

Blériot XI 1909



Das Original:



Technische Daten des Originals: Blériot XI -2

Besatzung	1	Länge	7,80 m
Motor	1 x Kolben-Umlaufmotor	Höhe	2,60 m
Leistung	ca. 25 PS	Tragflügelfläche	14 m ²
Geschwindigkeit max.	ca. 90 Km/h	Leergewicht	ca. 260 Kg
Reisegeschwindigkeit	ca. 75 Km/h	Zuladung	100 Kg
Reichweite	ca. 170 Km	Startgewicht	ca. 360 Kg
Spannweite	8,90 m	Einsatzdauer	3,5 Std.

1909 hat sich der französische Ingenieur und Konstrukteur Louis Blériot seinem Platz in den Geschichtsbüchern gesichert. **Am 25. Juli 1909 überflog er als erster mit einem Flugzeug den Ärmelkanal** vom Les Baragues bei Calais nach Dover. Der damals 35-jährige Mann erhielt den von der Daily Mail ausgeschriebenen Preis von 1000 Englischen Pfund für den ersten Flug über den Ärmelkanal. Was heute fast als Kleinigkeit erscheint, war damals ein gewaltiges Ereignis. 1908 wurde von Louis Blériot sein erfolgreichstes Modell, die Blériot XI, entworfen. Zuvor hatte der ehrgeizige französische Luftfahrt-Pionier fast ein ganzes Jahrzehnt sein gesamtes Vermögen in die Entwicklung eines einsatzfähigen Flugzeuges investiert. Im Jahre 1909 ersetzte er den 23 PS Motor durch einen 25 PS Motor und stellte am 26. Juni 1909 einen europäischen **Flugdauerrekord von 36 Minuten und 55 Sekunden** auf. Einen Monat später gelang ihm der Flug über den Ärmelkanal und er wurde berühmt. Die Folge dieses Überfluges war eine große Nachfrage nach seinen Flugzeugen. Ende 1913 hatte Blériot bereits 800 Maschinen ausgeliefert. Hinzu kamen zahlreiche Lizenzbauten in Italien und Großbritannien (Humber-Company). Allerdings hatte Blériot, von Hause aus Automobilfabrikant, das Geld dringend nötig. Seine vielen aufwendigen Experimente, seine zahlreichen Flugzeugkonstruktionen und seine Unfälle hatten ihn an den Rand des Konkurses geführt. Zu Anfang des Krieges wurde die Blériot XI sogar als Aufklärungs- oder Artilleriebeobachtungsflugzeug kurzfristig eingesetzt, weil sie dem Beobachter eine gutes Sichtfeld bot. 1915 wurden aber die Blériot XI vom Frontdienst abgezogen und dienten nur noch als Schulungsflugzeuge. Blériot starb am 1. August 1936 im Alter von 64 Jahren.

Louis Blériot 1909



Louis Blériot erreicht die Kreidefelsen von Dover



Nach der etwas harten Landung am 25. Juli 1909

Das Modell:

Das Modellflugzeug ist ein ARF Semi-Scale von K&W, Model Airplanes Inc. ARF (Almost Ready to Fly) ist jedoch kaum zutreffend; tatsächlich musste ich sehr viel verbessern, um das Modell überhaupt flugtauglich zu machen. Hier noch mit dem Dummy – Motor und im Originalzustand. Nicht flugtauglich!



Version Channel Crosser mit doppelter oberen Verstrebung, Heckrad und Pendelhöhenruder

