carattere più di lavoro ed ufficioso e per ricevere poi anche un riconoscimento ufficiale. Si è cominciato con fini limitati ispirati più che altro al desiderio di passare una giornata fra amici accomunati dalla medesima passione volovelistica, per arrivare infine al convegno con scopi ben definiti che si possono riassumere nella ricerca di un sempre più diffuso progresso organizzativo, tecnico e sportivo.

Lo scorso anno il « Briefing » venne caratterizzato dalle votazioni (autorizzate

dal Presidente dell'Ae.C.I.) per la designazione dei componenti e del Presidente la Commissione per il volo a vela, e con questo assunse veste ufficiale.

E' poi venuta la crisi in seno all'Ae.C.I. che ha portato alla nomina del Commissario straordinario talchè i « designati » a comporre la commissione, non vennero ufficialmente nominati.

La mancata sanzione ufficiale alla scelta dei volovelisti non impedisce loro però di considerare i designati alla commissione quali i rappresentanti di specialità o se si crede sindacali, democraticamente scelti. Ne è poi conseguito, sebbene in forma pressochè privata, il funzionamento della Commissione, che nell'interesse del volo a vela si è fatta parte diligente affrontando i problemi relativi all'attività in corso e quelli che si prospettano per l'anno prossimo e che per il loro grande interesse non avrebbero potuto essere accantonati senza grave danno per il volo a vela.

Ma poichè sui lavori della commissione nelle recenti riunioni abbiamo già riferito, continuiamo ad occuparci in particolare del « Briefing » nella sua prossima edizione, che fra l'altro ha anche formato oggetto nei lavori della commissione stessa. E' evidente che la situazione dell'Ae.C.I. in questo momento conferisca al prossimo « Briefing » un interesse del tutto particolare, che supera di gran lunga quello delle

passate edizioni. E' infatti noto che fra i compiti attribuiti al Commissario straordinario c'è il riordinamento dell'Aero Club d'Italia da attuarsi con l'adozione di un nuovo Statuto che sia adeguato alle funzioni dell'Ente nel momento attuale.

Per quanto si sappia che la apposita commissione lavora alla stesura del nuovo strumento che dovrà regolare la vita dell'Ae.C.I., nulla ancora è trapelato sugli emendamenti che verranno apportati all'attuale Statuto. Non è però da escludere che il giorno del « Briefing » qualcosa di ufficiale o ufficioso possa essere già noto e costituire motivo di viva attualità per i partecipanti al convegno che potranno essere anche chiamati ad esprimere il loro pensiero in merito.

Ai volovelisti sarà quindi, con ogni probabilità, offerta l'occasione per discutere i problemi della loro attività e della loro organizzazione sulla base di una situazione che potrebbe presentare nuovi interessanti aspetti, oppure potranno essere invitati ad esprimere il loro punto di vista che potrà eventualmente essere trasformato in una mozione.

Non v'è chi non comprenda come sia dovere di tutti i volovelisti cui stia a cuore il presente e il divenire della loro attività di partecipare al prossimo « Briefing » alla cui organizzazione si sta lavorando.

Come abbiamo comunicato nello scorso numero di novembre della rivista « Volo a Vela », il giorno 8 novembre si sono incontrati a Calcinate del Pesce vari componenti la Commissione unitamente ad altri esponenti di gruppi, che non avevano nella commissione stessa un loro rappresentante, e a proposito del Briefing si è arrivati alle seguenti conclusioni:

Nel pomeriggio di sabato 9 gennaio 1965 — vigilia del Briefing — verranno effettuate le votazioni per la formazione della Commissione per il volo a vela. Con questa decisione che onora per il loro senso democratico gli eletti dello scorso anno, si è voluto profittare della mancata convalida ufficiale, dovuta alle note ragioni, per offrire una nuova possibilità ai volovelisti di esprimere le loro preferenze alla luce della nuova situazione. E' stato inoltre deciso che la Commissione dovrebbe essere formata da 8 componenti dei quali non più di due potranno appartenere allo stesso gruppo, club o associazione.

La nomina del Presidente, anzi la scelta, avverrà fra gli stessi componenti la Commissione.

Potranno votare tutti i soci di Aero Club titolari del brevetto di pilota di aliante veleggiatore, previa presentazione del brevetto. E' ammessa la votazione per delega senza limitazione di numero ma con presentazione da parte del delegato votante dei relativi brevetti e deleghe firmate dai soci deleganti. In casi particolari in luogo del brevetto sarà ritenuta valida una dichiarazione rilasciata dal Direttore di Aeroporto competente.

