

Спортъ за границей.

Неутомимый французскій авіаторъ Роландъ Гарро блеснулъ своимъ новымъ полетомъ изъ Туниса въ Римъ, покрывъ въ четыре дня, съ остановкою на одинъ день, 1.200 километровъ. Безстрашный летчикъ только что передъ тѣмъ установилъ новый рекордъ высоты, поднявшись на 5.601 метръ на монопланъ Моранъ-Сонье (Morane-Saulnier).

Перелетъ Гарро изъ Туниса въ Римъ даетъ рекорды перелета изъ одной страны свѣта въ другую, а также дальности полета надъ моремъ—600 километровъ.

Вылетѣвъ 18-го декабря н. ст. изъ Туниса, онъ въ первый день дѣлаетъ 285 километровъ до Трапани (см. рис. № 1); 21-го отъ Трапани до Санта-Эфемія (Santa-Eufemia)—415 километровъ и 22-го отъ послѣдняго пункта до Неаполя и далѣе до Рима—500 километровъ; средняя скорость, развитая имъ на его монопланъ Моранъ-Сонье, достигала 133 километровъ въ часъ.

Блестящій результатъ увѣнчалъ смѣлую попытку отважнаго летчика, давно мечтавшаго совершить этотъ огромный перелетъ, несмотря на представляемыя имъ трудности.

Установленный Гарро рекордъ высоты тоже заставилъ его пережить рядъ сильныхъ ощущений. Вотъ какъ онъ рассказываетъ самъ объ этомъ въ журналѣ «La vie au grand air».

Первую попытку полета въ высоту Гарро совершилъ въ Тунисѣ 5-го декабря н. ст.; ему удалось подняться на 4.180 метровъ и такимъ образомъ приблизиться къ рекордамъ австрійца Блашке (4.280) и француза Леганье (5.450); между тѣмъ температура на этой высотѣ достигла уже 16° мороза при скорости 120 километровъ въ часъ.

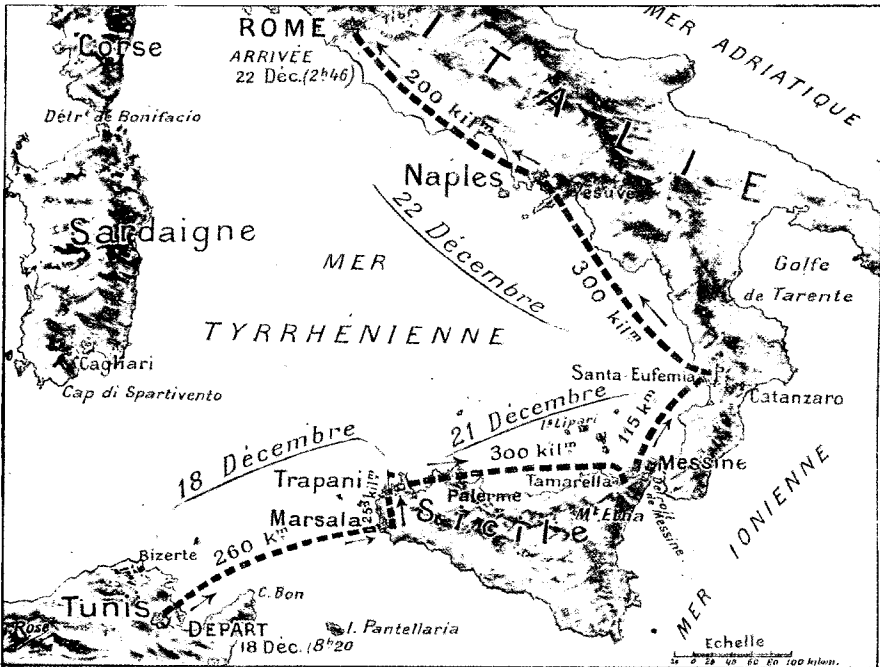
Во второй разъ Гарро легко достигъ высоты въ 5.000 метровъ, но «я сдѣлалъ ошибку, говоритъ онъ, сберегая свою полубутылку кислорода; я почувствовалъ себя близкимъ къ обмороку и поспѣшилъ спуститься на землю».

