

треблять легкія, но вмѣстѣ съ тѣмъ прочныя стальные подковы. Въ Росіи принятъ слѣдующій вѣсъ подковъ: для верховой лошади—отъ $\frac{3}{4}$ до $1\frac{1}{2}$ ф. (для большой кирасирской даже до $1\frac{5}{8}$ ф.), для упряжной—до 2-хъ фунт. (иногда даже до $2\frac{1}{2}$ ф.), для скаковой лошади—около $\frac{1}{2}$ фунта.

Края подковы (рис. 102) должны быть какъ можно глаже, внутренней—закругленъ, наружный—нѣсколько скошенъ внизъ; послѣднее имѣть цѣлью предотвратить засѣканіе и не увеличивать бесполезно вѣсъ подковы.

Въ зацѣпной части подковъ на верхнемъ краѣ необходимо дѣлать небольшой отворотъ кверху (головка, капоръ), облегчающій пригонку подковы и значительно упрочняющій ковку, такъ какъ при наступаніи лошади на почву, вслѣдствіе инерціи, копыто стремится съѣхать съ подковы впередъ, чему препятствуетъ головка; не будь ея, вся сила инерціи воспринималась бы гвоздями, которые скоро расшатались бы.

Дорожка, или бороздка, находящаяся на нижней поверхности подковы, въ которую вбиваются копытные гвозди (рис. 102-е), должна углу-

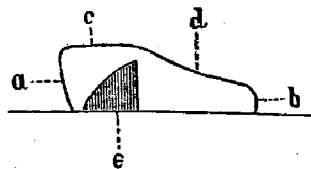


Рис. 102. Разрѣзъ вѣтви подковы. *a*—наружный край; *b*—внутренній край; *c*—верхняя поверхность; *d*—бухтовка; *e*—дорожка.

бляться въ подкову на двѣ трети ея толщины и быть настолько широка, чтобы въ нее могли входить клиновидныя гвоздевыя головки. Незначительное выступаніе гвоздевыхъ головокъ изъ дорожекъ облегчаетъ выниманіе гвоздей при расковываніи и позволяетъ лучше досылать молоткомъ головку гвоздя въ гнѣздо дорожки. Число гвоздевыхъ дыръ

должно соответствовать величинѣ подковы и назначенію лошади. Для маленькихъ подковъ достаточно 5, для подковъ средней величины 6, а для тяжелыхъ подковъ на переднія ноги требуется 7 гвоздей, на заднія 8.

Впрочемъ, прочностьковки зависитъ не только отъ количества гвоздей и ихъ величины, но главнымъ образомъ отъ того, плотно ли прилегаетъ подкова къ копыту и правильно ли вбиты гвозди.

Подполковникъ Шпоръ, опытный и знающій составитель выдержавшаго нѣсколько изданій сочиненія „*Bein-und Hufleiden der Pferde*“, считаетъ 6 гвоздей нормальнымъ количествомъ для военныхъ лошадей, которыя носятъ цѣлыя подковы, но думаетъ, что и для полевой артиллеріи, за исключеніемъ коренныхъ лошадей, для которыхъ требуется въ мирное время 6 гвоздей,—вполнѣ достаточно 5-ти: два на внутренней сторонѣ зацѣпной стѣнки, два на наружной и одинъ на наружной поверхности боковой стѣнки. Во время войны названный авторъ совѣтуетъ 8 гвоздей для орудійныхъ лошадей и 6 для верховыхъ; изъ нихъ 4 гвоздя придается на зацѣпъ и 4 или 2 на боковыя стѣнки.

