

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЧЕРНІВЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЮРІЯ ФЕДЬКОВИЧА**

Факультет фізичної культури та здоров'я людини

Кафедра теорії та методики фізичного виховання і спорту

**ХАРАКТЕРИСТИКА ВИНИКНЕННЯ І РОЗВИТКУ
МАУНТИНБАЙКУ**

Дипломна робота

Рівень вищої освіти - другий (магістерський)

Виконав:

студент 6 курсу 601 групи
спеціальності 017

“Фізична культура і спорт”

Пузряк Віталій Георгійович

Керівник: к. н. з фіз. вих. і
спорту

доц. **Лясота Т.І.**

Рецензент: канд. пед. наук

доц. **Гнесь Н.О.**

До захисту допущено:

Протокол засідання кафедри № ____

від “ ____ ” _____ 2022 р.

Завідувач кафедри _____ І.Ю. Наконечний

Чернівці – 2022

Зміст

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ І ХАРАКТЕРИСТИКА ВИНИКНЕННЯ І СТАНОВЛЕННЯ МАУТЕНБАЙКУ.....	5
1.1. Еволюція велосипеда та велосипедного спорту.....	5
1.2. Виникнення та розвиток маунтинбайку	20
1.3. Розвиток велоспорту в Україні.....	29
РОЗДІЛ 2. МЕТОДИ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	34
2.1. Методи дослідження.....	34
2.2. Організація дослідження	38
РОЗДІЛ 3. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЧАСНОГО МАУНТЕНБАЙКУ.....	39
3.1. Сучасні тенденції розвитку маунтинбайку в світі.....	39
3.2. Хронологія еволюції маунтинбайку, як виду спорту та його технічних характеристик.....	54
3.3. Характеристика популярних сучасних різновидів маунтинбайка.....	60
Висновки.....	67
Список використаних джерел	69

ВСТУП

Актуальність. Маунтинбайк – один з найбільш популярних і доступних видів велосипедного спорту. Удосконалення навичок та вміння долати природні та штучні перешкоди на велосипеді, підтримуючи максимально можливу високу швидкість, призвело до виникнення нового виду велосипедних кросових змагань на гірському велосипеді. Історія розвитку маунтинбайка як самостійного виду спорту бере початок із шістдесятих років ХХ століття. Незвичайний велосипед із кросовими шипами на потовщених шинах ставав популярним у велосипедистів усіх вікових груп. Завдяки тому, що спеціально сконструйований гірський велосипед пов'язаний з технічними нововведеннями з одного боку і з природним середовищем з іншого боку, новий вид велосипедного спорту швидко досяг визнання в багатьох країнах світу. Початком тріумфальної ходи маунтинбайку як Олімпійського виду велосипедного спорту стала ХХVI Олімпіада 1996 року в Атланті [30].

Різновиди дисциплін з велоспорту-маунтинбайк це – Крос-кантрі, Ол-Маунтін, Апхілл, Даунхілл, Фрірайд, Норт-Шор, Дуал-Слалом, Байкер-крос, Тріал, Дерт-джампінг, Стріт [36].

Треба сказати, що маунтинбайк – це ще й окрема спортивна субкультура зі своєю модою та способом життя. Він барвистий, складний і незвичайний, вражає свідомість непосвячених. Яскраве, сяюче спорядження, веселий антураж і, нарешті, особливий молодіжний культурне середовище, що оточує змагання, залучають до цього виду спорту молодих людей.

Можна з упевненістю стверджувати, що сьогодні велосипеди, тим більше маунтинбайк, перестав бути виробом, в основу якого покладено лише вдала думка окремого конструктора та винахідника. Сьогодні гірський велосипед, особливо призначений для гонщика високого класу – продукт творчої діяльності колективу дослідників та конструкторів [5].

У спортивній науці накопичено значний обсяг досліджень про маунтенбайк: фундаментальні положення теорії та методики спортивного тренування закладено у працях В.П. Філіна, 1974; В.М. Платонова, 1984; Л.П.

Матвеева, 1991; положення теорії та методики велосипедного спорту визначено у дослідженнях В.А. Капітонова, 2008; Є.М. Архіпова, 1990; С.В. Єрдакова, 1990; А.А. Захарова, 2001; питання технічної підготовки у циклічних видах спорту вивчали В.К. Братковський, 1983; Н.Н. Боген, 1985; А.А. Захаров, 2001; особливостям технічної підготовки молодих велосипедистів присвячені розробки Ю.І. Меліхова, 2005; Ю.М. Дмитрієва, 2006; Д.А. Поліщука, 2007; Л.Д. Фоміною, 2004. Але, характеристика і аналіз історії виникнення і становлення, досліджено недостатньо.

Мета дослідження – дати характеристику виникнення, розвитку та становлення маутенбайку.

Об’єкт дослідження – історичний період еволюції маутенбайку.

Предмет дослідження – характеристика виникнення, розвитку та становлення маутенбайку.

Завдання дослідження:

1. Теоретично дослідити виникнення, розвиток та становлення маутенбайку;
2. Визначити сучасні тенденції розвитку маутенбайку;
3. Відобразити хронологію еволюції маутенбайку;
4. Дати характеристику популярним сучасним різновидам маутенбайку.

Методи дослідження: теоретичний аналіз та узагальнення джерел літератури.

Структура роботи. Зміст викладено на 71 сторінках тексту, з них 67 основного тексту, включає вступ, три розділи, висновки та список літератури. Список літератури містить 35 джерел. Зміст роботи проілюстровано 10 рисунками та 1 таблицею.

РОЗДІЛ 1

ХАРАКТЕРИСТИКА ВИНИКНЕННЯ І СТАНОВЛЕННЯ МАУТЕНБАЙКУ

1.1. Еволюція велосипеда та велосипедного спорту

Люди завжди прагнули до того, щоб витратити менше часу на подолання відстаней, і вигадували різні пристосування для цих цілей ще з того часу, коли після невдачі з Вавилонською вежею шумери винайшли колесо.

Зусилля винахідників багатьох століть та різних народів на справлялися створення саморухових возів. Романтична історія народження велосипеда пройшла такі етапи [13].

1700 до н. е. на озброєння прийнято бойові колісниці. Технічний прогрес розпалює спрагу присвоєння земель і колесо стає учасником битв – прообразів сучасних змагань.

1420 р. Італійський винахідник Джірасамо де Фонтану з Падуї створює велосипед (букв. швидконогий, від лат. *velox* – швидкий) – *pedis* нога). Щоправда, нічого спільного його ідея з нинішнім велосипом будинок не має, крім назви. Винахід італійця було чотирьох колісним [17].

1492 Леонардо да Вінчі створює прототип велосипеда. На малюнках Леонардо детально опрацьована практично сучасна конструкція. Велосипед має вже педалі і ременну передачу на заднє колесо. Від подиву вчені кинулися дослідити малюнок і виявили, що всі деталі, крім коліс та передачі, підмальовані олівцем. А графітових грифелів за Леонардо ще не істота вал. Підозра впала на послідовника майстра – Джанджакомо Капротті. У будь-якому випадку віком більше, віком менше, але ідея велосипеда з'явилася не у XVIII ст., як думають французи, а наприкінці XV – початок XVI ст. Незважаючи на сумніви щодо авторства перших креслень, усі італійці впевнені, що батьківщиною велосипеда є Італія. Що велосипед у жителів Апеннінського півострова в крові, італійцям довелося полюбити цей

«velosipede» всієї душою та тілом. В результаті в даний час велосипедний спорт у Італії є найпопулярнішим, національним видом спорту [11].

Через майже два століття, в 1680 р., у Німеччині годинникар з Нюренберга Стефан Фарфлер встановив ходики на триколісну повізку, прибравши пружину; обертати шестерні, а з ними і колеса, майстер вирішив своїми руками, тому що йому стало важко ходити після перелому ноги і використовувати м'язову силу ніг не міг. Очевидно, вартовий механізм був неспішним: візок рухався вчетверо повільніше пішохода. Ручний привід та черепаха швидкість не дозволяють назвати це транспортний засіб «швидконогим». Проте кожне восхрещення Фарфлер вирушав своєю машиною до церкви до воску хресної меси. Городяни збиралися натовпом подивитися на дивину [6].

1779 нарешті, за справу взялися французи. Винахідники Жан П'єр Франсуа Бланшар та М. Мазур'єр сконструювали подружжя 3-колісний агрегат з кермом і педальним приводом на задньому колесі.

Щоправда, педалі мав крутити слуга, а кермо крутив господар. З на тяжкою це диво можна назвати першим тандемом: на масове використання розраховувати не доводилося. Потім вони модифікували свою «коляску», зробивши її триколісною.

1791 р. Російський механік самоучка Іван Петрович Кулібін встановив на триколісну самобіглу коляску гальма, педальну передачу, підшипники і навіть маховик. Шкода, що про машину майже ніхто не впізнав [22].

1817 р. 1 серпня німецька газета «Карлсруер цайтунг» повідомила про оригінальний двоколісний самокат без педалей з керованим переднім колесом і місцем розташування для їзди дока прямо на рамі (рис. 2), винайденому бароном Карлом Фрідрихом Крістіаном Людвігом Дрейзом, на якому барон, відразлився ногами від землі, за 4 год подолав 70 км. На той час терміновому поштовому диліжансу потрібно було в 4 рази більше часу, щоб подолати цей шлях. Працюючи головним лісничим, Дрейзу приходилось долати нескінченні лісові дороги, тому він постає явно

вдосконалював свій самокат: перш за все забезпечив його при керуванні – кермом. До того ж кермо трохи пружинило, що, поряд з м'яким сидінням, робило їзду комфортнішою. Правда, ноги їздця, як і раніше, майже волочилися по землі [23].

З історії цей велосипед називали «Крокуюча машина», свій винахід він назвав "Дрансін". Dransine був набагато ближчим до скутера, оскільки його приводив у рух. Однак дорожнє покриття на той час було нерівним, а його дерев'яний скутер давав сувору, неприємну їзду (Рис.1.1).



Рис.1.1 1817 – Крокуюча машина

Проте двоколісний самокат став зручним засобом руху та Карл Дрейз отримав на нього патент. Але, на жаль, замість слави і грошей лісничого чекали на неприємності: у його діях начальство побачив прояв крайньої легковажності, внаслідок чого барон був звільнений із посади. Але свою винахідницьку діяльність Дрейз не припинив, він навчався, майстрував, винаходив. Всерйоз захопившись механікою, він сконструював усім відому

залізницю. дорожню дрезину, яка увічнила його ім'я. Вже у зрілі роки барон Дрейз став професором механіки [21].

Хоча велосипед з'явився завдяки Артамонову в 1801 р. слово «велосипед» народилося лише через 17 років у Парижі. Відтоді винахідники постійно вигадували, що б таке до цього велосипеда додати. У 1853 та 1855 р.р. Філіп Моріц Фішер (Німеччина), П'єр Мішо та Ляльмон Ернст Мішо (Франція) побудували велосипед з педалями на передньому колесі та гальмом.

1858 Англія. З'явилася ланцюгова передача завдяки Джону Шергольду (Англія), а 1869 р. у Німеччині педалі прибрали з рульового переднього колеса, оскільки вони заважали керуванню велосипедом.

Їх встановили майже під сідлом та за допомогою ланцюгової передачі зусилля ніг передавалися на заднє колесо [3].

1869 р. У Франції та Англії майже одночасно влаштовуються велосипедні змагання. Приз – найдорожчий та найкращий велосипед. Ободи колес із заліза остаточно йдуть у минуле: метал обтягують гумою, велосипед перестає гриміти, а «їздок» може розраховувати на певний комфорт. У Франції відкрито перший велотрек, проведено розіграш Великого альянського призу, з якого історія спортивного велосипеда почала відраховувати своє століття. Заодно взяла старт "велосипедна лихоманка", яка, наростаючи, як сніговий ком, покотилася країнами і континентами. Промисловці, торговці, бізнесмени рішуче визнали велосипед. Увірвавшись на ринок, лихий «костотряс» тіснив музичні інструменти, карети, швейні машинки, зброя, поки йшов велосипедний бум, фірми активно випускають велосипеди [18].

Ця ітерпретація велосипеда була набагато ближчою до сучасного дитячого триколісного велосипеда. Він мав рукоятки та педалі, встановлені безпосередньо на передньому колесі, що дозволяло велосипеду бути самохідним. Його влучно назвали «велосипед», що в перекладі з латини означає «швидка нога». Однак поєднання металевих шин і нерівних

вимощених вулиць створювало незручну їзду і швидко отримало прізвисько «Кістотряс». Тому, зрозуміло, цей дизайн так і не став популярним серед дорослих (Рис.1.2).



Рис.1.2. «Кістотряс»

У 1869 р. у Парижі їх випустили 1300 штук, США, кинувшись у погоню за європейськими колегами, лише за один 1895 випустили 1,25 млн двоколісних машин.

1875 р. У Франції у виробництві велосипедів стала широко застосовувати порожнисту трубчасту сталь для рам велосипеда, порожнисті вилки, обода коліс, що значно полегшило конструкцію велосипеда [28].

1879 р. Джон Старлі з Ковентрі (Англія) придумав звичайний велосипед - аналог сучасного. У нього були колеса зі спицями і перемикач швидкості.

Приблизно в 1870 році вперше з'явився знаменитий «The Penny Farthing» на високих колесах. Це був перший велосипед із металевою рамою, який став можливим завдяки нещодавнім досягненням у сплавах металів того часу. Велике переднє колесо, металеві спиці та гумові шини дозволяли м'якше та швидше їздити нерівними вулицями. Penny Farthing швидко став популярним завдяки покращеній їзді та культовому зовнішньому вигляду. Проте пенні-фартинг швидко завоював репутацію небезпечної штуковини через ненадійно високе положення верхи (Рис.1.3).



Рис.1.3. 1880 – безпечний велосипед

У 1880 році зірки зійшлися, і народився безпечний велосипед. Це був, мабуть, найвпливовіший велосипед в історії, оскільки більшість сучасних велосипедів досі дуже схожі на нього. Трансмсія цього велосипеда з ланцюговим приводом була розташована між двома колесами, що робить велосипед набагато стабільнішим. Це в поєднанні з металевими колесами та гумовими шинами створило комфортну та, що важливіше, безпечну

їзду. «Безпечний велосипед» став одним із найважливіших поворотних моментів для велосипедів, оскільки він змусив людей зрозуміти, що велосипеди мають практичне застосування, на відміну від небезпечного Pennyfarthing [18].

1885 р. Англієць Джон Стівенс на «павуці» здійснив коло світло подорожі.

У Шотландії лікар Бойд Данлоп винайшов камеру і шину рив клапан, який під натиском повітря сам закривався і відкривався. Як не дивно, рушійною пружиною цих винаходів була не стільки любов до велосипеда, скільки чадолюбство. Він не хотів, щоб його син трясся і підстрибував під час їзди велосипедом. Скільки разів Данлоп бачив, як, наповнюючись водою, набухає і починає пружно пружинити звичайний садовий шланг. А що, якщо використати його як шина? Відрізавши потрібний шматок шланга, він наповнив його водою, з'єднав кінці і кільце, що утворилося, надів на обід колеса. Пробна їзда показала, що трясіння справді стало набагато менше, але колеса були важкими, внаслідок чого пропадало все задоволення від їзди. Чудовий винахід відбувся на той момент, коли Данлопу спала на думку чудова думка – воду замінити повітрям. Але тут виникла нова проблема: як повітря втримати в шині. Недовго думаючи, він створив клапан, і тепер його син не відчував трясіння, тому що велосипед м'яко підстрибував на нерівностях. Дійсно, любов творить чудеса [14].

Олександр Лейтнер розпочинає виробництво велосипедів у Ризі, які в Росії вважатимуться кращими. Одну з модефікацій велосипеда у народі назвали «павук» (рис. 3). Подібний велотрясіння, тому що велосипед м'яко підстрибував на нерівностях.

Велосипед тепер здається нам дивним і дивовижним, але тоді «лицарям педалі» вони представлялися верхом досконалості, зразком фабричної краси та дизайну. Але хоча на рівній хорошій дорозі «павук» вкотре розвивав досить пристойну швидкість, він мав один недолік – охоче перевертався на нерівностях, тому що його центр ваги знаходився надто високо.

Дуже важливим в історії велосипеда був момент, коли привід з переднього колеса перейшов на заднє, тому переднє колесо поступово почало зменшуватися, зате заднє, навпаки, почало зростати [8].

У 1886 році армія США першою застосувала позашляховики замість коней (Рис.1.4). Велосипеди мали великі переваги порівняно з кіньми, оскільки вони не хворіли, не потребували годівлі та не гинули в бою. Крім того, вони були відносно недорогими порівняно з кіньми. Ці велосипеди були виготовлені з типовою жорсткою рамою та вилками, їхня простота робила їх неймовірно надійними та користувалися популярністю серед військовослужбовців того часу.

