

VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 51



FEBBRAIO 1965

Lettera da Roma

Roma 28 febbraio 1965

Cari amici volovelisti,

a Bologna, nel corso del Briefing, Costante Spadoni — istruttore di volo a vela all'Aero Club di Ravenna — nel suo interessante intervento ha preso lo spunto dal mio articolo « Problemi di fine anno » pubblicato da « Volo » nel novembre scorso.

Ringrazio molto l'amico Spadoni per aver portato con obiettiva serenità un utile contributo di esperienza per la risoluzione di problemi molto interessanti e gli rispondo ora non avendo potuto farlo in sede di « Briefing » per mancanza di tempo. Sorvolo le premesse di Spadoni sulle quali c'è poco da aggiungere o commentare tanto sono ovvie, e passo a trattare i tre punti fondamentali della sua relazione integralmente pubblicata da « Volo a Vela » nel numero di gennaio.

1. *Molte scuole.*

È verissimo che il successo della campagna di proselitismo è condizionato dal numero delle scuole, ma è altrettanto vero che una scuola in grado di assolvere razionalmente la sua importante funzione richiede mezzi e uomini. Non si vede come se ne possano istituire altre. Osservo però che anche dove non esiste una scuola di volo a vela, ma almeno un aliante bipostrale e dei piloti abilitati al trasporto passeggeri, si possono, anzi si dovrebbero fare voli di propaganda, che meglio sarebbe chiamare di presentazione e conoscenza del volo a vela nei suoi aspetti più seducenti, senza forzare, evitando di stringere troppo le spirali, escludendo manovre che lasciano, nelle persone non abituate a certe sollecitazioni, sgradevoli sensazioni. Chi

porta in volo un neofita si deve in primo luogo preoccupare di conquistarlo al volo a vela e regolarsi di conseguenza.

Se poi manca la scuola sul posto, e se fatto il primo assaggio l'aspirante volovelista vuole veramente diventare pilota, non sarà grande sacrificio frequentare saltuariamente, una scuola fra le meno distanti, oppure un corso continuativo tipo quelli svolti dal Centro di Rieti.

L'idea di premiare gli istruttori in base al loro rendimento è buona e non bisogna lasciarla cadere. Occorre studiare il modo affinché il premio sia conferito ai meritevoli. Rilancio la proposta al «Comitato per il volo a vela» proponendogli di svilupparla, per presentarla quando verrà costituita, alla Commissione relativa.

2. Molti trainatori.

(Per non cadere in equivoci precisiamo che Spadoni si riferisce ai piloti abilitati al traino, e non ai velivoli).

Anche a proposito di questi piloti Spadoni mette il dito sulla piaga. È facile immaginare le sue tribolazioni per poter assicurare al momento opportuno l'indispensabile trainatore, ma non posso convenire con lui sulla opportunità di alleggerimento dei minimi di attività per ottenere l'abilitazione. Le vigenti disposizioni sono il risultato di ponderati studi in sede responsabile e suffragati da una lunga esperienza. Non credo sia prudente scendere sotto tali limiti, e sono anche certo che tentativi presso le competenti autorità non avrebbero probabilità di successo.

Il discorso diventa invece molto interessante per quanto riguarda l'obbligo per i trainatori di conseguire l'abilitazione alla fonìa, che si comprenderebbe e sarebbe più che logico qualora gli alianti e i velivoli adibiti al loro traino fossero obbligatoriamente dotati di apparati radio. Ma la realtà è diversa. Esiste qualche aeroporto per il quale, data la particolare posizione rispetto ad altro viciniori di grande traffico commerciale, è prescritto l'uso della radio da parte degli alianti che si collegano con

la torre di controllo. Tolle queste rare eccezioni la regola è che, data l'ubicazione degli aeroporti sedi di attività volovelistica, la radio non è necessaria.

Stando così le cose non si comprende la necessità di una disposizione generica che minaccia di porre in crisi scuole di volo a vela nelle quali non soltanto non esiste la necessità dei collegamenti radio ma non esistono nemmeno gli apparati. Un temperamento alla disposizione che limiti l'obbligo della abilitazione in fonìa per i casi e le sedi in cui necessita, sarebbe quanto mai opportuno. E c'è da sperare che ci si arrivi in omaggio al buon senso.

3. Molto materiale per le scuole.

Altra piaga sulla quale Spadoni pone il dito. L'argomento del materiale da traino, velivoli, parti di ricambio, motori, è il più grave di tutti. Ha formato oggetto del più vivo interessamento, anche mio personale, ma con modesti risultati pratici. Bisogna però in primo luogo aver presente la situazione e le possibilità pratiche ch'essa offre.

