



Спортъ заграницей.

Вима окутала землю бѣлымъ покровомъ, сковала рѣки и озера прозрачнымъ льдомъ, осыпала вѣтки деревьевъ звѣздочками снѣжинокъ и очистила воздухъ своимъ морознымъ дыханіемъ. Сказочно красива природа въ зимнемъ уборѣ! Глазу человѣка открываются невидимыя лѣтомъ дали, грудь дышетъ полнѣе, кровь движется быстрѣе и жадно набирается весь организмъ человѣка новыхъ силъ въ этой близости къ вѣчно юной красавицѣ природѣ въ ея блестящемъ зимнемъ нарядѣ.

Увы! Польза зимняго спорта для всѣхъ возрастовъ сознается далеко не всѣми. Съ юныхъ лѣтъ многія дѣти старательно прячутся заботливыми родителями подалеже отъ природы въ глубь каменныхъ дупныхъ ящичковъ, именуемыхъ домами; отъ солнца закрываютъ ихъ шторами и занавѣсами, отъ бодрящаго свѣжаго воздуха — искусственнымъ тепломъ натопленной пыльной и душной комнаты и массою одеждъ... И растутъ дѣти съ хрупкимъ здоровьемъ и, въ свою очередь, выводятъ и растятъ такихъ же зябкихъ, вялыхъ продолжателей своего рода.

Только за послѣднее время начинается сильное движеніе въ пользу необходимости не только умственнаго, но и физическаго развитія и воспитанія молодежи. Англія въ этомъ отношеніи давно уже идетъ впереди другихъ государствъ и здоровому спорту тамъ отводится много времени и въ семьѣ и въ школѣ и въ жизни; Швеція, Германія, Франція тоже обращаютъ на это все больше и больше вниманія, причемъ постановка въ Швеціи гимнастическихъ и спортивныхъ упражненій во многихъ отношеніяхъ, по справедливости, должна быть признана образцовой.

И вездѣ, въ спортѣ, одновременно съ тѣмъ, какъ крѣпнуть физическія силы человѣка, въ смѣлыхъ быстрыхъ движеніяхъ, въ близости опасности, крѣпнуть и энергія его, воля, столь нужная намъ, военнымъ.

Вотъ съ горы, съ головокружительной быстротой, поднимая облака морозной снѣжной пыли, взлетая на крутыхъ поворотахъ на откосы дороги, несутся сани; но зорко слѣдитъ за изгибами дороги опытный глазъ пилота, твердой рукой даетъ онъ направленіе своему утлomu суденышку.... (См. рис. № 2). А воздухъ рѣжетъ лицо, захватываетъ духъ, стремится осилить безстрашную волю человѣка... и радостно льнетъ къ нему, пьянитъ его своей свѣжестью, когда тамъ внизу красиво законченный смѣлый спускъ наполняетъ человѣка счастливымъ сознаниемъ одержаннаго здороваго успѣха.

Вотъ тоже съ горы, но стоя на лыжахъ, несется тотъ же человекъ! Послушно повинуются ему крѣпкія мышцы ногъ, быстры и увѣренны его движенія, красота его силы и здоровья такъ подходит къ величавой красотѣ бѣлоснѣжныхъ горъ, обступившихъ долину.... (См. рис. № 3).

Бѣгъ и катанье на лыжахъ, на саняхъ (бобслейгъ), на конькахъ, разные игры на воздухѣ, на льду, на бѣлоснѣжномъ раздолѣй равнинъ, все это должно найти себѣ мѣсто не только въ нашей жизни, но и въ сердцѣ каждаго; надо полюбить этотъ спортъ.

Съ юныхъ лѣтъ надо заставлять молодежь полюбить зимній спортъ и это такъ не трудно сдѣлать! Правда, если горныя страны, деревня, представляютъ для этого больше удобствъ, чѣмъ большіе города, равнинныя страны, то и тутъ есть выходъ: надо искусственно создать благопріятныя мѣстныя условія—найти участки земли, кое-что тамъ сдѣлать, удешевить туда проѣздъ, организовать экскурсіи и т. п.; надо, чтобы въ школахъ смотрѣли на физическое развитіе также серьезно, какъ и на умственное и на нравственное, ибо здоровому человѣку надо имѣть и здоровое тѣло и здоровый умъ и здоровую душу.