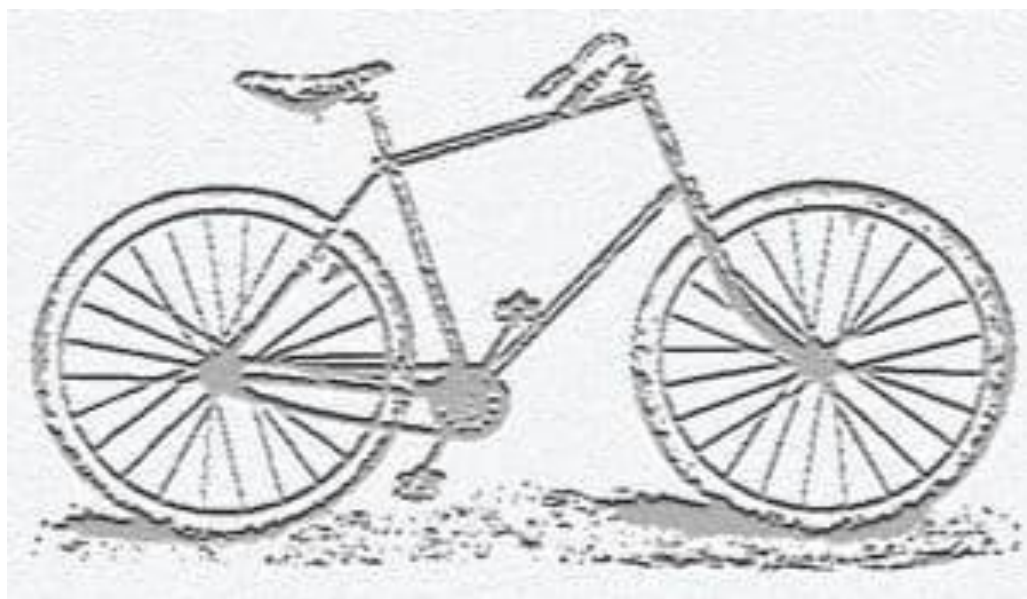


Рис.1.4. 1886 – Позашляхові велосипеди армії США

У 1891 році бере початок знаменита велогонка Бордо – Париж, довжиною 572 км. Її перший переможець – англієць П. Мілз показав результат 26 год 34 хв 57 с. Перші перегони Бордо – Париж була одночасно і сенсацією та революцією у велосипедній суперечці. Вона вперше продемонструвала, що гоночний велосипед може долати величезні відстані, створювати небачене раніше напруження спортивної боротьби. Все це

створило передумови інтенсивного технічного розвитку гоночного велосипеда.

Потік велосипедних винаходів, яким ознаменувався ХІХ ст., залучив до творчості безліч людей. Тільки за один 1892 р. у Франції було видано близько 1000 патентів, в Англії – 2400, у США – 4000.

Велосипед вийшов на широку дорогу і зайняв у Європі провідне становище. Кожна європейська країна вважала для себе престижним проводити власний велотур. Організуються популярні гонки Париж – Брест – Париж (1891), Париж – Брюссель (1893), Париж – Рубе (1896), Тур де Франс (1903), Джіро де Італія (1909). З усіх цих гонок Тур де Франс – престижна і найскладніша у спортивному відношенні гонка. Її довжина у різні роки становила від 2428 км (1903 р.) до 5795 км.

(1926) Окремий етап перегонів досягав 467 км (етап Париж – Леон, 1903) число днів відпочинку за всю гонку зводилося до двох днів.

1992 з'явилися крила для коліс, гумові ручки на кермі. На педалях стали застосовуватися пластини, кліпси та шипи.

1896 р. В Афінах вперше велосипед потрапив у програму віку Олімпійських ігор, велосипедна програма складалася з шести номерів, п'ять із яких проводилися на треку, а один – на шосе [33].

1897 р. Ю. В. Трубецької (Росія) винайшов цикломір (велолічильник), показчик пройденої відстані, який застосовується досі.

1898 р. Француз Жозеф де Менье винайшов «трещатку» для свого ходьба заднього колеса.

1900 Американська фірма «Колумбія» отримала патент на компонування велосипеда, який майже без змін дійшов до наших днів. ХІХ ст. довів створення велосипеда до кінця.

Велосипед «освоїв» безліч професій, робота на колесах захоплює австрійських листоноші і телеграфістів, угорські носії новин, заразившись цією ідеєю, копіюють англійську мову велоекіпаж. В Україні велосипед також широко використовувався листоношами. В Америці, під час війни

Півночі та Півдня, «циклісти» брали в ній участь як розвідників, а потім їх почали використовувати користуватись як кур'єрів.

Навіть у сільському господарстві велосипед застосовувався як педально колісної конструкції шестикорпусного плуга, як косарки, культиватора, насоса для поливання у садах.

У 1893 р. у Чикаго (США) з'явився перший пожежний велосипед, який припав до смаку і європейцям [8].

Службовці американських національних парків, а потім і європейські лісники успішно боролися з порушниками та бракон'єрами на велосипедах. Велосипед також привернув увагу військових. Двохколісові машини, прості та загальнодоступні, легкі та зручні у використанні почали використовуватися спочатку в Італії з 1886 р., коли кожен піхотний стрілецький полк повинен був мати по 3 велосипеда для Сильної служби. Потім велосипеда почали використовувати армії Германії, Бельгії, Австрії, Швейцарії, Іспанії.

Вони називалися військовими самокатами (рис. 1.5). Чим більше велосипед впроваджувався в різні сфери людської діяльності, тим більше з'являлося у нього прихильників, більше міцніло переконання, що це найдоступніший і економічний вид транспортного засобу [34].

У 1896 році лейтенант армії США Джеймс Мосс вирішив спробувати довести, що пересуватися в горах швидше на спеціально модифікованих велосипедах, ніж на коні (Рис.1.5).

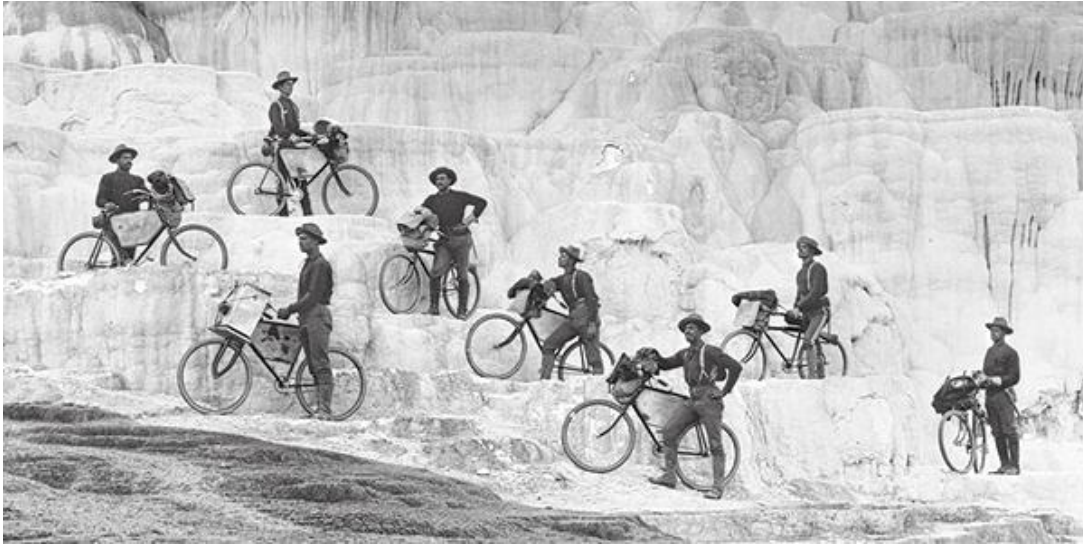


Рис.1.5. Weider History Group

Він вибрав 8 добровольців із числа солдатів 5-го піхотного полку, відомих як солдати Буффало. Під час першої місії підрозділу вони подолали 16 миль протягом чотирьох днів, несучи повне спорядження, включаючи зброю та запчастини.

У 1902 році тодішні шосейні перегони стали першим прикладом позашляхових велосипедних перегонів. Дорожні гонщики дня їздили короткими шляхами через поля та ліси фермерів, щоб спробувати якнайшвидше дістатися до фінішу. Це стало настільки популярним, що дало початок велокросу, і велокрос є надзвичайно популярним видом спорту до сучасності (Рис.1.6).



Рис.1.6. 1902 – Народження позашляхових гонок

1903 – Тур де Франс Найвідоміша велоспорт у світі – Тур де Франс .

Це найпрестижніша велогонка в історії велосипедного спорту, яка проводиться щороку. Вона складається з кількох етапів і триває 23 дні, зазвичай у липні [31].

Перший Тур де Франс, що відбувся в 1903 році, привабив майже 80 учасників, і його виграв Моріс Гарен. Гонка складалася з 6 етапів протяжністю близько 2428 км і тривала 19 днів.

У цьому році також було винайдено внутрішні втулкові шестерні, щоб захистити шестерні від стихії та належним чином змастити.

1905 – Перемикання передач

Поль де Віві першим придумав задній перемикач для велосипеда. Ця двошвидкісна передача стала ще одним великим переломом для велосипедів. У той час більшість велосипедів мали лише одну передачу.

Винахід Віві багато років зустрічав великий опір у велоспорті, доки професійний гонщик Едуард Фішер на своєму безредукторному велосипеді не поборовся з менш досвідченою Мартою Гессе, використовуючи тришвидкісну версію перемикача Віві. Перемога Гессе засвідчила перевагу перемикачів.

Кредит, наданий Віві, був предметом суперечок; деякі вважають, що Віві просто вдосконалила винахід, який уже існував.

Незалежно від того, чи є він справді батьком системи передач, його винахід і робота, яку він вклав у маркетинг, дозволили системі передач поширюватися неймовірною швидкістю [1].

1920 – Дитячі велосипеди

Оскільки індустрія виглядає дещо похмуро, велосипедні компанії по всьому світу почали шукати новий кут для виходу на ринок. Саме тоді у них виникла геніальна ідея почати виготовляти велосипеди для дітей.

Зараз нам здається природним, коли діти сідають на велосипеди та катаються; зрештою, більшість із нас робили саме це, коли були дітьми. Але до 1920-х років їзда на велосипеді була виключно дорослою справою.

Однак сьогодні майже кожна дитина на заході влітку їздить на велосипеді.

1921 – Shimano Inc

Сьогодні Shimano контролює 50% світового ринку велосипедних компонентів, продаючи все, починаючи від деталей гальм і закінчуючи компонентами педалей.

Компанію спочатку заснував Шозабуро Шимано, який захопився велосипедами з дитинства. Під керівництвом Шозобуро компанія швидко поширилася з Японії на світовий ринок [11].

Сьогодні компанією керують його нащадки; після його смерті в 1958 році його сини взяли на себе керівництво і продовжили неухильне зростання Shimano Inc на світовому ринку.

1924 – Велокар

Оригінальний дизайн велосипедів базувався на лежачих велосипедах. Фактично, деякі велокари були просто лежачими велосипедами з повною рамою/оболонкою навколо нього.

Більшість велокарів мають 3 або 4 колеса. Сьогодні велосипеди досить рідкісні, але вони були добре відомі за часів Моше.

1930 – Швидкий випуск велосипедної втулки

Простіше кажучи, цей винахід був розроблений для того, щоб колеса велосипеда можна було легко знімати та знову встановлювати.

Швидкий роз'єм був створений Тулліо Кампаньоло, італійським велогонщиком, який створив його для швидшого перемикання передач. Це було тому, що для перемикання передач без перемикача передач вам довелося знімати колесо та перемикати передачі вручну.

Швидкий випуск значно пришвидшив процес для велосипедистів, змінивши гру на велогонки [11].

1933 – Крейсерський мотоцикл

Ці велосипеди, також відомі як beach cruiser, не були створені для спорту чи швидкості. Вони створені не для стрибків чи крутих трюків. Вони були створені лише для однієї речі; вирушаючи на неспішну велопрогулянку.

Круїзери мають вертикальне сидіння для гарної постави, стильні рами та (зазвичай) лише одношвидкісну трансмісію. Ці велосипеди зроблені важкими та мають повітряні шини, що робить їх повільними, але витривалими.

Коли ці велосипеди з'явилися, вони були надзвичайно популярні, особливо серед звичайних велосипедистів. Вони домінували на ринку до 1950-х років і повернулися в 90-ті.

До цього дня багато людей віддають перевагу стабільному круїзерному велосипеду, коли збираються на звичайну поїздку.

1934 – Заборона лежачих велосипедів

Лежачі велосипеди, як згадувалося раніше, були напрочуд швидкими. Фактично настільки швидко, що в 1934 році Міжнародний союз велосипедистів (UCI) заборонив використовувати їх у велогонках під своїм іменем [11].

Лежачі велосипеди тепер змагаються під керівництвом Human Powered Vehicle Association (HPVA).

1937 – Перемикач передач дозволено на Тур де Франс

До 1937 року перемикач не використовувався на Тур де Франс, а це означало, що для того, щоб змінити передачу, гонщики повинні були злізти, зняти колесо з велосипеда, змінити його передачу, поставити його знову та продовжити їзду.

Не буде перебільшенням сказати, що дозвіл на перемикання передач під час перегонів, який дозволяв гонщикам перемикати передачі, не знімаючи колесо, назавжди здійснив революцію в професійних велогонках.

1955 – радіовелосипед Huffy

Десь у 1950-х роках велосипедні компанії подивилися на різноманітні лінійки велосипедів і подумали: «Знаєте, що для цього потрібно? Радіо!» Так народилися радіовелосипеди [11].

Справжня ознака часу, радіовелосипед був популярним трюком. Неважко зрозуміти чому; можливість слухати улюблену радіостанцію під час приємної неспішної їзди може лише покращити враження, чи не так?

На жаль, з припливом європейських моделей велосипедів у 60-х роках популярність радіовелосипеда була затьмарена, і радіовелосипед у підсумку загубився у безвісті.

1956 – Перша гонка BMX

BMX був створений як імітація мотокросу, коли діти почали використовувати велосипеди, щоб спробувати копіювати трюки з мотокросу. Ідея полягає в тому, що гонщики виконують серію трюків, трюків і стрибків під час перегонів або вільного стилю.

Хоча перші офіційні гонки BMX відбулися в 1956 році, цей вид спорту набув популярності лише в 70-х роках.

1962 – Moulton Bicycle Company

Велосипед Moulton виділяється. Велосипеди, вироблені цією компанією, відомі своїм унікальним дизайном, невеликими колесами та підвіскою, яка була відома тим, що випередила свій час.

Заснована Алексом Моултоном, який виявив себе незадоволеним популярним дизайном велосипедів, він заснував свою компанію, щоб створити новий стиль; маленькі колеса з шинами високого тиску для кращого прискорення, хороша підвіска, створена для комфорту, і новий стиль рами, який тепер відомий як F-рама [1].

Дизайн Moulton Bicycle Company став символом 60-х років і надихнув багато інших компаній на створення власних малоколісних велосипедів.

1968 – Raleigh Chopper

Raleigh Bicycle Company – одна з найстаріших велосипедних компаній у світі, її заснування датується 1885 роком.

У 1968 році вони створили найкрутіший дитячий велосипед на сьогодні: Raleigh Chopper.

За дизайном ця річ була схожа на перший мотоцикл дитини; сидіння в стилі лежачи, кермо в стилі мотоцикла чоппера та стильна рама. Це був дитячий велосипед початку 70-х.

І ось уже наприкінці 20-го століття, коли було зареєстровано але понад 15 тисяч патентів на винаходи та випускалося величезне кількість найрізноманітніших велосипедів для гонок на шосе, треку та велокросі і просто для використання в побуті і коли, ніби, все вже винайдено і нічого нового не придумати, оскільки основні конструктивні ідеї вичерпали себе, на світ з'являється новий тип велосипеда, який назвуть гірським, або маунтинбайком [2].

Виявилося, що цей велосипед винайшли вчасно: коли популярність велосипеда почала падати, поява гірського велосипеда знову ви кликало підвищений інтерес до велосипеда, і знову спостерігається велосипедний бум у багатьох країнах світу не тільки у бізнесі, індустрії розваг, проведення дозвілля людьми будь-якого віку, а також спорт.

Виявилося, що їздити гірським велосипедом одне задоволення. Він зручний і престижний, їзда на ньому доступна у будь-якому віці, тому став одним із найважливіших засобів боротьби з гіподинамією – хворобою

більшості жителів великих міст, обумовленої різким зменшенням фізичної активності.