Si sa che soltanto una modesta parte degli L.5 esistenti è riservata al servizio del traino alianti. Gli altri, malgrado una delibera del Consiglio Federale dell'Ae.C.I. da me provocata da qualche anno, sono rimasti agli aeroclubs che li impiegano per scuola e turismo. La delibera prevedeva di riservare gli L.5 al volo a vela, previa sostituzione con altrettanti M 416 in corso di assegnazione da parte del Ministero Difesa Aeronautica. Ma l'applicazione ha subito ostacoli e ritardi per cause varie e in particolare per il ritardo nella consegna dei Macchi 416. Con la integrale auspicabile adozione di questa fondamentale delibera si potrà contribuire in misura decisiva alla soluzione del problema dei velivoli trainatori.

Certo è però che se non esistessero gli attuali compartimenti stagni fra le scuole e fosse invece facilmente possibile lo scambio di apparecchi secondo le necessità reciproche, ne deriverebbero notevoli vantaggi pratici. Bisognerebbe insistere presso la competente autorità.

4. *Snellimento e speditezza delle procedure, per il conseguimento del brevetto di volo a vela.*

Alle prese per la prima volta con il problema di far conseguire il brevetto ai suoi allievi tecnicamente pronti, l'amico Spadoni espone il suo caso che è quello di tutti gli Aero Clubs e tocca un altro punto dolens del volo a vela italiano.

Basterebbero a frenare lo sviluppo del volo a vela gli ostacoli naturali: penuria di mezzi, costi elevati del volo, eccetera. Ma esaminato il problema con serena obiettività ci si accorge che l'ostacolo più serio allo sviluppo del nostro volo a vela, al rendimento delle scuole, proporzionale ai mezzi ed alla capacità degli istruttori ed alle attitudini degli allievi, è di ordine burocratico.

Ve lo immaginate quanti brevetti in più sarebbero conseguiti, se potessero essere rilasciati dall'Aero Club d'Italia così come accade per le insegne sportive della F.A.I.? Purtroppo il rilascio del brevetto, per disposizioni di legge è di competenza ministeriale. Una legge arcaica che si spera sia presto aggiornata e adeguata alle specifiche esigenze del volo a vela che, è necessario ripetere, non sono le stesse del volo a motore.

I tentativi esperiti presso Civilavia sono rimasti sinora infruttuosi, urtando contro ostacoli che sembrano insormontabili, malgrado la comprensione di taluni funzionari. Evidentemente bisogna ancora insistere sino ad ottenere che le prove pratiche vengano controllate e rese valide da un Commissario che risieda sul posto e scelto fra persone di fiducia (del Ministero) e che le Commissioni per gli esami teorici si possano ottenere senza attendere dei mesi. Sapete che per le insegne F.A.I., ben più severe dei brevetti, senza ricorrere a Commissioni ministeriali si sono sempre fatte le cose con la massima serietà, senza inconvenienti... e senza frodi.

Sapete quanto costa e non soltanto in danaro formare un pilota, e soffrite di vederne qualcuno cui mancano soltanto le prove ufficiali di brevetto che, stanco di attendere la sospirata Commissione, abbandona l'attività.

Non c'è che da insistere e sperare che co-

me vennero modificate le vecchie disposizioni di legge che prescrivevano soltanto 5 minuti sopra il punto di lancio, si modifichi in senso volovelistico anche la disposizione relativa alle Commissioni.

Ringrazio ancora Spadoni che mi ha offerto lo spunto per spezzare una lancia in favore delle nostre attività nel loro aspetto più importante; mi accorgo però che la risposta alla sua relazione mi ha lasciato poco spazio. Vorrei chiudere riferendo alcune notizie francesi, senza troppi commenti che sono superflui tanto è grande la loro eloquenza.

Lo stanziamento nel bilancio dello Stato (francese) per lo S.F.A. (Service de la Formation Aeronautique) che nel 1961 era stato di 1150 milioni di franchi è passato, attraverso successivi aumenti a 2050, pari a 2 miliardi 603 milioni e 500.000 lire. I premi per l'acquisto, da parte degli aero clubs, ammontano a 150 milioni di franchi, pari a 190.500.000 lire. Altri 40 milioni di franchi sono destinati ai premi per l'acquisto di paracadute, e 450 milioni per i premi di acquisto dei velivoli a motore. Il premio di acquisto degli aianti biposto è stato portato all'ottanta per cento del loro costo, il che consentirà ai dirigenti del volo a vela francese di rimediare alla penuria di biposti doppio comando.

