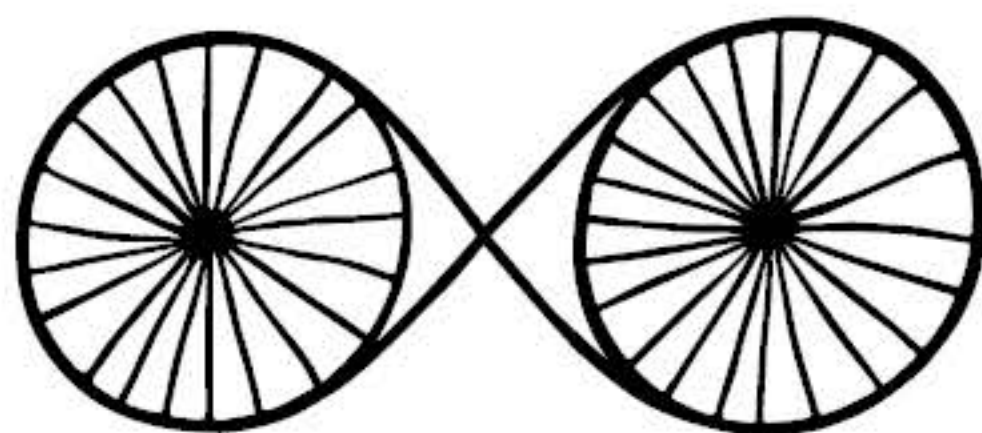


ЗМІСТ

<i>La Petite Reine</i>	9
1. Ромбоподібна душа: Рама	31
2. Сідай за кермо — геть зброї ярмо: Система кермового управління	69
3. У повному спорядженні: Система приводу	119
4. Убережи мене, Боже, від «вісімки»: Колеса	149
5. На заклепках: Сидіння	209
Недарма нас вабить відстань	237
Рекомендована література	249
Додаток: Корисна інформація	251
Подяка	253



LA PETITE REINE*

*Рано чи пізно той, хто чимдуж дереться вгору,
знайде свої крила.*

Генрі Чарльз Бічінг, «З пагорба на велосипеді, хлопчача пісня»

«Познайомся з майбутнім», — сказав Бутч Кессіді, показуючи Етті Плейс, як вмонтуватися на кермо його велосипеда. Бутч із Еттою виїхали з двору ферми на запилужену дорогу під звуки пісні Бі Джея Томаса «Краплі дощу падають мені на голову», покладеної на меланхолійну мелодію Берта Бахарача.

Це — одна з найвідоміших музичних інтермедій у кіно. Пісня здобула премію Американської кіноакадемії. Коли 1969 року вийшла стрічка «Бутч Кессіді та Санденс Кід», на рекламному плакаті було зображено пару на велосипеді. Для довідки, Пол Ньюман у цьому фільмі сам виконав усі велосипедні трюки. Ця сцена в стрічці ключова: підстаркуватих грабіжників переслідує не лише закон, адже на них також полює майбутнє, втілене в образі велосипеда. Коли з екрана зникає ферма, що правила їм за притулок, Бутч пускає новомодну машину без вершника вниз, у кювет: «Майбутнє твоє, паршивий велосипеде», — вигукує він. Далі камера показує

* Маленька королева (фр.). — Тут і далі прим. ред.

велосипед, що завалився на бік, і його колесо, яке з ритмічним звуком обертається до повної зупинки. Усе, епоха Бутча і Санденс на Заході скінчилася. Вони вирушають до Болівії, намагаючись переписати власне минуле.

За основу свого оригінального сценарію, який також було відзначено премією Американської кіноакадемії, Вільям Голдман узяв біографії Роберта Лероя Паркера та Гарі Лонгабау, сумнозвісної парочки грабіжників, що тероризували залізницю та членів банди «Дика шайка». Вони втекли до Аргентини зі штату Вайомінг у 1901 році. Період надзвичайних змін добіг кінця не лише на Дикому Заході, але і в усьому західному світі.