Тамъ, гдѣ климатъ позволяетъ или, вѣрнѣе, гдѣ онъ мѣшаетъ отсутствіемъ снѣга, спортъ выливается въ другія формы игръ и состязаній. Такъ во Франціи зимой процвѣтаютъ состязанія въ бѣгъ. Недавно былъ разыгранъ въ одиннадцатый разъ призъ Лемонье; въ бѣгъ участвовало 142 человѣка (было записано 177); туманная погода не благопріятствовала призовикамъ.

Рис. № 1.



Красота зимняго убора.

Побѣдителемъ былъ Кейзеръ (см. рис. № 4: съ цифрой 8), опередившій всѣхъ на 250 метровъ; изъ 142 человекъ окончило состязаніе 124; при этомъ, хотя побѣдитель, Кейзеръ, членъ «Racing club de France», но первое мѣсто изъ клубовъ по порядку окончанія состязанія его членами досталось «Association sportive Française».

Грандіозный автомобильный пробѣгъ, закончившійся недавно въ Монако, представляетъ большой интересъ въ виду огромной разницы въ намѣченныхъ пунктахъ отправленія гонщиковъ. Начиная съ 13-го и по 24-го января н. ст. въ Монако постепенно выѣхали; изъ С.-Петербурга (3,275 километровъ), Берлина (1,700 километровъ), Амстердама (1,642 километра), Брюсселя (1,349 километровъ), Вѣны (1,319 километровъ), Булони (1,272 километра), Гавра (1,229 километровъ), Парижа (1,020 километровъ), Женева (670 километровъ) и Турина (544 километра).

Нашъ соотечественникъ, Нагель, несмотря на всѣ трудности, встрѣченныя имъ на пути, на протяженіи 3,257 километровъ, былъ первымъ.

На рисункѣ № 5 изображенъ его автомобиль, застрявшій въ снѣгу; тамъ же наверху, въ овалѣ, Нагель со своимъ автомобилемъ въ Монако.

Въ общемъ въ Монако, изъ разныхъ городовъ Европы, прибыло 53 автомобиля.

Къ сожалѣнію, крайне трудно было установить порядокъ полученія призовъ, такъ какъ условія пробѣга были далеко неодинаковы для всѣхъ и приходилось, кромѣ скорости и разстоянія, учитывать много другихъ данныхъ. Вотъ почему Нагель получилъ лишь 9-е мѣсто въ спискѣ побѣдителей.

Первое мѣсто занялъ Бетлеръ (Берлинъ—Монако; автомобиль фирмы Берліе 16 НР.); второе—ф. Эсмаркъ (Дюрконтъ 12—64 НР.); третье—Мёнье (Делонэ - Бельвиль 40 НР.); четвертое — графъ Мальвазіа (Рольсъ - Ройсъ 40—50 НР.); пятое—Фишеръ (Мерседесъ 28—50 НР.); шестое—Берри (Métallurgique 40 НР.); седьмое—Фро (Делахэй 20 НР.); восьмое—Паризеръ (Оди (Audi) 14 НР.).

Нагель былъ на автомобилѣ Русско-Балтійскаго завода 24--30 НР.; всего выдано 35 призовъ.

Въ области воздухоплаванія (вѣрнѣе воздухолетанія) французы по прежнему идутъ впереди другихъ націй. Живой искрометный

умъ французовъ нашелъ себѣ въ этомъ новомъ дѣлѣ открытое поле для самыхъ смѣлыхъ «полетовъ» мысли.

Изъ аппаратовъ, обратившихъ на себя всеобщее вниманіе какъ на бывшей недавно выставкѣ въ Парижѣ, такъ и практическимъ своимъ примѣненіемъ на аэродромахъ, заслуживаютъ быть отмѣченными: монопланъ «Торпедо» Татэна-Полана и каретка г. Дэйчъ-де-ла Мерта.

Монопланъ «Торпедо» интересенъ даже своимъ внѣшнимъ видомъ (см. рис. № 6).

А—крылья съ приподнятыми кверху концамп.

В—упоръ для спуска.

С—металлическій футляръ мотора.

Г—корпусъ моноплана, обтянутый матеріей.

Н—винтъ (пропеллеръ).

Л—стальные тросы.

Н—шасси съ колесами.

С—сидѣніе для пилота.

Gd—руль поворота.

a—шины.

f—сплошное металлическое колесо.

Здѣсь все расположено обратно общепринятому другими конструкторами: пилотъ помѣщенъ впереди крыльевъ, моторъ совершенно скрытъ внутри остова моноплана, винтъ у хвоста.

