

DOI: 10.5281/zenodo.3235232
CZU [796.6 + 629.322.2](091)



APPEARANCE AND DEVELOPMENT OF MOUNTAIN BIKE ABROAD

Bogdan Mihnea Ionut

Technical University of Constructions (Romania), 124, Lacul – Teistreet
Corresponding Author: Bogdan Mihnea Ionut, *email: catedramcf@gmail.com*

Received: April, 21, 2019

Accepted: May, 30, 2019

Abstract. There are several versions of the appearance of MountainBike - mountain bikes, the emergence and development of a new type of MountainBike sports specialization - "Cross Country". The most interesting and curious legend is that the first mountain bike was invented by California musician leader Brant Richards, who had nothing to do with cycling. Due to the immense popularity of the new type of cycling, the "Cross Country" specialty was included in the 1995 Olympic Games program, and since 1996 began the Olympic MountainBike Olympic history in Atlanta.

Key words: *bike, mountain biking, downhill, off-road, competition.*

I. Introducere

O invenție semnificativă nu apare niciodată din nimic. La început, un gând sau idee de succes surprinde imaginația oamenilor și devine un fel de impuls pentru multe minți, care uneori își imaginează destul de vag rezultatul final. Dar creativitatea a început deja. În diferite țări, inventatorii abordează aceeași problemă din diferite părți. Se acumulează diverse dispozitive, se creează piese individuale, se elaborează soluții originale. Ele sunt ca părți ale unei mașini geniale viitoare. Aceste piese sunt izolate una față de cealaltă, împrăștiate în diferite țări. Este nevoie doar de o minte talentată pentru a aduna totul împreună, pentru a inventa ceea ce lipsește. Sunt necesare mâini de aur pentru ca un miracol să ia naștere. Cine a inventat bicicleta de munte... Sportivi renumiți sau persoane străni necunoscute nimănui care au descoperit în mersul pe drumurile nepavate o modalitate de a obține emoții pozitive, un sentiment de libertate și de scăpa de agitația și de îmbrățișările sufocante ale megalopolisului pentru a savura o frumusețe naturală reală și o energie curată.

II. Evolutia Mountain Bike

Există câteva versiuni ale apariției Mountain Bike - bicicletei montane și apariția și dezvoltarea unui nou tip de specializare sportivă în Mountain Bike – „Cross Country”. Cea mai interesantă și curioasă legendă este aceea, conform căreia prima bicicletă de munte a fost inventată de conducătorul unui ansamblu muzical din California (SUA), Brant Richards, care nu avea nimic de-a face cu ciclismul. Acest grup muzical avea un hobby: să meargă pe jos în munți după concerte istovitoare. Acolo, în munți, pe țărmul lacului, ei făceau un foc,

găteau mâncăruri, discutau despre noi proiecte de concerte. Acesta era tipul lor preferat de recreere.

Într-o zi, liderul grupului și-a lezat un picior în timp ce se întorcea de la munte care nu se vindeca de mult timp și îi provoca dureri în timpul mersului. Medicul curant la sfătuit să cumpere o bicicletă și, în timp ce merge pe bicicletă să lucreze cu piciorul bolnav. El i-a spus că atunci când mergi pe bicicletă, sarcina pe picioare este mult mai mică și durerea este mai puțin sensibilă. Muzicianul a cumpărat o bicicletă și s-a asigurat că poate pedala fără să simtă durere în picior. Și când, după următorul concert, grupul său s-a adunat să meargă la munte, Brant a decis să meargă cu ei pe bicicletă. Prietenii au încercat să-l facă să-și schimbe intenția de a pleca într-o astfel de călătorie aventuroasă, dar el a rămas nemișcat în decizia sa. Într-adevăr, la începutul călătoriei cu bicicleta totul a mers bine și Brant chiar a pedalat mult înainte de prietenii săi care mergeau pe jos, dar când au început primele urcușuri, el nu a putut pedala, în ciuda faptului că bicicleta lui turistică era dotată cu patru viteze. Pentru aceasta, erau necesare transmisii mai ușoare. Și a fost nevoit să treacă urcușurile pe jos. În plus, a fost frânt de puteri de tremuratul sălbatic în timp ce pedala de-a lungul unei căi montane stâncoase, apoi sparse o roată pe pietrele ascuțite. Prietenii, ajungându-l din urmă, trebuiau să ducă bicicleta, un rucsac, și pe Brant însuși, de vreme ce piciorul său a început a-l dura din nou pe cărărușele montane. Toată lumea era epuizată și nervoasă și, din moment ce nu au parcurs încă jumătate de drum spre lacul montan, ei se hotărâseră să se întoarcă acasă. Odihna a eșuat, toată lumea era supărată și toți erau supărați și în suflet îl certau pe șeful lor încăpățânat.

