



Новости авіації и автомобілізма заграницей.

Очень интересныя свѣдѣнія находимъ въ иностранной спортивной печати о полетѣ нѣмецкаго летчика Ингольда, который, какъ извѣстно, совершилъ безостановочный полетъ въ 1.700 километровъ въ 16 часовъ 20 минутъ (бицланъ «Стрѣла» фирмы Авіатикъ съ 6 цилиндровымъ 100-сильнымъ моторомъ съ водянымъ охлажденіемъ).

Но этотъ замѣчательный перелетъ, установившій рекордныя цифры дальности и продолжительности, останавливаетъ на себѣ вниманіе еще однимъ обстоятельствомъ, которое имѣетъ большое значеніе въ дѣлѣ развитія собственно военной авіаціи: это совершеніе полетовъ *ночью*.

Рискъ ночного полета, понятно, гораздо больше дневного, когда несравненно легче ориентироваться и, въ случаѣ порчи мотора, возможенъ выборъ мѣста для спуска на незнакомой и неподготовлен-

ной мѣстности. Очевидно, для полетовъ ночью нужно имѣть возможно болѣе надежный моторъ и обезпеченное освѣщеніе самого аэроплана, чтобы летчикъ могъ имѣть передъ глазами буссоль, карту, приборы, опредѣляющіе высоту его полета и т. п.; наконецъ. есть мнѣнія, что аэропланъ долженъ имѣть и прожекторъ для освѣщенія мѣстности.

Нельзя не признать, что въ этомъ отношеніи нѣмцы сильно опередили всѣхъ, упорно, настойчиво работая надъ выработкою [можетъ быть болѣе тяжелыхъ, но прочныхъ летательныхъ аппаратовъ и главное ихъ моторовъ; они же самымъ старательнымъ образомъ оборудовали рядъ аэродромовъ для ночныхъ спусковъ и большими денежными призами привлекли летчиковъ къ производству испытаній.

Мы видимъ на ихъ аэропланахъ нѣсколько облегченные моторы автомобильнаго типа съ водянымъ охлажденіемъ, моторы большой мощности, позволяющіе поднимать и двигать въ воздухѣ тяжелые прочные аппараты (на аэропланѣ «Роландъ», на которомъ авіаторъ Бруно Лангеръ сдѣлалъ 16 часовой перелетъ, приходится 13 килограмовъ на 1 лошадиную силу, причемъ 100-сильный моторъ въ среднемъ развивалъ скорость въ 100 километровъ въ часъ).

Нѣмецкіе аэропланы освѣщены электрическими лампочками съ батареей аккумуляторовъ, причемъ, кромѣ освѣщенія помѣщенія пилота, цвѣтныя лампочки прикрѣплены на концахъ крыльевъ и хвоста, чтобы можно было судить о положеніи аэроплана въ темнотѣ и туманѣ.

Что касается оборудованія аэродромовъ, то прежде всего Германія располагаетъ уже рядомъ военныхъ и частныхъ *маяковъ*; первые въ—Кенигсбергѣ, Лигницѣ, Мецѣ, Познанѣ (два), Берлинѣ, Страсбургѣ, Тегелѣ, Деберицѣ и Мюнхенѣ; вторые—Балье на Эльбѣ, Бернкастель-Жильсѣ, Бормѣ, Дрезденѣ, Эйльвезе, Гота, Иоганнсталъ, Линденбергъ и Науэнъ.

Большей частью прожектора маяковъ установлены на особыхъ высокихъ металлическихъ башняхъ или же существующихъ сооруженіяхъ, причемъ маякомъ даются два луча свѣта—вертикальный и горизонтальный, чтобы ихъ легче было увидѣть съ разныхъ высотъ. Нѣкоторые маяки даютъ прерывчатый свѣтъ, позволяющій обозначить номеръ аэродрома; такъ, на примѣръ, Иоганнсталъскій маякъ, аэродромъ котораго имѣетъ № 123, даетъ сначала одинъ короткій свѣтъ, потомъ два и затѣмъ три—закрываясь каждый разъ на 5 секундъ между лучами; 1, 2 и 3 раза и составляютъ цифру 123. Сила свѣта этого маяка—47 километровъ.

Для облегченія спуска на самый аэродромъ, обозначенный маякомъ, принята слѣдующая система: посрединѣ аэродрома помѣщена толстая стеклянная доска размѣромъ въ квадратный метръ, освѣщенная изнутри; вокругъ доски въ четырехъ точкахъ, образующихъ квадратъ стороною въ 80 метровъ и обозначающихъ сѣверъ, югъ, востокъ и западъ, расположены вровень съ землей группы красныхъ лампочекъ; отъ этихъ лампочекъ идутъ провода къ башнѣ съ вѣтромѣромъ и флюгеромъ, причемъ передача тока устроена такимъ образомъ, что если вѣтра нѣтъ, то красныя лампочки не зажигаются и авиаторъ знаетъ, что онъ можетъ спускаться съ какой угодно стороны на свѣтящуюся стеклянную доску; если же вѣтеръ дуетъ съ с., зажигается группа красныхъ лампочекъ, обозначающая сѣверъ, и авиаторъ, повернувъ лицомъ къ вѣтру, долженъ садиться, руководствуясь линіей бѣлаго свѣта доски и красныхъ лампочекъ сѣвера; если вѣтеръ дуетъ съ с.-з., загораются лампочки сѣвера и запада и авиатору надо брать направленіе между ними.

