

какого шума. Лучшій колесный обручъ состоитъ только изъ двухъ частей; составленный изъ шести и семи частей менѣ проченъ. Для спиць

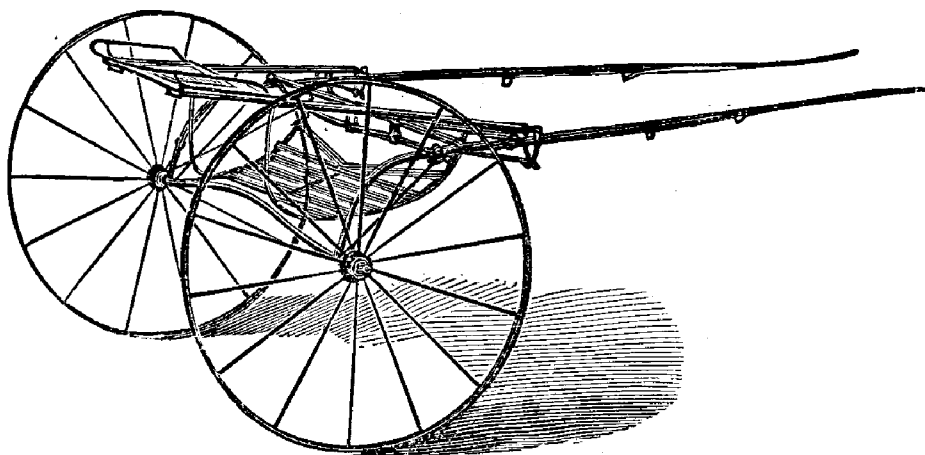


Рис. 365. Американскій „Road-cart“.

лучше всего брать дубъ или тополь, или еще лучше американскій *hickory*. Обручъ чаще всего дѣлается изъ ясеня. Крепость колесъ и шинъ, раз-

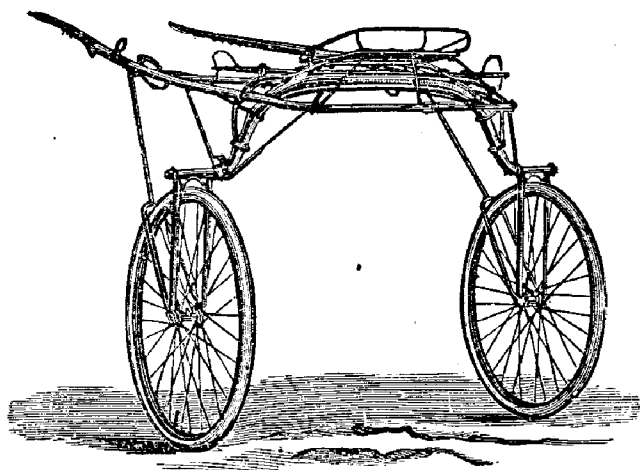


Рис. 366. Американка (Sulky).

умѣется, находится въ прямой зависимости отъ вѣса экипажа и качества дорогъ. Для легкихъ, элегантныхъ экипажей по нашимъ мостовымъ хорошо примѣнять резиновыя шины, что избавляетъ отъ напраснаго шума. Противъ употребленія такихъ было много говорено, т. к. онѣ разбрасываютъ грязь, но пока наши мостовыя не будутъ улучшены, война съ шинами не прекратится.

Особеннаго вниманія заслуживаютъ пневматическія шины, приготовляемыя изъ резины и надуваемыя воздухомъ.

Преимущество ихъ состоитъ въ томъ, что онѣ по крайней мѣрѣ на 50% легче желѣзныхъ, и что экипажъ на нихъ катится безъ шума и толчковъ. Онѣ значительно облегчаютъ лошадямъ работуяги, и экипажъ сохраняется гораздо дольше, не подвергаясь сотрясенію отъ ударовъ.

Американскія колеса строятся не по европейской системѣ, а по системѣ „Sarven-patent“ и, благодаря своей добротности, легкости и просто

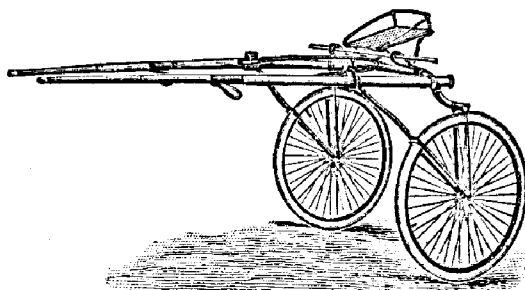


Рис. 367. Сулки-Рой (Rowe Sulky) съ пневматическими шинами. Вѣсъ 35 фунт.