У 1890-х роках багатьом здавалося, що майбутнє надходить занадто швидко. Це десятиліття стало свідком першого міжнародного телефонного дзвінка, «боротьби за Африку», заснування британської лейбористської партії, раціоналізації та кодифікації світових видів спорту та першої Олімпіади нового часу. Були відкриті героїн, радій та радіоактивність урану. Свої двері вперше прочинили готелі «Волдорф-Асторія» у Нью-Йорку та «Рітц» у Парижі. Дюркгайм придумав соціологію. Серед орієнтирів соціальної думки опинилися права робітників та пенсіонерів. Сім'ї Рокфеллерів та Вандербільтсів накопичили безпрецедентно великий приватний капітал. Народилися рентген і кінематограф. Верді, Пуччіні, Чайковський, Малер, Сезанн, Гоген, Моне, Вільям Морріс, Мунк, Роден, Чехов, Ібсен, Генрі Джеймс, Ейтс, Редьярд Кіплінг, Оскар Вайлд, Джозеф Конрад і Томас Гарді — усі ці люди були в розквіті своїх творчих сил. Це визначна декада — наріжний камінь вікторіанської епохи.

У самому серці всього цього перебував велосипед. Якщо вірити статистиці, у 1890 році в США налічувалося 150 000 велосипедистів: вартість велосипеда становила близько половини річної зарплати простого робітника. До 1895 року на

велосипед уже можна було заробити протягом кількох тижнів, тому щороку з'являлися мільйони нових велосипедистів.

Велосипед, на якому їхали Бутч із Еттою, називали «безпечним». Це був перший сучасний велосипед — утілення палкого і невловного бажання людини мати самохідний транспортний засіб. Його «винайшли» в Англії 1885 року. Після того, як через три роки було додано пневматичні шини, що неабияк посилило зручність машини, уперше розпочався велосипедний золотий вік. Як писав Віктор Гюго: «Можна чинити опір вторгненню військ, але не ідеї, час якої настав». «Звістка про двоколісне диво» поширювалася так швидко, що маси задавалися питанням, як це людство так довго не могло додуматися до чогось аж настільки простого.

Виробництво велосипедів швидко виросло у величезний бізнес. Почалося масове виробництво велосипедів на промисловому рівні, процес проектування був відділений від збірки, а спеціалізовані заводи постачали стандартизовані комплектуючі. Одна третина всіх патентів, зареєстрованих у Патентному відомстві США в 1890-х роках, була пов'язана з велосипедом. Ба більше, під велосипедні патенти у Вашингтоні в окрузі Колумбія було виділено окрему будівлю.

У 1895 році в Лондоні на щорічному промисловому заході *Stanley Cycle Show* 200 фірм представили 3000 моделей. Того року журнал *The Cycle* прозвітував про 800 000 вироблених у Великій Британії велосипедів. Безліч слюсарів, зброярів і тих, хто мав навички роботи з металом, залишили свої майстерні й ринули працювати на велосипедні заводи. У 1896 році, піковому для виробництва, 300 компаній у США виробили 1,2 мільйона велосипедів, перетворивши цю індустрію на одну з найбільших у країні. Найбільша компанія — «Коламбія» — що розташовувалася у Гартфорді, штат Коннектикут, налічувала 2000 працівників і уславилася тим, що кожної хвилини виробляла один велосипед.

До кінця десятиліття велосипед став звичною і практичною формою приватного транспорту для мільйонів людей, такою собі робочою конячкою. Уперше в історії робітничий клас став мобільним. Оскільки людям відтепер було набагато легше пересуватися, то переповнені багатоквартирні будинки спорожніли і натомість почали розростатись передмістя, до того ж змінилася сама географія міст. Що ж стосується сіл — велосипед допоміг збагатити генофонд: записи про народження в Британії з 1890-х років демонструють, що багато прізвищ стали з'являтися далеко від сільської місцевості, з якою протягом століть були тісно пов'язані. Крім того, велосипед повсюди ставав каталізатором кампаній із поліпшення доріг, буквально вторувавши шлях для легкового автомобіля.

