

# 25 Jahre OSTIV: 1948–1973

Von L. A. de Lange, Präsident der OSTIV

Segelflüge, die in den Jahren 1920 bis 1925 ausgeführt wurden, machten auf die Meteorologen nur geringen Eindruck, weil sie in den ziemlich gut bekannten Aufwinden an den Hängen stattfanden, auf die der Wind senkrecht oder nahezu senkrecht bläst. Dieses Phänomen war für sie kein Geheimnis. Das änderte sich jedoch, als Max Kegel am 12. August 1926 einen 55,3-km-Flug entlang einer Gewitterwalze machte und als Johannes Nehring im gleichen Jahr stundenlang von Berggrücken zu Berggrücken fliegend in Winden segelte, die zum reinen Hangsegeln zu schwach waren (1 bis 2 m/s). Diese Flüge interessierten die Meteorologen sehr und führten zu einer engen Zusammenarbeit zwischen Meteorologen und Segelfliegern, also zwischen **Wissenschaft und Praxis**. Das Segelflugzeug, unvermutet zum praktischen Instrument für meteorologische Forschung geworden, begann dann auch die Aufmerksamkeit der Aerodynamiker, Flugzeugbauer und Fluggeräteentwickler auf sich zu ziehen und dadurch für die flugwissenschaftliche Forschung zu einem fliegenden Modell zu werden.

Von 1927 bis 1930 wurden grosse Schritte in der Entwicklung des Segelfluges – insbesondere in Deutschland – verzeichnet, in deren Verlauf **wissenschaftliche und technische** Forschung Hand in Hand gingen mit der **Praxis** des Segelns. Die Entdeckung neuer Aufwindquellen in der Atmosphäre (Thermik, Aufwind innerhalb von und nahe den Wolken), die aerodynamischen und konstruktiven Verbesserungen der Segelflugzeuge wie auch die Einführung des Windenstarts und des Flugzeugschlepps öffneten noch nie dagewesene Möglichkeiten für eine weltweite Segelflugbewegung. Es war daher kein Zufall, dass die erste internationale Segelflugorganisation – ISTUS (Internationale Studienkommission für den Segelflug) – mit der Zielsetzung gegründet wurde, die Segelflugspezialisten aller Nationen in engeren Kontakt miteinander zu bringen und dabei den Zweck zu verfolgen, die Entwicklung des Segelfluges durch Austausch von Erfahrungen und durch freundschaftliche Zusammenarbeit zu fördern.

Auf die Initiative von Prof. Dr. phil. nat. Walter Georgii, dem Direktor des Forschungsinstituts der Rhön-Rossitten-Gesellschaft, versammelten sich die Vertreter von sieben Nationen (Belgien, Frankreich, Deutschland, Grossbritannien, Holland, Ungarn und Italien) in

Darmstadt, Deutschland, und gründeten am 10. März 1930 die ISTUS. Der **Rat** bestand aus Professor Georgii als **Präsident**, Oberst Massaux (Belgien), Ing. Massenet (Frankreich) und The Master of Sempill (Grossbritannien) als **Vizepräsidenten**, C. H. Lowe-Wylde (Grossbritannien), Prof. Dr. Ing. Van der Maas (Holland), Generalmajor Nannini (Italien) und Oberstleutnant Czapary (Ungarn) als **Mitglieder**. Zum **Generalsekretär** wurde Dr. Graf von Ysenburg, Direktor der Rhön-Rossitten-Gesellschaft, ernannt.