невъроятной прочности, приобрѣли себѣ всемирную извѣстность. Втулки этихъ колесъ выдѣлываются изъ американскаго вяза, спицы и обода изъ

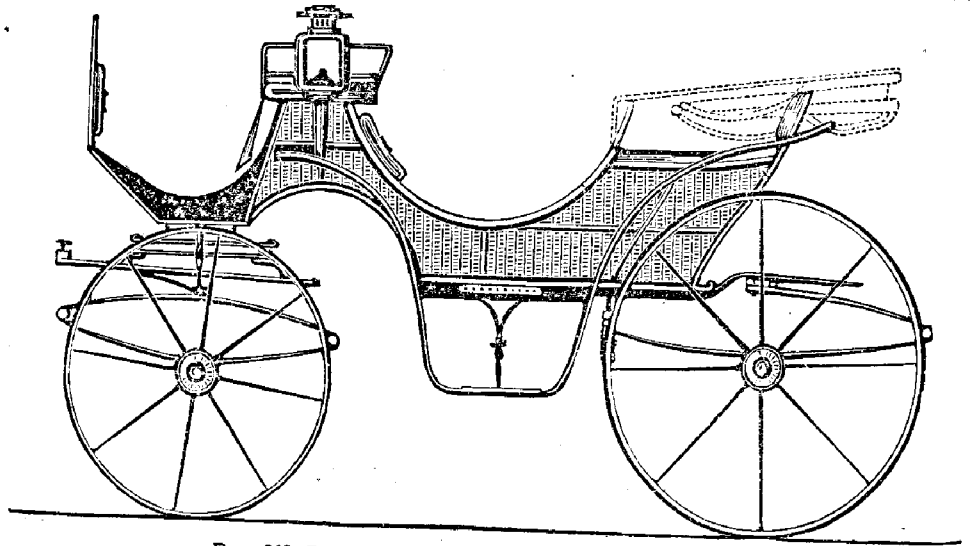


Рис. 368. Русская деревянная коляска (Цѣна 400—450 р.).

того же незамѣнимаго *hiko*гу, которое отличается не только прочностью, но и прекрасно противостоить гніенію.

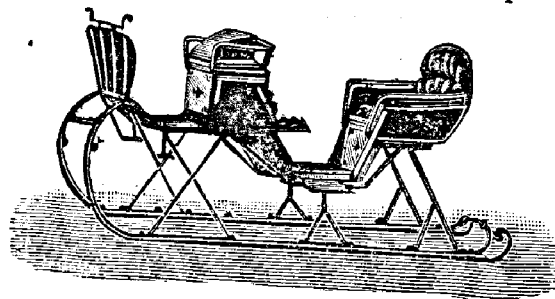


Рис. 369. Сани для парковъ.

Американское колесо кругло, въ полномъ смыслѣ этого слова, хотя обручъ его состоитъ всего изъ двухъ брусковъ. Эта круглость однако не вырѣзная, какъ это бываетъ у европейскихъ колесъ, а гнутая. Благодаря этому,

не происходитъ отскакиванія отдѣльныхъ частей обруча, что часто случается съ нашими колесами: изъ-за одного такого куска у насъ пропадаетъ нерѣдко все колесо. Спицы этихъ колесъ (*Sarven - patent*) устроены такимъ образомъ, что одна спица сидитъ на другой и подпираетъ ее, а всѣ вмѣстѣ скрѣплены двумя желѣзными скобками, такъ что всякое расшатываніе, а тѣмъ болѣе выпаденіе дѣлаются совершенно невозможными.

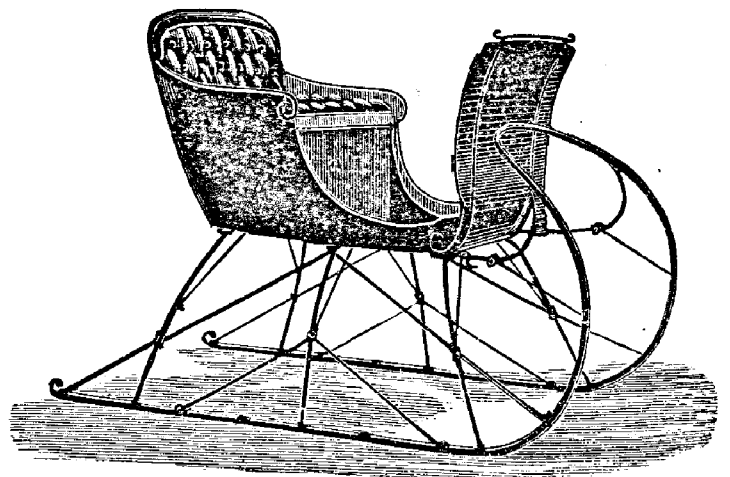


Рис. 370. Американскія сани.