Das Heckrad war mittels Gestänge arretiert

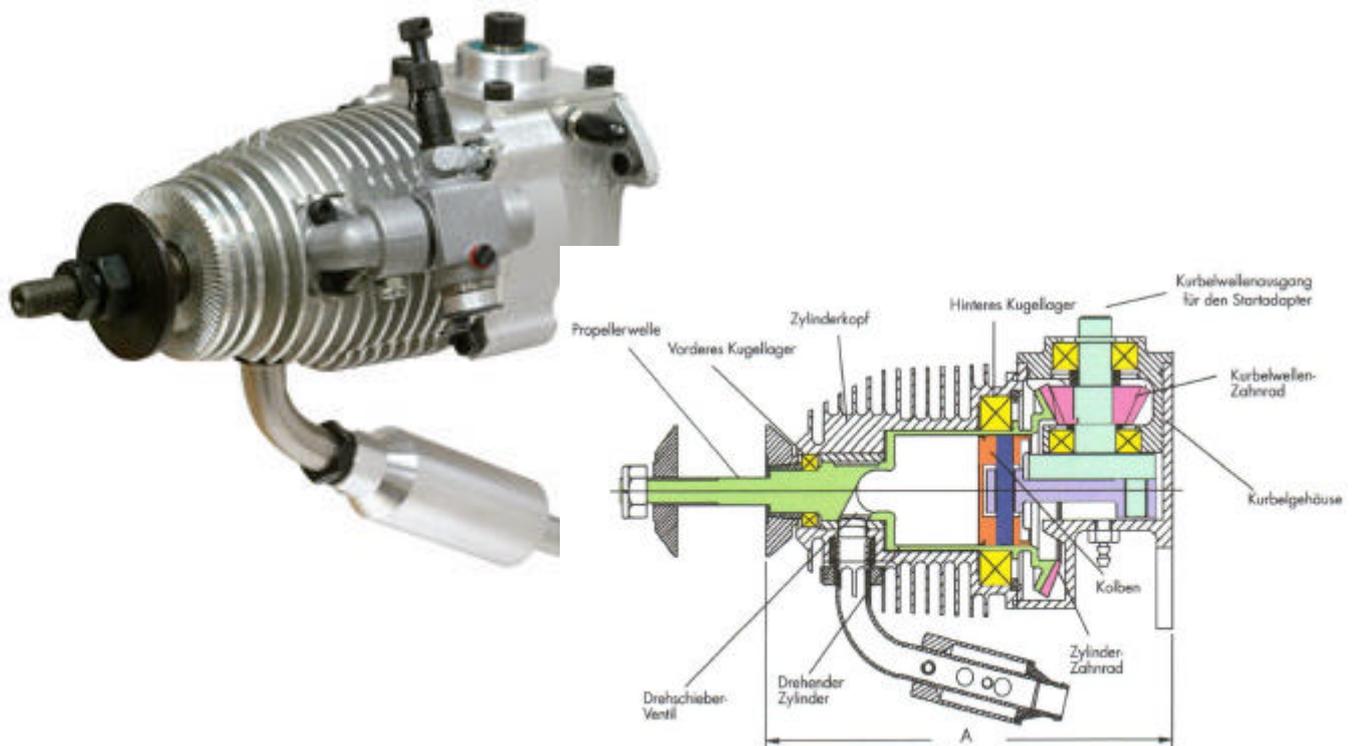


Auch als Deckenschmuck nicht zu verachten.

Der Modell –Motor ein uraltes Prinzip: Drehschiebermotor

Es war nicht ganz einfach, den richtigen Motor zur grossen Luftschaube zu finden. Bei 18`-Luftschaubendurchmesser kommt nur ein Verbrennungsmotor mit Untersetzungsgetriebe in Frage, aber das gibt es im Bereich 10 ccm nicht zu kaufen. So entschied ich mich, einen neuartigen Drehschieber- Glühkerzen - Modellmotor einzubauen, der die 2:1 Untersetzung bereits eingebaut hat: einen RCV 90-SP

Der RCV 90-SP ist weltweit der kompakteste 4-Takt Flugmotor. Bei dieser innovativen Konstruktion wird die Luftschaube nicht an der Kurbelwelle, sondern an der Vorderseite der Laufbuchse montiert. Die drehende Laufbuchse übernimmt die Steuerung des Verbrennungsvorgangs. Die Kraft wird durch ein 90 Grad Winkelgetriebe mit 2:1 Untersetzung von der Kurbelwelle auf die Propellerwelle übertragen. - Reduzierung des Propellergeräusches durch eingebautes 2:1 Untersetzungsgetriebe - Kraftvoller Durchzug auch bei großen Propellern - Wartungsarm, keine Stößelstangen wechseln oder Ventile einstellen - Findet unter der kleinsten Motorhaube Platz - Gefahrloses Starten des Motors durch große Entfernung vom Propellerdrehkreis. Technische Daten: Motorgröße 15 ccm Leistung 1,3 PS Gewicht 785 g



Wie ich später herausfand, ist das Prinzip des Drehschiebermotors schon sehr alt. Bereits 1910 baute Daimler Automotoren nach dem Drehschieberprinzip. Wegen Kühlproblemen wurde dieses Prinzip jedoch später nicht weiter verfolgt.

Nach Einbau des Motors, der Fernsteuerung und des Piloten „Louis Blériot jun.“ sieht das Modell deutlich verändert aus:



Die Riesen-
Luftschaube kann
nur mit
Untersetzung
angetrieben werden



Der stolze Überflieger
Louis Blériot begrüsst
seine Bewunderer!



Auf dem Flug über den Ärmelkanal

Gut zu erkennen sind das typische Blériot-Hauptfahrwerk und das Heckrad, das bei späteren Versionen durch einen Hecksporn ersetzt wurde.

BLÉRIOT XI

Auch das Pendelhöhenruder ist gut zu erkennen. In späteren Versionen des Blériot XI wurde das durch die heute übliche Konstruktion ersetzt.

Cheyenne möchte gerne mitfliegen!



Technischen Daten des Modells:

Spannweite:	1602 mm
Länge:	1366 mm
Flügelfläche:	52 dm ²
Gewicht:	ca. 5.0 kg
Flächenbelastung:	ca. 100 g/dm ²
Motor:	RCV 90-SP, 15 ccm 4-Takt Glühkerzenmotor
Erstflug:	25. Juli 2009