Însă Brant mereu se distingea prin abilitatea sa de a găsi soluții din situații aparent fără ieșire și, în plus, era un optimist vesel. Anume această întâmplare l-a adus la ideea de a face o astfel de bicicletă, care ar putea fi folosită pentru a pedala pe pietre fără simți vre-o agitație, și pentru a depăși urcările cu pante diferite, fără a coborî de pe bicicletă. Oare ar fi putu un om sumbru, plictisitor, lipsit de imaginație să inventeze un astfel de miracol pe roți? Din moment ce nu era puternic în mecanică, s-a adresat cu aceste idei la un mecanic care îi era cunoscut la care repara întotdeauna mașina sa. El era o persoană tehnic talentată, în plus, știa foarte mult despre biciclete, pentru că în tinerețe, în timp ce locuia încă în Europa, se ocupa de ciclocros. Ambii au fost încântați de ideea creării unei astfel de biciclete unice pentru toate tipurile de drumuri. Pentru a face acest lucru, s-au dus mai întâi la depozitul de deșeuri din oraș, unde, după ce au colectat diferite părți din motoare vechi, motociclete ușoare, au început să proiecteze un nou tip de bicicletă pentru a pedala de-a lungul traseelor montane. După câteva zile de la momentul când i-a înghițit entuziasmul creativității lor tehnice, au creat ceva asemănător, pe de o parte, cu o motocicletă ușoară de curse și, pe de altă parte, datorită absenței motorului, - cu o bicicletă. Roata din față a bicicletei și furca frontală, cu un amortizor, erau de la o motoretă, cea din spate fiind de la o motocicletă ușoară, iar o parte a cadrului cu un amortizor din spate - era de la o motocicletă. În plus, motocicleta avea trei pinioane de antrenare diferite, iar pe roata din spate au fost montate șapte pinioane de antrenare, drept urmare, această bicicletă avea 21 trepte de viteză. De asemenea, prietenii au inventat un sistem original de schimbare rapidă a vitezelor, instalat direct pe volan, ceea ce a permis comutarea fără a lua mâinile de pe volan. A fost o decizie importantă pentru siguranța pedalării. Bicicleta s-a dovedit a fi greoaie și de volum, însă, spre mirarea a însăși creatorilor, datorită sistemului de treptelor de viteză, amortizoarelor, pneurilor largi ale roților, era comod atunci când se pedala pe pietre datorită lipsei tremurării și, cel mai important, pe ea se putea de pedalat în amonte și

apoi de coborât cu ușurință, frânând brusc în fața obstacolelor, deoarece pe roata din spate avea frâne de disc de la o motocicletă.

Când a venit timpul pentru odihna în munți, muzicienii, văzând că șeful lor încă șchiopăta, l-au sfătuit să rămână acasă. Însă dimineața, când toți s-au adunat să meargă la munte, l-au văzut pe șeful lor stând călare pe o motocicletă-bicicletă ciudată. Brant a încercat să povestească despre calitățile superbe ale acestei biciclete și despre călătoria pe el pe trasee montane, dar nimeni nu voia să-l asculte, toată lumea îl ruga să stea acasă, argumentând că va trebui din nou să-l care pe însăși șeful lor și bicicleta sa greoaie de munte.

