

Klemperer Award for Dipl.-Ing. Hans Zacher

Before presenting the Klemperer Award to the first recipient — Dipl.-Ing. Hans Zacher — during the Opening Ceremony of the XI OSTIV Congress at Leszno, Poland, on June 12, 1968, the President of OSTIV, Mr. L. A. de Lange, sketched Dr. Wolfgang B. Klemperer's activities in the field of gliding, recalling to memory that he was one of the founders of OSTIV and served for many years as a member of the OSTIV Board. While Mr. De Lange gave this sketch, the portrait of Dr. Klemperer was projected at the screen.

The President of OSTIV then gave a summary of the outstanding work which Dipl.-Ing. Hans Zacher performed in the field of gliding over many years.

Finally, a film was projected made by the famous Dutch aircraft constructor Anthony Fokker in 1921 and 1922. This film showed the gliding activities on the 'Wasserkuppe' in Germany and, among others 'Klemp' on the controls of his 'Blaue Maus', flying over the Rhön.

The President of OSTIV promised the representative of The Soaring Society of America — which Society accepted the custodial responsibility for the Wolfgang B. Klemperer Memorial Fund — a copy of this interesting historical film and expressed the wish that this film, used for helping to enlist contributors, may help to expand the fund.

Biography of Hans Zacher

Hans Zacher was born on November 22, 1912, in Lüdenscheid/Westfalen, Germany. Already at 12 years of age, he started to build plane models, and soon tested them systematically. When 15 years old, he built gliders and made his first flights with 'Zögling' and 'Hols der Teufel' in a time when every second in the air meant one hour work on the ground.

After his highschool years, and a training as fitter, he liked going to the Technical University Darmstadt, because



he was interested in working with the famous Akademische Fliegergruppe Darmstadt, which group did much for the development of the sailplane since the first Rhöndays. In 1936, he obtained the Silver-C No. 221 and the pilot's license with aerobatics; took then part in competitions with success; made flying measurements; became chairman of Akaflieg, and graduated in 1938 with a study 'About the relationship between the Centre of Gravity Margin and the Size of Horizontal Tails'.

As a young Dipl.-Ing. (engineer) he looked around in the flying industry and worked with the flight test center Rechlin, however, he switched to research work soon. At the German Research Institute for Soaring (DFS — Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug) in Ainring near Salzburg, he had notwithstanding the war the possibility to continue wind tunnel measurements, skid tests, etc. as well as performance measurements and flight characteristics tests of sailplanes. His reports, e. g. the report about the D 28 'Windspiel' and the very extensive report about the D 30 'Cirrus' became well-known and were translated into other languages.

Two weeks after the end of the war, he was sent to Prien/Chiemsee where he, together with Akaflieg Darmstadt and Munich, built the first Deltaplane (P 13/DM 1 of Lippisch) for the Americans. He was supported there by W. S. Diehl, Klemperer and others, and was able to complete a job so important for the development of the Delta wings.

When, in November 1945, the DM 1 was delivered to the USA, there were no possibilities for Hans Zacher to work for aviation and soaring in Germany. He, however, stayed in the country building ventilators, dust separators, etc. for the air conditioning industry. During this time, he met Dr. August Raspet. He had a valuable scientific correspondence and some personal meetings in Germany with Dr. Raspet. With Raspet's support, Zacher founded an Aero Club in Dortmund in 1950. A year later, soaring was again permitted in Germany and Zacher was one of the first persons who renewed their glider pilot's licenses. He then worked for almost 7 years as 'scientist for approval' with the National Authority for Approval of Aircraft while testing the load assumptions, the equilibrium, the construction and the flying conditions of around 60 newly developed German sailplanes. Thereby, he gained extensive knowledge, and was at

the same time able to stimulate the building of sailplanes because of his completely unbureaucratic way of testing. He joined the Technical Commission of the German Aero Club and was introduced to OSTIV in Buxton in 1954. Immediately after the cancellation of the motor flying prohibition in 1955, he renewed his pilot's license. In 1958, he again started with research work at the DFS, where he continued his measurement of performance and flying qualities for sailplanes. For his publication on exact measurements of polar curves he received the appreciation of glider pilots and the Paul Tuntland Award from the Soaring Society of America.

Zacher was the chief organizer of almost all Comparison Flight Competitions of the Akademische Fliegergruppe at Braunschweig, which competitions have been internationalized more and more throughout the years and are held under the auspices of OSTIV now. Under his enthusiastic and qualified leadership, three OSTIV courses were held at the OSTIV International Gliding Research Institute in Varese, Italy. He organized similar courses for motor pilots at Bonn, Germany, as well. Finally, he took active part in motor sailplane meetings while lecturing, flying and measuring. His youthful attitude and his organizational talents, his humour and his ability to work were main factors to his success in all these areas, and technical/scientific students have no doubt profited by this.

