

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-

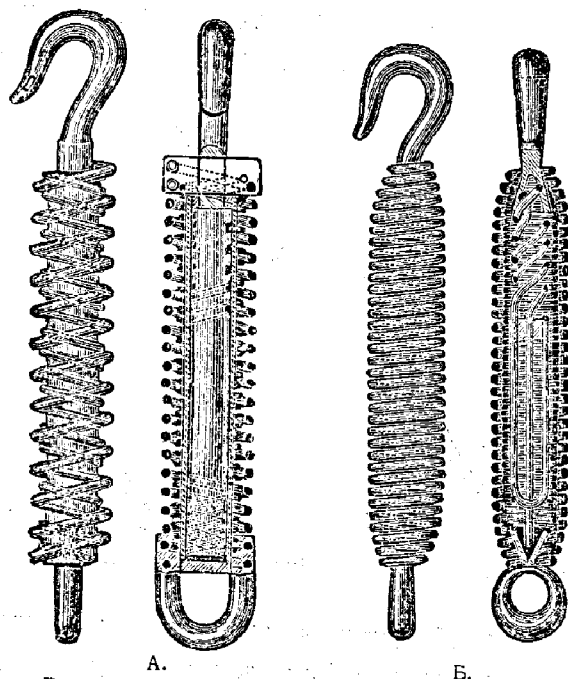


Рис. 435. Изобрѣтеніе шведскаго механика Сидена.

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.

При большихъ рычагахъ и всѣ неровности почвы преодолеваются легче, и, наконецъ, при высокомъ колесѣ происходитъ меньше оборотовъ на одномъ и томъ же пространствѣ и, слѣдовательно, тѣмъ меньше тренія втулки объ ось.

При вышинѣ передняго колеса въ 60 сант. противодѣйствіе отъ тренія втулки объ ось очень значительно, и къ тому же втулка такого колеса при шагѣ лошадей вертится съ той же быстротой, съ которой втулка высокаго колеса вертится только на рыси. Для такихъ малыхъ колесъ всякій небольшой камушекъ будетъ уже серьезнымъ препятствіемъ. При высотѣ колеса въ 120 сант. уменьшается количество оборотовъ втулки вдвое, а при высотѣ въ 1,5 метра она будетъ вертѣться съ этой быстротой только на галопѣ; въ такой же мѣрѣ уменьшается и треніе ея

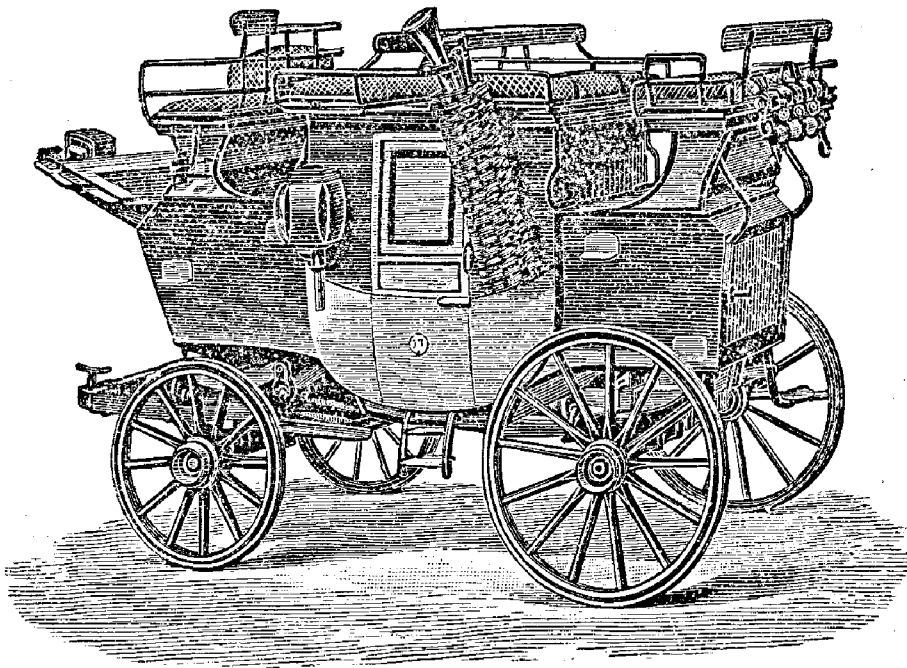


Рис. 486. „Mail-coach“.

