



КОЛОНКА
РЕДАКТОРА



И во что же МЕНЯ еще втавили... Я же ТИХО себя вел... Ладно, попытаюсь.. Но, и Вас, BLR, Специальным корреспондентом с места событий в деле сем ВИЖУ! Не отделаесь!

Просьба: не убивайте Корреспондента - BLR СРАЗУ! Он еще МОЖЕТ на что-то и согдится...когда в себя придет от столь эмоционального взрыва энтузиазма, свойственного молодому и, следовательно, пока, не окрепшему в словесных баталиях, форумчанину...

ВЕСТИ С ФРОНТА

Наши доблестные войска, освободив после ожесточённых боёв населённый пункт Княжий Погост, продолжают преследование разгромленного и деморализованного противника. Вероломные захватчики ляхи в панике бегут по направлению к Пинску, бросая по пути средства водного транспорта и гужевую военную технику (обоз). Потери противника достигли четырёхсот человек только убитыми. Захвачено большое количество пленных, в том числе командно-боярского состава. Передовые части наших войск под командованием сотника МС, боярича М. Лисовина, осуществив диверсию на коммуникациях противника под Пинском, продолжает стремительный рейд по тылам захватчиков для создания оперативно-тактической угрозы окружения всей Пинской группировке. Потери наших войск незначительны. По мнению наших аналитиков SerGild и Ульхеднар, воевода Погорынский, боярин К.А. Лисовин прочно захватил и удерживает стратегическую инициативу. Мнение самой инициативы будет сообщено в ближайших выпусках.



СВЕТСКАЯ ХРОНИКА

Боярыня Анна Лисовин вчера изволила проследовать из Ратного в Михайловск. По пока неподтвержденным сведениям, ожидается неофициальный визит в Ратное князя Городенского с супругой и семьёй. Князь ненадолго остановится в Ратном проездом в Туров.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ

Не рекордный, но обильный урожай зерновых собран тружениками полей. Цифры обмолота зерна ещё уточняются, но даже предварительные подсчёты позволяют с оптимизмом смотреть в светлое будущее.

КРИМИНАЛЬНАЯ ХРОНИКА

Обследование ветхого здания Кабака, осуществлённое лучшими представителями ратного сословия, выявило недостатки конструкции и в целях безопасности окружающих снос здания. Мэр Ратного Аристарх рассматривает вопрос о передаче освобождённой территории под полигон для испытаний новейшей бронетехники. Несостоявшаяся акула общепита доставлена в отделение челюстно-лицевой травмы Ратнинской больницы. Опубликован указ мэра об ограничении калибра прикуривателей. Прикуриватели калибра более 9мм теперь можно использовать только с письменного разрешения наместников.



ОБЪЯВЛЕНИЯ РЕДАКЦИИ

Редакция присоединяется к поздравлениям форумчан уважаемой **Сове** и желает именинице длительных и интересных постов. Редакция объявляет набор сотрудников. **Требуются:** ответственный редактор, безответственный редактор, корреспонденты и член-корреспонденты, художники-оформители и оформительницы.

Из достоверных источников стало известно, что традиционные осенние Пинская и КняжеПогостская ярмарки в этом году состоятся в Ратном. В Ратнинском филиале торгово-посреднической фирмы известного Туровского предпринимателя Никифора ведётся деятельная подготовка к событию.

Центральным событием экономического сезона стал состоявшийся на днях Салон гужевых транспортных средств. Читайте отчёт нашего специального корреспондента Княги.

Представленная на салон Ратнинской акционерной компании «Обоз» во главе с уважаемым кузнецом Касьяном уже традиционная модель «Телега-1125», к сожалению, сдаёт позиции импортным профейным пароконным моделям «Хода-Тишше» и ПК «Хозяин».

