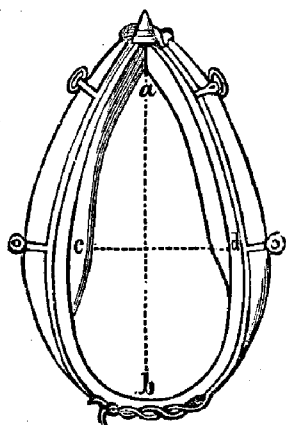


этому она дѣлается безпокойной, если видитъ, что грузъ не слѣдуетъ сейчасъ же за ея усиліемъ и старается побороть это препятствіе сильными прыжками или же, напротивъ, начинаетъ пятиться. Да и въ самомъ благопріятномъ случаѣ, при эластичной запряжкѣ всегда будетъ происходить непроизводительная затрата работы, и лошадь постоянно будетъ чувствовать болѣзненные ощущенія на мѣстѣ лежанія упряжи. Если же лошадь, запряженная въ эластичную упряжь, сдѣлаетъ усиліе потянуть и замѣтитъ, что грузъ слѣдуетъ ея усиліямъ, то это успокоитъ и ободритъ ее къ слѣдующимъ усиліямъ. Вышеназванныя вліянія будутъ при этомъ, если и не совершенно устранены, то, по крайней мѣрѣ, значительно ослаблены.

Слѣдствіемъ эластичнаго соединенія груза съ лошадьми является извѣстное сохраненіе силы, уменьшаются болѣзненные толчки на плечи и грудь лошади; такая упряжь имѣетъ благодѣтельное вліяніе на темпе-



А.
Рис. 483. А и Б. Правильно сдѣланный оголовокъ.

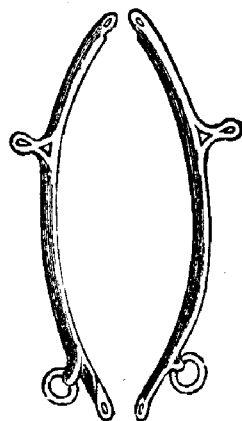
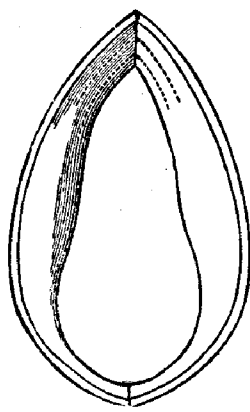


Рис. 484. Дужки оголовка.

раментъ лошади и, кромѣ того, при такой упряжи сберегаются лучше какъ сама упряжь, такъ и экипажъ. Изъ этого слѣдуетъ, что лошади при такой упряжкѣ не только будутъ въ состояніи производить большую работу съ затратой меньшей силы, но и то, что онѣ будутъ дольше сохраняться отъ разрушенія и, стало бытъ, дольше будутъ служить.

Старые „сохранители“ Фермана и Петерсона оставляли желать многого, почему и не имѣли большого распространенія; напротивъ, послѣднее изобрѣтеніе шведскаго механика Сидена, кажется, удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ.

Аппаратъ этотъ состоитъ изъ двухъ спиральныхъ стальныхъ пружинъ, расположенныхъ въ противоположномъ направленіи и покрывающихъ другъ друга. При развитіи лошадьми небольшой силы обѣ пружины одновременно приходятъ въ дѣйствіе, при болѣе напряженномъ развитіи силы приходятъ въ дѣйствіе также короткая, сильная стальная спиральная пружина; ходитъ въ дѣйствіе также короткая, сильная стальная спиральная пружина; напримеръ, при переходѣ отъ одного аллюра къ другому. Изобрѣтатель имѣетъ два патентованныхъ аппарата, которые отличаются тѣмъ, что первый снабженъ трубкой и имѣетъ плоскую сжатую спираль (рис. 485 „А“). Другой, рис. 485 „Б“, не имѣетъ ни трубки, ни пистона, но состоитъ изъ двойной или

четверной пружины изъ круглой спирально изогнутой стальной проволоки, которая растягивается вмѣстѣ съ наружными пружинами. Окончание второго аппарата снабжено продолговатыми ручками, препятствующими излишнему растягиванію.