Since the OSTIV Congress in Buxton in 1954, Hans Zacher has presented 14 lectures at Congresses; in 1960 he was elected Board Member of OSTIV as successor of Wolf Hirth; he attended all meetings of the OSTIV Sailplane Development

Panel since the Vienna Congress in 1959, and helped make important decisions; he is also a member of the OSTIV International Gliding Research Institute at Varese. This year, he was for the 4th successive time, a member of the Jury for the Standard Class Sailplane Competition at Leszno. It must be noted here, however, that he never completely agreed to the rigid and not universally acceptable rules for the Standard Class Specification; he is actively trying to have these rules improved.

Hans Zacher does not like working for the organization or the club, but for the members, the people in the club. He dislikes badges, flags and symbols, and as a consequence does not like to have anything to do with paperwork and chairmanship. His friends say: when there's a nice little job going, Hans remains aloof and either works or flies.

In his publications, Hans Zacher is short but to the point; in his lectures, however, he shows fluency and fun, which is warming up his audience; he often quotes Wilhelm Busch, the humourist he loves most. On the other hand, he is also cautious, reticent and philosophically slow: he loves *Le Petit Prince* (the little prince) by Antoine de Saint-Exupéry. The secret of the fox:

On ne voit bien qu'avec le cœur;
l'essentiel est invisible pour les yeux!
(One can only see with the heart;
the essential part is invisible for the eyes!)

is his aphorism of life. It is with this attitude and in this way that he supports students and pilots, however, without influencing their own designs and ideas, thus giving them a fair chance to develop themselves.

Lebenslauf von Hans Zacher

Hans Zacher wurde am 22. November 1912 in Lüdenscheid/Westfalen geboren. Schon mit zwölf Jahren begann er Flugmodelle zu bauen und bald auch systematisch zu erproben; mit 15 Jahren baute er im Klub Gleitflugzeuge und machte mit «Zögling» und «Hols der Teufel» seine ersten Flüge zu einer Zeit, als jede Sekunde in der Luft durch eine Stunde Arbeit in der Werkstatt erkaufte werden musste.

Nach seiner Schulzeit und einer Schlosserlehre zog ihn die Technische Hochschule Darmstadt an, weil er in der dortigen berühmten Akademischen Fliegergruppe mitarbeiten wollte, die so viel zur Entwicklung des Segelflugzeuges seit den ersten Rhöntagen beigetragen hat. Er erwarb 1936 die Silber-C Nr. 221 und den Motorflugschein mit Kunstflug, nahm dann mit Erfolg an Wettbewerben teil, machte Flugmessungen, wurde Vorsitzender der Akaflieg und beendete sein Studium 1938 mit einer Diplomarbeit «Über den Zusammenhang zwischen Schwerpunkt-lagenspanne und Höhenleitwerkfläche».

Als junger Dipl.-Ing. schaute er sich in der Luftfahrt-industrie und bei der Erprobungsstelle Rechlin um, doch ging er bald zur Forschung. Die Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) in Ainring bei Salzburg gab ihm in der Abteilung, die er leitete, trotz des Krieges Gelegenheit, um Windkanalmessungen, Kufenerprobungen und ähnliches sowie seine Leistungsmessungen und Flugeigenschaftsprüfungen an Segelflugzeugen fortzuführen. Seine Berichte hierüber, z. B. der über die D 28 «Windspiel» und der sehr umfangreiche Bericht über die D 30 «Cirrus» wurden besonders bekannt und in andere Sprachen übersetzt.

Zwei Wochen nach Kriegende wurde er nach Prien/Chiemsee geholt, wo er mit den Angehörigen der Akaflieg Darmstadt und München zusammen das erste Deltaflugzeug (P 13/DM 1 von Lippisch) für die Amerikaner fertig baute. Dort fand er die Unterstützung von W. S. Diehl, Klemperer und anderen und konnte mit seinen jungen Mitarbeitern eine Aufgabe zu Ende führen, die für die Entwicklung der Deltaflügel wesentliche Impulse lieferte.