Die Fédération Aéronautique Internationale (FAI), welche die oberste Luftsportbehörde in der Welt ist, beschränkte ihre Tätigkeit auf dem Gebiet des Segelfluges ausschliesslich auf die Anerkennung und Registrierung von Weltrekorden, was bereits in der Generalkonferenz 1925 entschieden wurde. Die ISTUS hingegen wurde die führende internationale Segelflugorganisation, die sich sowohl mit den **wissenschaftlichen und technischen** Problemen als auch mit den **sportlichen** Gesichtspunkten des Segelfluges befasste. In Anbetracht dieser Situation ist es verständlich, dass die ISTUS besondere internationale Abzeichen für sportliche Leistungen einführte (1931 Silber-C und 1937 Gold-C), dass sie unter ihrer Schirmherrschaft Segelflugdemonstrationen und -wettbewerbe abhielt, beide in Verbindung mit ISTUS-Kongressen (Budapest 1936, Salzburg 1937, Bern 1938 und Lwow 1939) und dass sie den berühmten goldenen ISTUS-Ring schuf, der nicht nur für aussergewöhnliche wissenschaftliche und technische Beiträge, sondern auch für hervorragende **sportliche** Leistungen verliehen wurde. Diesen Ring erhielten Lajos Rotter 1937, Walter Georgii und Paul Steinig 1938 und Alexander Lippisch 1939. Auf Veranlassung der ISTUS entschied die Generalkonferenz der FAI am 15. Januar 1932, als beantragendes Komitee für Segelflugangelegenheiten die Commission du Vol sans Moteur, CVSM (seit einigen Jahren CIVV genannt), einzusetzen, die bei ihrer ersten Sitzung einige wichtige Resolutionen herausgab hinsichtlich der Regeln für Segelflugrekorde und der A-, B- und C-Abzeichen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Sporting Code der FAI mit der Praxis in Übereinstimmung gebracht. Die Empfehlungen der CVSM, vorbereitet durch die ISTUS, wurden von der Generalkonferenz der FAI angenommen und so für alle aktiven Mitglieder gültig. Es herrschte ein guter,

auch persönlicher Kontakt zwischen ISTUS und CVSM: Der Präsident der ISTUS und der Präsident der CVSM waren dieselbe Person (Prof. Georgii), während verschiedene Mitglieder der ISTUS einen Teil der CVSM bildeten. Bei der ersten Generalversammlung der ISTUS nach der Gründung, 1. und 2. Oktober 1931 in London, entschieden die Delegierten, um die internationale Zusammenarbeit zu demonstrieren, weltweit das deutsche Abzeichen (weisse Möwen auf blauem Emaillegrund) mit den Initialen der betreffenden Nation zu benutzen. Die A- und B-Abzeichen, die durch die nationalen Aero-Clubs ausgegeben wurden, trugen eine beziehungsweise zwei Möwen; das C-Abzeichen, verliehen von der FAI, wies drei Möwen auf.

Seit 1930 fanden die Generalkonferenzen der ISTUS (Ausnahme 1931) mit Kongressen statt, bei denen Vorträge über wissenschaftliche, technische und praktische Probleme gehalten wurden. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurden sieben ISTUS-Kongresse veranstaltet: Darmstadt 1930, Wasserkuppe 1932, Berlin 1935, Budapest 1936, Wien/Salzburg 1937, Bern 1938 und Warschau/Lwow 1939.

## Die Nachfolge der ISTUS

Von Anfang an war der Mittelpunkt der ISTUS die DFS in Darmstadt (Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug), wodurch von der deutschen Regierung die ISTUS in beträchtlichem Ausmass unterstützt wurde (zur Verfügung der ISTUS stand das DFS-Personal einschliesslich von Direktor Prof. Georgii, darüber hinaus wissenschaftliche und technische Einrichtungen, Büromaschinen und so weiter). Deshalb gab es nach dem Krieg eine Art Vakuum. In Wirklichkeit hatte die ISTUS aufgehört zu existieren.

Die Frage, wie man mit der von der ISTUS geleisteten wichtigen Arbeit fortfahren konnte, war einer der Haupttagesordnungspunkte der FAI-Generalkonferenz 1946 in London.

