

Спортъ за границей.



Французскіе спортивные журналы подводятъ итоги минувшему 1913 году.

«На комъ остановимся мы?» спрашиваетъ Ж. Мортанъ въ «*Vie au grand air*». И дѣйствительно 1913 годъ далъ рядъ именъ и спортивныхъ чудесъ, такъ что выборъ не такъ легокъ.

Гарро перелетаетъ Средиземное море; Брендежонъ-де-Мулинэ посѣщаетъ по воздуху рядъ столицъ; Жильберъ дѣлаетъ 1.200 километровъ отъ Парижа до Путница въ 5 ч. 15 м. 23 сек.; Прево развиваетъ на своемъ аэропланѣ скорость болѣе 200 километровъ въ часъ; Легань поднимается на 6.150 метровъ высоты; Пегу и Шевильяръ кувыркаются въ воздухѣ; Элень, стремясь завоевать кубокъ Мишлена, покрываетъ 16.000 километровъ; Маркъ Пурпъ совершаетъ удивительные перелеты въ Индо-Китаѣ; Ведрианъ летитъ изъ Парижа въ Каиръ; Сегенъ безъ остановки дѣлаетъ перелетъ Парижъ—Бордо и обратно...

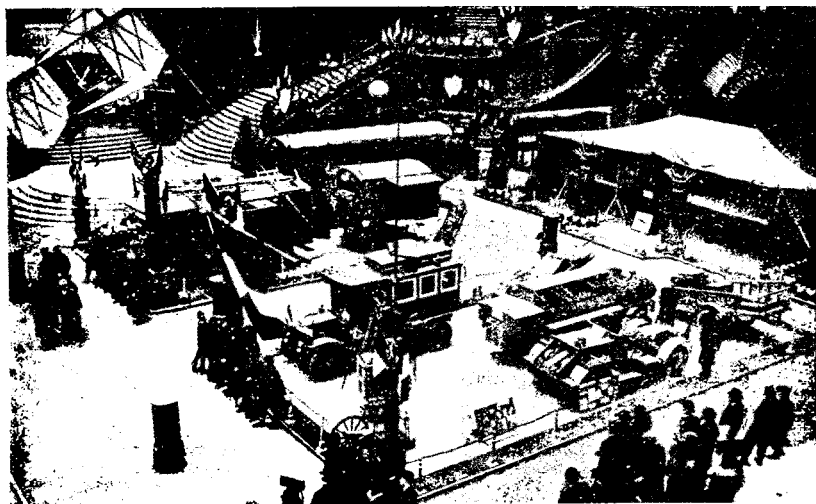
Затѣмъ знаменитый бѣгунъ Жанъ Буэнъ дѣлаетъ въ часъ 19 килом. 21; велосипедистъ Марсель Берте устанавливаетъ новый

часовой рекордъ—43 километра 775; итальянецъ Альтимани выходитъ побѣдителемъ въ ходьбѣ, дѣлая въ часъ 13 километровъ 403; Буальо вторично беретъ большой призъ автомобильнаго клуба; Жоржъ Карпантье въ 1 мин. 13 сек. выходитъ побѣдителемъ въ состязаніи въ боксѣ съ чемпиономъ Англiи; Самъ Лангфордъ бьетъ Джоэ Жаннета, завоевывая этимъ званіе чемпиона міра тяжелаго вѣса...

Франція съ гордостью отмѣчаетъ большое количество французскихъ именъ во главѣ спортивныхъ побѣдныхъ списковъ, но отлично понимаетъ при этомъ, что только постоянная работа фанатиковъ дѣла и щедрый притокъ средствъ со стороны на устройство состязаній и обезпеченіе труда спортсменовъ и изобрѣтателей можетъ обезпечить дальнѣйшее прогрессируваніе спорта.

Понимаетъ это и Германія и огромныя суммы поступають тамъ отовсюду на развитіе и улучшеніе воздухоплаванія.

Рис. № 1.



«L'Aérophile» приводитъ интересныя историческія данныя о воздухоплаваніи въ 1813 году.

