



Liebe Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums

In der Anlage übergeben wir Ihnen das Protokoll der Mitgliederversammlung, die am 14. Juni 2003 im Günter-Groenhoff-Haus auf der Wasserkuppe stattfand. Wie immer war die Veranstaltung gut besucht.

Ich freue mich, dass wir in Zukunft mit der DSMM-Post enge Verbindung zu Ihnen halten und Sie an interessanten Entwicklungen teilnehmen lassen können. Ermöglicht wurde das durch unseren Freund und „Alten Adler“ Helmut Gass aus Hamburg, der uns seine Dienste zur Verfügung stellt.

Der Förderverein zählt zur Zeit 825 Mitglieder, 54 von ihnen Juristische Personen mit Jahresbeiträgen von 130 Euro

und mehr. Natürlich wirken sich die leeren Kassen in unserem Land auf unsere Besucherzahlen aus. So sind Ihre Beiträge besonders wichtig, für Neuan-schaffungen, aber auch zur Deckung der laufenden Kosten. Leider sind die Zahlungseingänge recht schleppend.

Ein herzlicher Dank gilt wieder unseren Spendern, deren Hilfen für uns einen kräftigen Motivationsschub darstellen, denn aus ihnen erkennen wir, wie

sehr sie sich mit unserer Aufgabe identifizieren.

Zwei Beispiele: Beim ersten Spatenstich für den Erweiterungsbau erfüllte unser Freund Hubert Bleser aus Luxemburg vor all den vielen Gästen das Ver-

auch sehr über die vielen kleineren Spenden. Ein Wort zum Erweiterungsbau: Am Tage der Mitgliederversammlung fand unter „großer Besetzung“ der erste Spatenstich statt. Seither sind die Handwerker am Werk, zeitwei-

se arbeiten sie in zwei Schichten. Die Arbeiten liegen zeitlich voll im Plan (siehe Foto). Mit dem Nachbau der „FSV X“ der Darmstädter Schüler aus dem Jahr 1912 (siehe Artikel von Otto Becker) schließen wir die Lücke zwischen Otto Lilienthal und dem modernen Segelflug.

Wir haben den Tod eines ganz Großen zu beklagen. Am 5. August verstarb Hans Zacher. Er

hat den Segelflug berechenbar gemacht, nicht ohne Grund sprechen die Fachleute bei Leistungsuntersuchungen von Segelflugzeugen von „Zachern“. Mit einem Nachruf aus der Feder seines langjährigen Weggefährten Dr. Manfred Reinhardt würdigen wir sein Leben und seine Leistung. Den Mitgliedern und Freunden des Fördervereins wünsche ich alles Gute, mit den besten Grüßen

Ihr Klaus J. Scheer
Vorsitzender des Fördervereins



Der Erweiterungsbau wächst und gedeiht. Aufnahme vom 20. September 2003.

mächtis seiner verstorbenen Lebensgefährtin Gisela Wernitz und übergab dem Museum 7.500 Euro. Peter Bach, ein Flugkapitän der Lufthansa, hatte seine Freunde zu einem privaten Fest eingeladen und die Gäste gebeten, statt Geschenken eine Spende für das DSMM zu geben. Es kamen 1.000 Euro zusammen. Durch eine ähnliche Aktion brachte unser Vorstandsmitglied Klaus Heyn dem Museum eine erfreuliche Summe ein.

Aber selbstverständlich freuen wir uns

Jedes Mitglied wirbt ein neues Mitglied

Eine Schallmauer rückt näher. Nicht zuletzt dank der unermüdlichen Arbeit unseres Vorsitzenden Klaus Scheer zählt unser Verein heute 825 Mitglieder. Der Wunschtraum unseres großen Förderers Dr. Herbert Culmann, der 1.000 Mitglieder als ideal anstrebte, scheint erfüllbar.