Man konnte nicht erwarten, ein anderes Forschungsinstitut oder eine Regierung zur Uebernahme dieser kostspieligen Aufgabe zu finden. Lord Brabazon Tara, der Präsident der FAI, meinte, dass eine solche Aufgabe ausserhalb der Zuständigkeit der FAI sei, dass diese sich nur mit sportlichen Gesichtspunkten befassen sollte. Baron de la Grange (Frankreich), unterstützt durch Whitney Straight (Grossbritannien), meinte hingegen: «Lasst uns die ISTUS zu einer FAI-Aktivität machen!»

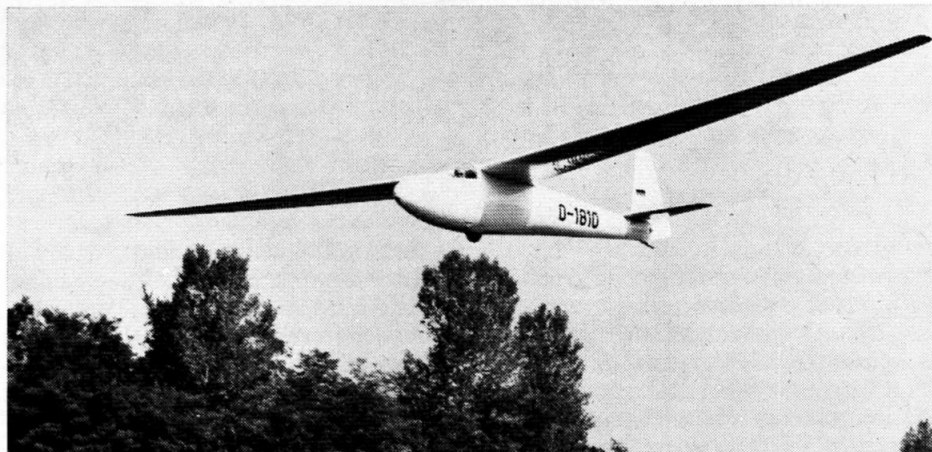
Schliesslich wurde entschieden, die nationalen Aero-Clubs nach ihrer Ansicht über die Nachfolge der ISTUS zu fragen, und Lord Brabazon fasste die Diskussion so zusammen: «Ich kann nur darauf hinweisen, dass wir uns auf

etwas einlassen müssen, an das wir früher nicht gedacht haben, nämlich eine Gesellschaft für einen Zweig der Luftfahrtwissenschaft zu schaffen. Es ist ein neuer Start, er mag richtig oder falsch sein. Soweit Sie sich dessen bewusst sind, was Sie tun, bleibt es bei Ihnen. Manches ist ganz verschieden von dem, was wir vorher gedacht haben. Die einzelnen Clubs werden in drei Monaten berichten und wir werden dann sehen, woran wir sind.»

Obwohl es noch eine gewisse Unsicherheit in der Nachfolge der ISTUS als Ganzes gab, herrschte Eintracht hinsichtlich der Uebernahme der sportlichen Aktivitäten durch die FAI, insbesondere Regeln, Anerkennung und Registrierung von Silber-C und Gold-C und Veranstaltung internationaler Segelflugwettbewerbe. Bezüglich dieser letzten wurde entschieden, mit Hilfe eines nationalen Aero-Clubs den **ersten** Internationalen FAI-Segelflugwettbewerb 1948 zu organisieren. Im Prinzip waren Grossbritannien, die Schweiz und Schweden bereit, die Organisation zu übernehmen. Eine endgültige Entscheidung über Ort, Zeit und Regeln für den Wettbewerb fiel bei der nächsten Generalkonferenz der FAI in Genf 1947: Samedan; der Wettbewerb dauerte vom 19. bis zum 31. Juli 1948.