объ ось. Изъ этого слѣдуетъ, что низкія колеса уменьшаютъ быстроту у легкихъ экипажей и увеличиваютъ тяжесть у тяжелыхъ. Такъ напр., французскія двухколесныя повозки—арбы—удовлетворяютъ не только практическимъ нуждамъ, но и теоретическимъ правиламъ. Телѣги съ малыми колесами имѣютъ только одно преимущество, что ихъ легко нагружать и разгружать, но понятно, что лучше пожертвовать этимъ удобствомъ, чѣмъ заставлять бѣдныхъ животныхъ работать вдвойнѣ.

Какое значеніе имѣютъ высокія и низкія колеса на положеніе постромокъ, было объяснено выше. Какъ приблизительный масштабъ переднихъ колесъ, предлагаемъ за правило примѣнять для ѣзды по городскимъ дорогамъ и шоссе не ниже 90 сант.; въ фаэтонахъ мѣра эта можетъ быть повышена до 98 сант. Для ѣзды въ гористыхъ и пересѣченныхъ мѣстностяхъ высокія колеса не могутъ быть рекомендованы, особенно въ двухколесныхъ повозкахъ. При подъемѣ такой повозки грузъ перетягиваетъ назадъ и

давить на подпругу, при спускѣ, лошади приходится нести весь грузъ на себѣ. Какъ одно, такъ и другое слишкомъ неудобно, почему такого сорта экипажи и не должны примѣняться въ гористыхъ мѣстностяхъ.

Высота колесъ не можетъ быть опредѣлена какими-либо законами. Если лошадь должна употреблять всю свою силу, то, какъ мы видѣли, самое удобное положеніе—при горизонтальной линіи тяги. Наибольшая высота колеса опредѣлялась бы линіей тяги. Если принять вышину груди приблизительно на 1 метръ, то радиусъ колеса долженъ быть тоже въ одинъ метръ, а высота въ 2 метра. Но такія колеса примѣнимы только у двухъ-колесныхъ повозокъ. Четырехъ-колесные экипажи должны быть такъ устроены, чтобы переднія колеса подходили при поворотахъ подъ экипажъ. Какъ бы ни приподнимали переднюю часть экипажа и какія бы въ ней вырѣзки ни дѣлали, все же нельзя примѣнить колеса такой вышины. Для заднихъ колесъ этого не требуется, но они должны находиться въ извѣстномъ отношеніи съ передними. (См. „Handbuch für Wagenfabrikanten“ von Wilhelm Rausch).

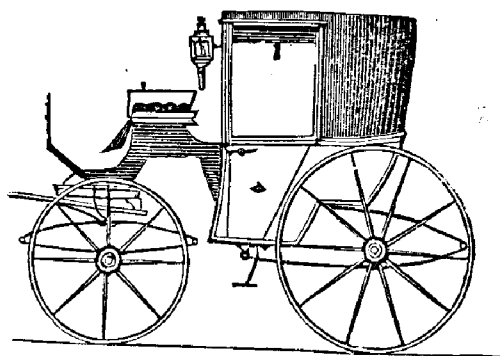


Рис. 487. Типъ легкаго купэ.

У замѣчательно собранныхъ англійскихъ „mail-coachs“ переднія колеса въ 1 метръ, заднія—1,4 метра, но эти экипажи выше всѣхъ другихъ такого же рода и запрягаются четверкой (рис. 486).

Хотя это сюда не относится, но мы должны замѣтить, что, по получившему въ спортѣ права гражданства обычаю, такимъ mail-coach долженъ

управлять не кучеръ, но любитель, а его гости и свита занимаютъ наружныя мѣста, внутреннія же предназначены для лакеевъ.

Если экипажный ящикъ помѣщенъ очень низко, то это очень удобно сѣдокамъ, но очень тяжело для лошадей, такъ какъ въ такомъ устройствѣ переднія и заднія колеса расположены очень далеко. Если же ящикъ поднять слишкомъ высоко, то при быстрыхъ поворотахъ является рискъ перевернуться. Эти достоинства и недостатки не долженъ упускать изъ виду мастеръ при постройкѣ экипажа; только избѣгая первый недостатокъ и уменьшая второй, онъ можетъ разсчитывать на симпатіи покупателя.

При постройкѣ купэ, ландо, коляски и фаэтоновъ избѣжать такой ошибки не трудно, гораздо труднѣе соединить желательную форму съ необходимой легкостью у одиночныхъ купэ (broughams, brooms) и экипажей для пони. Экипажи эти построены такъ низко, что при всемъ своемъ изяществѣ требуютъ отъ лошадей значительныхъ усилій. Одиночные broughams только тогда будутъ по силамъ лошади, если ящикъ будетъ по крайней мѣрѣ на 16 сант. уже такого-же у парнаго экипажа. Кучерское сидѣніе должно прикрѣпляться какъ можно ближе къ самому экипажу, и разстояніе между передними и задними колесами не должно быть больше, чѣмъ у фаэтона. Такой экипажъ представленъ на нашемъ рисункѣ

и изготовленъ лондонскимъ фабрикантомъ I. Оффердомъ; разстояніе между передними и задними колесами 76 сант. По словамъ фабриканта, такой brougham на половину легче другихъ экипажей того же типа (рис. 487).