L'organizzazione delle elezioni sarà curata dalla stessa Commissione uscente.

Con questa scrupolosa procedura si è inteso dare alle votazioni un crisma di ineccepibile regolarità. Poichè si vota in una sede che è lontana dalle abituali residenze, si è ritenuto opportuno ammettere senza limitazioni l'uso delle deleghe. In tal modo tutti potranno votare e far valere anche se assenti la loro preferenza, affidando la delega al delegato locale per il volo a vela.

Si presume che le votazioni si svolgeranno e concluderanno nella serata di sabato 9 gennaio e che sarà possibile conoscere i risultati nella mattinata successiva.

Dopo i convenevoli di circostanza ci sarà una breve relazione sulla attività svolta nel 1964 seguita dalla enunciazione del programma per il 1965.

Seguirà un libero dibattito su entrambe le relazioni e sugli argomenti che i volovelisti vorranno trattare.

Al fine di disciplinare gli interventi, chi intendesse presentare una relazione o proposte che non si riferiscano direttamente alle relazioni ufficiali, dovrà darne notizia preventiva agli organizzatori allo scopo di evitare doppioni e di escludere eventualmente le trattazioni di argomenti particolari o personali non interessanti il volo a vela in generale.

Dopo i dibattiti la riunione si chiuderà con una o eventualmente più mozioni, e sarà interrotta per la solita colazione cameratesca.

Sarà invitato quale gradito ospite il Commissario straordinario dell'Aero Club di Italia.

Questo in sintesi il programma del prossimo « Briefing », la cui importanza ci ha indotti a parlarne con ampiezza e a rivol-

gere un caldo appello ai volovelisti tutti affinché intervengano numerosi e preparati e per quelli che non abbiano la materiale possibilità di recarsi a Bologna pensino per tempo a consegnare la delega. Tutti gli interventi al dibattito, che dovrà essere costruttivo e manifestazione di sensibilità dei volovelisti ai loro problemi, saranno graditi, ma lo saranno soprattutto quelli che portino contributi di idee e di esperienza e di capacità.

Il volo a vela per progredire, espandersi, affermarsi, valorizzare le proprie indubbie positive qualità, ha bisogno di volatori che siano appassionati non soltanto del volo in sé e per sé, ma anche interessati ai nostri problemi.

Fra i cultori del volo a vela si contano professionisti, dirigenti di azienda, uomini d'affari, imprenditori, capitani d'industria. Persone abituate per necessità di lavoro ad affrontare e risolvere problemi ben più seri o gravi dei nostri. Sarebbe molto bello, utile, opportuno che oltre alla gioia del volare silenzioso essi, prendendo viva parte alla vita organizzativa dello sport prediletto, contribuiscano al suo sviluppo. Ripagherebbero con qualche piccolo fastidio le bellissime emozioni che il volo a vela offre loro con tanta generosità.

Shenstone alla « BOAC »

Il notissimo tecnico inglese, Ing. SHENSTONE, appassionato volovelista e membro attivissimo dell'O.S.T.I.V., è stato nominato Direttore Tecnico Generale della « BOAC ». Il fatto che un appassionato di volo a vela come Mr. Shenstone, già Presidente della Royal Aeronautical Society, sia oggi responsabile tecnico di una delle maggiori Aerolinee del mondo e, secondo quanto pubblica la stampa aeronautica, soprattutto in relazione al futuro impiego dei supersonici da trasporto civile, è lusinghiero per tutti i volovelisti del mondo.

A Mr. Shenstone il cordiale saluto di « Volo a Vela » ed i complimenti dei volovelisti italiani.

L'invito al Briefing dei volovelisti bolognesi agli Aero Clubs che svolgono attività di volo a vela

Cari Amici,

anche nel prossimo anno si svolgerà il « *Briefing Due Torri* », che raggiungerà così la sua VII edizione. La data prescelta per la manifestazione è Domenica 10 GENNAIO 1965.

I problemi del volo a vela, sport che, nonostante le molte difficoltà è in costante progresso anche nel nostro Paese, meritano un attento esame da parte di tutti coloro che ad esso dedicano passione ed attività. Riteniamo pertanto che, specialmente nella attuale situazione, ogni volovelista sia moralmente impegnato a portare, con la sua presenza al convegno, il proprio fattivo contributo ai lavori che si svolgeranno durante la manifestazione in parola.

