

Blériot: Mit diesem Namen ist der Beginn der Luftfahrt verbunden, die fast schon serienmäßige Flugzeugherstellung, die Flugschulen für künftige Piloten, die Streckenflüge als Proben für die spätere Verkehrsfliegerei. Und es war eine Zeit, in der die Piloten als Stars und Helden gefeiert wurden.

Die Begeisterung für das Fliegen griff um sich, Tausende strömten zu Flugvorführungen, Hunderte wollten das Fliegen erlernen, Flugschulen wurden gegründet, in denen vor allem die Flugzeuge von Blériot gern eingesetzt wurden. Viele bauten auch ihre Flugzeuge selbst, wenige waren jedoch darunter, die sich dabei nicht mehr oder weniger an Blériot-Konstruktionen orientiert hätten. Dies alles, natürlich im Zusammenhang mit Blériots Ärmelkanalüberquerung, sorgte für die Berühmtheit dieser Flugzeuge, der Eindecker, die heute auch einem Luftfahrt-Laien ein Begriff ist, während anderen, zahlreichen Konstruktionen von Blériot nur noch in historischen Fachbüchern auftau-

chen. Die Blériot XI, das Flugzeug, mit dem sein Konstrukteur zum ersten Mal den Ärmelkanal überflog, diente auch als Vorbild für dieses Bauplanmodell. Es gab genug Gründe für mich, ein solches Modell zu konstruieren: Die Faszination, die das Original auf mich ausübt, das außergewöhnliche Flugbild, die extrem niedrige Fluggeschwindigkeit.

Unterlagen zu diesem Flugzeugtyp waren sehr schwer zu finden. Eine umfassende Dokumentation stellt das Buch „Blériot XI, The Story of a Classic Aircraft“ vom National Air Space Museum in Washington dar.

Da mir ein Scale-Nachbau zu aufwendig erschien, entstand das vorliegende Modell als Stand-Off-Scale Nachbau. Das Modell ist im Maßstab 1:5 konstruiert und hat dabei eine Spannweite von 1,7 m. Als Antrieb verwende ich einen OS-FS 80, mit diesem Motor ist das Modell bereits übermotorisiert, so daß mit Sicherheit auch ein kleinerer Viertaktmotor ausreicht. Zum Flugverhalten ist zu sagen, daß durch das tragende Leitwerk kein Looping und auch kein anderer Kunstflug möglich ist. Au-

ßerdem ist das Modell schwierig auf einem langen Geradeausflug zu halten, da es dauernd versucht nach irgendeiner Seite herauszudrehen. Das Modell kann wahlweise mit einer Flächenverwindung ausgerüstet werden. Die Flächenverwindung sollte immer dann eingebaut werden, wenn auf präzises Flugverhalten Wert gelegt wird, dies ist besonders bei Bodenakrobatik wichtig. Trotz dieser etwas negativ erscheinenden Flugeigenschaften macht es immer wieder Spaß mit dem Modell zu fliegen, besonders wenn das Wetter ruhig ist und man in Bodennähe fliegen kann.

Bauanleitung

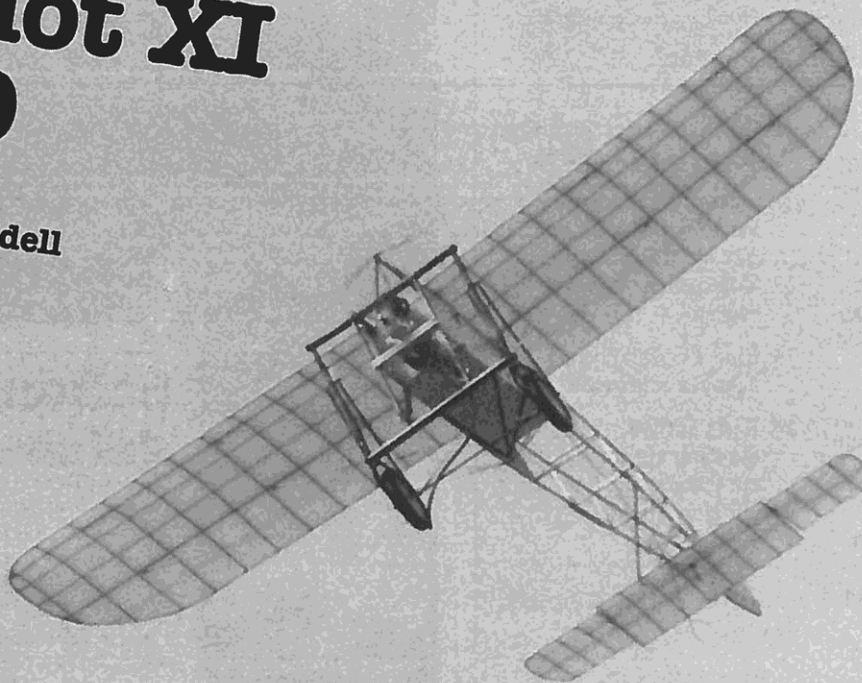
Der Rumpf besteht größtenteils aus 5 x 5 mm Kiefernleisten. Die Leisten werden durch Verleimung mit den Verstärkungsecken Nr. 14 und durch Verstiftung mit 1-mm-Stahlstiften zusammengehalten. Zunächst werden die beiden Rumpfseitenteile zusammengesetzt. Auf die Seitenteile des Rumpfes werden die Verstärkungsecken Nr. 14 aufgeleimt und die Rumpfseitenwand Nr. 13 angebracht. Die Rumpfseitenwand beginnt mit dem Spant Nr. 3 und endet mit dem

