



## ВОЗДУХОПЛАВАНІЕ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

Состоявшаяся въ Парижѣ съ 26-го октября по 10-е ноября н. с. 4-я воздухоплавательная выставка (salon de l'aéronautique) наглядно показала, какъ быстро идетъ впередъ дѣло завоеванія воздуха умомъ человѣка. Но особенно рельефно было подчеркнута на этой выставкѣ военное значеніе аэроплановъ; стремленіе удовлетворить въ возможно полной мѣрѣ всѣмъ требованіямъ военнаго вѣдомства сказалось въ разработкѣ всѣхъ выставленныхъ образцовъ.

При этомъ, въ отличіе отъ первыхъ трехъ выставокъ, гдѣ были предложены вниманію публики крайне разнообразныя конструкціи, аппараты послѣдней выставки имѣли большое сходство другъ съ другомъ въ наиболѣ важныхъ частяхъ своего устройства. Это обстоятельство служитъ несомнѣннымъ доказательствомъ, что техника приближается къ выработкѣ одного, наиболѣ отвѣчающаго постепенно открываемымъ законамъ летанія, образца.

Такимъ образомъ, на 4-й выставкѣ очень мало образцовъ, съ открытымъ остовомъ (fuselage), безъ сплошной оболочки; большая часть конструкторовъ, кромѣ того, совмѣщаетъ теперь центр тяжести съ центромъ всей фигуры аппарата, исходя изъ того, что устойчивость легкаго аэроплана должна основываться на его скорости, а эта послѣдняя больше при условіи совмѣщенія центровъ; затѣмъ устройство болѣе просто и болѣе тщательно; на защиту пилота стальной броней всюду обращено вниманіе; ему и его спутнику стараются предоставить возможно большій кругозоръ и удобство дѣйствія оружіемъ.

Насколько широко задуманы были вообще всѣ эти выставки, показываетъ хотя бы перечень тѣхъ отдѣловъ, которые были представлены вниманію публики за эти четыре года; являлась полная возможность прослѣдить за успѣхами воздухоплаванія по отношенію какъ къ аэростатамъ, такъ и къ аппаратамъ легче воздуха, двигателямъ, научнымъ трудамъ, матеріаламъ и инструментамъ для постройки аппаратовъ, перевозкѣ и храненію этихъ послѣднихъ и т. п.