Pur nella sua forma amichevole, il Briefing che andiamo ad organizzare rappresenta, fino ad ora, l'unica occasione che i volovelisti hanno di incontrarsi prima dell'inizio della stagione sportiva: e le occasioni — il volo a vela lo insegna — debbono essere sfruttate!

Non aggiungiamo parole in quanto siamo certi che avrete compreso lo spirito che anima la nostra iniziativa, mentre il programma che segue vi fornirà tutti i dettagli di carattere logistico. Vogliamo solo informarvi che, da parte nostra, sarà fatto tutto il possibile affinché la manifestazione ottenga un risultato superiore a tutti i precedenti.

Restiamo quindi in attesa della Vostra conferma di iscrizione e Vi anticipiamo molti cordiali saluti.

I Volovelisti Bolognesi

Bologna

10 gennaio 1965

VII Briefing

Volovelistico

delle Due Torri

Programma

- ore 10,00 - ritrovo nei locali dell'Ae.C. Bologna sull'aeroporto di Borgopanigale - telef. uff. 49.17.17 - Bar Ristorante telef. 49.28.26.
- » 11,00 - apertura convegno.
 - » 12,30 - colazione.
 - » 14,30 - ripresa lavori.
 - » 17,30 - chiusura convegno.

Adesioni

La quota di partecipazione è di L. 2.500 per persona.

Le adesioni dovranno essere inviate direttamente all'Aero Club di Bologna servendosi dei moduli inviati agli Aero Clubs del sodalizio bolognese.

Si prega di scrivere chiaramente gli indirizzi che serviranno all'archivio.

Per motivi organizzativi facilmente comprensibili *le adesioni con le quote relative dovranno pervenire entro e non oltre il 4 gennaio 1965, all'Aero Club di Bologna, Via Panigale, 52.*

Gli organizzatori del Briefing ringraziano fin d'ora chi eviterà di metterli in imbarazzo con adesioni all'ultimo momento.

Iscrizione interventi

- Chi desidera parlare, dovrà prenotarsi previo annuncio dell'argomento che vuole trattare. Faranno cosa gradita coloro che si prenoteranno per tempo, in occasione dell'invio del modulo di adesione.
- Le iscrizioni si chiuderanno improrogabilmente alle ore 11,30 del giorno del raduno.
- La precedenza sarà data in maniera assoluta secondo l'ordine di iscrizione.

- Saranno tempestivamente segnalati agli interessati gli argomenti ripetuti.
- Sono esclusi gli argomenti personali.
- Gli interventi dovranno essere brevi e comunque non potranno durare più di 10 minuti per oratore.
- Alle ore 17,30 chiusura del raduno, anche se non avranno parlato tutti gli oratori iscritti.

N.B. - Per coloro che raggiungeranno Bologna in treno, se verrà comunicata l'ora di arrivo al momento dell'iscrizione, sarà messo a disposizione un mezzo per raggiungere l'Aeroporto.

Per ogni evenienza il numero telefonico dell'Aero Club Bologna è: 49.17.17.

Rasini

presidente onorario

dell'A.V.M.

Riccardo Briigliadori

nuovo presidente

L'Assemblea ordinaria dell'Aero Club Volovelistico Milanese (A.V.M.) ha nominato all'unanimità il Conte Cesare Rasini Presidente Onorario del sodalizio ed il Rag. Riccardo Briigliadori Presidente effettivo. L'Ing. Massimo Stucchi ed il Rag. Edigio Galli, sono stati nominati Vice Presidenti.

Ai nuovi eletti il saluto di « Volo a Vela » con l'augurio di buon lavoro.

Costituito il gruppo

volovelistico centro-sud

E' stato costituito a Roma il Gruppo Volovelistico Centro-Sud che raggruppa una folta schiera di appassionati del Volo a Vela dell'Italia Centro-Meridionale.

L'iniziativa è stata presa dai volovelisti romani, reatini e ternani ed ha riscosso la piena adesione dei piloti di volo a vela del Centro-Sud.

Agli animatori del dinamico Gruppo, Silva e Piludu, complimenti e buon lavoro!

Discussione e conclusioni alla riunione del «Sailplane Development Panel» dell'O.S.T.I.V.