Însă Brant se distingea prin persistența caracterului său și, spunând că ar prefera mai degrabă să moară decât să fie o povară pentru ei din nou, a pornit la drum. A ajuns la locul lor de odihnă fără nici o problemă petrecând în drum mult mai puțin timp, a experimentat o mare bucurie și o plăcere de a călători cu bicicleta sa și pentru că el stătea deja în jurul focului, iar prietenii lui încă se aflau pe drum. În timp ce gătea mâncarea pe foc, se gândea cum să-și numească bicicleta și a ajuns la concluzia că o mai bună denumire decât cea pe care i-au dat-o prietenii săi nu va găsi: Mountain Bike - mountain (munte) + bike (bicicletă); drept rezultat s-a primit - bicicletă montană. Când muzicienii au ajuns în cele din urmă la locul de odihnă și l-au văzut pe liderul lor viu și nevătămat, stând lângă foc, bucuria lor nu cunoștea limite. Eu se gândeau că îl vor ajunge din urmă pe pantele de munte, unde el nu va putea să-și ducă singur bicicleta greoaie, dar, după ce au depășit câteva pante lungi și nu l-au găsit, au ajuns la concluzia că a căzut cu bicicleta în abis și s-a accidentat. Și continuând pe drumul dureros, priveau în jos în abis, unde, conform presupunerii lor, acesta din urmă ar fi căzut. De aceea, bucuria lor era atât de mare încât l-au văzut în viață. După ce s-au odihnit, toți au decis să călărească cu bicicleta minunată. Le-a plăcut să conducă o astfel de bicicletă și au vrut să aibă și ei așa o bicicletă. Mecanicul din atelier iarăși a fost împovărat cu o mulțime de muncă, și după un timp toată lumea avea biciclete de munte. Când grupul a plecat din nou la odihnă, toți erau pe biciclete. După ce au ajuns în siguranță la locul de odihnă, după ce au mâncat și s-au odihnit, au început să-și testeze bicicletele, au făcut mici competiții coborând de pe pante mici abrupte de munte și apoi au început să concureze, cine va arăta cel mai bun timp în timpul coborârii. Astfel, prima competiție desfășurată spontan va fi ulterior una dintre principalele direcții de activitate competitivă în ciclismul montan (Mountain Bike), iar această specializare va fi denumită „downhill” (down - coborâre, hill - munte). Data viitoare au concurat, cine va parcurge cel mai rapid distanța din jurul lacului. Această competiție spontană se va transforma în cea mai principală specializare, care va primi denumirea de „Cross Country”, adică cursă pe un traseu sub formă de cerc dificil de parcurs. Aceste competiții mici, în timpul călătoriilor lor în munți, s-au transformat treptat într-un hobby. Cineva cobora cel mai bine din munte, iar altcineva înconjura cel mai rapid lacul. Câștigătorii se schimbau de fiecare dată, însă deja s-au determinat liderii atât în cursa de coborâre în timp, cât și în cursa de circuit.

Competițiile au arătat că bicicletele ar trebui să difere în funcție de tipul de competiție. Pentru coborâre cu viteză erau fost necesare biciclete durabile cu amortizoare din față și spate, frâne de încredere, anvelope largi, iar pentru cursele de circuit mai importantă s-a dovedit a fi greutatea mică a bicicletei, era destul de suficient să fie amortizoare pe furca frontală pentru a atenua tremurul la pedalarea pe zonele de traseu acoperite cu pietre și un set mare de trepte de viteză, cu ajutorul cărora ar fi fost posibil de depășit orice profil al traseului. Și iarăși a început să fiarbă din nou munca în atelierul

mecanicului creând cadre ușoare pentru biciclete. Acum, toată lumea dorea să aibă componente mai ușoare și mai fiabile pentru biciclete, ceea ce a stimulat activitatea inventivă. Toată lumea se gândea fără încetare, obsedată de ideea de a crea ceva nou, care să-i permită să devină primul în curse. Bicicletele neobișnuite au atras atenția și altor iubitori de odihnă în aer liber. Din ce în ce mai mulți oameni care doreau să cumpere o bicicletă montană apelau la magazinele de biciclete. Dar nu erau în vânzare, iar muzicienii au început să primească ordine pentru producția lor. Această creștere a cererii pentru biciclete de munte a fost observată de producătorii firmelor de biciclete. Ei au început să invite cei mai străluciți meșteșugari-constructori pentru a începe producția a două tipuri de biciclete de munte: pentru downhill și Cross Country (Figura 1). Și într-un timp relativ scurt, tinerii din America și apoi din Europa au urcat biciclete de munte.

