

Редакція, контора и типографія

Москва, Тверской бул., 26.
Телеф. { 517-26.
211-26.

Адресъ для телегр. Агентство — Москва.

Подписанная цѣна:

На 1 годъ съ пост. и пер... 10 р. — к.
1/2 года ... 6 " " 6 "
3 мѣс. ... 3 " 50 "
1 " " 1 " 25 "

— Заграницу вдвое.

Выходитъ ежедневно кроме дней послѣпраздничныхъ.

Единственная въ Россіи ежедневная газета всѣхъ видовъ спорта



ТАРИФЪ ОБЪЯВЛЕНИЙ

На 2 стр. строки пяти... 60 коп.
4 стр. ... 40 "

Объявления принимаются:

исключительно въ конторахъ Торгового
Дома Л. и Э. МЕТЦЛЬ и К°, Москва,
Мясницкая, 22, (телеф. 9-39, 201-70, 278-51).
С.-Петербургъ, Морская, 11, Варшава,
Вильно, Лодзь, Берлинъ, Парижъ, Нью-
Йоркъ, Буффало, Бостонъ и въ конторѣ
редакціи: Москва, Тверской бульваръ,
д. 26. Телеф. 517-26 и 211-26.

мотоциклъ, велосипедъ, моторная лодка, гребной и парусный спортъ, коньки, лыжи, катанье съ горъ, хоккей, футболъ, лаунъ-теннисъ, верховая Ѣзда, конскія состязанія, бѣга, скачки, скатингъ, борьба, гимнастика, боксъ и т. д.

Воздухоплавательная

ВЫСТАВКА

въ Городскомъ Манежѣ.

Всѣ виды механич. передвиженія: по ВОЗДУХУ, ВОДѢ и СУШЬ.

СИМФОНИЧЕСКІЙ КОНЦЕРТЪ

при участії извѣстной артистки Е. И. Башариной. Вечеръ русск. пѣсенъ.

Цѣны мѣстамъ передъ эстрадой всѣ по 50 коп.

Анонсъ: въ четвергъ, 5-го апрѣля, единственный концертъ любимицы московской публики цыганки Насти Поляковой.

Кинематографъ. Ресторанъ Б. Московской Гостиницы.
Цѣна за входъ въ послѣдніе дни выставки — днемъ 55 коп., вечеромъ 1 р. 10 коп.

Автомобили, моторы и пр. на воздухо- плавательной выставкѣ.

(Продолженіе. См. № 26).

Около самаго входа, вначалѣ манежа, помѣстился небольшой стендъ „Н. А. Мѣдниковъ“, на которомъ выставленъ автомобиль-торпедо „F. L.“ сѣтъ цвѣта.

Москвичамъ автомобили этой французской марки хорошо извѣстны втченіе цѣлаго ряда Ѣздъ. Автомобили этой марки поставлены для собственного гаража Его Императорскаго Величества Государя Императора и для Ильи И. В. Вел. Князей Николая Николаевича и Петра Николаевича.

На выставкѣ экспонируются машины въ четыре цилиндра (80×100 м.м.). Автомобили „F. L.“ имѣютъ ту характерную особенность, что на нихъ моторы, конусъ сцепленія и коробка передачъ собраны въ одномъ блокѣ, что имѣетъ громадныя преимущества передъ обычной „раздѣльной“ системой размѣщенія элементовъ автомобилей. Моторъ здѣсь имѣетъ всѣ четыре цилиндра отлиты въ одномъ блокѣ, клапаны — расположены съ лѣвой стороны (по направлению движѣнія) мотора и закрыты особыми крышками, способствующими увеличенію безшумности работы мотора. На моторѣ совершенно отсутствуютъ длинные трубопроводы для входящихъ и исходящихъ отработанныхъ газовъ отъ карбюратора, который здѣсь примѣненъ марки „Claudel“, отходитъ прямая и короткая труба, цѣлая же сѣть

выпускаемыхъ трубъ, отходящихъ изъ каждого отдельного цилиндра, здѣсь замѣнена нацѣло съ моторомъ отлитымъ коллекторомъ, на вѣнчайшей поверхности котораго нанесены ребра для охлажденія помошью протекающаго мимо него воздуха.

На моторѣ, благодаря расположеннымъ на сѣдловидной сторонѣ колланамъ, имѣется единственный распределительный валъ, который въ своей передней части оканчивается червякообразными передаточными элементами, сообщающими вращеніе для магнето. Въ задней же своей части валъ имѣетъ также червячныя шестерни, которыхъ вращаютъ насосъ для масла. Смазка привѣнена здѣсь оригинальной системой: насосъ качаетъ масло изъ резервуара, устроенного въ задней части картера. Масло подъ извѣстнымъ давлѣніемъ гонится изъ картера въ цѣлой системѣ каналовъ, просверленныхъ въ колѣнчатомъ валѣ мотора. Колѣнчатый валъ поконится на трехъ подшипникахъ большихъ размѣровъ. Масло, проходя черезъ колѣнчатый валъ, смазываетъ подшипники, попадая на нихъ черезъ специальную просверленную отверстія и кромѣ того, разбрасывается головками штанговъ въ цилиндры. Оставшееся въ каналахъ колѣнчатаго вала масло гонится далѣе, въ заднюю часть картера, собирается тамъ съ масломъ, упавшимъ на дно картера, и пройдя черезъ специальный фильтръ чистое и охлажденное идетъ по описанному пути въ дальнѣйшую и дальнѣйшую раздѣлку. Зажиганіе здѣсь происходитъ помошью магнето высокаго напряженія на свѣчи.

