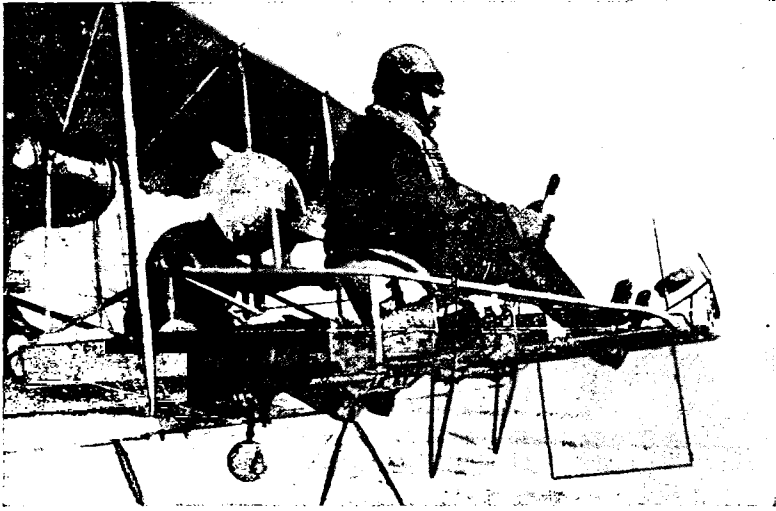


Рис. № 1.



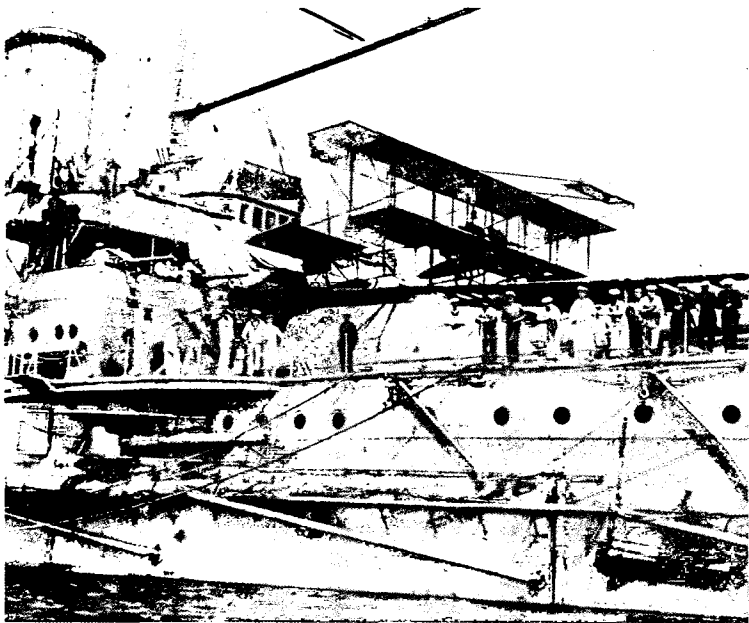
ФРАНЦИЯ. Приспособление для метания бомбъ съ аэроплана
(системы лейтенанта Терриса).

Рис. № 2.

