

ДВУХКОЛЁСНЫЙ ТРАНСПОРТ

Выполнил: ученик 2 «Г» класса
СОШ № 19

Зиганшин Динар Радикович

Педагог: Галимзянова

Феруза Баходировна

Вступление.

Человек, привыкший за многие века к конному транспорту, стал думать как – бы усовершенствовать и сделать комфортным свое передвижение.

Человеческий ум не давал покоя, изобретатели постоянно корпели над выдумками, изобретали, фантазировали... и появились технические блага, которые в настоящее время облегчают наше существование. Современный мир невозможно представить без различных транспортных средств, с чего же все начиналось?....



Основная часть. Велосипед.

Прообраз современного велосипеда – селифер (дословно «производитель скорости») впервые появился во Франции в 1791 г. Это изобретение графа Меде де Сиврака мало напоминало сегодняшнюю модель: двухколесный самокат с деревянной рамой без педалей и руля. Переднее колесо не поворачивалось, а потому ехали на нем только по прямой, отталкиваясь от земли ногами. Очень быстро новинка стала модным развлечением в Англии, где ее называли «хобби-хорз» («игрушечная лошадка») а затем и в Германии.

Велосипед-паук.
1880 г.
Великобритания.

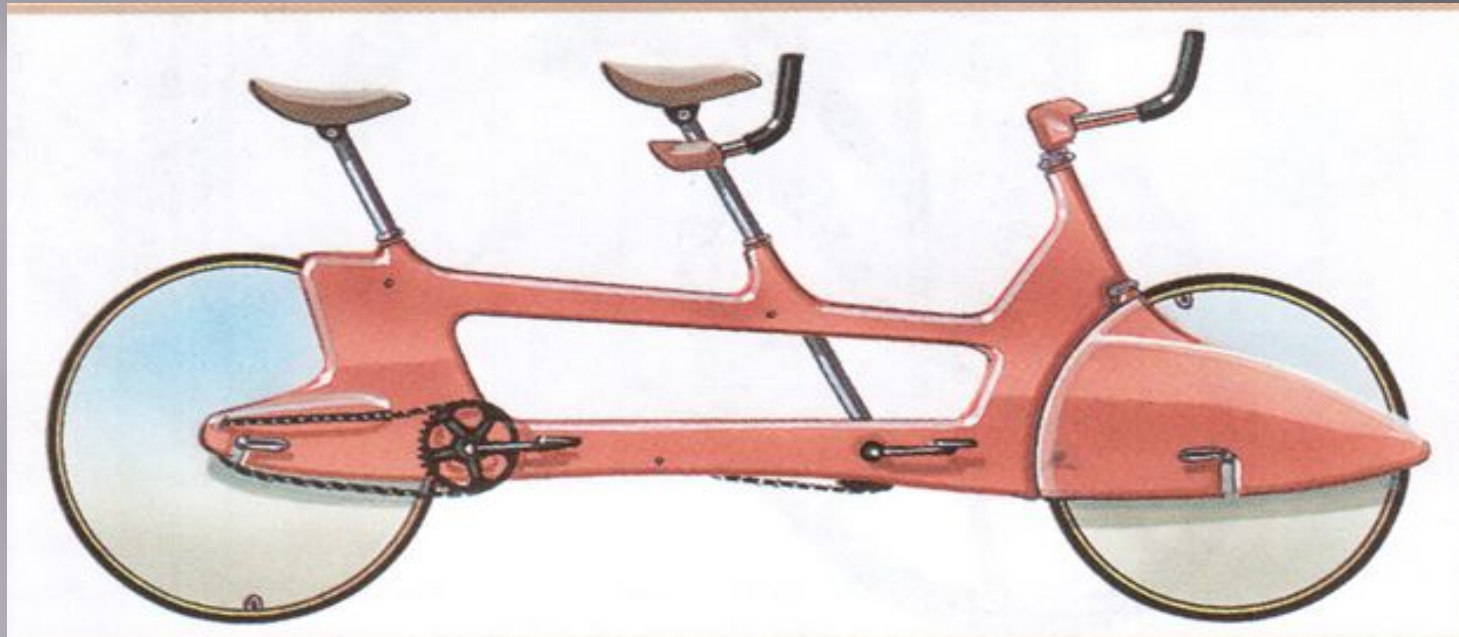


В том же году англичанин Киркпатрик Макмиллан усовершенствовал новинку: качающиеся педали соединил рычажным механизмом с задним колесом, которое сделал больше переднего, на оба колеса надел железные обручи. Облегчить конструкцию и повысить ее маневренность удалось лишь в 1847 г., когда пустотелыми шинами с надувными камерами лорда Лорена заменили сплошные резиновые шины шотландца Р. Томпсона. В 1853 г. немец Мориц Фишер построил экипаж с педалями на переднем колесе и тормозом на заднем. В Германии французы охотно приняли аналогичную конструкцию парижского каретного мастера Пьеро Мишо, названную в его честь «мишолиной». Примерно в то же время новую машину стали повсеместно называть по-французски – «велосипед» (от лат. **velox** – «быстрый» и **pes** – «нога»).



В конце 1860-х гг. велосипед продолжали активно модернизировать. Англичане Медисон и Каупер установили на нем легкие металлические колеса с тонкими стальными спицами, а Старлей придумал цепную передачу. Во второй половине XIX в. Впервые такие велосипеды начала выпускать английская фирма «Ровер» в 1885 г. Ездить на них было значительно безопаснее.