Ранѣе магнето на машинахъ „F. L.“ ставилось также высокаго напряженія, но имѣло распределитель не собственнаго, а отдельнаго, приводившаго въ дѣйствіе особой передачей отъ вала

мотора. Нынѣ же на „F. L.“ ставится обыкновенное магнето съ распределителемъ для тока высокаго напряженія, помѣщеннымъ на магнето же.

Сцепление производится помошью конуса, снабженного на своей трущейся поверхности кожаной лентой.

Коробка перемѣнныхъ скоростей — кулисной системы, имѣетъ 4 скорости и задний ходъ. — На четвертой скорости включается прямая передача („prise directe“).

Все движеніе въ коробкѣ перемѣнныхъ скоростей происходитъ на шариковыхъ подшипникахъ. Валы — укороченчаго типа, что предотвращаетъ малѣйшій изъ прогибовъ. Позади коробки перемѣнныхъ скоростей, на валу кардана помѣщенъ тормозной барабанъ. Этотъ тормозъ приводится въ дѣйствіе помошью педали. Передача производится помошью кардана, снабженного единственнымъ карданнымъ шарниромъ. Валъ кардана заключенъ въ трубку и вращается на шариковыхъ подшипникахъ.

Передача съ вала кардана на заднюю ось производится помошью угловыхъ шестеренокъ. Механизмъ дифференциала заключенъ въ картеръ весьма компактнаго и простого вида; картеръ состоитъ изъ двухъ частей, свинченъ въ болты и имѣетъ въ задней своей части смотровые люки, обезпечивающіе легкость обзора дифференциального механизма и смазки его.

Задніе рессоры — эллиптической формы. Пока на стендѣ это единственная машина, но въ скромномъ времени на всеобщий осмотръ будуть поставлены новыя шестицилиндровыя модели, которые представляютъ собой послѣднѣе слово современной автомобильной техники. На нихъ, такъ же, какъ и на описанной модели передача — карданъ, сцепленіе конусомъ съ

коржей и колеса — съемная со стальными тангентными спицами.

(Продолженіе слѣд.).

Аэропланы
на второй Международной Выставкѣ Воздухоплаванія.

(Продолженіе. См. № 26).

Дуксъ. На стендѣ фирмы „Дуксъ“ Ю. А. Меллера №№ 87—94 выставлены слѣдующіе аппараты:

Системы Арии Фармана № VII съ „Гномомъ“ въ 50 НР. Аппаратъ этотъ построенъ на фабрикѣ „Дуксъ“ и поработъ нисколько не хуже оригинальныхъ аппаратовъ Фармана, построенныхъ во Франціи.

Здѣсь на стендѣ мы видимъ однѣмѣтный монопланъ Блеріо типа № 11, построенный также тщательно на фабрикѣ „Дуксъ“, тоже съ моторомъ „Гномомъ“ въ 50 НР. Аппаратъ этотъ построенъ на фабрикѣ „Дуксъ“ въ Парижѣ, производящей лаки „Emailite“ для матеріи аэроплановъ. Нѣсколько образцовъ этихъ лаковъ выставлены на стендѣ „Дуксъ“. Лаки „Emailite“ обладаютъ слѣдующими качествами:

Они натягиваютъ матерію, увеличиваютъ ея крѣпость, уменьшаютъ сопротивленіе при движении крыльевъ въ воздухѣ, дѣлаютъ матерію непроницаемой для воды, масла бензина.

Покрыты эти лакомъ крылья аэроплановъ можно мыть водой съ мыломъ; здѣсь применение лака „Emailite“ даетъ возможность обтягивать аэропланы простой матеріей, а не прозилененой, которую иногда бываетъ очень трудно или даже совсѣмъ невозможно достать.

Делерюссенъ. Вчера прибылъ на стендѣ гоночный монопланъ „Делерюссенъ“ и сборка его почти закончена. На аппаратѣ поставленъ моторъ „Гномъ“ въ 50 НР. и пропеллеръ Шовьера.

мана № VII, оригиналъ работы Фармана, съ моторомъ „Гномъ“ 50 НР., здѣсь настѣнъ 1 монопланъ Блеріо № 11, работы Блеріо, тоже съ „Гномомъ“ въ 50 НР. и 1 бипланъ Фармана типа „militaire“ работы „Дуксъ“ безъ мотора.

Этотъ аппаратъ приобрѣтенъ спортивнымъ комитетомъ Московскаго Общества Воздухоплаванія.

Чтобы показать расположение работы, выполненныхъ фабрикой „Дуксъ“, фирма выставила на своихъ стендѣхъ также части гондолы дирижабля, велосипедную дрезину съ колесами и бѣговую американку.

Всѣ эти предметы цѣлкомъ построены на заводе „Дуксъ“.