Während dieser Generalkonferenz der FAI in Genf war es klar geworden, dass nur der Aéro-Club de France einen ausgearbeiteten Plan hinsichtlich der Nachfolge der ISTUS hatte. Als einen ersten Schritt zu einer dauerhaften Lösung bot er die Gründung einer **Arbeitsgruppe** als Unterausschuss der CVSM in Paris an, bestehend aus dem Generalsekretär der FAI, F. Camerman, einem der Gründungsmitglieder der ISTUS, P. Massenet, dem Konstrukteur des Segelflugzeugs Air 100, Dr. R. Jarlaud, und R. Cartier, der als Sekretär der Gruppe wirken sollte. Jede Nation, die in der CVSM vertreten war, konnte ein korrespondierendes Mitglied in die Arbeitsgruppe entsenden. Neben der allgemeinen Aufgabe, Studien der wissenschaftlichen und technischen Probleme, die mit der Segelflugforschung zu tun haben, sowie der Verbreitung der Ergebnisse von Studien und Forschungen, hatte die Arbeitsgruppe zunächst einen Bericht über die zukünftige Organisation des ständigen Nachfolgers der ISTUS zu erstellen und einen wissenschaftlich-technischen Kongress während des Segelflugwettbewerbes der FAI in Samedan vorzubereiten. Sowohl die CVSM als auch die Generalkonferenz der FAI stimmten dem Vorschlag des Aéro-Club de France zu.

Bereits im Januar 1948 vervollständigte die Arbeitsgruppe in Paris (in Wirklich-



keit der Aéro-Club de France) ihren Plan über die Tätigkeit einer internationalen Organisation, die fähig sein sollte, die Funktion der ISTUS zu übernehmen. Das Ergebnis dieser Studie ist in der «Etude sur le fonctionnement d'un organisme scientifique de vol sans moteur» niedergelegt. Diese wurde der FAI im gleichen Monat vorgelegt und von ihr als Bulletin Nr. 86 (Oktober 1949) veröffentlicht. Der Bericht war die Grundlage für die Diskussionen in der Generalversammlung der Delegierten der nationalen Aero-Clubs für die Bildung eines ständigen Nachfolgers der ISTUS. Diese Versammlung fand während des Wissenschaftlich-Technischen Kongresses in Samedan statt.

#### Die Gründung der OSTIV

Es war Pirat Gehrig, der als Vizepräsident der CVSM im Hotel Bernina in Samedan am 27. Juli 1948 die Delegierten von 13 nationalen Aero-Clubs begrüßte. Er schlug Dr. R. Jarlaud als Präsidenten und R. Cartier als Sekretär des 1. Wissenschaftlich-Technischen Segelflugkongresses nach dem Krieg vor. Sein Vorschlag wurde einstimmig angenommen. Dr. Jarlaud erinnerte die Delegierten an die Entscheidung der Generalkonferenz der FAI in Genf 1947, dass der Nachfolger der ISTUS ein integrierender Bestandteil der CVSM und der FAI sein sollte. Die Delegierten hielten die Idee eines ISTUS-Nachfolgers als ein **Unterausschuss der CVSM** als annehmbar für die Gegenwart, waren aber trotzdem der Meinung, dass die Organisation in der Zukunft besser **unabhängig** sein sollte.

In Anbetracht dessen, dass die vorbereitenden Arbeiten der **deutschen** Rhön-Rossitten-Gesellschaft zu der Wahl des Namens ISTUS geführt hatten, setzte in Samedan die **französische** Arbeitsgruppe ihren Stempel auf jenen des Nachfolgers der ISTUS. Der Name Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile (OSTIV) wurde einstimmig angenommen. In Uebereinstimmung mit dem Status der OSTIV hatte die Generalkonferenz der FAI diesen Namen zu billigen, was sie