Spant Nr. 7. Der weitere Zusammenbau des Rumpfes wird „im Rückenflug“ fortgesetzt. Dazu werden die Rumpfseitenteile winklig auf der Rumpfdraufsicht befestigt. Nun können die Spanten 3 bis 6 komplett zusammengesetzt werden. Danach wird der Rumpfboden Nr. 15 angebracht. Der Rumpfboden beginnt bei Spant Nr. 4 und endet mit dem Spant Nr. 6. Nachdem alle Leimstellen vollständig abgebunden haben, kann auch der hintere Teil des Rumpfes fertiggestellt werden. Dazu wird der Rumpf am letzten Spant zusammengebogen und verleimt. Hierbei muß darauf geachtet werden, daß ein gerades und verzugsfreies Gerüst entsteht. Als nächstes werden alle übrigen Spanten eingesetzt, verleimt und verstiftet. Jetzt kann der Motorspant Nr. 4 komplettiert werden. Der Motorspant besteht zu diesem Zeitpunkt nur aus 5 x 5 mm Kiefernleisten. Zwischen diesen Leisten wird ein passendes Stück aus 5 mm starkem Flugzeugsperrholz eingesetzt. Anschließend wird die Verbindung durch Aufleimen eines etwas größeren 2 mm starken Sperrholzbrettes verstärkt, außerdem werden im inneren des Rumpfes noch Dreikantleisten zwischen dem Spant und den Seitenwänden ange-

MT 945

Blériot XI 1909

Semi-Scale-Modell



Konstruktion: Hans Dieter Wahl

Bauplan

bracht. Damit ist der Rohbau des Rumpfes abgeschlossen.

Die Fahrwerkskonstruktion geht aus der Zeichnung hervor, deshalb soll hier nur auf einige Besonderheiten hingewiesen werden. Das Schiebestück Nr. 22 besteht aus einem Rohrstück mit 8 mm Innendurchmesser. Zum Befestigen von den Fahrwerksstreben Nr. 24 muß auf jeder Seite ein ca. 10 mm langer, 3 mm starker Gewindestift auf das Schiebestück hart aufgelötet werden. Außerdem wird auf jeder Seite eine Öse zum Befestigen der Federn Nr. 23 aufgelötet. Die Anschläge Nr. 21 werden auf der Teleskopstange Nr. 20 hart angelötet.

Die unteren Metallbeschläge Nr. 30 der oberen Fahrwerksleiste und die Fahrwerksleiste selbst werden zur Führung der Teleskopstange durchbohrt. Alle Verbindungen des Holzgestells mit den Metallbeschlägen werden durch 2 mm Schrauben hergestellt.

Nachdem das Fahrwerk fertiggestellt ist, können die Leitwerke aufgebaut werden. Das Höhenleitwerk ist konventionell aufgebaut. Es muß lediglich darauf geachtet werden, daß das Steuerrohr als allererstes eingebaut wird, Ebenso einfach ist das Seitenruder aufgebaut. Die Anlenkung des Seiten- und des Höhenruders geschieht mittels Steuerseile.

Der Sporn besteht aus zwei zu rechtgebogenen Alu-Röhren und wird mit zusammenziehbaren Kabelschellen zusammengehalten und am Rumpf befestigt. Nach dem Anbringen des Spornes ist der Rumpfbau abgeschlossen.

Als nächstes kann mit dem Bau der Tragflächen begonnen werden. Der Aufbau der Tragflächen ist so einfach, daß auf eine detaillierte Baubeschreibung verzichtet werden kann.

Nachdem der Rohbau des Modells abgeschlossen ist, wird das Modell bespannt. Es werden nur die Tragflächen, das Höhenleitwerk und das Seitenleitwerk bespannt. Das Gittergerüst des Rumpfes bleibt offen. Als Spannmaterial habe ich Coverite benutzt. Damit die Folie auch an der unteren Tragflächenseite

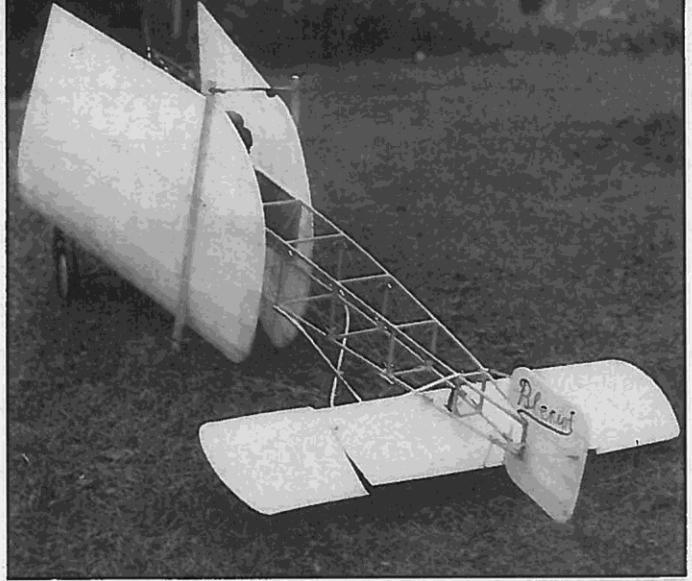
haftet, müssen die zu bespannenden Teile vor dem Bespannen unbedingt mit Balsarite eingestrichen werden. Außerdem muß, bei diesen dünnen Tragflächen, auf Verzugfreiheit geachtet werden.

Als nächstes wird die Flügelverspannung angebracht. Als Spannseile habe ich nylonummülltes Stahlseil benutzt. Dieses Seil ist bei der Firma Praktical Scale erhältlich. Jedes Spannseil muß ein Spannschloß erhalten. Jetzt muß auch entschieden werden, ob eine Tragflächenverwindung eingebaut werden soll. Für die Version ohne Verwindung sieht das Verspannschema wie folgt aus: Die vorderen Spannseile gehen von der Tragflächenunterseite zum Fahrwerk und von der Tragflächenoberseite zum oberen Baldachin.

Die hinteren Spannseile gehen von der Tragflächenunterseite zum unteren Baldachin und von der Tragflächenoberseite zum oberen Baldachin. Das Verspannschema für die Version mit Tragflächenverwindung sieht ähnlich aus. Die vorderen Spannseile sind in der gleichen Art fest am Rumpf befestigt. Die oberen, hinteren Spannseile sind am Baldachin über Rollen geführt, ebenso wird das innere, untere Spannseil über eine Rolle geführt. Die äußeren, unteren Spannseile werden nun am Segmenthebel Nr. 35 befestigt. Die Tragflächen lassen sich jetzt verwinden. Der Segmenthebel wird über ein im Rumpf liegend eingebautes Servo angetrieben. Das Servo sollte mindestens eine Stellkraft von 3 kp/cm haben. Der Steuerausschlag nach jeder Seite sollte mindestens 1 cm betragen. Die V-Form der Tragflächen soll etwa 3° pro Seite groß sein.