Большое значеніе для правильнаго пользованія силой тяги имѣетъ также и упряжь.

Объ упряжной лошади.

Весьма многіе того мнѣнія, что почти каждая лошадь, которая позволяетъ себя запрягать и не уклоняется отъ своей работы, заслуживаетъ

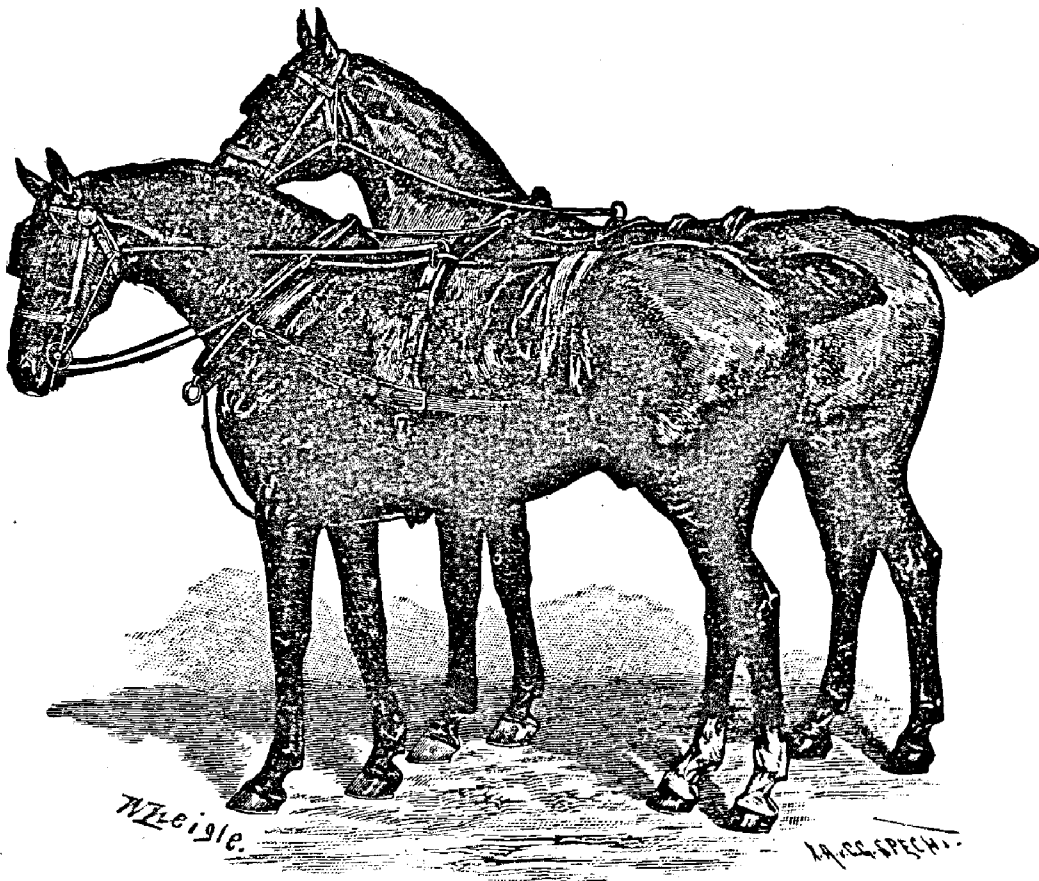


Рис. 488. Лошади для „барушь“ и „ландо“.

названія упряжной лошади. Въ дѣйствительности же очень рѣдко можно увидѣть лошадь, которая какъ формами, такъ и движеніями представляла типъ упряжной лошади, не говоря уже о томъ, подходитъ-ли лошадь подъ типъ экипажа. Этимъ объясняется, почему даже на англійскихъ конскихъ выставкахъ не очень часто наталкиваешься на типичныхъ упряжныхъ лошадей (carrossiers), а также на лошадей для экипажей типа фэтонъ и гигъ (gig). Кромѣ того, нельзя не согласиться съ тѣмъ, что легкая фэтонная лошадь не будетъ имѣть никакого вида въ парадномъ экипажѣ и наоборотъ. Владѣльцы экипажей должны поэтому обращать вниманіе, чтобы лошади и экипажъ соотвѣтствовали одинъ другому. Итакъ, большія, тяжелыя лошади съ высокими ходами—для тяжелыхъ каретъ и легкія