Гвоздевыя отверстія, если число ихъ четное, одинаково распределяются на обѣихъ вѣтвяхъ подковы; при 7 отверстіяхъ, 4 приходятся на наружную, а 3 на внутреннюю вѣтвь, потому что внутренняя стѣнка копыта меньше и вслѣдствіе меньшей прочности больше нуждается въ сбе-

реженіи. Два первыхъ отверстія называются зацѣпными, остальные—главными отверстіями. Они должны быть пробиты очень тщательно и приходится противъ наружнаго края бѣлой линіи. Если гвоздевыя отверстія находятся слишкомъ далеко отъ наружнаго края копыта, то происходитъ заковка лошади; если же отверстія сдѣланы слишкомъ близко къ наружному краю, то копытный рогъ расщепляется. Такъ какъ роговая стѣнка толще въ зацѣпѣ, чѣмъ въ пяткахъ, то зацѣпныя отверстія должны быть пробиты дальше отъ наружнаго края копыта, чѣмъ главные. Обыкновенно это разстояніе на подковахъ средней величины равняется 6,6—8,8 мил. для зацѣпныхъ отверстій и 4,4—6,6 мил. для главныхъ. На заднихъ подковахъ,—такъ какъ боковыя стѣнки заднихъ ногъ отличаются большею толщиной,—главныя отверстія могутъ вообще отстоять дальше отъ наружнаго края копыта; гвоздевыя же отверстія внутренней вѣтви подковы могутъ на этихъ подковахъ, вслѣдствіе большей толщины внутренней стѣнки копыта, дальше отстоять отъ наружнаго края. Кромѣ того, гвоздевыя отверстія должны быть такъ размѣщены, что-

бы два первыхъ зацѣпныхъ отверстія на переднихъ подковахъ средней величины отстояли другъ отъ друга на 3,3 сант., а на заднихъ подковахъ—5,3 сант. Гвоздевыя отверстія въ подковѣ пробиваются только на боковыхъ частяхъ, т. е. тамъ, гдѣ обыкновенно сдѣлана съ нижней поверхности дорожка. Въ пяточныхъ частяхъ (на концахъ вѣтвей) подковы гвоздевыя отверстія не пробиваются на $1\frac{1}{4}$ до $1\frac{1}{2}$ верш. отъ конца вѣтвей, потому что вбитые здѣсь гвозди препятствовали бы расширенію рогового башмака въ пяточныхъ частяхъ. Если

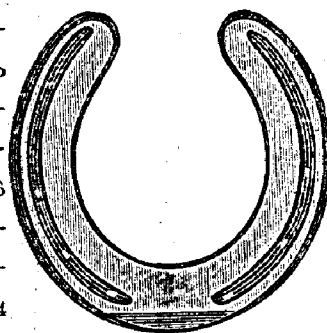


Рис. 103.
Правильно дороженная подкова.

раздѣлить подкову поперечно идущей линіей пополамъ, то гвоздевыя дыры пробиваются обыкновенно только въ передней половинѣ, или только одно отверстіе допускается пробивать за эту линію и то не далеко. Согласно положенію въ русской арміи, разстояніе между гвоздевыми отверстіями и ихъ число должны быть одинаковы. Обыкновенно на каждой вѣтви дѣлается 4 отверстія, но если подкова по величинѣ меньше средней, то можно дѣлать и по 2 отверстія. Одинаковое число отверстій на обѣихъ вѣтвяхъ дѣлается съ тою цѣлью, чтобы подкову было удобно пригонять какъ на правую, такъ и на лѣвую конечности. Гвоздевыя отверстія должны пробиваться такъ, чтобы они приходились, какъ и гвоздевая дорожка, какъ разъ противъ бѣлой линіи копыта, а направленія ихъ должно соответствовать направленію роговой стѣнки, т. е. первое (зацѣпное) отверстіе пробивается нѣсколько косвенно внутрь и болѣе отступя отъ наружнаго края подковы; второе отверстіе должно пробиваться мѣнѣе косвенно внутрь и чуть ближе къ наружному краю подковы, третье—почти отвѣсно, а четвертое—пробивается даже нѣсколько косвенно наружу.

Копытная стѣнка должна опредѣлять не только положеніе гвоздевыхъ отверстій, но и положеніе дорожки, а такъ какъ роговая стѣнка толще

всего въ зацѣпѣ, на боковыхъ же стѣнкахъ рогъ утончается (на внутренней болѣе, чѣмъ на наружной), то дорожка наружной вѣтви подковы должна быть прибита дальше внутрь, чѣмъ дорожка внутренней вѣтви; въ зацѣпѣ же обѣ дальше, чѣмъ въ боковыхъ частяхъ (рис. 103). У войсковой подковы въ Россіи гвоздевая дорожка на концахъ вѣтвей не дѣлается.