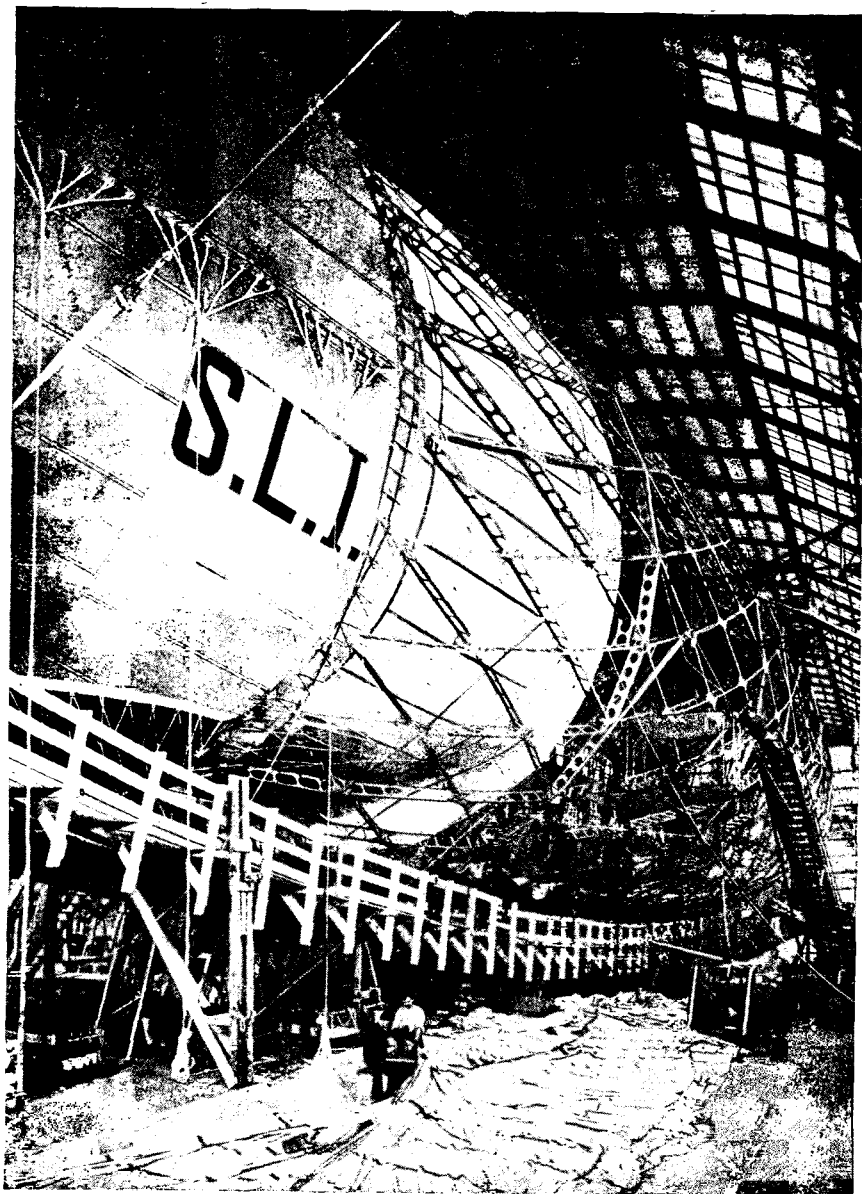


ФРАНЦІЯ. Лейтенантъ Майферъ (Mailfert) съ капитаномъ Куадъ передъ взлетомъ на состязаніи въ метаніи бомбъ.

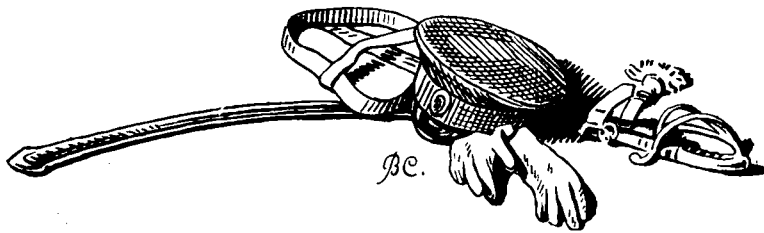
Рис. № 3.



АНГЛІЯ. Платформа, устроенная на «Hibernia», для слета гидро-аэроплана.



ГЕРМАНИЯ. Постройка дирижабля системы Шютте-Ланцъ.



Спортъ за границей.

Призь за метаніе снарядовъ съ аэроплановъ, установленный Мишленомъ во Франціи, привлекаетъ къ себѣ вниманіе многихъ изобрѣтателей. Не говоря уже о приборахъ для этой цѣли Майфера (Mailfert), Буске (Bousquet) и Скотта (Scott), о которыхъ упоминалось въ предыдущихъ номерахъ «Военнаго Сборника», отмѣтимъ приспособленіе для метанія бомбъ системы лейтенанта Терриса (см. рис. № 1): нослѣ прицѣливанія, помощью особаго прибора, производимаго самимъ пилотомъ, снарядъ имъ же и сбрасывается въ нужную минуту.