auch – unterstützt durch das CVSM – während der Konferenz in Paris vom 29. September bis 2. Oktober 1948 tat. Die Zwecke der OSTIV sind wie folgt umschrieben worden: «Wissenschaftliche und technische Forschung von Bedeutung für den Segelflug international zu ermutigen und zu koordinieren sowie die Ergebnisse zu verbreiten; wenn die Umstände es ermöglichen, soll die OSTIV gewisse Forschungsprojekte selbst durchführen.» Um dies zu verwirklichen, «wird die OSTIV in jedem möglichen Falle am Ort und während der Zeit der internationalen FAI-Segelflugwettbewerbe einen Kongress mit wissenschaftlichen und technischen Vorträgen abhalten, die für den Segelflug von Interesse sind. Die Vorträge werden in OSTIV-Jahrbüchern zusammen mit anderen wichtigen Informationen veröffentlicht und in dieser Weise der Segelflugwelt zur Kenntnis gegeben». Am 27. Juli 1948 gründeten mit der Bestimmung des Namens und der Zwecke die Vertreter der nationalen Aero-Clubs von Belgien, der Tschechoslowakei, Dänemark, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Italien, Norwegen, Polen, Schweden, der Schweiz und den Vereinigten Staaten die OSTIV. Zum Schluss wurde ein provisorischer Vorstand gewählt, bestehend aus Dr. R. Jarlaud, **Präsident**, Dr. W. Eichenberger und L. A. de Lange, **Vizepräsidenten**, und R. Cartier, **Sekretär**. Prof. Georgii wurde **Ehrenpräsident**. Nach dem 2. Kongress in Paris vom 3. bis 7. Mai 1949 (der einzige, der nicht mit internationalen Segelflugmeisterschaften verbunden war) wurde beim 3. OSTIV-Kongress in Oerebro/Schweden vom 3. bis 8. Juli 1950 eine wichtige Entscheidung getroffen. Die Vertreter der nationalen Aero-Clubs erklärten grundsätzlich, dass die OSTIV eine besondere, **unabhängige** internationale Organisation sei, in irgendeiner Weise der FAI angegliedert, und dass die Mitgliedschaft für alle nationalen Aero-Clubs, die Mitglied der FAI sind, offen sei. Dr. R. Jarlaud, der nicht anwesend war, hatte den Wunsch geäußert, von

der Präsidentschaft der OSTIV entbunden zu werden, worauf sich der Vorstand nun wie folgt zusammensetzte: L. A. de Lange, **Präsident**, Dr. W. Eichenberger, **Vizepräsident**, Dipl.-Ing. B. J. Cijan, Dr. R. Jarlaud und Dr. W. B. Klemperer, **Mitglieder**; ein Sekretär/Schatzmeister sollte durch den Präsidenten ernannt werden. Ferner gründete man zwei Sektionen: eine **Wissenschaftliche Sektion** (Vorsitzender Dr. A. Raspet) und eine **Technische Sektion** (Vorsitzender W. F. Ledermann).

Diskussionen zwischen dem Präsidenten der OSTIV und dem Generaldirektor der FAI ergaben 1954 – nach Überlegungen bei einigen FAI-Generalkonferenzen – eine Entscheidung der FAI, ihre Statuten so zu ändern, dass unabhängige Organisationen sich ihr als internationale ausserordentliche Mitglieder anschliessen konnten. Die OSTIV wurde das erste und ist bis heute das einzige Mitglied dieser Art. Auch die OSTIV führte die ausserordentliche Mitgliedschaft in den endgültigen Statuten ein, die während der Generalkonferenz in Buxton 1954 angenommen wurden. Dadurch war es möglich, sowohl Einzelmitgliedschaften (1956) als auch wissenschaftlich-technische und Körperschaftsmitgliedschaften (1959) bei der OSTIV einzuführen. Bei der ISTUS hat es dies nie gegeben.

Im Mai 1953 wurde die «Schweizer Aero-Revue» das offizielle Organ der OSTIV, und seit August 1956 erscheint darin monatlich ein besonderer OSTIV-Teil. Während die Vorträge von Samedan 1948 und Paris 1949 niemals und die technischen Vorträge von Oerebro 1950, Madrid 1952 und Buxton 1954 durch die OSTIV selbst veröffentlicht wurden (die meteorologischen Vorträge jener Kongresse erschienen als «Meteorological Monographs» bei der American Meteorological Society), hat man vom September 1956 an fast alle OSTIV-Vorträge publiziert, zuerst im OSTIV-Teil der «Aero-Revue», danach in gebundener Form in den OSTIV-Publikationen. Die erste dieser Art war die OSTIV-Publikation IV, welche die Vorträge von St.-Yan (1956) enthielt. Auch die Bücher «The World's Sailplanes I» (1958) und «The World's Sailplanes II» (1963) entstanden auf diese Weise. Beide Ausgaben sind vergriffen, eine dritte Ausgabe entsteht in Zusammenarbeit mit «Jane's Yearbooks» und wird 1974 erscheinen.

