

Спортъ за границей.



остоявшійся 22-го іюня н. ст. ежегодный чемпионатъ французскаго союза спортивныхъ атлетическихъ обществъ, привлекшій со всѣхъ концовъ Франціи 222 конкурента, далъ слѣдующіе результаты:

Бѣгъ: 100 метровъ—Блакъ (см. рис. № 1, съ № 17 на груди)—11,4 сек.; 200 метровъ—Готье—22,8 сек.; 400 метровъ—Пуленаръ—52,4 сек.; 800 метровъ—Дантинья—2 мин.; 1.500 метровъ—Кейзеръ—4 мин. 4,8 сек.; 5.000 метровъ—Гранже—15 мин. 43,6 сек.

Бѣгъ съ препятствіями: 110 метровъ—Менье—16 сек.; 400 метровъ—Андре—57 сек. (французскій рекордъ).

Прыжокъ въ вышину съ разбѣга: А. Лаба и Р. Лаба—1,75 метра.

Прыжокъ въ ширину безъ разбѣга: Пё (Реух)—3,22 метра.

Прыжокъ въ ширину съ разбѣга: Кампана—6,98 метра.

Прыжокъ съ шестомъ: Гонде—3,30 метра (см. рис. № 2).

Метаніе ядра: Тизонъ—12,72 метра.

Метаніе диска: Тизонъ—38 метровъ.

Метаніе копья: Лемассонъ—45,30 метра (французскій рекордъ).

Но нѣкоторые спортивные журналы Франціи высказываютъ свое неудовольствіе по поводу организациі этихъ состязаній и

какъ на примѣръ, достойный подражанія, ссылаются на постановку атлетическаго спорта въ Германіи.

По мнѣнію знаменитаго бѣгуна Жана Буена (Boip), высказаннаго имъ въ «La Vie au grand air», должно развитію атлетическаго спорта мѣшаетъ недостаточное количество и плохая подготовка судей, стартеровъ, неудовлетворительное оборудованіе мѣстъ состязаній и т. п.

Затѣмъ совершенно невозможно, чтобы спортивный кружокъ не специализировался, выбравъ какую нибудь одну отрасль атлетическаго спорта, положимъ, бѣга что ли; только при этихъ условіяхъ возможенъ отборъ лучшихъ въ каждой отрасли спорта и энергичное развитіе этого послѣдняго.

Развѣ не лучше имѣть въ одномъ городѣ не нѣсколько однородныхъ спортивныхъ обществъ, а по одному на каждую крупную его разновидность?

Каждое такое общество (клубъ), соединяя въ себѣ всѣ мѣстныя силы, преданныя этому виду спорта, и привлекая въ одно мѣсто всѣ матеріальныя средства, сможетъ лучше организовать свои состязанія и поѣздки своихъ чемпионовъ на состязанія обществъ (клубовъ) другъ съ другомъ.

Вообще и здѣсь, какъ во всякомъ живомъ и большомъ дѣлѣ, успѣшная и плодотворная работа много зависитъ отъ правильной ея организаціи.

Въ Германіи занятія атлетикой и играми на воздухѣ въ войскахъ поставлены на прочную ногу; большое распространеніе получилъ фѣтболъ.

На прилагаемомъ рисункѣ № 3 изображена команда футболистовъ гвардейскаго гренадерскаго № 3 королевы Елизаветы полка, побѣдившая на состязаніи на призъ гвардейскаго корпуса.

Серія гребныхъ и парусныхъ состязаній во Франціи открылась 1-го іюня н. ст. гребной гонкой на «кубокъ націй», пожертвованный Денердюссеномъ.

Выигралъ англичанинъ Кинниръ (Kinnear), сдѣлавшій дистанцію въ 4.000 метровъ въ 14 мин. 3 сек., опередивъ итальянца Синигалья и русскаго Переселенцева.

Французское дерби, такъ называемый призъ Жокей-клуба, привлекло въ Шантильи 15-го іюня свыше 35.000 зрителей; за входные билеты получено 15.700 франковъ; оборотъ игры достигъ 3.303.055 франковъ.

Побѣдителемъ оказался Дагоръ (см. рис. № 4), родившійся въ 1910 г. отъ Флайингъ-фокса и Рокетты и принадлежащій Э. Блану.

Французское общество поощренія производства военной лошади объявило объ устраиваемомъ имъ состязаніи 16—19-го іюльн. ст. въ Сомюрѣ.

На призы ассигновано 93.000 франковъ; состязаніе закончится кроссъ-коунтри для полукровныхъ лошадей на призъ общества военной лошади.

Недавно состоялись въ Индіанополисѣ (Америка) грандіозныя гонки автомобилей на новомъ автодромѣ, расположенномъ вблизи названнаго города. Дистанція пробѣга равнялась 509 милямъ (804,6 километра), т. е. 200 кругамъ автодрома.

