

# ВЕЛО СНОБ

ЛЮДИ, БАЙКИ  
И КУРАЖ



*Инициатива  
Кристиана Кале*



Москва, 2018



## ВВЕДЕНИЕ

*Велосипед и что в нем такого* 8

## ЧАСТЬ 1 Основы

**ПОДКЛЮЧАЕМСЯ.** *История велосипеда* 16

**ЧТО ТАКОЕ «ВЕЛОСИПЕДИСТ»  
И ЗАЧЕМ КОМУ-ТО ИМ СТАНОВИТЬСЯ?** 44

**ВЕЛОКЛАССИФИКАЦИЯ**

*Многообразие подвидов велосипедистов* 57

**ДОБИРАЕМСЯ НА ВЕЛИКЕ.** *Как велоезда изменила мою жизнь* 87

## ЧАСТЬ 2 Дорожные правила

**«ПОЧЕМУ ВСЕ СТРЕМЯТСЯ МЕНЯ УБИТЬ?»**

*Страх, или Как выжить на велике* 98

**ВЕЛОЕЗДА В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ**

*Облагораживание велосипеда* 120

**ГЛЯДИТЕ-КА, Я ТОЖЕ НЕ КАК ВСЕ!**

*Миф о велосипедной культуре* 130

## ЧАСТЬ 3 Велоезда. Углубленное изучение

**НЕ ПРИВЯЗЫВАЕМСЯ.** *Бремя велообладания* 142

**РАСТРЯСАЕМ ЖИР.** *Влияние велоезды на стройность* 163

**ПРОКОЛ ПРИСПОСОБЛЕННОСТИ.** *Правила и мода* 195

**КРАТКОЕ РУКОВОДСТВО ПО ЭТИКЕТУ**

*ДЛЯ НЕ-ВЕЛОСИПЕДИСТОВ* 207

**ЭПИЛОГ** 216

**БЛАГОДАРНОСТИ** 222

**ПРИМЕЧАНИЯ ПЕРЕВОДЧИКА** 224



# ПОДКЛЮЧАЕМСЯ

## История велосипеда

*Когда вижу взрослого человека на велосипеде, я не отчаиваюсь в будущем человечества<sup>8</sup>.*

Герберт Уэллс

Велосипед — одно из простых изобретений, какие были у нас под рукой словно бы испокон веку. В конце концов, в нем же всё механическое, ничего особенно современного вроде электричества или внутреннего сгорания ему не требуется. Можно счесть, будто еще в 1600-х кто-нибудь посмотрел на лошадь и подумал: «Слушайте-ка, а чего б не сделать такое вот, но с колесами?» Однако ничего подобного не происходило вплоть до 1818 года, когда немецкий барон Карл фон Дрез запатентовал *Laufmaschine*, также известную под названием «дрезина» или «лошадка денди». По сути, то было транспортное средство с двумя колесами,

на которое усаживаешься и приводишь всю конструкцию в движение, отталкиваясь ногами, как Фред Флинтстоун<sup>9</sup>. И хотя у этого прибора имелось два колеса и он предшественник велосипеда, всё равно он остался лишь катающейся табуреткой и довольно быстро вышел из моды — по многим причинам, но главное — у него не было педалей и смотрелось это по-дурачки.

Затем появилось несколько викторианских штуковин с педалями и колесами, разнообразных конструкций, и вот их уже именовали «велосипедами». Наконец, в 1860-х годах во Франции один велосипед оказался почти таким, как надо. К сожалению, его изготовили из железа, колеса — из дерева, ездить на нем было мучительно, и потому его окрестили боншейкером, или «костотрясом». Но всё-таки у него имелось два колеса примерно одинаковых размеров, педали; а это значит, что люди, ездившие на нем,



не просто бегали, подложив под зад колесо, как на «лошадке денди». У «костотряса», впрочем, изъянов хватало. Помимо истязания ездой на нем (уверен, сегодня его бы называли бы «яйцебойкой»), у «костотряса» не было цепного привода. Педали и шатуны крепились прямо к переднему колесу. Это называется «прямой привод», и вам он, несомненно, знаком: его до сих пор применяют в таких высокотехнологичных машинах, как детские трехколесные велосипеды. Хорошо в таком приводе то, что с ним никогда не зажует штанину, как в цепном, но беда в том, что со звездочки на звездочку в нем не переключишься, а потому скорость у такого велосипеда не поменять. Можно лишь увеличить диаметр самого переднего колеса.