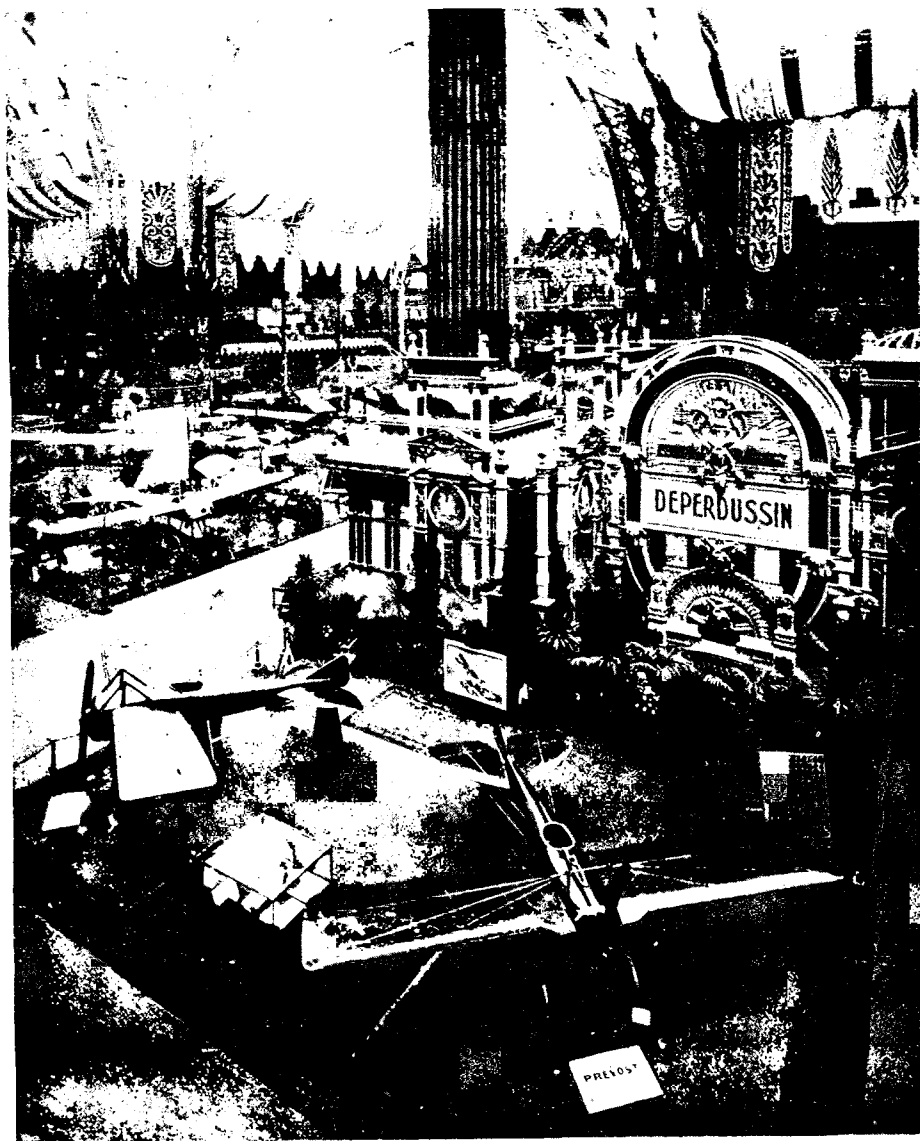
Общее вниманіе привлекалъ къ себѣ станъ фирмы Депердюссена (см. рис. № 1), гдѣ были выставлены аппараты «Монококъ», на которомъ въ этомъ году Ведринъ побилъ міровые рекорды скорости, и монопланъ, на которомъ Прево взялъ первый призъ на военномъ состязаніи въ Англіи, выполнивъ въ 5 дней всѣ требованія конкурса, на которыя былъ данъ цѣлый мѣсяць.

Очень интересенъ былъ и военный отдѣлъ (Aéronautique Militaire) съ прекрасно оборудованными подвижными мастерскими, переносными ангарами и автомобильными повозками для перевозки аппаратовъ (см. рис. № 2).

Въ общемъ вся выставка, кромѣ огромнаго практическаго интереса для всѣхъ заинтересованныхъ лицъ, представляла рѣдкую картину мощи человѣческаго ума и изобрѣтательности.

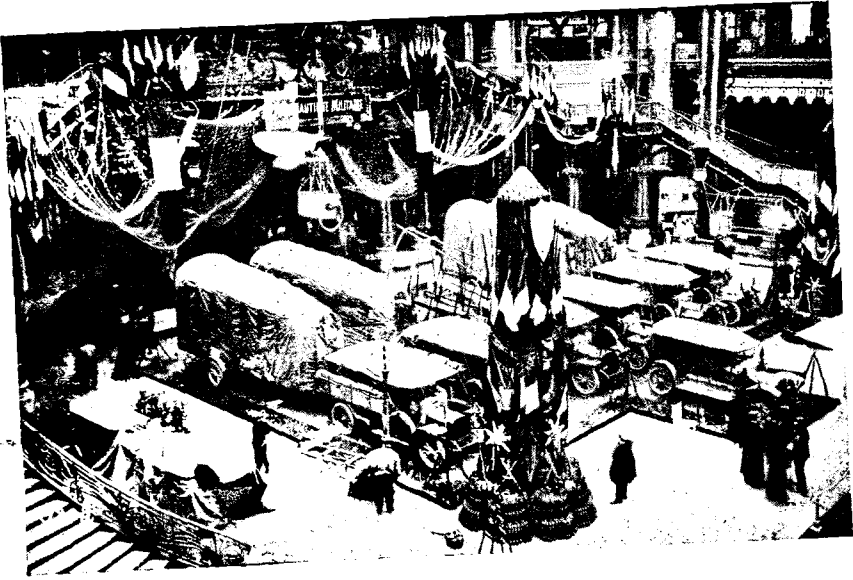
Однимъ изъ самыхъ важныхъ вопросовъ современнаго воздухоплаванія является вопросъ устойчивости аппарата во время полета. Въ то время, какъ нѣкоторые считаютъ, что аппаратъ долженъ развивать возможно большую скорость и, пронизывая воздухъ какъ пуля, этимъ обезпечивать себѣ устойчивость, другіе полагаютъ, что необходима автоматическая стабилизанія, что необходимо увеличеніе площади несущихъ поверхностей и уменьшеніе скорости.