В XX в. Велосипеды делят по различным признакам. По возрасту потребителей – на детские, подростковые и взрослые; по числу колес – на одно-, двух-, трех-, и четырехколесные; по количеству ездовых – на одиночные, tandems, триплеры и с большим числом мест; по назначению – на мужские и дамские, дорожные, складные, туристские, спортивные и специальные. Кроме того, в каждой из этих групп существуют собственная классификация. Так, спортивные велосипеды подразделяются на шоссейные, трековые, горные, для гонки за лидером, рекордно-гоночные и т.д.



По сравнению с другими видами транспорта у велосипеда есть неоспоримые преимущества. Он дешев, не нуждается в топливе, не загрязняет атмосферу, маневрен и мобилен (это достоинство особенно важно для крупных городов, где избыточное автомобильное движение приводит к частым пробкам). Кроме того, езда на велосипеде уменьшает вредное воздействие на организм человека гиподинамией (малоподвижного образа жизни). Не случайно велосипедисты в среднем живут на пять лет дольше автомобилистов. Все это способствует неуклонному росту популярности велосипеда в самых разных странах. Лидирует по числу велосипедов Голландия: здесь на 14 млн. жителей приходится около 10 млн.





Строение Велосипеда

1. Руль	15. Переключатель задний
2. Вынос руля	16. Шатуны
3. Манетки	17. Звезды системы
4. Ручки тормозов	18. Педали
5. Резиновые грипсы	19. Каретка
6. Рулевая колонка	20. Цепь
7. Вилка	21. Втулка передняя
8. Рама	22. Втулка задняя
9. Седло	23. Кассета
10. Подсидельная труба	24. Спицы
11. Замок подсидельной трубы	25. Обод
12. Тормоза	26. Покрышка (с камерой внутри)
13. Тормозные колодки	27. Тросы переключателей и тормозов
14. Переключатель передний	28. Эксцентрики колес

Мотоцикл

Первые самоходные двухколесные экипажи почти одновременно создали француз Л. Перро и американец С. Роупер в 1869 г. Это были деревянные велосипеды с легкой паровой машиной. Желающих оснастить «бицикл» паровым двигателем хватало.

В 1885 г. немецкий инженер Готлиб Даймлер сконструировал компактный двигатель внутреннего сгорания (ДВС) и для демонстрации его в действии установил на деревянный велосипед. Мелкосерийное производство аналогичных самоходов в Германии освоили братья Генрих и Вильгельм Хильдебранды совместно с Алоисом Вольфмюллером. Они впервые применили на двухколесном экипаже пневматические шины и двухцилиндрованный двигатель, назвав новинку *мотоциклом* (от лат. *Motor* – «приводящий в движение» и греч. «циклос» – «колесо»), т.е. моторизованным велосипедом.

