

Les 25 ans de l'OSTIV: 1948-1973

Par L. A. de Lange, Président de l'OSTIV

Les origines

Les vols à voile accomplis dans les années 1920-1925 ne firent que peu d'impression sur les météorologistes, car ils avaient lieu dans les courants ascendants, faciles à interpréter, se produisant le long d'une chaîne montagneuse sur laquelle agit un vent qui lui est perpendiculaire ou presque. Ce phénomène n'eut rapidement plus de secret. Cette situation changea après que Max Kegel, le 12 août 1926, eût effectué un vol sur une distance de 55,3 km le long d'un front orageux, et que Johann Nehring, la même année, eût réussi à voler en planeur pendant des heures, passant d'une chaîne à l'autre par un vent d'une intensité de 1-2 m/sec, trop faible pour provoquer des ascendances de pente. Ces vols éveillèrent l'intérêt des météorologistes et les incitèrent à collaborer avec les pilotes de planeurs; ainsi naquit un lien étroit entre la **science** et la **pratique** du vol à voile. Les planeurs, devenus des instruments pratiques de recherche météorologique, attirèrent l'attention des aérodynamiciens, des constructeurs d'avions et d'instruments, et constituèrent des modèles pour les recherches aéronautiques en vol.

Au cours des années 1927-1930, de grands efforts furent faits, surtout en Allemagne, pour le développement du vol à voile, dont résulta une collaboration de plus en plus étroite entre la **science**, la **technique** et la **pratique** du vol à voile. La découverte de nouvelles sources d'ascendances dans l'atmosphère (courants thermiques et autres, en air clair et dans les nuages), les perfectionnements dans l'aérodynamique et la construction des planeurs,

ainsi que l'introduction des départs au treuil et en vol remorqué, ouvrirent de larges possibilités à un essor mondial du vol à voile. Ce n'était donc pas par hasard que la première organisation internationale du vol à voile, l'ISTUS (Organisation internationale d'étude du vol à voile) fut fondée en 1930 dans le but de mettre en contact plus étroit les spécialistes du vol à voile de tous les pays où celui-ci est pratiqué, afin d'atteindre les plus grands progrès possibles par l'échange d'expériences et une collaboration amicale.

Sur l'initiative du Prof. Dr. phil. nat. W. Georgii, directeur de l'Institut de recherche de l'Association Rhön-Rositten (Allemagne), les représentants de sept nations (Allemagne, Belgique, France, Grande-Bretagne, Hollande, Hongrie et Italie) se réunirent à Darmstadt (Allemagne) et fondèrent l'ISTUS le 10 mars 1930. Le **Conseil** fut constitué de: Prof. Walter Georgii, **président**; Col. Massaux (Belgique), Ing. Massenet (France) et Col. The Master of Sempill (Grande-Bretagne), **vice-présidents**; C. H. Lowe-Wylde (Grande-Bretagne), Prof. Dr. Ing. Van der Maas (Hollande), Major-général Nannini (Italie) et Lt Col. Czapary (Hongrie), **membres**. Un **secrétaire général** fut désigné en la personne du Dr. Comte von Ysenburg, directeur de l'Association Rhön-Rositten.

La Fédération Aéronautique Internationale (FAI), en tant qu'autorité suprême dans le domaine du sport aéronautique, restreignait ses activités exclusivement à l'homologation des records mondiaux de vol à voile, ainsi qu'elle l'avait décidé dans sa Conférence générale de 1925. Il en résulta que l'ISTUS devint l'organisation interna-

tionale s'occupant des aspects **techniques**, **scientifiques** et **sportifs** du vol à voile.

En raison de cette situation, l'ISTUS créa des insignes internationaux délivrés pour des performances sportives en vol à voile (insigne d'argent, ou C d'argent en 1931 et insigne d'or, ou C d'or, en 1937) et organisa des démonstrations et des compétitions liées à ses congrès (Budapest 1936, Salzburg 1937, Berne 1938 et Lwow 1939). Pour récompenser des performances **sportives** extraordinaires dans le domaine du vol à voile, elle créa aussi le célèbre anneau de l'ISTUS, qui fut délivré à 4 reprises (à Lajos Rotter en 1937, à Walter Georgii et Paul Steinig en 1938, à Alexander Lippisch en 1939).