1.2. Виникнення та розвиток маунтинбайку

Хто ж винайшов гірський велосипед? Уславлені спортсмени або нікому не відомі диваки, які знаходили в катанні по бездоріжжя спосіб отримання позитивних емоцій, відчуття свободи і ухиляння від суєти та задушливих обіймів мегаполісу до реальної природної краси та чистої енергії [9].

Взагалі кажучи, значний винахід ніколи не з'являється на порожньому місці з нічого. Спочатку вдала думка чи ідея захоплення буває уяву людей і стає своєрідним імпульсом для багатьох умів, які часом ще дуже хитко представляють кінцевий результат. Але творчість уже розпочалася. У різних країнах з різних сторін підходять винахідники до однієї й тієї проблеми. Накопичуються різні пристосування, створюються окремі деталі.

Виробляються оригінальні рішення. Вони – немов частини майбутньої геніальної машини. Частини ці ізольовані одна від одної, розкидані по різних країнах. Потрібна лише талановита голова, щоби зібрати все воедино, придумати недостатнє. Потрібні золоті руки, щоб чудо народилося.

Історія появи маунтинбайка дуже химерна. Існує кілька версій появи маунтинбайка – горного велосипеда та зародження та розвитку нового виду спортивної спеціалізації в маунтинбайку – "крос кантрі". Найбільш цікава та курйозна легенда, згідно з якою перший гірський велосипед зібрав керівник музичного ансамблю з Каліфорнії (США) Брант Річардс, який ніякого відношення до велосипедного спорту не мав. Цей музичний гурт мав хобі: вирушати пішки у гори після виснажливих концертів. Там, у горах, на березі озера, вони розводили багаття, готували їжу, обговорювали нові концертні проекти. Це був їхній улюблений вид відпочинку [16].

Якось лідер групи під час повернення з гір пошкодив ногу, яка довго не гоїлася і завдавала біль під час ходьби. Лікуючий лікар порадив йому купити велосипед і, катаючись на ньому, вати хвору ногу. Він казав йому, що при

їзді велосипедом навантаж на ноги набагато менше і біль менш чутлива. Музикант купив велосипед і переконався, що може крутити педалі, не відчуваючи біль у нозі. І коли після чергового концерту його гурт зібрався ідучи в гори, Брант вирішив вирушити з ними на велосипеді. Друзі відговорили його від авантюрної витівки, але він був непохитний.

Дійсно, на початку подорожі на велосипеді все йшло добре і Брант навіть поїхав далеко вперед від своїх піших друзів, але коли почалися перші підйоми, він не зміг крутити педалі, незважаючи на те, що на його туристичний велосипед був чотири швидкісні передачі. Для цього були потрібні легші передачі. І він був змушений подолати підйоми пішки. Крім того, його замучила дика тряска приїзді кам'янистою гірською стежкою, до того ж потім він проколов заднє колесо на гострому камінні. Друзі, наздогнавши його, змушені були та щит велосипед, рюкзак і самого Бранта, так як нога від ходьби по гірським стежкам знову розболілася. Всі змучились і перенервували, а оскільки вони не пройшли ще й половини шляху до гірського озера, то прийняли рішення повернутися додому. Відпочинок не вийшов, усі були гірші й у душі лаяли свого впертого шефа.

Але Брант завжди відрізнявся здатністю знаходити рішення з, здавалося б, безвихідних ситуацій і, крім того, був веселим оптимістом. Саме цей випадок привів його до думки зробити такий велосипед, на якому можна було б їздити по каменях, не відчуваючи тряски, і долати підйоми різної крутості, не злізаючи з нього [31].

Хіба змогла б похмура, нудна людина, позбавлена уяви, придумати таке диво на колесах? Так як він не був сильний у механіці, то з цими ідеями звернувся до знайомого механіка, у якого завжди ремонтував свою машину. Це був технічно обдарований чоловік, крім того, він знав толк в велосипедах, так як в молоді, ще живучи в Європі, займався велокросом. Обидва зайнялися ідеєю створити цей унікальний велосипед – позашляховик. Для цього спочатку

вони вирушили на міське звалище, де, назбиравши різні діти від старих мопедів, легких мотоциклів, почали конструювати тип велосипеда для їзди гірськими стежками. Після закінчення не скільки днів азарту технічної творчості, що охопив їх, вони створили щось зовні схоже, з одного боку, на легкий гоночний мотоцикл, а з іншого, через відсутність двигуна, – на велосипед. Переднє колесо велосипеда і передня вилка з амортизатором були від мопеда, заднє – від легкого мотоцикла, частина рами із заднім амортизатором – від мотоцикла. До того ж велосипед мав три різні передні провідні зірочки, а на задньому колесі було змонтовано сім зірок доньок, у результаті цей велосипед мав 21 швидкісну передачу. Також друзі придумали оригінальну систему перемикування швидкісних передач, встановлену прямо на кермі, що дозволяло перемикуватися, не відриваючи рук від керма. Це було важливим рішенням для безпеки їзди. Велосипед виявився важким і громіздким, але на подив творців, завдяки системі швидкісних передач, амортизаторам, широким шинам коліс, був зручним при їзді по каменях через

відсутності тряски, а найголовніше, на ньому можна було їхати вгору та потім лихо спускатися з неї, різко гальмуючи перед перешкодами, так як на задньому колесі він мав дискові гальма від мотоцикла.

Коли настав час відпочинку в горах, музиканти, бачачи, що їхній шеф ще кульгає, порадили йому залишитися вдома. Але вранці, коли всі зібралися, щоб вирушити в гори, побачили свого шефа, сидячи чого верхи на якомусь дивному мотоциклі велосипеді. Брант по намагався розповісти про чудові якості цього велосипеда та їзду на ньому гірськими стежками, але його ніхто не хотів слухати, всі відмовляли його від поїздки, мотивуючи тим, що їм знову доведеться тягнути самого шефа та його громіздкий гірський велосипед [22].

Але Брант вирізнявся наполегливістю характеру і, сказавши, що краще помре, ніж знову буде їм тягарем, вирушив у дорогу. Дістався до місця їх відпочинку без особливих проблем, витративши на це набагато менше часу,

випробував величезну радість та задоволення від їзди на своєму велосипеді і через те, що він уже сидить біля багаття, а його друзі ще в дорозі. Готуючи їжу на багатті, він думав про те, як назвати свій велосипед, і дійшов висновку, що кращої назви, що дали його друзі, не придумати: маунтинбайк - маунтин (гора) + байк (велосипед); у результаті вийшло: гірський велосипед. Коли музиканти, дісталися місця відпочинку і побачили свого керівника живим і неушкодженим, що сидить біля багаття, їхньої радості не було межі.

Адже вони думали, що наздоженуть його на гірських підйомах, де він не зможе один тягти свій важкий велосипед, але, подолавши кілька затяжних підйомів і не виявивши його, дійшли висновку, що він зірвався з велосипедом у прірву і розбився. І продовжуючи тяжкий шлях, заглядали вниз, у прірву, куди, за їхнім припущенням, він міг зірватись.

Тому така велика була їхня радість побачити його живим. Відпочивши, всі вирішили покататись на диво велосипеді. Їзда сподобалась, і їм захотілося мати такий самий велосипед. Знову у механіка в майстерні виявилось багато роботи, і через деякий час у всіх були гірські велосипеди.

В черговий раз на відпочинок група відправилася на них. Благополучно діставшись місця стоянки, поївши і відпочивши, вони почали випробувати свої велосипеди, влаштували невеликі змагання з'їжджаючи з невеликої гори, а потім почали змагатися, хто покаже найкращий час під час спуску.

Так, перше, стихійно денне змагання згодом буде одним з основних на правлінь змагальної діяльності в маунтинбайку, і цю спеціалізацію назвуть "даунхіл" (даун - вниз, хіл - гора). В наступний раз уже змагалися, хто швидше проїде довкола озера.

Це спонтанні змагання, що було дешево, потім перетвориться на найголовнішу спеціалізацію, якій дадуть назву «крос кантрі», тобто гонки по кільцевій складно пересіченій трасі. Ці маленькі змагання під час їх вилазок у гори поступово перетворилися на хобі.

Хтось найкраще спускався з гори, а хтось швидше за всіх їздив по колу озера. Переможці змінювалися щоразу, але вже визначились явні лідери як у швидкісному спуску, так і в кільцевій гонці [30].

Змагання показали, що велосипеди повинні відрізнитись у залежності від виду змагання. Для швидкісного спуску потрібні були міцні велосипеди з передніми та задніми амортизаторами, гальмами, широкими шинами, а ось для кільцевих гонок важливішим виявилася невелика вага велосипеда, цілком достатньо точно було мати амортизатори на передній вилці, щоб гасити тряску при їзді по кам'янистих ділянках траси, і великий набір швидкісних передач, за допомогою яких можна було б долати будь-який профіль траси.

Тому знову закипіла робота зі створення полегшених велосипедних рам. Тепер все захотіли мати більш легкі та надійні компоненти для своїх велосипедів, і це підштовхнуло винахідницьку діяльність кожен ламав голову, одержимий ідеєю створити щось нове, яке дозволило б йому бути першим у перегонах.

Незвичайні велосипеди привернули увагу й інших любителів активного відпочинку на природі. Все частіше до велосипедних магазинів зверталися люди, бажачі купити гірський велосипед. Але у продажу їх не було, і музиканти почали отримувати замовлення на їхнє виготовлення. Цей збільшуваний попит на гірські велосипеди помітили виробники велосипедних фірм. Вони почали запрошувати до себе найяскравіших кустарів конструкторів для налагодження випуску гірських велосипедів двох типів: для даунхіл та крос кантрі. І порівняно до стислих термінів молоді Америки, а потім і Європи сіла на гірські велосипеди.

Майже одночасно з Брантом винаходили і вдосконалювалися гірський велосипед діючі велосипедисти Гаррі Фішер, Том Рітчі, Джо Бриз, Чарлі Келлі та Чарлі Каннінхем, які також на початку збирали їх кустарно з усього, що можна було знайти на міських звалищах, а потім випробовували свої творіння і змагалися у швидкісному спуску у відомій гонці Репак, де

збиралися такі самі ентузіасти - крейзі («божевільні»), як їх називали обивателі з-за екстремальності цього виду перегонів [31].

Не менш безпечною була гонка по брудній гірській трасі, що проводиться в окрузі Марін у Каліфорнії, де збиралася велика кількість гонщиків на саморобних велосипеди. Ці перші перегони дозволяли їх удосконалювати. Однак величезну роль у розробці нових моделей гірських велосипедів ралі Гаррі Фішер і Том Рітчі не тільки як гонщики випробувачі, але і як захоплені, одержимі талановиті конструктори.

Незважаючи на те, що Чарлі Келлі, Гаррі Фішер і Том Рітчі бачили найпершими засновниками маунтинбайку, величезний вплив при цьому на еволюцію всього маунтинбайка надали Брант Річардс і його друзі - Рас Махона, Картер Кокс, Берні Махона, які в 1974 р. на одному із змагань з бездоріжжя з'явилися на своїх дивних велосипедах, обладнаних перемикачами швидкостей, дисковими гальмами, що приводяться в дію за допомогою гальм

важелів від мотоцикла і з передніми амортизаторами. За словами Бранта і Махони їм лестило, що їхні імена опинилися в Залі слави маунтінбайк.

Однак вони не відчували заздрості через те, що подальший розвиток цього виду спорту відбувався без їхньої участі. Вони просто робили все, щоб людина виявилася господарем гори.

Незабаром наприкінці 70-х Майк Сіньярд, який займався виробництвом вів велосипедів, почав масовий випуск гірських велосипедів. І коли у велосипедних магазинах вони з'явилися у продажу, стали влаштовувати гонки, які організаційно були на вищому рівні, ніж змагання, що проводяться ентузіастами, де кожен був одночасно саме гонщиком, і суддею, і організатором.

У 1983 р. утворилася національна асоціація велосипедистів, що займаються маунтінбайком (NORBA). Було прийнято правила змагання, вони виявилися простими порівняно з правилами шосейних та кросових гонок.

Тон у прийнятті правил змагань задавали найсильніші гонщики Америки Дон Мирах, Нед Оверенд, Джон Томак [36].

Вони говорили, що правила мають бути такими, щоб всі гонщики під час гонок були в рівних умовах, де кожен гонщик міг використовувати тільки один велосипед, не отримуючи якийсь технічної допомоги ззовні. І мимоволі основний принцип перших винахідників гірських велосипедів «зроби сам» побічно перейшов у основне правило змагань у маунтинбайку.

Тому проколи шин, технічні несправності, що виникають під час перегонів, згідно новим правилам гонщик повинен був усувати сам. Тому, що Дон, Нед та Джон хотіли впровадити альтернативний вид велосипедних гонок з бездоріжжя, були вагомі причини, пов'язані з їх участю в Європі у гонках з велокросу. У 1981 р. вони були запрошені на Батьківщину велокросу – до Швейцарії на міжнародні змагання.

На той час велокрос був дуже популярний у Європі, особливо в Бельгії, Голландії, Англії. В Америці він у ті роки був оповитий ореолом та популярності і розкрити цю повну таємницю велосипедну дисципліну в Європу прибули Дон, Нед та Джон – найсильніші «всешляховики» Америки (так вони тоді себе називали). Вони хотіли показати європейцям, як треба ганятися бездоріжжям.

Безперечно, вони мали перевагу технікою їзди по найскладніших кросових трасах та надіялися, що хтось із них буде призером на швейцарських перегонах. Але доля розпорядилася інакше: ніхто з них не зумів подолати дистанцію остаточно. І не тому, що вони були погано підготовлені до гонок, а тому що правила змагань з велокросу дозволяли гонщику після кожного кола міняти велосипед не тільки з-за техніки чеських проблем, але й через те, що він обліплений брудом, особливо в дощову погоду. А поки гонщик їхав наступне коло гонки, механіки мили його брудний велосипед, і на наступне коло гонщик відправлявся на чистому, змащеному велосипеді [36].

Американці ж привезли з собою на перегони одним велосипедом і приїхали без механіка. Погода була дощовою, глиниста траса сильно ускладнювала гонку. Після проходження першого кола механіки гонщиків змінили брудні велосипеди на чисті, а Дон, Нед та Джон продовжували гонку на своїх важких за налиплим брудом велосипедах, колеса яких майже не крутились. І якщо на початку гонки вони їхали до лідируючої групи, то після другого кола вже опинилися серед найслабших гонщиків.

Власне, це було для них уже не гонкою, а мукою, яка й змусило їх зійти з дистанції. Повертаючись розчарованими до Америки, гаряче обговорюючи невдачу в гонці, вони, сам того не помічаючи, вигадували нові, як вони вважали, справедливі правила для гонок з бездоріжжя: жодних механіків, ніякої технічної допомоги і тільки один велосипед на всю гонку. Свої аргументи вони аргументували тим, що не кожен гонщик може дозволити собі мати механіків і дещо дорогого велосипедів високої якості.

Правила були прийняті, згідно з якими також необов'язково було мати ліцензію гонщика, можна було брати участь у змаганнях у будь-якій спортивній формі і навіть у обрізаних по коліна джинси [26].

Охочий змагатися міг купити велосипед і шолом у суботу, а в неділю вже брати участь у перегонах. Це було неможливо в жодному виді велосипедної спеціалізації. Така доступність до участі у змаганнях залучила величезна кількість бажаючих.

Почався справжній бум для змагань, і за дуже короткий час цей вид велосипедного спорту став найпопулярнішим в Америці, а згодом і в Європі. Перегони спочатку щедро спонсорувалися фірмами виробниками велосипедів, компонентів до них, фірмами, що виробляють спортивну форму та взуття. Потім широке освітлення змагань засобами масової інформації залучило до спонсорвання змагань найбільші компанії, що випускають автомобілі «Вольво» та відео та радіоапаратуру «Грундіг».

Перший санкціонований Чемпіонат Америки під егідою національної асоціації велосипедистів маунтинбайкістів (NORBA) був проведений у 1983

р., і незабаром ці вісті досягли Європи, де також спочатку у Франції, а потім і в інших країнах почали з'являтися подібні асоціації велосипедистів [15].

Перший Чемпіонат світу був проведений в 1987 р. Насправді було проведено два незалежних чемпіонату світу: один у Каліфорнії, у Маммосі, а інший – у Європі, у французьких Альпах, у містечку Вілярд де Лянс. Так тривало наступні два роки, доки міжнародний союз велосипедистів не прийняв під своє крило бурхливо що розвивається у багатьох країнах новий вид велосипедних змагань.

У квітні 1990 р. були затверджено правила проведення змагань як у спеціалізації "Даунхіл", так і в "крос кантрі". У вересні 1990 р. в Пургаторі, штаті Колорадо, був проведений перший Чемпіонат світу, де гонщики боролися за медалі та багатобарвні чемпіонські майки Міжнародної спілки велосипедистів у двох дисциплінах: швидкісний спуск – даунхіл та гонка по пересіченій місцевості – крос кантрі.