Рис. № 1.



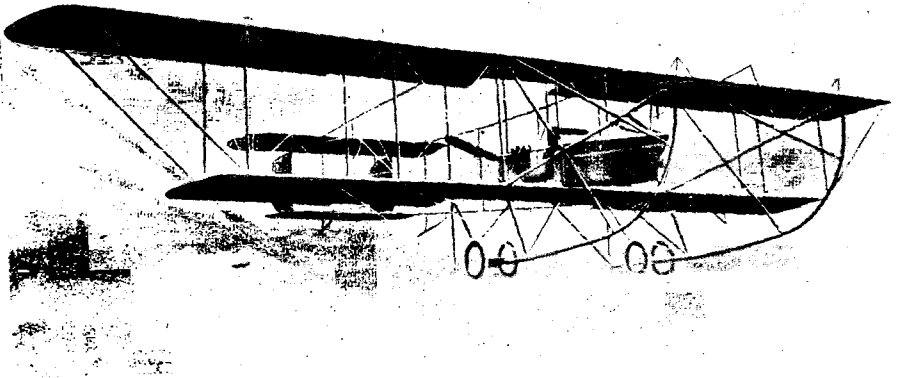
ФРАНЦИЯ. Воздухоплавательная выставка; стань Депердюссена.

Рис. № 2



ФРАНЦІЯ. Воздухоплавательная выставка; военный отдѣлъ; стандъ эскадрильи.

Рис. № 3.



ФРАНЦІЯ. Бипланъ «Doutre» со стабилизаторомъ.

Кто правъ, покажетъ будущее.

Пока что общество «Дутръ» выступило съ проектомъ биплана съ автоматической стабилизацией (см. рис. № 3); стабилизаторы помѣщены на передней и задней части аппарата и, по желанію, или дѣйствуютъ автоматически, или управляются пилотомъ.

Бипланъ интересенъ многими деталями своей конструкции и «L'Aérophile» отмѣчаетъ его, какъ одинъ изъ лучшихъ аппаратовъ для воздушнаго туризма.

Вотъ его главнѣйшія данныя: длина 13 метровъ; длина верхнихъ крыльевъ 16 м. 50; нижнихъ—13 м.; вѣсъ—600 килогр., изъ которыхъ полезнаго груза 450 килогр.; двигатель Рено 50 или 70 HP; скорость 90 килом. въ часъ.

Въ созданіи у себя мощнаго воздушнаго флота заинтересованы всѣ государства, желающія сохранить свое мѣсто въ ряду великихъ державъ.

Даже сейчасъ, когда завоеваніе воздуха еще далеко не закончено, можно сказать, что новый родъ войскъ въ будущей войнѣ окажетъ неопцнмья услуги своей арміи въ дѣлѣ развѣдки, связи и внезапныхъ нападеній на врага.

И всѣ державы начинаютъ расходовать на новую отрасль военнаго дѣла крупныя суммы. Внимательные ко всему японцы заботливо закупаютъ всюду лучшіе образцы воздухоплавательныхъ аппаратовъ (см. рис. № 4) и не надо быть пророкомъ, чтобы сказать, что съ ихъ удивительнымъ даромъ подражанія эти образцы скоро будутъ воспроизведены въ Японіи своими силами и очень скоро страна Восходящаго Солнца и въ этомъ важномъ дѣлѣ перестанетъ быть въ зависимости отъ другихъ.

Очень интересна организація французской эскадрильи, являющейся «тактической развѣдывательной единицей, а можетъ быть скоро и боевой», какъ говорить объ этомъ авторитетная замѣтка въ «La vie au grand air».