Внимательное изслѣдованіе діаграммы полета показало летчику, что, если бы ему удалось продержаться еще 8 минутъ въ воздухѣ, рекордъ Леганье былъ бы побитъ. «Съ этого времени, пишетъ онъ, я былъ увѣренъ, что добьюсь своего. Но у меня оставалась только одна полубутылка стараго кислорода; я обѣгалъ весь Тунисъ и не могъ достать того, что мнѣ было нужно. Кислородъ былъ въ какомъ угодно количествѣ, но нигдѣ не было кислорода, сжатого при 130 атмосферахъ давленія, что было необходимо для меня, чтобы имѣть возможность взять необходимый запасъ въ небольшомъ объемѣ. Пришлось бы выписывать изъ Марсея и ждать нѣсколько дней, а между тѣмъ солнце, казалось, говорило мнѣ: «Торопись или я уйду въ другое мѣсто!» Я рѣшилъ удовольствоваться тѣмъ, что у меня было, и рискнуть на полетъ, будучи убѣжденъ въ его успѣхѣ. Понятно, я строго обдумалъ порядокъ расходванія кислорода, чтобы согласовать необходимую бережливость съ потребностью дыханія.

Все произошло какъ по писанному. Подъемъ, правда, былъ нѣсколько медленнѣе, чѣмъ при моемъ второмъ полетѣ, вѣроятно, въ силу менѣе благоприятныхъ атмосферныхъ условий.

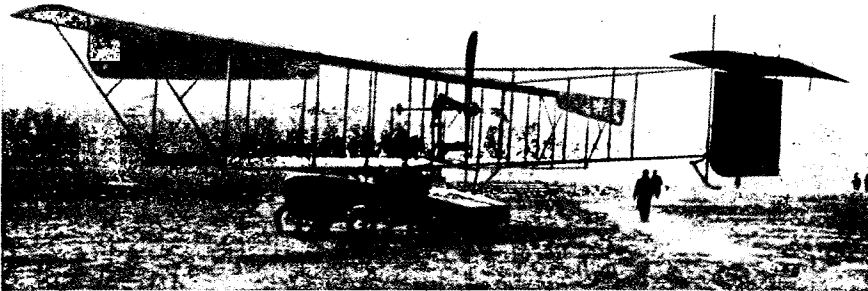
Но рекордъ былъ побитъ и для этого времени года это было недурно. Я остановилъ моторъ съ послѣднимъ глоткомъ кислорода; въ эту минуту я былъ надъ открытымъ моремъ на высотѣ 5.601 метра, между Кароагеномъ и Бизертой. Термометръ, бывшій недалеко отъ мотора, вліявшаго на него своей теплотой, показывалъ 12° ниже нуля.

Рис. № 1.



Карта полета авиатора Гарро изъ Туниса въ Римъ (1200 килом.) въ 3 дня.

Рис. № 2.



«Isare» воздушная яхта М. Дейч де ла Мергъ.

Я спокойно опустился съ убѣжденіемъ, что съ нѣскольکو бѣльшимъ запасомъ кислорода легко могъ бы достигнуть 6.000 метровъ».

«L'Aérophile» сообщаетъ интересныя данныя о новой воздушной яхтѣ «Isaac» М. Дейчъ-де-ла-Мертъ, системы и постройки Г. Вуазена.

Новый гидро-аэропланъ (см. рис. № 2) представляетъ собою увеличенный бипланъ Вуазена съ корпусомъ-лодкой для пилота, механика и 6 пассажировъ; моторъ Клержэ въ 200 HP.; на бортахъ могутъ быть расположены два пулемета; винтъ четырехлопастный; все сдѣлано изъ стальныхъ трубокъ.