Stralcio queste notizie dalla rivista francese « Aviasport » del gennaio scorso, mentre su « Aviation Magazine » leggo che nel 1964 i brevetti « C » conseguiti sono stati 1250 contro 1.080 del 1963.

Tutte cifre da meditare e che dovrebbero essere conosciute e considerate in Italia, nel loro significato, soprattutto da chi ha i poteri e i mezzi, vale a dire ad alto livello politico.

Per scendere a cose a noi più vicine desidero esprimere il mio personale convincimento che finalmente ci stiamo avviando verso un futuro migliore a conclusione della crisi dell'Ac.C.I. che ritengo sia stata inevitabile e benefica in quanto scaturiranno da essa un ordinamento e norme statutarie adeguate alle funzioni degli aeroclubs, che si vuole estendere. Tutto lascia sperare che anche per il volo a vela si prospetta una situazione migliore. Confidiamo dunque, nella volontà e sensibilità aviatoria dei responsabili.

UMBERTO NANNINI

Bisogna che il volo a vela diventi uno sport della scuola

Sembra una idea uscita dal cervello di un velovelisto surriscaldato dalle termiche di agosto... invece è il titolo di un articolo apparso su « AVIATION MAGAZINE », il periodico francese più diffuso, il 1° Gennaio 1965.

L'articolo, sotto forma di intervista al Presidente della Commissione Volo a Vela della Federazione Nazionale Aeronautica, Mr. Mudry, è molto interessante e penso valga la pena di riportarlo così come è stato trascritto.

Signor Presidente, cosa pensa del volo a vela come sport scolastico all'aria aperta?

« Tutti i congressisti (al primo congresso del volo a vela che si è tenuto a Parigi il 14 e 15 novembre scorso) si sono trovati d'accordo nel richiedere che il volo a vela sia riconosciuto come sport scolastico all'aria aperta.

Questo poi non significa che il volo a vela non possa essere anche qualcosa d'altro. È d'altra parte uno sport educativo. Ciò che noi auspichiamo è che diventi uno sport scolastico con tutto ciò che questo comporta e cioè la gratuità per gli scolari, così come è per lo sport ippico per esempio.

Un recente comunicato del Ministero dell'Agricoltura indica che quel Ministero è pronto a consacrare 18.000.000 di franchi (cioè 2 miliardi e 300 milioni di lire) all'anno per l'equipaggiamento ed il funzionamento delle società ippiche, rurali e urbane. Si parla di favorire l'allenamento di 250.000 cavalieri che non sarebbero unicamente dei giovani perchè il Ministero dell'Agricoltura pensa non solo alla formazione dei giovani, ma anche al loro

allenamento, al loro perfezionamento e alla loro partecipazione alla competizione. Se vi ho fatto un parallelo con l'equitazione è semplicemente con lo scopo di ottenere un aiuto supplementare che potrebbe essere devoluto al servizio della formazione aeronautica.

La commissione volo a vela non vuole assolutamente uscire dal servizio della formazione aeronautica, il che non impedisce che si possano studiare delle convenzioni con il Ministero dell'Educazione Nazionale (Pubblica Istruzione) e con il Commissariato alla Gioventù ed agli Sport »...

Fa bene al cuore leggere di questi articoli, ma fa male doverli tradurre. E se poi lo si fa lo stesso, lo si fa nella speranza che qualcuno raccolga ciò che vi è di buono e si metta all'opera. Perché questa è la strada e là dove c'è tutto da fare, bisogna incominciare dal principio. Dai ragazzi nelle scuole. Perché volare è importante, non mi stancherò mai di ripeterlo. Importante per se stesso, per le discipline che insegna e per il mondo nuovo che fa scoprire, e infine per lo spazio e l'Alitalia.

E se la via del volo a vela deve passare sul cavallo, pronti anche a questo, purché si parta, una buona volta.

C. G. Silva

ALIANTE « K 7 » Biposto

nuovo di fabbrica, sdoganato ed
immatricolato in Italia

da vendere.

**Gruppo Volo a Vela VIPITENO
(Bolzano)**

Riunione dei componenti la squadra italiana partecipante ai campionati mondiali di volo a vela

Il giorno 20 febbraio ha avuto luogo presso l'Aeroporto di Calcinate una riunione presieduta dal Signor Giorgio Orsi, per l'esame dei problemi inerenti alla partecipazione italiana ai prossimi Campionati Mondiali.