Это и привело к возникновению всеми любимого старинного велосипеда с колесами разной величины — «пенни-фартинга», которые начал производить в 1870 году в Англии Джеймс Старли.



Свое прозвище пенни-фартинг получил из-за потешно крошечного заднего колеса и несусветно громадного переднего: они смотрелись как маленькая и крупная монетки (соответственно пенни и фартинг), такой вот привет викторианскому такту и сдержанности, иначе эту машину назвали бы «тестикулами наездника костотряса», ибо, вне всяких сомнений, и на это она походила. Раму изготавливали из стальных трубок, гораздо легче чугунных, у колес имелись проволочные спицы, и вся конструкция была в целом гораздо воздушнее, а также, благодаря большому переднему колесу, ездокам удавалось набирать настоящую скорость — такую, что породила спортивные велогонки. Но за такую скорость приходилось платить: конструкция оставалась непрактичной и чрезвычайно опасной. Вылеты из седла лицом вниз — обычное дело. Да вы только *посмотрите* на эту штуку! Она же несуразна донельзя.

Но публика тем не менее новой моделью увлеклась. Каким бы нелепым изделие ни было, люди впервые смогли быстро перемещаться без помощи пара, ветра или косматых смердящих животных. Пенни-фартинг — до того великая штука, что он дожил до наших дней, как символ и рождения велосипеда в частности, и находчивости стародавних викторианских времен вообще. Изображения пенни-фартинга попадаются и в витринах велосипедных магазинов, и на футболках, а иногда встречаются и сами они, живьем, под всякими чудиками, которые до сих пор на них катаются.

В 1878 году Алберт Поуп основал в Бостоне компанию «Колумбия Байсикл», а к 1880-му все модники уже гоняли на пенни-фартингах. Но *какова* была езда на велосипедах в те поры? Кто они, наши велопредки? Чтобы это выяснить, я взялся читать старые «газетные» статьи. Для тех из вас, кому неизвестно, что такое газета: это то, что люди читали до того, как возник интернет. Такое занятие можно уподобить чтению скатерти — такой вот буквенный аналог пенни-фартинга. Короче, из газет я много чего почерпнул.

Вот что сообщает о велосипедной езде «Нью-Йорк Таймс» от 13 марта 1885 года, в разгар пенни-фартинговой лихорадки:

## ПОПУЛЯРНЫЙ ВЕЛИКОПОСТНЫЙ СПОРТ

Велосипеды — ныне любимая народная забава

ОГРОМНЫЕ ТОЛПЫ НА ГОНКАХ МИШО

**Велоклуб в Бруклине**  
**Уникальное развлечение на катке Клермонт-авеню:**  
**запланирован костюмированный заезд**

В сезон Великого поста возник большой бум велосипедных катаний: общество Нью-Йорка, и в частности Бруклина, увлеклось этой забавой так, словно других и не бывает. Посещение академии Боумана на Бродвее, близ 53-й улицы, либо катка Клермонт-авеню в Бруклине подтвердит это наблюдение. Последнее заведение — штаб членов велоклуба Мишо, организации,

состоящей из знаменитых публичных персон мегаполиса. Каток Клермонт-авеню открыт в определенные часы и для посетителей с улицы. Велоклуб Бруклина во многих отношениях похож на клуб Мишо. Его члены составляют исключительное светское общество. Они сразу сняли каток Клермонт-авеню только для себя — и гостей из публики не допускают.

Вечерами по вторникам и пятницам, а также после обеда по средам и четвергам члены Мишо полностью распоряжаются академией Боумена. Здесь проходят обычные и костюмированные заезды, которые собирают много людей. В последний вечер и на арене, и на зрительских галереях была толпа. На послеобеденных встречах подают чай, и они зарекомендовали себя исключительно популярными.

Вчера после обеда зрителей было премного. Вопреки тому, что заезд был организован не Мишо, членов этого клуба собралось немало. Участники клуба и обычные посетители поочередно занимали места в седлах. Тем, кому требовалась помощь наставника, приходилось ждать более часа, прежде чем их успевали обслужить. И старики, и молодежь старательно учились кататься, и юные красотики, и матроны, некоторым удавалось ездить чрезвычайно ловко. Даже мальчишки, едва по колено взрослому человеку, гоняли по просторной

арене, словно они с машиной единое живое целое.