Крім того, стали проводити етапи Кубка світу, які зазвичай починаються в квітні у Європі, та був кілька етапів – в Америці. У Європі кожен рік проходив континентальний чемпіонат (зазвичай у серпні, до Чемпіонату світу).

Через величезну популярність нового виду велосипедного спорту спеціалізація «крос кантрі» у 1995 р. була включена до програму Олімпійських ігор, і з 1996 р., з Атланти, розпочалася олімпійська історія маунтінбайка.

Великий внесок у розвиток цього виду спорту зробили Майк Сіньярд, Гаррі Фішер, Том Рітчі з ентузіастів перетворилися на бізнесменів. Їх інновації у створенні більш досконалих конструкцій велосипедів з застосуванням нових прогресивних матеріалів та прагнення підвищити надійність велосипедів і одночасно зменшити вагу привели на величезний попит гірських велосипедів на велосипедному ринку.

Вони спонсорують найбільш успішні клубні велосипедні команди світу. Гаррі Фішер продовжував брати участь у змаганнях до Чемпіонату

світу 1991 р. у класі ветеранів, відчуваючи на собі створені ним велосипеди, а потім став керувати найсильнішою клубною командою, названої його ім'ям.

Найпершого винахідника гірського велосипеда в 1996 р. запросили як почесного гостя на Олімпійські ігри в Атланті [29].

Брант Річардс був настільки ж далекий від великого спорту, що подібні «олімпійські» думки не посідали його музичну голову, на відміну від друзів не пішов у велосипедний бізнес, хоча він мав великий період «затьмарення», коли весь свій час він витрачав на вигадування якихось технічних штук для свого велосипеда, і коли це йому вдавалося зробити, тішився як дитина та отримував величезне задоволення від цієї роботи.

Але коли з'явилися у продажу гірські велосипеди, весь його запал і пристрасть до винаходу швидко згасли, і напівжартома додав, що все це сталося по тому, що йому подобається галасливо грати на музичних інструментах.

Таким чином, випадково люди, далекі від велосипедного спорту, подарували світу не звичайний велосипед і видовищний вид велосипедних змагань та посприяли подальшій популярності велосипеда у світі.

1.3 Розвиток велоспорту в Україні

Хронологія розвитку велоспорту в Україні супроводжується історичними періодами перебування Українських земель в різних імперіях [2].

Так, Буковина, Галичина і Закарпаття, які входили до складу Австро-Угорщини і знаходились під владою династії Габсбургів, у яких у 1896 році була перша фабрика з виготовлення велосипедів у Відні. Хоча, 10-ма роками раніше їхні піддані вже їздили на велосипедах «Ровер», але англійського виробництва. Вже тоді, на зламі століть, на Галичині були прокладені туристичні вело-маршрути, які маркувалися і описувалися в журналах.

Про популярність у побуті велосипеда говорять статті у Тернопільських газетах. Також у Тернополі в другій половині XIX століття базувалися декілька полків, яким воювати не приходилось, тому вистачало часу на військову муштру і розваги в тому числі катання на велосипедах і мотоциклах. У 1904 році міська управа встановила правила катання за межами міста, оскільки ганяючи вулицями військові лякали місцян [2].

1887 рік вважається роком виникнення велосипедного спорту в Україні, їх називали циклістами. Більша територія України була під Російською імперією, тоді, на велотреку у Одесі відбулися змагання команд з міст України, Москви, Петербурга, Тули. І до I світової війни створювалися велотреки і клуби велосипедистів. Найвідомішим «авіатором» був одесит Сергій Уточкін, який багаторазово мав звання «Перший їздок півдня Росії», «Перший їздок Росії» та «Чемпіон Росії». А у серпні 1913 року на I Російській Олімпіаді Киянин А. Ширай був 4 у гонці на 240 верст.

Спортивні досягнення велосипедистів стали популярними у суспільстві. У 1895 році засновується Російський туринг-клуб, завданням якого було використання велосипеда в практичних цілях, поширення циклізму, сприяння велотуризму.

Слід зазначити, що слово «туризм» не було в російській мові на межі XIX – XX століття, його відносили до велосипедного спорту. В енциклопедичному словнику Брокгауза та Ефрона (1902) термін «туризм» не згадується і використовується лише в розділі про мандрівки на велосипедах.

У 1916 році для потреб російської армії було створено велосипед «Дукс Бойовий». Виробництво налагодили на найбільших заводах імперії це «Дукс» у Москві та «Росія» у Харкові, їх евакуювали з окупованої Риги. Згодом «Росія» стала лідером російського і українського вело-виробництва на Харківському велосипедному заводі (ХВЗ), де протягом 17 років було випущено 969,5 тисяч велосипедів [2].

У 1926 році випущено модель «Україна» і в 1961 році модернізована і вироблялася тривалий час. Модель «Україна» була інженерним шедевром,

тому що витримував великі вантажі. Фермери перевозили на багажнику та рамі мішки з гноєм а для рівноваги підвішували на кермо по відру до верхи заповненому цією субстанцією. З 1926 року деякі вузли конструкції не змінювалися майже до кінці ХХ століття, а військова спрямованість виробництва дала «Україні» виняткову надійність, усі деталі були вітчизняного виробництва.

Також варто згадати про Львівський велосипедний завод, на якому в 20 роках вироблялися різні механічні приладдя та з 1961 року перепрофілювався на виготовлення велосипедів та мопедів. А мопед «Верховина» був дуже популярним і мрією багатьох молодих людей. У 1998 році Львівський завод закритися, а от Харківський і далі працював.

За останні десятиліття в Україні велосипед перестав бути засобом забав чи використовуватися у сільському господарстві, а став популярним і модним заняттям поряд з скейтом і сноубордом. Почала з'являтися вело інфраструктура, заговорили про велодоріжки [2].

Повертаючись до історії та частина України, яка була під владою Австро Угорської імперії велосипед називався «ровером» від англійського походження «блукач, брродяга», Російська частина України так і називала «велосипед» з французького походження, а в деяких регіонах зустрічається назва «колесо».

Громадський і фізкультурний діяч Західної України ХХ століття, який впровадив галичанську спортивну термінологію був Іван Баберський. Він називав лижний спорт «лищитарством», хокей - «гаківка», волейбол – «відбиванка», футбол – «копаний м'яч» а велоспорт – «наколесництво». Ця термінологія на Галиччині вживалася деякий час та згодом почали використовувати інтернаціональну термінологію (Рис 1.7).

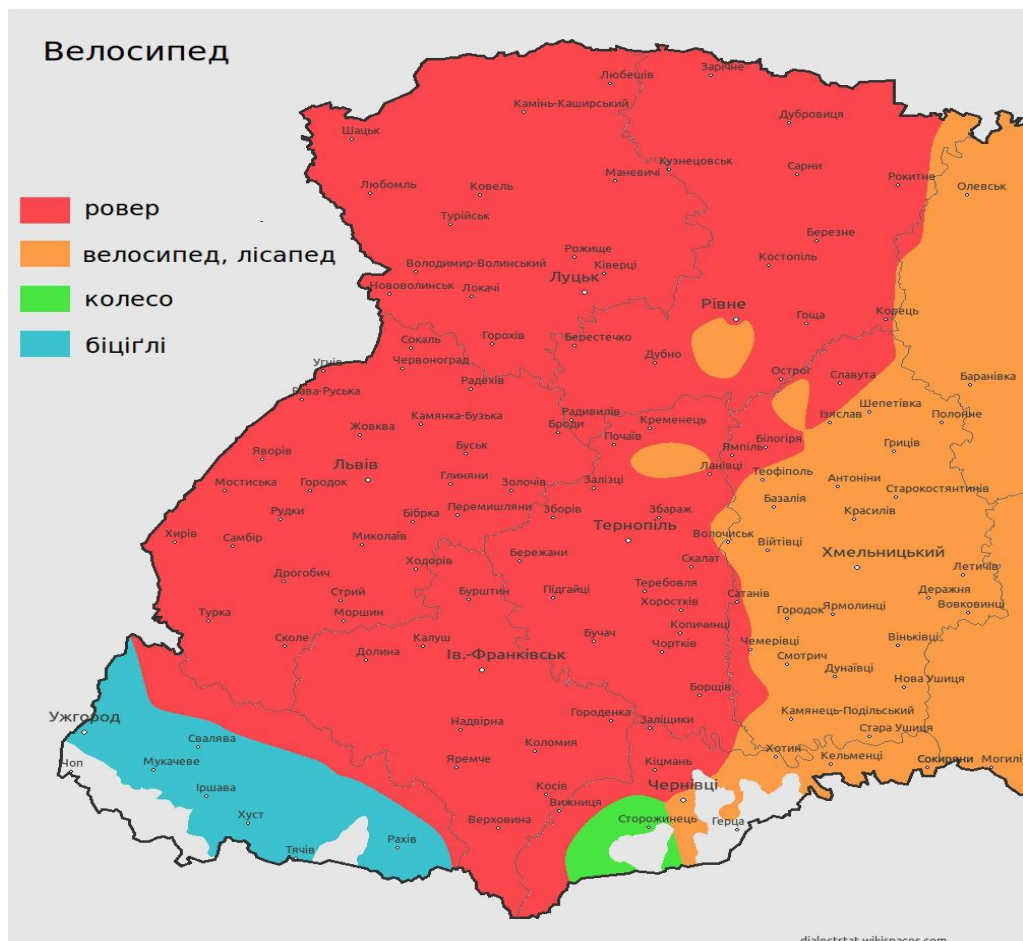


Рис 1.7. Карта вживання слова "велосипед" в різних регіонах західної України

Слово "велосипед", що ввійшло в українську літературну мову, - французького походження: від *velocipede*. Первинно ж складене з латинських *velox* - "швидкий", і *pedes* - "ноги". "Швидконіг", якщо перекласти дослівно. Англійською велосипед - *bicycle* - "двоколісник".

У 90-ті роки та на початку 2000 український велоспорт був на підйомі - успіхи Сергія Гончара, Ярослава Поповича, Володимира Пульникова та інших українських спортсменів звучали по всій Європі. Але, жодних велогонок міжнародного рівня в Україні не проводилось [2].

Першим вело заходом став Гран-прі Донецька, який набув статусу міжнародних перегонів і почав проводитися під егідою Міжнародної спілки велосипедистів (UCI) у 2007 році та отримав категорію 1,2 у Євротурі. Організатором гран-прі Донецька була корпорація Індустріальна спілка

Донбасу (ІСД), у рамках якої проводилися дві гонки – критерій та групові перегони в середині квітня.

Протягом 7 років Гран-прі гонки Донецька були найпопулярнішими велогонками в Україні, однак припинило своє існування у 2014 році. Але, велогонка Гран-прі у 2015 році відновила свої змагання переїхавши до Вінниці.

Статус головної вело події в Україні отримав Race Horison Park, наприкінці травня приурочено до Дня міста Київ серія перегонів.

Race Horison Park приурочені до Дня міста проводилися в Києві ще за радянських часів, проте статус міжнародної набув у 2012 році з категорією UCI 1,2.

У 2012 році уік-енд Race Horison Park складався лише з однієї гонки, то в 2016 році – з 5 і також 2 жіночих гонки.

Загалом з 2016 року в Україні гонки проводилися 120 гоночних днів на шосе, 60 – на треку і маутенбайку.

РОЗДІЛ 2

МЕТОДИ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

2.1. Методи дослідження

Для проведення дослідження було використано наступні методи:

- Теоретичний аналіз та узагальнення науково-історичних літературних джерел;

- Документальний метод;

- Теоретичний аналіз та узагальнення.

Вивчення та аналіз літературних джерел та всесвітньої інформаційної мережі Інтернет проводився з метою створення повної уяви про стан об'єкту та предмету досліджень, також з метою виконання мети поставленої перед дослідженням.

Вивчено та проаналізовано літературні джерела, дослідження, автореферати дисертацій, проведених та захищених за останні роки з історії велосипедного спорту.

На противагу емпіричному рівню дослідження теоретичний рівень передбачає вторгнення в саму суть досліджуваного об'єкта або явища, розуміння його внутрішньої текстури, джерел його виникнення, механізмів формування та функціонування. Теоретичні методи дослідження - це такі методи, мета існування яких полягає в тому, щоб крім встановлення прецедентів і визначення зовнішніх зв'язків між ними, ще й зробити докладне пояснення, що ж стало причиною їх виникнення, якою є сутність їх існування тощо. Варто зазначити, що теоретичні методи дослідження мають один недолік: вони не здатні надати конкретний вплив на різноманіття досліджуваних явищ або ж процесів, а тільки дозволяють визначати в них приховані закономірності, загальне і значуще.

Теоретичний метод дослідження знаходиться в досить тісному взаємозв'язку з розумовою діяльністю, з осмисленням емпіричного матеріалу, його доопрацюванням і аналізом. Також відбувається розкриття внутрішньої

структури і закономірності розвитку систем або ж явищ, а також їх вплив один на один і обумовленість.

З комплексу теоретичних методів насамперед слід звернути увагу на так званий теоретичний аналіз як метод, який має на увазі під собою виділення обговорення конкретних сторін, ознак, характерних рис або ж характеристик явищ і процесів. В процесі аналізу окремих прецедентів, групуючи, систематизуючи їх, можна визначити їх загальні, а також різні риси, відбувається установка загального принципу, іншими словами правило. Хід аналізу в більшій частині випадків проходить паралельно з синтезом, який сприяє більш глибокому розумінню сутності досліджуваних явищ. З тієї причини, що теоретичні методи дослідження - це поняття, яке перебуває в тісному зв'язку з вивченням літератури, це дає можливість визначити, які саме питання і проблеми вже в достатній мірі вивчені, а які з них необхідно піддати додатковому вивченню. Процес роботи з літературою має на увазі під собою впровадження списку наступних методик:

- створення бібліографії, тобто асортименту відібраних з даної теми джерел;
- реферування або ж більш стислий відображення ключового змісту;
- конспектування, або іншими словами ведення досить деталізованих записів, основу яких складає виділення головних думок, які полягають в роботі;
- анотування, що позначає коротку запис загального змісту книги або статті;
- цитування, що полягає в дословній записи виразів або ж цифрових даних, які містяться в даному літературному джерелі.

Крім наведених у списку вище методів, на теоретичному рівні також знаходять своє застосування:

Абстрагування

Даний метод полягає у відверненні від деяких властивостей схильних до дослідження об'єктів і визначення тих якостей, які вивчаються як раз в заданому напрямку. Абстрагування має багатоцільовим характером з тієї причини, що кожен крок ідеї виявляється пов'язаним з наведеним дією або ж з використанням його результату. Суть даного методу полягає в уявному відволіканні від другорядних властивостей, зв'язків, взаємин, предметів і в одночасному виділенні, фіксуванні однієї або ж кількох цікавих для дослідника сторін досліджуваних об'єктів.

Аксиоматичний метод

Сутність даного методу полягає в тому факти, що з самого початку процесу дослідження задається набір базових положень, які не вимагають ніяких доказів, з тієї причини, що вони приймаються за абсолютно явні. Такі положення визначаються як істини або, іншими словами, аксіоми. З них за певними правилами формується система вивідних суджень. Комплекс, що складається з усіх базових аксіом і виведених на їх основі суджень, є аксіоматично побудовану теорію.

Аналіз і синтез

Як уже згадувалося вище, теоретичний аналіз являє собою метод, в основі якого знаходиться процес розкладання предмета на його складові частини. Коли дослідник застосовує цей метод, він подумки розмежовує піддається дослідженню об'єкт, дізнається, з яких частин він складається, які його параметри і ознаки.

Синтез ж є об'єднанням отриманих в ході аналізу частин у щось єдине. В результаті використання синтезу відбувається з'єднання знань, набутих внаслідок застосування аналізу, в єдину систему.

Методи аналізу і синтезу в науковому дослідженні органічно взаємопов'язані і здатні приймати різноманітні форми в залежності від якостей досліджуваного об'єкта і мети дослідження.

Прямі аналіз і синтез знаходять своє застосування на етапі зовнішнього ознайомлення з об'єктом. При цьому реалізується виділення окремих частин об'єкта, визначення його характеристик, прості вимірювання. Можливість більш глибоко проникнути в сутність об'єкта дають структурно-генетичні аналіз і синтез.

Для їх реалізації необхідні виокремлення в складному багатосторонньому явищі його складових. Передбачається акцентувати на них увагу. Таким чином, це допомагає надавати ключовий вплив на всі залишилися сторони сутності об'єкта.

Методи теоретичного дослідження

В цей же час з метою вивчення важких розвиваються об'єктів застосовується історичний метод. Він використовується тільки в тих випадках, в яких так чи інакше предметом дослідження стає ситуація об'єкта.