Cine a inventat bicicleta de munte... Sportivi renumiți sau persoane stranii necunoscute nimănui care au descoperit în mersul pe drumurile nepavate o modalitate de a obține emoții pozitive, un sentiment de libertate și de a scăpa de agitația și de îmbrățișările sufocante ale megalopolisului pentru a savura o frumusețe naturală reală și o energie curată.



Figura 1. Bicicletă de munte: pentru downhill și Cross Country.

Aproape simultan cu Brant, inventau și perfecționau bicicleta de munte cicliștii de frunte -Harry Fisher, Tom Ritchie, Joe Breeze, Charlie Kelly și Charlie Kanninham, care, de asemenea, la început le asamblau din toate cele care puteau fi găsite în depozitele de deșeuri de oraș și apoi își testat creațiile lor și concureau în cursa de coborâre la viteză în faimoasa cursă Repak, unde se adunau entuziaști similari - crazy („nebuni”), așa cum erau numiți de locuitori din cauza extremele acestui tip de curse. Nu mai puțin periculoasă era și cursa pe traseul montan noroios, care se desfășura în ținutul Marin, California, unde se aduna un număr mare de cicliști pe biciclete făcute de ei. Aceste prime curse le-au permis să îmbunătățească bicicletele. Totuși, un rol imens în dezvoltarea unor noi modele de biciclete de munte a fost jucat de Harry Fisher și Tom Ritchie, nu numai ca cicliști-testatori, ci și ca constructori talentați, entuziaști și obsedați.

În ciuda faptului că Charlie Kelly, Harry Fisher și Tom Ritchie au fost primii fondatori ai Mountain Bike, Brant Richards și prietenii săi Ras Mahon, Carter Cox, Bernie Mahon, care

În anul 1974 au avut o mare influență asupra evoluției întregului Mountain Bike la una dintre competițiile de off-road (ciclism pe drumuri nepavate) au apărut pe bicicletele lor ciudate, echipate cu trepte de viteze, frâne cu disc, acționate cu ajutorul pârghiilor de frână de la motocicletă și cu amortizoare frontale. Potrivit lui Brant și a lui Mahon, ei erau plini de mândrie că numele lor a apărut în Hall of Fame (Sala de Faimă) al Mountain Bike. Cu toate acestea, ei nu aveau sentimente de invidie datorită faptului că dezvoltarea în continuare a acestui tip de sport a avut loc fără participarea lor. Ei au făcut doar totul pentru ca omul să devină stăpânul muntelui.

Curând la sfârșitul anilor '70, Mike Sinyard, care era angajat în producția de biciclete, a început producția în masă de biciclete de munte. Și când acestea au apărut la vânzare în magazinele de biciclete, au început a organiza curse, care erau organizațional la un nivel mai înalt decât competițiile conduse de entuziaști, unde fiecare era în același timp și sportiv, și judecător și organizator.

În 1983 a fost înființată Asociația Națională a bicicliștilor implicați în ciclismul montan (Mountain Bike) (NORBA). Au fost adoptate regulile de concurență, ele s-au dovedit a fi simple în comparație cu regulile de curse rutiere și de cros. Cei mai puternici cicliști ai Americii Don Mirah, Ned Overend, John Tomak au pus tonul în adoptarea regulilor pentru competiții. Ei spuneau că regulile ar trebui să fie de așa natură încât toți cicliștii în timpul curselor să fie în condiții de egalitate, în care fiecare ciclist putea folosi doar o bicicletă fără a primi asistență tehnică din afară. Și în mod involuntar, principiul de bază al primilor inventatori de biciclete de munte „fă singur”, s-a transformat indirect în regula de bază a competițiilor în Mountain Bike (Figura 2).