Эскадрилья состоитъ изъ 6 однородныхъ аппаратовъ (для одного, двухъ или трехъ человекъ каждый). Для перевозки аппаратовъ въ эскадрильѣ имѣется 6 двухколесныхъ прицѣпныхъ повозокъ; къ нимъ 6 автомобилей съ запасомъ масла и бензина, а также и небольшимъ количествомъ матеріаловъ для починки. Кромѣ того 2 автомобильныя повозки—мастерскія, приспособленныя не только для починки аппаратовъ, но и для изготовленія различныхъ металличе-

скихъ и деревянныхъ его частей. Тамъ же установлены динамо-машины, служащая для освѣщенія и двигателями для механическихъ станковъ.

Личный составъ—6 летчиковъ и 30 саперъ, съ начальникомъ эскадрильи во главѣ; въ распоряженіи послѣдняго имѣется 2 автомобиля и 2 мотоциклетки для установки связи съ летчиками.

Французы возлагаютъ на дѣятельность этихъ эскадрилей большія и, мнѣ кажется, вполне обоснованныя надежды.

Въ Англии, въ Хендонѣ, были произведены очень эффектные испытанія въ ночной атакѣ аэропланами модели современнаго дредноута. Освѣщенные своими лампочками и лучами прожекторовъ, воздушныя птицы метали сверху бомбы въ морское чудовище... Кто знаетъ, не будетъ ли въ будущемъ эта картина (см. рис. № 5) обычнымъ видомъ борьбы съ закованными въ стальную броню гигантами?

Французы въ правѣ считать себя вполне заслужившими одержанную ими двойную побѣду на кубокъ Гордонъ-Бенетта: Ведринъ взялъ авіаціонный кубокъ Гордонъ-Бенетта 1912 года въ Америкѣ, Бьянеме (Biénaime) выигралъ кубокъ воздушныхъ шаровъ Гордонъ-Бенетта перелетомъ изъ Штутгарта въ Рязань (2.200 километровъ въ 46 часовъ).

Нравственное удовлетвореніе Франціи результатами своихъ дѣйствительно выдающихся трудовъ въ области завоеванія воздуха тѣмъ болѣе, что и другой французъ на международномъ состязаніи въ Штутгартѣ, А. Лебланъ, занялъ второе мѣсто, пролетѣвъ 2.100 километровъ въ 45 часовъ.

Всего въ Штутгартскомъ состязаніи воздушныхъ шаровъ (см. рис. № 6) на кубокъ Гордонъ-Бенетта приняло участіе 19 шаровъ: Австрія, Франція и Швейцарія—по 3 шара; Америка, Бельгія, Германія и Италія—по 2 шара; Англія и Данія—по 1 шару (Россія почему-то не участвовала).

Вотъ рассказъ побѣдителя (заимствуемъ его изъ журнала «L'Aérophile») объ его полетѣ.

«Шару «Picardie», на которомъ я принялъ участіе въ состязаніи на кубокъ Гордонъ-Бенетта вмѣстѣ съ М. Румпельмейеромъ, выпалъ жребій подняться первому. Поэтому, поднявшись въ Штутгартѣ, мы не имѣли абсолютно никакихъ указаній какъ летѣть: держаться ли ближе къ землѣ, гдѣ теченіе воздуха понесло бы

насъ къ Скандинавія: поднятѣся ли повыше, чтобы найти возможное направленіе вѣтра къ востоку съ рискомъ очутиться надъ Балтійскимъ моремъ? Послѣ довольно продолжительнаго раздумья мы избрали послѣднее.

Первая ночь нашего путешествія (мы вылетѣли въ 4 ч. 5 м. дня 27-го октября н. ст.) прошла великолѣпно; свѣтила полная луна. Въ 8 ч. 30 м. утра 28-го мы пролетѣли надъ Дрезденомъ на высотѣ 1.200 метровъ. Такимъ образомъ, мы совершили перелетъ Штутгартъ—Дрезденъ въ 16 часовъ, что даетъ среднюю скорость около 25 верстѣ въ часъ.

