

VÉLOCIPÈDE s. m. (vé-lo-si-pè-de – du lat. *velox*, véloce ; *pes*, pied). Appareil porté sur des roues, sur lequel on se place à califourchon et qu'on met en mouvement avec les pieds : *Une course de vélocipèdes.*

– **Encycl.** L'invention du *vélocipède* ne date pas de nos jours, mais les conditions dans lesquelles elle s'est produite étaient peu de nature à en assurer le succès. Il existe à la Bibliothèque nationale une estampe représentant des incroyables du Directoire se promenant sur des véhicules marchant d'après le même système que les *vélocipèdes*, mais si lourds et si mal construits qu'il n'est pas possible de les appeler de ce nom, dont la signification première est léger à la course. Les *vélocipèdes* sont restés longtemps sans recevoir de modifications importantes dans leur forme ; mais l'attention se porta sur ce véhicule il y a quelques années, et des constructeurs habiles n'ont cessé, depuis lors, de le perfectionner ; celui que nous allons décrire est déjà dépassé aujourd'hui, mais le système est toujours resté le même. Le voyageur, assis sur un siège, agit comme s'il marchait sur des pédales très-mobiles O, articulées au bout d'une manivelle qui meut une roue R. De cette façon, la pédale O se présente toujours horizontalement sous le pied.

Tout l'appareil est simplement porté sur deux roues R et R', situées dans le même plan vertical. Se tenir sur ce véhicule paraît au premier abord, difficile. Il n'en est rien, et, après quelques essais, on arrive à une stabilité parfaite, à condition de rouler assez vite.

Le siège A est installé sur un ressort flexible *r*, porté sur une barre *pq*, laquelle repose sur les essieux par les montants *pt*, *qS*.

Une manette M sert à la direction de la roue R ; elle sert en même temps à manœuvrer un frein. C'est un ressort suspendu par une chaînette *d* ; si on tourne la manette en *f*, la chaînette s'enroule et on applique sur R une portion plus ou moins longue du ressort *cC*.

Il y a des personnes qui ont une aptitude particulière et pour ainsi dire naturelle pour se tenir en équilibre sur le bicycle. L'exercice du *vélocipède* bicycle devrait être imposé dans tous les gymnases, car il est un de ceux qui peuvent familiariser le plus et le mieux l'enfant et le jeune homme avec les lois de l'équilibre corporel ; c'est comme une introduction à l'habileté, et à la grâce dans tous les autres exercices du corps. Il équivaut presque à l'escrime, quand on s'y exerce alternativement de l'une et l'autre main.

Le travail développé dans l'acte de locomotion du *vélocipède* est moindre qu'on ne se le figure en général. En moyenne, la fatigue est à peu près égale à celle de la marche pendant le même temps ; mais, comme on fait beaucoup plus de chemin, cette fatigue se trouve être moindre relativement à la distance parcourue. L'habitude a d'ailleurs ici une grande influence. Il faut aussi faire entrer en ligne de compte l'état du temps et celui de la route. Le *vélocipède* n'exerce activement que le triceps crural et, supportant tout le poids du corps, il supprime ce tassement de la colonne vertébrale qui se renouvelle à chaque pas pendant la marche. Celle-ci détermine plus de lassitude générale. En somme, il est prouvé que la fatigue déterminée par le *vélocipède* se dissipe beaucoup plus vite que la fatigue occasionnée par la marche.

En Angleterre, il a été beaucoup écrit sur la matière ; mais en France, soit que les vélocipédistes ne comptent pas parmi eux d'écrivains, soit que les hommes aptes à écrire

sur cette question s'en soucient peu, à peine si l'on peut trouver un article publié de loin en loin dans quelque revue à peu près ignorée des masses, telle que les *Mondes*, de l'abbé Moigno, et l'*Association scientifique de France*. Cette dernière publiait en 1874 ce paragraphe : « Les médecins français et anglais ont eu à traiter, pendant ces temps derniers, une grande variété de blessures résultant d'accidents de *vélocipède*, dont quelques-unes provenaient des nouveaux dangers qu'offrent ces instruments, lesquels consistent dans la position élevée du cavalier, mais plus particulièrement dans ses relations avec les lois de l'équilibre. La blessure la plus commune a été la dislocation des extrémités supérieures, et notamment du radius. Quelques fractures du cubitus ont aussi été constatées, avec de graves foulures aux poignets. »

Vers le commencement de 1872, des vélocipédistes s'organisèrent en brigades pour porter les dépêches de la Bourse au bureau central des télégraphes, rue de Grenelle ; cette institution dura jusqu'à la fin de 1875, époque où un bureau spécial de dépêches télégraphiques fut installé à la Bourse, en communication directe avec le bureau central. La distance à parcourir était, aller et retour, d'à peu près 6 kilomètres. Le trajet, y compris le temps d'expédier les dépêches, était de vingt-cinq minutes, et le *veloceman* ou vélocipédiste touchait 2 fr. 50 pour prix de sa course.

Pendant la durée du procès de l'ex-maréchal Bazaine, quelques journaux employaient des vélocipédistes. La distance, qui est de 20 kilomètres de Versailles à Paris, était parcourue en quarante-cinq minutes et la course était payée 25 francs.

Des concours de *velocemen*, avec récompenses pécuniaires et honorifiques, ont lieu bien plus fréquemment en Angleterre qu'en France ; cela explique la supériorité de nos voisins en ce genre d'exercice. En septembre 1875, pendant la durée de l'Exposition de géographie, un grand concours international de *velocemen* a été organisé dans le jardin des Tuileries et ce sont les Anglais qui ont gagné le prix.

Un bon *veloceman* est aussi à l'aise sur sa monture qu'un écuyer du cirque sur son cheval favori. C'est comme un Centaure d'une nouvelle espèce. On en voit qui, sans crainte de perdre l'équilibre, jonglent des deux mains avec trois ou quatre balles ; d'autres qui jouent du violon ou de l'accordéon ; d'autres qui se tiennent debout sur la selle exiguë et même se dressent les pieds en l'air et les mains appuyées sur la barre du gouvernail, tandis que le *vélocipède* continue de rouler par la vitesse acquise.

Un jour, après les luttes de vitesse, on imagina les courses de lenteur, comme fiche de consolation pour ceux qui ne parvenaient jamais à décrocher le moindre prix dans les premières. Il arriva ceci : que ce furent les lauréats de la vitesse qui gagnèrent encore les prix de lenteur. On croyait avoir voulu jouer à qui perd gagne, mais l'on s'était aperçu aussitôt qu'il faut beaucoup plus d'habileté pour conserver l'équilibre avec une allure de marche solennelle que pour exécuter une course de vent soufflant en tempête. L'extrême lenteur est la pierre d'achoppement du vélocipédiste ; elle est en même temps la pierre de touche de son art.