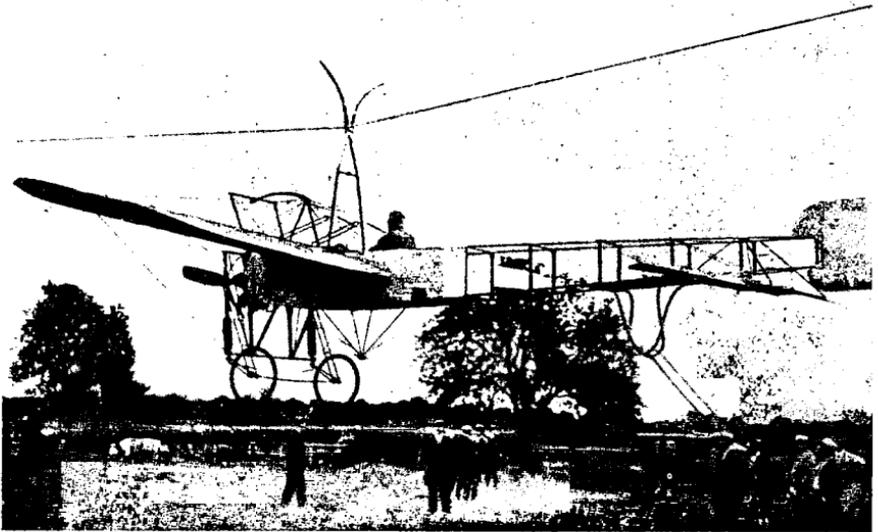
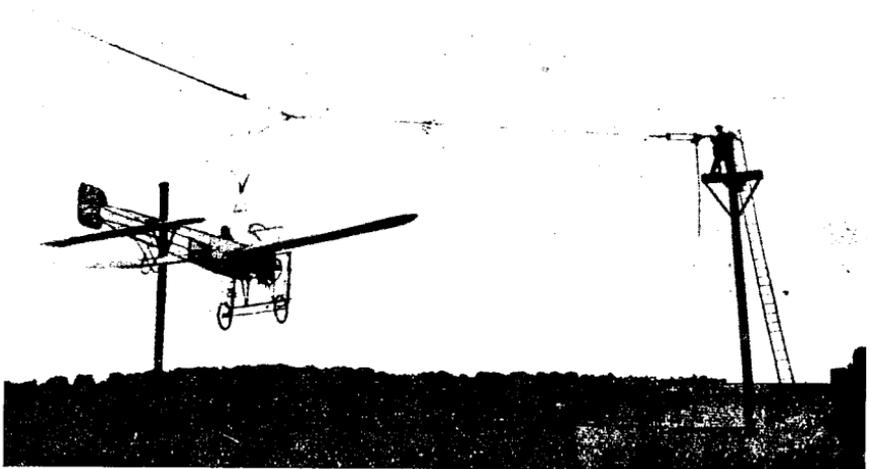


Рис. № 1.

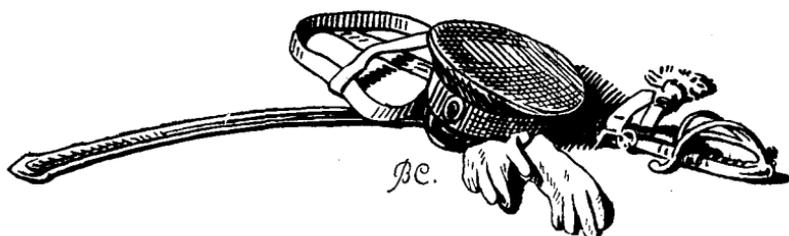


ФРАНЦІЯ. Новое изобрѣтеніе Блеріо для подъема и спуска гидроаэроплановъ: аппаратъ виситъ на кабелѣ.

Рис. № 2.



ФРАНЦІЯ. Новое изобрѣтеніе Блеріо для подъема и спуска гидроаэроплановъ: аппаратъ слетаетъ съ кабелѣ.



Спортъ заграницей.



азвитіе техники воздухоплавания и конструирования летательныхъ аппаратовъ идетъ быстрыми шагами впередъ.