Warum ist es aber so schwer, die Segelflieger zu überzeugen, dass sie auch und gerade die Wurzeln ihres Sportes pflegen müssen, wenn sie sein weiteres, gesundes Wachstum fördern möchten? Wer von unseren jungen Fliegern weiß denn schon, dass Modell- und Segelflug aus ein- und derselben Wiege stammen, wer ist denn noch über die großartigen Leistungen der Flugmodelle aus dem Beginn des 19. Jahrhunderts informiert, wer kennt noch die Strapazen, denen sich die „Rhönindianer“ während der ersten Jahre auf der Wasserkuppe ausgesetzt haben, die Großtaten, die sie vollbrachten?

Vor einem halben Jahrhundert war „die Geschichte der Luftfahrt“ noch Teil des behördlich vorgeschriebenen Theorieunterrichts für angehende Luftfahrer. Und heute? Erst kürzlich fragte mich ein siebzehnjähriger Oberschüler und C-Flieger: „Sag‘ mal, wer war denn eigentlich dieser Lilienthal? Und es geht das Gerücht, dass einige der bundesweit erscheinenden Luftsportmagazine beschlossen hätten, keine Nachrufe mehr über verdiente alte Luftsportler zu veröffentlichen, weil diese jetzt „in großer Zahl sterben und zu viel wertvollen Platz in der Zeitschrift“ beanspruchen würden. Aber das darf es doch nicht sein. Da ist es äußerst wohltuend, dass es Vereinigungen gibt wie den Internationalen Vintage Glider Club und seine deutsche Abteilung, wie die verschiedenen Oldtimer Segelflugclubs, die alte und älteste Segelflugzeuge zu neuem Leben erwecken, sie zum Fliegen bringen, oder wie unseren Förderverein für das Deut-

sche Segelflugmuseum mit Modellflug, der sich bemüht, mit verschiedenartigsten Exponaten in einem attraktiven Gebäude an traditionsreicher Stätte Marksteine aus der Entwicklung, aber auch das Andenken an die großen Frauen und Männer aus der Geschichte des Modell- und Segelfluges der Nachwelt zu erhalten. Wir wollen – und jetzt möchte ich das alte, vielfach missverständliche Wort aus dem antiken Griechenland ganz zitieren – „keine Asche aufbewahren, wir wollen die Glut erhalten“. Dazu aber müssen wir noch viel mehr Mitglieder aktivieren. Deshalb soll diese DSMM-Post unter dem Motto stehen: „Jedes Mitglied wirbt ein neues Mitglied!“ Ein Aufnahmeantrag liegt diesem Infobrief bei, weitere können vom Museum angefordert werden. Und bitte, wenn möglich, vereinbaren Sie von vornherein den Bankeinzug, der uns viel Arbeit erspart. Wir hoffen, dass unsere Bitte nicht ins Leere zielt. Die Redaktion

Weltrekordgleiter „F.S.V. X“



Die „FSV X“ ist fertig.

HISTORIE UND NACHBAU

Bis zum Rekordflug von Hans Gutermuth am 22. Juli 1912 auf der „FSV X“ war es ein langer und mühevoller Weg für eine Gruppe junger Oberschüler aus Darmstadt.

Hans Gutermuth und Berthold Fischer gründeten 1909 nach einem Besuch der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Frankfurt/Main mit den Freunden Fritz Kolb, Karl Pfannmüller und Willy Nerger die „Flug-Sport-Vereinigung Darmstadt“. Sie alle waren Schüler im Alter zwischen 14 und 16 Jahren. Von den Gleitflug-Darbietungen in Frankfurt begeistert, beschlossen sie: „So etwas können wir uns selbst bauen“. In den folgenden Jahren schufen sie in ihrer Freizeit die Gleiter „FSV I“ bis „FSV X“, die vom Anfangstyp immer wieder vervollkommen und verbessert wurden.