Der hintere Teil des Rumpfes muß auf jeden Fall verspannt werden, damit der Rumpf drehteif wird.

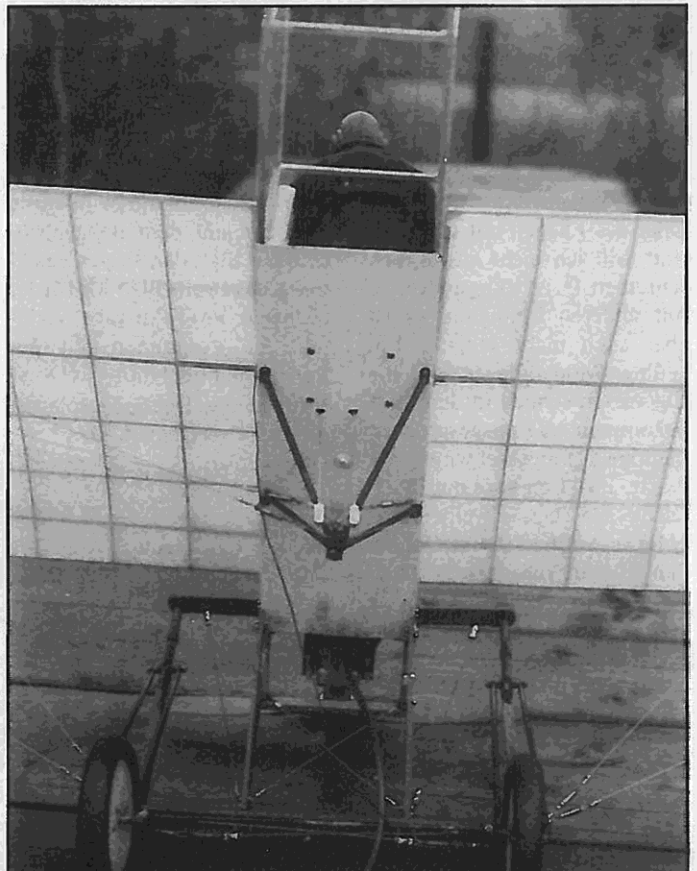
Der Auf- und Abbau des Modells kann wesentlich vereinfacht werden, wenn die Spannseile nicht einzeln am oberen Baldachin befestigt werden, sondern gemeinsam an zwei Metallbeschlägen befestigt werden. Aus dem Baldachin ragt ein 3-mm-Gewindestift heraus. Mit

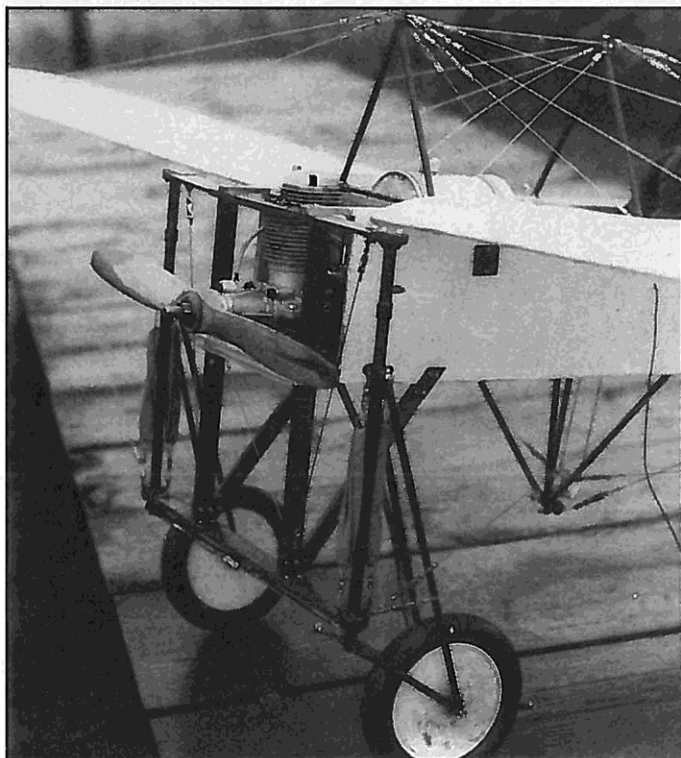


Das Modell im ab- und aufgebauten Zustand. Da kein Spannschloß gelöst werden muß, ist das Modell in weniger als einer Minute flugklar



Von der Rumpfunterseite sichtbar die Flügelverwindungsmechanik





Frontansicht: Vorbildgetreu der Tank aus einer Blechdose, weniger Vorbildgetreu die Scheibenräder. Speichenräder wären schöner, darüber bestehen keine Zweifel. Manches im Modellbau ist eben Kostenfrage

diesem Gewindestift wird der Metallbeschlag festgeschraubt. Zum Abbauen des Modells wird jetzt die Verbindung gelöst und die Tragflächen an den Rumpf geklappt. Auf diese Weise braucht beim Auf- und Abbau des Modells kein Spannschloß gelöst werden.

Über das Fliegen mit der „Blériot“ will ich nicht ausführlich schreiben. Es ist völlig anders als mit anderen Modellen, es ist aber auch nicht kritisch. Ein geübter Modellflieger wird die Eigenarten schnell in den Griff bekommen, die ausgesprochen niedrige Fluggeschwindigkeit macht das Eingewöhnen auch leicht. Die bei „Zweibeinern“ obligate Aufmerksamkeit ist bei der Blériot besonders angebracht, das Seitenleitwerk ist sehr klein, außerdem ist das Modell schneller in der Luft, als man erwartet hatte. Genauso schnell ist es aber auch wieder unten, sollte der Motor einmal stehen bleiben. Doch das sind für alle Oldtimer-Freunde altbekannte

Technische Daten:

Spannweite: 1740 mm
 Länge: 1500 mm
 Motorisierung: 7,5 -13 ccm
 Viertakter
 Fluggewicht: ca. 3500 g
 RC-Funktionen: Flächenverwindung (wahlweise), Höhe, Seite, Motordrossel