Колеса эти обтянуты лучшими стальными обручами, такъ какъ при громадной сѣти конно-желѣзныхъ и другихъ дорогъ, существующихъ во

всѣхъ американскихъ городахъ, имъ приходится постоянно переѣзжать рельсы, часто поднимающіяся на нѣсколько миллиметровъ выше уровня

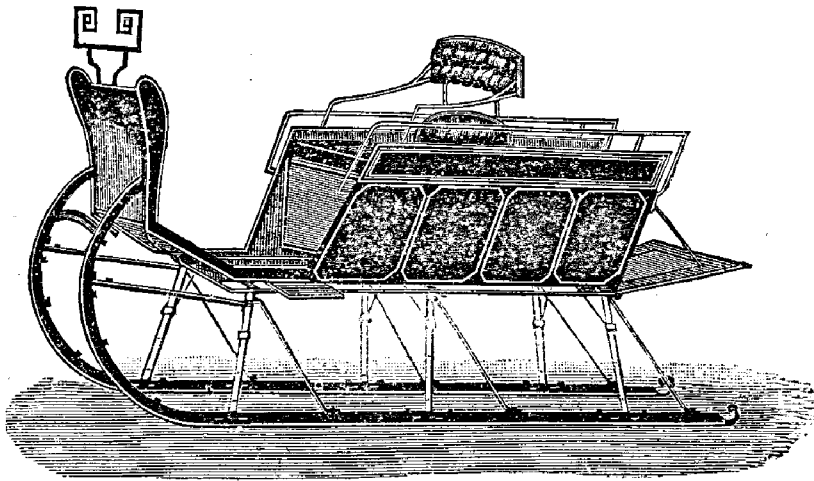


Рис. 371. Сани „Gentleman“.

мостовой; все это—такія условія, которыхъ не выдержитъ никакое колесо европейскаго издѣлія.

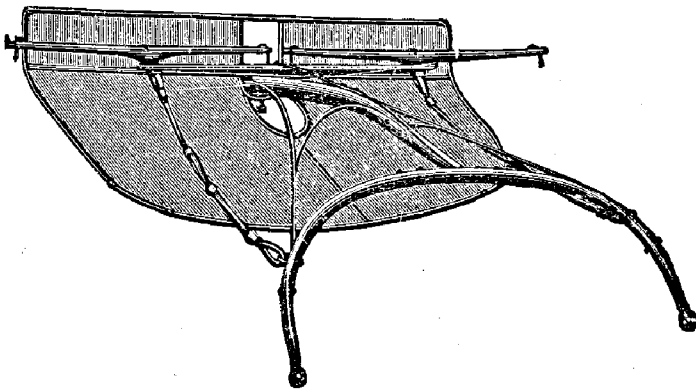


Рис. 372. Американское приспособленіе къ санямъ.

За послѣднее время на европейскіе рынки доставлялись американскія колеса „Sagven-Patent-Räder“ различными агентами, но, какъ намъ передавали, не всегда можно быть гарантированнымъ при покупкѣ колесъ изъ рукъ такихъ агентовъ.

Что касается кузова, то онъ долженъ быть настолько легокъ, чтобы отъ незначительнаго толчка приходилъ въ движеніе, но при этомъ, какъ бы велики ни были толчки, онъ не долженъ наклоняться ни въ ту, ни въ другую сторону, а напротивъ, послѣ каждаго толчка долженъ возвращаться въ прежнее положеніе. Всѣ части должны быть такъ скрѣплены и прилажены, чтобы при всѣхъ толчкахъ и поворотахъ не было вовсе слышно того скрипа и грохота, который такъ

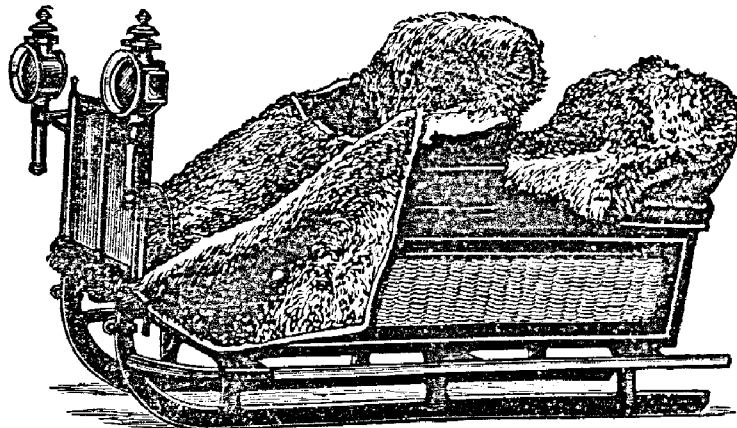


Рис. 373. Норвежскія, отдѣланная мѣхомъ сани.