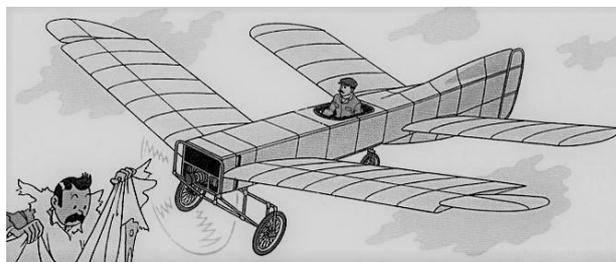


Blériot VI Libellule JC



L'hiver dernier, j'ai passé beaucoup de temps à rassembler tout ce que j'ai pu trouver sur la Libellule pour essayer d'en suivre l'évolution et si possible d'en rétablir un plan acceptable. Le seul plan que je connaisse est visiblement faux. La maquette du MAE semble correcte à quelques détails près. Les articles de l'époque sont pleins de contradictions sinon d'affabulation. Les articles modernes ne font que les répéter. Je pense avoir un peu amélioré la connaissance de ce modèle, j'ai choisi les éléments les moins contradictoires, mais il reste des inconnues pour le moment impossibles à réduire. Ce qui suit est une version très abrégée de mes impérissables cogitations ! JC

Il y a bien peu de documents disponibles sur le Blériot V. La première version ne dispose que d'une seule photo, de même que les deux dernières qui ont pourtant effectué les meilleurs vols. Les versions intermédiaires ont été plus photographiées, surtout lors des accidents ! On trouve une ou deux vidéos sur Youtube et j'ai eu la surprise de voir sur Aérostar, à l'occasion d'un docu sur Issy Les Moulineaux, une courte séquence montrant le montage d'une aile. Malgré la faible résolution, on y voyait de nombreux détails fort utiles pour reconstituer un plan. La Libellule est un petit avion, si on la compare aux Voisins et autres. Elle doit voler presque deux fois plus vite pour prendre l'air.

Version 1 Construite pendant les essais du canard V, sur les conseils de Peyret. Une seule photo disponible, et la seule dimension certaine est la corde d'aile de 1,5 m. Ailes d'égales envergures (5,85 m) pour 6 m de long. Le soleil est dans l'axe arrière ce qui permet d'évaluer la longueur qui correspond assez bien à la valeur donnée. Le siège ne dépasse pas dessous. Pas de vue avant. Très brièvement essayée (07/07/1907 ?). Trop de cabrage et probablement problème avec l'arbre de transmission de près de 1 m et le train trop étroit.



(boîtier, réservoir) sans pouvoir les identifier. Existence très brève, peut-être quelques sauts. Mais Blériot semble avoir trouvé un bon C.G. moyen.

Version 3 Envergure portée à 7,2 m, surface à 20 m², et dérive agrandie. Contradiction dans les dates du premier vol (11/07 ?). Un certain nombre de vols effectués, en particulier avec les bouts d'ailes à un angle négatif, probablement avec une barre de bois passée dans la poignée de commande qui maintient cet angle. Ce système est visible sur plusieurs photos. En aucun cas il ne peut s'agir d'ailerons, et même comme élévateurs le système était trop dur pour être effectif, d'où le blocage. Nombreux accidents, toujours en dérapage à gauche, dont une perte de roue visible



Version 2 Modifiée en quelques jours. Aile avant reculée de près de 1 m, prolongateur d'hélice supprimé et radiateur passant du dessous du fuselage (comme sur le canard V) à l'avant avec accessoires à l'arrière, les tuyaux passant de part et d'autre du siège coulissant sous le fuselage. Plusieurs bonnes photos en atelier sont disponibles permettant de préciser des détails valables pour les versions suivantes. Une photo plein arrière permet de distinguer des accessoires