Кузов телеги устанавливался на двух продольных брусках, закреплённых на передних и задних деревянных подушках. Кузова изготовлялись различных конструкций — в виде платформ, корытообразные и др. Поворот передка на 90° осуществлялся при помощи металлического поворотного круга. В целях обеспечения взаимозаменяемости на телеги ставились стандартные колёса (ГОСТ 705—57), применяемые для однокопных повозок. На концы осей для предохранения шеек от грязи и пыли были надеты колпаки, через которые в ось продевались чеки. Деревянные детали кузова изготовлялись из здоровой древесины хвойных пород, остальные — из березы, дуба и других твердых лиственных пород. Не допускались отколы и отщепы длиной более 100 мм и глубиной более 5 мм, места отколов и отщепов должны были быть зачищены. Влажность древесины от 10 до 15%, за исключением деталей из лиственницы, для которой влажность допускалась в 18%. Металлические детали (за исключением осей) изготовлялись из стали марки Ст. 0 и Ст. 3; оси — из стали марки Ст. 4. Заусенцы и острые концы должны были быть зачищены, гайки предохранены от самоотвинчивания. Деревянные и металлические детали должны были быть плотно пригнаны друг к другу и в местах соединения покрыты олифой или суриком на олифе.

Техническая характеристика телеги: вес 190—210 кг; грузоподъёмность 500—750 кг; ширина дороги для кругового поворота 3,8 м, диаметр передних колёс 630—720 мм, задних 720—900 мм. ширины хода 1000 мм.

ХОДА

Пароконный ход состоял из двух частей — передней и задней, соединённых между собой продольным брусом — разводом. Передняя часть состояла из металлической оси, вадосника, подушки,

Транспорт века

двух спиц и заднего бруска (все детали были соединены с осью стремлянками; задний брусок был окован металлической полосой, называемой склизом), двух колёс диаметром 900 мм, дышла, ваги и двух вальков. Задняя часть состоит из металлической оси, деревянных — надосника, подушки и двух спиц, соединённых металлическими стремлянками, двух ручиц, впрессованных в подушку, и двух колёс диаметром 1080 мм. Во время эксплуатации передняя и задняя части разводились на некоторое расстояние, зависящее от длины перевозимого груза.

Грузоподъёмность 1500 кг, вес 270—290 кг; ширина колеи 1250 мм.

ПОВОЗКА — ПК «ХОЗЯИН»

Однокопные и пароконные конные повозки (рисунки выше) имели следующие общие основные детали: колёса, оси обозные, кузова, подушки, надосники, разводы, ручицы, втулки колёсные, колпаки на концы осей и металлические оковочные детали. Кроме того, имелись характерные детали: у пароконной — дышло, два валька обозных, вага, кочеток, передние сници, склиз; у однокопной — металлические нижний и верхний поворотные круги, две оглобли, два тяжа, один валёк для бездуговой запряжки. Передние сници, склиз, развод, дышло, ваги и вальки служили для поворота передка пароконной повозки. Сници представляли собой два деревянных бруса, наложенных на надосник; в передней части они были соединены скобой кочетка, а в задней разведены; на них болтами прикреплялся поперечный деревянный брусок, окованный полосовой сталью (склиз), по которому при поворотах повозки перемещалась (скользила) сцепка развода. В однокопной повозке поворот передка осуществлялся при помощи металлических поворотных кругов.

Пароконные повозки в пятидесятые-шестидесятые годы прошлого века изготовлялись по ГОСТ 706—50, однокопные — по ГОСТ 110—53. Качество конных повозок определялось их эксплуатационными данными, зависящими от конструкции отдельных узлов. К ним относятся: лёгкость на ходу, поворотливость, устойчивость, гибкость, независимость хода.

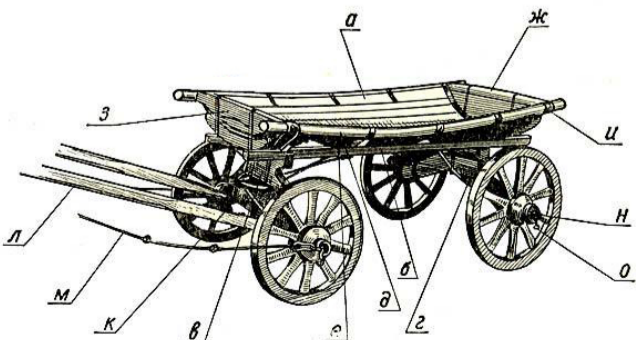
Деревянные детали повозок изготовлялись из следующих пород:

дышла, оглобли, разводы — берёза, вяз, лиственница; подушки, надосники, сници, склизы, насады, бруски ручицы, ваги неподвижные — дуб, ясень, бук, ильм, карагач, клён, вяз, берёза, граб, лиственница и сосна; ваги подвижные и вальки — тоже, что и предыдущие, но кроме сосны.