Примечательно, что падений случилось немного, и мистер Боумен гордится тем, что в его академии серьезных увечий пока не получил никто.

Каток Клермонт-авеню восхитительно приспособился к велокатаниям. Пространство арены в нем такое же обширное — если не больше, — как в любой академии Большого Нью-Йорка, и члены велоклуба это очень ценят. Вчера после обеда каталось немало дам, а в последний вечер публики собралось великое множество — посмотреть музыкальный заезд и обучение класса юных членов клуба. Сегодня после обеда с трех до шести будет чай и музыкальный заезд. На вечер ближайшего понедельника запланирована изощреннейшая зимняя программа. Она включает в себя костюмированный заезд и увеселения в пользу Дома одиноких женщин и детей.



Управляющий Уильям Э. Узбстер возглавляет устроительство и, действуя по рекомендации некоторых ведущих дам-наездниц из высшего общества Бруклина, составил программу, которая заинтересует любого члена клуба, а также многих других. Сначала состоится общий заезд членов клуба в костюмах, и за оригинальность наряда ожидаются следующие призы:

#### **ПЕРВЫЙ ПРИЗ**

Главному остроумцу

#### **ВТОРОЙ ПРИЗ**

Главному красавцу

#### **ТРЕТИЙ ПРИЗ**

Главному любимцу публики

Жюри — миссис Джордж Э. Фэйз, миссис Джеймс М. Фüller и миссис Уильям К. Уоллес<sup>20</sup>.

Вслед за этим оригинальным конкурсом состоится причудливый сложный заезд с участием мистера и миссис Чарлз Дж. Килпатрик<sup>21</sup>. Он — одноногий наездник, творит на велосипеде

поразительные чудеса. Миссис Килпатрик — изысканнейшая наездница, и ее представление обещает быть очень интересным.

Далее в программе — детская показательная репетиция танцев, для членов клуба, а также братья Боско из Италии и их номер с мартышкой и медведем.

Покровительницы увеселений: миссис Алфред С. Барнс, миссис Тьюнис Дж. Берген, миссис Флэмен Б. Кэндлер, миссис Джордж У. Чонси, миссис Карл Х. Де Силвер, миссис Джордж Э. Фэйз, миссис Э. Х. Дикерсон, миссис Джон Гибб, миссис Фрэнсис Э. Додж, миссис Джеймс Л. Морган-мл., миссис Кэрролл Дж. Поуст, миссис Уильям К. Уоллес, миссис Уильям У. Росситер, миссис Фредерик Б. Прэтт<sup>22</sup>, миссис Генри Т. Ричардсон и миссис Роберт Б. Вудворд.

Содействующий управляющему Узбстеру Организационный комитет: У. И. О. Биби, А. Д. Бернс, Артур П. Клэпп, Джордж Э. Фэйз, Уильям

В. Хестер, Фрэнк П. Макколл, доктор Леонард Ч. Макфэйл, Алфред Норрис, Эндрю Питерз, Карролл Дж. Поуст-мл., К. Дж. Тёрнер-мл., Фрэнк Д. Таттл и Уильям К. Уоллес.

Первый заезд велоклуба на свежем воздухе состоится в субботу после обеда, предположительно — до Кони-Айленда.

В общем, велосипедная езда в 1885 году представляла собой встречу общественных «пишек» на крытом катке и катание на больших колесах. Больше смахивает на нафосную дискотеку на роликах, чем на велоезду, известную нам ныне. Не сомневаюсь я и в том, что «посетители с улицы» в 1885-м — те же яппи 1985-го или наши современники-хипстеры. Велоезда во времена пенни-фартингов и впрямь изрядно отличалась от сегодняшней, а общее у них, похоже, лишь одно: хипстерам это дело нравилось всегда.

И всё же зрелище наверняка было ого-го. Судя по приведенной статье, людям, которым нужны были велоуроки, «приходилось ждать более часа, прежде чем их успевали обслужить». И вот это тоже: «И старики, и молодежь старательно учились кататься, и юные красотки, и матроны, некоторым удавалось ездить чрезвычайно ловко». Даже «мальчишки, едва по колено взрослому человеку, гоняли по просторной арене, словно они с машиной единое живое целое». Кстати, эта статья подогрела ажиотаж вокруг мистера и миссис Чарлз Дж. Килпатрик. Между прочим, «он — одноногий наездник, творит на велосипеде поразительные чудеса. Миссис Килпатрик — изысканнейшая наездница, и ее представление обещает быть очень интересным».