Цифровыя данныя новаго аппарата:

Несущая поверхность	65 кв. метровъ.
Длина крыльевъ	22 метра.
Длина аппарата	12 ¹ / ₂ метровъ.
Скорость	90 килом. въ часъ.
Полезный грузъ	700 килограм.
Общій вѣсъ при полетѣ	1.600 "
Запасъ эссенціи на	5 часовъ.

XIII автомобильная выставка въ Парижѣ позволяетъ придти къ выводу, что 1913 годъ въ дѣлѣ автомобильнаго строительства ознаменуется широкимъ примѣненіемъ типа торпеды, четырехцилиндровыхъ моторовъ, исключительно карданной передачи, упрощеніемъ конструкции и разборки частей, преобладаніемъ электрическаго освѣщенія.

Интересны образцы, выставленные фирмами: Бенцъ (см. рис. № 3), Мерседесъ (см. рис. № 4) и Лорренъ-Дитрихъ (см. рис. № 5); много и другихъ извѣстныхъ фирмъ блеснуло своими издѣліями; интересующіеся подробностями найдутъ ихъ во всѣхъ спортивныхъ журналахъ.

Бенцъ выставилъ машины силою отъ 10 до 250 лошадей; въ стандѣ Лорренъ-Дитриха общее вниманіе привлекаетъ 60-ти сильный автомобиль Эмери (Hémeru), побившій въ Бруклинѣ рядъ рекордовъ: имъ установлена слѣдующая скорость:

1 часъ —	157 километр.	100 метр.
2 часа —	305 "	345 "
3 " —	457 "	775 "
4 " —	554 "	837 "
5 час. —	680 "	552 "
6 " —	832 "	700 "

Не говоря уже про стремление снабдить огнестрѣльнымъ оружіемъ въ той или другой формѣ воздухоплавательные и воздухолетательные аппараты и автомобили, не прекращаются попытки дать и мотоциклеткамъ возможность быстро переносить въ нужную минуту и въ нужное мѣсто разрушительную силу приспособленнаго къ ней автоматическаго оружія.

Одинъ изъ образчиковъ такого автоматическаго ружья и мотоциклетки былъ выставленъ въ Лондонѣ (см. рис. № 6). По увѣренію изобрѣтателя, ружье можетъ выпустить 300 пуль въ минуту; вѣсъ всей системы достигаетъ всего 7,25 килограмм.; запасъ патроновъ находится въ ящикѣ надъ заднимъ колесомъ; для устойчивости мотоциклетки при стрѣльбѣ имѣются двѣ откидныя подставки у передняго колеса.

Но если человѣкъ, въ интересахъ войны, старается придать орудіямъ спорта средства разрушенія, то этимъ нисколько не уменьшается значеніе этихъ орудій въ мирное время въ дѣлѣ не разрушенія, а, наоборотъ, сбереженія, развитія и увеличенія силъ современнаго человѣка. Благодаря быстрымъ автомобилямъ, моторнымъ лодкамъ, аэропланамъ, разстоянія начинаютъ имѣть все меньше и меньше значенія въ дѣлѣ общенія людей между собою.

Однако, если большинство этихъ механическихъ средствъ передвиженія развиваетъ въ управляющихъ ими людяхъ многія духовныя силы (смѣлость, рѣшимость, хладнокровіе въ опасности и т. п.), то въ чисто физическомъ отношеніи замѣна работы мышцъ стальными мускулами машинъ не можетъ быть задачей спорта.

Вотъ почему никогда не теряютъ своего полезнаго значенія и здоровой привлекательности тѣ виды спорта, гдѣ прежде всего работаетъ само человѣческое тѣло.

И въ этомъ отношеніи зима представляетъ крайне благоприятныя условія для оздоровленія человѣчества; доказательство—съ каждымъ годомъ увеличивающееся всюду количество обществъ лыжнаго, конькобѣжнаго спорта, разныхъ игръ на льду, катанья съ горь.

