

слѣдуетъ внимательно осмотрѣть, дѣйствительно ли параллельны оси и колеса и дѣйствительно ли передняя ось отстоитъ отъ задней на равную длину съ обѣихъ сторонъ, что должно быть строго вывѣрено мѣркой. Затѣмъ необходимо убѣдиться, дѣйствительно ли прикрѣпляется дышло къ серединѣ и подъ прямымъ угломъ съ переходомъ, а также

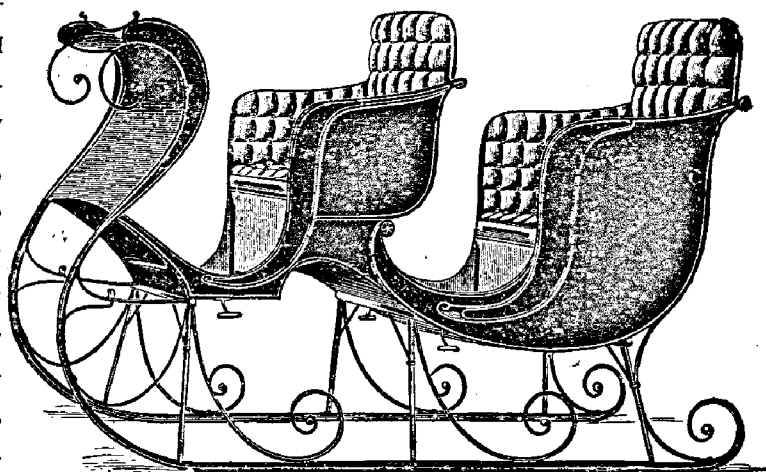


Рис. 376-а. Новѣйшій типъ нѣмецкихъ саней (Familien-Schlitten).

идутъ ли заднія колеса въ слѣдъ переднимъ или нѣтъ. Форма колесъ

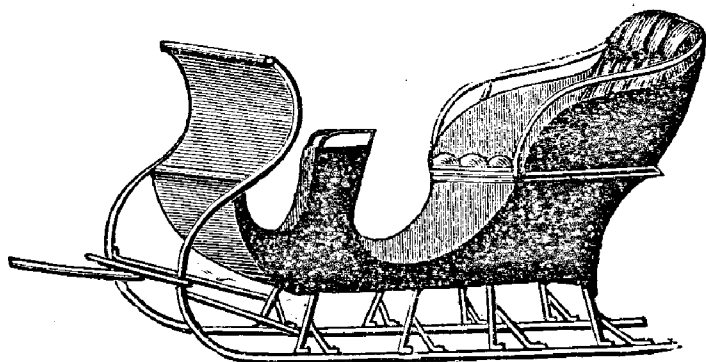


Рис. 377. Обыкновенныя русскія сани.

должна быть также изслѣдована; для этого къ образцу приставляютъ какое-нибудь тѣло, на примѣръ, кусокъ дерева и затѣмъ, дѣлаютъ полный оборотъ. Если форма колеса правильна, то на качество дерева можно не обращать вниманія“.

Отъ передка требуется, чтобы онъ былъ легко подвиженъ, но при этомъ не долженъ пере-