Повторяемъ, нѣмцы глубоко правы, стараясь развить искусство ночныхъ полетовъ, ибо значеніе ихъ въ военное время очень велико, особенно если добьются уменьшенія нума полета аэроплановъ.

Быстрыя воздушныя птицы могутъ ночью осыпать снарядами биваки противника, взрывать мосты, желѣзныя дороги, жечь склады; онѣ будутъ переносить донесенія и приказанія, поддерживать связь между войсковыми частями.

И вотъ, бывъ до сихъ поръ ласточкой, аэропланъ готовится статьлетучей мышью!

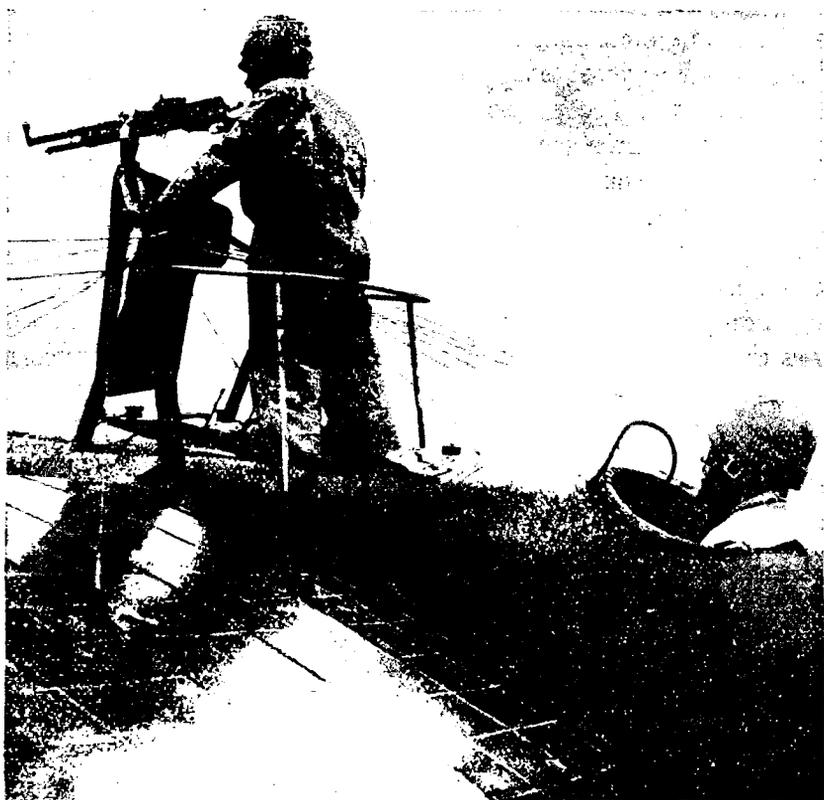
Но и дневная «ласточка» становится все менѣе и менѣе безобидной.

Въ то время, какъ въ Германіи работали надъ установкой артилеріи на дирижабляхъ для борьбы съ аэропланами, во Франціи изыскивали способы вооружить эти послѣдніе для пораженія аэроплановъ и дирижаблей противника.

Первый испытывавшійся аппаратъ былъ блиндированный двухмѣстный монопланъ Депердюссена, вооруженный автоматическимъ ружьемъ и снабженный 80-сильнымъ моторомъ.

Какъ видно на рис. № 1 только голова пилота выступаетъ изъ блиндированнаго помѣщенія; впереди мѣсто для стрѣлка; ружье поднято настолько, чтобы можно было стрѣлять внизъ, не рискуя задѣть пулею пропеллера.

Рис. № 1.



Испытанія производились въ Виллакубля; летчикомъ былъ извѣстный Прево, стрѣлкомъ—изобрѣтатель установки Луазо; результаты получились очень хорошіе.

Съ другой стороны, одинъ ліонецъ, г. Герръ, изобрѣлъ новый приборъ «зажигательную стрѣлу», которая позволитъ авіатору, сбрасывая ее съ аэроплана, зажечь дирижабль или склады противника.

«Стрѣла» имѣетъ 40 сант. длины и 8 сант. въ діаметрѣ; вѣсъ около 1 килограмма. Ее составляетъ резервуаръ, вмѣщающій около $\frac{1}{4}$ литра горючей жидкости; сзади стальной стержень съ пластинками для поддержанія равновѣсія при полетѣ. При самомъ небольшомъ ударѣ, если предварительно отведенъ предохранитель, о какую либо сопротивляющуюся среду, пробивается резервуаръ съ жидкостью и она воспламеняется помощью особаго приспособленія,

причемъ огонь усиливается еще нѣкоторымъ количествомъ приносимаго «стрѣлой» дегтя.

Опыты и здѣсь дали прекрасные результаты.

Установлены новые рекорды высоты подъема аэроплана и продолжительности полета сферическаго шара.