Въ это время случилось то, чего мы такъ ожидали; вѣтеръ сталъ увлекать насъ въ направленіи на С. В. В. Передъ закатомъ солнца мы бросили гайдропъ, чтобы опредѣлить, гдѣ мы находимся. Оказывается, мы были въ русской Польшѣ, и крестьяне, которымъ мы задавали вопросы по-нѣмецки, насъ не понимали. Около земли вѣтеръ, какъ и въ Штутгартѣ, тянулъ къ сѣверу.

Въ 10 ч. 30 м. вечера мы увидѣли огни Варшавы; ночью высота нашего полета колебалась между 2.000 и 4.000 метровъ; температура была—12° Цельсія.

Утромъ 29-го, къ 6 часамъ, погода испортилась. На высотѣ 2.000 метровъ сталъ падать густой снѣгъ. У насъ оставалось 5 мѣшковъ балласта изъ 29 взятыхъ съ собой. Выбросивъ ихъ, мы увязали все, что могло еще сыграть роль балласта: якорь, чехлы, бутылки, съѣстные припасы и все это стали выбрасывать за бортъ, чтобы не снижаться возможно дольше; оставили мы только наши плащи и двѣ бутылки кислорода. Мы поднялись на 3.000 метровъ и мучались отъ голода, такъ какъ послѣдній разъ закусили въ полночь. Но надо было идти впередъ тѣмъ болѣе, что крѣпчавшій вѣтеръ гналъ насъ все съ большей быстротой.

Однако отяжелѣвшій отъ снѣга шаръ къ 1 ч. 30 м. дня началъ опускаться и скоро почти падать, увлекаемый страшнымъ вѣтромъ, достигавшимъ до 110 километровъ въ часъ. При этихъ условіяхъ спускъ на землю не обѣщаль намъ ничего хорошаго.

Первое препятствіе, хижину, проскочили благополучно; задѣли верхушку дерева, коснулись поверхности земли, но шаръ, сдѣлавъ скачекъ, упалъ на ледъ замерзшей рѣчки и, такъ какъ разорвавшаяся оболочка образовала настоящій парусъ, то вѣтеръ проташилъ насъ еще цѣлый километръ: мы неслись черезъ заборы, кусты, кучи обмерзшаго снѣга, пока не ударились въ стѣну деревьевъ...

Толчекъ былъ очень силенъ. Мой другъ Румпельмейеръ разбилъ себѣ плечо; порядкомъ поранилъ себя и я. Было 2 часа пополудни; мы находились у Рыбнаго, около Рязани, въ 2.200 километрахъ отъ Штутгарта послѣ 46-часового полета. Чтобы собрать шаръ, пришлось, при морозѣ—16°, рубить деревья; нелегко было.

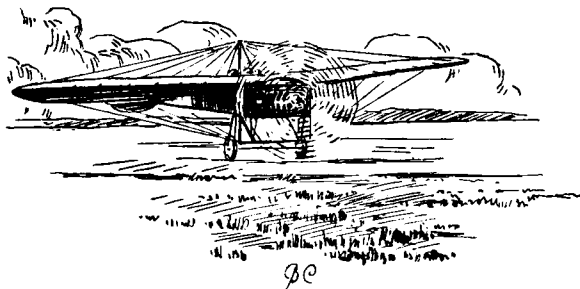
Мы были радушно приняты мѣстными властями и членами Московскаго аэроклуба и никогда не забудемъ ихъ гостепрѣимства».

Читатель можетъ спросить: зачѣмъ полеты этихъ «пузырей» по волѣ вѣтра? Какая польза отъ нихъ, когда есть уже аппараты, позволяющіе летѣть куда мы хотимъ, не въ слѣпую?

На это можно отвѣтить, что «пузыри» служатъ отличной подготовкой для отважныхъ летчиковъ въ воздушной стихіи, приучая ихъ къ непривычной для земного жителя обстановкѣ; кромѣ того, научное значеніе этихъ слугъ вѣтра (а не его повелителей) тоже не малое. Ну, а мѣста вѣдъ всѣмъ хватить!

И какъ автомобиль не дѣлаетъ лишней лошадь, мотоциклетка—велосипеда, такъ и рядомъ съ дирижаблями и аэропланами полезны и простые воздушные шары.