Користь для здоров'я, яку принесло захоплення велосипедом, органічно поєдналася з прагненням до самовдосконалення, що характеризувало ту епоху: ті самі робітники, котрі їздили на роботу велосипедом, засновували гімнастичні клуби і хори, бібліотеки та літературні гуртки, де збирались у вихідні. Масово почали проводитись аматорські та професійні велоперегони. В Америці велосипедні перегони на треках або велодромах стали спортом номером один для перегляду. Артур А. Ціммерман, одна з перших у світі міжнародних спортивних зірок, виграв понад тисячу перегонів на трьох континентах як любитель, а потім — і як професіонал. Він, зокрема, завоював золоті медалі на першому у світі чемпіонаті з велоспорту в Чикаго, що відбувся у 1893 році. У Європі надзвичайно популярні стали шосейні перегони. Традиційні класичні перегони, такі як Льеж-Бастонь-Льеж та Париж-Рубе, уперше провели у 1892 та 1896 роках відповідно. Тур де Франс починає свою історію 1903 року.

Американців ідея швидкості захопила ще під час «веселих» 1890-х: швидкість вважалася ознакою цивілізації. З розвитком транспортної мережі та зв'язку американці почали асоціювати

швидкість із об'єднанням їхньої величезної країни. Вони досягли цього саме завдяки велосипеду. Наприкінці 1893 року учасники перегонів на велодромах уже розвивали швидкість 60 км/год. Велосипед став найшвидшим засобом пересування на дорозі, посунувши з подіуму коней. До кінця десятиліття, завдяки технологічним інноваціям, велосипед ставав дедалі легший і швидший. У 1891 році Монті Гольбайн установив світовий рекорд у 577 км на 24-годинних перегонах на велодромі в Герн-Гілл у Лондоні: шість років по тому голландець Матьє Корданґ, завзятий любитель сигар, подолав відстань на 400 км більшу.

Стандартний велосипед мав фіксовану передачу (без додаткових передач або вільного ходу), сталеву раму, злегка занижене кермо, шкіряне сидіння і, як правило, у нього не було гальм (гальмування відбувалося шляхом обертання педалей у протилежний бік). Дорожні версії важили близько 15 кг, версії для перегонів — менш ніж 10 кг, тобто майже стільки само, скільки важать найкращі сучасні дорожні моделі. 30 червня 1899 року Чарльз Мерфі став найвідомішим велосипедистом в Америці, проїхавши одну милю за 57,45 секунди. Він рухався слідом за локомотивом на залізниці Лонґ-Айленд по дошках, установлених між рейками.

Велосипед став відповіддю суспільства *fin de siècle* на потребу в незалежності та мобільності. Безпечність і простота користування велосипедом прочинила двері до двоколісного світу для нових категорій населення: літніх людей та дітей (дитячі моделі з'явилися на ринку вже на початку 1890-х років), для невисоких і огрядних, чоловіків та жінок. Уперше кожен охочий міг покататися на велосипеді. Масове виробництво нових і величезний ринок вживаних велосипедів — усе це означало лише одне: майже кожен міг дозволити собі велосипед. Як писав американський автор Стівен Крейн: «Велосипед — усьому голова».

Можливо, найбільший вплив велосипед мав на руйнування жорстких гендерних і класових бар'єрів, що тоді існували. Настала епоха такої собі велосипедної демократії, з якою суспільство не здатне було боротися. Герберт Веллс, якого один із біографів назвав «співцем велосипедів серед письменників», у декількох своїх романах писав про велосипед, використовуючи його як ілюстрацію драматичних соціальних змін, що відбувались у Британії. В оповіданні *The Wheels of Chance*, опублікованому в 1896 році якраз у розпал велосипедного буму, головний герой Гупдрайвер, простий хлопець-трудівник, у вихідні їде покататися на велосипеді та зустрічає молоду представницю вищого класу, котра полишила домівку, аби «знайти свободу завдяки велосипедові — у селі». У цьому тексті Веллс іронізує на тему класових відмінностей у Британії та показує, як велосипед їх руйнує. На дорозі Гупдрайвер і молода леді — рівня одне одному. Убрання, клуби, кодекси, звичаї та мораль, які нав'язує суспільство для посилення чинної ієрархії, просто зникають, коли вони їдуть на велосипедах сільськими дорогами у Сассексі.

Романіст Джон Голзворзі писав: «Саме завдяки... велосипеду відбулися зміни манер і моралі, яких суспільство не бачило з часів Карла II... Завдяки впливові велосипеда, повному або частковому, вихідні тепер яскравіші, нерви — міцніші, сильніші ноги й гостріша — мова... Завдяки йому ми стали свідками початку вирівнювання можливостей статей, покращення травлення і професійного зростання, словом — жіночої емансипації».

