

**ФІЗИЧНЕ ВИХОВАННЯ
І СПОРТ В НАВЧАЛЬНИХ
ЗАКЛАДАХ УКРАЇНИ
НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ:
СТАН, НАПРЯМКИ ТА
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**



Випуск 22

Григорій Грибан,
Житомирський державний
університет імені Івана Франка

ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ ВЕЛОСИПЕДА ТА ЗАРОДЖЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО СПОРТУ

Постановка проблеми. Сьогодні сотні мільйонів населення планети не уявляють свого життя без надійного «сталюного коня» - друга велосипеда. Їзда на велосипеді - це задоволення для людини, це здоровий спосіб життя в сучасному урбанізованому середовищі, це екологічно чистий вид транспорту, це, насамкінець, важливий іспит для вияву фізичних, психічних, моральних якостей та фізіологічних можливостей людини.

Аналіз останніх досліджень. Безумовно, тільки з появою велосипеда, зародився велосипедний спорт. Перший проект веломашини ще в 1495 році запропонував знаменитий італієць Леонардо да Вінчі. Однак, його проект так і залишився на папері. Але в книзі «Леонардо да Вінчі», яка вийшла в 1984 році в серії «ЖЗЛ», знаходимо зображення велосипеда сконструйованого великим художником і вченим [4].

Можливо про винахід Леонардо да



Вінчі просто забули, а, можливо, як стверджують багато вчених, то була звичайна фальсифікація. Легендою також є історія про кріпака Юхима Михеєвича Артамонова, що буцімто саме він сконструював і випробував двухколiсний самокат. Він «... в день Ильи Пророка года 1800 ездил на

Велосипед Леонардо да Вінчі [4] диковинном велосипеде по улицам

Екатеринбурга, а в 1801 году добрался из старинного годовуновских времен, села Верхотурье, под Пермью, в Москву» [6, с. 59].

Велосипед важив понад 40 кілограмів, мав переднє ведуче колесо діаметром більше одного метра. Діаметр заднього колеса був у два рази менший, висота веломашини складала майже 1,5 метра. Цю легенду С. С. Ілізаров, заступник директора Інституту історії природознавства і техніки РАН, наводить як приклад міфу та явної фальсифікації.

Як показав хімічний аналіз заліза, велосипед із нижньотагільського музею зроблено не раніше 1870 року. Що ж до Артамонова, він вперше згадується у книзі У.Д. Белова «Історичний нарис уральських гірських заводів» (видання 1898 р., Санкт-Петербург): «Під час коронування імператора Павла, отже в 1801 р., (насправді коронація Павла I відбулася 1797 року, авт.) тодішній майстровий уральських заводів Артамонов бігав на винайденому ним велосипеді, внаслідок чого по велінню імператора отримав свободу з усіма нащадками».

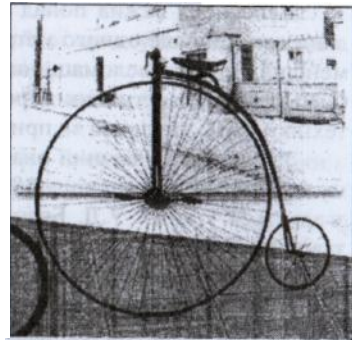
Однак, патент на виготовлення першого велосипеда у 1817 році отримав баварський лісничий барон Фрідріх Христіан Людвіг Дрейз фон Зауерброні з Карлсруе (Німеччина). Його велосипед був дерев'яним з відсутньою ланцюговою передачею, пересуватись на ньому доводилося відштовхуючись ногами від землі [6, с. 59]. Для публіки виріб був представлений у Мангеймі влітку 1817 року і в Парижі в 1818 році. Саморобка Дрейза не знайшла прихильників і відійшла в минуле, частково зберігшись хіба що у сучасному дитячому самокаті.

У 1839 році шотландський коваль Кіркпатрік Макміллан додав до самокату важільнопедальний привід, який нині застосовується у дитячих автомобільчиках. Педалі штовхали заднє колесо, з яким вони були з'єднані металевими стержнями. Переднє колесо поверталось кермом, велосипедист сидів між переднім і заднім колесом. Велосипед Макміллана випередив свій час. Обертаючі педалі вперше закрутяться лише через 14 років Філіпом Фішером.