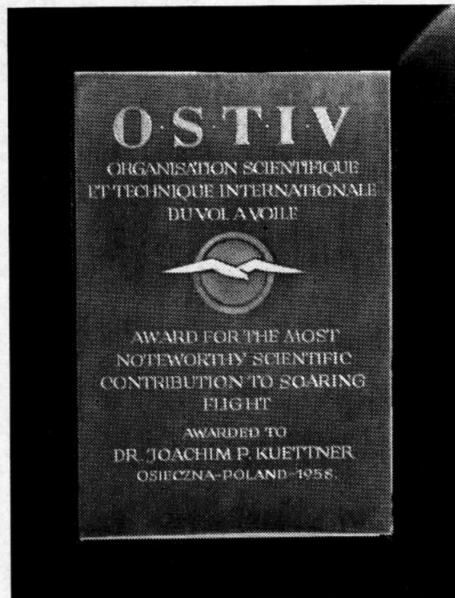
Sur proposition de l'ISTUS, la Conférence générale de la FAI décida le 15 janvier 1932 de créer une commission consultative pour les questions du vol à voile, la «Commission du vol sans moteur» (CVSM, rebaptisée il y a quelques années CIVV). Celle-ci prit déjà lors de sa première réunion d'importantes décisions concernant le règlement des records de vol à voile, et celui des brevets A, B et C, qui furent incorporés au Code sportif de la FAI. Les recommandations de la CVSM, préparées par l'ISTUS, furent adoptées par la Conférence générale de la FAI et devinrent applicables à tous les aéro-clubs membres de cette association. Il existait des relations étroites entre l'ISTUS et la CVSM, dont la présidence était assumée par la même personne, le Prof. Walter Georgii, tandis que plusieurs membres de l'ISTUS siégeaient également dans la CVSM (Massenet, Massaux, The Master of Sempill, Dr. Comte von Ysenburg).

La première assemblée générale de l'ISTUS après sa fondation eut lieu à Londres les 1er et 2 octobre 1931. C'est au cours de cette assemblée qu'on décida, afin d'affirmer la coopération internationale dans le domaine du vol à voile, d'adopter les insignes allemands (mouettes blanches sur fond d'émail bleu, surmontées des initiales de la nationalité, sauf pour l'insigne allemand et pour le C d'argent, plus petit, à mouettes argentées, entourées d'une couronne d'argent).

Les insignes A et B, délivrés par les aéro-clubs nationaux portent une et respectivement deux mouettes; l'insigne C, délivré par la FAI porte trois mouettes.



Le Conseil de l'OSTIV pendant une réunion dans le bureau du Secrétaire central de l'Aéro-Club de Suisse, M. A. Gehriger, les 25 et 26 février 1953. De gauche à droite: A. Gehriger, Dr. W. Eichenberger, L. A. de Lange, W. Hirth, C. Slikerveer (Secrétaire et Caissier de l'OSTIV), Dr. W. B. Kiemperer, Dipl.-Ing. B. Cijan et W. Grandjean.



La première Plaque de l'OSTIV, attribuée au Dr. Joachim P. Kuettner.

Dès le début, à l'exception de 1931, l'assemblée générale de l'ISTUS eut lieu à l'occasion des congrès au cours desquels des exposés étaient présentés et discutés concernant des problèmes scientifiques, techniques et pratiques du vol à voile. Jusqu'à la guerre mondiale, il y eut sept congrès: Darmstadt (1930), Wasserkuppe (1932), Berlin (1935), Budapest (1936), Vienne/Salzburg (1937), Berne (1938), Varsovie/Lwow (1939).

La succession de l'ISTUS

Dès le début, le siège permanent de l'ISTUS fut le DFS (Institut allemand de recherche pour le vol à voile). L'ISTUS bénéficiait ainsi indirectement de l'appui du gouvernement allemand, qui mettait à sa disposition du personnel, dont le directeur du DFS, le Prof. Walter Georgii, de l'équipement scientifique et technique, des locaux et du matériel de bureau, etc. Il en résulta qu'après la 2e Guerre mondiale, l'ISTUS avait pratiquement cessé d'exister.

