

КЪ СПОРТУ!

№ 10.

Пятница, 3 февраля 1912 года.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

На 1 годъ съ доставкой и пересылкой	10 руб.
» 6 мѣс.	6 »
» 3 »	3 »

Отдѣльный № 20 коп.

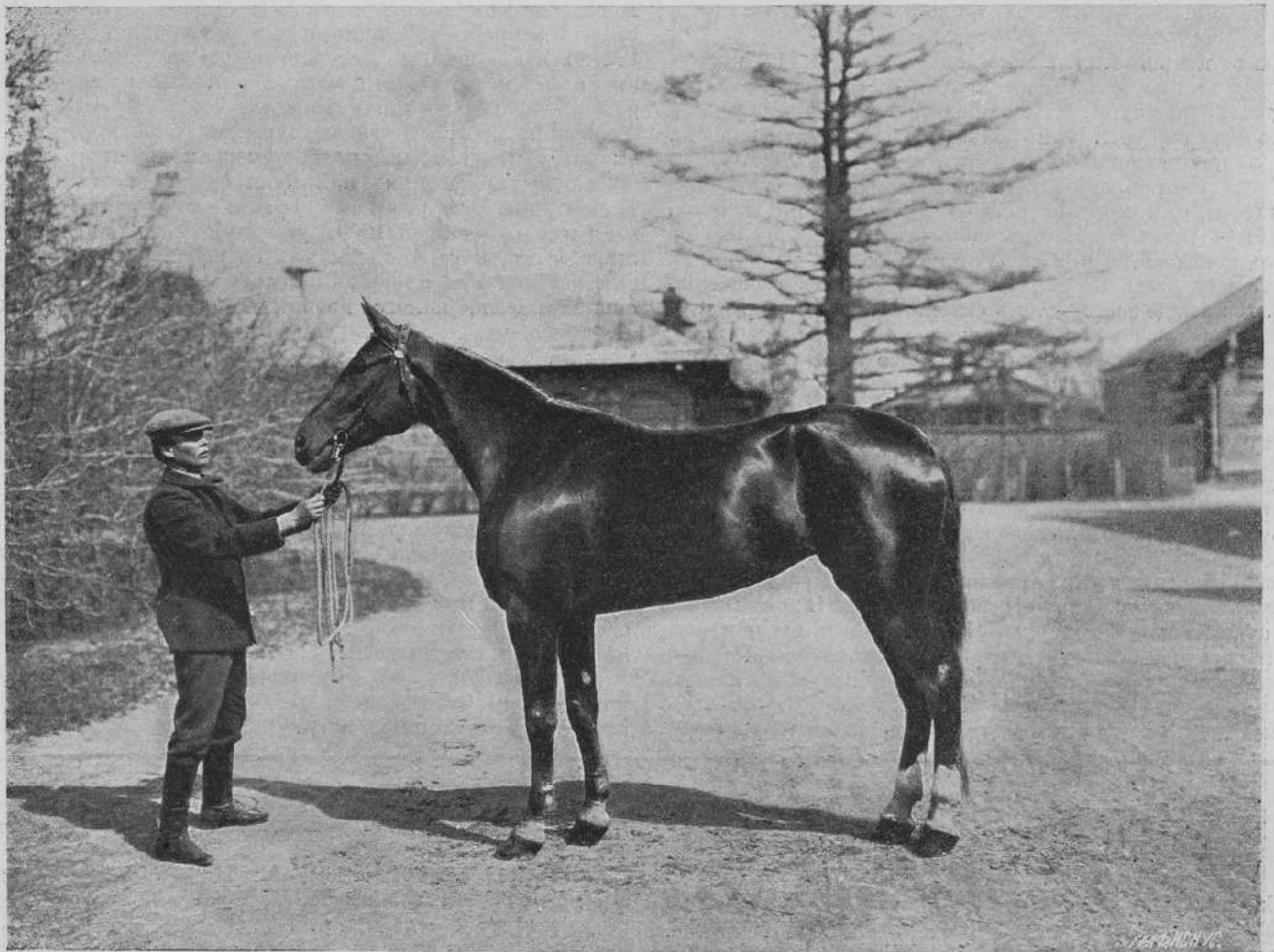


ТАКСА НА ОБЪЯВЛЕНІЯ:

Строка петица на 2-й стр. обложки	80 коп.
» » » 3-й и 4-й стр. обложки	60 »
» » » впереди текста	70 »
» » » сзади текста	40 »
» » » среди текста и сторон. сообщ. 1 р. 25 к.	

ФЕРИ-КВИНЪ

(Люди-Фертъ и Мембрино-Квинъ.)



27-го января на московскомъ ипподромѣ Голохвостовскій кобылій призъ выиграла обоими гитами въ 2.24¹ и 2.22² Фери-Квинъ (Люди-Фертъ и Мембрино-Квинъ), р. к. завода И. В. Морозова. Призъ разыгранъ при небольшомъ полѣ участницъ и достался Фери-Квинъ сравнительно легко. Сзади—Сказочная, завода И. В. Морозова, и Гибрида, завода И. В. Маркова.

СПОРТЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

Воздухоплавание.

Может ли человек летать?

Этот вопрос все еще не решен в удовлетворительном смысле, даже послѣдними усовершенствованиями в области авиации. Братья Райт, Сантос-Дюмонъ, Блерю и ихъ послѣдователи только доказали, что они умѣютъ управлять летательными аппаратами, но летать при помощи только своей мускульной силы человекъ еще не научился. Планеры въ счетъ не идутъ—тамъ человекъ только скользитъ по воздуху; онъ не могъ по своему желанію продолжать полета, если его прибивало къ землѣ.

За послѣднее время, однако, начали строить очень легкіе аэропланы, вить которыхъ приводился въ движение ногами пилота. Идея изобрѣтателей заключается въ томъ, чтобы приспособить поддерживающія плоскости къ велосипеду.

Извѣстная французская фирма Пежо пожертвовала уже призъ въ 10,000 франковъ тому будущему изобрѣтателю, который первый пролетитъ, поднявшись своими силами, съ ровной площадки, безъ всякаго уклона, хотя бы только 10 метровъ.

За полгода до полетовъ Сантос-Дюмона всѣ считали полетные полеты немислимими; кто знаетъ, не будетъ ли выигранъ уже нынѣшнимъ призъ Пежо? *)

Роковые числа.

Роковое число... Погибшій недавно французскій авиаторъ Ришонне разбился при паденіи 12-го января (нов. ст.) 1912 года. Его пилотское свидѣтельство имѣло № 127. По счету Ришонне былъ 112-й жертвой авиации. Такимъ образомъ, число «12» сыграло для авиатора печальную роль.

Насоробъ, дурная слава, укоренившаяся за числомъ «13», должна исчезнуть. «13»—счастливое число для Дюпердюссена: монопланъ Дюпердюссена впервые совершилъ полетъ 13 сентября 1910 года; 13-го ноября 1911 года на немъ блистательно закончилъ рейсмюскія военныя состязанія Прево; 13 января 1912 года на немъ Ведринъ поставилъ мировой рекордъ скорости...

Не удивительно послѣ этого, что въ авиационномъ мѣрѣ могутъ создаться свои суевѣрія....

Костюмъ-парашютъ.

Австриецъ Рейхельтъ изобрѣлъ костюмъ для авиаторовъ, который долженъ былъ служить парашютомъ. Послѣ удачныхъ опытовъ съ куклою Рейхельтъ хотѣлъ доказать приѣмимость своего изобрѣтенія. Онъ самъ одѣлся въ костюмъ-парашютъ и спрыгнулъ съ высоты Эйфелевой башни. Къ ужасу зрителей, парашютъ не распустился, и смѣлый Рейхельтъ разбился насмерть.

Въ Германіи.

Поручикъ Берендсъ на военномъ аэропланѣ «Таубе» предпринялъ вмѣстѣ съ подпоручикомъ Ф. Солициемъ реконгносцировочный полетъ изъ Дебрица въ Гамбургъ и покрылъ въ 2 часа 15 минутъ безъ спуска 240 километровъ.

Смѣлость авиатора.

О недавно скончавшемся французскомъ авиаторѣ Лассеръ де-Ранзай рассказываютъ:

*) Послѣднія научныя изысканія инж. Слесарева въ лабораторіи С.-пб. политехническаго института въ большой, построенной имъ самимъ трубѣ показали, что для преодоленія силы тяжести только одного пилота и его сидѣнія потребна сила равная 2½ лошадинымъ силамъ. Отсюда ясно, что человекъ никогда не полетитъ при помощи своей мускульной силы.

Прим. ред.

Лассеръ принималъ участіе въ перелетѣ Болонья—Венеція—Болонья. Въ день отлета свирѣпствовалъ сильный вѣтеръ. Лучшіе итальянскіе военные авиаторы заявили, что полетъ невозможенъ. Вдругъ видитъ Лассеръ, спокойно заканчивающаго свои приготовления къ отлету. Другія бросились отговаривать его. Напрасно... Лассеръ полетѣлъ.

Какъ только его аппаратъ поднялся съ земли, итальянскій генераль заявилъ офицерамъ:

— Господа, французъ полетѣлъ. Вы не можете оставаться на землѣ!

Но ни смѣлость, ни нежеланіе отстать отъ французскаго пилота, не помогли итальянскимъ авиаторамъ отдѣлаться отъ земли. Они смогли начать перелетъ только на слѣдующій день.

Лассеръ всетанъ поплатился за свою смѣлость. Послѣ долгой борьбы съ бурей, аппаратъ былъ порывомъ вѣтра брошенъ на землю и разбитъ. Лассеръ избѣгъ опасности, но принять участія въ перелетѣ уже не могъ.