Французъ Гарэ (Garaix) съ 4 пассажирами поднялся на 2.750 метровъ (предыдущій рекордъ—2.080 метровъ нѣмца Саблатнига); время полета—45 минутъ. Но уже черезъ нѣсколько дней нѣмецкій летчикъ Теленъ поднимается съ 4-мя пассажирами на высоту 2.850 метровъ и бьетъ рекордъ Гарэ; время полета—1 ч. 35 м.; аппаратъ—бипланъ «Альбатросъ» военнаго типа, моторъ 100 Н.Р.

Г. Ньюбери, президентъ Аргентинскаго аэроклуба, подготовивающій перелетъ черезъ Анды на аэропланѣ, поднялся на 6.220 метровъ на монопланѣ Моранъ-Сонье, моторъ 80 Н.Р.

Наконецъ, г. Берлинеръ, вылетѣвъ изъ Биттерфельда на сферическомъ аэростатѣ въ 2.250 куб. метровъ съ 2-мя пассажирами, черезъ 47 часовъ опустился на Уралѣ въ 150 километровъ отъ Перми, покрывъ разстояніе въ 2.850 километровъ (последній рекордъ нѣмца же, Колена,—2.700 километровъ въ 87 часовъ).

Снова поднятъ вопросъ о перелетѣ Атлантическаго океана.

«Daily Mail» пожертвовала 250.000 франковъ для совершившаго этотъ перелетъ, а Великобританскій королевскій аэроклубъ выработалъ правила состязанія.

Перолетъ долженъ быть совершенъ на одномъ и томъ же аппаратѣ; всѣ остановки должны производиться на водѣ; продолжительность перелета не болѣе 72 часовъ.

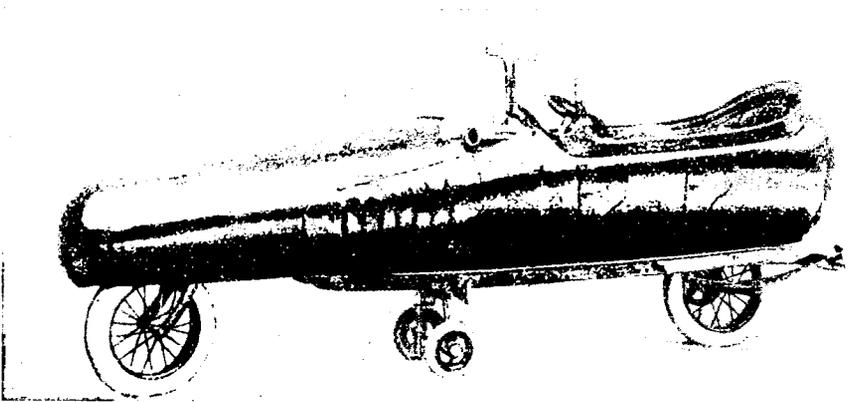
Первое заявленіе о желаніи принять участіе въ состязаніи поступило отъ г. Родмана Ванакера изъ Филадельфіи; пилотировать будутъ лейтенантъ Портъ и еще одинъ американскій летчикъ. Аппаратъ—гидроавіонъ Кертиса съ 200-сильнымъ моторомъ.

Кромѣ того, на 1915 годъ намѣчается полетъ аэроплановъ кругомъ земнаго шара; 1-й призъ—500.000 франковъ.

Организацію беретъ на себя Аэроклубъ Соединенныхъ Штатовъ.

Изъ автомобильныхъ новостей отмѣтимъ появленіе двухколеснаго автомобиля, изобрѣтенія одного австрійскаго инженера.

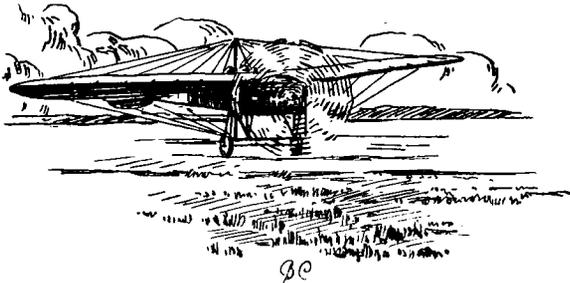
Рис. № 2.



При остановкѣ (рис. № 2), для устойчивости аппарата, отъ середины его опускаются два маленькія поддерживающія колеса, автоматически поднимающіяся вверхъ при движеніи автомобиля.

Нечего и говорить, какая небольшая ширина дороги нужна этому автомобилю, и, если испытанія подтвердятъ всѣ возлагаемыя на него надежды, мы имѣемъ передъ собою новый и интересный шагъ въ дѣлѣ развитія автомобилизма.

Бронскій.



ОТЪ РЕДАКЦІИ.

По просьбѣ автора статьи „Законъ Божій въ кадетскихъ корпусахъ“, помѣщенной въ „Военномъ Сборникѣ“ №№ 12 (1913 г.) и 1 (1914 г.), г. Н. Попова, сообщается, что означенная статья напечатана, по редакціоннымъ соображеніямъ, не въ полномъ видѣ, а съ сокращеніями.