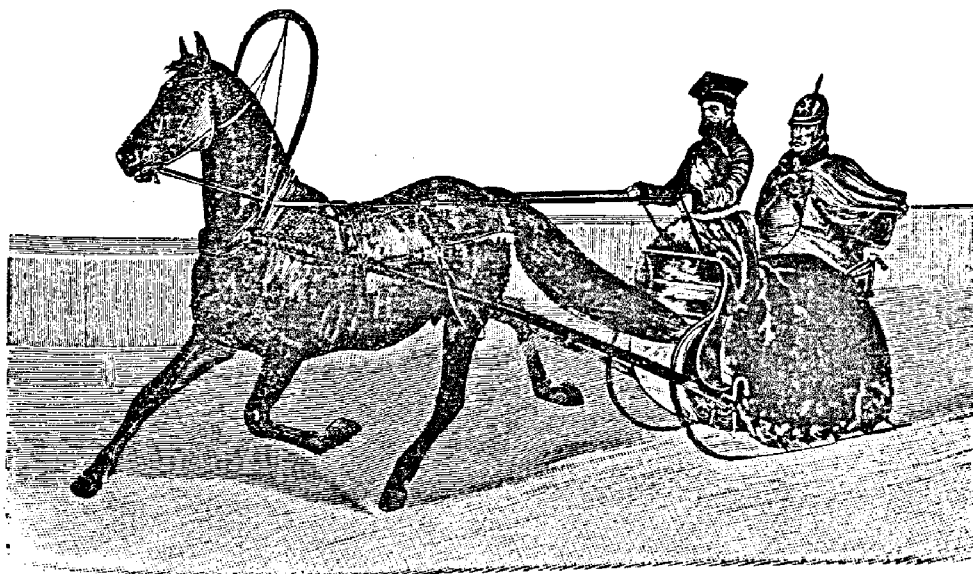


Рис. 378. Русская одиночная запряжка зимой. (Государь Императоръ Николай I.).

давать толчковъ дышлу, что очень горячитъ и беспокоитъ лошадей. Дыш-

ло должно быть хорошо прилажено и должно быть настолько эластично, чтобы не передавать лошадямъ толчковъ экипажа; только при осаживаніи лошадей оно можетъ немного сдавать.

Каждый экипажъ долженъ быть испробованъ при полномъ грузѣ. При полной нагрузкѣ можно узнать также, одинаковы ли рессоры или нѣтъ; но такъ какъ изнашивание рессоръ происходитъ вообще не равномерно, то лучше всего брать у фабриканта на нихъ гарантію.

Слѣдуетъ испробовать также и тормазъ.

Наконецъ лакировка должна быть такова, чтобы не было ни одного пятнышка и все блестѣло, какъ зеркало. Если покупка удовлетворяетъ этимъ требованіямъ, то она много лѣтъ останется такой же красивой; къ сожалѣнію, такой заботливой лакировкѣ подвергаются экипажи только въ самыхъ лучшихъ мастерскихъ.

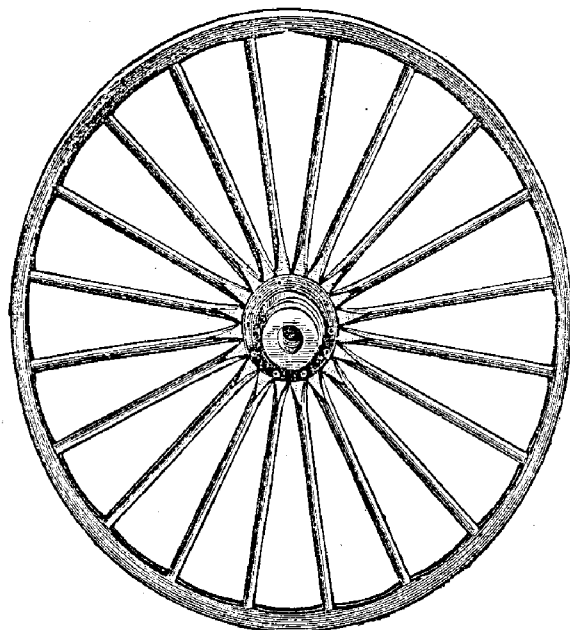


Рис. 379. Колесо „Sarven-patent“.

Экипажные фонари у большинства экипажей слишкомъ малы, почему очень часто, когда въ нихъ является наибольшая потребность, оказы-

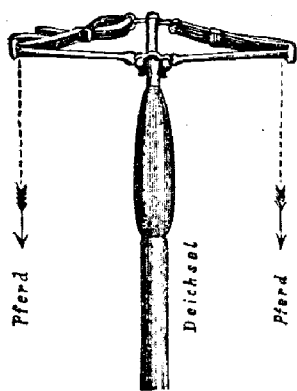


Рис. 380. Предохранительное приспособленіе къ дышло.

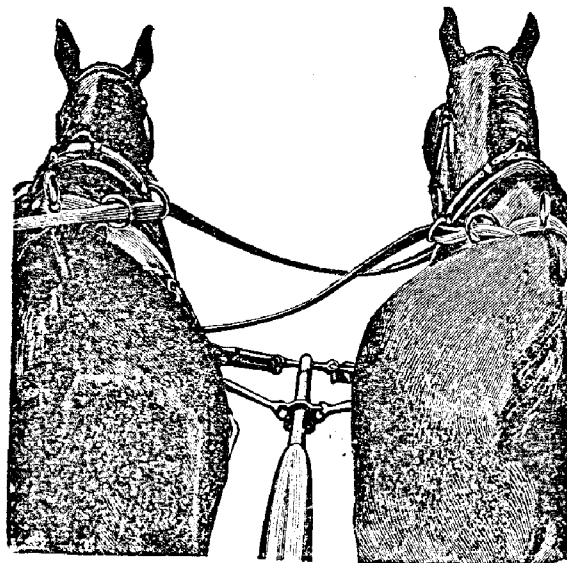


Рис. 380-а. То-же дышло въ запряжкѣ.