Ідеалізація. Це уявне формування понять про об'єкти, які не дійсних в природі, проте для яких існують прототипи в реальному світі. Якраз метод ідеалізації повсюдно застосовується як в природничих науках, так і в гуманітарних, зокрема в педагогіці.

Індукція і дедукція. Дані два методу є прямо протилежними один одному. Якщо індукція являє собою якість міркування від часткового до загального, то дедукція, навпаки, ґрунтується на отримання висновку в процесі міркувань від загального до конкретного.

Сходження від абстрактного до конкретного. Такий метод є формою переміщення наукового знання, законом відображення дійсності в мисленні. Згідно з ним процес пізнання ніби ділиться на два етапи.

На першому з них можна спостерігати перехід від чуттєво-конкретного до його абстрактним визначень. Загальний об'єкт розчленовується, описується за допомогою тисячі понять і суджень. Він в певному сенсі «випаровується», перетворюючись в комплекс фіксованих мисленням абстракцій, односторонніх визначень.

Другий етап пізнання і є сходженням від абстрактного до конкретного. Суть його полягає в переміщенні ідеї від абстрактних визначень об'єкта до точному в пізнанні. На наведеній стадії ніби відновлюється базова цілісність об'єкта, він відтворюється у всій наявній багатогранності, проте вже в мисленні. Дані два етапи тісно пов'язані один з одним.

У результаті теоретичного аналізу було опрацьовано 37 джерел науково-методичного характеру та інформаційних даних мережі Інтернет.

Документальний метод. Цей метод наукового дослідження використовувався для аналізу законодавчих та нормативних актів, положень.

Теоретичний аналіз та узагальнення. Даний метод використовувався для розгляду джерел літератури, їх вивчення, дослідження та узагальнення отриманих знань.

2.2. Організація дослідження

На першому етапі (жовтень 2021 - грудень 2021 року) відбувалася пошукова робота з виявлення проблем і актуальності теми роботи, формулювалася мета та завдання.

На другому етапі (грудень 2021- вересень 2022 року) аналізувалася науково-методична література з досліджуваних питань, відпрацьовувалися методи дослідження, проводився аналіз інструктивних документів.

На третьому етапі (вересень 2022 року - листопад 2022 року) проводилася обробка отриманих результатів, аналізувалися і узагальнювалися матеріали дослідження, а також здійснювалося, написання та оформлення роботи.

РОЗДІЛ 3

ХАРАКТЕРИСТИКА СУЧАСНОГО МАУТЕНБАЙКУ

3.1. Хронологія еволюції маунтенбайку, як виду спорту та його технічних характеристик

У 1953 році, найімовірніше, перший в історії ентузіаст гірських велосипедів Джон Фінлі Скотт із США зробив велосипед під назвою «Woodsie bike». Він модернізував діамантову раму Schwinn World із товстими повітряними шинами, плоскими кермами, перемикачами передач і потужними консольними гальмами. Випереджаючи свій час принаймні на 20 років, він не мав з ким поділитися своєю пристрастю, тим не менш, він все одно був завзятим гірським велосипедистом. У 1979 році Джон Фінлі Скотт став одним із перших інвесторів у MountainBikes і значно вплинув на початкове виробництво та просування гірських велосипедів [12].



Рис. 3.1. 1955 – The Rough Stuff Fellowship

У 1955 році був створений перший в історії позашляховий велосипедний клуб. Він був створений на валлійсько-англійському кордоні, швидше за все, групою нетверезих чоловіків і жінок. Вони назвали свій клуб «Rough Stuff Fellowship» (Рис. 3.1). Будучи дуже британським, для вершників товариства було звично їздити на велосипеді в сорочці, краватці та капелюсі.

І, звичайно, жодна поїздка не обходиться без зупинки в місцевому пабі. Ці тихі, добре одягнені люди, безумовно, є неоспіваними піонерами позашляхового велосипедного спорту [15].

Народження сучасного гірського велосипеда

На початку 1970-х років група диких хіпі з Каліфорнії переобладнала пляжні круїзи 1930-х років із товстими повітряними шинами, кермом для мотокросу та вдосконаленими гальмами. Ці велосипеди стали відомі як сумнозвісні «Klunker», на яких їм подобалося їздити по пожежних дорогах якнайшвидше, часто закінчуючись зламаним велосипедом або травмованим водієм, але вони завжди отримували задоволення, що їм було байдуже!

Зі зростанням популярності це перетворилося на перегони, влучно відомі як «перепаковані перегони», через те, що мастило у втулках плавиться, потім витікає, і втулки потрібно перепакувувати після кожного забігу. Шалена популярність цих перегонів викликала жорстоку конкуренцію та, у свою чергу, дала початок першим продуктам для гірських велосипедів [14].

1981 р. – Спеціалізований стрибун із пеньків

Наприкінці 1970-х, на початку 1980-х виробники шосейних велосипедів почали помічати зростаючу популярність гірських велосипедів. Щоб задовольнити цей попит, вони виготовили перший в історії масовий гірський велосипед. Однак катання на гірських велосипедах все ще вважалося короткостроковою примхою і було ще в зародковому стані.

Першим гірським велосипедом масового виробництва був велосипед бренду Specialized під назвою «Specialized Stumpjumper» у 1981 році (сучасний варіант цього велосипеда все ще виготовляється specialized сьогодні). Перший Specialized Stumpjumper був модифікованою рамою шосейного велосипеда з товстішими трубами для міцності, ширшою рамою для більших шин і першим плоским кермом для кращої стабільності на пересіченій місцевості.

У 1985 році великий виробник велосипедів Raleigh виготовив свій перший гірський велосипед під назвою «Maverick». Це не було миттєвим успіхом і знадобилося кілька років, щоб прижитися. Наприкінці 1980-х гірські велосипеди захопили світ через великі події з гірських велосипедів, які висвітлювали засоби масової інформації. Спостерігати за цими телевізійними подіями було цікаво, і їх переглянули мільйони людей.

Природно, це призвело до великих спонсорських угод для спортсменів, що викликало гостру конкуренцію серед найкращих змагань. Ці перегони елітного рівня в поєднанні з широким медіа-висвітленням підштовхнули велосипедні бренди найвищого рівня до створення інноваційних гірських велосипедів і, що більш важливо, розширили асортимент продуктів і компонентів для гірських велосипедів, щоб допомогти спортсменам отримати конкурентну перевагу [27].

З цього часу гірський велосипед став видом спорту, який постійно розвивається. Він розділився на багато підкатегорій, які вимагають своїх конкретних велосипедів і мають власні процвітаючі субкультури, побудовані навколо них. Незважаючи на те, що катання на гірських велосипедах поділяється на багато категорій, існують деякі універсальні правила/етикет, які слід завжди брати до уваги.

Оскільки велосипеди розвиваються, деякі ідеї залишаються в минулому, а інші прокладають шлях у майбутнє. Гірський велосипедний спорт і самі гірські велосипеди завжди будуть у постійному плині.

Проте я сподіваюся, що любов і пристрасть людей до спорту залишаться незмінними. Зрештою, ми любимо кататися на велосипеді через неймовірні відчуття, які це дарує нам. Інколи це відчуття свободи, коли ми вирушаємо на самостійну місію в гори, а в інші дні це буде відпочинок у лісі з групою ваших друзів. У будь-якому випадку важливо пам'ятати, що не варто надто захоплюватися найновішим велосипедом або найновішими блискучими компонентами, а просто насолоджуватися їздою на велосипеді.

Перша підвіска для гірського велосипеда була розроблена в 1982 році Брайаном Скіннером.

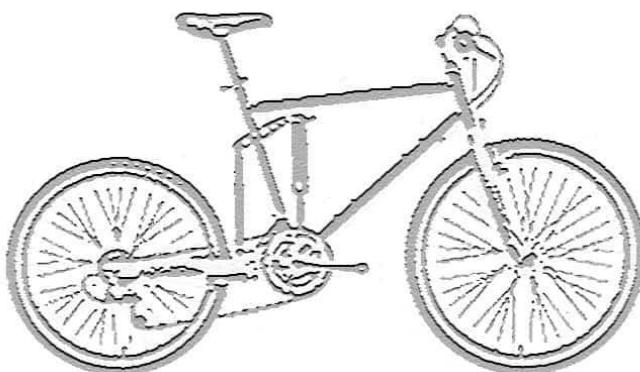


Рис. 3.2. Брайан Скіннер перший повнопідвісний МТВ

Брайан Скіннер був впливовою людиною в розробці та створенні компонентів для гірських велосипедів, найвідомішим завдяки розробці компонентів Shimano Deore та Deore XT (Рис. 3.2.). Однак мало хто знає, що він був відповідальним за повнопідвісний гірський велосипед під назвою MCR Descender.

Однак перший серійний повнопідвісний гірський велосипед з'явився лише в 1990 році з Proflex Offroad від Serrota.

Традиційно вважається, що катання на гірських велосипедах було винайдено в Каліфорнії групою хіпі з модернізованими пляжними круїзерами. Проте досі тривають багато суперечок щодо того, хто винайшов гірський велосипед, оскільки ще в 1880-х роках було багато людей, які їздили на велосипедах по бездоріжжю. Справжнє питання полягає в тому, що ви визначаєте як гірський велосипед? На яке теж неоднозначне запитання [7].

1900–1960-ті велосипедами по бездоріжжю їздили велогонщики, які використовували велокрос як засіб підтримки фізичної форми взимку. Зрештою велокрос став окремим видом спорту в 1940-х роках, а перший чемпіонат світу відбувся в 1950 році.

Стипендія Rough Stuff Fellowship була заснована в 1955 році велосипедистами-позашляховиками у Великобританії.

В Орегоні в 1966 році один член клубу Chemeketa, Д. Гвінн, побудував велосипед для пересіченої місцевості. Він назвав його «гірським велосипедом» за місцем його використання. Це може бути перше використання такої назви.

В Англії в 1968 році Джефф Аппс, мотогощик, почав експериментувати з конструкціями позашляхових велосипедів. До 1979 року він розробив виготовлений на замовлення легкий велосипед, який унікально підходив для мокрого та брудного бездоріжжя на південному сході Англії. Вони були розроблені навколо зимових шин Nokian розміром 2 дюйми x 650b, хоча випускалася також версія 700x47c (28 дюймів). Вони продавалися під брендом Cleland Cycles до кінця 1984 року. Велосипеди на основі дизайну Cleland також продавалися English Cycles і Highpath Engineering до початку 1990-х років.

1970–1980-ті У різних регіонах США було кілька груп гонщиків, які могли стверджувати, що вони брали участь у зародженні цього виду спорту. Райдери в Крестед-Батт, штат Колорадо, і Мілл-Веллі, штат Каліфорнія, вдосконалювали велосипеди та пристосовували їх до суворих умов їзди по бездоріжжю. Модифіковані важкі круїзерні велосипеди, старі велосипеди Schwinn 1930-х і 40-х років, модернізовані кращими гальмами та товстими шинами, використовувалися для вільного ходу гірськими стежками в окрузі Марін, Каліфорнія, у середині-кінці 1970-х років [13].

У той час не було гірських велосипедів. Найдавніші предки сучасних гірських велосипедів базувалися на рамах крейсерських велосипедів, таких як ті, які виробляв Schwinn. Schwinn Excelsior була обраною рамою завдяки своїй геометрії. Вершники використовували крейсери, що втомлюються повітряною кулею, і модифікували їх за допомогою передач і кермом у стилі мотокросу чи BMX, створюючи «клункери». Цей термін також використовувався як дієслово, оскільки термін «гірський велосипед» ще не використовувався. Першою людиною, яка встановила кілька швидкостей і барабанні гальма на кланкер, є Расс Махон з Купертіно, штат Каліфорнія,

який використовував отриманий велосипед у велокросових гонках. Вершники мчали гірськими вогняними дорогами, внаслідок чого гальмо втулки спалює мастило всередині, що вимагає від водіїв перепакувати підшипники. Вони називалися «Rerack Races» і викликали перші інновації в технологіях гірських велосипедів, а також початковий інтерес публіки (на горі Тамалпайс у Маріні, Каліфорнія, все ще існує траса під назвою «Rerack» – як посилання на ці ранні змагання). Цей вид спорту зародився в Каліфорнії на горі Тамалпайс округу Марін.

Лише наприкінці 1970-х і на початку 1980-х років компанії, що займаються дорожніми велосипедами, почали виготовляти гірські велосипеди з використанням високотехнологічних легких матеріалів. Зазвичай Джо Бризу приписують створення першого спеціально виготовленого гірського велосипеда в 1978 році. Потім Том Річі почав виготовляти рами для компанії під назвою MountainBikes, партнерства Гері Фішера, Чарлі Келлі та Тома Річі. Том Річі, зварювальник з навичками будівництва рам, також створив оригінальні велосипеди. Три партнери компанії врешті-решт розірвали своє партнерство, і компанія стала Fisher Mountain Bikes, а Том Річі відкрив власний магазин рам [17].

Перші гірські велосипеди були в основному рамами для шосейних велосипедів (з важчими трубами та іншою геометрією) з ширшою рамою та вилкою, що дозволяло використовувати ширшу шину. Кермо також відрізнялося тим, що воно було прямим, поперечно встановленим кермом, а не опущеним, вигнутим кермом, яке зазвичай встановлюють на дорожніх гоночних велосипедах. Крім того, деякі деталі гірських велосипедів раннього виробництва були взяті з велосипеда ВМХ. Іншими учасниками були Отіс Гай і Кіт Бонтрейгер.

Том Річі побудував першу раму для гірського велосипеда, яка була регулярно доступна для гірських велосипедів, яку доповнили Гарі Фішер і Чарлі Келлі та продала їхня компанія під назвою MountainBikes (пізніше змінена на Fisher Mountain Bikes, потім куплена Trek, як і раніше під назвою

Gary Fisher, зараз продається як Trek «Колекція Гарі Фішера»). Перші два гірські велосипеди масового виробництва були продані на початку 1980-х років: Specialized Stumpjumper і Univega Alpina Pro. У 1988 році було випущено *The Great Mountain Biking Video*, а незабаром за ним з'явилися інші. У 2007 році *Klunkerz: фільм про гірські велосипеди* був випущений, документуючи історію гірських велосипедів у період становлення в Північній Каліфорнії. Крім того, у середині вісімдесятих група гірських байкерів під назвою Laguna Rads створила клуб і розпочала щотижневі поїздки, досліджуючи незвідані прибережні схили Лагуна-Біч, Каліфорнія. Інсайтери галузі припускають, що це було народження руху фрірайду, оскільки вони їздили на велосипедах вгору та вниз по пагорбах і горах, де не існувало спеціальної мережі велосипедних доріжок. З 1986 року Laguna Rads також проводить найтривалішу гонку на спуску [14].

У той час велосипедна промисловість не була в захваті від гірських велосипедів, вважаючи гірські велосипеди короткостроковою модою. Зокрема, такі великі виробники, як гірські велосипеди Schwinn і Fuji, не помітили значення всюдиходних велосипедів і майбутнього буму «пригодницьких видів спорту». Натомість перші гірські велосипеди масового виробництва були започатковані новими компаніями, такими як MountainBikes (пізніше Fisher Mountain Bikes), Ritchey і Specialized. Specialized – американська стартап-компанія, яка організувала виробництво рам для гірських велосипедів на заводах у Японії та Тайвані.

Вперше на ринку в 1981 році Specialized, здебільшого дотримувалися геометрії рами Тома Річі, але використовували зварювання TiG для з'єднання труб рами замість філельного паяння, процес, який краще підходить для масового виробництва, і який допоміг скоротити робочу силу та собівартість виготовлення.

Велосипеди були сконфігуровані з 15 передачами з використанням перемикачів, потрійної ланцюгової ланцюга та зубчастого колеса колеса з п'ятьма зірочками.

1970 – Гірські велосипеди

Оскільки їзда на велосипеді для спорту ставала все більш і більш популярною, було очевидно, що гірський велосипед рано чи пізно стане справою.

У 1970 році Чарлі Келлі та Гері Фішер придумали велосипед, створений для складних місцевостей. Він мав міцні колеса та систему підвіски, що дозволяло йому підніматися на круті схили, їздити по колодах, скелях, ґрунтових дорогах та будь-якому іншому, що ви знайдете на горі [7].

До сьогодні гірський велосипед популярний як вид спорту. Це досить екстремальний вид спорту, оскільки гірські байкери схильні до аварії або знищення вражаючими хворобливими способами, особливо для тих, хто їздить по пересіченій місцевості.

1974 – Titanium Bikes

Титан, мабуть, найдорожчий метал, який використовується для масового виробництва рам велосипедів. У 1974 році велосипедні компанії почали використовувати титан для своїх велосипедів, оскільки він має багато ключових властивостей.

