



# I.E.IMPULSE

Igo Etrich Club Austria  
Vereinigung Österreichischer  
Amateurflugzeugbauer

1



Willi Lischak und seine LW02

Liebe Freunde des Amateurflugzeugbaues!

Vorliegendes Blatt soll in unregelmäßigen Abständen bzw. bei Bedarf erscheinen und jedem Amateurflugzeugbauer die Möglichkeit geben, wichtige technische Erkenntnisse oder auch andere Nachrichten an alle anderen Amateurflugzeugbauer weiterzugeben. Auch wichtige Termine werden in Zukunft hier veröffentlicht. Wie der Name sagt, soll mit dieser Publikation der Amateurflugzeugbau neue IMPULSE erhalten.

UM MITARBEIT WIRD GEBETEN.

Liebe Kameraden, Ihr werdet Euch schon gefragt haben, warum wir ausgerechnet Igo Etrichclub Austria heißen. Hier eine Biografie Igo Etrichs, eines der größten Flugpioniere Österreichs, in etwas gekürzter Form.

In Trautenau, Böhmen (später Sudetenland) erblickte Dr. Ing. Igo Etrich am 25. Dezember 1879 das Licht der Welt. Von seinem Vater Ignaz Etrich, Industrieller und Inhaber mehrerer Flachsbearbeitungsbetriebe und Spinnereien, erbte er jene technische Begabung, die sich als dicker goldener Faden durch sein ganzes Leben zieht. Auserkoren, einmal die Familienbetriebe zu leiten, bereitete er sich gründlich auf diese Aufgabe vor, als der Todessturz des bekannten Flugpioniers, Otto von Lilienthal, im Jahre 1896 seinem Leben eine neue Wendung gab. Das Werk fortzusetzen und den Traum dieses Ikarus der Neuzeit weiterzuspinnen, erschien ihm viel wichtiger als alles andere. Von seinem Vater wohlwollend unterstützt, gelang ihm 1910 der große Wurf der "TAUBE", des stabilsten Motorflugzeuges, das jemals konstruiert wurde und als "ETRICH TAUBE" in die Geschichte des Flugwesens eingegangen ist. Infolge ihrer besonderen Stabilisierungsflächen erfolgte nicht ein einziger Todessturz mit dieser Maschine, obzwar dieselben über die ganze Erde verbreitet waren. In Deutschland wurde die "ETRICH TAUBE" in Lizenz unter dem Namen "Rumplertaube" hergestellt. Weitere Erfindungen und Konstruktionen folgten. So 1912 die erste Fluglimousine der Welt, die "Schwalbe" und auch das heute noch in allen Verkehrsflugzeugen der Welt gebräuchliche Steuerhorn wurde von ihm das erstemal verwendet und eingeführt. In diese Zeit fällt die Gründung der Etrich-Fliegerwerke in Liebau, die 1913 nach Brandenburg verlegt wurden, um als Brandenburgische Flugzeugwerke während des ersten Weltkrieges zu einem der größten Unternehmen dieser Art heranzuwachsen. Das Diktat von Versailles setzte schließlich den Schlußpunkt hinter diese Entwicklung und wieder wurde er Textilindustrieller. Auch auf diesem Gebiet hatte er einige Erfindungen gemacht, unter anderem die sogenannte Schnellstrecke, eine Spezialmaschine für die Kammgarnindustrie und nur wenige wissen von seinen Arbeiten als Naturforscher.

1944 wurde ihm von der TH Wien der Dokortitel ehrenhalber verliehen. Vom österreichischen Aeroclub wurde er zum Ehrenpräsidenten ernannt. Vom österr. Patentinhaberverband bekam er die Goldmedaille. Das Verdienstkreuz wurde ihm verliehen. 1959 erhielt er den Ehrenring der Stadt Wiener-Neustadt.

1960 bekam der den Karl-Renner-Preis und 1962 erhielt er vom Deutschen Erfinderverband die Diesemedaille in Gold verliehen. 1965 wurde er für konstruktive Höchstleistungen in der Luftfahrt mit der "Pionierkette der Windrose" geehrt und so mancher Platz oder Straße ist nach ihm benannt. Die letzten Jahre seines Lebens verbrachte er in der Nähe von Salzburg.