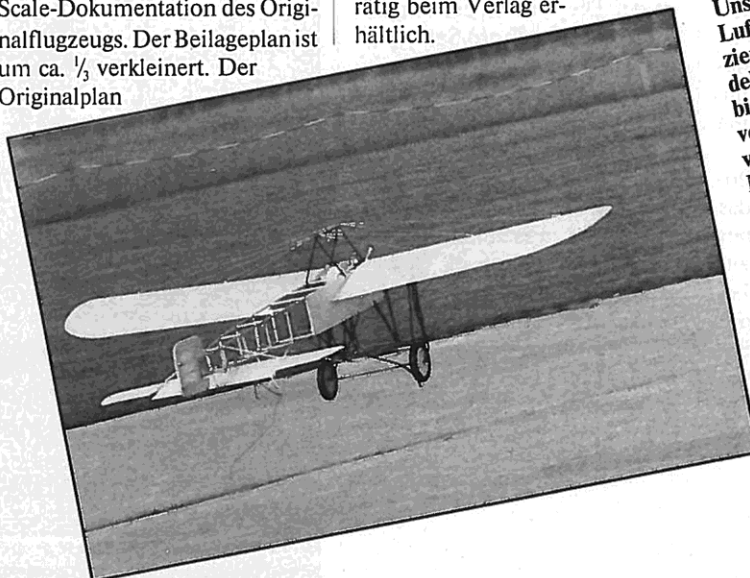
Flugeigenschaften; ich hoffe, die Blériot wird die Reihen dieser Oldtimer-Freunde vermehren.

Anm. d. Red.: In dieser Ausgabe erscheint auf dem Beilagebauplan ein Blatt der Blériot-Zeichnung; das zweite Blatt wird in der nächsten FMT-Ausgabe veröffentlicht, zusammen mit der Scale-Dokumentation des Originalflugzeugs. Der Beilageplan ist um ca. 1/3 verkleinert. Der Originalplan

Stückliste Blériot XI 1909, MT 945

Nr.	Bezeichnung	Abmessung u. Werkstoff
1	Rumpfgurt	5x5 mm Kiefer
2	Rumpfgurt	5x5 mm Kiefer
3	Spant	5x5 mm Kiefer
4	Motorspant	siehe Text
5-12	Spant	5x5 mm Kiefer
13	Rumpfsseitenwand	0,8 mm Sperrholz
14	Verstärkungsecken	0,8 mm Sperrholz
15	Rumpfboden	0,8 mm Sperrholz
16-19	Fahrwerksleiste	18x5 mm Esche o.ä.
20	Teleskopstange	8 mm Ø Stahl- o. MS-Rohr
21	Anschlag	8 mm Innendurchm. Rohr
22	Schiebestück	siehe Text
23	Fahrwerksfeder	Stahlfeder oder Gummizug
24-26	Fahrwerksstreben	5 mm Ø Stahl- o. MS-Rohr
27	Lauftrad	ca. 125 mm Ø Fertigteil
28-30	Metallbeschläge	1 mm Stahlblech
31	Querstrebe	6x6 mm Alu-Profil
32	Metallbeschlag	1 mm Stahlblech
33	unterer Baldachin	5 mm Ø Stahl- o. MS-Rohr n. Z.
34	Rolle	10 mm Ø Fertigteil v. Simprop
35	Segmenthebel	2 mm Epoxyplatte
36	oberer Baldachin	5 mm Ø Stahl- o. MS-Rohr n. Z.
37	Seitenrudergrundplatte	2 mm Balsa
38	Randbogen	Balsa n. Z.
39	Seitenruderrippe	2 mm Balsa
40	Steuerhorn	2 mm Epoxyplatte
41	HLW-Strebe	3 mm Ø Alu-Rohr
42	Sporn	3 mm Ø Alu-Rohr
43	Kabelschellen	Fertigteil
44	Flächenbefestigung	5 mm Ø Stahl- o. MS-Rohr
45	Flächenbefestigung	5 mm Ø Stahl- o. MS-Rohr
46	HLW-Rippe	2 mm Sperrholz
47	HLW-Rippe	3 mm Balsa
48	Endleiste	3 mm Ø Buchenrundstab
49	Nasenleiste	3 mm Ø Buchenrundstab
50	Hauptholm	2x6 mm Kiefer
51	Steuerrohr m. aufgelöteten Hebel	5 mm Ø Stahl- o. MS-Rohr
52	Führungsrohr	6 mm Ø MS-Rohr
53	Gegenlager	6 mm Ø MS-Rohr
54	Befestigungslaschen	2 mm Epoxyplatte
55	Randbogen	3 mm Ø Alu-Rohr
56	Tragflächenrippe	2 mm Sperrholz
57	Tragflächenrippe	3 mm Balsa
58	Hilfsholm	3x3 mm Balsa
59	Hauptholm	5x5 mm Kiefer
60	Nasenleiste	4 mm Ø Buchenrundstab
61	Endleiste	4 mm Ø Buchenrundstab
62	Randbogen	5 mm Ø Alu-Rohr
63	Befestigungslaschen	2 mm Epoxyplatte
64	Flächenbefestigung	4 mm Ø Stahl Draht
65	Verstärkung	1 mm Sperrholz
66	Verstärkung	Dreikantleiste Balsa

2 Blatt DIN A0 ist zum Preis von DM 29,50 im Modellbaufachhandel oder falls dort nicht vorrätig beim Verlag erhältlich.



Unsere Bauplan-Blériot in der Luft. Blériot-Modelle gibt es ziemlich viele, meistens handelt es sich jedoch um große bis sehr große Nachbauten, vornehmlich für Flugtagvorführungen. Das kleine Modell nach diesem FMT-Bauplan ist handlich und unempfindlich, ein Oldtimer für das Sonntagsflugvergnügen

In der letzten FMT-Ausgabe ist der Bauplan dieses Modells erschienen, mit Bauanleitung und Stückliste. Es fehlte jedoch das zweite Blatt der Bauplanzeichnung, das aus technischen Gründen auf die nun vorliegende Ausgabe geschoben werden mußte; wir haben darauf bereits in der Bauanleitung hingewiesen. Hier nun, auf dem Beilagebauplan, das zweite Blatt der Zeichnung, sowie eine Scale-Dokumentation des Originalflugzeugs, einer Blériot „Monopol“, einer besonders interessanten Ausführung der berühmten Blériot XI, die speziell für Kunstflug konstruiert wurde. Es handelte sich vermutlich um das erste Kunstflugzeug der Welt, das von vornherein als solches konzipiert wurde.