По-перше, титан є дуже міцним і пружним металом, здатним витримувати значне стирання. Він також має відмінну вагу для металу своєї міцності.

Однак титан дорогий і з ним складно працювати, що робить вартість виробництва високою. Як наслідок, титанові велосипеди, як відомо, дорогі. Дехто заперечить, що це просто ціна якості.

У цьому ж році Честер Кайл і Девід Гордон Вілсон започаткували сучасний рух лежачи [23].

1975 – Велосипед навколо світу

У 1974 році закохана пара Вероніка та Колін Скаргілл з Англії вирішили разом подорожувати навколо світу; на двомісному велосипеді.

Їхня подорож зайняла 18 020 миль навколо земної кулі, нарешті завершивши свою подорож 27 серпня 1975 року. Вони були першою парою, яка об'їхала навколо світу на велосипеді-тандемі.

Цього року також відбувся перший у світі міжнародний Чемпіонат зі швидкісних перегонів на людському двигуні.

1976 – Repack Downhill Race

Перша у світі велика організована гонка з гірських велосипедів відбулася в 1976 році. Це була гонка на час у Ферфаксі, Каліфорнія, на дорозі, яка тепер відома як Repack Road.

Захід організували Чарлі Келлі та Гері Фішер.

1979 – Рекорд швидкості

У 1979 році Фредді Маркхем, також відомий як Швидкий Фредді, встановив світовий рекорд швидкості в 81,8 кілометрів на годину, керуючи транспортним засобом, який тягнеться від людини.

Швидкий Фредді згодом побив рекорд ще двічі, у 1989 та 2006 роках.

1981 р. – Спеціалізований стрибун із пеньків

Із зростанням популярності гірських велосипедів стало зрозуміло, що все більше і більше людей зацікавлені в цьому. З цією метою компанія Specialized Bicycle Components випустила Specialized Stumpjumper; перший масовий гірський велосипед.

15-швидкісний велосипед був популярним, його перша партія була розпродана менш ніж за тиждень.

Міжнародна федерація BMX була заснована в цьому ж році Гаррітом Дусом, професійним гонщиком з мотокросу та головним піонером європейської спільноти BMX.

1982 – Перший чемпіонат світу з BMX

Популярність гонок BMX різко зросла в 70-х роках, особливо в США. І, звичайно, у 1981 році було засновано ІBMXF.

Відкриття чемпіонату світу було лише питанням часу. Перший чемпіонат світу був організований ІBMXF у 1982 році, і виграв Грег Хілл.

Хоча IBMXF існує, UCI фактично є авторитетом у гонках BMX та їх офіційних правилах, і з 1996 року вони приймають щорічні чемпіонати світу з BMX.

1983 – велосипедний комп'ютер

Ці акуратні пристрої, які іноді називають циклокомп'ютерами, являють собою невеликі цифрові дисплеї, прикріплені до вашого велосипеда, які відображають таку інформацію, як швидкість, пройдену відстань і поточний час [23].

Пристрої вперше з'явилися в 1983 році, і сьогодні вони продовжують залишатися популярним велосипедним аксесуаром.

Це також був перший рік для Європейського Чемпіонату з людськими двигунами.

1984 – Чемпіонат з одноколісного спорту

Перша Всесвітня конвенція та чемпіонат з одноколісного спорту (UNICON) відбулася в 1984 році в Сіракузах, Нью-Йорк.

У UNICON є багато подій, починаючи від гонок на треку на різні дистанції, гонок на час, одноколісних видів спорту, таких як баскетбол і хокей, крос-кантрі та художніх трюків/показів.

ЮНІКОН проводиться майже кожні 2 роки, зазвичай влітку. Останній був у Монреалі, Канада, а наступний UNICON має з'явитися в Сан-Себастьяні, Іспанія.

1987 – Оновлення для гірських велосипедів

З самого початку гірські велосипеди були розроблені для більш важкого стилю їзди на велосипеді.

Однак у 1987 році Пол Тернер, засновник нині неіснуючої велосипедної компанії RockShox, зробив значне вдосконалення існуючих моделей зі своїм повнопідвісним гірським велосипедом.

Велосипедні підвіски належали Тернеру, а його повнопідвісний гірський велосипед був лише одним із його велосипедних дітей. Хоча галузь

не була вражена, коли він вперше представив свою роботу, повнопідвісний велосипед швидко став відомим своїми можливостями.

1988 – Зал слави гірських велосипедів

Зал слави гірського велоспорту, який спочатку розташовувався в Крестед-Батт, штат Колорадо, а тепер розташований у Ферфаксі, Каліфорнія, містить хроніку історії цього виду спорту та його найпрестижніших зірок.

Як і зал слави для будь-якого іншого виду спорту, велика частина МВНОФ відзначає найбільших зірок у спільноті за їхні досягнення та внесок.

Призначені – це люди, які або досягли легендарного статусу в спорті, побили світовий рекорд, заслужили місце в історії гірських велосипедів або певним чином революціонізували спільноту.

Призвані в 1988 році Джо Бриз, Стів Кук, Чарлі Каннінгем, Гарі Фішер, Чарлі Келлі, Мердок, Джо Мюррей, Джекі Фелан, Том Річі та Майк Сінярд.

1989 – Шоломи

У 1989 році, щоб зменшити серйозні травми та смертність, пов'язану з велосипедними аваріями, австралійський уряд прийняв перший у світі закон про використання шоломів, згідно з яким усі велосипедисти повинні носити шолом [23].

Багато інших країн наслідували цей приклад, значно зменшивши смертність і серйозні травми голови. Єдина проблема полягає в тому, що наказ велосипедистам носити шоломи зменшує кількість людей, які їздять на велосипеді, тому, можливо, не в наших інтересах робити шоломи обов'язковими.

1990–2000-ті рр. Протягом 1990-х років і першого десятиліття 21-го століття гірський велосипед перетворився з маловідомого виду спорту в масову діяльність. Гірські велосипеди та спорядження для гірських велосипедів, які колись були доступні лише в спеціалізованих магазинах або замовлялися поштою, стали доступними у звичайних велосипедних магазинах. До середини першого десятиліття 21 століття навіть деякі універмаги почали продавати недорогі гірські велосипеди з повною

підвіскою та дисковими гальмами. У першому десятилітті 21-го століття тенденції в гірських велосипедах включали «всегірський велосипед», 29er і одна трансмісія (хоча першою серійно випущеною трансмісією 1х була XX1 Sram у 2012 році). «Всі гірські велосипеди» були розроблені для спуску та керування в складних умовах, водночас ефективно обертаючи педалі для підйому, і мали на меті подолати розрив між біговими велосипедами та велосипедами, створеними спеціально для катання під гору. Вони характеризуються ходом вилки 4–6 дюймів (100–150 міліметрів). Велосипеди 29er – це ті, що використовують диски розміром 700с (як і більшість дорожніх велосипедів), але ширші та підходять для шин шириною два дюйми (50 мм) або більше; колесо збільшеного діаметру краще перекочується через перешкоди та пропонує більшу шину контакт шини, але також призводить до довшої колісної бази, що робить велосипед менш маневреним, і менше простору для ходу підвіски. Одношвидкісний режим вважається поверненням до простоти без компонентів трансмісії чи перемикачів, але тому вимагає сильнішого водія [7].

1990 – Важіль КПП/гальма

Shimano Total Integration, також відомий як перемикач, поєднує елементи керування перемиканням передач і керування гальмуванням. Цей пристрій, розроблений Shimano Inc, дозволяє велосипедистам перемикати передачі, не відриваючи рук від керма, що робить його більш доступним.

Спочатку пристрій призначався для гоночних велосипедів, але зараз багато типів велосипедів мають подібну систему.

1991 р. – Семимісний

Художник Ерік Сталлер створив конференц-велосипед, який вміщує 7 осіб, як мистецький проект у 1991 році. На цьому велосипеді 7 людей сидять у колі, усі крутять педалі, а один із них керує.

Новинка, конференц-велосипед, часто використовується в туризмі та командоутвореннях. Фактично Google має 9 із них у своїй штаб-квартирі, щоб працівники використовували їх у різних видах діяльності.

Він прославився як безглуздий трюковий велосипед, і він має багато спільного з вечірнім велосипедом.

1993 – Електричні перемикачі

Ще одне вдосконалення механізмів перемикання передач, електричний перемикач працює за допомогою невеликої батареї на велосипеді, приєднаної до двигуна, який керує перемикачем, і запускається через дротовий або бездротовий перемикач керування.

Незважаючи на те, що перемикання передач відбувається швидше, у світі велосипедистів не зовсім погоджуються, чи електронні перемикання передач є об'єктивно кращими.

Переваги очевидні; швидше перемикання передач, менше потреби в загальному технічному обслуговуванні, простіше керування та менший удар на компоненти трансмісії.

Однак немає способу вручну перевизначити систему, коли спрацьовує щось на зразок розряджених батарей. Крім того, електронні системи дорогі, і багато варіантів було відкликано, оскільки вони ненадійні.

1994 – Дискові гальма

Дискові гальма в основному призначені для позашляхових велосипедів, однак вони з'явилися на інших моделях. Дискове гальмо - це металевий диск, який кріпиться до колеса. Коли спрацьовують гальма, диск сповільнюється, таким чином змушуючи колесо також сповільнюватися.

Дискові гальма відомі своєю високою стійкістю до стихій та умов, і вони добре сумісні з передньою та задньою системами підвіски, тому вони є вибором для гірських велосипедів.

1996 – Олімпійські змагання з гірського велосипеду

Літні Олімпійські ігри в Атланті 1996 року були першими, де відбулися змагання з гірських велосипедів. І жіночий крос, і чоловічий мали величезний успіх (*Табл. 3.1*).

У сінок «золото» здобула Паула Пеццо з Італії, «срібло» поїхала канадка Елісон Сайдор, «бронзу» здобула американка Сьюзан Де Маттеї.

У чоловіків «золото» дісталось нідерландцю Барту Брентьенсу, «срібло» завоював швейцарець Томас Фрішкнехт, а «бронзу» отримав француз Мігель Мартінес.

Таблиця 3.1

Хронологія розвитку велоспорту та участі в Олімпійських іграх сучасності

Рік /Подія	Кількість країн	Кількість учасників	Рік/Подія	Кількість країн	Кількість учасників
1817 Карл Фон Дрейс (Німеччина) Виникнення велосипеду	-	-	1960	48	397
1860 Виникнення велоспорту (Франція)	-	-	1964	40	303
1884 Допуск жінок до велогонок	-	-	1968	52	329
1896 Участь в Олімпійських іграх	5	19	1972	54	359
1900	6	72	1976	49	295
1904	1	32	1980	34	230
1908	11	97	1984	54	359
1912	16	123	1988	62	422
1920	14	103	1992	76	451
1924	24	139	1996 Маунтибайк (крос кантрі) включений в програму ОІ	68	477
1928	27	149	2000	55	462
1932	13	64	2004	61	464
1036	30	175	2008 Маунтибайк (BMX - гонки) включений в програму ОІ	66	508
1948	33	188	2012	74	501
1952	36	215	2016	80	523
1956	30	161	2020/21 Маунтибайк (BMX – вільний стиль (фрістайл)) включений в програму ОІ	50	600

1999 – Ленс Армстронг

До 1999 року Ленс Армстронг робив своє ім'я відомим, вигравши етапи Тур де Франс. Але лише в 1999 році він нарешті довів себе як один із найвидатніших велогонщиків світу та виграв Тур де Франс.

Ленс Армстронг був Крістіану Роналду у світі велосипедного спорту. Однак нещодавно він зазнав великого розчарування після того, як з'ясувалося, що він вживав допінг, щоб отримати перевагу у конкурентах.

2000-2020-ті

2008 – Олімпійський BMX

BMX вперше виступив на Олімпійських іграх у 2008 році в Пекіні на полі BMX у Лаошані. Було дві гонки, одна для жінок і одна для чоловіків .

Французькі Анн-Каролін Шоссон і Летіція Ле Коргільє виграла золото і срібло, а Джилл Кінтнер з США виграла бронзу в жіночій гонці. У чоловіків Маріс Штромбергс з Латвії здобув золото, а Майк Дей і Донні Робінсон із США завоювали срібло та бронзу.

2012 – Велосипедний рай

Поблизу Ченду, Китай, будують місто-рай для велосипедистів з населенням приблизно 80 000 чоловік. Це територія, яка називається «Велике місто», вільна від автомобілів.

Ідея міст без автомобілів полягає в тому, щоб зменшити забруднення, яке викидають автомобілі; автомобільне забруднення є однією з найбільших причин забруднення у світі, і Китай особливо відомий своїми серйозними проблемами смогу [7].

Автомобілі не повністю заборонені у Великому Місті, для них буде місце, а громадський транспорт на електриці буде дозволений. Однак ідея полягає в тому, щоб автомобілі були абсолютно непотрібними.

2013 – Педаль до металу

У 2013 році нідерландський велогонщик Йонкхір Себастьян Боуер побив попередній світовий рекорд швидкості для їзди на велосипеді без

сторонньої допомоги на транспортному засобі, який ведеться людиною, зі швидкістю 133,78 кілометрів на годину.

Використовуючи лежачий велосипед, він побив рекорд у Батл-Маунтін, штат Невада, на дистанції 200 метрів.

Слідом за тенденцією до зростання 29-дюймових коліс у спільноті гірських велосипедів з'явилися інші тенденції, пов'язані з розміром шин. Деякі водії вважають за краще мати колесо спереду більше, ніж ззаду, наприклад, на мотоциклі, щоб збільшити маневреність. Це називається велосипед кефалі, найчастіше з 29-дюймовим колесом спереду та 27,5-дюймовим колесом ззаду. Ще одна цікава тенденція в гірських велосипедах – оснащення дирт-джамп або міських велосипедів жорсткими вилками. У цих велосипедах зазвичай використовуються 4–5-дюймові ходові амортизаційні вилки. Отриманий продукт використовується для тих самих цілей, що й оригінальний велосипед. Зазвичай називають причину переходу на жорстку вилку – це покращення здатності водія передавати зусилля на велосипед. землі, що важливо для виконання трюків [17].

У середині першого десятиліття 21 ст. відкривається все більше курортів, орієнтованих на гірський велосипед. Часто вони схожі на алижний курорт або вони модернізують бетонні сходи та платформи покинутої фабрики як смугу перешкод, як у випадку з Ray's MTB Indoor Park. Парки для гірських велосипедів, які функціонують у літній сезон на гірськолижних схилах, зазвичай включають крісельні підйомники, пристосовані для велосипедів, низку трас різної складності та пункти прокату велосипедів.

У 2020 році через COVID-19 популярність гірських велосипедів у США зросла, і деякі постачальники повідомляли, що їх було розпродано вартістю менше 1000 доларів США.

3.2. Характеристика популярних сучасних різновидів маунтенбайка

Гірський велосипед (маунтинбайк) англ. mountain bike) – екстремальний олімпійський вид спорту, який включає ряд дисциплін: велотріал, дерт-джампінг, стріт, слоупстайл, крос-кантрі, паралельний слалом, швидкісний спуск, фрірайд норт-шор.

Міжнародна спілка велосипедистів (фр. Union Cycliste Internationale, UCI) є велосипедною асоціацією, яка спостерігає за подіями з велоспорту на міжнародному рівні. Історія виникнення та розвитку гірського велосипеда (маунтинбайка) У 1817 році німецький професор барон Карл фон Дрез із Карлсруе створив перший двоколісний самокат. Перший велосипед, який був схожий на велосипеди, що використовуються в наші дні, був винайдений в 1884 році.

Довгий час велосипеди були призначені для їзди рівною поверхнею, але були люди, які бажали підкорити на велосипедах гори. Натомість з'явилися умільці, які намагалися адаптувати велосипед під гірські умови. Результатом їхньої праці став велосипед з м'якою амортизаційною підвіскою, ширшими колесами, багатошвидкісним приводом і індексним перемиканням передач. Точної дати народження маунтінбайка не відомо, але є дві популярні точки зору з цього питання. Одна з них свідчить, що гірський велосипед з'явився близько 50 років тому, коли американський студент намагався підкорити велосипедом гірську вершину. За другою версією, маунтінбайк з'явився 30 років тому, коли пройшов перший масовий старт на гірських велосипедах. У 1990 році пройшов перший чемпіонат світу з їзди на гірських велосипедах, у тому ж році Міжнародний союз велосипедистів офіційно визнав маунтинбайк окремим видом спорту. 1996 року гірський велосипед був включений до програми Олімпійських ігор в Атланті.

Дисципліни маунтинбайка

Гірський велосипед налічує 10 дисциплін, які у свою чергу поділяються на підвиди. Розглянемо докладніше кожну з дисциплін маунтинбайка, її особливості та екіпірування.

