

## Спортъ заграницей.



Въ началѣ марта н. с. во Франціи состоялся конный пробѣгъ резервныхъ офицеровъ Біариць—Парижъ. Французскіе спортивные журналы совершенно справедливо подчеркивають нѣкоторыя данныя пробѣга: дистанція около 1100 километровъ, неблагоприятная погода, окончаніе пробѣгомъ 394 километровъ въ 48 часовъ 55 минутъ!...

Сущность пробѣга заключалась въ томъ, чтобы первые 700 километровъ идти заранѣе намѣченными, но не чрезмѣрными этапами, чтобы втянуть лошадь въ работу; затѣмъ послѣдніе около 400 километровъ предоставить уже каждому идти, требуя полного развитія хода лошади, чтобы пробѣжавшій эти 400 километровъ скорѣе другихъ считался побѣдителемъ.

Къ сожалѣнію, многіе офицеры не поняли этого и совершенно напрасно гнали лошадей на первыхъ этапахъ, гордясь приходомъ въ пунктъ ночлега задолго до срока (закрытія контроля)

Начали состязаніе 67 офицеровъ; постепенно ихъ число уменьшалось и въ г. По мы видимъ уже только 65, Тулузъ—58, Бривъ—50, Лиможъ—47 участниковъ.

Первымъ пришелъ капитанъ территориальной арміи Бертерешъ-де-Мендиль (Berterèche de Menditte) на полукровномъ англо-арабѣ «Фабри» 11 лѣтъ; самому капитану 46 лѣтъ, но постоянныя заня-

тія спортомъ позволили ему сохранить юношескую фигуру и ловкость; онъ удивительно расчетливо велъ лошадь и образцово использовалъ ея силу, сдѣлавъ 394 килом. въ 48 час. 55 мин.

Вторымъ — лейтенантъ Патюро-Миранъ (на полукровной); третьимъ — лейтенантъ Фришу (на полукровномъ англо-арабѣ); оба въ 49 ч. 25' м. Четвертымъ — лейтенантъ Моранъ-Монтейль (на кобылѣ, полукровномъ арабѣ) въ 49 ч. 35 м.; пятымъ — лейтенантъ Эскюдье (на чистокровномъ англійскомъ) въ 49 ч. 45 м.; шестымъ — лейтенантъ Тинель (на кобылѣ англо-арабѣ) въ 50 часовъ.

Пришедшій первымъ въ Венсенъ получалъ 500 очковъ; слѣдующіе за каждыя 5 минутъ 1 очкомъ меньше. Къ этимъ очкамъ прибавлялась оцѣнка состоянія лошади, выражавшаяся очками отъ 0 до 100.

Въ общемъ пробѣгъ показалъ, что главнымъ условіемъ успѣха является не столько кровность лошади, сколько втянутость ея въ работу, правильная сѣдловка, хорошій кормъ и уходъ на остановкахъ.

1-го апрѣля н. с. начался звѣздный слетъ аэроплановъ въ Монако, организованный интернаціональнымъ спортивнымъ клубомъ въ этомъ городѣ.

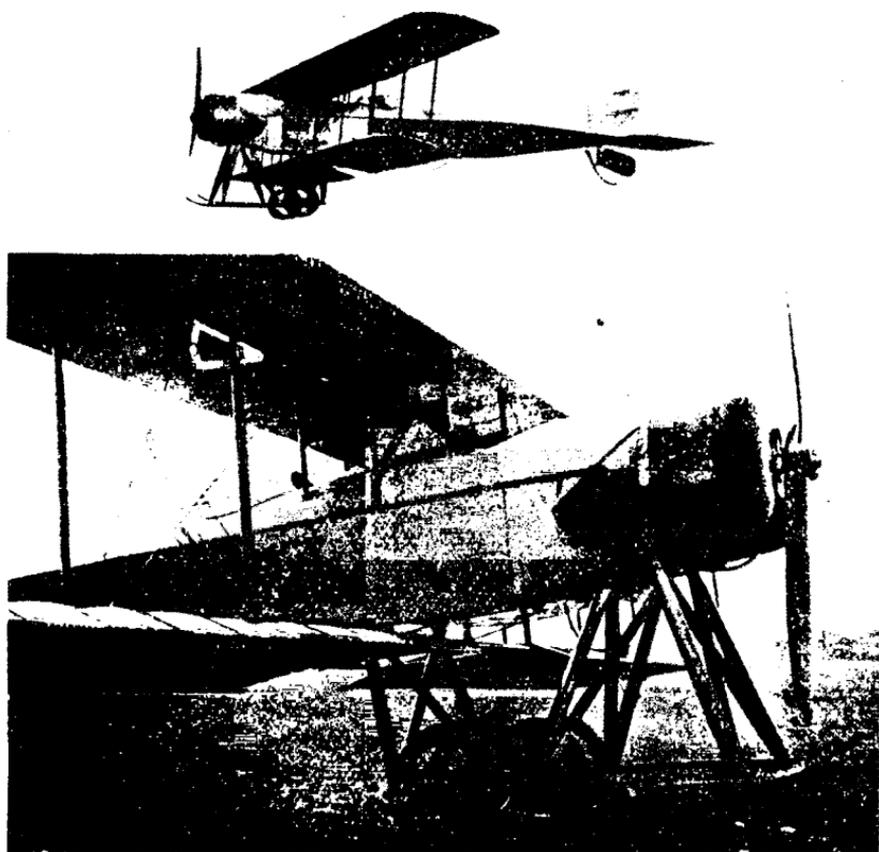
Въ слетѣ принимаютъ участіе аппараты фирмъ: Моранъ-Сонье, Депердюзсэна, Ньюпора, Г. Фармана, М. Фармана, Бреге, Р. Е. Р., Альбатросъ, Авіатикъ, Таубе-Гота, Шеммель и извѣстные летчики.