MT 945

Blériot XI



Ein Semi-Scale Modell
von Hans Dieter Wahl – Teil 2

Blériot XI 1909

Technische Daten:

Spannweite: 1740 mm
Länge: 1500 mm

über alles

Fluggewicht: ca. 3500 g

Motorisierung: 7,5 –

13 ccm

RC- Viertakter

Funktionen: Flächen-

verwindung

(wahlweise),

Höhe, Seite,

Motordrossel

Der dieser Ausgabe der FMT beiliegende Bauplan für das Modell „Blériot XI 1909“ ist aus drucktechnischen Gründen um etwa ein $\frac{1}{3}$ verkleinert. Alle Angaben in Bauplan, Bauanleitung und Stückliste beziehen sich auf die große nach dem Originalbauplan gebaute Version des Modells. Dieser Bauplan in Originalgröße (2 Blatt DIN A0) ist unter der Best.Nr. MT 945G zum Preis von DM 29,50 ca. 4 Wochen nach dem Erscheinen dieses Heftes im Modellbaufachhandel oder, sofern dort nicht vorrätig, direkt beim Verlag erhältlich.

Die Flugversuche in der Zeit unserer Großväter betrachtet man heute mit nostalgischem Lächeln, und die Namen der Flugpioniere, die kennt man kaum noch. Bis auf einen, den von Louis Blériot: Denn dieser tauchte hunderte Male in den Schlagzeilen der Zeitungstitel-seiten jener Zeit auf, als über sensationelle Leistungen berichtet wurde. Mit dem Namen Blériot wurde dann auch meist noch ein anderer Name erwähnt, der von Adolphe Pégoud dem „Mann ohne Nerven“, der auf Blériots Flugzeugen eine für damals unglaubliche, waghalsige Luftakrobatik vorführte.

Beginnen wir also diese Monografie mit ihm, mit dem großen Kunstflieger A. Pégoud. Berühmt wurde er auf dem Blériot-Flugzeug XI, das er als Firmenspilot flog; Blériot, mittlerweile schon erfolgreicher Flugzeugfabrikant, engagierte Pégoud, vor allem um seine Flugzeuge eindrucksvoll militärischen Stellen vorführen zu können. Man schrieb das Jahr 1913 und Blériot wußte wohl, welche Möglichkeiten – und welche Umsätze für seine Fabrik – das Flugzeug im Kriegseinsatz versprach. So scheute Blériot auch kein Spektakel, um seine Maschinen zu präsentieren. Für die Vertreter des französischen Kriegsministeriums sollte z.B. Pégoud seine

„Blériot XI Monopol“

Louis Blériot

Adolphe Pégoud



Adolphe Pégoud, der Kunstflieger, der auf einer „Blériot XI“ Europa begeisterte

Vorführung mit einem Fallschirmabsprung beenden. Das Flugzeug mußte dabei natürlich abstürzen, aber das Ministerium würde es schon bezahlen. Pégoud machte es auch, wie, das erfährt man am besten aus der damaligen Zeitungslektüre: „Pégoud startet, schnell entschwin-

det er unseren Blicken, als ob er in die Wolken eintauchen möchte. Wie ein Blitz rast er aber nun vom Himmel herunter. Dann stellt er das Flugzeug auf die Flügelspitze und dreht eine Steilkurve nach der anderen, es sieht so aus, als ob das Flugzeug dabei keine Höhe verliert. Die Zu-

schauer staunen, doch bald ändert sich das Staunen in Begeisterung. Der Pilot fliegt in vielleicht 50 Meter Höhe, geht noch tiefer, auf 10 Meter und reißt dann das Flugzeug steil hoch. Auch die Herren vom Ministerium kommen aus dem Staunen nicht heraus. Doch Pégoud gönnt ihnen keine Erholungspause. Er steigt auf etwa 800 m und drückt die Maschine so lange herunter, bis er mit dem Fahrwerk nach oben fliegt. Er bringt das Flugzeug auf eine gerade Flugbahn und fliegt dann weiter, nun aber mit dem Kopf nach unten.

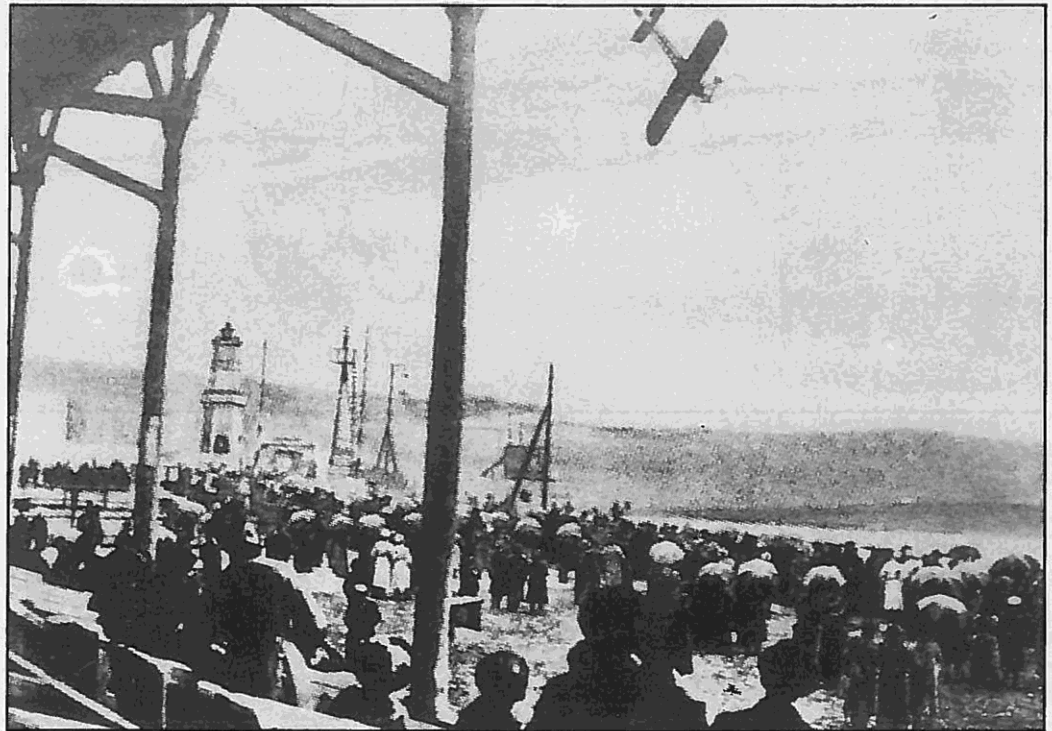
Doch das ist nicht alles: Jetzt läßt er auch das Steuer los und hebt die Hände hoch. Man sieht, daß der Pilot nur in den Gurten hängt. Und dennoch wurde auch dies von dem Abschluß übertroffen: In 500 Meter Höhe drosselt Pégoud den Motor und klettert langsam aus dem Flugzeug. In etwa 100 Metern geht über dem Flieger ein Fallschirm auf und Pégoud sinkt langsam zu Boden, während das Flugzeug immer schneller stürzt.“ Dies war das französische Debüt, dem viele weitere Vorführungen in ganz Europa folgten. Und überall war Pégoud die große Attraktion. Zehntausende strömten regelmäßig zu Orten seiner Vorführungen und weitere Zehntausende, die die Eintrittsgelder nicht