Велотріал (англ. bike trials) – одна з дисциплін маунтінбайка, суть якої полягає в подоланні серії перешкод на гірському велосипеді. Перешкоди у велотріалі можуть бути природними чи штучними: парапети, каміння, колоди, дошки та інші. При подоланні перешкод не можна спиратися ногами, руками чи іншими частинами тіла.

Дерт-джампінг – дисципліна маунтінбайка, яка є стрибками спортсменів (з виконанням трюків) на серії трамплінів. Велосипед для заняття дерт-джампінг дуже нагадує ВМХ: хардтейл з однією передачею, без амортизаційної вилки, без переднього гальма (необхідні умови для виконання деяких трюків), широкі педалі, широкі покришки. Даний вид дуже видовищний, тому має дуже велику популярність.

Стріт Стріт (англ. street) – екстремальне катання по вулицях міст та інших штучних об'єктів, зараз не є дисципліною, скоріше це набирає популярності стиль катання. Велосипеди для стріту відрізняються тим, що рами та шатуни у таких велосипедів зроблені зі сталі, для більшої міцності та "невбивності" при ковзаннях по поруччях або при випадкових падіннях. Для кращої керованості колеса зменшено з 26 до 24 дюймів, вага такого велосипеда доходить до 14 кг.

Слоупстайл (англ. slopestyle) – є виконанням серії акробатичних стрибків на трамплінах, пірамідах, контр-ухилах, дропах, перилах та інших об'єктах, розташованих послідовно на всьому протязі траси. Кожен трюк повинен виконуватися акуратно, точно і технічно правильно, тому що при падінні є велика можливість отримати травму і не пройти трасу до кінця. Якщо вильоти досить великі, то для слоупстайлу підійдуть байки для фрірайду невеликої ростовки, якщо все не так страшно, то підійде велосипед для стріту.

Крос-кантрі (англ. cross-country) – чоловіча чи жіноча дисципліна, яка є гонками на гірському велосипеді по пересіченій місцевості. Траса для крос-кантрі містить велику кількість спусків, затяжних підйомів, а також швидкісні та технічні ділянки. У крос-кантрі можуть використовуватись як

природні, так і штучні перешкоди. У цій дисципліні обов'язковим елементом екіпірування є шолом.

Паралельний слалом або байкер-крос – дисципліна, в якій одночасно змагаються один з одним 4 гонщики. Дисципліна передбачає наявність деякого контакту між спортсменами, але цей контакт ні суперечити духу чесної боротьби. Заїзд проходить на спеціально підготовленій та розширеній трасі даунхілла. Велосипед для слалому має збільшену відстань між колесами, занижений центр ваги. Начіпне обладнання ставиться з найменшою вагою для кращого прискорення.

Даунхілл (швидкісний спуск) – дисципліна маунтінбайка, яка полягає в максимально швидкому спуску з гори на гірському велосипеді. Для швидкісного спуску підійде велосипед із двома амортизаторами та міцним наваженням, вага такого велосипеда не повинна перевищувати 20 кг.

Фрірайд – дисципліна маунтінбайка, яка передбачає вільний спуск з гори без будь-яких трас і стежок на максимально можливій швидкості. У цій дисципліні зазвичай використовуються двопідвісні велосипеди, близькі за конструкцією до даунхілльних, але змінюються залежно від їхнього призначення. Обов'язковим елементом екіпірування є закритий шолом.

Апхілл Апхілл - дисципліна маунтінбайка, яка полягає в швидкісному підйомі на схил. Велосипед у цій дисципліні має бути максимально легким, ідеальним можна вважати вагу менше 10 кг.

Норт-шор – дисципліна маунтінбайка, суть якої полягає у подоланні певної траси з природними та штучно побудованими перешкодами (вузькі звивисті зроблені з колод містки і гвинтові «сходи», «гойдалки» і навіть «мертві петлі»).

All-mountain/Enduro

Велосипеди All-mountain/Enduro, як правило, мають системи підвіски з помірним ходом і компоненти, які міцніші, ніж моделі XC, як правило, 160-180 мм ходу на рамі повної підвіски, але з вагою, яка підходить як для підйому, так і для спуску.

Перегони ендуро включають елементи гонок ДН, але перегони ендуро тривають набагато довше, інколи займають цілий день, і включають ділянки скелелазіння, щоб з'єднати спуски з гори (часто їх називають етапами). Як правило, існує максимальний ліміт часу, протягом якого гонщик досягає вершини кожного підйому, тоді як ті, хто закінчив спуск, оцінюються за найшвидшим часом.

Історично склалося так, що багато перегонів ХС на довгі дистанції використовували дескриптор «ендуро» у назвах перегонів, щоб вказати на їх аспект витривалості. Деякі давні перегони зберігають цей звичай, іноді призводячи до плутанини з сучасним форматом Enduro, який був прийнятий для Enduro World Series.

Перегони ендуро зазвичай розглядалися як гонки для всіх здібностей. Хоча в гонках ендуро беруть участь багато любителів, цей вид спорту все більше приваблює райдерів високого рівня, таких як Сем Гілл або Ізабо Курдюр'є.

Маунтинбайк-тріал

Триал-райдинг полягає у стрибках і перестрибуваннях велосипедів через перешкоди, не торкаючись ногою землі. Його можна виконувати як на бездоріжжі, так і в міських умовах. Для цього потрібне відмінне відчуття рівноваги. Акцент робиться на техніках ефективного подолання перешкод, хоча вуличні тріали (на відміну від орієнтованих на змагання тріалів) багато в чому схожі на Street and DJ, де суть – виконання трюків зі стилем. Велосипеди для тріалу майже не схожі на гірські. Вони використовують колеса 20", 24" або 26" і мають дуже маленькі низькі рами, деякі типи без сідла.

Фрістайл BMX

Urban/Street по суті те саме, що міський BMX (або Freestyle BMX), у якому райдери виконують трюки, катаючись на штучних об'єктах або над ними. Велосипеди такі ж, як ті, що використовуються для Dirt Jumping, з колесами 24 або 26 дюймів. Крім того, вони дуже легкі, багато в діапазоні 25-

30 фунтів (11-14 кг), і зазвичай є хардтейлами з 0-100 міліметрами передньої підвіски. Як і у Dirt Jumping і Trials, акцент робиться на стилі та виконанні.

Велосипедна їзда на гірському велосипеді – це різноманітна і популярна не змагальна форма катання на гірських велосипедах на визнаних, часто маркованих і градованих стежках; ґрунтові доріжки, лісові доріжки тощо. Стежки можуть мати форму окремих маршрутів або бути частиною більшого комплексу, відомих як трейл-центри. Складність маршруту зазвичай варіюється від пологих «сімейних» маршрутів (зелений) через маршрути з дедалі більшими технічними характеристиками (синій і червоний) до тих, що вимагають високого рівня фізичної підготовки та навичок (чорний), включаючи складні підйоми з крутими технічними спусками, які можна порівняти з менш екстремальними маршрутами для спуску. Зі збільшенням складності траси включають більше технічних функцій траситакі як берми, альпінарії, нерівна поверхня, зриви та стрибки. Найпростіші конструкції велосипедів можна використовувати для менш суворих стежок, але є конструкції «трейлових велосипедів», які балансують здатність лазити з хорошою продуктивністю на спуску, майже завжди маючи 120-150 мм ходу на амортизаційній вилці, з жорстким хвостом або аналогічна ходова задня підвіска. Багато інших технічних трас також використовуються як маршрути для крос-кантрі, ендуро та навіть швидкісного спуску.

Mountain Bike Touring або Marathon – це подорож на довгі дистанції ґрунтовими дорогами та одиночними трасами на гірському велосипеді.

Завдяки популярності Great Divide Trail, Colorado Trail та інших позашляхових маршрутів на довгі відстані, спеціально обладнані гірські велосипеди все частіше використовуються для подорожей. Такі виробники велосипедів, як Salsa, навіть розробили гірські туристичні велосипеди, такі як модель Fargo.

Велосипедний тур по змішаній місцевості або їзда по нерівній місцевості є формою гірського велосипедного туризму, але передбачає їзду на велосипеді різними поверхнями та рельєфом за одним маршрутом, з

одним велосипедом, який, як очікується, буде задовільним для всіх сегментів. Нещодавній сплеск популярності подорожей по змішаній місцевості є частково реакцією на зростаючу спеціалізацію велосипедної промисловості. Велосипедні подорожі на змішаній місцевості мають відому історію, коли зосереджені на ефективності, економічній ефективності та свободі подорожей різними поверхнями.

Байкпакінг – це самостійний стиль нічного катання на гірському велосипеді з легким навантаженням на одному чи кількох велосипедах. Байкпакінг схожий на байк-туринг, однак у цих двох видах спорту зазвичай використовуються різні велосипеди, а головна відмінність полягає в способі транспортування спорядження. Велосипедна упаковка, як правило, передбачає використання меншої кількості спорядження та сумок меншого розміру, у той час як для велопогулянок використовуються сумки.

Типове обладнання для велопакування включає сумку для рами, рулон керма, рюкзак для сидіння та рюкзак, а типове спорядження включає легке та базове спорядження для кемпінгу та набір для ремонту велосипеда.

Зазвичай використовуються гірські велосипеди, оскільки до багатьох пунктів призначення велосипедів можна дістатися лісовими дорогами або одноколійними стежками. У гірських велосипедах, призначених для пакування велосипедів, використовується трохи вища рама, щоб отримати максимальну місткість рами. Це досягається за рахунок використання довшої головної труби, більш горизонтальної верхньої труби та зменшеного виносу.

Як правило, байкпакери, як правило, долають від 25 до 75 миль (40–120 км) за день, оскільки їзда може бути технічною [20].

3.3. Сучасні тенденції розвитку маунтинбайку в світі

Маунтинбайк бурхливо розвивається. Удосконалюються не лише велосипеди та й компоненти до них, методика підготовки спортсменів у спеціалізації «крос кантрі», але й сама система змагань. Особливо великі зміни в останні роки внесено до правил проведення перегонів [24].

Основні принципи маунтинбайка: «зроби сам», «ніякий за мощі ззовні», «нічого не можна міняти під час гонки» (крім проколотих камер) – сприяли залученню широкого кола гонщиків на початковому етапі розвитку маунтинбайку. У міру розвитку цього виду спорту, коли гонки стали отримувати більш професійний, комерційний характер, ці принципи стали перешкоджати подальшому розвитку маунтинбайка.

У перших змаганнях могли прийняти участь усі охочі, і кожен із учасників міг розраховувати на успіх, оскільки рівень технічної та функціональної підготовки був приблизно однаковий. У міру придбання спеціалізацією «крос кантрі» офіційного статусу стали з'являтися гонщики, які стають чи використовувати у підготовці до змагань методи підготовки шосейників та велокросменів. Це призвело до появи методики підготовки гонщиків у крос кантрі, що сприяло появі гонщиків не тільки з досконалою технічною, але і з високою функціональною підготовленістю, здатних показувати видаю спортивні результати і які могли на рівних боротися за призові місця у шосейних гонках та у велокросі [23].

Зазначені принципи маунтинбайка вносили у змагання елемент випадковості, так як гонку міг виграти не найбільш функціонально підготовлений гонщик, а найбільш щасливий. Наприклад, на одному з етапів Кубка світу у 2002 р. Ірина Калентьєва велику частину дистанції йшла на другій позиції і на завершальному колі проколола колесо. Замінивши камеру колеса, вона намагалася накачати шину спеціальним газовим балоном, але, витративши обидва балони, не змогла це зробити. Тоді глядачі дали їй звичайний насос. покликавшись яким вона продовжила гонку, проте була знята зі змагань за порушення правил. Внаслідок цього вона втратила рейтингові очки і не могла претендувати на призове місце в Кубку світу [27].

Такі випадки досить часті, тому з 1 січня 2005 р. запроваджено нові правила змагань, які до певної міри наближені до правил змагань у велокросі та шосейних гонки. За новими правилами на трасі гонки введено 2 технічні пункту, на яких механіки можуть змінювати всі деталі велосипеда, номерами,

яка маркується на початку гонки. Це докорінно змінює основі принципи, у яких створювався і розвивався маунтинбайк.

Завдяки новим прогресивним правилам елемент випадковості в гонках крос кантрі значно знижений, що підвищує видовищність та рівень змагальної діяльності.

У введенні нових правил були зацікавлені не тільки ведучі спортсмени світу, а й фірми – виробники спортивного інвентарю. Підготовка гонщика високого класу вимагає великих фінансових вкладень, тому спонсори зацікавлені у стабільних високих спортивних результатах, не залежать від випадковостей [23].

Хоча велосипед маунтинбайк і гонки з їх використанням були американці, все ж таки в методиці підготовки гонщиків високого класу в спеціалізації «крос кантрі» досягли успіху європейці, що і надалі позначилося на їхньому успішному виступі на етапах Кубка світу, чемпіонатах світу та в Олімпійських іграх. Але до 1991 р. Спочатку на неофіційних, а потім (з 1990 р) офіційних чемпіонатах світу домінували американці як у чоловічій, так і в жіночій категорії.

Перший офіційний Чемпіонат світу, що проходив у Пургаторі (США) у 1990 р., виграв безперечний король у гонках крос кантрі американець Нед Оверенд (Ned Overend). До цього чемпіонату він 5 разів ставав чемпіоном Америки у версії NORBA, 2 рази був переможцем неофіційних чемпіонатів світу, що проходили в Маммос у Каліфорнії. До занять у спеціалізації «крос кантрі» він серйозно захопився лижними гонками, використовуючи велосипед влітку для підготовки до спортивного лижного сезону. На Чемпіонаті світу 1991 р. шем в Італії, чемпіоном світу став інший легендарний американець -

Джон Томак (John Thomas), який на цьому ж чемпіонаті зміг ще завоювати срібну медаль у спеціалізації «даунхіл» (швидкісний спуск). У спеціалізацію «крос кантрі» він прийшов із гірських лиж [27].

У жінок у той період також найсильнішими у світі були американки. Сара Балантін (Sara Ballantyne), яку називали королевою го нок у крос кантрі, була непереможною гонщицею до 1990 р. як у європейської версії чемпіонату світу, так і в американській. Вона тричі ставала чемпіонкою світу в Америці та двічі – у Європі. До зайнять у спеціалізації «крос кантрі» була альпіністкою. У 1990 р. Інша американка - Джулія Фуртадо (Juli Furtado), обігравши Сару Балантін, становиться чемпіонкою світу першого офіційного чемпіонату. У крос-кантрі вона прийшла із гірськолижного спорту. У той «золотий» американський період лише одного разу, ще до проведення офіційних чемпіонів світу, в 1989 р. англійцю Тім Гулд (Tim Gould) вперше вдалося шокувати американців, вигравши престижну національну гонку в версії NORBA. Тім Гулд до переходу в крос кантрі займався в спеціалізації велокрос і успішно брав участь у чемпіонатах світу [24].

Домінування американців у спеціалізації «крос кантрі» закінчилося 1991 р. Причини:

1. До того як спеціалізація «крос кантрі» була визнана офіційно Міжнародною федерацією велоспорту, гонщики в Європі спеціалізаціях «шосейні гонки» та «велокрос» використовували крос кантрі як один з ефективних засобів підготовки до спортивного сезону зону. Але коли популярність крос кантрі стала очевидною та почали проводитися офіційні чемпіонати Європи та світу, етапи Кубків світу, багато найсильніших шосейних гонщиків і гонщиків у спеціалізації «велокрос» повністю перекваліфікувалися на спеціалізацію "Крос кантрі".

Цей процес був особливо помітний у спортивному сезоні не 1994-1996 гг. У 1995 р. було проведено особливий Чемпіонат світу, де відбиралися 12 країн для участі у XXVI Олімпійських іграх, на яких вперше було розіграно медалі у спеціалізації «крос кантрі». Після Олімпійських ігор інтерес багатьох гонщиків до спеціалізації «крос кантрі» ще більше зріс, особливо у гонщиків, що спеціалізуються у велокросі, оскільки вони побачили

перспективу можливості участі у Олімпійських іграх, якої не було у велокросі.

Тому, використовуючи прогресивну методику підготовки, а це тренування та змагання у спеціалізації «велокрос» в осінній зимовий період, а потім з березня по вересень – тренування та змагання вання у спеціалізації «крос кантрі» та в літній період – тренування та участь у шосейних перегонах, особливо в перегонах «критеріум», вони почали досягати високих результатів у найбільших змаганнях.

2. Крім того, для зростання спортивної майстерності важливим фактором було те, що ці гонщики могли щотижня брати участь у найменших заходах, що проводяться в різних європейських країнах, де брали участь найсильніші гонщики Європи, благо переїзд з однієї країни до іншої для участі у змаганнях не займав багато часу. В Америці це було неможливо, тому що на переїзди йшло багато часу через великі відстані між місцями змагань. Внаслідок цього сильніші гонщики Америки зустрічалися лише на найбільших національних гонках типу NORBA, а це не сприяло зростанню майстерності гонщиків.