Новая авиационная школа.

Въ скоромъ времени въ Гогѣ открывается постоянная авиационная школа имени герцога Карла-Эдуарда. Прусское военное министерство уже отдало распоряженіе о командированіи въ школу 9 офицеровъ для обученія пилотажу.

Награда авиаторамъ.

Крестомъ Почетнаго Легіона награждены недавно Луи Годаръ, пилотъ и конструкторъ оферическихъ аэростатовъ и дирижаблей, и авиаторы Эмиль Обрэнъ, занявшій второе мѣсто въ круговомъ перелетѣ (Circuit de l'Est), и Кено.

Лаунъ-теннисъ.

Чемпионатъ лаунъ-тенниса.

Въ устраиваемомъ въ іюнѣ въ Парижѣ международномъ чемпионатѣ лаунъ-тенниса примутъ участіе чемпионы Австраліи, Англіи, Америки и Германіи. Со стороны Франціи выступаютъ ся лучшіе игроки, едва-ли не лучшіе въ мѣрѣ—Максъ Декюжи, Лоренцъ и Гоберъ.



Боксъ.

Письмо Гарри Левиса.

Въ англійскихъ изданіяхъ боксеръ Гарри Левисъ похвѣстилъ письмомъ по поводу своей встрѣчи съ Карпантъе. Левисъ объясняетъ свое поражение случайностью.

Футболъ.

Еще англійская побѣда.

Послѣ ряда поражений, нанесенныхъ французамъ на футбольныхъ поляхъ англійскими командами, французскій «Racing Club» попыталъ счастья въ борьбѣ съ однимъ изъ лондонскихъ футбольныхъ клубовъ—«Blackheath Football Club». И на этотъ разъ англичане вышли побѣдителями (25 : 13).



Редакторъ-издатель Н. И. Соловьевъ.

Д-ръ В. Х. ГОЛЬМСТЕНЪ,

Камергерскій п., д. 4, прот.
Худож. театра, кв. 12.
ТЕЛЕФОНЪ 402-91.

Прин. больн. по записи ежедн. Лѣченіе БОЛѢЗНЕЙ ЛЕГКИХЪ, ЧАХОТКИ, ТУБЕРКУЛЕЗА, ОПУХОЛЕЙ и РАКА БЕЗЪ ОПЕРАЦИИ.

Открыта подписка на 1912 годъ

на севастопольскій иллюстрированный

АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Журналъ выходитъ одинъ разъ въ недѣлю и въ дни послѣ большихъ полетовъ, попрежнему остается зеркаломъ авиации въ Севастополѣ, какъ въ центрѣ русскаго воздухоплаванія, и по возможности всего авиационнаго дѣла.

ВЪ НАСТОЯЩЕМЪ 1912 г. ПОДПИСЧИКИ ЖУРНАЛА ПОЛУЧАТЪ,

кромѣ обязательныхъ 52 №№ журнала, въ видѣ преміи двѣ брошюры: «О двигателяхъ внутренняго сгорания» и «Описаніе регулировки воздухоплавательныхъ аппаратовъ». Подписчики, неинтересующіеся техническими брошюрами, имѣютъ право потребовать взаменъ ихъ изящную папку съ золотымъ тисненіемъ для журнала, при чемъ мѣстные подписчики, подписавшіеся непосредственно въ редакціи, получаютъ такую папку совершенно безплатно, а иногородніе доплачиваютъ за пересылку по 50-ти к.

Подписавшіеся въ декабрѣ всѣ номера со дня подписки до новаго года получ. безплатно. ПОДПИСНАЯ ЦѢНА на журналъ остается прежняя: въ годъ 4 рубля, въ 1/2 года—2 руб. 50 к., въ мѣсяцъ—50 коп. Отдѣльные №№ журнала въ Севастополѣ 8 к., въ другихъ городахъ—10 коп. За границу подписная цѣна въ годъ 6 рублей.

Подписка принимается: въ Севастополѣ—въ редакціи журнала—Екатерининская, 36, въ магазин. Протопоповой, Харченко и Вязнова, въ Спб. и Москвѣ—въ книжныхъ магазинахъ «Новаго Времени», въ Симферополѣ—въ магазинѣ Синани и во всѣхъ почтово-телеграфныхъ конторахъ и отдѣленіяхъ.

Въ 1911 году редакція была вынуждена НЕ ПРИНЯТЬ ПОДПИСКУ отъ несвоевременно подписавшихся на журналъ, за невозможностью, по техническимъ условіямъ, позторить новымъ изданіемъ. Поэтому, во избѣжаніе подобнаго случая, редакція проситъ выслать заявленія до начала подписнаго года. Заявленія о посылкѣ адресовать: г. Севастополь, въ ред. «Авиационнаго Журнала»; для телеграммъ: Севастополь, А. Даниловъ.