bezahlen konnten oder wollten, sammelten sich auf Feldern und Wiesen der Umgebung, von wo man die kühnen Flugmanöver immer noch gut sehen konnte. Es war eben die große Sensation, und es ist bestimmt nicht verfehlt anzunehmen, daß viele damit rechneten (oder gar ein bißchen hofften), Zeugen eines schrecklichen Absturzes werden zu können. Und dennoch, Pégoud flog brillant, ein Start folgte dem anderen und oft war die Straßengasbeleuchtung bereits angezündet, als er zur Landung vom letzten Flug ansetzte. Und er wurde bejubelt wie kaum einer seiner Zeitgenossen. Pégoud war auch geschäftstüchtig, er wußte mit den Zeitungsleuten umzugehen und auch, wie man Erfolg beim Publikum erzielt. Als anlässlich seiner Vorführungen seine Fotos an Straßenkiosken angeboten werden und jene mit seiner Unterschrift besonders gefragt sind, bringt er – so der Wirt des Flughafenrestaurants in Berlin/Johannistal – seinen vier Mechanikern seine Unterschrift bei. Sie schaffen es bald, an die 100 000 Postkarten mit der „Originalunterschrift“ von Pégoud aufzuwerten. Stückpreis: Eine Mark!

Er bleibt auch weiterhin ein großer, mutiger Flieger, dem auch das Glück ein ständiger Begleiter geworden ist. Vieles, was Pégoud flog, hat noch niemand vor ihm geflogen. Viele Figuren konnten vermutlich unter bestimmten Voraussetzungen die Festigkeitsgrenzen des Flugzeugs überschreiten. Und manche technische Panne, die nichts Ungewöhnliches war und glimpflich verlief, hätte auch katastrophale Folgen haben können. Doch Pégoud flog und flog und sein Fliegerglück verließ ihn erst 1915, im Kriegseinsatz als Pilot: Ein Luftkampf über dem „Petit Croix“ wurde auch zum letzten Flug von Adolphe Pégoud.

Doch kommen wir nun zum Konstrukteur der berühmten Flugzeuge selbst, zu Louis Blériot.

Er begann, wie alle seine flugbegeisterten Zeitgenossen, mit nichts als Begeisterung und viel Energie. Kenntnisse der Aerody-



Das sieht auch heute auf dem Archivfoto noch gefährlich aus. Wie muß erst damals der Kunstflug von Pégoud auf die Zuschauer gewirkt haben, in der Zeit, wo selbst das Fliegen an sich schon als Abenteuer galt

namik oder gar der Flugzeugkonstruktion gab es so gut wie gar nicht, alles war ein Experiment. Viele haben allerdings bald erkannt, daß Berechnungen und Versuche das Risiko mindern und zuletzt auch Geld sparen helfen. So hat z.B. Ferber seine Flugzeuge vorher genau-

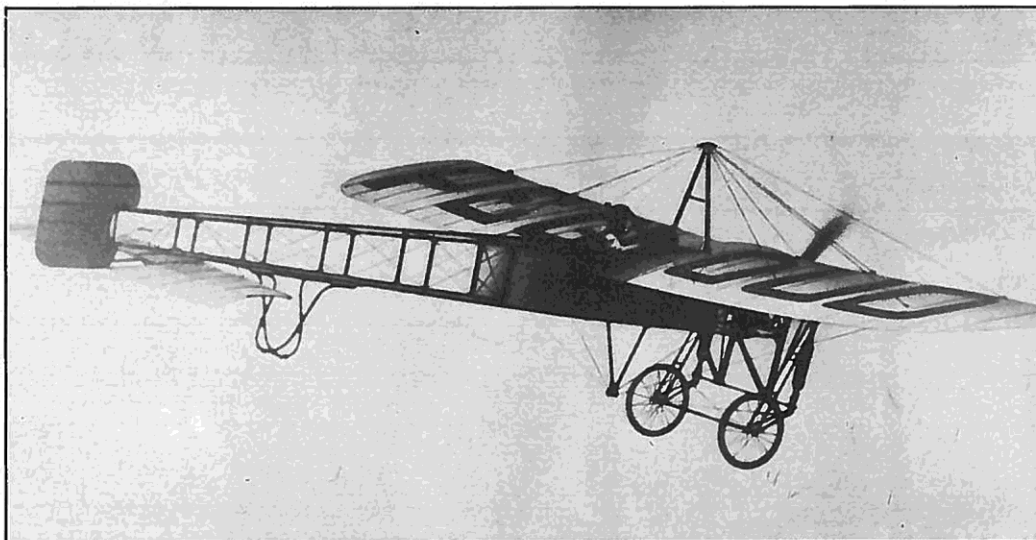
Die Kunstflugmaschine von Pégoud trug seinen Namen in großer Schrift auf der Oberseite von Flügel und Leitwerk

stens geprüft, so haben Eiffel oder Zuhovskij schon einen Windkanal benutzt. Blériot war dagegen ein Praktiker und er baute ein Flugzeug nach dem anderen, von denen zu Anfang die wenigsten flogen.

