

Igo Etrich (1879 – 1967)

Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelten die Österreicher Ignaz Etrich und Sohn Igo Etrich bionische Nurflügler-Gleitflugzeuge. Inspiriert vom selbststabilisierenden Gleitsamen des tropischen Kürbisgewächses Zanonie (*Alsomitra macrocarpa*), konstruierten sie 1906 den ersten Zanonie-Gleiter (Praterspatz).

Ziel war es, einen rumpflosen Nurflügler mit Motor zu bauen. Allerdings hatten sie sich ein ungünstiges biologisches Vorbild ausgesucht. Bei selbststabilisierenden Strukturen, wie dem Zanoniasamen, kommt es bei Störungen der Flugbahn – beispielsweise durch eine seitliche Böe oder ein Steuermanöver – automatisch zu einer entsprechend versetzten Wiederherstellung der ursprünglichen Flugbahn. Dieser Effekt ist so ausgeprägt, dass der Gleiter praktisch nicht steuerbar war.

1909 baute Igo Etrich einen Nurflügler mit Motor, die Etrich I. Dabei hatte er große Probleme: Es war sehr schwierig, die Lage des Schwerpunktes zu bestimmen. Dieser ist ein entscheidender Faktor für die Flugstabilität.

Die Lösung des Schwerpunkt-Problems der Etrich-Nurflügler bestand darin, das Flugzeug mit einem Schwanz auszustatten. Dabei orientierte sich Igo Etrich an Tauben. Es entstand ein Motorflugzeug mit Rumpf aber ohne Seitenruder, die Etrich II-Taube. Die seitlich hochgezogenen Flügelenden sorgten für eine sehr hohe Querstabilität. Im April 1910 konnte die Etrich II-Taube zum Jungfernflug starten. Die Probleme mit der Manövrierbarkeit waren aber dennoch nicht zufriedenstellend gelöst.

Im Jahr 1910 schloss Igo Etrich mit Dr. Edmund Rumpler (1872 – 1940), einem Flug- und Fahrzeugkonstrukteur sowie Flugzeugfabrikanten, einen Lizenzvertrag ab. Nach der Vereinbarung durfte Rumpler das Flugzeug unter dem Namen Etrich-Rumpler Taube vertreiben. Allerdings sah sich das damalige Deutsche Patentamt außerstande, ein Patent für die Konstruktionspläne zu erteilen. Das Flugzeug konnte von jedermann gebührenfrei nachgebaut werden. Rumpler brach daraufhin den geschlossenen Vertrag und vertrieb sein Flugzeug fortan unter dem Namen Rumpler-Taube. Rumpler setzte über 200 Exemplaren „seiner“ Taube ab. Insgesamt bauten über 40 Firmen Flugzeuge nach den von Igo Etrich entworfenen Plänen.

Während des ersten Weltkriegs wurde die Rumpler-Taube als Aufklärer eingesetzt. Die hohe Flugstabilität war zunächst ein großer Vorteil. Letztlich überwiegen aber die Nachteile: geringe Geschwindigkeit und schlechte Wendigkeit machten sie zu leichter Beute. Schließlich wurde die Rumpler-Taube durch andere Flugzeuge ersetzt.