Фирма „Дуксъ“ состоитъ представителемъ французской фирмы „Leduc, Heitz et Cie“ въ Парижѣ, производящей лаки „Emailite“ для матеріи аэроплановъ. Нѣсколько образцовъ этихъ лаковъ выставлены на стендѣ „Дуксъ“. Лаки „Emailite“ обладаютъ слѣдующими качествами:

Они натягиваютъ матерію, увеличиваютъ ея крѣпость, уменьшаютъ сопротивленіе при движении крыльевъ въ воздухѣ, дѣлаютъ матерію непроницаемой для воды, масла бензина.

Покрыты эти лакомъ крылья аэроплановъ можно мыть водой съ мыломъ; здѣсь применение лака „Emailite“ даетъ возможность обтягивать аэропланы простой матеріей, а не прозилененой, которую иногда бываетъ очень трудно или даже совсѣмъ невозможно достать.

Делерюссенъ. Вчера прибылъ на стендѣ гоночный монопланъ „Делерюссенъ“ и сборка его почти закончена. На аппаратѣ поставленъ моторъ „Гномъ“ въ 50 НР. и пропеллеръ Шовьера.

ній автоматической устойчивости аэроплановъ, 2) о средствахъ, предупрѣжающихъ паденіе аэроплана, 3) о работахъ по изслѣдованию сопротивленія воздуха.

П. Лазарева — о работахъ покойнаго профессора Н. П. Лебедева въ области теплопроводности газовъ.

А. Сидорова — о газовой турбинѣ Гольцвартца.

Проф. К. Боклевскаго — о подготовлении инженеровъ воздухоплаванія. Далѣе были прочтены специальные доклады о военномъ воздухоплаваніи, но, во весьма понятнѣй причинахъ, докладчики отдавались общими фразами, сообщали данные, отлично знакомы всемъ интересующимся этой областью воздухоплаванія.

Потомъ члены съѣзда осматривали аэrodинамический институтъ въ Кучинѣ, заводъ „Дуксъ“ и т. д.

Въ результатѣ — проф. Н. Е. Жуковскій еще разъ доказалъ свою неутомимость, а съѣзду выразилъ пожеланіе, чтобы въ Россіи воздухоплаваніе совсѣмъ заглохло.

Всѣцѣло присоединяемся къ эпизоду.

2-й Воздухоплавательный Съездъ.

Въ воскресенье, 1-го апрѣля, закрылся 2-й Воздухоплавательный Съездъ. Настало время подвести итоги его дѣятельности.

Къ сожалѣнію, приходится констатировать, что съѣздъ далеко не оправдалъ тѣхъ ожиданій, которыхъ на него возлагались.

Прежде всего, поражало небольшое число участниковъ: даже на первомъ засѣданіи, которое было, сравнимо, наибольшими, многочисленными, аудиторией Политехническаго музея была пуста почти на двѣ трети.

Затѣмъ, члены съѣзда оказались удивительно равнодушными къ преніямъ. Доклады высказывались внимательно, докладчиковъ награждали аплодисментами, иногда даже устраивали имъ овации, но дальше этого дѣло не шло. Не чувствовалось того подъема, дружного стремленія къ общей, объединенной работе, безъ которой вский съѣздъ утрачиваетъ почти все свое значеніе.

Резолюціи, единогласно принятые съѣздомъ на заключительномъ собрании, лучше всего свидѣтельствуютъ о

той вѣности, которой отличались занятия съѣзда.

Эти резолюціи гласятъ:

- 1) По предложению военной секціи съѣзда постановляется, что сила воздушного флота Россіи не должна уступать воздушоплавательной силѣ болѣе мощныхъ державъ.
- 2) Военная секція съѣзда, считаясь съ огромнымъ затруднѣніемъ въ дѣлѣ подготовки частныхъ воздухоплавательныхъ организацій офицеровъ къ исполненію обязанностей военныхъ летчиковъ, считаетъ необходимымъ выражить пожеланіе о представлении обучаемымъ офицерамъ возможныхъ лѣтѣній.
- 3) Съѣздъ признаетъ необходимымъ широкое развитіе преподаванія воздухоплаванія въ высшихъ техническихъ школахъ Имперіи, имѣть въ виду подготовкъ инженеровъ воздухоплаванія.
- 4) Поручить временнѣй комиссіи, назначенной 1-мъ всероссійскимъ съѣздомъ (въ составѣ бар. А. В. Каульбарса, П. А. Неклюдова, В. Ф. Найденова и Н. Н. Лебеденко) предложить всѣмъ русскимъ воздухоплавательнымъ организаціямъ прислать своихъ уполномоченныхъ къ 21 октября тек. года въ Петербургъ, для избрания совѣта

родный конгрессъ, просить объ избрании Петербурга мѣстомъ ближайшей конференціи.

Первые дѣйствія представляютъ собою благія пожеланія, неоднократно выражавшиеся какъ общей, такъ и специальной печатью. То-же можно сказать и о третьей резолюціи.

Резолюціи 4-я и 5-я, какъ будто носятъ болѣе дѣловъ характеръ, но объединеніе русскихъ воздухоплавательныхъ организацій въ всероссійский союзъ уже разработанъ самими организаціями, которая предусматриваетъ и присоединеніе будущаго союза къ международной федераціи. Слѣдѣтельно, съѣздъ „ломится въ открытую дверь“.