Трудность взлета и спуска гидроаэроплановъ на волнующуюся поверхность моря побудила Блеріо выступить съ очень интереснымъ приспособленіемъ для облегченія имъ этихъ операций путемъ взлета и спуска не на поверхность воды, а на горизонтально натянутый кабель. Съ этою цѣлью летательный аппаратъ снабжается особымъ вилообразнымъ зажимомъ (см. рис. № 1), плотно охватывающимъ кабель, на которомъ и виситъ аэропланъ. При взлетѣ этотъ послѣдній, какъ только винтъ будетъ пущенъ въ ходъ, начинаетъ скользить по кабелю и летчику достаточно потянуть за особый шнуръ, чтобы разжать пружины зажима и освободиться отъ кабеля (см. рис. № 2).

При спускѣ летчикъ направляетъ свой аппаратъ подъ кабель и, поднимаясь понемногу на ходу, вжимаетъ кабель въ вилку, пружина этой послѣдней защелкиваетъ кабель и надо только остановить моторъ, чтобы спокойно повиснуть на кабелѣ.

Произведенные на аэродромѣ въ Бюкѣ опыты дали отличные результаты; будущее же покажетъ насколько интересная выдумка

неутомимаго Блеріо удобна на практикѣ. Кстатѣ отмѣтимъ, что летчикомъ, производившимъ испытанія, былъ извѣстный Пегу, не такъ давно дѣлавшій пробу спуска съ аэроплана на парашютѣ (см. рис. № 3) и спокойно летавшій на своемъ аэропланѣ головой внизъ (looping the loop).

Парашютъ Бонне, испытанный Пегу, складывается на остовѣ аэроплана сзади летчика подъ особой крышкой, чтобы не представлять собою сопротивленія воздуху.

Какъ только летчикъ дернетъ за спускъ крышки, послѣдняя раскрывается, парашютъ надувается врывающимся воздухомъ; наполнившись имъ, парашютъ срываетъ со своего мѣста летчика, къ которому парашютъ прикрѣпленъ эластичнымъ кабелемъ Сандоу. Вѣсъ парашюта 8 килограммъ.

Вотъ какъ описываетъ самъ Пегу свой спускъ съ 200 метровъ высоты.

«Удивительно пріятное ощущеніе! Когда я увидѣлъ, что нахожусь на достаточной высотѣ, я освободилъ парашютъ, снизивъ носовую часть аэроплана, и тотчасъ же почувствовалъ, что меня тянетъ назадъ. Тогда я, не выключая мотора, круто опустилъ аппаратъ книзу, а самъ былъ положительно вырванъ со своего мѣста, но кабели Сандоу, которыми я былъ привязанъ къ парашюту, совершенно уничтожили рѣзкость толчка. Затѣмъ я видѣлъ паденіе моего аэроплана, казалось не торопившагося достигнуть земли. Опускаясь, я немного ушибъ плечо о дерево, на которое попалъ, но и только.

Съ удовольствіемъ повторю опытъ. Ощущеніе удивительное»...

Было бы очень желательно, чтобы эти парашюты получили самое широкое примѣненіе при воздушныхъ полетахъ, уменьшая для летчиковъ рискъ разбиться при неисправной работѣ пока еще достаточно капризнаго аэроплана.

Что касается смѣлаго полета Пегу внизъ головой и постановки затѣмъ аппарата снова въ нормальное положеніе при спускѣ, то понятна эта попытка имѣть значеніе не одного только факта проявленія незаурядной смѣлости.

Поднявшись на монопланъ Блерю съ нѣсколько увеличеннымъ стабилизаторомъ на высоту около 1.100 метровъ, Пегу остановилъ моторъ, круто опустилсѣ внизъ, повернулъ аппаратъ вверхъ ногами, снова круто опустилъ переднюю часть внизъ и плавно опустился на землю, на лету выпрямивъ аппаратъ.

Этотъ удивительный полетъ (еще болѣе удивительный совершенъ надняхъ нашимъ летчикомъ—поручикомъ Нестеровымъ) наглядно доказалъ, что аэропланъ, повинуваясь хладнокровной опытной рукѣ авіатора, можетъ двигаться въ перевернутомъ положеніи, не выходя изъ его власти.