При сравненіи съ нѣмецкими и американскими аппаратами изобрѣтеніе Сидена имѣетъ слѣдующія преимущества: 1) сила сохранителя можетъ быть легко измѣрена при знаніи животнохъ и тяжести груза; 2) степень эластичности, при желаніи, можетъ быть увеличена; 3) эластичность его имѣетъ обозначенныя границы, что предохраняетъ аппаратъ отъ скорого изнашиванія.

Уходъ за нимъ очень простъ. Если послѣ долгаго употребленія аппаратъ засорится землей и пескомъ, что легко случается при поле-

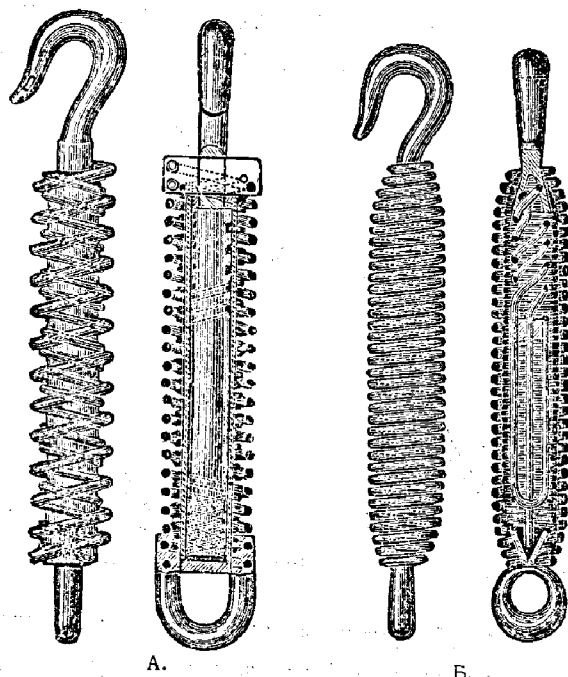


Рис. 435. Изобрѣтеніе шведскаго механика Сидена.

выхъ работахъ, то его слѣдуетъ выполоскать въ чистой водѣ, высушить въ тепломъ мѣстѣ и затѣмъ погрузить на время въ теплое льняное или деревянное масло. Если уходъ за нимъ будетъ таковъ и если онъ не будетъ употребляться для тяжестей выше его нормы, то онъ можетъ прослужить очень долго. Для заказовъ слѣдуетъ обращаться къ изобрѣтателю Сидену „Aktiebolaget Hästskyddare“, Stokholm, Klara Vestra Kyrkogata 21, причемъ слѣдуетъ обозначать приблизительно вѣсъ груза, вѣсъ экипажа и число лошадей. Цѣна такого аппарата съ силой въ 150 килограммовъ и

съ растяжимостью въ 15 сант. 6 кронъ, т. е. около 4 рублей; въ 250 килограммовъ—8 кронъ и въ 350 килограммовъ—9 кронъ. Сохранитель этотъ съ большимъ успѣхомъ примѣняется въ Стокгольмѣ въ артиллеріи, а также многими частными лицами, почему мы горячо рекомендуемъ его всѣмъ любителямъ лошадей.

Сдѣлать экипажъ по возможности болѣе помѣстительнымъ, не увеличивая размѣровъ и тяжести послѣдняго, составляетъ задачу каждаго каретнаго мастера. Первое достигается цѣлесообразнымъ устройствомъ ящика (кузова), второе тѣмъ, что переднія и заднія колеса, насколько возможно, располагаются ближе другъ къ другу, а также надо позаботиться, чтобы тяжесть была расположена выше осей, а не ниже ихъ.

Чѣмъ ближе переднія колеса къ заднимъ и чѣмъ колеса вообще выше, тѣмъ меньше тренія происходитъ на оси, и тѣмъ легче экипажъ для лошадей. Преимущества высокихъ колесъ заключаются въ большей силѣ ихъ длинныхъ спиць-рычаговъ на втулку, а этой послѣдней на ось.