Въ состязаніи приняло участіе 29 машинъ: 23 американскихъ, 1 нѣмецкая, 3 итальянскихъ и 2 французскихъ. Публики собралась масса; достаточно сказать, что входная плата дала 160.000 рублей! Во всякомъ случаѣ было не менѣе 100.000 человекъ, желавшихъ видѣть интересное состязаніе.

Последнее же, дѣйствительно, являлось исключительнымъ, такъ какъ Индіанопольскій автодромъ позволилъ выпустить сразу всѣ 29 машинъ, выравнявшихъ на трекѣ шириной въ 30 метровъ.

Побѣдителемъ оказался французъ Гу (Goux) на автомобилѣ фирмы Пежо, взявшій 100.000 франковъ деньгами и на 75.000 франковъ серебряныхъ вещей, пройдя всю дистанцію въ 6 час. 29 мин. 37 сек.

Вторымъ пришелъ 14 мин. позднѣе Висгартъ (Merse)—50.000 франковъ; третьимъ Мерцъ (Стути) 16 мин. позднѣе — 25.000 франковъ.

На рисунокѣ № 5 изображенъ побѣдитель на своемъ автомобилѣ; побѣда французской фирмы Пежо произвела большое впечатлѣніе въ странѣ янки и во Франціи, по справедливости имѣющей право гордиться этой побѣдой.

Переходя къ воздухоплаванию, нельзя не остановиться на только что закончившемся изумительномъ перелетѣ Бриндежона-де-Мулинэ.

Вотъ этапы его воздушнаго путешествія въ 5.000 километровъ, изъ которыхъ 3.000 километровъ приходились на незнакомыя авіатору страны, а 500 километровъ сдѣлано имъ надъ моремъ.

10-го іюня н. ст. Парижъ — Ваннъ — Берлинъ — Варшава: 1.400 километровъ.

15-го іюня — Варшава — Двинскъ: 550 килом.

16-го » — Двинскъ — С.-Петербургъ: 450 килом.

23-го » — Петербургъ — Ревель: 350 килом.

25-го » — Ревель — Стокгольмъ: 400 килом.

29-го » — Стокгольмъ — Копенгагенъ: 610 килом.

1-го іюля — Копенгагенъ — Гаага: 700 килом.

2-го » — Гаага — Парижъ: 540 килом.

Аппаратъ, на которомъ былъ совершенъ весь перелетъ, монопланъ фирмы Моранъ-Сонье, моторъ — 80-сильный «Гномъ».

Отважный авіаторъ былъ торжественно встрѣченъ въ Виллакублэ представителями правительства, военной авіаціи, массою народа и слетѣвшими отовсюду летчиками.

Въ высшей степени интересный матчъ состоялся 8-го іюня н. ст. между Гарро и Одемаромъ.

1) Состязаніе въ скорости на 50 километровъ (длина круга 2 километра): Одемаръ — 27 мин. 24,4 сек.

2) Состязаніе въ скорости подъема: Одемаръ — 1.000 метровъ въ 3 мин. 10 сек.; 1.500 метровъ въ 7 мин.

3) Состязаніе въ точности спуска: Одемаръ останавливаетъ свой аппаратъ въ 22 метрахъ, Гарро — въ 52 отъ центра заданнаго круга.

Перейонъ (Блеріо-Гномъ) 29-го мая н. ст. побилъ рекордъ однодневнаго перелета съ пассажиромъ, сдѣлавъ 1.200 километровъ изъ Турина въ Римъ и обратно.

Взявъ съ собою своего механика, отважный авіаторъ поднялся въ 4 ч. 57 мин. утра и сразу взялъ высоту въ 3.000 метровъ, чтобы перевалить черезъ Аппенины; направленіе держалось по буссоли.

Спустившись въ Пизъ въ 7 ч. 57 мин., путешественники, по-

полнивъ свои запасы, въ 9 ч. 45 мин. полетѣли далѣе и прибыли въ Римъ въ 11 ч. 25 мин.

Въ 1 ч. 7 мин. они уже вылетѣли обратно и, несмотря на сильный встрѣчный вѣтеръ, въ 4 ч. 15 мин. были снова въ Пизѣ, а въ 4 ч. 45 мин. уже летѣли далѣе.

При подъемѣ надъ Аппенинами, изъ за густого тумана, сбились съ направленія и, очутившись недалеко отъ Павіа, были вынуждены опуститься, чтобы разобраться въ дальнѣйшемъ пути. Около 9 час. вечера Перейонъ прибылъ въ Туринъ.

