

## Monoplano *Blériot tipo XI*

Senza dubbio il monoplano più importante e diffuso del suo tempo, il *Blériot XI* è ben noto per la traversata della Manica del 1909 e per i primi voli di guerra in Libia con le insegne militari italiane. Rappresenta la realizzazione delle idee di Blériot sul volo di grande diffusione, per mezzo di macchine sicure e di facile impiego; non brillanti, ma docili e robuste. Vi impiegò il carrello già sperimentato sul *tipo VIII* e che divenne un classico, ovunque imitato, a parallelogrammi deformabili e ruote orientabili; un'ala rettangolare, con le estremità ellittiche e bordo d'uscita deformabile per il controllo trasversale; un'impennaggio portante, al termine d'una lunga fusoliera a traliccio quasi interamente scoperto.

Il prototipo, potenziato da un motore *REP* a 7 cilindri da 50 CV, aveva un piano verticale sopra l'ala priva di diedro (smontabile), ed elica a quattro pale; fu costruito alla fine del 1908 e volò il 25 gennaio 1909. Ne derivò il tipo usato per la storica traversata, che ebbe l'ala ingrandita e a diedro, timone maggiorato e motore *Anzani* tricilindrico da 25 CV. Questa macchina era fornita di un galleggiante entro la fusoliera, per il caso di un annuaggio forzato.

In seguito al successo di luglio, il *Blériot XI* divenne il tipo più richiesto e presto il più diffuso, almeno tra i monoplani. Partecipò a tutte le manifestazioni, fu protagonista di primati e voli importanti, scelto per imprese audaci e per i primi starnazzamenti degli autodidatti. Fu costruito in molteplici varianti, differenti nel carrello (a ruota di coda o a gruocia o a pattino, a ruote doppie, a sci) e nella forma e dimensione dell'ala, ma si generalizzò l'impiego del motore rotativo a 7 cilindri *Gnome*, da 50 CV. Ne furono sviluppate versioni in buon numero e fu anche costruito su licenza all'estero; il tipo biposto era ancora largamente usato per la scuola in tutte le aviazioni dell'Intesa nei primi due anni della Grande Guerra.

Il tipo di cui diamo le caratteristiche e il tritico è quello presente a Milano nel 1910, per quanto abbiamo potuto accertare.

Motore *Gnome* da 50 CV con elica bipala *Chaixvière*. Apertura alare 7,20 m., lunghezza circa 8 m.; superficie alare 14 mq., del piano di coda 5 mq.; peso a vuoto 220 kg., totale 350. Strutture in legno con rivestimento in carta giapponese, o tela.