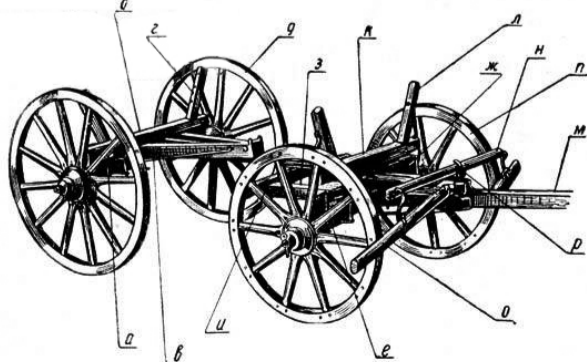
Металлические детали изготовляются из стали Ст. 4. Все деревянные детали повозок должны были изготовляться из здоровой древесины, в которой не допускались: внутренняя, заболонная и наружная (трухлявая) гниль, заболонная красина, задычание, мрамор, двойная сердцевина, поперечные трещины. В древесине допускалась: внутренняя красина, пятнистость, ложное ядро, химические и заболонные грибные окраски и внутренняя заболонь, червоточины поверхностные, свилеватость; крень местная размером не более 1/3 толщины детали; сердцевинная трубка в деталях, изготовленных из грядок (молодое дерево); в деталях, изготовленных из пиломатериалов, только вскрытая; смоляные кармашки глубиной до 1/4 детали в количестве не более четырёх на деталь; косслой с отклонением не более 4% в дышле, вальках и вагах, 8% в остальных деталях; влажность древесины в деталях колёс 8—12%, в остальных деталях до 15%. Все деревянные детали повозки должны были быть гладко обработаны, места отколов и отщепов зачищены. Во всех металлических деталях должны были быть зачищены заусенцы, острые концы, неровности на сварных швах. Гайки должны были быть закернены; места соединения деревянных и металлических деталей покрыты суриком или олифой. Деревянные и металлические детали должны плотно прилегать друг к другу.

Конные повозки окрашивались масляной краской или олифой, шейки осей смазывались колесной смазкой. Каждая повозка должна была иметь на середине передней подушки и на борту кузова марку завода-изготовителя, год изготовления, клеймо ОТК, ГОСТ и порядковый номер изделия.

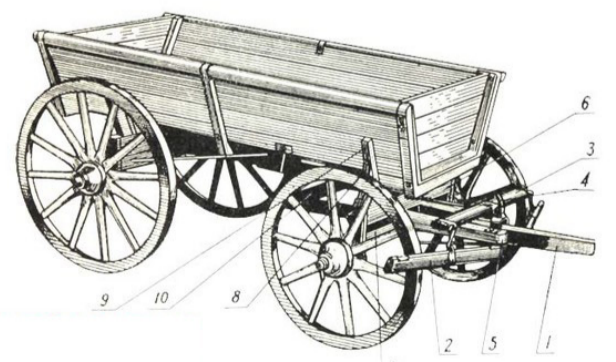
Транспортировались в вагонах, грузились в разобранном виде (снимался кузов, колёса, разъединялись передний и задний ходы, снимались дышла или оглобли). К повозке прикладывался гаечный ключ. Для хранения повозки устанавливали на деревянные подкладки и защищали от действия атмосферных осадков.



Телега: а — кузов, б — продольный брусок; в — передняя подушка; г — задняя подушка; д — круглая грудка кузова; е — полудуга; ж — задний поперечный брусок; з — передний поперечный брусок; и — металлическая скобка; к — поворотный круг; л — оглобля; м — тяга; н — колпак; о — чека



Хо́да: а — надосник задний; б — подушка задняя; в — спица задняя; г — ручица задней подушки; д — колесо заднее; е — надосник передний; ж — подушка передняя; з — спица передняя; и — склиз; к — насад; л — ручица насада; м — дышло; п — вага; о — валёк; п — колесо переднее; р — кочеток



Повозка пароконная: 1 — дышло; 2 — валёк; 3 — вага подвижная; 4 — кочеток; 5 — передняя сница; 6 — передняя подушка; 7 — надосник; 8 — контрфорс ручицы; 9 — ручица; 10 — склиз

Отпечатано с доски в Академии Михаила архангела типографии. Тираж 0001 экз. Вып. редактор **Андре**