Nach den ersten Flugversuchen in Darmstadt und auf dem südlich davon gelegenen Prinzenberg, entdeckten sie 1911 bei einer Rhönwanderung die Wasserkuppe als ideales Versuchsgelände. 1912 fuhren sie mit der „FSV X“

per Bahn von Darmstadt nach Gersfeld und per Pferdefuhrwerk weiter zur Wasserkuppe.

Voller Ungeduld wurde der Gleiter zusammengebaut und die ersten Erprobungsflüge im Bereich des Südhangs bei vorherrschendem West-Südwestwind durchgeführt. Das neue Gerät flog so gut, dass schon auf Anhieb beim ersten Flug 300 Meter erreicht wurden. Am 22. Juli 1912 wehte nur ein schwacher Ost-Nordostwind. Hans Gutermuth wagte erstmals einen Flug von dem steilen und bisher nicht erprobten Nordhang nahe der Abtsroder Kuppe. Ein Zeitzeuge berichtet: „Der Gleiter hob sich rasch vom Boden und segelte in 30 Meter Höhe davon. Nach 112 Sekunden erreichte das Flugzeug wieder heil den Boden. 840 Meter waren zurückgelegt“. Dieser neue Weltrekord, der den bisherigen der Gebrüder

Wright überbot, wurde von mehreren Zeugen bestätigt, allerdings nicht offiziell anerkannt.

Für einen Nachbau der „FSV X“ übernahm ich 2002 die Projektleitung. Mit drei weiteren Mitgliedern des Oldtimer-Segelflugclubs Wasserkuppe wollten wir diesen Doppeldecker-Gleiter als „Meilenstein der Wasserkuppengeschichte“ noch einmal bauen, um ihn dem Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug zur Verfügung zu stellen. Bis 2003 entstand nun wieder langsam das Fluggerät aus Bambus und Drahtverspannung, der Rekordgleiter der Darmstädter Schüler. Zur Verfügung standen uns als Bauunterlagen lediglich die historischen Fotos und entsprechende Literaturauszüge aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts. So bauten wir zuerst den Dreieck-Gitterrumpf aus Bambusrohr und das mit Kufen versehene Vorderteil.

Die vier Flügelhälften wurden nach der Vorfertigung der über 30 gebogenen Rippen und nach Anpassung der Bambusholme auf einer einfachen Helling gebaut. Die Verspannung erfolgte mit 2 mm Drahtseil. Obere und untere Tragdecks sind auf der Oberfläche mit vorgewaschenem Stoff bespannt. Seiten- und Höhenruder haben eine beidseitige Bespannung. Die Ruderanlenkung erfolgt durch zwei Handhebel, mit denen der Pilot rechts die Verwindung der oberen Fläche und des Höhenruders betätigen kann. Der linke Hebel dient zur Betätigung des Pendelseitenruders.

Die Steuerung des Gleiters brachte anfangs einige Probleme mit sich, da die Seil-Verläufe aus den alten Unterlagen kaum zu klären waren. Erst Vorversuche mit Bindfadensführungen statt sofortigem Seileinbau brachten uns schließlich die endgültige, funktionierende Lösung. So konnte das Projekt im Oktober 2003 erfolgreich beendet werden.

Otto Becker

Der Vorstand dankt Otto Becker und seinen Freunden vom Oldtimer Segelflugclub (DSC) Wasserkuppe für ihre großartige Arbeit. Im Mai 2002 übergaben Sie uns bereits den „Vampyr“. Die Redaktion

Am 23. September feiert Klaus Scheer seinen 80. Geburtstag. Von Kind an war der Junge aus Hirschberg in Schlesien vom Fliegen begeistert, Grunau und der Segelflug haben ihn eindeutig geprägt. So meldete er sich zum Wehrdienst bei der Deutschen Luftwaffe, wurde Nachtjäger, erzielte beachtliche Erfolge und erlebte den Niedergang des brennenden Deutschlands aus der Luft.