La riunione è stata disposta dall'Aero Club d'Italia, rappresentato dal Rag. Ernesto Vitale.

Ad essa hanno partecipato il Capo Equipe Prof. Piero Morelli, i piloti Walter Vergani, Leonardo Brigladori e Fiorenzo Lamera, nonché l'Ass. Meteo P. Rovesti. Assente giustificato il pilota Attilio Pronzati. Sono stati trattati i problemi relativi ai componenti delle singole squadre, che risultano così formate:

- Classe Libera: Pilota Walter Vergani. Aliante « Skylark 4 ». Aiutanti: Albonico, Sebregondi ed altro da destinarsi.
Pilota Fiorenzo Lamera. Aliante « M 100 S ». Aiutanti: Ruffinengo, Viano e Maritano.
- Classe Standard: Pilota Leonardo Brigladori. Aliante « Uribel » C. Aiutanti: Galli, Stucchi e Guglielmi.
Pilota Attilio Pronzati. Aliante « M 100 S ». Aiutanti: Baldisserri, Fiori e altro da destinarsi.

La data di partenza è stata fissata per il giorno 20 maggio p.v. se il viaggio avverrà via terra; oppure il giorno 21 maggio se il viaggio avverrà per via aerea a bordo dei Cargheros « C 119 » dell'A.M.

Sono stati attentamente esaminati tutti i problemi tecnici e logistici inerenti agli alianti ed ai mezzi di trasporto, nonché la parte amministrativa.

È stata presentata al Commissario Straordinario dell'Ae.C.I. una dettagliata relazione sui problemi discussi e sulle necessità della Squadra Italiana, affinché ogni cosa sia predisposta in tempo utile.

Modifiche al regolamento del « Trofeo San Pedrino » 1965

È stato diramato in questi giorni il regolamento del « Trofeo San Pedrino » per il corrente anno, la cui disputa è iniziata il 1° marzo e si chiuderà il 31 ottobre '65. Quest'anno sono state apportate alcune modifiche al regolamento, sia in base alle esperienze delle tre precedenti edizioni del Trofeo, sia in seguito alle richieste formulate dai volovelisti ed ai suggerimenti della Commissione Sportiva Centrale dell'Ae.C.I.

La più significativa di tali modifiche riguarda senza dubbio l'articolo 4° relativo all'attribuzione del Trofeo Challenge; che prevede la riduzione da 5 a 3 del numero massimo di piloti che per ogni Ente potranno partecipare col loro punteggio alla classifica per Club. Tale emendamento consentirà anche ai piccoli gruppi di gareggiare con possibilità di un buon piazzamento nella graduatoria generale per Aero Club.

Quest'anno inoltre saranno presi in esame ai fini della omologazione per la classifica, soltanto i voli la cui documentazione sia stata inoltrata direttamente all'Ente organizzatore dal pilota interessato. Per quanto riguarda i voli effettuati durante le gare saranno considerate valide le classifiche ufficiali della gestione stessa, previa autorizzazione dei singoli piloti all'inserimento nella classifica del Trofeo.

Gli Enti ed i piloti che non fossero ancora in possesso del nuovo regolamento, potranno richiederlo al Centro Studi del Volo a Vela Alpino - Aeroporto Calcinate - Varese.

AVETE RINNOVATO L'ABBONAMENTO A « VOLO A VELA »?

Fatelo subito servendovi del modulo di c/c postale che Vi abbiamo inviato con gli ultimi numeri.

Pubblichiamo i dati relativi all'attività di volo svolta nel 1964 dagli Enti che hanno risposto alla nostra richiesta, riservandoci di rendere nota l'attività mancante non appena gli interessati ce la notificheranno.

ENTI	Ore di Volo a vela	Ore di Volo a motore	TOTALE Vela+Motore	BREVETTI conseguiti	« C » Argento		« C » Oro		Diamante
					Parziali	Completi	Parziali	Completi	
C.S.V.V.A. e A.V.A.L. - VARESE	2.737,11	641,10	3.378,21	8	6	1	1	1	2
C.N.V.V. - RIETI	2.059,—	921,—	2.980,—	27	9	—	1	—	—
Ae.C. - TORINO	1.195,28	647,08	1.842,36	9	10	2	—	—	—
A.V.M. - MILANO	616,20	355,44	972,04	8	—	—	—	—	—
Ae.C. - BERGAMO	700,25	162,30	862,55	8	9	—	—	—	—
Ae.C. - VICENZA	633,27	132,47	766,14	—	—	—	—	—	—
Ae.C. - BOLZANO	350,—	—	—	—	6	1	2	—	—
ACCAD. VOLOVEL.	303,19	42,15	345,34	—	—	—	—	—	—
Ac.C. - RAVENNA	148,09	72,08	220,17	—	—	—	—	—	—
Ae.C. - CREMONA	26,51	—	26,51	—	—	—	—	—	—