Далѣе идетъ вопросъ о созывѣ 3-го съѣзда и т. д.

9-я резолюція прямо возбуждаетъ недоумѣніе.

У съѣзда нѣть средствъ на изданіе его трудовъ и для этого комиссія должна изыскывать средства?

Кажется, такой резолюціи до сихъ поръ не выносилъ ни одинъ съѣздъ!

Будемъ надѣяться, что комиссія гдѣнибудь найдетъ 500 рублей.

Бѣдное русское воздухоплаваніе...

Изъ докладовъ можно отмѣтить проф. Н. Е. Жуковскаго — 1) о значе-



ШОКОЛАДЪ
ФАРИКИ
Л. ФОРШТРЕМЪ.
МОСКВА

Магазины: Тверская, д. 23; Кузнецкий мост, д. 11; Арбат, д. 5; Лубянско-Ильинский торговы помѣщ.; Срѣтенскія ворота, д. Лобачева.

Пріобрѣтень этот аппаратъ на выставкѣ въ Парижскомъ салонѣ гр. Глаббовыемъ.

Аппаратъ имѣть одно мѣсто и снабженъ счетчикомъ оборотовъ мотора, указателемъ высоты и буссолю патентъ "Монденъ" (монопланъ Депердюсса).

Буссолъ эта особенно необходима при полетахъ съ военными цѣлями и при полетахъ надъ незнакомой мѣстностью, когда извѣстно лишь направление, въ которомъ находится ко-

Путевые очерки.

II.

Доволю то склонно встрѣтили харьковцы Свѣтлый праздникъ. Теплые, ясные дни Страстной недѣли смѣнились холоднымъ вѣтромъ, дождемъ и снѣгомъ. Второй день праздника, правда, блеснула солнечкомъ. Южное темно-синее небо раскинулось чудными покровомъ, а бѣлые облака красили лазурь. Спортсмены ожили. По Сумской къ городскому парку показались велосипеды, автомобили, увоза обрадованыхъ горожанъ подъ живительные лучи весеннаго солнца, а мѣстные футболисты встрѣтились съ москвичами и два дня проходили оживленные матчи. Усиленно посыпалась скатка. Онь заняла специальное громадное зданіе и харьковцы любятъ роликовый спорть.

Видѣлся съ однимъ кievскимъ спортсменомъ. Подѣлился впечатлѣніями объ изобрѣтениіи киянину Терещенко. Опыты съ его аэропланомъ подъ Киевомъ прошли крайне удачно и, по словамъ очевидца, обѣщаютъ аппарату Терещенко хорошее будущее.

Передъ праздниками прѣѣхалъ Ефимовъ. Го второго дня Пасхи хотѣлъ летать, но по независящемъ отъ него

обстоятельствамъ, полеты отложены до 30-го. Харьковцы ждутъ полетовъ съ непрѣпѣнемъ, а пока что нѣкоторые любители выѣхали въ Москву на Воздухоплавательную выставку. Радостно видѣть, какъ спортивная жизнь провинции развивается быстрыми шагами идетъ впередъ и ряды спортсменовъ всѣхъ отраслей пополняются новыми сильными притокомъ... Провинція оживаетъ!!!

В. Х.

Словарь спортивныхъ дѣятелей.

E.

Есиповъ Ю. П.

Онь хотя не рекордистъ, ("Титуль", правда, лестный),—Старый автомобилистъ, Всей Москвѣ известный... На "короткой" онъ ногъ Сѣ многими,—вотъ гожел.. Бѣзилъ онъ на "Н. А. Г.", На "Дарракъ" тоже... "Стервер" вдругъ себѣ избралъ Онь съ моторомъ сильнымъ, И теперь... торговецъ стать Самъ автомобильнымъ!..

Ефимовъ М. Н.

Извѣстный нашъ пилотъ,

Фюзелажъ этого моноплана имѣть четырехъ-угольную форму и все обтянуто материемъ.

Шасси усиленного типа, приспособлено для спусковъ и подъемовъ въ очень неровномъ мѣстѣ, какъ напр., вспаханное поле и т. п. Матерія крыльевъ и фюзелажа покрыта специальными лакомъ Депердюсса, способствующими болѣе легкому скольженю аппарата въ воздухѣ, чѣмъ достигается большая скорость, и препятствующими разрушительному дѣйствию воды и масла на дерево аппарата.

На аппаратъ Депердюсса побиты всѣ рекорды скорости и высоты съ однѣмъ и двумя пассажирами.

Такъ напримѣръ, вѣдрина съ моторомъ "Гномъ" 100 НР. пролетѣть по замкнутому кругу разстояніе въ 200 км. въ 1 ч. 15 мин., что даетъ среднюю скорость 167,8 км. въ часъ.

Прево поставилъ рекордъ высоты съ двумя пассажирами, достигнувъ 2200 метровъ и съ однѣмъ пассажирами 3000 метровъ.

Кромѣ этихъ рекордовъ слѣдуетъ замѣтить, что монопланъ "Депердюсса" въ французскомъ конкурсе военныхъ аэроплановъ занялъ третье мѣсто, несмотря на весьма тяжелыя условия состязанія.