У 1845 році англієць Р.У. Томпсон запатентував надувну шину, але про його винахід також було надовго забуто. Німецький механік Філіп

Фішер у 1850 році винайшов і приладнав вдосконалені обертаючі педалі. Завдяки цим педалям велосипед згодом обзавівся роликковим ланцюгом - найвдалішою системою приводу, що дожила до наших днів. У 1855 році француз Ернст Мішо застосував їх у своєму варіанті машини і назвав цю конструкцію «велосипедом», що з латини означає «швидкі ноги». Відтепер двоколісний одноколісний візок називатиметься тільки велосипедом, а винахідником його вважатимуть Е. Мішо, котрий завбачливо запатентував свій винахід. Його велосипед було продемонстровано в 1867 році на міжнародній виставці у Парижі. Захоплення новим видом транспорту наприкінці XIX століття призвело до налагодження масового виробництва велосипедів.

Вклад **основного матеріалу**. З 1870-х років стала набувати популярності схема «пенніфартинг»: величезне переднє колесо, до якого прикріплені педалі та кермо, маленьке заднє колесо, і водій, що сидить майже на вершині переднього колеса. Велика висота сидіння і зміщений до переднього колеса центр ваги, робили такий велосипед досить небезпечним. До речі, велосипед такої конструкції, тільки більш вдосконалений, зберігається в Житомирському обласному краєзнавчому музеї. Альтернативою їм були триколісні велосипеди.



Один із зразків перших велосипедів (фото велосипеда із Житомирського обласного краєзнавчого музею)

У 1867 році винахідником Каупером було запропоновано вдалу конструкцію металевого колеса зі спицями, завдяки яким громіздкі колеса стали легшими. З 1869 року велосипеди почали обладнувати металевою рамою.

У 1869 році в Парижі вже нараховувалось 1300 таких велосипедів. Перший велосипед, схожий на той, що використовується в наші дні, називався «Корсет». Ровер мав однакові за розміром колеса, ланцюгову передачу на заднє колесо, а сидіння водія розміщалося між колесами. Англієць Джон Кемп Старлі у 1884 році винайшов ще одну модифікацію сучасного велосипеда.

У 1888 році шотландський ветеринар Джон Бойд Данлоп знову винайшов надувні каучукові шини (запатентовані у 1845 році). Цей винахід зробив їзду на велосипедах значно комфортнішою і сприяв широкій популярності цього виду транспорту. 1890-ті роки назвали золотими часами велосипеда. Через кілька років Данлоп заснував фірму,

яка випускала шини також для мотоциклів і автомобілів. У США в 1895 році було випущено 1,25 мільйона двоколісних веломашин.

Педальні гальма і механізм вільного ходу було винайдено у 1898 році. Це дозволяло не крутити педалі, коли велосипед іде за інерцією згори. В ті ж роки вигадали перемикання швидкостей і ручні гальма, але ці винаходи набули популярності не відразу.

Перші алюмінієві велосипеди були зроблені у 1890-х роках. Починаючи приблизно з 1905 року, велосипеди в багатьох країнах стали

виходити з моди через розвиток автомобільного

транспорту.

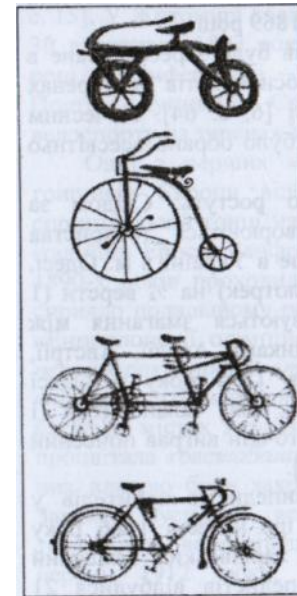
зростанню популярності здорового способу життя з кінця 1960-х років велосипеди знову увійшли в моду у багатьох країнах світу.

Технічний

прогрес

удосконаленню конструкції велосипеда. Наш земляк О.В. Зеленський також вніс свій вклад в розробку модернізації велосипеда. В газеті «Комсомольська зірка» від 20 грудня 1986 року в статті «Винахідник велосипедів» читаємо: «Якості кількох типів велосипедів поєднала в собі універсальна, машина створена житомирським архітектором О. В. Зеленським. Вона зручна для далеких туристських подорожей і близьких заміських прогулянок, щоденних поїздок на роботу і загальних фізичних тренувань. У разі потреби її легко обладнати для перевезень вантажів. Універсальності

досягнуто



оригінальному комбонуванню агрегатів, збірності Еволюція велосипеда конструкцій, змінності коліс та іншим удосконаленням. У такому велосипеді немає традиційної важкої рами, сидло кріпиться на вилках колеса. Творцєві машини видано авторське свідоцтво на винахід. Новинкою зацікавились не тільки самодіяльні конструктори, але спеціалісти велозаводів.

Конструюванням нових і вдосконаленням існуючих моделей велосипедів Олександр В'ячеславович, який свого часу закінчив Львівський політехнічний інститут, займається вже п'ятнадцять років. Вивчаючи технічну літературу, він дійшов висновку, що велосипед має чимало резервів для вдосконалення.