Come abbiamo comunicato nel precedente numero di «Volo a Vela», il Prof. Piero Morelli ha partecipato nei giorni 5 e 6 Novembre 1964 ai lavori del «Sailplane Development Panel» dell'O.S.T.I.V., tenutosi a l'Aja (Olanda).

Pubblichiamo ora una breve relazione tecnica del Prof. Morelli sulla discussione e conclusioni sugli argomenti trattati.

Sollecitazioni da raffica

Le prescrizioni contenute nell'edizione 1964 del Regolamento OSTIV avevano suscitato critiche da parte dei tedeschi che hanno rilevato come esse contengano definizioni di velocità di raffica e coefficienti di attenuazione che, combinati, conducono a fattori di carico crescenti al crescere del carico alare, al contrario di quanto risulta dall'applicazione dei vari regolamenti nazionali. In particolare, i valori dei fattori di carico, soprattutto ai carichi alari elevati, sembrano risultare eccessivi. In seguito a queste osservazioni, l'olandese De Jonge aveva presentato uno studio, già precedentemente sottoposto ai delegati, nel quale veniva documentatamente dimostrata la fondatezza delle prescrizioni OSTIV alla luce delle attuali conoscenze, invero limitate, in merito alla struttura e agli effetti delle raffiche nel caso specifico degli alianti.

Le conclusioni di questo studio, dopo ampia discussione, sono state in generale, ritenute valide dal «Panel», per quanto si riflette nella variazione del fattore di carico con il carico alare.

Per quanto riguarda invece l'entità del fattore di carico, si è ritenuta valida l'osservazione dei tedeschi che un regolamento internazionale come quello dell'OSTIV, inteso a fissare requisiti *minimi*, è opportuno, non prescriva valori del fat-

tore di carico superiori a quelli che ormai una lunga esperienza ha dimostrato, in generale, soddisfacenti.

Pertanto si è accettata una proposta dell'inglese Vernon che, attraverso l'introduzione di un C_{pmax} dinamico pari a 1,25 volte il C_{pmax} statico e di una più bassa «velocità di progetto per raffica di massima intensità» (V_b) conduce a valori del fattore di carico conseguenti all'incontro della raffica di massima intensità ($U=30$ m/s), non superiore, nei casi più usuali, a $n=5,3$, che è il massimo fattore di carico (per effetto di manovra) prescritto per alianti della categoria normale (che comprende peraltro il volo in nube ed acrobatico con limitazioni).

La discussione, tuttavia, ha messo in luce alcune manchevolezze di questa parte del regolamento OSTIV, per cui è stata prospettata, particolarmente dai delegati italiani, l'opportunità che essa sia sottoposta in avvenire ad una accurata revisione.

Il «Panel» ha convenuto sull'opportunità di questa revisione, non senza rilevare tuttavia che essa richiederà un lungo periodo preparatorio e di studio.

Classe «12 metri»

La possibilità di costruire alianti di queste dimensioni aventi caratteristiche di volo certamente interessanti e al tempo stesso di costruzione più economica, leggera, e quindi suscettibili di più larga diffusione, può considerarsi ormai accertata e messa in evidenza sia dallo studio recentemente pubblicato da Shenstone e Cijan (su «Aero Revue Suisse» e «Aviasport») che dai dati illustrati al «Panel» dal tedesco Zacher, relativi a voli sperimentali comparativi (con rilevamento delle polari) su alcuni alianti tedeschi aventi appunto apertura alare nell'intorno dei 12 metri (D-34d, Kria, Delphin).

Prima tuttavia di proporre alla FAI l'istituzione di una nuova classe di alianti sportivi di 12 metri di apertura, anzi di «12,5 metri», come meglio è sembrato alla luce dei dati finora esaminati, si è unanimemente ritenuto opportuno sondare gli ambienti volovelistici sportivi di tutto il mondo sull'opportunità di istituire questa nuova classe, illustrando i motivi che la consiglierebbero.

Questo sondaggio verrà fatto sia attraverso

so gli Aero Club nazionali che attraverso le riviste specializzate, allo scopo di raccogliere opinioni e suggerimenti, e valutare la reazione a una tale proposta da parte degli ambienti interessati.

Classe « standard »

La FAI ha sollecitato l'OSTIV a fornire una definizione degli alianti « standard » più completa, atta cioè a impedire la costruzione di alianti che, pur essendo entro le limitazioni di tale classe, non ne riflettano lo spirito che vuol essere, come ben noto, quello di stimolare la realizzazione di alianti economici e pratici, adatti all'impiego nei club, piuttosto che di alianti complessi e costosi, da competizione e da primato.