Es sollte uns Ehre und Verpflichtung zugleich sein, im Sinne dieses genialen Konstrukteurs weiterzuarbeiten. Er sollte uns immer Vorbild bleiben.

Liebe Freunde, um die J.E. Impulse etwas umfangreicher gestalten zu können, erwarte ich von Euch Berichte über Eure Projekte, über den Stand Eurer Arbeiten, über die Schwierigkeiten die zu meistern waren. Laßt hören, wenn es zum Erstflug kommt, auch hier können wir u. U. helfen. Aus Euren Beiträgen können andere wieder lernen.

Der Obmann

Verschiedenes:

Dreh- und Fräsarbeiten werden übernommen von

Siegfried Pichler  
4904 Atzbach 76  
Tel. 07676-8989 abends

Aus internen Gründen wird der Materialkatalog der Firma Easy Air erst Ende März erscheinen.

Liebe Fliegerkameraden,

Ein paar Worte von Eurem Schriftführer,

Zunächst eine erfreuliche Mitteilung: nach der Gründungsversammlung unseres Vereines am 6. Dezember des vergangenen Jahres wurde der Statutenvorschlag der zuständigen Behörde übermittelt. Die Sicherheitsdirektion Oberösterreich hat mit Bescheid vom 22.1.1988 mitgeteilt, daß die Gründung des Igo Etrich Clubs nicht untersagt wird. Der designierte Vereinsvorstand hat sodann die erforderlichen Schritte gesetzt, um die rechtliche Geburt Ihres Vereines einzuleiten.

Nachdem der Igo Etrich Club nun Rechtspersönlichkeit erlangt hat und die Statuten wirksam geworden sind kann ein weiterer wichtiger Schritt gesetzt werden: die Einhebung der Mittel, die es dem Verein erlauben werden, seine Tätigkeit voll zu entfalten.

In der Gründungsversammlung wurde ein **Mitgliedsbeitrag von S 300,-** für das Jahr 1988 beschlossen. Ein Zahlschein ist beigelegt, die Überweisung eines höheren Betrages ist durchaus zulässig.

Bitte zahlen Sie Ihren Mitgliedsbeitrag so bald wie möglich und ersparen Sie Ihrem Kassier mühsame und kostspielige Mahnungen. Besten Dank!

Dieser ersten Ausgabe des Mitteilungsblattes ist eine Mitgliederliste beigegeben. Bitte überprüfen Sie die Angaben und teilen Sie mir allfällige Änderungen und Ergänzungen mit. Diejenigen von Euch, die noch keine Beitrittserklärung ausgefüllt und abgegeben haben sollen dies rasch nachholen. Ein Formular liegt bei.

Sämtlicher Schriftverkehr mit dem Verein ist bitte immer wie folgt zu adressieren:

**Igo Etrich Club Austria  
c/o Rudolf Holzmann  
Stefan-Fadinger-Straße 18  
A 4800 Attnang-Puchheim**

Ein P.S. von unserem Obmann Rudi Holzmann: beim 4. Igo Etrich Treffen am 17., 18. und 19. Juni in Wels sollen unbedingt auch Projekte gezeigt werden, die noch nicht fertig sind. Bringen Sie also lieber einen halben Flieger mit als gar keinen!

Mit Fliegergruß

*Ernst D... ..*

Konstrukteur, Hersteller u. Pilot : Wilhelm Lischak  
Projektberater : Ing. Rüdiger Kunz

Entwurfsziel: Kostengünstiges Motorflugzeug in Herstellung und Betrieb, Auf- und Abrüstbar durch einen Mann , keine Hangarierungskosten, geringer Kraftstoffverbrauch, gute Flugleistungen und gutmütige Flugeigenschaften.

Motor: Steyr Daimler Puch 4Takt Boxer luftgekühlt mod. Doppelzündung, VW-Zylinder, geänderte Ansaug- u. Abgasanlage, Verdichtung 8,5 : 1 , 36 PS/4000 U/m

Luftschaube: Derzeit in Verwendung, feste Holzluftschaube mit 110 cm  $\phi$  und 102 cm Steigung, mit GFK belegt, Eigenbau, Konstruktion Ing. Rüdiger Kunz.

