

Der Rumpf trägt vorn zwei gewölbte Tragflügel 2 von 7,80 m Gesamtspannweite, deren Wölbungssehne gegen die Horizontale um ca. 7° geneigt ist. Unter dem Hinterende des Rumpfes liegt eine gewölbte horizontale, feste Schwanzfläche 3, zu deren beiden Seiten zwei kleinere, durch eine gemeinsame Welle starr miteinander verbundene Höhensteuerflächen 4 liegen. Ein gewöhnliches, einflächiges Hecksteuer 5 dient zur Seitensteuerung. Zur Erhaltung der Querstabilität werden die Tragflächen verwunden. Die am Kopf des Flugzeuges angeordnete, also ziehend wirkende Holzschraube 9 von 2,08 m Durchmesser wird von dem dahinterliegenden 25 PS Anzani-Motor 8 direkt angetrieben. Hinter dem Motor liegt der Führersitz 10. Das Einstellen des Höhensteuers und die Verwindung der Tragflächen geschieht durch einen allseitig beweglichen Handhebel 11, ersteres durch Neigen in der Längsebene, letzteres durch Neigen in der Querebene. Das Seitensteuer wird durch Fußhebel 12 verstellt. Das Fahrgestell besteht aus zwei unter den Hauptflächen nebeneinanderliegenden, sehr gut abgefederten und sich selbsttätig in die Fahrtrichtung einstellenden vorderen Laufrädern 6, und einem kleineren Laufrad 7 unter dem Hinterteil des Rumpfes. 13 ist der Rahmen zur Verspannung der Tragflächen, 14 sind die Spanndrähte. Das Gesamtgewicht des Flugzeuges einschließlich Führer und Betriebsmaterial für zwei Stunden beträgt 300 kg. Da die Gesamttragfläche 14 qm groß ist, ergibt sich eine spezifische Flächenbelastung von ca. 22 kg/qm.

Das Blériot-Flugzeug Typ 1910 unterscheidet sich von dem besprochenen sogenannten *Kanaltyp* durch die andere Anordnung der Schwanzfläche und des Höhensteuers. Letzteres besteht aus zwei direkt neben dem Hinterende des Rumpfes angeordneten, gegen die frühere Ausführungsform erheblich verbreiterten und um ihre Vorderkante drehbaren Einzelklappen. Die Schwanzfläche liegt nicht mehr zwischen den Höhensteuerflächen, sondern vor diesen, und zwar läuft sie von der Vorderkante der Höhensteuerflächen, wo sie ihre größte Breite besitzt, nach vorn zu allmählich schmaler werdend, am Rumpf entlang bis zur Hinterkante der Tragflächen. Die neueren Blériot-Flugzeuge sind fast alle mit einem Gnome-Rotationsmotor versehen, der bei den schnelleren Typen 100 PS leistet.

Antoinette. Zu den erfolgreichsten französischen Eindeckern gehört neben dem Blériot-Flugzeug der Typ *Antoinette* (Fig. 1277). Das Flugzeug, das durch seine schlanke, elegante Form auffällt, besitzt einen langgestreckten, vorn zugespitzten, nach hinten zu allmählich sich verjüngenden Rumpf von dreieckigem Querschnitt. Dieser trägt an der Spitze den von dem dahinterliegenden Motor direkt angetriebenen Schraubenpropeller. Hinter dem Motor setzen in Höhe der Oberkante des Rumpfes die Flügel der Tragfläche 1 an. Diese Flügel haben trapezförmigen Grundriß und sind in Form eines stumpfwinkligen V zueinander angeordnet, wobei jeder Flügel um ca. 5° gegen die Horizontale geneigt ist. Die Konstruktion des Flügelgerippes ist sehr sorgfältig

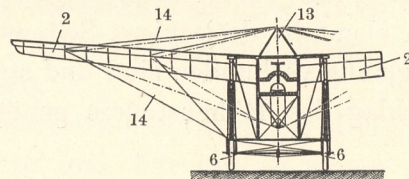


Fig. 1274. Vorderansicht.

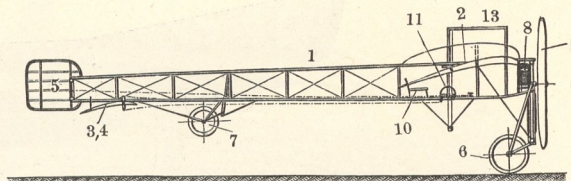


Fig. 1275. Seitenansicht.

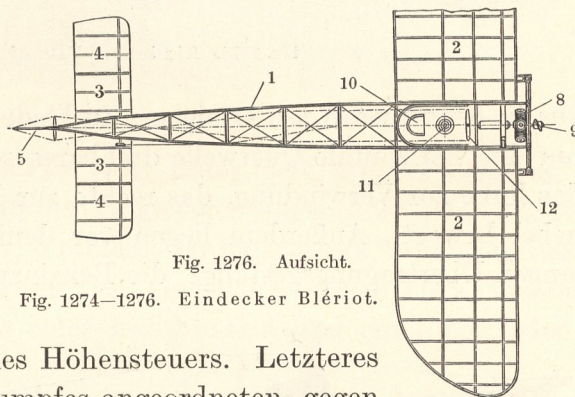


Fig. 1276. Aufsicht.

Fig. 1274-1276. Eindecker Blériot.

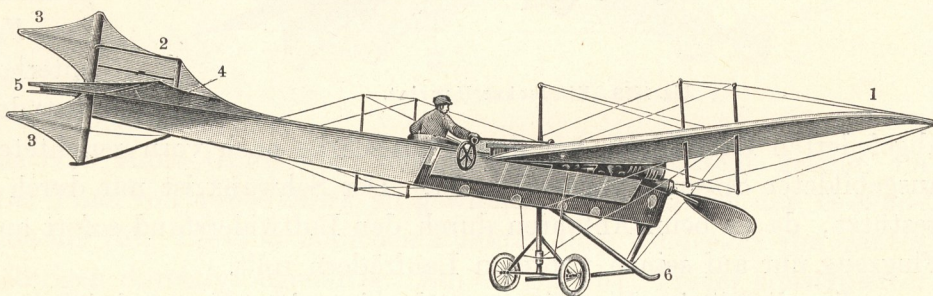


Fig. 1277. Eindecker Antoinette.