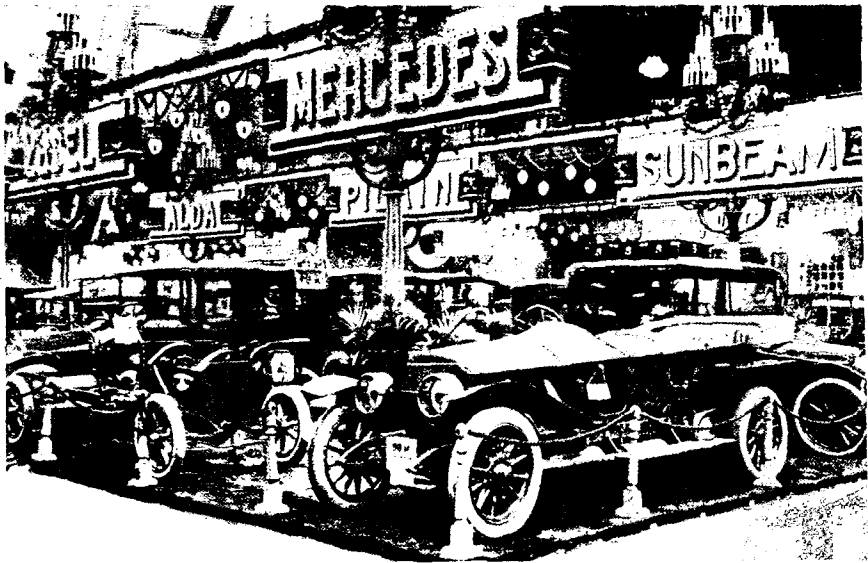
Но можетъ быть не вѣсьмъ извѣстно, какая огромная работа требуется для устройства такихъ излюбленныхъ катаній съ горь,

Рис. № 3.



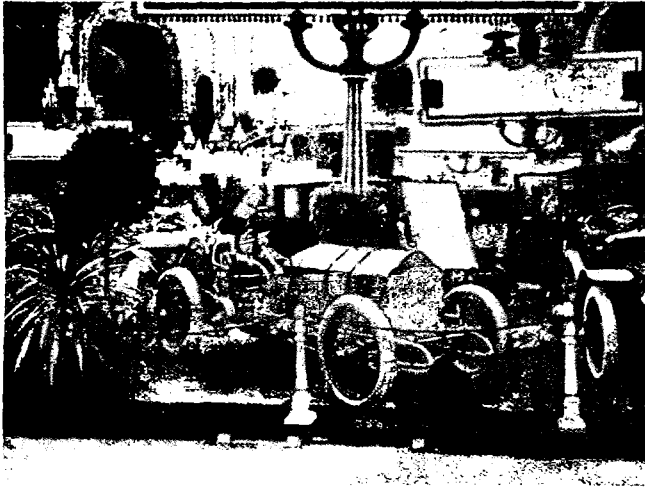
ПАРИЖЬ. XIII автомобильная выставка; стандь фирмы «Бенцъ».

Рис. № 4.



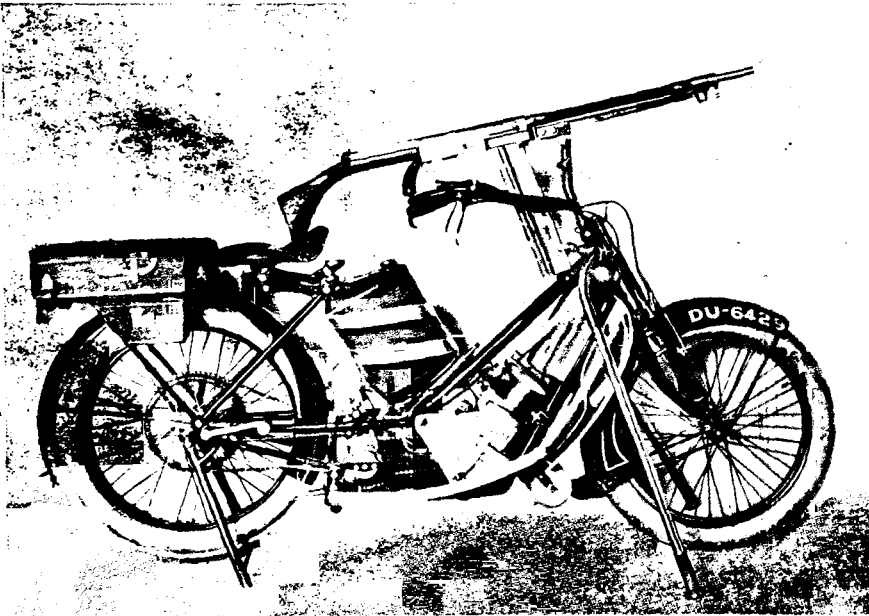
ПАРИЖЬ. XIII автомобильная выставка; стандь фирмы «Мерседесъ».