По газетнымъ свѣдѣніямъ, въ первый день стартовали изъ Лондона, Парижа, Брюсселя и Мадрида французскіе летчики Веррье, Молла, Муано, Гарро и Бриндежонъ де Мулинэ, но всѣхъ, кромѣ послѣдняго, постигла неудача: всѣ поразбивали свои аппараты, а Гарро и самъ получилъ серьезные ушибы.

Всего составлено семь маршрутовъ изъ Парижа, Лондона, Брюсселя, Готы, Мадрида, Милана и Вѣны, оканчивающихся въ Монако и заключающихъ каждый 1083 километра надъ сушей и 210 километровъ надъ моремъ.

Французскій авіаторъ Гарэ (Garaix) установилъ новые рекорды полета съ пассажирами.

На своемъ бипланѣ «Шмитъ» (Гномъ 160 HP) (см. рис. № 1) онъ съ 4 пассажирами (всего 5 человѣкъ) поднялся на высоту 3150 метровъ, съ 3 пассажирами (всего 4 человѣка) — на 3300 мет-



ФРАНЦИЯ. Гарэ на бипланѣ «Шмитъ».

ровъ и съ 7 пассажирами (всего 8 человекъ)—на 1650 метровъ (въ 31 минуту).

«L'Aérophile» помѣстилъ интересныя данныя о работѣ Юган-нистальскаго аэродрома около Берлина.

Количество.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
1. Дней полетовъ . . . . .	289	317	336
2. Полетовъ . . . . .	7.489	17.651	36.817
3. Общая продолжительность по- летовъ въ часахъ . . . . .	821	1.966	4.096
4. Выданныхъ дипломовъ. . . . .	47	98	172
5. Летчиковъ, совершившихъ про- должительные полеты . . . . .	45	84	212

Количество.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
6. Километровъ покрытаго разстоянія . . . . .	57.522	157.284	327.760
7. Поломокъ аппаратовъ . . . . .	63	165	320
8. Полетовъ. приходящихся на одну полонку аппарата . . . . .	119	165	320
9. Смертныхъ случаевъ . . . . .	5	5	12
10. Процентъ смертныхъ случаевъ.	0,065	0,028	0,032

Изъ того же журнала заимствуемъ нѣсколько цифръ, приведенныхъ въ отчетъ аэро-клуба Франціи за 1913 годъ.

На сферическихъ аэростатахъ совершено всего 837 подъемовъ съ 2.290 пассажирами; изъ этого числа на долю аэро-клуба приходится 479 подъемовъ съ 1.251 пассажиромъ, 86,220 километрами покрытаго разстоянія и 2.870 часами пребыванія въ воздухѣ (соотвѣтственныя цифры 1912 г.—412, 1.268, 78,280 и 2.609).

Дирижаблей построено 7, объемомъ 70.000 куб. метровъ съ общей силой въ 2.400 HP.

Совершено 165 большихъ полетовъ съ 1.020 пассажирами; покрыто 15.800 километровъ въ 345 часовъ.

Что касается авіаціи, то за 1913 годъ спортивной воздухоплавательной комиссіей зарегистрировано: 4 рекорда продолжительности полета, 2 рекорда высоты, 12 рекордовъ дистанціи, 25 рекордовъ скорости, 14 рекордовъ времени—всего 67 рекордовъ, установленныхъ во Франціи на французскихъ аппаратахъ.

Покрыто разстояніе въ 13.040.000 километровъ (въ 1912 г.—3.000.000); часовъ полетовъ—133.800 (39.000); продолжительныхъ полетовъ внѣ аэродромовъ—23.600 (9.100); поднято пассажировъ—47.900 (12.000).

Всего съ 1908 года по 31-е декабря 1913 г. выдано дипломовъ пилотамъ 1.576.

Одинъ смертный случай приходится на:

1908 г.— 1.600 километровъ.

1909 г.— 15.000 »

1910 г.— 33.000 »

1911 г.— 47.000 »

1912 г.—140.000 »

Построено аэроплановъ—1.148; гидроавіоновъ—146; моторовъ—2.240; пропеллеровъ—14.100.