(Продолженіе слѣдуетъ).



Покупателямъ выдается книга, посвященная 1812 г.
"ГОДЪ УЖАСА И СЛАВЫ"
въ магазинѣ Т-ва: Верхніе Торгов. ряды, Владим. рядъ, № 235.

ДВА АВТОМОБИЛЯ

торпедо и лимузинъ, 18/24 сил., мод. 1911 года, дешево продаются въ полнѣ исправн. Многое принадл. и запасн. шинъ. Детярный, 17, спрос. дворника.

ФІАТЬ-ЛАНДОЛЭ, 25|35 НР.
малоѣзженній, въполнѣмъ порядкѣ, со всѣми принадлежностями продается. Цѣна Руб. 5000.

Для осмотра вызывать утромъ до 12 ч. шофера Волкова, тел. 156-30.

На выставкѣ можно достать краткое проспекты и рисунки русскаго авиационнаго мотора "Русский Гномъ", который строится въ Ригѣ. По своей конструкціи—это нѣсколько видоизмѣненный "Гномъ" французской системы. Видоизмѣненіе коснулось, между прочимъ, обтураторовъ и впусканія (въ поршнѣ) клапана, который, по словамъ г. Пороховщикова имѣть ось не вдоль цилиндра, а перпендикулярно къ оси цилиндра. На выставкѣ, къ сожалѣнію, не имѣется ни одной модели этого нового мотора.

Маленкіе автомобили "Клеманъ Баръ", выставленные въ манежѣ, поражаютъ своей экономностью, которая несомнѣнно, благодаря сказывается на карманѣ автомобилиста: напримѣръ на 300 верстъ тутъ они потребляютъ всего лиши 1 пудъ бензина и 3 литра масла. Это—расходъ почти мотоциклическаго 5-ти сильного мотора!

Конструкторъ аэроплановъ г. Пороховщикова, по его словамъ, собирается послѣ выставки совершилъ на выставленномъ въ манежѣ аппаратѣ, рядъ полетовъ на Московскому аэродрому.

Къ "Опель" на стендѣ прибыли, въ воскресеніе 1-го апрѣля, три интересныя модели:

1) 6-ти мѣстный торпедо-фаэтонъ

Онь не боится вѣтровъ...
Показываль полетъ
На тысячу онъ метровъ...
Поднимется, взлетитъ,
И скроется въ туманѣ...
Какъ въ креслѣ, онъ сидитъ
Въ своеѣ аэропланѣ.
Конечно, не Ньютонъ,
Онь, даже не Коперникъ...
А знаете, кто онъ?..
Васильева соперники..

Ефимовъ, Т. Н.

Какъ только увидѣлъ,
Что братецъ сталъ пилотомъ,
Самъ страстью воспыпалъ
Къ рискованнымъ полетамъ...
Нынѣ числится за нимъ
Смѣлыхъ нѣсколько полетовъ,
И "Ефимовымъ вторымъ"
Рядъ пополнился пилотовъ.

Елизаровъ, А. А.

Онь—спортсменъ, сомнѣнья нѣтъ,
Спортомъ только онъ и бредитъ...
Лыжебѣжецъ и атлетъ,
И въ Стокгольмъ на "игры" ѣдетъ.
Слышили вѣрно вы,
Какъ зимой онъ отличался:
Онь на лыжахъ изъ Москвы
Вплоть до Питера добрался..

Р. Мечъ

свѣтло—серой окраски. Моторъ въ 24 силы (84×118 м/м.), 4 цилиндра, моноблокъ, магнето "Эйзенманъ", клапаны—всѣ слѣва, шины "Континенталь".

2) 6-ти мѣстное торпедо-фаэтонъ темно-синяя цвѣта. Моторъ въ 40 силы (105×135 м/м.), 4 цилиндра, отлиты, попарно, зажиганіе двойное "Бошъ" на 8 свѣчей, колеса—съемныя "Руджъ-Витвортъ", со стальными тангентными спицами, шины "Континенталь".

3) Самая интересная модель, болѣе подробное описание которой мы помѣстимъ на днѣхъ: темно-синий лимузинъ съ внутреннимъ управлениемъ (переднее сидѣніе на рулѣмъ для одного), крыша лимузина имѣть наклонъ впередъ, стѣнки же скручиваются къ переду и образуютъ своего рода корабельный носъ. Моторъ четырехцилиндровый въ 50 силы (115×150 м/м.), магнето "Утенбергеръ". Кузовъ работы Kellner'a (Германія) поражаетъ своей роскошью и комфортомъ: всѣ сидѣнія обиты дорогой крокодиловой кожей, задніе сидѣнія—комбинированія. Стекла безъ рамъ, просто зеркальны. Въ кузовѣ имѣется масса принадлежностей: пепельницы, папиросницы, несессеры и пр.

Второй автомобиль "Н. А. Г.", разыгранный на выставкѣ, достался помощнику пристава 1-го участка, Тверской части Александру Цезаревичу Гадомскому. Мотоциклетка "Мотор-Ревъ" досталась И. Прокоф. Князеву.