Nur mit Glück ergatterte er einen Studienplatz in Freiburg, belegte Recht, Volkswirtschaft, Geschichte und Kunst. Bafög gab es nicht, Mensafreitisch und Gelegenheitsarbeiten hiel-

ten ihn über Wasser. 18 Monate studierte Klaus Scheer in Minneapolis, USA, wo er durch die Hilfe amerikanischer Freunde sogar fliegen durfte. Dann folgte das zweite Staatsexamen in Stuttgart.

Die angebotene Richterstelle aber nahm er nicht an, denn die neugegründete Deutsche

Klaus Scheer wird 80

Lufthansa hatte ihn als Linienpiloten eingestellt. Gut 18.000 Flugstunden flog er auf fast allen Mustern einschließlich Jumbo, war zeitweise in Übersee stationiert.

Als Volljurist bekleidete er eine Reihe von Ehrenämtern. So war er Vorsitzender der Gesamtvertretung des Fliegenden Personals der Lufthansa, Mitglied im Aufsichtsrat, Mitbegründer der Vereinigung Cockpit und Partner bei Tarifverhandlungen. Nach seiner Pensionierung im Jahr 1983 ließ er sich als Rechtsanwalt mit dem Schwerpunkt Luftrecht nieder, flog aber weiter die Ju 52 seines ehemaligen Arbeitgebers. Dem „Hanseatischen Fliegerclub“ in Frankfurt diente er als Vorsitzender.

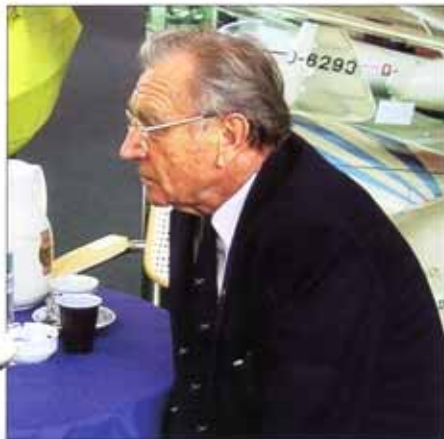
Drei Jahre lang war Klaus Scheer Präsident des Deutschen Aero Clubs, versah dabei einen Vollzeitjob, denn damals galt es, Bestände zu sichern und die vielen, auf

den Luftsport zukommende Gefährdungen abzuwehren. Nicht zuletzt war es seiner Initiative zu danken, dass dem Auseinanderdriften der einzelnen deutschen Luftsportsparten ein Ende gesetzt werden konnte. Am 25. April 1998 wurde Klaus Scheer als Nachfolger des verstorbenen Dr. Herbert Culmann Vorsitzender des Fördervereins Segelflugmuseum und später des Kuratoriums, das er gemeinsam mit Frau Margit Trittin, Bürgermeisterin von Gersfeld, und Herrn Fritz Kramer, Landrat des Kreises Fulda, bildet. Bewundernswert ist seither sein Einsatz für die Ziele des DSMM. Insbesondere bei der Rekrutierung neuer Mitglieder und beim Werben um Spenden hat er fast unglaubliche Erfolge aufzuweisen.

Was er gar nicht mag, das ist Streit, und so ist es ihm stets ein ganz besonders Anliegen, Unfrieden zwischen Fliegern zu schlichten. Es ist großartig, was ihm da schon alles gelungen ist.

Seinen 80. Geburtstag verbringt Klaus Scheer mit seiner Frau – sie sind seit 45 Jahren glücklich verheiratet – auf einer Reise durch Südfrankreich. Wir gratulieren ihm sehr herzlich und wünschen ihm und uns, dass er dem DSMM noch lange gesund und tatkräftig zur Verfügung steht.