In Form von Sonderdrucken veröffentlicht die OSTIV ein Buch mit dem Titel «Introduction to Sailplane Technology». Das erste Kapitel, «Sailplane Weight Estimation», ist schon verfü-



bar, während das zweite Kapitel, «Longitudinal Stability», 1974 erscheinen wird. Das erste Kapitel wurde von Walter Stender, das zweite von Prof. Dr. Ing. Piero Morelli geschrieben. Für alle diese redaktionellen Arbeiten hat die OSTIV einen wissenschaftlichen und technischen Redaktor, seit April 1966 Cedric Vernon. Seine Vorgänger waren Betsy Woodward (1956), Beverly Shenstone (1959) und Ronald Watson (1965).

A. Gehriger, der als Präsident der CVSM der OSTIV-Vorstandssitzung in Zürich vom 25. und 26. März 1955 beiwohnte, führte bei dieser Gelegenheit aus, dass die Segelflugweltmeisterschaften immer teurer würden, weil verschiedene (meist staatsunterstützte) nationale Aero-Clubs mit «Superorchideen» erschienen und so die Chancen für finanziell schlechter gestellte Nationen verringern würden. Er bat die OSTIV, die Möglichkeit der Schaffung einer billigeren, beschränkten Klasse von Segelflugzeugen zu untersuchen. Der OSTIV-Vorstand nahm diese Aufforderung an und setzte eine Gruppe von Spezialisten ein, die sich mit dem Problem beschäftigten. Im Juli 1956 übergab die OSTIV der CVSM eine Reihe von Regeln, welche die Standard-Klasse der Segelflugzeuge definierten. Ziel dieser Klasse war, ein Segelflugzeug billig herzustellen (billige Werkstoffe und einfache Baumethoden) sowie es billig zu handhaben (leicht zu reparieren und zu warten, schnell und leicht auf- und abzurüsten, einfach auf einem Anhänger zu transportieren). Es sollte aber auch noch gute Flugleistungen und -eigenschaften besitzen. Die CVSM nahm diese Regeln («Requirements and Recommendations») an und entschied sich für die Einführung der Standard-Klasse erstmalig bei den Weltmeisterschaften in Leszno 1958. Der erste Weltmeister dieser Klasse

war Adam Witek, Polen. Um neue Standard-Klasse-Entwürfe zu ermutigen, stiftete die OSTIV eine Trophäe für den oder die Konstrukteure von derartigen Segelflugzeugen bei den Weltmeisterschaften, die ihrer Meinung nach die beste Kombination von Billigkeit, Einfachheit und Leistungsfähigkeit besaßen. Die erste OSTIV-Trophäe wurde dem Konstrukteur der Ka 6BR, Rudolf Kaiser, Bundesrepublik, zugeteilt, der dieses Segelflugzeug in Leszno 1958 in anderer Form vorführte.

Die Tradition der ISTUS, einen Ring jener Person zu geben, die einen aussergewöhnlichen Beitrag zur Entwicklung des Segelfluges leistet, wurde durch die OSTIV nach einer Entscheidung bei der Generalkonferenz in St.-Yan 1956 fortgeführt:

Bei zukünftigen OSTIV-Kongressen sollte eine OSTIV-Plakette an denjenigen vergeben werden, der «den bemerkenswertesten **wissenschaftlichen** oder **technischen** Beitrag zum Segelflug in den letzten Jahren geliefert hat». Der Unterschied zwischen dem Ring und der Plakette war, dass der erstere auch für aussergewöhnliche sportliche Leistungen vergeben werden konnte. Die erste OSTIV-Plakette erhielt Dr. Joachim P. Kuettner in Osieczna, Polen, am 28. Juni 1958. Seit 1968 wird die OSTIV-Plakette mit dem Klemperer-Preis zusammen vergeben, der aus dem «Wolfgang B. Klemperer Memorial Fund» genommen wird.