*Вронскій.*



## П О П Р А В К А.

На стр. 14-й первой части статьи „Мысли о нашемъ мышленіи“, помѣщенной въ № 11 „Военнаго Сборника“, вкралась досадная опечатка: въ строкѣ 11-й снизу вмѣсто слова „безуміемъ“ надо читать „непониманіемъ“.

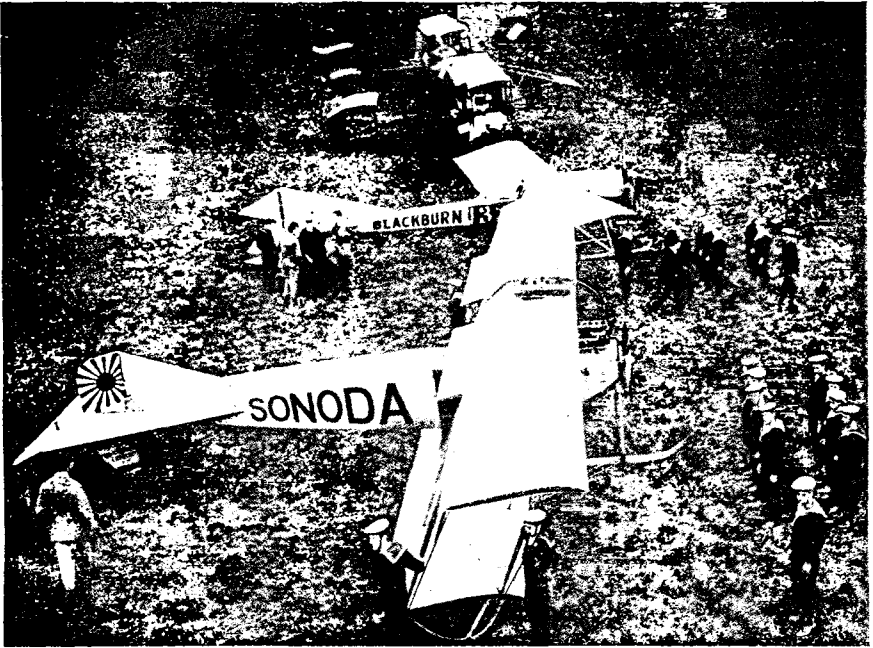


Рис. № 5.



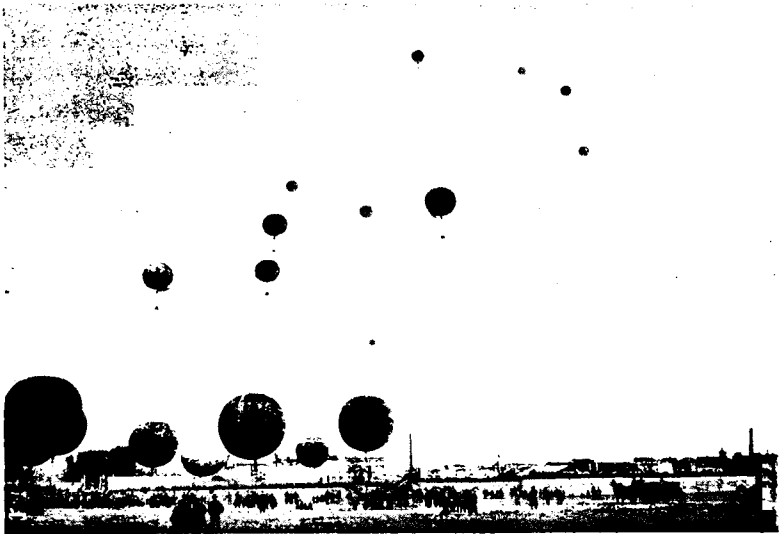
АНГЛИЯ. Атака авионами модели дрейфута; на первом плане изображены монопланъ Дегердусона, взлетающий для атаки.

Рис. № 4.



ЯПОНИЯ. Аэропланъ, приобретенный въ Англии японскимъ правительствомъ.

Рис. № 6.



ГЕРМАНИЯ. Начало состязанія воздушныхъ шаровъ въ Штутгартѣ на кубокъ Гордонъ-Бенетта.