Il « Panel », dopo ampia discussione, ha deciso di proporre alla FAI l'introduzione delle varianti ed aggiunte seguenti alle specifiche attuali:

- 1 - *Altezza minima interna della cabina* (fra sedile e cielo cappottina, valutata in modo dettagliatamente descritto) pari a 800 mm.
- 2 - L'aliante può essere dotato di *flap* anzichè dei « diruttori ». Sarebbe

cioè consentita una delle due soluzioni seguenti:

- flap: ma allora non i diruttori, e pertanto i flap devono essere in grado di fungere anche da aerofreni;
- diruttori: in tal caso non sono consentiti i flap.

- 3 - Aumento del *diametro minimo della ruota* di atterraggio da 250 mm a 300 mm, e ciò allo scopo di meglio garantire, ai fini della protezione del pilota, le caratteristiche minime di assorbimento di energia all'impatto
- 4 - Gli alianti « standard » devono ottemperare alle prescrizioni del *regolamento OSTIV* (OSTIV Airworthiness Requirements). E ciò allo scopo evidente di renderli all'incirca equivalenti per quanto riguarda i requisiti di sicurezza.

Le specifiche suddette, una volta (e se) accettate dalla FAI, sarebbero pubblicate entro il 1965, e potrebbero entrare in vigore, ai fini dell'ammissibilità degli alianti « standard » ai Campionati Mondiali ed al concorso per il Premio OSTIV, a partire dal 1967 o anni successivi.

Piero Morelli

Volovelisti!

Al termine del quarto anno della nostra gestione di « Volo a Vela » vi chiediamo ancora di esserci amici, di darci la vostra collaborazione redazionale, di sostenerci con i vostri abbonamenti, perchè solo di questo può vivere il vostro periodico.

Rinnovate subito il vostro abbonamento servendovi dell'accluso modulo di conto corrente postale N. 27-440 intestato al Centro Studi del Volo a Vela Alpino - Varese.

	Un anno	Due anni	Sost. (2 anni)
Italia:	L. 3.000	L. 5.000	L. 10.000
Estero:	L. 4.200	L. 6.000	L. 10.000

« Volo a Vela » vi augura buone feste e buon anno e con tranquilla fiducia vi dice: arrivederci tutti al VII Briefing Volovelistico delle Due Torri.

Un nuovo motoaliante tedesco

La nota casa costruttrice tedesca di alianti SCHLEICHER ha presentato ufficialmente al raduno di motoalianti di Bad-Oeynhausen, il nuovo motoaliante « Ka-11 », progettato dall'Ing. Rudolf Kaiser. Pur trattandosi di un apparecchio di un apparecchio di nuova progettazione, esso è costituito da elementi che appartengono ai vari tipi di alianti della nota casa tedesca: l'impennaggio orizzontale del « Ka-8 », la deriva e gli alettoni del « Ka-6 », le ali di 12,85 m di apertura, sono derivate da quelle del « Ka-9 » — un piccolo « 12 m » che non è stato riprodotto in serie. — La fusoliera, lunga m 6,40, è di tubi d'acciaio, intelata, e porta nella parte anteriore un motore a due tempi « Solo » da 25 HP, con elica bipale a passo fisso di m 1,34 di diametro. Il posto di pilotaggio gode di ottima visibilità, grazie ad una « bolla » di plexiglas di ottima forma aerodinamica, incernierata sul lato destro della fusoliera.

Il carrello d'atterraggio è costituito da una sola ruota sostenuta da una gamba di forza ben carenata. La ruota non è ammortizzata. Le ali non sono dotate di speciali pattini per mantenerle orizzontali, e si presentano come quelle di un aliante normale.

L'aliante può decollare senza essere sostenuto inizialmente da un'ala, mentre durante il rullaggio abbisogna di un aiutante.

Ecco alcuni dati e caratteristiche del nuovo motoaliante:

Apertura alare	m	12,85
Superficie alare	mq	12,5
Peso a vuoto	Kg	197,—
Peso totale	Kg	310,—
Carico alare	Kg/mq	24,8
Carico per HP	Kg	12,4
Efficienza		18
Caduta minima	m/sec	1
Velocità massima	Km/h	140
Velocità in spirale	Km/h	75
Velocità di salita	m/sec	2,5
Decollo in 100 m		

Più di 100.000 ore di volo a vela in Francia nel 1964!