Тотъ же самый летчикъ, уже установившій рекордъ высоты (безъ пассажира) въ 5.880 метровъ, 3-го іюня создалъ рекордъ высоты подъема съ пассажиромъ (въ данномъ случаѣ съ пассажиркой, румынкой г-жей Флажино), поднявшись на высоту 5.100 метровъ (Блеріо—Гномъ).

Гг. Бьенеме, Шнейдеръ и Сенукъ на шарѣ «Икаръ» (3.500 кв. метровъ) установили новый французскій рекордъ высоты—10.081 метръ (всемірный рекордъ 10.500 метровъ принадлежитъ нѣмецкимъ ученымъ Берсону и Сюрингу).

Подъемъ занялъ 3 часа 20 мин.; спускъ—1 часъ 20 мин.; въ горизонтальномъ направленіи за это время было пройдено 200 километровъ.

Французская печать съ неудовольствіемъ отмѣчаетъ, что во время извѣстнаго полета воздушнаго шара г. Румпельмейера (опустившагося въ Россіи), при перелетѣ черезъ австрійскую границу, по шару былъ открытъ ружейный огонь изъ одного укрѣпленія, причемъ 10 пуль пробили оболочку шара.

«La Vie au grand air» приводитъ интересныя данныя перелета 2-й эскадрильи (7 аэроплановъ) изъ Вердюна.

26-го апрѣля—Вердюнь—Сиссонъ: 120 килом.

7-го мая —Сиссонъ—Реймсъ и обратно: 70 килом.

8-го » —Сиссонъ—Ла-Видаме: 105 килом.

9-го » —Ла-Видаме—Бюкъ—С. Сиръ: 80 килом.

10-го » —С. Сиръ—Сиссонъ: 185 килом.

11-го » —Сиссонъ—Вердюнь: 120 килом.

При этомъ 10-го мая эскадрилью во время пути захватили гроза, дождь, сильный вѣтеръ; пришлось 11 разъ опускаться въ чистомъ полѣ, причемъ 1 аппаратъ былъ поломанъ.

По инициативѣ французскаго аэро-клуба, возникъ особый «союзъ обезпеченія безопасности при полетахъ на аэропланахъ», располагающій уже капиталомъ въ 600.000 франковъ.

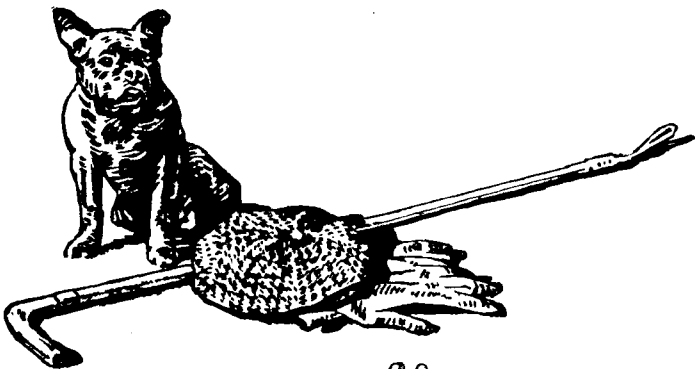
На 1913—1914 г.г. названнымъ союзомъ объявленъ конкурсъ, съ этой цѣлью, причемъ первый призъ въ 400.000 франковъ будетъ присужденъ лучшему изъ представленныхъ аппаратовъ.

Пропеллеръ, двигающій въ воздухѣ современные летательные аппараты, уже былъ примѣненъ къ такъ называемымъ аэро-санямъ; теперь онъ нашелъ себѣ примѣненіе и для передвиженія по водѣ неглубоко сидящихъ судовъ.

Образчиками такихъ судовъ, незамѣнимыхъ на мелководныхъ рѣкахъ, могутъ служить: «глиссеръ» (glisseur) графа Ламберта (Гномъ 140 Н.Р.) и «Колоніаль» г. Ру (Лаборъ 35 Н.Р.).

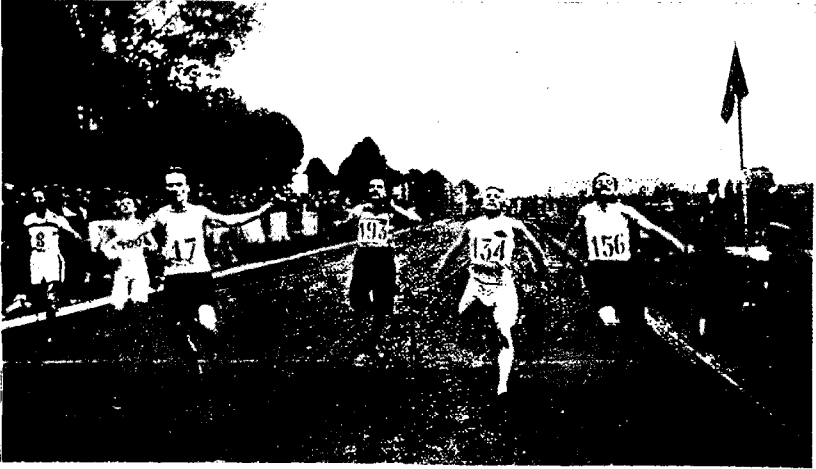
Послѣдняя лодка (см. рис. № 6) особенно любопытна, такъ какъ при длинѣ въ 7 метровъ, поднимая пилота и механика и 600 килогр. груза, она сидитъ въ водѣ всего на 20 сант.