Всемирное признание к мотоциклам пришло в 1895г., когда французские изобретатели Альбер де Дион и Жорж Бутон создали очень легкий одноцилиндровый четырехкратный ДВС, установив его на специально спроектированную трехколесную конструкцию. Получился трицикл «Де Дион-Бутон». По лицензии этой фирмы и зачастую с ее моторами трициклы строили во многих странах. В России в конце XIX - начале XX в. их выпускали в течение десяти лет.

В 1897г. русские журналисты Евгений и Михаил Вернеры освоили во Франции изготовление велосипедов с легким моторчиком, закрепленным

К 1925 г. более 100 заводов в мире выпускали мотоциклы. Их конструкции столь различались, что понадобилась классификация. В ее основу лег рабочий объем двигателя. Так выделили три класса моторов: легкий - до 300 см³, средний – от 350 до 650 см³ и тяжелый более 750 см³. Конечно, эти границы были весьма условными и со временем смещались. В 1830-х гг. производство мотоциклов по классам распределялось примерно следующим образом: легкие – 50%, средние – 35%, тяжелые – 15%.



В 1930 г. в Ленинграде было освоено серийное производство легких мотоциклов «Промет-300» с рабочим объемом мотора 300 см³; после доработки они стали называться Л-300. В 1933 г. эти машины начали выпускать на вновь построенном заводе под маркой Иж-7.

К 1970 гг. классификацию дополнили классами универсал, мотоцикл двойного назначения или «эндуро», мини-мотоцикл, мопед, «мофа».

Универсал, или «рабочая лошадка», - мотоцикл с усредненными возможностями: достаточно прочный, с не очень форсированным двигателем. Такие машины хороши для повседневной езды и в городе, и в сельской местности.

Мотоцикл двойного назначения, или «эндуро» (выносливый внедорожник), предназначен для езды по шоссе и грунту. На нем высоко подняты глушитель и щитки колес, установлен более надежный и долговечный двигатель, иногда – широкопрофильные шины. Декоративная отделка минимальна.

Такая модель представляет собой нечто среднее между универсалом и спортивным мотоциклом для мотокросса по пересеченной местности.

Мини-мотоцикл, или «мини-байк», массой около 60 кг, умещается в багажнике автомобиля. Мотор у него не мощнее 5-6 л. с.; бензобак рассчитан на 4-5 л; низкое седло; скорость – до 70 км/ч.

Мопед, или «мокик», - сверхлегкий мотоцикл с заводным рычагом (кикстартером), без педального привода. Рабочий объем мотора – до 50 см³; скорость – до 40 км/ч.

«Морфа» - облегченный и упрощенный мопед с педальным приводом, который не имеет коробки перемены передач и амортизатора на заднем колесе.



Мал да удал.

Эти небольшие, маломощные мотоциклы называются мотороллерами или скутерами. Но крутые байкеры называют их обидно – «табуретками». Хотя сидеть на них гораздо удобнее чем на мотоциклах, как в автомобилях, опираясь на пол ногами. Однако в далёкие годы такие мотоциклы не прижились и вернулись снова лишь после Второй мировой войны в Италии. Владелец одного из заводов решил поправить свои дела в мирное время и предложил выпуск недорогих мотоциклов для города. Так появился мотороллер «Ос» на улицах итальянских городов и стал очень популярен так как на них могли ездить мужчины в дорогих костюмах, женщины в длинных платьях и священники в длинных сутанах. Постепенно мотороллеры стали популярны во многих странах

Заключение

Техника, которая привычно сопровождает нас повсюду, позволяет нам быстрее перемещаться и делает нашу жизнь удобнее. Однако, какими бы комфортными автомобилями не являлись, никогда не угаснет интерес к двухколесным друзьям.

Список использованной литературы.

- Автомобили. – М.:Мир энциклопедий Аванта+,Астрель,2010 г.,
- Соболев Д.В. История двухколесных. М.: РосПЭН, 1998 г.,
- ж/л «Чудеса и приключения детям». Москва, 2012 г.

**Спасибо за
внимание!**