Die Redaktion



NACHRICHTEN VOM DSMM

Der Vorstand „Stiftung Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug“ traf sich zu Arbeitstagen am 8./9. und 23./24. Juli und am 29./30. September auf der Wasserkuppe. Wesentliche Themen waren der Erweiterungsbau und die Aufgaben in näherer und fernerer Zukunft.

Der Erweiterungsbau soll in jedem Fall bis zum September 2004 fertiggestellt werden. Für den darauffolgenden Winter ist die Inneneinrichtung – verbunden mit einer völligen Neugestaltung des gesamten Museumskomplexes – vorgesehen. Die Eröffnung im feierlichen, attraktiven Rahmen ist für das Frühjahr 2005 vorgesehen, voraussichtlich verbunden mit der dann fälligen Jahresversammlung des Fördervereins.

Für die Umzugsarbeiten im Winter 2004 auf 2005 werden ehrenamtliche Helfer benötigt werden, um die sich Josef Kurz bemühen wird.

Eine ausführliche Arbeitsunterlage (gut 50 Seiten) für die Gestaltung des Museums hat Klaus Heyn erstellt. Unter dem Gesichtspunkt: „Was wir wollen“ behandelt er die Notwendigkeiten nach folgenden Themenbereichen:

1. Interesse am Segel- und Modellflug wecken,
2. Segel- und Modellflugeschichte ins Bewusstsein rücken,
3. Bildungsangebot im Freizeitrahmen sein,
4. Nachwuchs für Luft- und Raumfahrt werben,
5. Wissenschaftliche Segel- und Modellflugforschung unterstützen.

Der Bücherverkauf wird forciert, da durch das Entgegenkommen des Zuerl Verlags 300 Stück „12 Jahre Wasserkuppe“ und 100 Stück „Papierflieger“ angeschafft werden konnten. Beide Bücher eignen sich hervorragend als Geschenke für ältere und jüngere Flugbegeisterte.

Die Überholungen folgender Segelflugzeuge stehen vor der Eröffnung des Erweiterungsbaus

an: Prototyp der AS 12, die sich noch in den USA befindet, uns aber von der Firma Schleicher fest zugesagt wurde, Doppelraab, HKS 1, Kranich III, und LS 1, eventuell kommen noch hinzu eine Ka 8, eine Rhönlerche und ein Specht. Der vorhandene Condor IV muss neu bespannt werden, auf die Ausstellung der Dittmar-Möwe wird verzichtet. Ein SG 38 „Boot“ wird von Josef Kurz überholt und flugfähig gemacht werden.

Vom zuständigen Ministerium der Landesregierung Hessen wurde gestattet, einzelne Positionen im Bewilligungsbescheid auszutauschen. Dabei ist der Gerätekauf – speziell auf dem Gebiet der Elektronik – besonders sorgfältig zu planen.

Baupläne zum Nachbau alter Segelflugzeuge werden in zunehmendem Maß vom DSMM angefordert, das nach den äußerst schlechten Erfahrungen der Vergangenheit keine Originalpläne mehr verleiht. Auch eine Abgabe auf elektronischen Datenträgern kann nicht erfolgen, um Raubkopien zu vermeiden. Die Kosten für Zeichnungssätze als Papier-Kopien werden ermittelt und nach Abstimmung mit Siegfried Lorenz zu festen Preisen angeboten.

Die Segelflugzeuge des DSMM und ihre Lebensläufe hat Peter F.Selinger sorgfältig recherchiert und in einem Buch vorgestellt. Dieses soll den Besuchern des Museums zu einem günstigen Preis angeboten werden. Die Drucklegung erfolgt in den kommenden Monaten.

Die finanzielle Situation des Museums ist mit einem Guthaben von 40.000 € nach Abzug der noch ausstehenden Finanzierungen nicht gerade üppig. Ohne Zweifel wird die Einrichtung des Erweiterungsbaus und die damit zusammenhängende Umgestaltung der jetzigen Ausstellung noch erhebliche Eigenmittel verlangen.

