

Blériot XI**Blériot France****HB-RCV**

Baujahr:	Original 1910 / Nachbau 1999
Kategorie:	Trainings- und Aufklärungsflugzeug
Spannweite:	8.7 m, Länge 8.03 m
Gewicht:	Leergewicht 305 kg / max. Abfluggewicht 420 kg
Triebwerk:	Anzani 6B, 6 Zylinder, 1914 (weltweit der einzige betriebsfähige 6 Zyl.)
Leistungen:	60 PS, max. 1400 RPM, Maximalgeschwindigkeit 105 km/h
Besatzung:	1 Pilot
Bauart:	Schulterdecker, Holzbauweise, stoffbespannt, Gitterrumpf, verspannt, Flächenverwindung / Sitz aus Weide
Bewaffnung:	1 Karabiner 1911, seitlich am Rumpf befestigt
Reichweite:	300 km (Benzin bleifrei min. 67 Oktan!, Kapazität: 30 Liter, Öl 14 Liter)

Die Blériot XI flog am 30. Januar 1909 zum ersten Mal. Dieser Nachbau von 1999 dürfte weltweit das einzige flugtüchtige Exemplar eines Modells aus den Anfängen der Fliegerei sein. Am 25 Juli 1909 flog Louis Blériot von Calais in etwas mehr als einer halben Stunde über den Ärmelkanal nach Dover. Danach war das Flugzeug so berühmt, dass über 800 Exemplare nachgebaut wurden. Die Blériot wurde in den ersten Kriegsjahren ab 1914 bei den Franzosen und Engländern in verschiedenen Varianten in grosser Zahl eingesetzt. Die Schweizer Armee verfügte während des Ersten Weltkrieges ebenfalls über zwei Blériots.

Die Geschichte der Blériot XI und des wohl bekanntesten Schweizer Piloten der Pionierzeit, Oskar Bider, sind eng miteinander verbunden. Während in den Anfangszeiten des Flugzeugbaus die meisten Konstrukteure auf Doppeldecker setzten, war der Franzose Louis Blériot von der Idee besessen, mit einer Eindecker-Maschine fliegen zu können. Nach zehn erfolglosen Versuchen konstruierte er sein 11. Modell, die Blériot XI. Dieses Flugzeug wurde 1908 am Salon de l'Automobile et de l'Aéronautique in Paris der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach dem Erfolg mit der Kanalüberquerung gründete Blériot auch eine Pilotenschule, wo einer seiner ersten Schüler und Käufer einer Blériot XI-b der Schweizer Oskar Bider war. Im August 1914 übernahm die Armee seine Maschine und setzte sie unverzüglich für Grenzüberwachungsflüge ein.

Die im FFA-Museum ausgestellte HB-RCV wurde von Hans Furrer, pensionierter Swissair MD11-Captain in Oberwil/BL, während 15 Jahren in der Freizeit nachgebaut. Es sind einige originale Blériot-teile verwendet worden wie z.B. die Räder, einige Spannschlösser und der Motor. Der Erstflug des Nachbaus erfolgte am 1. April 1999. Das Flugzeug ist schwierig zu fliegen, da es über keine Querruder verfügt, sondern über die Verwindung der beiden Flügel gesteuert wird. Am besten fliegt sich die Blériot bei Windstille, da ihre Stabilität generell nicht sehr gross ist. Um im Steigflug eine Kurve zu fliegen, sollte der Pilot oder die Pilotin immer zuerst horizontal fliegen, bis die Kurve beendet ist und erst dann weiter steigen. Die Gefahr eines Strömungsabrisses ist immer vorhanden! Die Flügelverwindung ist sehr träge, weshalb mit dem empfindlichen Seitensteuer nachgeholfen werden muss. Vom Start bis zur Landung wird mit Vollgas geflogen. Im Sinkflug mit Leistung verhält sich die Blériot wie jedes andere Flugzeug mit Kolbenmotor.