Während der Bewertung der Standard-Klasse-Segelflugzeuge, die bei den Weltmeisterschaften in Leszno 1958 vorgeführt wurden, zeigte sich, dass diese leichter wäre, wenn die Segelflugzeuge nach allgemeingültigen Lufttüchtigkeitsforderungen gebaut worden wären. Dies und andere Gründe führten zur Versammlung von Lufttüchtigkeitspezialisten innerhalb der OSTIV in Wien vom 20. bis 22. Januar

1951. Sie verglichen die verschiedenen nationalen Lufttüchtigkeitsforderungen und stellten auf der Grundlage der Ergebnisse minimale OSTIV-Lufttüchtigkeitsforderungen zunächst für Standard-Klasse-Segelflugzeuge auf. In seiner Eröffnungsansprache bei der Arbeitsgruppe in Wien (später **OSTIV Sailplane Development Panel** genannt) machte es der OSTIV-Präsident klar, dass es nicht die Absicht der OSTIV sei, die nationalen Behörden, die FAI oder die Aero-Clubs in den verschiedenen Ländern zu zwingen, irgendwelche OSTIV-Forderungen anzunehmen. Immerhin «müssen diese Lufttüchtigkeitsforderungen so klar und knapp ausgearbeitet sein, dass ihre Annahme von allen interessierten Gruppen und ihre Einführung als nationale Forderungen sicherlich folgt. Nach eingehendem Studium der verschiedenen nationalen Lastannahmen ist der niedrigste, noch für ein vollständig sicheres Segelflugzeug geltende Wert zu wählen».

Der Konferenz in Wien wohnten Spezialisten aus zehn Ländern bei; ihr folgte eine Konferenz in Paris vom 21. bis 23. September 1959. Beide Konferenzen standen unter der Leitung von B. S. Shenstone und führten zu den «Proposed Airworthiness Requirements for Standard Class Sailplanes» vom Juni 1960. Dieses Dokument wurde bei einem Treffen in Helsinki am 4. und 5. November 1961 überarbeitet; die verbesserte Ausgabe erschien im Juli 1962. In Übereinstimmung mit der Entscheidung der Generalkonferenz der OSTIV in Junin, Argentinien, am 22. Februar 1963 erarbeitete das Sailplane Development Panel, jetzt unter der Leitung von Generalmajor Dipl.-Ing. C. W. A. Oyens, Lufttüchtigkeitsforderungen für **alle Arten von Segelflugzeugen**. Die erste

Ausgabe wurde im Juli 1964 veröffentlicht. Eine revidierte kam im Dezember 1966 heraus, die im Mai 1969 unverändert nachgedruckt wurde.

Es war ein grosser Erfolg für die OSTIV, dass die Vertreter von elf nationalen Luftfahrtbehörden, die sich in Paris vom 13. bis 15. Januar 1969 trafen, um Lufttüchtigkeitsforderungen für alle beteiligten Länder aufzustellen, den Grundtext der OSTIV-Forderungen von 1966 annahmen. Unter Benutzung der Bemerkungen dieser Versammlung und einer zweiten in Paris vom 26. bis 30. Januar 1970 veröffentlichte das OSTIV Sailplane Development Panel im September 1971 eine neue (revidierte) Ausgabe der «OSTIV Airworthiness Requirements for Sailplanes», die bei den meisten nationalen Zulassungsbehörden gut aufgenommen wurde.