Продано за границу: 8 сферическихъ аэростатовъ. 3 дирижабля, 272 аэроплана и 13 гидро-авіоновъ.

---

Журналъ «Аэро» сообщаетъ нѣкоторыя свѣдѣнія относительно состоявшагося открытія регулярнаго воздушнаго сообщенія въ Америкѣ черезъ Флоридскій заливъ на гидроаэропланахъ.

Рейсы происходятъ между городами С.-Петербургомъ и Тампой черезъ заливъ шириной около 30 верстъ на «воздушныхъ лодкахъ» системы «Venoist»; за одинъ конецъ съ пассажира берется 5 долларовъ (около 10 р.) и за каждые 100 фунтовъ багажа по 5 долларовъ. Полеты совершаются два раза въ день туда и обратно, по расписанію, обыкновенно на небольшой высотѣ надъ водой. Весь перелетъ занимаетъ около 20 мин., тогда какъ мѣстные пароходики идутъ болѣе 2 часовъ, а автомобили вынуждены дѣлать большой обходъ по берегу и берутъ дороже аэроплановъ.

---

Тотъ же журналъ приводитъ подробности предстоящаго въ Германіи въ 1914 г. перелета имени принца Генриха.

Это ежегодное германское состояніе состоится отъ 17-го до 25-го мая н. ст. Въ этомъ году маршрутъ состязанія увеличенъ вдвое противъ прошлогодняго и составитъ около 1.700.километровъ, къ участію въ перелетѣ допущены только германскіе летчики (военные и штатскіе); каждый летчикъ долженъ имѣть пассажира-наблюдателя, обязательно военнаго. Аппараты, за исключеніемъ моторовъ, должны быть цѣликомъ изготовлены въ Германіи. Всѣ аэропланы, кромѣ принадлежащихъ военному вѣдомству, допускаются къ состязаніямъ только послѣ предварительныхъ испытаній въ скорости подъема на высоту и грузоподъемности; разбѣгъ передъ взлетомъ съ полной нагрузкой не долженъ превышать 100 метровъ.

Перелетъ состоитъ изъ двухъ этаповъ и заканчивается двумя развѣдочными полетами.

Первый этапъ: Дармштадтъ—Маннгеймъ—Страсбургъ—Франкфуртъ (400 км. безъ спуска); Франкфуртъ—Висбаденъ—Кобленцъ—Кельнъ (375 км.). Весь первый этапъ разрѣшается пролетѣть въ одинъ день 17-го мая; тѣ же, кто не успѣетъ сдѣлать этого, могутъ заканчивать этапъ 18-го и 19-го.

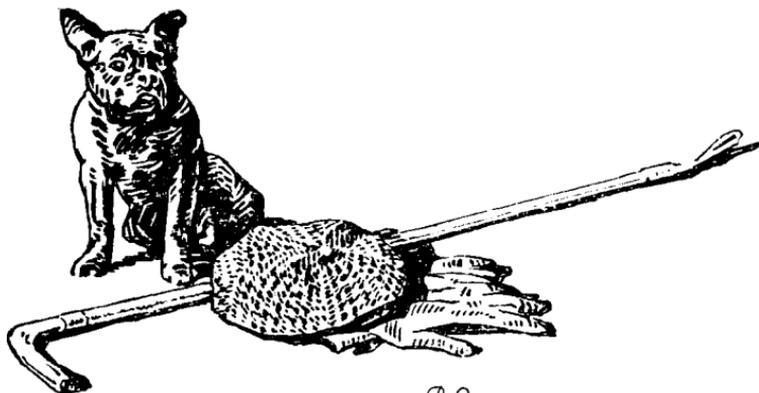
Второй этапъ: Кельнъ — Франкфуртъ — Кассель — Брауншвейгъ — Гамбургъ (440 км.), а затѣмъ, послѣ остановки въ Гамбургѣ, Гамбургъ — Ганноверъ — Мюнстеръ — Бременъ — Гамбургъ (565 км.). Весь второй этапъ разрѣшается пролетѣть въ одинъ день 20-го мая; но можно заканчивать его 21-го и 22-го.

По окончаніи перелета, 23-го мая состоится большая развѣдка (стратегическаго характера) между Гамбургомъ, Мюнстеромъ и Кельномъ (около 400 км.); 25-го мая состязаніе закончится въ Кельнѣ упражненіями въ развѣдкѣ тактическаго характера.

Призы распределяются сообразно съ временемъ, затраченнымъ на перелетъ, но съ поправкой за мощность мотора: болѣе слабые моторы получаютъ преимущество.

Сумма денежныхъ призовъ составляетъ 71.000 марокъ. Призы, выигранные военными летчиками, поступаютъ въ фондъ вспоможенія пострадавшимъ летчикамъ и ихъ семьямъ.

*Вронскій.*



Вс.