Какъ будетъ учтенъ этотъ опытъ въ будущемъ конструкторами и летчиками сейчасъ даже трудно сказать.

Любопытный аэропланъ системы «Дюниъ-Ньюпоръ» совершилъ перелетъ Лондонъ—Парижъ съ пилотомъ маіоромъ Феликсомъ. Изобрѣтатель этого аппарата англличанинъ лейтенантъ Дюниъ давно уже работаетъ надъ постройкой военныхъ аэроплановъ.

Особенностью новаго аппарата является отсутствіе у него хвоста и какихъ либо рулей (см. рис. № 4): короткий остовъ съ высокимъ и прекрасно обдуманномъ приспособленіемъ для спуска на землю; впереди—мѣсто летчика, посрединѣ—пассажира; сзади моторъ въ 80 HP и винтъ. Крылья образуютъ въ планѣ букву V; на наружныхъ краяхъ ихъ находятся крылышки, приводимыя въ движеніе рычагами летчика и служащія вмѣсто рулей.

Перелетъ обнаружилъ большія достоинства новаго аппарата.

Самымъ сильнымъ кандидатомъ на получение кубка Мишелена 1913 года до послѣдняго времени являлся Марсель Кавелье (теперь его побилъ Фурни колоссальной цифрой 11.435 килом. въ 16 дней). Какъ извѣстно, кубокъ присуждается тому летчику, который въ теченіе нѣсколькихъ дней подрядъ покроетъ наибольшее пространство (во всякомъ случаѣ не менѣе 2.000 километровъ); при этомъ ежедневная средняя часовая скорость должна быть не менѣе 50 километровъ, каждый взлетъ безъ спуска—не менѣе 100 километровъ, перемѣна аппарата не допускается (починка и возобновленіе эссенціи, понятно, разрѣшается).

29-го іюля Кавелье на аппаратъ Депердюссена (Гномъ 60 HP) началъ свой полетъ и въ теченіе 9 дней покрылъ разстояніе въ 7.096,3 километра.

Вотъ его цифры по днямъ:

29 июля	— 8	круговъ	— 901	килом.	120	м.
30 »	— 8	»	— 901	»	120	»
31 »	— 7	»	— 788	»	480	»
1 авг.	— 7	»	— 788	»	480	»
2 »	— 8	»	— 901	»	120	»
3 »	— 8	»	— 901	»	120	»
4 »	— 7	»	— 788	»	480	»
5 »	— 7	»	— 788	»	480	»
6 »	— 3	»	— 337	»	920	»

Итого . . . 7.096 килом. 320 м.

Очень хорошіе результаты дали испытанія блиндированнаго аэроплана системы «Моранъ-Сонье» (Morane-Saulnier), предназначеннаго для артилерійской развѣдки (см. рис. № 5).

Испытанія были произведены особой военной комиссіей, причѣмъ зарегистрированы были слѣдующія данныя.

Подъемъ на 1.000 метровъ былъ исполненъ въ 5 м. 55 с., т. е. со скоростью около 170 метровъ въ минуту; взлетъ былъ произведенъ на 68 метрахъ разбѣга, спускъ на 59; наибольшая скорость въ часъ—131 килом., наименьшая—85.

«L'Aérophile» приводит справку объ измѣненіи скорости передвиженія за 300 лѣтъ.

Въ 1650 году на переѣздъ изъ Байонны въ Парижъ требовалось при благопріятныхъ условіяхъ 358 часовъ; въ 1782 г.—200 часовъ; въ 1814 г.—116; въ 1834 г.—64; въ 1854 г. (лучшіе первые поѣзда)—27 часовъ; въ 1887 г.—15 часовъ; въ 1892 г.—13 ч. 30 м.; въ 1907 г.—9 ч. 30 м. и, наконецъ, въ 1913 году М. Гилью на монопланѣ Клеманъ-Баяръ пролетѣлъ это разстояніе въ 5 час. 53 мин., т. е. въ 70 разъ скорѣе, чѣмъ во времена короля-Солнца.

Лѣтомъ много времени всюду удѣляется стрѣльбѣ, какъ въ войскахъ, такъ и внѣ ихъ—на разныхъ состязаніяхъ и на охотѣ.