Въ Воскресеніе на выставку прибыли автомобили "Бенцъ", въ числѣ 3-хъ открытыхъ торпедо и одного торпедо-лимузина.

Къ "Делажъ", представителемъ котораго является Т.Д. "П. Поповъ и К°" въ Москвѣ, прибыло вчера изящное "coupe de ville".

На стендѣ "Лауринъ и Клементъ" прибыло роскошное темное ландол-торпедо съ кузовомъ "Pullman". Какъ съ вѣнѣніей, такъ и съ внутренней стороны, кузовъ блещетъ изяществомъ и устроенъ весьма комфортабельно. Для ногъ внутрисидѣющихъ имѣются особые переставные упоры, кроме того добавочная сидѣнія также переставныя и ихъ можно ставить въ любое положеніе.

На стендѣ московской велосипедно-моторной фабрики "Н. А. Корабановъ" среди разныхъ типовъ велосипедовъ, выставлены на стендѣ г. Гольденбергъ. Эти прокладки представляютъ изъ сея комбинированную плотную ткань, рюда панциря изъ резины, полотна и стальныхъ пластинъ, особымъ образомъ размѣщенныхъ.

Впервые появившіяся въ Москвѣ прокладки "Атласъ" для шинъ, выставлены на стендѣ г. Гольденбергъ. Эти прокладки представляютъ изъ сея комбинированную плотную ткань, рюда панциря изъ резины, полотна и стальныхъ пластинъ, особымъ образомъ размѣщенныхъ.

Гоздъ или какой-либо иной острый предметъ не въ состояніи пробить эту прокладку.

Шаржъ.

Авиаторъ Б. С. Масленниковъ.

— Выставку я нахожу очень интересной. Можно выдѣлить аппаратъ Сикорского и монопланъ "ЛЯМ". Про аппаратъ Блиндермана могу сказать, что я его пока очень мало знаю, а привезенный 30-го марта я обойду молчаниемъ. Такихъ пока воздержусь отъ критики моноплана "ЧУР". Особенное вниманіе удѣляю "Ньюпору", который считаютъ несомнѣнно интереснымъ во всѣхъ отношеніяхъ. Про гоночные аппараты "Фарманъ № 7" я могу сказать лишь то, что судить о нихъ считаю преждевременнымъ. Пишоффъ, присланый Всероссийскимъ аэро-клубомъ, я нахожу очень удобнымъ для летанія, но въ немъ есть тотъ недостатокъ, что во время работы мотора, пилоту и пассажирамъ, приходится переносить колоссально высокую температуру, влѣи-кою сильнѣе всего сказывается на ногахъ летеющихъ.

На вопросъ о значеніи выставки для военной авиации Б. С. сказалъ:

— Военной авиации выставка принесетъ большую пользу, т. к. аэропланъ пока еще очень мало можетъ служить для спортивныхъ цѣлей, а по саму я увѣренъ, что всѣ выставленные здесь образцы, какъ русскихъ, такъ и иностраннѣхъ конструкторовъ. Болѣе всего интересны для военного вѣдомства.

Б. Б. Коппе.

Р. Мечъ

■ Аэропланъ ■

А. А. Васильевъ, въ Киевѣ.

Отъ редакціи.

Въ виду того общаго интереса, который возбудилъ неудачный полетъ А. А. Васильева въ Киевѣ, редакція сочла долгомъ помѣстить письмо, въ которомъ отважный авіаторъ объясняетъ причину этой неудачи.

Въ этомъ письмѣ факты получаются совершенно иное освѣщеніе.

Редакція не имѣть никакихъ оснований не довѣрять А. А.

Письмо въ редакцію.

26 марта, состоялся мой первый и, признаюсь, очень неудачный полетъ въ Киевѣ на Печерскомъ ипподромѣ. Съ утра дуль сильный сѣверо-западный вѣтеръ, время отъ времени начиналъ падать снѣгъ; было очень холодно. Надежды на полетъ абсолютно не было. Привезенный наканунѣ мой "Блеріо" кое-какъ устроили въ разборномъ видѣ въ трибунахъ, такъ какъ другого помѣщенія не было. Ко времени назначенному для полета, погода вдругъ рѣзко измѣнилась къ лучшему. Вѣтеръ какъ будто бы началъ стихать, выглянуло солнечко. Начала собираться публика. Волей надо было вызвать свой "Блеріо" и приступить къ его сборкѣ. Какъ не торопился, аппаратъ быть готовъ лишь къ 7 часамъ. Несмотря на позднее время вѣтеръ оказался сильнѣе чѣмъ я предполагалъ. Нѣвѣроятныхъ усилий стоило мнѣ сдѣлать необходимый кругъ и вернуться на ипподромъ. О томъ, чтобы еще подняться не могъ быть и речи. На спѣхъ собраный и плохо проѣбренный аппаратъ буквально бросало изъ стороны въ сторону. Рискъ былъ громадный, лучшаго же полета въ этотъ день сдѣлать было невозможно. На слѣдующий день былъ назначенъ мой второй полетъ и я наѣлся вознаградить публику за ея терпѣніе болѣе продолжительными и красивыми полетами. Публика ничего не хотѣла знать и требовала или нѣвѣроятныхъ суммъ, или нѣвѣроятныхъ убытковъ. На спѣхъ собранный и плохо проѣбренный аппаратъ буквально отложили на среду 4-го апрѣля. Сегодня уѣзжу въ Одессу, где 1-го апрѣля назначенъ мой полетъ.