Drei erfolgreiche Kurse sind seit 1963 in Calcinade del Pesce bei Varese in Italien gehalten worden: einer für erfahrene Segelfluglehrer mit dem Thema «Schulung» (1963), einer für erfahrene Segelflugzeugpiloten, die verschiedene bekannte Segelflugzeuge der Standard-Klasse mittels Vergleichsflügen untersuchten (1964) und einer für Segelflugzeugexperten hinsichtlich der Bewertung von Segelflugzeugen (1966). Alle drei Kurse wurden von Dipl.-Ing. H. Zacher geleitet. Schliesslich fand noch eine Sonderkonferenz über die Normung von Wettervoraussagen für Segelflieger in Zell am See, Oesterreich, vom 26. April bis 6. Mai 1971 statt, bei der Berufsmeteorologen aus zwölf Ländern anwesend waren. Diese Konferenz, geleitet von Dr. J. P. Kuettner und Dr. S. Froeschl, führte zu einem Handbuch für Segelflugwettervorhersage und einem Dokument, das das Grundmaterial für das Handbuch enthält. Die World Meteorological Orga-

nization (WMO) in Genf zeigt grosses Interesse an dieser Arbeit der OSTIV und bot an, die Dokumente unter der Schirmherrschaft der OSTIV zu veröffentlichen. Es ist die Absicht der OSTIV, einen Uebungskurs für Vorhersagemeteorologen bald nach der Fertigstellung der Dokumente zu organisieren.

Nach 25 Jahren ist die OSTIV noch eine voll lebensfähige Organisation, die ihre umfangreiche Aufgabe ausschliesslich durch das enthusiastische und freiwillige Zusammenarbeiten einer Anzahl von Einzelpersonen erfüllt, deren einziges Interesse in der Förderung des Segelfluges liegt!

#### Zusätzliche Angaben

**OSTIV-Kongresse:** Samedan 1948, Paris 1949, Oerebro 1950, Madrid 1952, Buxton 1954, St.-Yan 1956, Osieczna 1958, Köln 1960, Junin 1963, South Cerney 1965, Leszno 1968, Alpine 1970 und Vršac 1972.

**OSTIV-Publikationen:** I Oerebro, II Madrid, III Buxton, IV St.-Yan, V Osieczna, VI Köln, VII Junin, VIII und IX South Cerney, X Leszno, XI Alpine und XII Vršac (in Vorbereitung).

**OSTIV-Plakette:** Dr. J. P. Kuettner 1958, Dipl.-Ing. B. J. Cijan 1960, Prof. Dr.-Ing. R. Eppler 1963 und C. E. Wallington 1965;

**mit Klemperer-Preis:** Dipl.-Ing. H. Zacher 1968, Prof. Dr.-Ing. F.X. Wortmann 1970 und P.F. Bikle 1972.

**OSTIV-Diplome:** Prof. Dr.-Ing. F.X. Wortmann (T) sowie Frau M.L.A. de Schwarzkopf und E.R. Lichtenstein (M) 1965, Dipl.-Phys. H.J. Merklein (T) und Ch.V. Lindsay (M) 1968, Dr.-Ing. J. Gedeon (T) und Dr. H. Jaeckisch (M) 1970, P.F. Bikle und Dr. G.R. Whitfield (T) sowie Dr. A.D. Konowalow (M) 1972. Verliehen für **technische (T)** oder **meteorologische (M)** Beiträge von besonderem Wert für die OSTIV.

**OSTIV-Diplome für besondere Verdienste** wurden P. Weishaupt 1965 und A. Stirnemann 1968 verliehen.

**OSTIV-Trophäe:** R. Kaiser für die Ka 6BR 1958, R. Kunz für die Standard-Austria 1960, T. Tervo und J. Jalkanen für die Vasama 1963, F.N. Slingsby, J.C. Reussner und W. Slater für die Dart 1965, W. Okarmus für die Foka 5 1968. Bei der Generalversammlung der OSTIV 1970 wurde beschlossen, keinen weiteren Wettbewerb zur Verleihung der OSTIV-Trophäe für das beste Segelflugzeug der Standard-Klasse mehr abzuhalten.