ваются совершенно бесполезны. Причина кроется въ томъ, что воздухъ въ такомъ небольшомъ пространствѣ скоро нагревается и портится, и свѣча вслѣдствіе этого гаснетъ. Слѣдуетъ обратить вниманіе также на пружину, поднимающую свѣчу, по мѣрѣ ея сгорания, чтобы устранить многіе неприятные случаи. Впрочемъ, въ послѣднее время получили большое

примѣненіе электрическія лампочки, имѣющія передъ свѣчами преимуще-
ства во всѣхъ отношеніяхъ.

Необходимо прибавить, что большинство экипажей, за исключеніемъ
предназначенныхъ только для города, должны быть снабжены тормазами.
Большинство современныхъ тормазовъ управляется съ козелъ. Наиболѣе
употребительными являются такъ называемые патентованные стержни,
заключенные въ длинную литую трубку, которая защищаетъ ихъ отъ
грязи и которую очень удобно прикрѣпить съ любой стороны кузова.
Рукоятка, особенно у тяжелыхъ экипажей, нерѣдко состоитъ изъ колеса,
у болѣе же легкихъ въ видѣ рычага. Со стороны кузова находится тор-
мазь, который въ видѣ рычага прикрѣпляется внизу къ вагѣ съ тормаз-
ными брусьями. Если потянуть рукоятку рычага, то тормазные брусья,
имѣющіе форму полукруга, сильно сжимаютъ колесные обручи и такимъ
образомъ тормозятъ. Зубья выдѣлываются изъ кованнаго желѣза или изъ
дерева. У болѣе легкихъ экипажей цѣлесообразнѣе гуттаперчевые зубья;
фирма ихъ изобрѣтателя—Julius Max Heine & Co, Берлинъ, Seydelstrasse 9, I.

Если при спускѣ желательнѣе уменьшить ходъ колесъ, то стоитъ
только слегка потянуть за рукоятку, чтобы уже въ достаточной степени
затормозить экипажъ. Напротивъ, если сильно потянуть за рукоятку, то
дѣйствіе тормазы дѣлается столь интенсивнымъ, что можетъ безъ труда
противустоять двумъ несущимся лошадямъ.

Относительно изобрѣтенныхъ L. Kothe & Sohn въ Галле бумажныхъ
тормазныхъ брусьевъ намъ ничего не извѣстно. Было бы однако жела-
тельно ихъ распространеніе въ виду большой дороговизны гуттаперче-
выхъ.

Во всякомъ случаѣ, какова бы ни была конструкція тормазы, кучеру
рекомендуется сначала хорошо ознакомиться съ нею, такъ какъ отъ его
небрежности можетъ произойти не мало несчастныхъ случаевъ.

Англійское каретное мастерство не даромъ всегда стояло на высотѣ
своей задачи. Такъ, за послѣднее время извѣстной фирмой Slatter & comp.
въ Лонгакрѣ изготовленъ экипажъ brougham, который не только освѣ-
щается электрическимъ свѣтомъ, но въ которомъ электричество дѣй-
ствуетъ, какъ посредникъ между сѣдокомъ и кучеромъ, передавая послѣд-
нему приказанія. Электрическая лампочка, находящаяся подъ крышей,
можетъ горѣть въ продолженіе 30 часовъ и можетъ моментально бытъ
потушена и зажжена вновь при нажатіи кнопки. Если сѣдокъ желаетъ
передать кучеру какое-либо приказаніе, то нажимаетъ одну изъ кнопокъ,
соединенную съ электрическими колокольчиками, и такимъ образомъ пе-
редаетъ приказанія, въ родѣ: стой, впередъ, направо и т. д.

Свойства и наборка упряжи.

Лучшимъ матеріаломъ для выдѣлки сбруи служитъ кожа быковъ и
телятъ. Много зависитъ также отъ самой выдѣлки кожи. Недавно одинъ
англійскій сѣдельный мастеръ напечаталъ въ періодическомъ изданіи свое
мнѣніе о качествѣ кожи. Для того, чтобы составить себѣ понятіе о качествѣ