Въ слѣдующемъ своемъ письмѣ, кстати сообщу вамъ любопытныя и въ то же время весьма грустныя подробности обѣ отнѣшніи Кіевскаго Аэро-клуба къ авіаторамъ вообще и ко мнѣ въ частности.

Авіаторъ Васильевъ.

Г. Ровно, 30 марта 1912 г.

Музей воздухоплавания. Среди членов Императорского Всероссийского аэро-клуба возникла мысль устройства специального музея русского воздухоплавания.

Ране аэро-клубъ кажется ничего не интересовало.

Помимо во время авиационных катастроф остатки летательных аппаратов первых жертв нашей молодой авиации преступно складывались кучу, а потом они пропадали неизвестно куда.

Ст каким благоговением поднимала публика осколки винта аппарата "Фарманъ", на котором трагически погиб отважный летчик кап. Л. М. Машевичъ.

Для аэроклубистов это было безразлично и остатки аппарата первой жертвы русской авиации куда то испарились.

Деревянные части быть может послужили для отопления сторожки аэродрома, а металлические были проданы, как ломъ.

Наконец аэро-клубъ спокойствовал. Музей русского воздухоплавания будет весьма обширны.

Отводится большое мѣсто для авиационной библиотеки.

Конечно, не обойдется безъ отѣла реликвий, что особенно цѣнно.

Тутъ буде помѣщенъ "Райтъ" графа де-Ламбера, на которомъ по слѣдній первымъ обогнать знаменитую башню Эйфеля.

Тутъ же будетъ находиться "Блеръ" побѣдитель перелета СПБ. — Москва, автора А. Васильева. Знаменитый монопланъ буде пробрѣтены для музея аэро-клубомъ у автора, когда тобъ признаетъ его негодными для полетовъ.

Много еще кой-чего обѣщаютъ аэроклубы.

Остается только надѣяться, чтобы идея воздухоплавательного музея была осуществлена въ самомъ непролongительномъ времени.

Харьковъ. Перенесенные съ 26-го на 30-го марта полеты Ефимова снова не могли состояться въ виду крайне неблагоприятной погоды. Сильный вѣтеръ и холода не дали возможности автору совершилъ полета, тѣмъ болѣе, что г. Ефимовъ рѣшилъ поставить харьковский рекордъ высоты подъема. Полеты назначены на 3. апраля.

Петербургъ.

(По телефону).

Шлиссельбуржецъ Н. А. Морозовъ, занимающійся, какъ известно, астрономіей, намѣренъ подняться 4-го апраля на сферическомъ аэростатѣ аэроклуба, съ цѣлью наблюдать солнечное затмѣніе изъ верхнихъ слоевъ атмосферы.

Относительно паденія авторовъ Л. Звѣревъ изъ Риги получены успокоительные известія. Стейкъ въ качестѣ пассажира поднимался ея же нихъ, автора Слюсаренко. Во моментѣ катастрофы послѣдній взялъ въ свои руки управление аппаратомъ, и только благодаря этому, паденіе обошлось сравнительно благополучно. Звѣрева отдѣлалась небольшими царапинами и легкимишибами. Слюсаренко не вредимъ. Аппаратъ почти не повредилъ.

Сегодня открылся футбольный сезонъ въ футбол-хоккей-клубѣ "Меркуръ". Команда "Меркуръ" выиграла первенство Петербурга.

Легкая атлетика

Праздникъ московскихъ соколовъ. Передъ поездкой въ Прагу, московские соколы устраиваютъ у себя въ обществахъ различного рода закрытые состязанія. Затѣмъ всѣ соколы примутъ участіе въ предполагаемомъ, 29-го апр. с.г. публичномъ выступлении. Это выступление явится генеральнымъ смотромъ силъ, которые будуть защищать честь Москвы на пражскомъ слѣтѣ. Программа выступлений обычна для соколовъ: массовый упражненія, упражненія на снарядахъ (турникъ (I с.), брусья, конь въ ширинѣ (II с.), кольца (III и IV с.) и затѣмъ состязанія.

Интересъ къ этой программѣ усиливается тѣмъ обстоятельствомъ, что всѣ упражненія (и въ состязаніяхъ) будутъ только слетными. Такимъ образомъ, Москва можетъ увидѣть пражский слѣтъ въ миниатюрѣ.

По постановленію соединенного комитета, завѣдующаго праздникомъ, состязанія должны дать наилучшихъ 7. человѣкъ, которымъ будеть выдана

субсидія на поѣздку въ Прагу за счетъ слетового фонда.

Судьями въ состязаніяхъ пока выбраны Вандрачекъ, Марешъ (II с.), Ольшаникъ (I с.), Эрбенъ, Каутскій (С.-П. с.). Обѣими начальникомъ праздника, вмѣсто отказавшаго г. Жачека, избрали г. Вандрачекъ.

