

دوچرخه و طبیعت

■ فصل نامه فرهنگی، ورزشی دوچرخه و طبیعت ■ سال اول ■ شماره دوم ■ تابستان ۱۳۹۵



هیولای سنگفرش

پینارلو DOGMA K8-S ظرافت عبور از ناهمواری

راهکاری سبز برای شهرهای خاکستری

پوییش سه شنبه های بدون خودرو

شما مهمان من هستید

وارم شاورز: مهمانخانه‌ای به وسعت دنیا



بررسی مسیر مسابقه
تور دو فرانس سال ۲۰۱۶

رکاب



■ انجمنی با بیش از یک میلیون دوچرخه سوار

پزشکی



■ نقش پنهان عضلات مرکزی بدن در دوچرخه سواری حرفه ای

آموزش



■ ۹ اصل تمرینی برای دوچرخه سواری در مسافت های طولانی



SCOTT
SCALE 770



www.saba-docharkh.com

[instagram.com/scott_iran](https://www.instagram.com/scott_iran)

[facebook.com/sct.per](https://www.facebook.com/sct.per)

دفتر مرکزی:

بلوار آفریقا، بالاتر از پل میرداماد، خیابان آناهیتا، پلاک ۱۳

تلفن: ۸۸۷۸۰۶۵۱

cannondale



LEFTY

Get on a Lefty and
OWN YOUR LINE.



Lefty's insane stiffness, unwavering smoothness and ultra-lightweight gives you the control and precision needed to nail any line in any terrain.

ABARISAVA

گروه آپاریس آوا

نماینده رسمی و انحصاری دوچرخه های کنندال در ایران

دفتر مرکزی: بلوار میرداماد، ساختمان رز، طبقه دهم، واحد ۱۰۰۱

تلفن: ۲۶۷۰۹۱۶۶

فکس: ۲۶۷۰۹۱۵۵

فروشگاه مرکزی: خیابان کلرگر جنوبی، میدان قزوین، خیابان قلمستان، بعد از چهار

راه مدرس، پلاک ۱۴۵ تلفن: ۵۵۳۹۶۶۵۰ ، ۵۵۳۹۶۷۱۴ ، فکس: ۵۵۳۹۶۵۹۷

www.abarisava.com info@abarisava.com sales@abarisava.com

@abarisava_shop



2BACE

فروش آنلاین با تخفیفات ویژه در سایت

www.2bace.com



دوچرخه طبیعت

شماره دوم، تابستان ۹۵
نشریه فرهنگی، ورزشی دوچرخه و طبیعت



نشریه فرهنگی، ورزشی دوچرخه و طبیعت

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: علی خاکبان

قائم مقام صاحب امتیاز و مدیر مسئول: محمد مهدی خاکبان

سردبیر: محمد آبخیز

دبیر تحریریه: محمد رضا خاکبان

طراحی و صفحه آرایی:

آژانس طراحی و گرافیک دانه کاج..... www.danekaj.ir

ترجمه: مینا قربانی

ویراستار: مهری تقی پور

آرشیو عکس نشریه:

زنده یادان حمید هاشمی و امین سمرقندی

هیئت تحریریه این شماره به ترتیب حروف الفبا:

آلن پتروسیان، مهرنوش نقش، حبیبه علوی و نیما زکی،

دانیال خاکبان، سپهر آتابک، سهیلا خان میرزایی، فرید حاجی آقازاده،

مسعود زعفرانچی، محمد علی معمار صادقی، مینا قربانی

با سپاس ویژه از سایر عزیزانی که با مهربانی و شکیبایی، یاریگر ما در

تولید و انتشار این مجله بودند.

تماس با نشریه

نشانی: تهران، صندوق پستی ۱۹۸۳۸۱۷۹۱۱

تلفن: ۰۹۱۲۳۲۹۳۱۲۷۱ - ۰۲۱ ۴۴۷۸۳۴۵۲

وب سایت: www.docharkhehMag.ir

نشانی الکترونیکی: info@docharkhehMag.com

mag.docharkheh@gmail.com



۴۸



۳۸

ارسال مقاله و گزارش برنامه

از کلیه نویسندگان، اساتید و علاقه مندان دعوت می شود تا مطالب خود را به آدرس

پست الکترونیک نشریه ارسال نمایند.

■ مجله دوچرخه و طبیعت در ویرایش و خلاصه کردن مقالات اختیار کامل دارد.

■ نقل مطالب با ذکر ماخذ مجاز است.

■ مقاله ها و گزارش های ارسالی نباید در نشریه های دیگر و یا فضای مجازی منتشر شده باشند.

■ مقاله ها و گزارش ها حتی المقدور تایپ شده و یا با خط خوانا ارسال شوند.

■ مقالات ترجمه شده همراه متن اصلی ارسال گردند.

■ گزارش معرفی مسیرها به همراه کروکی و عکس ارسال گردند تا امکان استفاده آن برای علاقه مندان فراهم باشد.

■ مسئولیت صحت و سقم مطالب به عهده نویسنده است.

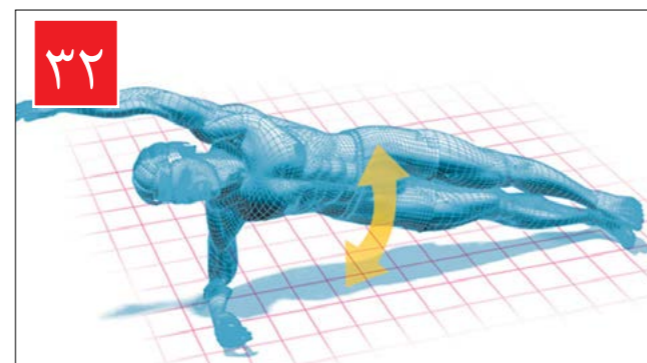
■ گزارش معرفی برنامه ها با کروکی و عکس همراه باشد تا امکان استفاده آن برای علاقه مندان فراهم باشد.



