

КОНЫ ПЕДАЛЬНЫМИ

Сам я начал свое знакомство с семейством двухколесных с обычного детского самоката. Мне тогда было лет 6, когда мой друг по детскому саду неожиданно вышел во двор на новеньком самокате. Испытать всю мощь этого резиновожелезного предела детских мечтаний можно было только одним способом – съехать на нем по бетонным ступеням вниз. Расстояние небольшое – метров десять. Зато с горочки. Хоть и по ступеням. И вот я наверху, друг внизу – три, два, один, поехали! ...Так самокат друга лишился переднего колеса, а я

двух передних зубов. Спустя год моя подружка по двору также лишилась передних зубов. Упала с велосипеда. Причем она не ехала на нем. Она на нем просто сидела задрав ноги. А еще два года спустя я впервые увидел, как круг можно превратить в квадрат за полсекунды. Показал мне это мой одноклассник, который со всей дури врезался в стену дома на своем новеньком спортивном велосипеде. Думаю, то самое равнобедренное переднее колесо до сих пор можно найти в его подвале среди прочего хлама детских лет.

Велосипед (от латинского *velox* - быстрый и *pes* - нога) - безмоторное колесное транспортное средство, приводимое в движение седоком - велосипедистом и предназначенное для передвижения на значительные расстояния, активного отдыха и спортивных соревнований. Это двухколесная или трехколесная машина для передвижения, с приводом от 2 педалей через цепную передачу.

Велосипед не был изобретен одним человеком. Он вырос из целого ряда идей и изобретений, проследимых от нашего времени до конца XVIII в. Некоторые исследователи идут дальше, указывая на чертежи двухколесного транспортного средства и роликовой цепи, принадлежавшие Леонардо да Винчи.

Важнейшим этапом развития велосипедной техники было изобретение относительно безопасного велосипеда с двумя одинаковыми колесами не слишком большого диаметра. В 1870-х годах Г. Бейтс из Кройдена в Англии создал первый велосипед с приводом на заднее колесо, названный "Летучим голландцем". Его привод со шкивами и шнуром

Г. Лоусон в своем "Байциклете", запатентованном в 1879 году, заменил цепным приводом.

Около 1885 года Дж. Старли и В. Саттон, выпустили безопасный велосипед "Ровер" с двумя колесами диаметром 760 мм и цепным приводом на заднее колесо. Примерно в то же время Ч. Линли и Дж. Биггс выпустили безопасный велосипед "Уиппет" с рамой приблизительно ромбообразной формы, которая после этого стала наиболее распространенной, фиксированным положением седла, педалей и руля. В раме были предусмотрены две пружины для амортизации дорожных ударов. Благодаря пружинам "Уиппет" пользовался особой популярностью, пока Дж. Данлоп не разработал пневматические надувные шины, появившиеся в 1889 году. В последующее десятилетие появились такие новинки, как шарикоподшипники, уменьшающие трение между движущимися частями, конвейерные методы сборки, стальные трубы, двух- и трехскоростные колесные втулки, ножной тормоз и переключатель передач - скоростей, цепного привода.

Разработка безопасного велоси-

педа и его необычайная популярность в 1890-х годах повлекли за собой многие социальные изменения, в частности изменения в женской моде - появились женские брюки для велосипедных прогулок, и в женской свободе - стали обычными велосипедные прогулки в мужской компании без пристрастия родителей и родственников.

Многие новшества, привнесенные первыми конструкторами велосипедов, способствовали развитию автомобильной промышленности. Более того, многие из первых конструкторов автомобилей и мотоциклов сами вначале были конструкторами велосипедов, как, например, Г. Даймлер в Германии, а также Б. Харлей и А. Дэвидсон в США. Кроме того, энтузиасты велосипедного транспорта требовали улучшения шоссе дорог, объединившись в 1880 году в Лигу американских велосипедистов, которая к 1890 году стала крупнейшей в мире спортивной ассоциацией.

Моторизация транспортных средств привела к снижению популярности велосипеда в период с 1900-х по 1920-е годы. К середине 1990-х годов сложилось несколько

разных, четко различающихся направлений в использовании велосипеда. Все они сводятся к езде на двух колесах, но соответствующие оборудование и техника весьма специализированы.

С повышением в Европе и США интереса к велосипеду возникла целая индустрия велосипедного туризма. Десятки, если не сотни коммерческих компаний и некоммерческих организаций предлагают велотуры различного масштаба - от однодневных поездок до длительных экскурсий по разным странам.

Отдельные организации устраивают велосипедные походы, участники которых сами везут все свое туристское снаряжение и ночуют в палатках, но, как правило, коммерческие велотуры обставляются достаточно комфортабельно: весь багаж перевозится на автофургонах, а туристы получают отличное питание и ночуют в гостиницах.

Односкоростной дорожный велосипед, рассчитанный на тяжелые ус-



ловия эксплуатации, с давних пор был основным транспортным средством

в развивающихся странах. Его не только легче купить и дешевле содержать, чем лошадь или автомобиль, но он и весьма эффективен при транспортировке детей и доставке товаров на рынок. В крупных городах промышленно развитых стран, таких, как Англия, Голландия или Дания, велосипеды по-прежнему широко применяются для доставки мелких партий разных бакалейных товаров. На велосипед все чаще смотрят как на реальную альтернативу автомобилю в регулярных поездках на работу и по магазинам на расстояния не более 20 км.

*Лотос, lotos@zen.ru
По материалам
Washington Profile*

ОБУЗДАТЬ ДВУХКОЛЕСНОГО ЗВЕРЯ!