Опыты покажутъ насколько практично новое изобрѣтеніе, но нельзя не подчеркнуть, что для метанія бомбъ въ этомъ случаѣ летчикъ не нуждается въ посторонней помощи, какъ это, напримѣръ, мы видимъ у лейтенанта Майфера; тамъ «стрѣлкомъ» являлся (и какъ извѣстно, пока наиболѣе удачнымъ изъ всѣхъ конкурентовъ) капитанъ Куадъ, помѣщавшійся со своими смертоносными снарядами сзади пилота (см. рис. № 2).

Состязанія на призъ Мишлена намѣчены на 22-е и 23-е іюня, 6-е и 7-е іюля, 20-е и 21-е іюля, 3-е и 4-е августа, 14-е и 15-е августа (по новому стилю).

Результаты, достигнутые на послѣднихъ состязаніяхъ гидроаэроплановъ въ Монако, дѣйствія ихъ въ Англии на Веймутскомъ

смотру, заставили морскія вѣдомства всѣхъ государствъ обратить серьезное вниманіе на значеніе этихъ морскихъ «птицъ» въ морскомъ бою.

Какъ извѣстно на одномъ изъ англійскихъ броненосцевъ «Нибегна» была устроена особая платформа для слета гидроаэроплановъ (см. рис. № 3).

Пока однако затруднительно сказать что удобнѣе: подъемъ ли аппаратовъ прямо съ воды или же съ этой платформы, очевидно сильно стѣсняющей свободное пространство на густо застроенной палубѣ дредноута.

Спускъ же гидроаэроплана, повидимому, придется дѣлать прямо на воду и затѣмъ уже поднимать его на особой стрѣлѣ на палубу судна.

Во Франціи обученію полетамъ и опытамъ съ гидроаэропланами отведено большое мѣсто и въ смѣту текущаго года внесена крупная сумма на оборудованіе школы въ Монпелье и аэродрома въ Фрежюсъ, а также на приобрѣтеніе новыхъ аппаратовъ.

Рядомъ съ легкими элегантными аэропланами, человекъ, стремясь побороть воздушную стихію, не оставляетъ мысли о широкомъ примѣненіи и аппаратовъ легче воздуха—дирижаблей.

Хотя превосходство въ этомъ отношеніи находится на сторонѣ болѣе дешевыхъ и быстрыхъ аэроплановъ, но... но, очевидно, и громадныя воздушныя корабли, дредноуты воздушнаго моря, въ военномъ дѣлѣ тоже не сказали своего послѣдняго слова.

Нѣмцы, долго упорствовавшіе на ихъ превосходствѣ надъ аэропланами, правда измѣнили свой взглядъ и центръ тяжести въ вопросѣ созданія воздушной арміи перенесли на послѣдніе; тѣмъ не менѣе они не забросили и постройки дирижаблей, хотя и не удѣляютъ имъ теперь прежняго исключительнаго вниманія.

Грандіозность работъ по сооруженію воздушныхъ чудовищъ видна изъ рис. № 4, показывающаго верфь, на которой строится новый нѣмецкій «Шютте-Ланцъ».

Насколько велики успѣхи воздухоплаванія во Франціи видно хотя бы изъ цифръ, приводимыхъ «Вѣстникомъ воздухоплаванія», за 1911 годъ: построено свыше 1.300 аэроплановъ, снабженныхъ двигателями общей мощностью около 80.000 лошадиныхъ силъ;

французскимъ аэро-клубомъ за авіаціонный сезонъ этого года было зарегистрировано около 1.300 болѣе или менѣе продолжительныхъ перелетовъ внѣ аэродрома, причемъ авіаторы продержались въ воздухѣ въ общемъ въ теченіе 30.000 часовъ и покрыли болѣе 2.500.000 километровъ; въ качествѣ пассажировъ за годъ летало на аэропланахъ до 12.000 человѣкъ.