Въ С. К. Л. состоялось собраніе футбольистовъ, имѣвшее цѣлью выяснить и зафиксировать составы первыхъ двѣхъ футбольныхъ командъ кружка.

Выборы дали такие результаты:

1-я команда. Голькиперъ: Гончаровъ.

Бэки: Тяпкинъ, Воронцовъ.

Хавбеки: Нѣмушинъ, Гаршиковъ, Скворцовъ.

Форварда: Агаповъ, Чинилинъ I, Николаевъ, Щербаковъ, Гришинъ.

2-я команда. Голькиперъ: Жарковъ.

Бэки: Игнатовъ, Недыхляевъ.

Хавбеки: Булычевъ, Ивановъ, Унумутъ.

Форварда: Финогеновъ, Игнатовъ II, Шешевскій, Брашинъ, Григорьевъ.

Послѣ выборовъ было приступлено къ избранию капитановъ.

Капитаномъ первой команды избранъ г. Тяпкинъ, второй — г. Ивановъ.

Извѣстные вѣнѣцкіе метатели диска Грюнъ и Шефтель во время тренировки еще разъ показали свой высокій классъ. Грюнъ бросилъ дискъ на расстояніе 44,38 мет. и Шефтель на 43 метра. Оба атлета зѣдутъ въ Стокгольмъ на игры, при чём Грюнъ будетъ представителемъ Венгрии.

Въ Уніонѣ. Сегодня, въ 8^{1/2} ч. вечера, въ Обществѣ Уніонъ состоятся два засѣданія: комитета и спортивной комиссіи.

Цѣль засѣданія комитета слѣдующая:

1) Выработка проекта постройки трибуны.

2) Увеличеніе поля.

3) Улучшеніе бѣговой дорожки.

4) Ремонтъ площадокъ для лаунъ-тенниса.

5) Приглашеніе команды "Нарва" на 15-ое апраля.

Спортивной комиссіи предстоитъ:

1) Назначеніе велосипеднаго команда.

2) Намѣтъ 2-ю и 3-ю футбольныхъ команды.

3) Назначить день собрания футбольистовъ для окончательнаго зафиксированія составовъ команды и выбора капитановъ.

4) Назначить день для открытия тренировокъ по легкой атлетикѣ.

5) Выработка программы открытаго состязанія по легкой атлетикѣ.

6) Выработка календаря внутреннихъ испытаний по легкой атлетикѣ.

7) Выработка проекта постройки трибуны.

8) Выработка программы открытаго состязанія по легкой атлетикѣ 27-го мая, для представления ея въ Московскую лигу люб. легкой атлетики.

9) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

10) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

11) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

12) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

13) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

14) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

15) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

16) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

17) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

18) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

19) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

20) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

21) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

22) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

23) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

24) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

25) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

26) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

27) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

28) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

29) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

30) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

31) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

32) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

33) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

34) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

35) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

36) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

37) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

38) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

39) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

40) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

41) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

42) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

43) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

44) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

45) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

46) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

47) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

48) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

49) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

50) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

51) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

52) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

53) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

54) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

55) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

56) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

57) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

58) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

59) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

60) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

61) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

62) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

63) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

64) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

65) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

66) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

67) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

68) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

69) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

70) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

71) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

72) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

73) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

74) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

75) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

76) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

77) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

78) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

79) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

80) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

81) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

82) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

83) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

84) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

85) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

86) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

87) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

88) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

89) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

90) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

91) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

92) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

93) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

94) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

95) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

96) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

97) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

98) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

99) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

100) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

101) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

102) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

103) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

104) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

105) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

106) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

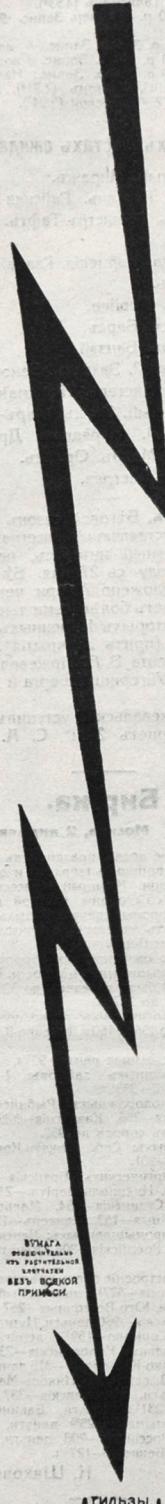
107) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

108) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

109) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

110) Выявление лучшихъ спортсменовъ.

**БЕЗСПОРНО
ЛУЧШЯ**



А. ЭЛЬРИХЪ и К° въ Ригѣ.

Производство изъ русской нефти
смазочныхъ маселъ
исключительно высшаго качества.

Представитель
инженеръ А. Ф. ГИЛЛЕРТЬ.

Москва, Старая Басманная, дому Кудрявцева. Телефонъ 31-04.

J. G. автомобилисты

имѣйте въ виду, что лучший
БЕНЗИНЪ

и лучшая
МАСЛА

для своихъ машинъ вы можете полу-
чить только у фирмъ

„НЕФТЕПРОДУКТЪ“,
Лубянский проездъ, пассажъ Политех-
ническаго музея, помѣщеніе № 120,
телеф. 239-11.

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—