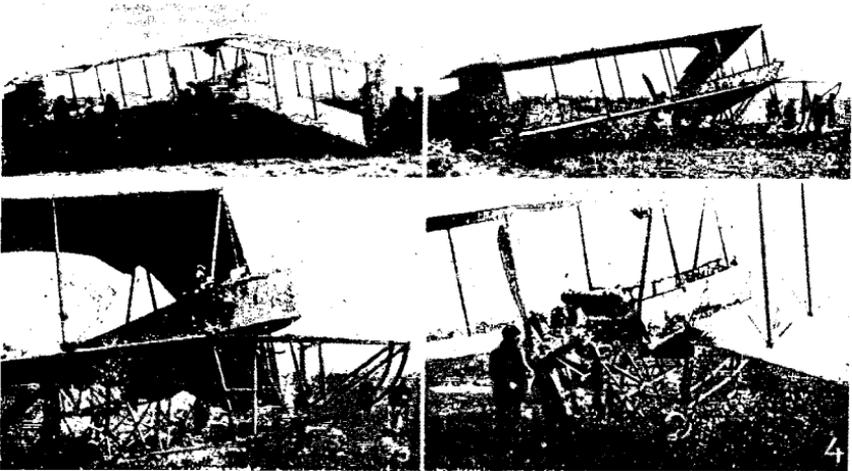
Развитіе стрѣлковаго спорта среди населенія безусловно отвѣчаетъ интересамъ арміи, давая въ ея ряды болѣе подготовленныхъ въ стрѣлковомъ отношеніи людей. Но, требуя извѣстныхъ затратъ, безъ широкой помощи правительства (какъ это мы видимъ хотя бы

Рис. № 3.

ФРАНЦИЯ. Раскрытый парашют, прикрепленный къ аэроплану.



Рис. № 4.



ФРАНЦИЯ. Аэропланъ системы «Дюнь-Ньюпоръ». Наверху слѣва—видъ сзади; справа—видъ сбоку; внизу слѣва—приспособленіе для спуска; справа—моторъ и винтъ.

Рис. № 5.



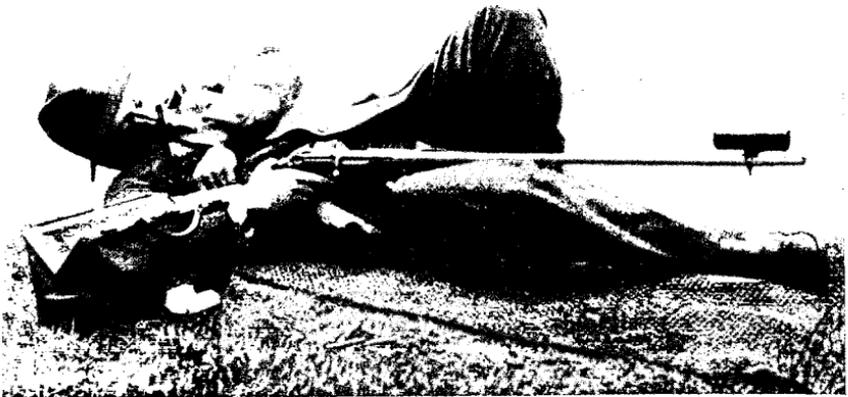
ФРАНЦИЯ. Бронированный монопланъ «Morane-Saulnier».

Рис. № 6.



АНГЛИЯ. Состязаніе въ стрѣльбѣ студентовъ Оксфордскаго университета (на 1000 ярдовъ).

Рис. № 7.



АНГЛИЯ. Положеніе стрѣлка при состязательной стрѣльбѣ оксфордистовъ.

Рис. № 8.



ФРАНЦІЯ. Аэро-сабль лейт. Лафарга въ окрестностяхъ Вискры передъ отправленіемъ въ путь.

въ Швеціи), стрѣлковый спортъ является доступнымъ лишь болѣе зажиточнымъ и интеллигентнымъ классамъ. Или же надо, чтобы сами условія жизни заставляли быть всегда наготовѣ, съ ружьемъ въ рукѣ, какъ это мы видимъ у жителей пограничной неспокойной полосы, у золотоискателей Калифорніи и т. п.