Der Vorstand hofft aber, dass – wie in den

Vorjahren – auch in diesem Jahr noch Spenden von Freunden, Förderern und Sponsoren eingehen und bittet die Mitglieder um entsprechende Werbung.

Für den Modellflug – speziell für die Betreuung und Bearbeitung der Flugmodellmotoren aus der Rubin-Stiftung – konnte Theo Rack als Berater und Mitarbeiter den bekannten Fachmann Professor Tegtmeier gewinnen. Damit erfährt dieser wichtige Bereich der Ausstellung die ihm gebührende Aufwertung und Bereicherung.

Der Regierungspräsident Kassel, Herr Lutz Klein, besuchte mit Begleitung am 24. Juli das Museum. Er zeigte sich sehr interessiert und hatte ganz offensichtlich viel Freude an der Ausstellung. Der Vorstand ist sicher, in ihm einen weiteren, wohlwollenden Freund gewonnen zu haben.

Die nächste DSMM-Post soll im Frühjahr 2004 mit der Einladung zur Jahresversammlung erscheinen.

Nach Redaktionsschluss erfuhren wir, dass unser Vereinskamerad Walter Sorg am 26. September seinem schweren Leiden erlegen ist, Walter war unser Kontaktmann zum Gymnasium in Darmstadt, für den Nachbau der „FSV X“ hatte er wertvolle Unterlagen beschafft. Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Der Vorstand

IMPRESSUM:

Redaktion: F. Weinholtz - Vorm Holzschlinge 53
32049 Herford · Tel./Fax: 05221-840407
E-Mail: frwweinholt@aol.com

Herstellung:
Helmut Gass Medientechnik, Hamburg

NACHRUF AUF HANS ZACHER

22. 11. 1912 – 5. 8. 2003

Im Alter von 90 Jahren verstarb am 5. August 2003

Dipl.-Ing. Hans Zacher

in Gauting bei München.

Vor allem der Segelflug verliert in ihm einen der letzten großen Wegbereiter der Segelflugentwicklung in Deutschland ab dem Jahre 1927, als er selbst mit dem Segelfliegen begann. Über alle Lebensstufen hinweg war der Segelflug und alles, was damit zusammenhing, die Mitte seines beruflichen Lebens. Als begnadeter Ingenieur führte ihn sein Weg über die „Lehrjahre“ an der Technischen Hochschule in Darmstadt und der dort bestehenden „Akademischen Fliegergruppe“ in die „Wander- und Meisterjahre“ der Entwicklung und Forschung bei der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug, zunächst in Darmstadt, dann in Berlin, Airing/Obb. und München sowohl vor, während, als auch nach dem Krieg. Zwischen 1952 und 1958 nahm er eine wichtige Rolle in der Prüfstelle für Luftfahrtgerät in Essen und München ein, als es um den Wiederaufbau der deutschen Segelflugzeug-Industrie und vor allem um die Einführung des innovativen neuen faserverstärkten Kunststoffes und seiner Zulassung für den Bau von Segelflugzeugen ging. Sachverstand und Mut, auch zu weitreichenden Entscheidungen und ohne dabei in Besserwisserei zu verfallen, zeichneten ihn stets aus!

Das Leitbild „Forschen, Bauen, Fliegen“ war für ihn Zeit seines Lebens inneres Gesetz und roter Faden. Er besaß die nicht hoch genug einzuschätzende Gabe und Fähigkeit, den jüngeren Nachwuchskonstrukteuren, Segelflugzeugbauern und Piloten in unendlich vielen Gesprächen, Vorträgen, Diskussionen, in fliegerischen Kursen und Veröffentlichungen das Rüstzeug weiterzugeben, das erst eine erfolgreiche Entwicklung von Segelflugzeugen und Motorseglern ermöglicht. Nicht ein einziges Idafliedtreffen seit 1937, sei es das

Fliegen und Messen im Sommerlager oder das Diskutieren und Reflektieren im Winter, versäumte er, immer inmitten der Jungen und im Geiste einer der Ihren, sich stets zurückhaltend, aber voll konzentriert und schlagfertig, gestützt durch ein phänomenales Gedächtnis und eine überaus reiche Erfahrung, immer hilfreich, wenn sein Rat gesucht und gebraucht wurde.