Високу оцінку дістав сконструйований О. В. Зеленським велосипедний швидкохід. Він складається з двох коліс, двох опірних площадок для ступенів ніг і приводу для обертання коліс. Рухається

пристрій завдяки використанню ваги тіла - їздок поперемінно спирається ногами на опірні площадки, імітуючи ходьбу на місці» [9, с. 4]. Сьогодні на вулицях Житомира можна зустріти десятки модифікацій велосипеда, зроблених руками місцевих умільців.

У 70-х роках XIX століття, завдяки енергійним комерсантам і комівояжерам із країн Західної Європи, перші велосипеди з'являються і на території Росії. У 1880-90 роках у багатьох містах Росії та України створюються товариства велосипедистів-любителів, організовуються і проводяться спортивні змагання. Перші трекові змагання і шосейні гонки були запроваджені в країнах Європи ще у 1869 році.

Перше російське товариство велосипедистів було зареєстроване в 1882 році в Петербурзі, а перші змагання велосипедистів на теренах Росії відбулися 24 липня 1883 року в Москві [6, с. 64]. Почесним президентом російського клубу велосипедистів було обрано всесвітньо відомого письменника Л.М. Толстого.

У ці роки ряди велосипедистів стрімко ростуть. Слідом за петербурзьким товариством у 1884 році створюються товариства велосипедистів у Москві, а в 1887 році - вперше в Україні в м. Одесі. Одеське товариство побудувало циклодром (велотрек) на 1/4 версти (1 верста = 1066,8 м), де регулярно організовуються змагання між місцевими велосипедистами та кращими гонщиками Англії, Австрії, Бельгії, Італії, Німеччини, Франції. 26 липня 1894 року в Одесі відкривають асфальтовий трек. Саме цього дня талановитий і різносторонній спортсмен, знаменитий Сергій Уточкін виграв почесний приз - лідерський та гонку на три версти [5, с. 15].

Незважаючи на те, що товариство велосипедистів-любителів у Харкові було засноване 21 липня 1887 року, ще навесні 1886 року поблизу заводу Рижова почав діяти перший харківський земляний велотрек. Перші змагання харківських велосипедистів відбулися 21 вересня 1886 року. У квітні 1893 року на посаду голови правління харківського товариства велосипедистів-любителів було обрано професора кафедри фізики місцевого університету М. Пільчикова. 25 липня того ж року на землях ветеринарного інституту відкрито новий трек із цементним покриттям і просторими трибунами. Одним із кращих харківських гонщиків тих часів був С. Попов, який володів титулом «кращий їздець Харкова» [5, с. 14]. Можна зробити припущення, що, можливо, саме він змагався у 1900 році за звання кращого гонщика міста Житомира.

Відомими велосипедистами того часу були москвич Г. Д'явіс, петербуржець М. Д'яков - перший російський чемпіон і призер світового чемпіонату 1896 р. в Копенгагені, М. Дзевочко - переможець першої безперервної гонки Петербург — Москва, А. Бутилкин, Г. Вашкевич, П. Іполітов. Але й серед них не було рівних знаменитому

одеситу Сергію Уточкіну, який неодноразово виграв гонки у багатьох зарубіжних чемпіонів світу з велоспорту [2]. Завдячуючи С. Уточкіну, Одеса тоді міцно утримувала позиції лідера у велоспорті. «Урожайним» на змагання став сезон 1895 року. Тоді на одеському треку було проведено 25 змагань. Найбільше перших призів, звісно, виграв С. Уточкін, який славився своїм потужним фінішем [5, с. 15].

Перші змагання у Києві відбулися 16 вересня 1890 року. Серед київських гонщиків виділявся П. Акматов, який у 1895 році володів званням «*Лучший ездок Києва*» на дистанціях 7,5 і 15 верст [1, с. 85; 5, с. 15]. У Житомирі товариство велосипедистів-любителів започатковано 30 листопада 1893 року, у Катеринославі (Дніпропетровськ) - у 1894 році, у Сімферополі - у 1895 році. Пізніше товариства відкрилися у Полтаві, Луганську, Слов'янську, Севастополі. Це був період розквіту велоспорту на теренах України [5, с. 15].