Понятно, развитіе любви къ стрѣлковому спорту хотя бы только въ интеллигентныхъ классахъ общества тоже крайне желательно, да къ тому же это можетъ безусловно облегчить и дальнѣйшее распространеніе названнаго спорта въ странѣ.

Англія всѣми способами поощряетъ развитіе всѣхъ видовъ спорта среди своей молодежи (да и не только молодежи!) и само собою разумѣется отводитъ подобающее мѣсто стрѣльбѣ. На рис. № 6 изображено состязаніе въ стрѣльбѣ студентовъ Оксфордскаго университета, а на рис. № 7—оригинальное положеніе, занимаемое стрѣлкомъ при стрѣльбѣ.

Во Франціи состоялись состязанія на чемпионатъ военнаго атлета, въ которыхъ приняло участіе болѣе 300 человекъ. Выше всѣхъ, по числу заработанныхъ очковъ, сталъ 34-й пѣхотный полкъ (27 очковъ); призъ же за бѣгъ на 1.000 метровъ достался 46-му пѣхотному полку (команда изъ 8-ми человекъ отъ полка).

Заслуживаетъ быть отмѣченнымъ блестящій атлетическій праздникъ, устроенный Жуанвильской гимнастической школой; былъ показанъ боксъ, учебная гимнастика, фехтованіе и акробатическія упражненія.

27-го іюля с. г. нѣмецъ Р. Вейсъ установилъ часовой рекордъ на велосипедѣ—42 кил. 306 м. Но уже 7-го августа его бьетъ французъ М. Берте, дающій въ часъ 42 кил. 502 м., а 21-го августа французъ же О. Эггъ покрываетъ въ это время 43 килом. 280 м.

Во Франціи закончился круговой пробѣгъ велосипедисто въ (вокругъ всей Франціи) въ 5.387 килом.; побѣдителемъ оказался бельгіецъ Тисъ (Thys), покрывшій это разстояніе въ 197 час. 54 мин., со средней скоростью 27 кил. 220 м. въ часъ. Вторымъ пришелъ Гарригу—198 час. 2 м. 30 с.

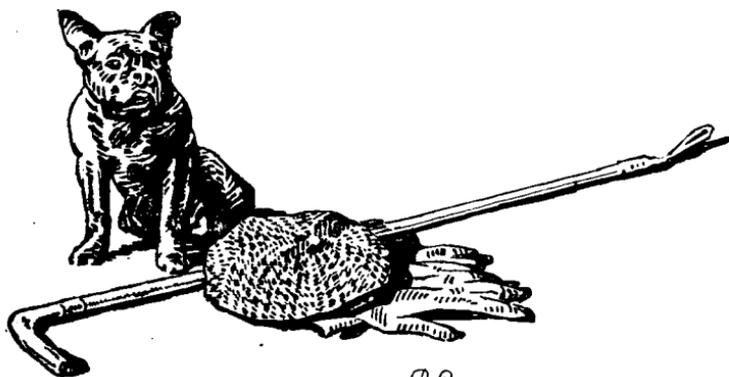
Интернаціональный кубокъ для мотоциклетокъ достался французу Вудхузу (Woodhouse), сдѣлавшему въ 3 часа 47 м. 52 с. 324 килом. 36 м., т.-е. развивавшему среднюю скорость въ 87 кил. въ часъ. Всего въ состязаніи приняло участіе 18 мотоциклетокъ, изъ которыхъ окончило 8.

Необходимо отмѣтить пробѣгъ лейтенанта Лафарга по Сахарѣ на автомобилѣ съ воздушнымъ двигателемъ (aérosable).

Еще въ 1912 году подобный аппаратъ, сконструированный капраломъ Кро (Cros), на испытаніи, произведенномъ около Бискры, далъ хорошіе результаты, что и было нами своевременно отмѣчено. Лейтенантъ Лафаргъ усовершенствовалъ аппаратъ (см. рис. № 8) и сдѣлалъ на немъ (съ тремя пассажирами и 100 килограммами груза) пробѣгъ по сыпучимъ пескамъ Сахары со скоростью 15—20 километровъ въ часъ.

Блестящіе результаты пробѣга открываютъ широкіе горизонты этимъ «aérosable'ямъ».

Вронскій.



РР