Die Gewinne, die seine kleine Firma für Automobillichter abwarf, waren schnell von seinen Flugexperimenten verbraucht. Seine erste Maschine hieß No. I, entstand in den Jahren 1901–1902, hatte Schwingflügel und flog natürlich nicht. Die No. II, ein Gleiter, war nicht viel erfolgreicher, als mit ihm Blériot einen Flug versuchte, wobei er, im Schlepp hinter einem Motorboot, auf Schwimmern von der Seine starten wollte. Auch weite-

re Flugversuche mit anderen Konstruktionen gingen vom Wasser aus und einmal hat nicht viel gefehlt und der stolze Flieger hätte den Tod durch Ertrinken gefunden. Dies war eine Belehrung und Blériot ging auf Festland. In jener Zeit beteiligt sich Blériot an der Gründung der Firma Voisin und konstruiert seinen ersten Eindecker in Entenkonfiguration, die No. V. Das Ende? Das übliche. Doch Blériot war froh, wieder einmal am Leben geblieben zu sein und schritt zu neuen Taten. Es folgten die Typen No. VI und No. VII, beide Eindecker mit Tandemflügeln, und beide, endlich, die ersten, die einigermaßen flogen. Mit dem Typ No. VIII gelangte





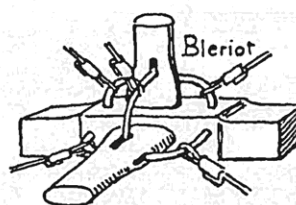
Blériot zum „klassischen“ (aus heutiger Sicht) Eindecker: Flügel vorn, Leitwerk hinten, Spannweite 11,2 m und ein richtiges Flugzeug: Über einen halben Kilometer konnte damit Blériot im Jahre 1908 zurücklegen, in der Luft wohlgemerkt. Ein erfolgreicher Entwurf also, und noch erfolgreichere folgten, die Typen No. IX und X. Und es kommt das für Blériot bedeutendste Jahr 1909, das das Ende seines Leidensweges mit Flugzeug- und Knochenbrüchen markieren sollte: Es entsteht das Flugzeug No. XI, mit durchaus moderner Auslegung: Flügelverwindung, wirksames Leitwerk in einfacher Auslegung, Holzpropeller, eine Steuersäule mit Steuerrad und Seitenrudersteuerung durch Pedale. Der

Die „Blériot“, die weltberühmt wurde als das Flugzeug, das zum ersten Male den Ärmelkanal überflog

Motor war ein „Anzani“ und am 25. Juli 1909 schaffte Blériot damit (und mit einem gebrochenen Bein) den historischen Überflug des Ärmelkanals. Das brachte dem Konstrukteur und Piloten den Rang des Ritters der Ehrenlegion, es brachte aber auch kommerziellen Erfolg und bald produzierte Blériot zehn bis zwölf Flugzeuge monatlich. Die ursprüngliche Version hatte im Höhenleitwerk einen festen Mittelteil und bewegliche Enden, die weiteren Typen, gelegentlich als No. XI/2 oder XIb bezeichnet, hatten schon ein Höhenleitwerk in normaler Auslegung. Es folgten noch weitere Blériot-Konstruktionen, darunter auch der Typ „Monopol“, vermutlich das erste Kunstflugzeug der Welt.

Technische Beschreibung:

Es handelte sich bei dem Blériot „Monopol“ um einen verspannten Eindecker mit einfachem



Eine Skizze der Verbindungsstelle des Rumpfgittergerüst: Im Knotenpunkt sind die Gurte, die Spanten und die Spannseile verbunden

Kreuzleitwerk, mit festem Fahrwerk und Sporn. Gegenüber der normalen Version „Blériot XI“ wurde das Flugzeug für höhere Belastungen des Kunstfluges ausgelegt, das betraf vor allem stärkere Verspannung. Es wurde in mehreren Exemplaren gebaut.

Der Rumpf: Gitterbauweise, Holz, die Längsurte aus Esche mit den Spannten über typische

Technische Daten:

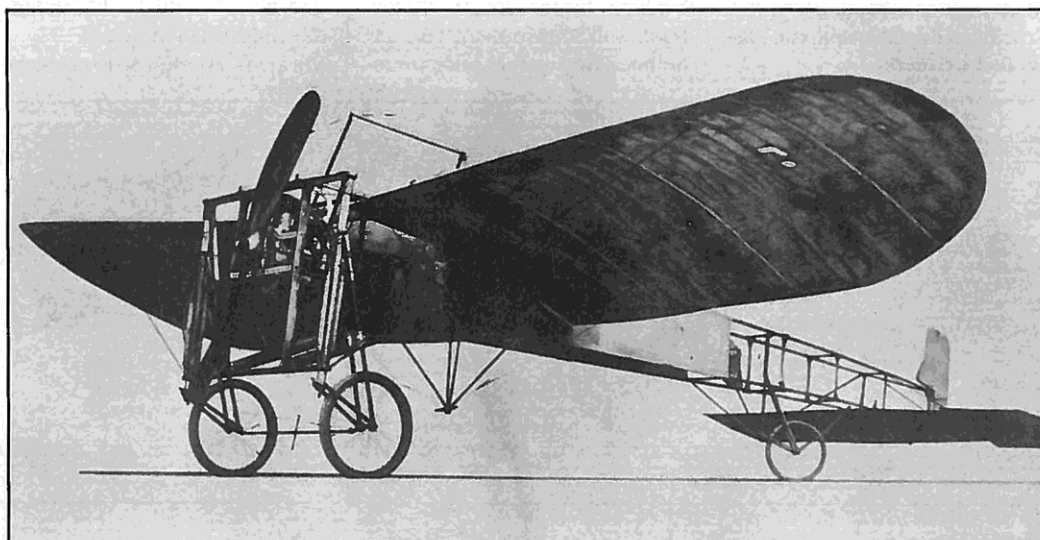
Spannweite:	10,35 m
Rumpflänge:	8,50 m
Höhe:	3,25 m
Flügelfläche:	19,00 m ²
Fluggewicht:	350 kg
Maximale Geschwindigkeit:	115 km/h