Само собою разумѣется, что войны 1812 и 1813 гг. не могли не отразиться на разныхъ развлеченияхъ этой эпохи и наиболѣе часто упоминаемые Гарнеренъ, М-ме Бланшаръ и Робертсонъ совершаютъ въ эти годы оче нь мало полетовъ.

Въ 1813 году въ Парижѣ состоялось всего два полета.

«Journal de l'Empire» отъ 4-го августа сообщаетъ, что 15-го августа состоится «подъемъ большого шара съ площади Елисейскихъ полей; на шарѣ поднимутся гг. Гарнеренъ и Дежанъ (Dejen). Всѣмъ извѣстно, безъ сомнѣнія страшное соперничество, заставлявшее годъ тому назадъ враждовать обоихъ аэронавтовъ. Между ними произошло счастливое сближеніе и они закрѣпятъ его въ воздухѣ».

16-го августа въ томъ же журналѣ читаемъ, что «въ три часа шаръ вылетѣлъ изъ Елисейскихъ полей и спустился въ Тюильри. Аэронавтъ Дежанъ, послѣ состязанія, совершилъ спускъ на своихъ крыльяхъ».

Повидимому было два полета: Гарнерена и Дежана, каждого на своемъ шарѣ, причемъ не надо забывать, что послѣдній еще въ 1808 году производилъ въ Австріи опыты полетовъ при помощи двигающихся крыльевъ, облегченныхъ небольшимъ привязаннымъ къ нимъ шаромъ.

Въ газетахъ (іюнь 1813 г.) объявляется, что Дежанъ «въ настоящее время занять новыми опытами: онъ будетъ летать въ театральномъ залѣ». Слѣдовъ объ этихъ полетахъ не сохранилось.

Въ провинціи совершилъ нѣсколько полетовъ аэронавтъ Августинъ, причемъ, поднявшись 21-го іюня 1813 года въ Лиллѣ, онъ достигъ высоты 5.250 метровъ.

На рис. № 1 изображенъ станлъ военной авіаціи на послѣдней Парижской выставкѣ (5-ème Salon de l'Aéronautique). Здѣсь представлена вся матеріальная часть авіаціонной эскадрильи: грузозовы, прицѣпныя повозки, повозки-мастерскія, разборные ангарты, приспособленія для привязного шара, аэрологическая повозка капитана Sacconey, обозъ змѣйковаго шара и т. п.

Очень остроумное приспособленіе къ велосипеду для уменьшенія сопротивленія воздуха придумалъ Бюно-Варилья (см. рис. №№ 2 и 3).

Дѣло въ томъ, что за всякимъ быстро двигающимся предметомъ на нѣкоторое короткое время образуется полоса разрѣженнаго воздуха; теперъ, если непосредственно за первымъ предметомъ дви-

гается другой съ тою же скоростью, то послѣдній будетъ испытывать меньшее сопротивление воздуха, а значить сможетъ имѣть нужную скорость съ меньшей затратой усилій.

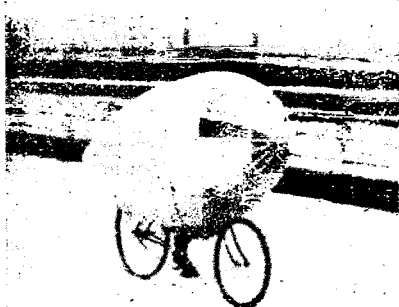
Исходя изъ этихъ данныхъ, дѣлали попытки снабдить велосипедъ щитомъ, разрѣзающимъ воздухъ, но, такъ какъ его дѣлали недостаточно прочнымъ и неправильной формы, то онъ измѣнялъ свою форму на ходу и содѣйствовалъ развитію сзади мѣшавшихъ работѣ теченій воздуха.

Бюно-Варилья удалось придать удобную для разрѣзанія воздуха форму (яйцевидную), причемъ задняя часть способствовала обтеканию воздуха и препятствовала возникновенію нежелательныхъ теченій воздуха.

Рис. № 2.



Рис. № 3.