La question de savoir comment poursuivre la tâche de l'ISTUS dans le domaine du vol à voile constitua un des points importants de l'ordre du jour de la première conférence générale de la FAI, tenue après la guerre à Londres, du 10 au 13 septembre 1946. On ne pouvait guère s'attendre à trouver un autre institut de recherche ou un gouvernement prêt à se charger des tâches coûteuses que cela impliquait. Le président de la FAI, Lord Brabazon de Tara, était d'avis que l'ISTUS devrait exercer son activité en dehors de la FAI, qui ne s'occuperait que des aspects sportifs du vol à voile. Le Baron de la Grange (France), appuyé par Mr. Whitney Straight (Grande-Bretagne), n'était cependant pas d'accord et proposa que l'ISTUS fit partie de la

FAI. A toutes fins utiles, on décida de consulter les aéro-clubs nationaux à ce sujet et Lord Brabazon conclut la discussion en disant: «Je ne puis m'empêcher de faire remarquer que nous nous embarquons dans une direction imprévue jusqu'ici, à savoir, créer une société de science aéronautique pour une seule branche d'activité; il s'agit d'un nouveau départ qui peut être justifié ou ne pas l'être. Tant que vous êtes parfaitement conscients de vos actes, c'est votre affaire! Cela représenterait quelque chose de complètement différent de ce que nous avons conçu jusqu'ici. Bien! nous allons recevoir l'opinion des divers clubs d'ici trois mois et nous verrons où nous arriverons.»

Malgré les incertitudes existant encore au sujet de l'ISTUS, la FAI décida unanimement de reprendre toutes les activités sportives de l'ISTUS, telles que les règlements concernant les insignes d'argent et d'or, leur reconnaissance et leur homologation, ainsi que l'organisation de concours internationaux de vol à voile. Le premier concours international de vol à voile de la FAI fut prévu pour 1948. La Grande-Bretagne, la Suisse et la Suède étaient prêtes à se charger de son organisation. Une décision définitive fut prise à la Conférence générale de la FAI de Genève, en 1947, conférence au cours de laquelle les règles de la compétition furent adoptées. Samedan (Suisse) fut choisi comme endroit de ce concours, lequel eut lieu du lundi 19 juillet au samedi 31 juillet 1948.

Il était apparu, lors de la Conférence générale de la FAI à Genève, que seule la France avait élaboré un plan concernant la succession de l'ISTUS. En vue de l'élaboration d'un projet définitif, l'Aéro-club de France proposa de convoquer à Paris un sous-groupe de la CVSM, un **groupe de travail**, composé du Secrétaire général de la FAI, M. F. Camerman, d'un des membres fondateurs de l'ISTUS, M. P. Massenet et du créateur du planeur AIR-100, le Dr. R. Jarlaud, Mr. R. Cartier assumant la tâche de secrétaire de ce groupe. Chaque aéro-club représenté dans la CVSM avait la possibilité de désigner un membre correspondant du groupe de travail.

Outre la tâche de présenter une étude des problèmes scientifiques et techniques relatifs au vol à voile, et à l'encouragement des recherches dans ces domaines, le groupe avait tout à rédiger un rapport sur l'organisation future qui devait succéder de façon permanente à l'ISTUS et à préparer un congrès scientifique et technique qui devait avoir lieu pendant les concours de vol à voile de la FAI à Samedan. La CVSM et la Conférence générale de la FAI approuvèrent ces propositions de l'Aéro-club de France.

Déjà en janvier 1948, le groupe d'étude (en fait l'Aéro-club de France) terminait à Paris son étude sur la création d'une organisation internationale apte à reprendre les tâches de l'ISTUS d'avant-guerre. Son rapport, intitulé «Etude sur le fonctionnement d'un organisme scientifique et technique du vol sans moteur», fut présenté au cours du même mois à la FAI et publié par elle dans son Bulletin no 86 (octobre 1949). Il constitua une base de discussion pour les délégués des différents aéro-clubs nationaux, qui se réunirent lors du congrès de Samedan, pour discuter les propositions du groupe de travail relatives à la succession de l'ISTUS.