Figura 2. Bicicletă de munte tip „fă singur”

Prin urmare, roțile sparse, defecțiunile tehnice apărute în timpul cursei, în conformitate cu noile norme, ciclistul era obligat să le îndepărteze de unul singur. Există motive serioase pentru Don, Ned și John de a introduce un tip alternativ de curse de biciclete off-road (pe drumuri nepavate) legate de participarea lor în Europa în cursele de ciclocros. În 1981 au fost invitați în țara de origine a ciclocrosului - în Elveția la competițiile

internaționale. În acel moment, ciclocrosul era foarte popular în Europa, în special în Belgia, Olanda, Anglia. În America, în acei ani, ciclocrosul era învăluit într-o aură de mister, iar Don, Ned și John - cele mai puternice „biciclete de teren” ale Americii (așa își puseseră ei numele atunci) – au venit în Europa pentru a deschide această disciplină de ciclism plină de mistere. Ei voiau să arate europenilor modul în care trebuie să pedaleze pe drumuri nepavate. Fără îndoială, ei stăpâneau o tehnică excelentă de pedalare pe cele mai grele trasee de cros și sperau că unul dintre ei va fi câștigător în cursele elvețiene. Însă soarta a decis altfel: nici unul dintre ei nu a reușit să parcurgă distanța până la sfârșit. Și nu pentru că erau prost pregătiți pentru curse, ci pentru că regulile competiției de ciclocros permiteau ciclistului să schimbe bicicleta după fiecare cerc, nu numai din cauza problemelor tehnice, ci și pentru că era acoperită de noroi, mai ales pe vreme ploioasă. În timpul în care ciclistul parcurgea următorul cerc al cursei, mecanicii îi spălau bicicleta murdară și în următorul cerc ciclistul mergea pe o bicicletă curată și unsă. Americanii însă au adus cu sine câte o bicicletă și au sosit fără mecanic. Vremea era ploioasă, traseul argilos făcea cursa mai dificilă. După ce au parcurs primul cerc, mecanicii cicliștilor au schimbat bicicletele murdare cu cele curate, iar Don, Ned și John au continuat cursa cu bicicletele lor grele din cauza noroiului lipit pe roți, roțile lor aproape că nu se roteau. Și dacă la începutul cursei ei se deplasau în grupa de vârf, după al doilea cerc ei se aflau deja printre cei mai slabi cicliști. De fapt, aceasta nu mai era o cursă pentru ei, ci un chin care i-a făcut să părăsească pista cursei.

Întorcându-se dezamăgiți în America, discutând cu ardoare eșecul în cursă, ei, fără a observa, au inventat noi reguli care erau după părerea lor corecte pentru cursele off-road: fără mecanici, asistență tehnică și doar o bicicletă pentru întreaga cursă. Ei au susținut argumentele lor prin aceea că nu toți competitorii își pot permite să aibă un mecanic și câteva biciclete scumpe de înaltă calitate.

Regulile au fost adoptate, potrivit cărora nu era necesar de a dispune de o licență de ciclist, era posibil să participi la competiții în orice formă sportivă și chiar în blugi tăiați până la genunchi.

Cel care dorea să concureze putea cumpăra bicicleta și casca în ziua de sâmbătă, iar duminică putea participa deja la curse. Acest lucru nu era posibil în nici într-un fel de specializare în ciclism. O asemenea accesibilitate pentru a participa la competiții a atras un număr mare de doritori. A început un adevărat boom competitiv și, într-un timp foarte scurt, acest tip de ciclism a devenit cel mai popular în America și mai târziu în Europa. Cursele erau inițial sponsorizate generos de producătorii de biciclete, componente pentru ele, de firmele producătoare de articole sportive și încălțăminte. Apoi, o vastă acoperire media a competițiilor prin mijloacele de informare în masă au atras pentru sponsorizarea competițiilor cele mai mari companii producătoare de automobile „Volvo” și echipamente video și radio „Grundig”.