Все это имѣетъ свои большія выгоды. Такъ, у пилота обзоръ ничѣмъ не стѣсненъ; помѣщеніе мотора внутри аппарата очень удобно и возникаетъ лишь вопросъ—будутъ ли достаточны принятыя мѣры для его охлажденія во время долгаго полета. Руль глубины является продолженіемъ неподвижно укрѣпленнаго у конца хвоста стабилизатора; руль поворота вращается на оси, прикрѣпленной сверху корпуса моноплана.

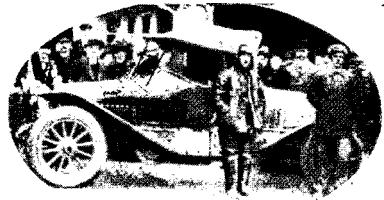
Корпусу придана форма, доводящая до минимума сопротивленіе воздуху при движеніи. Моторъ Гномъ.

Каретка г. Дэйчъ де-ла Мерта показана на рис. № 7; это первый изящный закрытый воздушный экипажъ и, понятно, что появленіе его на аэродромѣ произвело сенсацію. Монопланъ-каретка Блерію-Дэйчъ пробылъ въ воздухѣ около 2-хъ часовъ, двигаясь со скоростью 85 километровъ въ часъ; моторъ былъ силою 100 НР., но такъ какъ винтъ поставленъ за кареткой, то его полезная работа была опредѣлена всего въ 54 НР.; вѣсъ поднятаго груза былъ 925 килограммъ.



ПАРИЖЪ. Состязаніе въ бѣгѣ на призъ Лемонье.

Рис. № 5.



Автомобильный пробѣгъ Петербургъ — Монако. Автомобиль Нагеля въ

Вычисленія даютъ основаніе полагать, что съ постановкой мотора въ 140 лошадиныхъ силъ аппаратъ подниметъ четырехъ пассажировъ.

Январь далъ еще нѣсколько рекордовъ.

13-го января на аэродромѣ въ По Ведринъ на монопланѣ Де-пердюссена (моторъ Гномъ 100 НР.) далъ на 5 километрахъ наибольшую скорость 145 километровъ въ 177 м. въ часъ, побивъ рекордъ Ньюпора (133 килом. въ 136 м.); отмѣтимъ при этомъ, что 100 километровъ было пройдено Ведринымъ въ 41 мин. 56⁴/₅ сек. (Ньюпоръ—46 мин. 27²/₅ сек.).

Но 26-го января Батиа (Bathiat) на монопланѣ Соммера (моторъ Гномъ 70 НР.) дѣлаетъ 100 километровъ въ 41 мин. 29 сек.; а 24-го января М. Табюто на монопланѣ Морана (моторъ Гномъ 50 НР.) бьетъ рекорды скорости на продолжительныхъ полетахъ, давъ слѣдующія цифры:

Т а б ю т о.		Прежніе рекорды.	
200 кил.—1 ч. 54 м. 21 сек.		2 ч. 18 м. 30 сек.	(Обрентъ).
250 » —2 » 22 » 57 »		3 » 4 » 28 »	(Бурникъ).
300 » —2 » 51 » 41 »		3 » 40 » 55 »	(Бурникъ).
2 часа— 205 кил. 285 м.		167 кил. 500 м.	(Обрентъ).
3 » — 310 » 287 »		252 » 500 »	(Обрентъ).

Рекордъ высоты полета съ двумя пассажирами тоже побить въ январѣ: сначала Фишеръ на бипланѣ Фармана поднимается на высоту 1400 метровъ (рекордная высота была 1200 метровъ), а затѣмъ Прево (Prévo) достигаетъ высоты 2200 метровъ.

Рекордъ продолжительности полета съ двумя пассажирами побить нѣмцемъ Грюлихомъ въ Йоганнстадѣ; онъ пробылъ въ воздухѣ 2 ч. 23 минуты (предыдущій рекордъ—1 ч. 38 м. 40 сек.).

По поводу того, въ какомъ направленіи должна идти работа воздухоплавательныхъ состязаній въ 1912 году, интересный взглядъ высказываетъ извѣстный авіаторъ А. Бомонъ. По его мнѣнію, необходимы не международныя состязанія, а непременно «свои», въ своей странѣ; при этомъ обязательенъ пассажиръ-механикъ, который и долженъ слѣдить за аппаратомъ и чинить его тѣмъ, что будетъ съ собой взято.

Никакихъ артелей механиковъ, мастерскихъ, запасныхъ моторовъ, высылаемыхъ впередъ на мѣста предполагаемыхъ остановокъ (мѣры антиспортивныя и для авіаторовъ зазорныя!) не должно быть. Только винты (пропеллеры) и колеса шасси будетъ разрѣшено не брать съ собой.