La fondation et le développement de l'OSTIV

Ce fut Pirat Gehriger qui, en qualité de vice-président de la CVSM, accueillit les délégués de 13 aéro-clubs le **27 juillet 1948** à l'Hôtel Bernina à Samedan et proposa que le Dr. R. Jarlaud soit nommé président et Mr. R. Cartier, secrétaire du premier congrès scientifique et technique du vol à voile d'après-guerre. Cette proposition fut adoptée à l'unanimité. Le Dr. Jarlaud rappela que, selon les décisions de la Conférence générale de la FAI tenue à Genève en 1947, l'organisation succédant à l'ISTUS devrait être une partie intégrale de la CVSM. Les représentants admirèrent l'idée que l'organisation succédant à l'ISTUS soit provisoirement un **sous-comité de la CVSM**, mais émirent l'opinion qu'il serait cependant préférable qu'elle devienne à l'avenir un organe **indépendant**.

Alors que les travaux antérieurs de l'Institut **allemand** de la Rhön-Rositten-Gesellschaft avaient conduit au nom ISTUS, à Samedan, le groupe de travail **français** modifia cette dénomination, qui devenait «Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à voile» (OSTIV). Vu le statut de l'OSTIV, la Conférence générale de la FAI devait encore approuver cette dénomination, ce qu'elle fit, en accord avec la CVSM (à Paris, 29 septembre au 2 octobre 1948).

Les buts de l'OSTIV furent définis comme suit: «encourager et coordonner sur le plan international les recherches scientifiques et techniques importantes pour le vol à voile et assurer la distribution des résultats obtenus; si les circonstances pouvaient le permettre, l'OSTIV pourrait elle-même effectuer certains programmes de recherches.» Pour réaliser ces buts: «l'OSTIV organisera en tout cas au même endroit et pendant les championnats internationaux de vol à voile un congrès destiné à la présentation de travaux scientifiques et techniques intéressant le vol à voile. Ces travaux

seront publiés par l'OSTIV, avec d'autres informations intéressantes, et de manière à être portés à la connaissance de ceux qui s'intéressent au vol à voile dans le monde.»

Déterminant son nom et ses objectifs, l'OSTIV fut fondée le 27 juillet 1948 à Samedan par les représentants des aéro-clubs nationaux de Belgique, Tchécoslovaquie, Danemark, Finlande, France, Grande-Bretagne, Hollande, Italie, Norvège, Pologne, Suède, Suisse et Etats-Unis d'Amérique. Un comité provisoire fut désigné, constitué de: Dr. R. Jarlaud, **président**, Dr. W. Eichenberger et L. A. de Lange, **vice-présidents**, et M. R. Cartier, **secrétaire**. Le Prof. Dr. Ing. W. Georgii fut nommé **président d'honneur**.

Un **second** congrès eut lieu à Paris du 3 au 7 mai 1949; ce fut le seul qui n'était pas en relation avec les concours internationaux de vol à voile. C'est lors du **troisième** congrès de l'OSTIV, tenu à Örebro (Suède) du 3 au 8 juillet 1950, que fut prise une importante décision. Les représentants des aéro-clubs nationaux élaborèrent un projet de statuts de l'OSTIV, spécifiant qu'il s'agirait d'une organisation internationale **indépendante**, affiliée d'une manière ou d'une autre à la FAI, et dont tout aéro-club national membre de la FAI pourrait devenir membre. Le Dr. R. Jarlaud (qui n'était pas présent) ayant exprimé le vœu d'être relevé de ses fonctions de président de l'OSTIV, le comité fut constitué comme suit: M. L. A. de Lange, **président**, Dr. W. Eichenberger, **vice-président**, Dipl. Ing. B. J. Cijan, Dr. R. Jarlaud et Dr. W. B. Klemperer, **membres**; il fut entendu que le président choisirait un secrétaire-trésorier.

On créa également deux sections de l'OSTIV: une **section scientifique** (**président** Dr. A. Raspel, USA) et une **section technique** (**président** M. W. F. Ledermann, Suisse).

Les discussions qui eurent lieu ultérieurement entre le président de l'OSTIV et le directeur général de la FAI conduisirent, après que la question eût été discutée dans plusieurs conférences générales de la FAI, à décider la FAI à inviter l'OSTIV à modifier ses statuts de telle sorte qu'elle puisse devenir une organisation internationale indépendante pouvant lui être affiliée en tant que «Membre International Associé». L'OSTIV devint ainsi le premier, et jusqu'ici le seul, membre de la FAI de cette sorte.