Rumpf: Holz-Fachwerkkonstruktion mit GFK Verkleidung u. Stoffbespannung.

Tragfläche u. Leitwerke: Holzholme, Contizell Hartschaum mit GFK, Wortmannprofile.

#### BAUBESCHREIBUNG

Nach vorheriger Anfrage und Einreichung um Baugenehmigung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, Abt. 6 "Prüfstelle für Luftfahrzeuge und Geräte", erfolgte der Baubeginn im September 1981. Als Richtlinie wurde die FAR 23 festgelegt. Die Überprüfung durch die Behörde erfolgte den einzelnen Bauabschnitten entsprechend nach Absprache. Es wurden gleichzeitig die Bauteile mit den Berechnungen geprüft und Zeichnungen bzw. Skizzen über die Bauteile des LFZ vorgelegt. Die Zusammenarbeit mit den Herren des BAZ war sehr kooperativ und ich hatte nie das Gefühl durch irgendwelche Erschwernisse oder Ungenauigkeiten im Fortgang meiner Arbeit behindert zu sein. Nach Erteilung der Erprobungsbewilligung verursachte das vorerst eingebaute 1Rad-Einziehfahrwerk vor Erreichen der Abhebegeschwindigkeit nicht beherrschbare Schwingungen und Ausbrechbewegungen und das LFZ mußte auf ein starres 2Beinfahrwerk welches in der Konstruktion eingeplant war, umgerüstet werden.

Der 1. Flug erfolgte am 13. Sept. 1985 nach 4160 Arbeitsstunden. Nach 93 Starts mit 94 Std. und 40 min war die Flugerprobung mit den Lärmmeßflügen am 16. Sept. 1987 abgeschlossen und das BAZ händigte anschließend das für Experimental Flugzeuge vorgesehene EINGESCHRÄNKTE LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS aus.

Diese kurze Projektbeschreibung erfolgte auf Ersuchen unseres Obmannes Rudi Holzmann und ich bin gerne bereit Euch bei evtl. Problemen Eurer Projekte behilflich zu sein.

Mit herzlichen Fliegergrüßen

*W. Lischak*

kstattpraxis - Werkstattpraxis - Werkstattpraxis - Werkstattprax

Am 19. März 1988 findet bei Easy-Air (HB) in Haid bei Ansfelden (Autobahnabfahrt Traun) ein GFK Lehrgang für Mitglieder des Igo-Etrich-Clubs statt.

Referenten: Ing. Hermann Eigner  
Ernst Schobersberger

### P R O G R A M M

Theorie: 9.30 bis 11.00 Uhr, Ing. Eigner  
Materialvergleiche  
Verarbeitung von Epoxi-Harz  
Herstellung von Sandwichteilen und negativ  
geformten Teilen.  
Gesundheitliche Maßnahmen  
Vorführung einiger Dias am Beispiel Polliwagen.

11.00 bis 12.00 Uhr, Schobesberger  
Lackierung von GFK Flugzeugen

13.00 bis 16.00 Uhr, Ing. Eigner/Hr. Schlögl (HB)  
Beschichten von Schaumstoffplatten  
Herstellen von einfachen Laminaten  
Reparatur von GFK-Teilen  
Oberflächenbehandlung

Um die Materialvorbereitung zu sichern, sind  
Anmeldungen bis spätestens 10. 3. 1988 an  
Herrn Ing. Hermann Eigner  
Thürnaau 12, 4062 Thening zu richten.

Material wird von der Firma Brditschka dankenswerter  
Weise zur Verfügung gestellt.

-----  
Anmeldung für das 4. Internationale Igo-Etrich-Treffen vom 17. bis 19.6.1988 in Wels

Name .....

Anschrift.....

Tel.....Ankunftszeit.....

Flugzeugtype.....Kennzeichen.....

Hotel (ja/nein).....Camping (ja/nein).....

Die Anmeldung ist zu richten an: Igo Etrich Club Austria, c/o Rudolf Holzmann  
Stefan-Fadinger-Straße 18, 4800 Attnang-Puchheim