Вронскій.



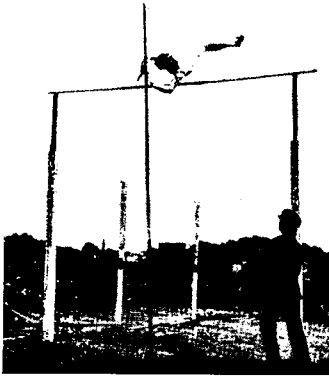
вс.

Рис. № 1.



ФРАНЦІЯ. Фіналь чэмпіяната ў б'яг' на 100 метраў.

Рис. № 2.



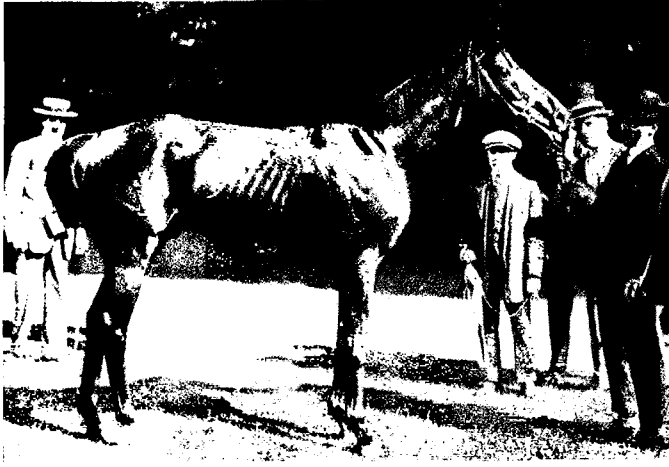
ФРАНЦІЯ. Прыжок съ шестомъ въ 3,30 метра
вышиной.

Рис. № 3.



ГЕРМАНІЯ. Команда футболистовъ гвардейскаго гренадерскаго № 3 королевы
Елизаветы полка, взявшая призъ гвардейскаго корпуса.

Рис. № 4.



ФРАНЦІЯ. Побѣдитель французскаго «дерби» (призь Жокей-клуба)
Дагоръ Э. Блана.

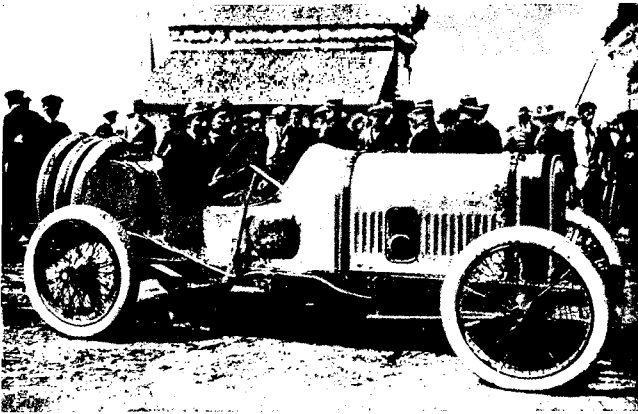
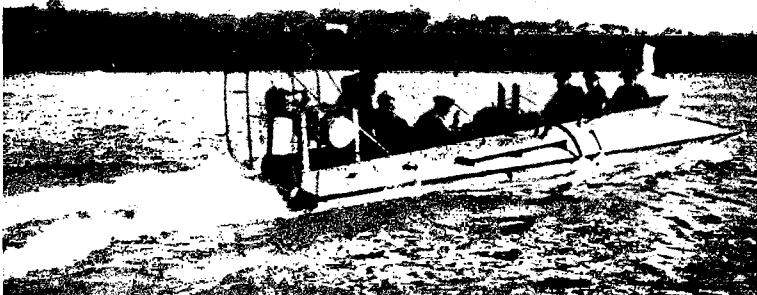


Рис. № 5.

АМЕРИКА.

Французъ
Гу, взявшій
1-й призь
Индіано-
полиса, на
автомобилѣ
Пежо.

Рис. № 6.



ФРАНЦІЯ. «Le Colonial» — лодка съ воздушнымъ двигателемъ — для мелко-
водныхъ рѣкъ.