L'OSTIV incorpora également à ses statuts dans leur version finale adoptée à la Conférence générale de Buxton en 1954, la possibilité de recruter des membres associés. Grâce à cette mesure, on introduisit la possibilité de devenir **membre individuel** (en 1956) puis celle de devenir

membre **scientifique ou technique** et membre **collectif** (en 1959); cela n'avait jamais été le cas dans le cadre de l'ISTUS.

En mai 1953, l'Aéro-Revue Suisse devint l'organe officiel de l'OSTIV et, depuis 1956, une «section OSTIV» fut publiée dans ce périodique mensuel. Tandis que les travaux présentés à Samedan (1948) et Paris (1949) n'avaient jamais été publiés, les travaux présentés à Örebro (1950), Madrid (1952) et Buxton (1954) furent publiés par l'OSTIV (les travaux météorologiques de ces congrès furent publiés par les soins de l'American Meteorological Society sous la forme de «Meteorological Monographs»). A partir de septembre 1956, presque tous les travaux présentés à l'OSTIV ont été publiés, tout d'abord dans la section OSTIV de l'Aéro-Revue Suisse, et ultérieurement sous forme reliée, dans les Publications de l'OSTIV. La première publication réalisée de cette manière fut la Publication numéro IV, qui contient les conférences présentées à St-Yan (1956).

Les ouvrages suivants «The World's Sailplanes I» (1958) et «The World's Sailplanes II» (1963) ont été publiés sur la base du même système. Ces deux volumes ont été complètement épuisés. Un troisième volume, qui sera édité en collaboration avec «Jane's Yearbooks», est en préparation et sortira en 1974.

L'OSTIV publie également un livre, auquel elle ne donne pas la même priorité, intitulé «Introduction to Sailplane Technology», dont les différents chapitres paraissent séparément. Le premier chapitre, «Sailplane Weight Estimation» est déjà disponible tandis que le second chapitre «Longitudinal Stability» paraîtra en 1974; le premier de ces chapitres a été écrit par M. Walter Stender, le second par le Prof. Dr. Ing. Piero Morelli.

Pour réaliser tout ce travail d'édition, l'OSTIV a recours à un éditeur scientifique et technique, qui, depuis avril 1966, est M. Cedric Vernon. Ses prédécesseurs furent Betsy Woodward (1956), Beverly Shenstone (1959) et Ronald Watson (1965).

M. A. Gehrig, qui en sa qualité de président de la CVSM, assistait à la réunion du comité de l'OSTIV à Zurich du 25 au 26 mars 1955, déclara que les championnats internationaux de vol à voile devenaient de plus en plus coûteux parce que plusieurs aéro-clubs nationaux (en général subventionnés par l'Etat) prenaient part avec ce qu'il appela les «super-orchidées», planeurs perfectionnés et coûteux, réduisant de plus en plus les chances que des nations moins privilégiées avaient de prendre part avec un certain succès à ces compétitions. C'est pourquoi il invita l'OSTIV à étudier la possibilité

de créer une autre classe de planeurs, meilleur marché, qui seraient admis à prendre part aux concours. Le comité de l'OSTIV accepta volontiers cette invitation et constitua un groupe de spécialistes, qui devaient s'occuper de ce problème. En juillet 1956, l'OSTIV présenta à la CVSM un projet de règlement définissant une «classe standard» pour planeurs de compétition. Le but à atteindre était de créer un planeur facile à construire (matériaux bon marché et méthodes de construction simples), dont l'opération serait bon marché (facile à réparer, à maintenir, facile à monter et démonter, facile à transporter sur une remorque simple), mais ayant encore de bonnes performances et qualités de vol.