Als die DM 1 im November 1945 nach den USA geholt wurde, gab es für Hans Zacher keine Möglichkeit mehr, in Deutschland für die Luftfahrt oder auch nur für den Segelflug zu arbeiten. Trotzdem blieb er im Lande und ging in die lufttechnische Industrie, um Gebläse, Staubabscheider usw. zu bauen. In dieser Zeit lernte er brieflich Dr. August Rasp kennen, der seinen D-30-Bericht ausgewertet hatte. Mit ihm hatte er einen fruchtbaren wissenschaftlichen Briefwechsel und einige persönliche Begegnungen in Deutschland. Mit Raspets Unterstützung gründete Zacher 1950 in Dortmund einen Aero-Klub. Ein Jahr später wurde der Segelflug wieder erlaubt; Zacher war einer der ersten, die ihren Segelflugschein erneuerten. Als die Prüfstelle für Luftfahrzeuge wieder erstand, wurde er dort fast sieben Jahre lang Musterprüfer, der die Lastannahmen, die Statik, die Konstruktion und die Flugeigenschaften von rund 60 neu entwickelten deutschen Segelflugzeugen zu prüfen hatte. Damit bekam er einerseits eine breite Erfahrungsbasis, konnte aber auch andererseits den Segelflugzeugbau dadurch fördern, dass er auf gänzlich unbürokratische Weise prüfte. Er wurde in den Technischen Ausschuss des Deutschen Aero-Clubs berufen und fand 1954

in Buxton die Verbindung zur OSTIV. Gleich nach Aufhebung des Motorflugverbotes erneuerte er 1955 seinen Schein. 1958 ging er dann wieder zur Forschung, zur DFS, wo er die Messung der Leistungen und Eigenschaften der Segelflugzeuge wieder aufnahm. Die Veröffentlichung exakt vermessener Polaren brachten ihm die Anerkennung der Segelflieger ein, die in der Verleihung des Paul Tuntland Award durch die Soaring Society of Amerika gipfelte.

Zacher betreute fast alle Vergleichsfliegen der Akademischen Fliegergruppen in Braunschweig, die in den letzten Jahren immer internationaler geworden sind und nun auch unter der Schirmherrschaft der OSTIV stehen. Unter seiner begeisternden und sachkundigen Leitung wurden auch drei OSTIV-Kurse im International Gliding Research Institute Varese veranstaltet. Ähnliche Kurse richtete er – nebenbei bemerkt – auch für Motorflieger in Bonn ein. Schliesslich beteiligte er sich vortragend, fliegend und messend an Motorseglertreffen. Seine Jugendfrische und sein Organisationstalent, sein Humor und sein Sachverstand liessen ihn auf allen diesen Gebieten erfolgreich sein – und der technisch-wissenschaftliche Nachwuchs hat viel davon profitiert.

Seit seinem ersten Auftreten in der OSTIV in Buxton 1954 hat Hans Zacher bei Kongressen 14 Vorträge gehalten; er wurde 1960 als Nachfolger Wolf Hirths in den Board gewählt; er nahm an allen Sitzungen des Sailplane Development Panel seit dem «Wiener Kongress» 1959 teil, wo er wichtige Beschlüsse entscheidend förderte; er wurde auch in den Vorstand des International Gliding Research Institute

Varese berufen. In diesem Jahr war er in Leszno zum 4. Male Mitglied der OSTIV-Jury zur Auswahl des besten Standard-Segelflugzeuges. Hier sei jedoch verraten, dass er nie ganz einverstanden war mit dem starren und nicht in allen Punkten fortschrittlichen Reglement der Standard Class Specification und dass er in Wort und Schrift für eine Überprüfung und Verbesserung dieser Vorschriften eintritt.

Hans Zacher arbeitet nicht gern für die Organisation, für den Klub oder Verein, sondern für die Mitglieder, für die Menschen im Verein; er schätzt Abzeichen, Fahnen, Symbole nur sehr gering und ist deshalb eigentlich gar nicht für Papierkrieg und Vorsitz zu haben. Seine Freunde sagen: Wenn Posten und auch dienstliche Beförderungen verteilt werden, sitzt Hans abseits und arbeitet oder fliegt.

In seinen Veröffentlichungen ist er nüchtern, sachlich und kurz, in seinen Vorträgen aber spritzig und witzig, da reisst er die Hörer mit, bringt Gleichnisse, humoristisch-satirische Bemerkungen und oft ein Zitat von Wilhelm Busch, seinem Lieblingshumoristen. Und doch ist er auch wieder besinnlich, in sich gekehrt, philosophisch leise: er liebt «Le petit prince» von Antoine de Saint-Exupéry. Das Geheimnis des Fuchses

On ne voit bien qu'avec le cœur;

l'essentiel est invisible pour les yeux!

scheint sein Wahlspruch zu sein. In diesem Sinne unterstützt und berät er die Studenten und Segelflieger, zeigt und gibt ihnen Möglichkeiten, ohne jedoch Einfluss auf ihre Absichten und Entwürfe zu nehmen. So kann die Jugend bei ihm am losen Zügel ihr «Selbst» entwickeln.

Swiss Aero-Revue 8/1968