Однако то, что случилось позднее, совершило переворот в веломире, и ровно поэтому я не ношу прозвища «ПенниФартинг-СнобН-Й». Нет, я не назначение Гровера Кливленда<sup>13</sup> имею в виду. Я имею в виду изобретение «безопасного велосипеда». Безопасный велосипед изобрел Джон Кемп Старли, племянник упомянутого Джеймса Старли, так уж вышло, а название такого велосипеда происходит от того, что на него уже не нужно было громоздиться, как на велосипед со здоровенном передним колесом. У безопасного велосипеда появилась цепная передача, а скорость определяли звездочки. Из этого следовал не только одинаковый размер колес, но и то, что колеса стали *разумного* размера — ну, не выше человеческого роста. Ездить на велосипеде теперь стало просто. Он сделался послушным. А когда через несколько лет компания «Данлоп» начала производить надувные шины, езда к тому же сделалась глаже. Всё встало на свои места. По сути, безопасный велосипед с надувными шинами — тот же, на котором мы все нынче ездим. Разумеется, наши велосипеды теперь куда изощреннее, но замысел не изменился. Грубо говоря, к 1887 году велосипед был готов.

Стоило безопасному велосипеду уйти в народ, как веломир совершенно изменился. Повальное занятие для всех. Большинство велосипедистов — и даже не-велосипедистов — знают, что профессиональная езда на велосипеде была в США когда-то невероятно популярным спортом. Более того, на рубеже прошлого и позапрошлого столетий, окажись вы в садах Мэдисон-сквер, вы не баскетбол пошли бы смотреть, а велогонки. А всё потому, что сады Мэдисон-сквер были велодромом — на котором проходили главные события сезона. Натянули бы наверняка свои парадные твидовые труселя, нафабрили усы и усладились бы старой доброй потехой. Но не все осознают, до какой степени велоезда нравилась публике как вид *деятельности*, а не только как зрительский спорт. Людей охватила новая страсть. Не сомневаюсь: до появления велосипеда народу и занять себя толком нечем было — разве

что прогуливаться по паркам с парасольками, ну или, может, в крокет играть. Конечно, был еще конный спорт, но дорожный. И для него требовались уголья, а если живешь в городе, без загородного поместья, лошадь в гостинной держать не очень-то удастся. В общем, как только появились безопасные велосипеды, позволившие людям исследовать пригороды с приятной скоростью и удобством, все запрыгнули на них быстрее, чем кот на кухонный стол, когда вы открываете банку с тунцом.

Из новшества и предмета поклонения высшего общества велосипеда превратилась в стиль жизни. В конце 1890-х люди уже гоняли быстро и далеко. Более того, повсюду расплодились велоклубы, места катания и велогонки. «Пробеги» и «сто ярдов на скорость», организуемые местными «колесными», где б вы ни жили, проходили в каждые выходные. «Нью-Йорк Таймс» постоянно публиковала «Вестник велосипедиста», где обнародовала заезды и результаты гонок, а также сообщала о велосипедных делах в целом.

## ВЕСТНИК ВЕЛОСИПЕДИСТА

Попечители Бруклинского моста рассматривают  
планы велодорожки

**НИ ОДИН НЕ ПРИЗНАН ПОЛНОСТЬЮ  
УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫМ**

Английская аристократия обожает велоезду  
и катания для высокопоставленных дам. Принц  
Уэльский задает моду. Капризный ослик приручен.

Ввиду того что катание через Бруклинский мост вскоре станет затруднительным, а то и опасным, поскольку на мосту уже прокладываются две линии трамваев, радостно слышать, что президент Берри, ведущий инженер и начальник эксплуатации Мартин размышляют над созданием велодорожки исключительно для колесных наездников и наездниц. Они признают, что немедленно это строительство произвести может не получиться, но до недавнего времени велосипедисты сомневались, уделят ли вообще попечители моста внимание их удобству и безопасности.