La CVSM adopta ces règles («Requirements and Recommendations»), et décida d'introduire la classe standard pour la première fois dans les championnats du monde de vol à voile qui eurent lieu à Leszno (Pologne) en 1958. Le premier champion du monde de la classe standard fut Adam Witek (Pologne). Afin d'encourager la création de nouveaux planeurs de la classe standard, l'OSTIV décida de délivrer un trophée au créateur du planeur de classe standard participant aux championnats du monde qui, à son avis, réaliserait la meilleure combinaison de bon marché, simplicité et efficacité (performance). Le premier trophée de cette sorte fut délivré au créateur du planeur de la classe standard KA-6BR, Rudolf Kaiser (Allemagne), qui présenta ce planeur à Leszno (1958). La tradition de l'ISTUS consistant à délivrer un anneau-ISTUS à la personne qui aurait accompli des travaux spéciaux faisant avancer le développement du vol à voile, continua après que l'OSTIV eût décidé lors de sa Conférence générale de St-Yan (1956), d'attribuer à l'avenir lors de ses congrès une plaque-OSTIV, destinée à la personne ayant accompli «le travail le plus remarquable en faveur du vol à voile dans le domaine **scientifique** et/ou **technique**» au cours des années les plus récentes. La différence existant entre l'anneau de l'ISTUS et la plaque de l'OSTIV était que la première de ces récompenses pouvait également être attribuée à l'auteur de performances sportives remarquables. La première plaque OSTIV fut attribuée au Dr. Joachim P. Kuettner à Osieczna (Pologne) le 28 juin 1958. Dès 1968, la plaque OSTIV a été combinée avec le «Prix Klemperer», résultant des intérêts du «Wolfgang B. Klemperer Memorial Fund».

Lors de l'évaluation des planeurs de la classe standard présentés à l'OSTIV pendant les championnats du monde de vol à voile de Leszno (1958), il apparut évident que l'évaluation eût été facilitée grandement si les planeurs

présentés avaient été construits selon des règles de navigabilité communes. Cela et d'autres arguments conduisirent à organiser une réunion de spécialistes de la navigabilité qui eut lieu sous la direction de l'OSTIV à Vienne du 20 au 22 janvier 1959 dans le but de procéder à une étude coopérative des exigences nationales existant dans le domaine de la navigabilité des planeurs et, sur la base des résultats de cette étude, de chercher à établir des exigences minima de l'OSTIV, tout d'abord pour les planeurs de classe standard.

Dans son discours d'ouverture lors de la séance du groupe de travail de Vienne, appelé plus tard «**OSTIV Sailplane Development Panel**», le président de l'OSTIV déclara que cette association n'avait aucunement l'intention de forcer les autorités nationales, la FAI ou les aéro-clubs des différents pays d'accepter les exigences de l'OSTIV. Cependant, «ces conditions de navigabilité doivent être exprimées si clairement et de manière si concise par les spécialistes de l'OSTIV qu'elles aient les plus grandes chances d'être adoptées par les autorités aéronautiques nationales. Après une étude détaillée des différentes exigences nationales concernant les facteurs de charge, la plus faible des valeurs compatible avec la construction de planeurs tout à fait sûrs devrait être choisie.»

Les spécialistes de dix nations différentes prirent part à cette conférence de Vienne, qui fut suivie d'une conférence à Paris du 21 au 23 septembre 1959. Ces deux conférences dirigées par M. B. S. Shenstone, produisirent un document daté de juin 1960 et intitulé «Proposed Airworthiness Requirements for Standard Class Sailplanes». Ce document fut révisé lors d'une réunion qui eut lieu à Helsinki les 4 et 5 novembre 1961, et la nouvelle version parut sous ce même titre en juillet 1962.

Donnant suite à une décision de l'Assemblée générale de l'OSTIV de Junin (Argentine) du 22 février 1963, le «Sailplane Development Panel», placé dès lors sous la présidence du Maj. Gén. Dipl. Ing. C. W. A. Oyens, travailla à l'élaboration de conditions de navigabilité pour **toutes les catégories** de planeurs. La première édition du document produit fut publiée en juillet 1964. Elle fut suivie par une édition révisée