Primul Campionat American sancționat sub auspiciile Asociației Naționale a Cicliștilor – Mountain Bike (NORBA) a avut loc în 1983, iar în curând știrile au ajuns în Europa, unde, mai întâi în Franța și apoi în alte țări, au început să apară asociații similare de cicliști. Primul Campionat Mondial a avut loc în 1987. De fapt, au avut loc două campionate mondiale independente: unul în California, în Mammos și celălalt în Europa, în Alpii francezi, în localitatea Villard de Lance. Aceasta a continuat în următorii doi ani, până când sindicatul internațional al cicliștilor a preluat sub aripa sa noul tip de competiții de ciclism

Campionatul Mondial din 1991 în clasa veteranilor, testând bicicletele create de el și apoi a început să conducă cea mai puternică echipă de club numită în numele său.

În 1996, primul inventator al bicicletei de munte a fost invitat ca invitat de onoare la Jocurile Olimpice de la Atlanta. La primele Jocuri Olimpice pentru acest tip de sport **Brant Richard**. La întrebarea dacă ar fi putut presupune că ciclismul pe traseele montane va deveni atât de rapid un sport olimpic, el a răspuns că era atât de departe de marele sport că astfel de gânduri „olimpice” nici nu i-au vizitat capul său muzical.

III. Concluzii

La afirmația precum că Brant Richard conduce probabil cea mai prosperă firmă de fabricare a bicicletelor, el a spus că, spre deosebire de prietenii săi, nu a intrat în afacerile legate de biciclete, deși a trecut printr-o lungă perioadă de „obscuritate” când își petrecea tot timpul inventând niște piese tehnice pentru bicicleta lui, iar când îi reușea să facă acest lucru, era fericit ca un copil și primea o mare satisfacție din această activitate.

Dar când bicicletele de munte au apărut în vânzare, toată ardoarea și pasiunea sa pentru invenții au dispărut repede și pe jumătate în glumă a adăugat că toate acestea s-au întâmplat deoarece îi place să cânte la instrumente muzicale.

Când a fost întrebat unde se află acum prima motocicletă de munte, el a răspuns că din când în când se plimbă seara cu ea, pentru că în timpul zilei nu poate scăpa de cei care doresc să cumpere această relictă și nu vrea să se despartă de „monstrul” său pentru orice bani.

Astfel, din întâmplare, oamenii departe de ciclism au dăruit lumii o bicicletă neobișnuită și o privire spectaculoasă a competițiilor de biciclete și au contribuit la popularizarea viitoare a bicicletei în lume.

Bibliografie:

1. Yerdakov S. V., Kapitonov V. A., Mikhailov V. V. Training of cyclists road workers. - M.: Physical Culture and Sport, 1990. - 175 p. (in Russian).
2. Zakharov A. A. Tactical training cyclist: Proc. allowance. - M.: BACKGROUND, 2001. - 63 p. (in Russian).
3. Zakharov A. A. Physical training of a cyclist: Textbook. allowance. - M.: BACKGROUND, 2001. - 124 p. (in Russian).
4. Polishchuk D. A. Cycling: Studies. allowance. - Kiev: Vishcha school, 1986.- 295 s. (in Russian).
5. Alex Smith. PRO Riding secrets // The ULTIMATE Mountain Bike Magazine, issue 2, November, 1994. Boulder, CO, USA. - P. 47-48.
6. Hill D. W., Hill C. M., Fields K. L., Smith J. C. Effects of Jet Lag on Factors Related to Sports Performance // Can. J. Appl. Physiol. - 1993. - № 18. - P. 91-103.
7. Tim Gould, Simon Burney. Mountain bike racing. - A. C. Black, 1996, London. - 193 p.
8. Whitt F. R., Wilson D. G. Bicycling Science. Cambridge, MA: MIT Press, 1995.