3. У європейців спортивний сезон тривав 11 місяців на рік, той час як у американців – 7–9 місяців, які у зимовий період підготовки використовували в основному засоби лижної підготовки, гірськолижного спорту та мало часу приділяли спеціалізованій підготовці на шосе та велокросі. Ця система підготовки не проводилася до 1991р., тому що в той час велосипеди для крос кантрі були недосконалі і мали велику вагу, внаслідок цього мало підходили для швидкісної роботи, через що середня швидкість проходження гонщиками дистанції перегонів була невисокою.

4. З появою в 1992 р. велосипедів, зроблених з легких матеріалів (сплави алюмінію, магнезій, карбон), швидкість в гонках набагато зросла. Тому американським спортсменам з їхньою методикою підготовка стала неможливо конкурувати з європейцями.

Внаслідок цього ні на одних Олімпійських іграх (1996, 2000, 2004 р.) американським спортсменам не вдалося завоювати олімпійські медалі як у чоловічій, так і в жіночій категоріях. Тому в останній час з метою підвищення спортивної майстерності в Америці почали проводити величезну кількість змагань з велокросу [27].

Крім того, найсильніші гонщики Америки, що спеціалізуються на крос кантрі, тривалий час проживають у Європі, беручи участь у всіх найбільших змаганнях з велокросу, крос кантрі та шосе з 2005 р. система підготовки спортсменів еліт класу до чого піонатам Європи, Кубкам світу, чемпіонатам світу стала значно відрізнятиметься від методики підготовки попередніх років за структурою засобів підготовки. У відсотковому відношенні вона почала виглядати наступним чином: крос кантрі – 15 %, шосе – 65 %, велокрос – 5 10%, засоби ЗФП – 10%.

У найширшому розумінні їзда на велосипеді означає користь, відпочинок, відпочинок і спорт. Це підвищує ефективність людської мобільності, поєднуючи водія, технології та простір. Маршрут – це подорож, а поїздка – це досвід. На відміну від автомобільної подорожі, де пункт призначення є метою, велосипедист не схильний запитувати: «Ми вже там»? Гонщик завжди «тут», де б «там» не був, і в результаті він завжди з нетерпінням чекає наступної можливості. Велосипедисти можуть їхати одним і тим же маршрутом день у день, але кожна поїздка – це нова та захоплююча подорож. У той час як зміна маршруту чи інший велосипед покращують враження, так само змінюються погодні та пори року [27].

Тенденції розвитку маунтинбайку в суспільстві

Сьогодні велоспорт універсальний, доступний усім. Однак віг мав тривалий вплив, зменшивши класовість і сексизм у людському суспільстві. На ньому їздили чоловіки та жінки, дівчата та хлопці, багаті та бідні, домінуючі та підлеглі, він став символом безтурботного, впевненого та забезпеченого життя. Таким чином, всюдисущий велосипед часто використовується як опора для продажу різноманітних товарів, зокрема кави,

чаю та вина. Він екологічно чистий, не виробляє забруднюючих речовин і покращує фізичне та психологічне здоров'я водія, який розвиває більшу повагу до навколишнього середовища через близьке розташування. Хоча велосипед не є чарівною кулею, щоб зупинити зміну клімату чи перенаселення міст, він, очевидно, є важливою частиною екосистеми.

Багато аспектів гірського велоспорту більше нагадують біг стежками, ніж звичайний велоспорт. Оскільки велосипедисти часто опиняються далеко від цивілізації, в цьому спорті існує велика частка етики та покладання на себе. Велосипедисти повинні бути здатними відремонтувати дрібні поломки свого велосипеда, такі як проколота шина, ризикуючи інакше опинитися далеко від допомоги. Цей ризик, проте, додає динаміки спорту. В результаті часті групові поїздки, особливо на довгих шляхах.

Новий бум, що супроводжує чергове народження велосипеда, за кордоном і в нашій країні не випадковий. Людське суспільство стоїть перед проблемою великих та малих пересувань. Настали часи, коли перед кожною людиною та державою стоїть реальний образ енергетичної проблеми, що вимагає вирішення завдань Всесвітньої економії енергії.

Крім того, популярністю маунтинбайк багато в чому зобов'язаний мінливим уявленням людей про відпочинок, коли перевага стали віддавати відпочинку на лоні природи, заняттям спортом за умов природного середовища. Маунтинбайк повністю змінив імідж велосипеда (Рис 3.1).

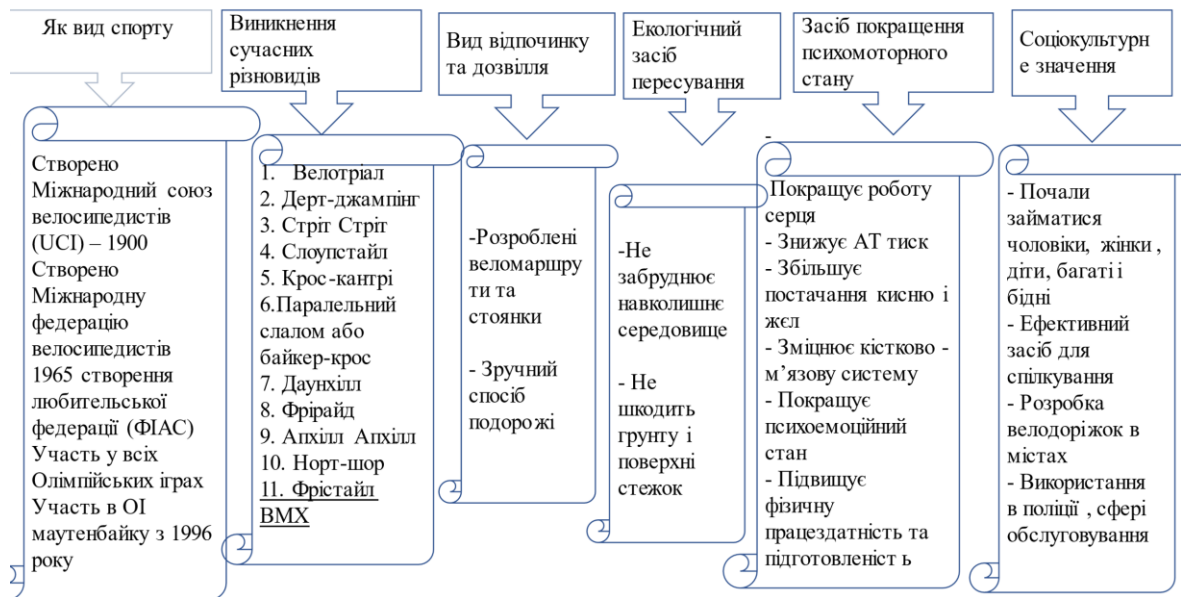


Рис. 3.1. Тенденції розвитку маунтєнбайку в суспільстві

Висновки

Історія розвитку маунтинбайка як самостійного виду спорту бере початок із шістдесятих років ХХ століття.

Початком тріумфальної ходи маунтинбайку як Олімпійського виду велосипедного спорту стала ХХVI Олімпіада 1996 року в Атланті.

Зазвичай маунтбайк поділяють на чотири категорії: крос-кантрі, швидкісний спуск, фрирайд і тріал/їзда вулицями. Кожна категорія характеризується певним типом самосвідомості спортсмена та типами велосипедів та додаткового обладнання.

Це індивідуальний вид спорту, що вимагає витривалості, здібностей управління та ремонту велосипеда та здатності покладатися на себе; ним можна займатися всюди від подвір'я до ґрунтової дороги, але здебільшого гірські велосипедисти вибирають бездоріжжя, погані ґрунтові дороги або вузькі стежки через ліси, гори та поля.

Отже, маунтинбайк сформувався, як вид спорту: створено Міжнародний союз велосипедистів (UCI) – 1900; створено Міжнародну федерацію велосипедистів; 1965 створення любительської федерації (ФІАС); участь у всіх Олімпійських іграх; Участь в ОІ маунтбайку з 1996 року.

Відбулося виникнення сучасних різновидів таких, як Велотріал, Дерт-джампінг, Стріт Стріт, Слоупстайл, Крос-кантрі, Паралельний слалом або Байкер-крос, Даунхілл, Фрірайд, Апхілл Апхілл, Норт-шор, Фристайл ВМХ.

Маунтинбайк це вид відпочинку та дозвілля, були розроблені веломаршрути та стоянки і як зручний спосіб подорожі.

Екологічний засіб пересування, не забруднює навколишнє середовище, не шкодить ґрунту і поверхні стежок.

Засіб покращення психомоторного стану: покращує роботу серця; знижує АТ тиск; збільшує постачання кисню і ЖСЛ; зміцнює кістково-м'язову систему; покращує психоемоційний стан; підвищує фізичну працездатність та підготовленість.

Маунтинбайк має соціокультурне значення, тому що почали займатися чоловіки, жінки, діти, багаті і бідні. Це ефективний засіб для спілкування, почали розроблятися велодоріжки в містах, а також гірський велосипед став засобом пересування поліцейських, в сфері обслуговування.

Список використаних джерел:

1. Васильєва З. В. Спеціалізований тренажерний полігон для спортивно-технічної підготовки орієнтувальників Теорія та практика фізичної культури. 1997. Вип. 4. С. 42-45.
2. Велоспорт в Україні URL: <https://www.studik.info/referat-velosport-v-ukraini/> (дата звернення 17.11.21)
3. Єрохін, А. М. Тренажер для тренування хокеїстів А. М. Єрохін, В. В. Єрмаков Праці Смоленського державного інституту фізичної культури. Смоленськ: СДІФК, 2000. С. 164-167.
4. Захаров, А. А. Тактична підготовка велосипедиста: навч. Посібник А. А. Захаров. М.: ФОН, 2001. 63 с.
5. Захаров, А. А. Фізична підготовка велосипедиста: навч. посібник А. А. Захаров. М.: ФОН, 2001. 124 с.
6. Звідки взялися слова "ровер" і "тремпель" URL: <https://gazeta.ua/articles/istoriya-movi/zvidki-vzylisya-slova-rover-i-trempel/434288> (дата звернення 17.11.21)
7. Іванов, В. В. Питання вдосконалення тренувального процесу в спорті на основі застосування спеціалізованих засобів навчання та контролю: автореф. дис. ... канд. пед. наук В.В.Іванов: 13.00.04.М, 1976.-23 с.
8. Ефективні поради щодо тренувань МТВ URL: <https://www.highnorth.co.uk/articles/mtb-training-tips> (дата звернення 17.11.21)
9. Кисельов, Ю. Перемоги: роздуми та поради психолога спорту Ю. Кисельов. М: СпортАкадемПрес, 2002. 328 с.
10. Краснов, В. Н. Велокрос: спортивна підготовка велосипедистів: навч. посібник В. Н. Краснов, Н. Н. Пашкова. Чебоксари: Чуваш, держ. пед. ун-т, 2007. 162 с.
11. Краснов, В. Н. Комплексний тренажер для імітації складних по рельєфу трас у крос-кантрі В. Н. Краснов Проблеми вдосконалення фізичного виховання та спортивного тренування: зб.наук. ст. Чебоксари: Чуваський ун-т, 1997. С. 112-119.

12. Краснов, В. Н. Крос-кантрі як засіб виховання сміливості В. Н. Краснов Фізична культура та валеологічна освіта сучасної молоді: зб. наук. праць. Чебоксари: Філія МДСУ в м. Чебоксари, 2003. С. 97-102.
13. Краснов, В. Н. Маунтінбайк як засіб фізичного виховання студентів: навч. посібник В. Н. Краснов, Н. Н. Пашкова, О. А. Маркіянов. Чебоксари: Чуваський ун-т, 2005. 352 с.
14. Краснов, В. Н. Моделювання складнотехнічних ділянок за допомогою тренажерів та спеціально створеної траси для вдосконалення технічної підготовки у крос-кантрі В. Н. Краснов, І. Н. Калентьєва, Н. Н. Пашкова Актуальні проблеми фізичної культури : матеріали Всерос. наук.-практ. конф. Чебоксари: Чуваш.гос. пед. ун-т, 2010. С. 157-161.
15. Краснов, В. Н. Застосування велотренажерного комплексу в підготовці гонщиків у крос-кантрі: монографія В. Н. Краснов. Чебоксари: Чуваський ун-т, 2003. - 120 с.
16. Краснов, В. Н. Спортивна підготовка велосипедистів: навч. посібник В. Н. Краснов, Н. Н. Пашкова, І. Н. Калентьєва. М.: Теорія та практика фіз. культури та спорту, 2009. 264 с.
17. Краснов, В. Н. Технічна підготовка у велокросі: навч. посібник В. Н. Краснов Чебоксари: Чуваш. пед. ун-т, 2011. 150 с.
18. Краснов, В. Н. Технічна підготовка у велокросі: навч. посібник В. Н. Краснов. Чебоксари: Чуваш. пед. ун-т, 2010. 50 с.
19. Краснов, В. Н. Тренажерний пристрій для вдосконалення технічної підготовки гонщиків у крос-кантрі В. Н. Краснов, І. Н. Калентьєва, Н. Н. Пашкова Актуальні проблеми фізичної культури: матеріали Всерос. наук.-практ. конф. Чебоксари: Чуваш, держ. пед. ун-т, 2010. С. 138-141.
20. П'ять ключових моментів в історії гірського велосипеда URL: <https://www.welovecycling.com/wide/2014/08/18/five-key-moments-mountain-bike-history/> (дата звернення 17.11.21)

21. Краснов, В. Н. Пристрій для тренування велосипедистів у спеціалізації крос-кантрі В. Н. Краснов, Н. Н. Пашкова Актуальні проблеми фізичної культури: матеріали Всерос. наук.-практ. конф. Чебоксари: Чуваш, держ. пед. ун-т, 2009. С. 135-140.
22. Крос-тренування для катання на гірських велосипедах URL: <https://www.julianabicycles.com/en-CA/news/2021-cross-training-for-mountain-biking> (дата звернення 11.06.22)
23. Маутенбайк URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki> (дата звернення 11.06.21)
24. Маутенбайк URL: <http://ua.sport-wiki.org/vidy-sporta/mauntinbaik/>(дата звернення 11.06.21)
25. Підготовка до катання на гірських велосипедах URL: <https://www.rei.com/learn/expert-advice/how-to-train-for-mountain-biking.html> (дата звернення 11.06.22)
26. Поліщук, Д. А. Велосипедний спорт Д. А. Поліщук. Київ: Олімпійська література, 1997. 344 с.
27. Поліщук, Д. А. Шляхи вдосконалення методики змагальної підготовки велосипедистів високої кваліфікації Д. А. Поліщук Велосипедний спорт: щорічник. 1976. С. 9-12.
28. 4-тижневий план, щоб стати кращим гірським велосипедистом URL: <https://blog.mapmyrun.com/the-4-week-plan-to-become-a-better-mountain-biker/> (дата звернення 11.06.22)
29. Тренування на гірському велосипеді: як розвивати та підтримувати МТВ фітнес, силу та витривалість URL: <https://www.singletracks.com/progression/mountain-bike-training-how-to-build-and-maintain-mtb-fitness-strength-and-endurance/> (дата звернення 11.06.22)
30. Інтервальне Тренування МТВ: Повний Посібник URL: <https://www.highnorth.co.uk/articles/mtb-interval-training> (дата звернення 11.06.22)

31. Хажилієв, Н. Ю. Управління тренуванням велосипедистів різної кваліфікації на основі застосування негативного зворотного зв'язку: дис. канд. пед наук: 01.02.08 Н. Ю. Хажилієв. Нальчик, 2004.130 с.
32. Friel, J. The mountain Bikers Training Bible J. Friel. Velopress, BoulderColorado, USA, 2000. 320 p.
33. Gould, T. Simon Burney. Mountain bike racing T. Gould. - AC Black, 1996, London. 193 p.
34. Ingersoll, J. Are the Europeans better? J. Ingersoll Velo News. 1996. April 15. Boulder, CO, USA. P. 24-25.
35. King, D. Reaching the Mountain в Biking Nirvana D. King NORBA News. August, 1994, volume XI number 8. Colorado Spring, CO, USA. P. 30-31.
36. Marsh, AP Діяльність акваріума, Аеробічної енергетики, і Power Output on Preferred and Most Economical Cycling Cadenctc AP Marsh., PE Martin Medicine and Science in Sport and Exercise. - № 9. 1997. P. 1225-1232.
37. 58 Milestones From Bicycle History You Must Know URL:
<https://www.icebike.org/58-milestones-from-bicycle-history-you-must-know/>
(дата звернення 11.06.22)