

# ВЕЛОСИПЕД

Авторы: А. Н. Ловцов



Горный велосипед.

ВЕЛОСИПЕД (франц. *vélocipède*, от лат. *velox* – быстрый и *pes* – нога), транспортное средство, приводимое в движение мускульной силой сидящего на нём человека. Большинство В. имеют два колеса, но бывают трёх-, четырёх- и даже одноколёсные. В. по назначению разделяют на детские, подростковые,

дорожные, горные, спортивные (в т. ч. шоссейные) и специальные. К последним относятся трёх- и четырёхколёсные грузовые велосипеды (веломобили), цирковые, трюковые и т. п. Наиболее распространены дорожные велосипеды. Чаще всего они бывают одноместными, но производятся также и многоместные В., или тандемы. Большое распространение получили складные В., удобные для перевозки на транспорте. Рамы современных В. делаются из стали, алюминия или углепластика («карбона»). Составные части различных типов В. примерно одинаковы. Колесо состоит из обода, втулки, спиц и пневматической шины. Трансмиссия велосипеда включает в себя систему, которая состоит из ведущих звёзд, соединённых с педалями; цепь, передающую усилие с системы на кассету; кассету – набор ведомых звёзд, соединённых с втулкой заднего колеса. Передаточное число привода меняется перекидыванием цепи на разные комбинации звёзд при помощи переключателей. Тормоза имеют отдельный привод на переднее и заднее колёса. На некоторых моделях горных В. имеется система подпрессоривания.

История создания В. носит весьма разноречивый характер. По одной из версий, чертёж первого В. с двумя колёсами, педалями и цепной передачей создал в 1493 Леонардо да Винчи. Среди изобретателей В. числятся и рос. механик Л. Л. Шамшуренков, построивший «самобеглую коляску», о чём свидетельствует офиц.

протокол от 2.11.1752, и каретный мастер из Германии М. Касслер, и крепостной крестьянин Е. М. Артамонов. Но общепризнанным изобретателем В. считается К. фон Драйз (1817, Германия), запатентовавший своё изобретение. Построенный им В. представлял собой двухколёсную машину, приводимую в движение отталкиванием ног от земли. В 1861 к переднему колесу добавились педали, а в 1870 – цепной привод на заднее колесо. После того как англичанин Д. Данлоп впервые установил пневматич. шины (1888), а в конструкцию В. были добавлены свободный ход (1894) и механизм переключения передач (1899), В. приобрёл вид, в общих чертах сохранившийся до настоящего времени. Начиная примерно с 1905 В. стали выходить из моды из-за бурного развития автомобильного транспорта. К 1940 В. во многих странах считались всего лишь игрушками для детей. Только с кон. 1960-х гг., благодаря пропаганде здорового образа жизни и всеобщему осознанию экологич. проблем, В. снова стали популярны. В последнее десятилетие 20 в. появилось большое число новых типов В. Напр., это гор. В., приоритетами в конструкции которых являются комфортность передвижения и простота обслуживания; горные В., в т. ч. для соревнований по маунтинбайку; В. для велотриала, т. е. для преодоления препятствий, и др. В. – самое распространённое в мире транспортное средство (за счёт низкой стоимости, лёгкости и малых размеров, а также из-за отсутствия потребности в топливе и высокой безопасности). Конструкции В. продолжают непрерывно совершенствоваться в направлении снижения массы, повышения безопасности и удобства езды, применения новейших материалов. В 2005, по итогам опроса обществ. мнения в Великобритании, В. был признан величайшим технич. изобретением с 1800, причём за В. проголосовало больше опрошенных, чем за все остальные изобретения, вместе взятые.