Въ зацѣпной части подковы гвоздевой дорожки не полагается дѣлать для того, чтобы не уменьшать прочности подковы, такъ какъ подкова скорѣе всего стирается въ зацѣпѣ.

Подковные гвозди служатъ для прочнаго прикрѣпленія подковы. Для достиженія этой цѣли гвозди должны быть приготовлены изъ лучшаго желѣза. Чѣмъ болѣе тягуче желѣзо, изъ котораго выдѣлываются гвозди, тѣмъ лучше. Въ настоящее время гвозди машиннаго издѣлія должны

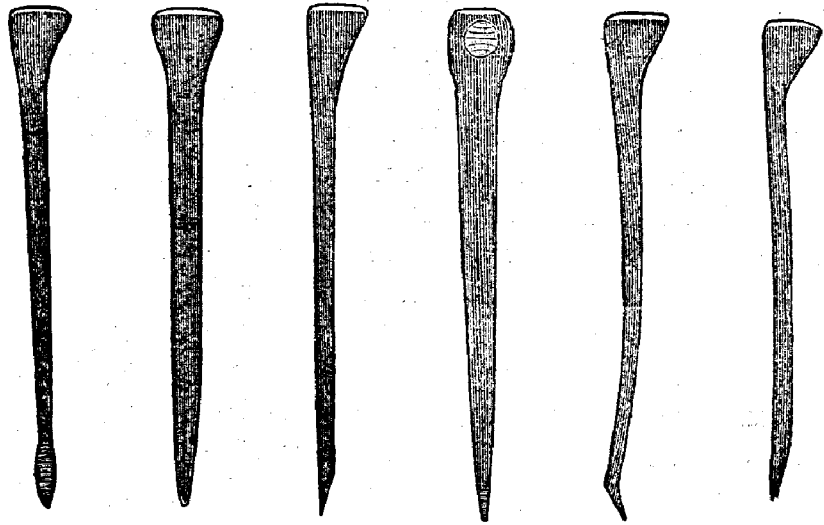


Рис. 104. Неправильный подковный гвоздь ручной работы, съ ребра; р. 105. тотъ же гвоздь съ широкой стороны; р. 106. машинный гвоздь, правленный и наклепанный съ ребра; р. 107. тотъ же гвоздь съ широкой стороны; р. 108. невѣрно правленный и наклепанный подковный гвоздь; р. 109. неправильно наклепанный подковный гвоздь съ слишкомъ длиннымъ и тупымъ остриемъ.

быть предпочитаемы приготовленнымъ ручнымъ способомъ. Форма и сортировка фабричныхъ гвоздей по номерамъ весьма практичны; они полированы, имѣютъ соотвѣтствующій откосъ или такъ называемую наклепку на своемъ остриѣ и надлежащій изгибъ, облегчающій вхожденіе гвоздей въ рогъ. На подковномъ гвоздѣ различаютъ головку съ шейкой, клинокъ и остриѣ (рис. 104—109). Головка можетъ быть различной формы: четырехугольная, гладкая или заостренная. Шейка должна незамѣтно переходить въ клинокъ, ширина котораго обыкновенно вдвое больше толщины. Клинокъ снабженъ достаточно большимъ остриемъ. Чѣмъ легче гвоздь, тѣмъ болѣе онъ соотвѣтствуетъ цѣли. Дорожка и гвоздевые отверстія должны, разумѣется, соотвѣтствовать гвоздевымъ головкамъ. Замѣтимъ, что подкова не можетъ быть хорошо прикрѣплена, если гвоздевая головка уходитъ слишкомъ глубоко въ отверстіе и опускается ниже поверхности подковы. Хорошіе подковные гвозди бываютъ синевато-сѣраго цвѣта, но не красноватаго, который служитъ признакомъ хрупкости. Машинные гвозди