Начальник эксплуатации Мартин сам передвигается на велосипеде и в недавней утренней поездке наглядно убедился в опасности перемещения по мосту. В прежних условиях полосы движения были заняты транспортом умеренно, эздок пускался в путь под нешуточной угрозой жизни и здоровью; теперь же, когда значительная часть пространства будет занята трамвайными рельсами, неудобства удесатерились. Впрочем, в нынешних

условиях строительства, сообщает мистер Мартин, ничего поделывать нельзя. Когда проезжую часть приведут в порядок, администрация моста выберет тот или иной план благоустройства ради велосипедистов. Мистер Мартин рекомендует клубам и организациям велосипедистов продолжать просветительскую деятельность и призывать к организации велодорожки: чем больше давления общественности, тем, вероятно, лучше.

Несколько проектов уже прислали в контору мистера Мартина — и несколько разработано им самим и его помощниками, и все они ждут отбора. Проект, ныне одобряемый начальником эксплуатации, предполагает сооружение узкой полосы на эстакаде, которую проезжают автомобили. Это полоса шириной чуть более 12 футов, для велосипедистов вполне просторно. Там, где эстакада заканчивается, велодорожка продолжится на том же уровне вплоть до съездов с моста и там сольется с основной трассой. В этих точках для сообщения между эстакадой и уровнем проезжей

части планируются подъемники. Еще один вполне достойный план, но не без недостатков, предполагает полосу шириной примерно четыре — шесть футов, встроенную прямо в проезжую часть, а подъемники

и эстакады — по обоим концам моста. Согласно этому плану велосипедисты вынуждены перемещаться по проезжей части, а потому полностью удовлетворительным его считать не приходится.

Велосипедисты требовали для себя лучших условий — как и ныне. Бруклинский мост открыли в 1883 году, он в те поры был самым длинным подвесным мостом в мире, а велосипедисты уже требовали себе на нем отдельную дорожку.

Для меня как для велосипедиста поразительно, что газета масштабов «Нью-Йорк Таймс» публиковала результаты клубных гонок, но уж такова была их популярность. В конце концов, я сам — клубный гонщик, и, если только кто-то из моих партнеров по команде не выигрывает, я понятия не имею о результатах гонки, в которой *участвую*: я просто пересекаю финишную черту ближе к хвосту стаи и из последних сил качусь к ближайшей кофейне. Если же мне делается любопытно, кто там выиграл, просто спрашиваю у окружающих. Но в те времена велосипедные события освещали неистово, а «Вестник велосипедиста» был своего рода помесью спортивного обзора и раздела брачных объявлений. Велоезда *гремела*.

Столько народу село на велосипеды, что велоезда начала влиять на городскую среду. Чтобы кататься, велосипедистам нужны хорошие дороги. А в те времена их было не так много. Автомобили всё еще выглядели как моторизованные садовые тачки (да и тех негусто — с 1880 по 1893 год Карл Бенц продал что-то около 25 автомобилей), люди всё еще запрягали лошадей. И потому

лучшие дороги, на какие могли рассчитывать ездоки, — с «макадамовым» покрытием (его в 1820-х предложил шотландец Джон Лудон Макадам). В те дни покрытые макадамом дороги были для велосипедистов, как для освоителей фронта — золото: велосипедисты отправлялись буквально на край света, лишь бы дотянуться (покрышками) до таких дорог. Стоило пройти слуху о новой макадамовой дороге, как велосипедисты организовывали на ней «пробег» или «стометровку» — и бросались к ней так же, как скейтбордисты 1970-х в Южной Калифорнии стекались к опорожненным уличным бассейнам.

## УДАРИМ ПРОБЕГОМ ПО РОКАУЭЮ

### В поисках моих двухколесных предков

*Именно верхом на велосипеде лучше всего узнаешь очертания страны, поскольку приходится потеть вверх по горкам и скатываться с них. На моторе впечатление оставляют лишь высокие холмы, и точной памяти о крае, по которому проехал, в отличие от велосипедного путешествия, не получишь<sup>14</sup>.*

Эрнест Хемингуэй

Одно дело — узнать, что и сто лет назад твое любимое занятие уже гремело на весь свет. Совсем другое — убедиться в этом самому и выяснить, каковы велоезда и велосипедисты были в те времена. Кто его знает, когда какая-нибудь крупная компания вроде «Трека» начнет выпускать машины времени, а заодно и пробные велосипеды времени, а пока добыть такое знание можно лишь