Сдѣлать такой каркасъ легкимъ не представляло уже большого труда при развитіи техники аэропланнаго строительства

Передняя часть аппарата покрыта прозрачными целлюлоидными листками, остальная—плотной хорошо натянутой матеріей; наружу выдаются лишь колеса велосипеда и ноги сѣдока; такимъ образомъ послѣдній укрытъ отъ дождя, солнца и пыли.

Правильность расчета изобрѣтателя сказалась на первомъ же испытаніи: гонщикъ Бертэ (Berthet) сдѣлалъ 1 километръ въ 1 мин. 2,8 сек., тогда какъ рекордная скорость до этого была 1 мин. 10,6 сек.; это же даетъ въ часъ 57 кил. 325 вмѣсто 50 кил. 992.

Французскіе спортивные журналы отмѣчаютъ, что скаковой сезонъ 1913 года, былъ богатъ интересными для арміи состязаніями.

Такъ «Le Sport universel illustré» говоритъ, что военныхъ кроссъ-коунтри въ этомъ году было около 60, а эти состязанія «поддерживаютъ среди офицеровъ умѣнье ѣздить и привычку къ опасности.

Рис. № 4.

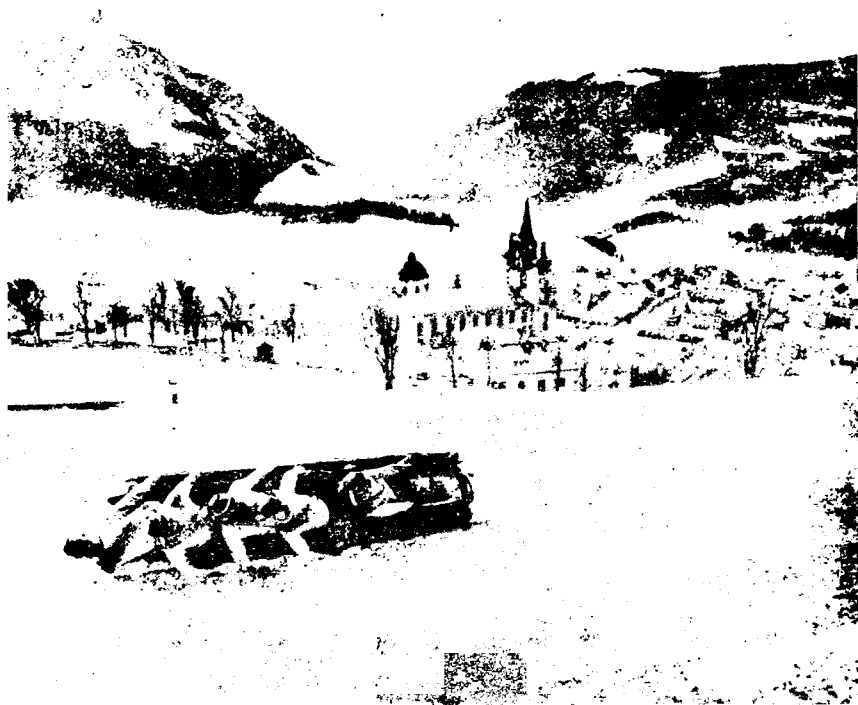


Наконецъ, установленные Обществомъ поощренія (Société d'Encouragement) призы дали арміи хорошихъ чистокровныхъ лошадей.

Пожеланія на 1914 годъ сводятся къ увеличенію числа состязаній, преслѣдующихъ улучшеніе коневодства и интересы арміи.

Сейчасъ всюду самый разгаръ зимняго спорта и страницы спортивныхъ журналовъ полны рисунковъ и описаній головокружительныхъ слетовъ на бобслейгахъ съ горъ на курортахъ раз-

Рис. № 5.



ныхъ наименованій, а также лыжныхъ путешествій и разныхъ кунштюковъ при прыжкахъ и спускахъ съ горъ.

На рис. № 4 изображенъ телемаркенскій поворотъ на быстромъ ходу подъ гору, а на рис. № 5 — «бобъ» на поворотѣ въ Маріацеллѣ.

Эронскій.