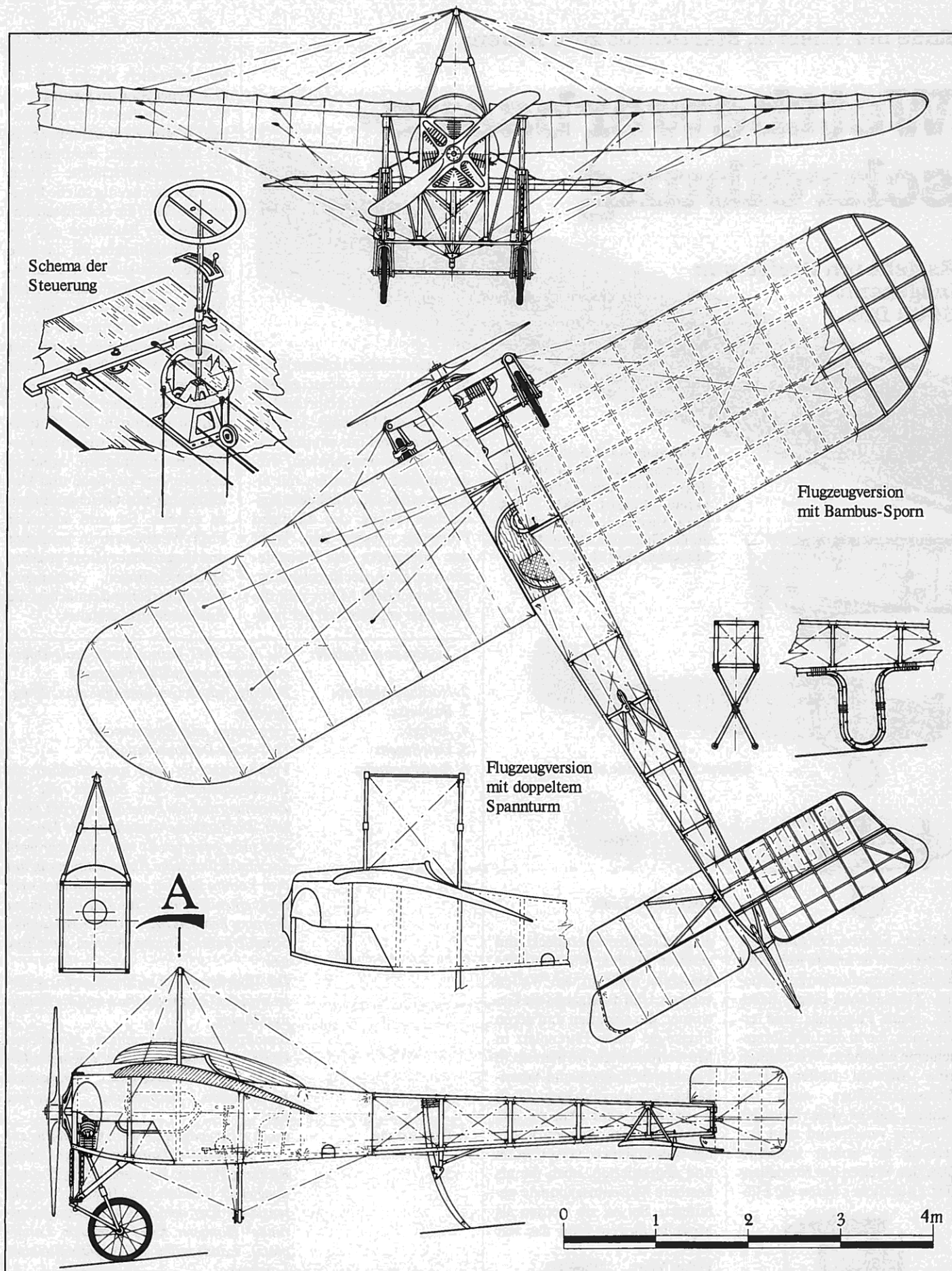
„Blériot-Klammern“ verbunden, die zugleich die Laschen für Spanndrähte bildeten. Der Motor war von oben und seitlich von einer Motorhaube aus Alublech verkleidet, diese Aluverkleidung ging bis zum Pilotensitz. Der Rest des Rumpfes war mit Leinen bespannt, dort wo die Gitterkonstruktion nicht frei belassen wurde.

Der Flügel: Zwei Haupt- und drei Hilfsholme stützten das Rippengerüst des rechteckigen, 2,2 m tiefen Flügels. Seine Festigkeit ergab sich hauptsächlich aus der Verspannung durch vier Paare Stahlseile zu den Spanntürmen ober- und unterhalb des Rumpfes. Auch für die Flügelbespannung wurde Leinen verwendet, die Kunstflugmaschine von Pégoud trug seinen Namen in großer Schrift auf dem Flügel und dem Leitwerk.

Das Leitwerk: Das Seitenleitwerk als „Pendelruder“ ausgelegt, ebenso das Höhenleitwerk, wobei die Höhenruderflosse zum Rumpf hin abgestrebt war und am Boden verstellbar. Das Leitwerk wurde in Holz gebaut. **Das Fahrwerk:** Eine stabile Konstruktion, durchgehende Achse gefedert durch Aufhängung in Gummiseilen. Auch der weit vorn montierte Sporn war gefedert.

Das Triebwerk: Siebenzylinder-Rotationsmotor Gnôme Lambda 80 PS, der einen festen Holzpropeller mit 2,3 m ϕ antrieb. Für die Motorschmierung sorgte ein auch heute noch beliebter Stoff – Rizinusöl. Und ebenfalls der Kunstflugtank zeigt innen eine Vorrichtung, die keinen Modellflieger überraschen würde: Ein flexibler Schlauch mit einem Gewicht am Ende sorgte für kontinuierliche Kraftstoffzufuhr in allen Fluglagen. Die Blériot führte 60 Liter Benzin und 20 Liter Öl mit.





Schema der Steuerung

Flugzeugversion mit Bambus-Sporn

Flugzeugversion mit doppeltem Spannturm

A