Випадково це сталося чи ні, але велосипедний бум збігся у часі із зародженням фемінізму. Хай там як, це був переламний момент у довгій війні за виборче право для жінок. Звичайно ж, виробникам хотілось, аби жінки також їздили на їхніх велосипедах. Вони випускали жіночі моделі ще з часів першого прототипу велосипеда, який з'явився 1819 року.

Однак усе змінив «безпечний» велосипед. Велоспорт перетворився на найпопулярніше спортивне жіноче дозвілля. Станом на 1893 рік дамську модель випускав майже кожен виробник.

У вересні 1893 року Тессі Рейнольдс стала національною сенсацією, проїхавшись із Брайтона в Лондон і назад на чоловічому велосипеді, вдягнута у «раціональну сукню» — довгий піджак із мішкуватими штанами, обрізаними нижче коліна. Це був поворотний момент у прийнятті практичного жіночого одягу в той час, коли більшість жінок досі їздили в об'ємних сукнях, корсетах, спідницях, сорочках на довгий рукав і жакетах із жорстким комірцем. Пізніше, коли кампанія громадянської непокори суфражисток досягла свого піку в 1912 році, за відправну точку вважався саме цей випадок.

У червні 1894 року Енні Лондондеррі вирушила з Бостона із наміром об'їхати велосипедом навколо світу, взявши із собою тільки чистий одяг і револьвер. Дотепна, розумна, харизматична — така собі Беккі Шарп* свого часу — вона свідомо одягнула мантію борчині за права жінок. Енні була прикладом «Нової жінки» — так в Америці називали сучасних жінок, котрі поводитися, мов рівня чоловікам. І цей феномен «Нової жінки» виник завдяки велосипедові, який історик Роберт А. Сміт назвав «машиною свободи».

«Позиція, яку Енні обрала в питанні одягу, — це однозначна констатація факту, що вона має рівні з чоловіками права стосовно свободи вибору і пересування», — казала Сьюзен Б. Ентоні. Зараз вона відома як провідна суфражистка свого часу і жінка, котра здобула популярність через арешт за участь у голосуванні 1872 року на президентських виборах. В інтерв'ю для *New York Sunday World* в 1896 році вона

* Беккі Шарп — головна героїня роману «Ярмарок суєти» Вільяма Теккерея, сирота, котра просувається вгору соціальною драбиною, спокушаючи представників вищого класу.



MISS LONDONDERRY.

сказала: «Дозвольте мені висловити свої думки про велосипед. Я гадаю, що він зробив більше для емансипації жінок, ніж будь-що інше у світі... Він дає жінці відчуття свободи та впевненості у власних силах... Тієї миті, коли жінка сідає за кермо, вона знає, що нічого поганого з нею не станеться, поки вона з нього не злізе, і що може дістатися будь-куди — вільна, нестримна, жіночна».

У той час, коли Бутч і Санденс втекли до Південної Америки, велосипед уже став такий популярний, що перетворився на невіддільну частину свідомості людства. Усього лише протягом одного десятиліття їзда на велосипеді з дивакуватого дозвілля — винятково для певних заможних спортивних чоловіків — переросла у найпопулярніший вид транспорту на планеті. І залишається ним донині.

Велосипед є одним із найважливіших винаходів людства: він не поступається важливістю друкарському верстату, електромотору, телефонів, пеніциліну або інтернету. Наші предки вважали його одним із найбільших своїх досягнень. І ця ідея знову стає модною. Культурний статус велосипеда зараз зростає. Велосипедна їзда як спорт і дозвілля стала невіддільною частиною західного суспільства, враховуючи нові підходи до проектування міської інфраструктури, транспортної політики, екологічних проблем. Усе вказує на те, що зараз ми на зорі нового золотого віку велосипеда.

Велосипед можна описати за допомогою менш ніж півсотні слів: керована машина, що складається з двох коліс із пневматичними шинами, розташованими в лінію на рамі з передньою вилкою, що приводиться в рух за допомогою роботи ніг їздця, який крутить педалі, приєднані до шатунів та ланцюга між зірками на задньому колесі. Усе дуже просто. Велосипедом можна пересуватися практично по будь-якій