Но, какъ ни заманчивъ воздухоплавательный спортъ, какъ ни велико его военное значеніе, конный спортъ занимать и будетъ занимать во всѣхъ отношеніяхъ одно изъ самыхъ видныхъ мѣстъ въ спортивной жизни военного и штатскаго общества.

Утренняя же прогулка верхомъ на чистомъ воздухѣ, среди зелени луговъ и деревьевъ, со смѣлыми прыжками, быстрыми аллюрами, кромѣ пользы, и огромное удовольствіе. Утромъ Булонскій лѣсъ въ Парижѣ, Тиргартенъ въ Берлинѣ, привлекаютъ къ себѣ массу наѣздниковъ всѣхъ возрастовъ и званій (см. рис. № 5).

Итальянская система ѣзды много заставила говорить о себѣ за послѣднее время и, думается мнѣ, мы знаемъ объ итальянцахъ больше, чѣмъ они о нашей системѣ ѣзды: у насъ дѣло стоитъ вовсе ужъ не такъ плохо, какъ это кажется противникамъ требованій Д. Филлиса.

Но, очевидно, надо внимательно слѣдить за тѣмъ, что дѣлается и за границей, чтобы двигать дѣло впередъ не одними только личными усиліями.

У итальянцевъ много интереснаго въ ихъ николахъ Пиньерольской и Торъ-ди-Квинто.

Послѣдняя школа основана въ 1891 году, по предложенію маркиза Роккаджовине, и за болѣе чѣмъ двадцатилѣтнее свое существованіе она перемѣнила семь начальниковъ; съ 1907 года во главѣ ея стоитъ подполковникъ графъ Пандольфи, извѣстный какъ выдающійся ѣздокъ и спортсменъ (см. рис. № 6).

Являясь исключительно школой практической полевой ѣзды, располагая для этой цѣли крайне интереснымъ и труднымъ участкомъ мѣстности, школа Торъ-ди-Квинто выдвинула новую систему ѣзды съ появленіемъ во главѣ поборниковъ новаго теченія талантливаго Каприлли.

Въ настоящее время, по окончаніи Пиньерольской школы, офицеры командируются на нѣсколько мѣсяцевъ въ Торъ-ди-Квинто

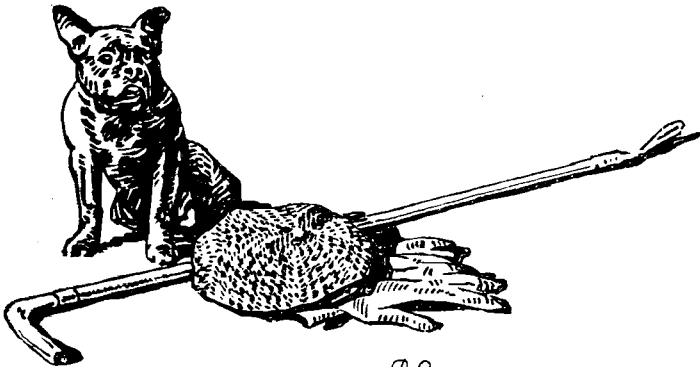
со своей полковой казенной лошадей; школа даетъ каждому еще одну за плату и, кромѣ того, еще имѣть по три лошади на офицера.

Однимъ изъ самыхъ полезныхъ упражненій являются парфорсные охоты. Значительные и трудные пробѣги, говорить П. П. Р. въ своей книгѣ «Итальянская кавалерійская школа», по незнакомой мѣстности, богатой самыми разнообразными препятствіями, требуя большого искусства и напряженія, даютъ возможность широко примѣнять приобретенные опытъ и знанія и способствуютъ развитію рѣшительности, хладнокровія и находчивости. Но встрѣчающіяся въ Торъ-ди-Квинто препятствія часто отличаются большой трудностью, почему для нихъ требуется предварительная серьезная подготовка.

На рис. №№ 7 и 8 видно какой рѣшительности и умѣнія требуетъ Торъ-ди-Квинто: смѣлые прыжки, смѣлые спуски и подъемы...

Вѣдь конницѣ преградъ быть не должно! А для этого нужна большая неустанная работа и любовь къ конному спорту.

Вронскій.



Вс.