Рис. № 5.



ПАРИЖЪ. XIII автомобильная выставка; стандь фирмы «Лорренъ-Дитрихъ».

Рис. № 6.



АНГЛІЯ. Приспособленіе автоматическаго ружья къ мотоциклеткѣ.

какъ напр. въ Давосѣ (Davos Tobogganing Company). Дорожка для «бббовъ» въ Давосѣ имѣетъ длину 3.400 метровъ, болѣе чѣмъ съ 50 крутыми виражами; дорожка эта сдѣлана искусственно путемъ устройства ряда мостовъ, вѣдуковъ, защитныхъ стѣнокъ, выемокъ въ скалахъ, на что было затрачено 140.000 франковъ.

Затѣмъ, какъ только вынадеетъ первый снѣгъ, ежегодно приступаютъ къ оборудованію дорожки, на что расходуется до 15.000 франковъ. Дорожка очищается отъ снѣга и на всѣхъ закругленіяхъ дѣлаются парапеты необходимой высоты и толщины изъ сложенного снѣга, смачиваемаго водой и слѣдовательно обращающагося въ ледяную стѣнку. Съ этою цѣлью устанавливаются желѣзные стойки, которыя покрываются досками, и пространство между двумя такими деревянными заборами и забивается снѣгомъ. Какъ только морозъ спаяетъ глыбы смоченнаго снѣга, заборы снимаются и получается гладкая ледяная поверхность. Изъ смачиваемаго водою снѣга дѣлается и дно дорожки подъ необходимымъ угломъ на всѣхъ виражахъ. Каждый день вся дорожка поливается въ нужныхъ мѣстахъ водой изъ особо устроеннаго водопровода; для прокатки дорожки существуетъ особый катокъ, нагрѣваемый горячей водой и служащій для «утюжки» дна; для предохраненія большихъ ледяныхъ стѣнокъ отъ дѣйствія солнечныхъ лучей установлены полотняные щиты! Однимъ словомъ, сдѣлано все, чтобы обезпечить безопасный и быстрый слетъ большихъ (четыремѣстныхъ) и маленькихъ (двухмѣстныхъ) «бббовъ».

Понятно, чтобы окупить расходы, любители этого спорта вносятъ извѣстную плату (около 2 фр. 25 сант. съ каждаго, считая и провозъ до фуникулера и подъемъ по этому послѣднему до начала дорожки).

Въ Англійи очень распространена одна забавная игра, могущая недурно заполнить нѣсколько минутъ времени собравшагося общества.

Дѣло заключается въ томъ, что надо нарисовать свинью, но... рисующій долженъ быть съ завязанными глазами и, что самое главное, нарисовавъ ее, надо непремѣнно изобразить и глазъ этого животнаго.

Большинству, если даже и удастся до нѣкоторой степени вѣрно изобразить контуръ тѣла свиньи, никакъ не удастся водворить ея

глазъ на мѣсто, и онъ попадаетъ совсѣмъ не туда, куда ему нужно. Въ результатъ несмолкаемый хохотъ присутствующихъ, къ которому охотно примыкаетъ и авторъ по снятіи съ глазъ повязки.

Бронскій.