Fast visionär sah er vor allem nach der Wiedermöglichkeit des Segelflugs in Deutschland im Jahre 1951 die Notwendigkeit voraus, standardisierte Mess- und Beurteilungsverfahren im Bereich der Flugleistungen und Flugeigenschaften aufzustellen. Sie mussten einen Vergleich von Segelflugzeugen untereinander bis hin zu den vorgegebenen



Foto: Ute Lob

nen Grenzen der Flugsicherheit innerhalb erlaubter Manöverwerte einschließen. Über die OSTIV (Internationale Vereinigung für die Wissenschaft und Technik des Segelflugs) und deren Sailplane Development Panel (Ausschuss für Segelflugzeugentwicklung) brachte er seine Erkenntnisse und Vorschläge international wirksam ein und erfuhr dafür zahlreiche Auszeichnungen, auch der FAI und nicht zuletzt das Bundesverdienstkreuz.

Dennoch hielt er sich immer bescheiden im Hintergrund, trotz aller seiner Verdienste um die Förderung der Wissenschaft und der Anwendung der daraus gewonnenen Erkenntnisse. Souverän nutzte er seinen angeborenen Humor, Dinge zurechtzurücken und

sich selbst auf Distanz zu halten. Gegen äußere Widerstände setzte er zeitweise die Veröffentlichung von Messergebnissen zu Flugleistungen und -eigenschaften durch, um dadurch einen unabhängigen Vergleich verschiedener Flugzeugmuster untereinander und gleichzeitig eine wertvolle, neutrale Dokumentation über die erzielten Fortschritte zu ermöglichen. Hierzu gehört ebenso das Standardwerk über die Geschichte der deutschen Segelflugzeug-Entwicklung, das er 1992 und 1999 zusammen mit Günther Brinkmann in „Die Evolution der Segelflugzeuge“ niedergelegt hat. Den Flugzeug-Selbstbauern in der Oskar-Ursinus-Vereinigung OUV war er über Jahrzehnte hinweg ein uneigennütziger Berater.

So ergab es sich auch, dass das Protokoll, das Hans Zacher als Grundlage für die Beurteilung der Flugeigenschaften von Segelflugzeugen und Motorseglern entworfen hat, das „Zacherprotokoll“ und das Durchführen der dafür vorgeschriebenen Flugmanöver ganz allgemein und nahezu weltweit „zachern“ genannt wird. In einem liebenswerten Artikel zog der Luftfahrtjournalist Dieter Vogt in der FAZ vom 18. September 2001 einen Vergleich zu berühmten Männern der Wissenschaft wie Röntgen, Pasteur und Morse: „Ihr Name wurde zum Tätigkeitswort. Man kann röntgen, pasteurisieren, morsen. Wer Verb wird, wird

unsterblich. Auch Hans Zacher? Das Zachern gehört heute zum Wortschatz der Flugzeugbauer und ihres Nachwuchses, der Akademischen Fliegergruppen (Akafliegs) an den Hochschulen.“ Kann es ein höheres Lob geben?

Gerade die Sorge um die Förderung des Nachwuchses und damit den Weiterbestand der Akafliegs war ein Hauptanliegen Hans Zachers bis in die letzten Wochen seines erfüllten Lebens. Mit ihm verliert der Segelflug einen herausragenden Ingenieur und liebenswerten, begeisternden Menschen, Lehrer und Freund.

Wir alle verdanken ihm sehr, sehr viel. Für die Freunde:

Manfred E. Reinhardt