1-2 Maggio 1965 Raduno volovelistico a Calcinatè del Pesce

Nei giorni 1 e 2 Maggio 1965, si svolgerà sul Campo di Calcinatè del Pesce - VARESE - un amichevole raduno volovelistico organizzato dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino, per dar modo ai piloti appartenenti agli altri gruppi di conoscere le possibilità meteorologiche offerte dal varesotto.

I volovelisti potranno giungere coi loro alianti sul Campo di Calcinatè nelle ore pomeridiane del giorno precedente il raduno, cioè venerdì 30 Aprile.

Le iscrizioni al raduno dovranno pervenire al Centro di Calcinatè del Pesce (Varese) entro il 20 Aprile p.v. - La quota di iscrizione per ogni aliante è di L. 10.000, con diritto a quattro traini aerei sino alla quota di 1.000 metri. Il vitto e l'alloggio sono a carico dei partecipanti. Il loro importo si aggira sulle mille lire per ogni pasto ed a 700 lire ogni pernottamento. I posti letto disponibili sul campo di Calcinatè sono una ventina e verranno assegnati ai piloti provenienti dalle località più lontane.

Durante il raduno verrà svolta attività volovelistica con assistenza meteorologica e controllo sportivo, essendo i voli validi ai fini del trofeo annuale « San Pedrino ». Ulteriori notizie verranno tempestivamente comunicate ai vari gruppi dall'Ente organizzatore.

Volo a Vela Torinese

Situazione Club Autonomo

Cattive notizie, per cominciare.

Infatti la costituzione del club di volo a vela, sul punto di vedere finalmente la luce dopo un anno e mezzo di dolorose vicissitudini, quando pareva ormai che più nulla si opponesse alla sua nascita, ha subito un ulteriore grave colpo. È succorsi dell'Ac.C. Torino in qualità di commissario straordinario dalle dimissioni del consiglio — ultimo atto della crisi conseguente alla controversia tra i volovelisti ed il consiglio stesso in tema di autonomia — alla richiesta ufficiale dei volovelisti riuniti in assemblea plenaria di separare la gestione dell'attività di volo a vela da quella di volo a motore, ha comunicato di non ravvisare « per il momento » l'opportunità di effettuare tale separazione.

Poichè l'esistenza del club autonomo volovelistico non può prescindere da una soluzione amichevole della controversia tanto per la divisione patrimoniale, quanto per la necessità di armonizzare la propria attività di volo sullo stesso campo d'aviazione con quella del club di « volo a motore » ed infine per il fatto determinante che i due club avrebbero a presidente la stessa persona, ne discende che l'autonomia del volo a vela torinese deve cercare altra via per arrivare in porto. In questo senso, senza per altro disperare di arrivare in un futuro più favorevole alla costituzione del club, si stanno svolgendo trattative tra i « separatisti » ed il commissario straordinario, e sembra che si possa sperare di vedere presto un miglioramento della situazione.

Alle prossime elezioni si vorrebbe proporre all'assemblea un consiglio composto da un rappresentante per ciascuna specialità in cui si articola l'attività del club (volo a motore, volo a vela, paracadutismo, aeromodellismo) più altri tre consiglieri... neutrali.

I consiglieri di ciascun gruppo sarebbero eletti dai praticanti la specialità, ed inoltre ogni specialità godrebbe di una

certa autonomia, per ora non ben definita, magari di gestione entro certi limiti, salva ratifica da parte del consiglio.

Come si vede si tratterebbe di un passo avanti verso lo svincolo dalle strettoie entro le quali si dibatte gran parte dei volovelisti italiani nei vari club nei quali non è riconosciuta al volo a vela l'età della ragione, e realizzata a Torino questa formula potrebbe servire di esempio e stimolo ai volovelisti che si trovano in situazioni analoghe.

Per designare il loro candidato al consiglio i volovelisti si sono riuniti in assemblea il 1. marzo u.s.