Benchè i risultati completi del 1964 non siano ancora conosciuti, in occasione del Congresso Nazionale del Volo a Vela Francese, tenutosi nei giorni 14 e 15 Novembre scorso, M. Mudry — presidente della Commissione Federale del Volo a Vela — ha dichiarato che in Francia, nel corrente anno, sono già state compiute 114.000 ore di volo in aliante.

Durante lo svolgimento di tale cospicua attività di volo, sono state registrate le seguenti prove:

— Brevetti « C » di Volo a vela	. 1.156
— Guadagni di quota di 1.000 m per insegna F.A.I. argento	. . . 636
— Prove di durata (5 ore) per Insegna F.A.I. argento 410
— Prove di distanza (50 Km) per insegna F.A.I. argento	. . . 319
— Guadagni di quota di 3.000 m per insegna F.A.I. oro 62
— Prove di distanza libera di 300 Km per insegna F.A.I. oro	. . . 21
— Mete prefissate di 300 Km per insegna diamante F.A.I.	. . . 64

Il volo a vela nei giochi olimpici

Il Presidente della Commissione per il Volo Senza Motore della F.A.I. visiterà il Comitato Olimpico che ha sede a Losanna, per proporre l'entrata del Volo a Vela nel programma dei prossimi giochi Olimpici.

Le iscrizioni ai campionati mondiali

Quasi tutti i Paesi aderenti alla F.A.I. hanno inviato l'iscrizione ai prossimi Campionati Mondiali di Volo a Vela che si svolgeranno in Inghilterra nella primavera del 1965, mancano soltanto la Cecoslovacchia, la Romania e la Jugoslavia. A tutt'oggi sono iscritti 30 piloti nella Classe Libera e 42 nella Classe Standard.

Nazione	Cl. Lib.	Cl. St.
ARGENTINA	1	1
AUSTRALIA	1	2
AUSTRIA	1	1
BELGIO	1	2
CANADA	2	1
DANIMARCA	2	2
GERMANIA EST	=	2
GERMANIA OVEST	2	2
FINLANDIA	1	2
FRANCIA	1	2
INGHILTERRA	2	2
ITALIA	2	2
INDIA	=	1
IRLANDA	=	2
ISLANDA	2	1
ISRAELE	2	=
GIAPPONE	=	1
OLANDA	1	2
NUOVA ZELANDA	=	2
NORVEGIA	=	2
POLONIA	2	2
SUD AFRICA	1	1
SVEZIA	1	1
SVIZZERA	1	2
STATI UNITI	2	2
U.R.S.S.	2	2

Il Congresso Internazionale dell'O.S.T.I.V.

Il Congresso scientifico internazionale che l'O.S.T.I.V. organizza in occasione di ogni campionato mondiale di volo a vela, avrà luogo in Inghilterra a South Cerney dal 2 al 12 Giugno 1965, cioè nel periodo in cui si svolgerà la massima competizione mondiale del volo silenzioso.

Gli argomenti che saranno trattati durante il Congresso riguarderanno tutti i campi della tecnica e della scienza volovelistica: aerodinamica e meccanica del volo, costruzioni, progettazione, strumenti di bordo, addestramento, tecnica del veleggiamento, equipaggiamento di bordo, meteorologia applicata, ecc.

I lavori del Congresso saranno presieduti: per la parte scientifica, dal Dr. Joacim P. Kuettner, e per la parte tecnica dal Col. Floyd J. Sweet.

Ecco il programma del Congresso:

Mercoledì	2 Giugno 1965:	arrivo dei Congressisti.
Giovedì	3 Giugno:	Apertura ufficiale del Congresso e successiva Sezione Tecnica.
Venerdì	4 Giugno:	Sezione Tecnica.
Sabato	5 Giugno:	Sezione Tecnica.
Lunedì	7 Giugno:	Sezione Tecnica.
Martedì	8 Giugno:	Sezione Tecnica e Meteorologica.
Mercoledì	9 Giugno:	Escursione turistica Congressisti.
Giovedì	10 Giugno:	Sezione Meteorologica.
Venerdì	11 Giugno:	Sezione Meteorologica.
Sabato	12 Giugno:	Chiusura del Congresso ed Assemblée Generale dell'O.S.T.I.V.