Одні з перших міжнародних змагань за участю найсильніших гонщиків Європи відбулися у 1899 році на одеському треку. У спринтерській гонці на «Приз Одеси» Сергій Уточкін зумів перемогти італійців Ероса, Ланфранкі та Чизотті [5, с. 15]. Міжнародні змагання 1890-х років проходили не тільки в Одесі, а і у Харкові, Києві, що сприяло подальшому розвитку велосипедного спорту в Україні. Автори «Енциклопедії олімпійського спорту України» констатують: «*Однак з перших років нового століття у вітчизняному велоспорті почався спад, який важко було пояснити*» [5, с. 15]. Причина цьому доволі банальна. У багатьох містах України і Росії в товариствах велосипедистів-любителів процвітала «*бесшабашная карточная игра*» [36, с. 3] і тому більшість із них владою були закриті (в т. ч. у Петербурзі і Києві у 1907 році). Завдяки зусиллям велосипедиста Оттона Ржонсницького київське товариство велосипедистів-любителів відновило свою діяльність у червні 1912 року. Найбільшою популярністю серед глядачів користувалися досвідчений спринтер Новицький, а також гонщики Скарлато, Милянський, Румянцев, Міллен, Зайцев [1, с. 99].

Закриття російських товариств велосипедистів ні якій мірі не позначилося на розвитку світового велоспорту. У 1900 році утворюється Міжнародний союз велосипедистів (УСІ), який у 1956 році був реорганізований. Так виникли Міжнародна федерація професійного велоспорту і Міжнародна федерація любительського велоспорту. Чемпіонати світу з шосейних гонок почали проводитися лише з 1921 року. Перший чемпіонат відбувся у Копенгагені, де чемпіоном в груповій гонці на 190 кілометрів став швед Гуннар Шельд. Перші гонки в закритих приміщеннях були проведені в 1929 році, з велокросу в 1950 році [6, с. 60].

У 1896 році змагання з велоспорту увійшли у програму сучасних олімпійських ігор. Першим олімпійським чемпіоном Афін став француз

Поль Массон, який переміг у трьох видах змагань. Але найдовшу 87-ми кілометрову дистанцію від Афін до містечка Марафон і зворотньо швидше за всіх проїхав грек Арістідіс Константінідіс [3, с. 36].

У 1911-1913 рр. російський велогонщик А. Панкратов здійснив першу кругосвітню подорож на велосипеді, за що був відзначений вищою нагородою міжнародного союзу велосипедистів - «Діамантова зірка». На I Всеросійській олімпіаді, відкриття якої відбулося 20 серпня 1913 року в Києві, велосипедну гонку на 240 верств Київ - Чернігів -Київ виграв москвич Волочугін (10 год 06 хв), другим фінішував рижанин Аун (10 год 14 хв), а третім - Равський із Варшави (10 год 31,5 хв) [1, с. 227]. Але в багатьох газетних звітах були наведені зовсім інші результати - переможцем назвали А. Аунча (Аун) представника ризького товариства велосипедистів (10 год 14 хв), другим призером -Ф. Равського із варшавського товариства (10 год 31,5 хв), а третім -М. Волочугіна із московського клубу ковзанярів і велосипедистів (10 год 32хв)[1, с. 227].

Висновки. Сьогодні актуальним постає питання вивчення не тільки історії створення велосипеда, розвитку велосипедного спорту, а й пошуку нових шляхів розвитку і впровадження велосипедної їзди в містах України за зразком європейських країн. Слід також зазначити, що українське суспільство з кожним роком все яскравіше починає усвідомлювати свою ідентичність та шукати шляхи реалізації різнобічної інтеграції в науково-культурологічній реалії європейської спільноти. У цьому світлі важливого значення набуває потреба в збереженні й примноженні національних здобутків, оптимальне поєднання інноваційних ідей з досягненнями вітчизняної й світової історичної думки минулого, що дозволяє успішно розвиватися Україні в умовах глобалізації.

Використані джерела:

1. Бубка С.Н. Киев - 1913. Первая Российская олимпиада / С. Н. Бубка, М.М. Булатова. - К. : Олимпийская лит., 2013. - 232 с.
2. Велосипедный спорт. - М. : Физкультура и спорт, 1979. - С. 10.
3. Волошин А.П. На олімпійській хвилі / А.П. Волошин. - К. : «МП Леся», 2008.-448 с.
4. Гастев А.А. Леонардо да Винчи / А.А. Гастев - 2-ое изд. - М. : Мол. Гвардия, 1984. - 400 с.
5. Енциклопедія олімпійського спорту України. - Вид-во НУФВС «Олімпійська література», 2005. - 464 с.
6. Кудрявцев В.Г. Спорт мира и мир спорта / В.Г. Кудрявцев, Ж.В. Кудрявцева. - М. : Мол. Гвардия, 1987. - 331 с.
7. Газета «Комсомольська зірка» № 152 від 20 грудня 1986 р. - С. 4. (*Житомирська обласна універсальна наукова бібліотека імені О. Ольжича*).