È risultato eletto, manco a dirlo, Piero Morelli al quale i volovelisti torinesi hanno ancora una volta voluto dimostrare la loro stima e l'apprezzamento per quanto Morelli ha fatto per il volo a vela specialmente a Torino, con grande dispendio di tempo e di energie e che ha significato anche l'essere esposto a vere e proprie ingiustificabili campagne di calunnie da parte di avversari poco scrupolosi.

Ora molti ostacoli sono ancora da superare per arrivare alla conclusione dell'accordo per l'elezione di un consiglio così concepito, ma è certo che solo dopo tale avvenimento potremo uscire dall'immobilismo che ci ha visto segnare il passo lungo la rotta in ascesa che aveva caratterizzato il cammino del volo a vela torinese.

Attività di volo

A causa della situazione di sfiducia che ha improntato tutta la passata stagione e specialmente per la mancanza di un direttore della scuola di volo a vela, i risultati dell'attività non sono stati molto brillanti e si possono così riassumere:

Ore volate da aliati	1605
Ore volate da velivoli rimorchiatori	340
Nuovi brevetti C	10
Nuovi brevetti C d'argento	2

cifre che non si discostano da quelle dell'anno 1963. Situazione non drammatica quindi; una frenata nella corsa al traguardo delle 2000 ore annuali che senza la crisi quest'anno si sarebbe certamente raggiunto. L'attività nei primi mesi del

1965 risente naturalmente oltrechè della situazione particolare anche delle condizioni atmosferiche invernali.

Cionondimeno alcuni buoni voli sono stati effettuati, tra i quali molto interessante quello compiuto da Lamera mercoledì 17 Febbraio che ha raggiunto il colle del Sestriere alla quota di 3500 metri ed ha fatto ritorno al campo alla bella media di 85 km/ora, sfruttando — in pieno inverno! — correnti ascensionali di origine termica. L'interesse del volo sta soprattutto nel fatto che il colle del Sestriere è situato, com'è noto, a 2000 metri di quota nel mezzo di un sistema montuoso con cime oltre i 3000 metri.

A testimonianza della volontà di ripresa a dispetto della situazione interna tutt'altro che soddisfacente, il campo presenta di nuovo l'aspetto indaffarato dei bei tempi, ed approfittando di un anticipo di primavera parecchi piloti hanno già effettuato delle uscite in montagna ai primi di Marzo con voli oltre i 2500 metri di quota.

Biposto M 200

Il biposto M 200 che il Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino ha costruito per l'Ae.C. d'Italia sta effettuando a Torino dei voli di messa a punto. I risultati di questi voli, uno degli ultimi durato 2 ore e mezza, sono soddisfacenti e continuano in attesa del rilascio del certificato di navigabilità.

Alberto Morelli che cura la messa a punto dell'aliante non si lascia andare a troppe confidenze, com'è tipico della sua serietà, ma è visibilmente soddisfatto dei risultati raggiunti e particolarmente del fatto che sta per iniziarsi in Francia la costruzione in serie dell'M 200 da parte della CARMAN che ne ha ottenuta la licenza.

Gianni Ruffinengo

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

Prorogate le date per la presentazione delle memorie.

L'O.S.T.I.V. ha prorogato le date per la presentazione delle memorie che saranno illustrate e discusse al X Congresso Internazionale Scientifico e Tecnico del Volo a Vela, che si terrà in occasione dei prossimi Campionati del Mondo.

Gli interessati a presentare i loro studi potranno inviari i riassunti sino al 1° Aprile ed i lavori completi sino al 15 Aprile p.v.

Durante lo svolgimento del Congresso e precisamente l'8 Giugno, avrà luogo una importante sezione tecnico-meteorologica, durante la quale sarà trattato il seguente tema: Relazione fra la situazione meteorologica, il tipo di prova e le caratteristiche dell'aliante.

Altri temi suggeriti dall'O.S.T.I.V. agli studiosi sono:

Climatologia delle regioni per le gare di volo a vela.

Condizioni meteorologiche ottime per prove specifiche.

Caratteristiche ottime dell'aliante per un determinato tipo di prova.

Caratteristiche ottime degli alianti per condizioni geografiche particolari.

Gli interessati potranno segnalare direttamente i loro lavori alle seguenti persone:

Sezione Tecnica:

It. Col. Floyd J. Sweet - 5649 Massachusetts Avenue - Fall Church, Virginia 22043 - U.S.A.

Sezione Scientifica:

Dr. Joachim P. Kuettner - 2919 Thompson Circle, SEHUNTSVILLE - Alabama - U.S.A.