Итак, начнем с начала. Сначала были родители. Мама училась ездить на велосипеде лет в десять. Это было в гостях на даче, велосипед был старый и слишком большой, дорожки - проселочные и выбитые. Мама научилась садиться и ехать, но не научилась тормозить и поворачивать. Больше с велосипедом она не общалась.

Папа учился ездить в младших классах, под руководством старшего брата, в Москве. Сочетание оказалось удачным, он научился за неделю и регулярно ездил лет до восемнадцати, после чего пересел на велосипед с моторчиком, после чего на мотороллер, после чего на мотоцикл, после чего на машину, после чего ее угнали, и теперь папа ходит пешком и пользуется общественным транспортом.

К моменту появления на свет меня родители совместно пришли к выводу, что самое главное в жизни - безопасность. А безопаснее всего лежать дома, в кровати, тщательно подоткнув одеяло. И ни в коем случае не выходить на улицы! Какие уж тут велосипеды! Поэтому двухколесное средство передвижения появилось у меня только в тридцать три года, когда я освободилась от власти родителей, выбралась из их чар и отвергла их взгляды и убеждения.

Велосипеды продавались около метро, рядом с небольшим районным парком. Мы с мужем пришли туда теплым майским днем, сбежав для этого с работы. Первым делом продавец задал нам вопрос о возрасте наших

детей. Ответ об отсутствии оных поверг торговца в замешательство. Объяснение, что велосипеды мы покупаем для себя - в панику...

И вот на новообратенных, блестящих велосипедах мы в парке.

Мой муж утверждал, что на велосипеде ездить просто. Садись - и едешь. Почему-то я ему верила... Ха-ха! Оказалось, что "садись" - это не как на стул. У этого вертлявого механизма всего две точки опоры... При попытке поставить ноги на педали происходит кувырок, мягкое тело падает на дорожку, а сверху с жалобным звоном обрушивается вся железка. Колеса продолжают трагически вращаться...

В общем, в первый день я в течение часов этот трех повторяла упражнение "поставить велосипед, примериться к седлу, одну ногу на педаль, другую оттолкнуться и на педаль, кувырок, подняться, поставить велосипед..."

Вдалеке на дорожках мелькал силуэт мужа, наслаждавшегося ездой... Прохожие давали советы и высказывали предположения... Неприятные! До дома я вела велосипед за руль...

На следующий день был проведен осмотр местности вокруг дома с целью поиска "тренировочной площадки". Ее подобием был избран асфальтированный пятячок между сберкассой-магазином-загом, с несколькими припаркованными у обочин машинами и массой битых бутылок из-под шампанского. Зато автомобили ездил там редко, прохожих было мало и имелся небольшой уклончик, с которого можно было потихоньку скатываться, отталкиваясь ногами и истонно

крича прохожим: "Осторожно!!! Я не умею ездить!!!"

Кроме того, папа дал мне несколько бесценных практических советов:

1 В первую очередь нужно немного поводить велосипед рядом с собой, держа за седло. Научиться держать его в равновесии.

2 Так же, за седло, научиться его поворачивать.

3 При езде держать спину прямо, не сгибаться и не наваливаться на руль. Ощутить точку опоры на седло и регулировать совокупный центр тяжести тушки и велосипеда.

4 Поворот осуществляется в основном за счет наклона тела, и только в небольшой степени - рулем.

Постепенно дело пошло на лад. На третьем "уроке" я уже могла съехать с уклончика и не всегда упасть. На пятом - возвращаясь домой, ехала, а не вела велосипед "в поводу". Фиолетово-черные разводы, украсившие меня от пояса и ниже, стали постепенно синеть и бледнеть.

Я почувствовала себя настолько уверенно, что перебралась на другую "учебную площадку", где, кроме меня, учились ездить на велосипедах и роликах дети младшего школьного возраста. Мои успехи крайне веселили их.

Мое "ощущение реальности" сильно изменилось. Окрестности как-то сжались, все дорожки стали близко знакомыми, каждая рытина имеет свой характер. Старушек лучше объезжать сзади, иначе они очень суетятся и бестолково метаются вправо-влево.

Дети - это настоящий бич. Никогда не предугадаешь, что они сделают в следующую секунду. Лучше держаться от них подальше. Машины, особенно едущие, не так и страшны. Они боятся велосипедиста больше, чем он их. Но нагнать не нужно. Нелишне также помнить, что велосипед куда маневреннее автомобиля. А автомобиль - тяжелее, быстрее и устойчивее. В отношениях с автомобилями рекомендую взаимную вежливость.

При пешей прогулке, идя под горку, пытаешься слегка подтормозить, или, наоборот, неумеренно разогнаешься. Пять скоростей - избыточно, все равно всегда едешь на третьей, только изредка переключаешься.

Турецкие велосипеды лучше и крепче советских. Собаки бегут с лаем, но если рывкнуть им командным басом: "Равняйся! Смирна!" затихают и отстают. На асфальтированных горках в парках молодые мамы любят прогуливать коляски. Сохраняйте бдительность! Съехав с горы почти неизбежно придется на нее въезжать...

Ну вот, почти и все. Я вполне прилично еду, поворачиваю, торможу, объезжаю одушевленные и не очень предметы. Ночью, когда мало машин, могу проехать километров пятнадцать. Пока не всегда удачно справляюсь с бордюрами. Не сломала ни кости, ни велосипед. Но до подвига мужа - 70 километров ночью по Москве, от дома в центр, несколько кругов там, и назад домой - пока не дотягиваю.

До следующего лета!

Юка, г. Москва