datée de décembre 1966, qui fut réimprimée sans changement en mai 1969. Ce fut un succès très encourageant pour l'OSTIV que les représentants de onze autorités aéronautiques nationales, assemblés à Paris du 13 au 15 janvier 1969 dans le but d'établir des exigences de navigabilité qui leur soient acceptables à tous, s'entendirent pour prendre comme base de leurs discussions le texte présenté par l'OSTIV en 1966. Les remarques formulées à cette occasion, puis celles qui le furent lors d'une deuxième réunion de ces représentants (Paris 26 au 30 janvier 1970), incitèrent le «Sailplane Development Panel» de l'OSTIV à publier en septembre 1971 une édition révisée de ces «OSTIV Airworthiness Requirements for Sailplanes», qui fut très bien accueillie par la plupart des autorités aéronautiques nationales. Trois cours ont été organisés avec succès depuis 1963 à Calcinate del Pesce, près de Varese (Italie), l'un destiné à des instructeurs expérimentés de pilotes de planeurs et relatif aux méthodes d'instruction (1963), un autre destiné à des pilotes expérimentés, au cours duquel furent essayés plusieurs planeurs très connus de la classe standard lors de vols de comparaison (1964) et un autre pour des experts, concernant l'évaluation technique des planeurs (1966). Ces trois cours ont été dirigés par M. Dipl. Ing. H. Zacher.

Enfin une conférence spéciale de l'OSTIV fut organisée à Zell am See (Autriche) du 26 avril au 6 mai 1971, dans le but de chercher à uniformiser les prévisions météorologiques pour pilotes de vol à voile. Cette conférence fut fréquentée par des météorologistes professionnels de douze pays. Elle fut dirigée par MM. Dr. J. P. Kuettner et Dr. S. Froeschl et produisit deux documents: un manuel de prévision pour le vol à voile et un recueil de la documentation de base nécessaire à un tel manuel. L'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) à Genève s'est beaucoup intéressée à ce travail de l'OSTIV et a offert de revoir ce document et de le publier, sous les auspices de l'OSTIV. L'OSTIV a l'intention d'organiser un cours pour des prévisionnistes du vol à voile dès que ces documents seront publiés.

25 ans après sa fondation, l'OSTIV est toujours une organisation vivante, rem-

plissant des tâches étendues, entièrement grâce à la collaboration enthousiaste et volontaire d'un certain nombre de personnes dont le seul intérêt est le développement toujours plus poussé du vol à voile!

Renseignements complémentaires

Congrès de l'OSTIV: Samedan (1948), Paris (1949), Örebro (1950), Madrid (1952), Buxton (1954), St-Yan (1956), Osieczna (1958), Cologne (1960), Junin (1963), South Cerney (1965), Leszno (1968), Alpine (1970) et Vršac (1972).

Publications de l'OSTIV: Publ. I

Örebro, II Madrid, III Buxton, IV St-Yan, V Osieczna, VI Cologne, VII Junin, VIII et IX South Cerney, X Leszno, XI Alpine et XII Vršac (en préparation).

Plaque de l'OSTIV: Dr. J. P. Kuettner (1958), Dipl.-Ing. B. J. Cijan (1960), Prof. Dr.-Ing. R. Eppler (1963), Mr. C. E. Wallington (1965);

avec Prix Klempner: Dipl.-Ing. H. Zacher (1968), Prof. Dr.-Ing. F. X. Wortmann (1970) et Mr. P. F. Bikle (1972).

Diplômes de l'OSTIV: Prof. Dr.-Ing. F. X. Wortmann (T) et Mrs M. L. A. de Schwarzkopf et Mr. E. R. Lichtenstein (M) en 1965, Dipl.-Phys. H. J. Merklein (T) et Mr. Ch. V. Lindsay (M) en 1968, Dr.-Ing. J. Gedeon (T) et Dr. H. Jaeckisch (M) en 1970, Mr. P. F. Bikle et Dr. G. R. Whitfield (T) et Dr. A. D. Konovalov (M) en 1972. (Récompense pour travaux **techniques** (T) ou **météorologiques** (M) considérés comme ayant une valeur exceptionnelle pour l'OSTIV).

Des Diplômes pour services spéciaux ont été attribués à MM. Per Weishaupt (1965) et Alex Stirnemann (1968).

Trophée OSTIV: M. R. Kaiser pour Ka 6BR en 1958, M. R. Kunz pour Standard-Austria en 1960, M. T. Tervo et M. J. Jalkanen pour Vasama en 1963, M. F. N. Slingsby, M. J. C. Reussner et M. W. Slater pour Dart en 1965 et M. W. Okarmus pour Foka 5 en 1968. En 1970, la Conférence générale de l'OSTIV a décidé d'abandonner la mise au concours du trophée de l'OSTIV pour planeurs de la classe standard.