۲۶



۱۸



۳۲



۱۲



۷..... سرمقاله.....

۱۲ رکاب

۱۲..... برچسب دوچرخه یوسی. آی.....

۱۸..... بررسی مسیر مسابقه تور دو فرانس ۲۰۱۶.....

۲۲..... پوشش سه شنبه های بدون خودرو.....

۲۴..... انجمنی با بیش از یک میلیون دوچرخه سوار.....

۲۶ تست فنی

۲۶..... پینارلو S-DOGMA KA ظرافت عبور از ناهمواری.....

۲۸ پزشکی

۲۸..... پنج اصل جادوی روانشناسی برای رسیدن به پیراهن قهرمانی.....

۳۰..... رکاب زدن با انقباضات و وسواس غذایی.....

۳۲..... نقش پنهان عضلات مرکزی بدن در دوچرخه سواری حرفه ای.....

۳۶ خورجین

۳۶..... پیمایش نو در البرز مرکزی.....

۳۸..... سفری ۴ هزار کیلومتری در سرزمین های فلسفه و شعر و پیتزا.....

۴۰..... جهان بینی سفر با دوچرخه از دیدگاه یک زوج دوچرخه سوار کانادایی.....

۴۳ فناوری

۴۳..... ماجراجویی مسئولیت پذیرانه با نرم افزار آیس دات کام.....

۴۴..... وارم شاورز، مهمان خانه ای به وسعت دنیا.....

۴۶ آموزش

۴۶..... چه نوع تمرینی پر فشار محسوب میشود.....

۴۸..... ۹ اصل تمرینی برای دوچرخه سواری در مسافت های طولانی.....

۵۲..... نقش خطوط موازی در عکاسی از جاده های بیابانی.....

۵۴ کافه دوچرخه

۵۴..... دوچرخه و سیاست مداران.....

۵۶..... دزد دوچرخه.....

۵۸..... اسب و سوار کار یا دوچرخه و رکابزن؟.....

۵۴ بانوان

۶۰..... کسب دو مدال در دو رشته ورزشی در یک المپیک!.....

هر دوچرخه سوار یک عکاس

نشریه فرهنگی، ورزشی "دوچرخه و طبیعت" در جهت تعامل بیشتر با دوچرخه سواران در هر شماره مسابقه عکاسی با موضوع دوچرخه برگزار می کند. از علاقه مندان دعوت می شود آثار خود را طبق آیین نامه فراخوان به پست الکترونیک نشریه ارسال کنند.
Mag.docharkkeh@gmail.com

آیین نامه

- ۱- موضوع آثار: دوچرخه
- ۱- حداقل کیفیت عکس ها ۳۰۰ DPI باشد.
- ۳- لطفا همراه هر عکس اسم، شماره تماس، مکان عکس و سایر توضیحات لازم را ارسال نمایید.



عکاس: محمد محمودی فرهاد

عکاس: Philip Beckman
عنوان: سینا سلوکساران در مسابقه Bonelli park



عکاس: محمدرضا فروزان شاد



عکاس: نوشین برزگر جمشیدی



عکاس: امیر واحدی



عکاس: مسلم ایران نژاد
در سفر ۲۰۰ روزه به مغولستان.



عکس های رسیده

- | | |
|-------------------|--------------------|
| آرش شایان | مهدی اکبری |
| امیر واحدی | محمدرضا فروزان شاد |
| پوریا یاوری | مریم وحیدی شمس |
| علی خلیلی | مسلم ایران نژاد |
| حسین دغاغله | مهدی حامد |
| داود فراهانی | نوشین برزگر جمشیدی |
| رضا درویشی | نوید سلطان آبادی |
| مجید آزادفر | یوسف جاسم دخت |
| محمد محمودی فرهاد | |



دوچرخه سوار عابر است یا راکب؟

جای خالی قوانین تنبیهی و تشویقی دوچرخه سواری در نظام حقوقی کشور ما

سردبیر

به پرونده تصادفات دوچرخه‌سوار و خودرو، آن‌چه که بیش و پیش از خسارات مادی مایه تأسف است، عدم آشنایی کافی ضابطین قضایی با حقوق دوچرخه‌سواران و روحیه طلبکارانه رانندگان وسایل نقلیه است. در سوانحی هم که تقصیر و تخلف رانندگان کاملاً محرز است، چالش بزرگ دیگری به نام بیمه وجود دارد. علیرغم اینکه شرکت‌های بیمه قانوناً مسئول پرداخت خسارت به فرد آسیب دیده هستند، اما تا حد ممکن در تضييع حق دوچرخه‌سواران می‌کوشند؛ چرا که اساساً فردی با یک دوچرخه چند میلیون تومانی احتمالاً آقازاده‌ای است که برای تفریحات پوچ خود به خیابان آمده است! به راستی در کدامین هزار توی خم اندر خم حقوقی گرفتار شده‌ایم که نمی‌دانیم بالاخره دوچرخه‌سوار عابر است یا راکب؟ اگر راکب است پس چرا نیازی به اخذ گواهی‌نامه رانندگی وسیله نقلیه خود ندارد و اگر عابریاده است چرا امکان استفاده از پیاده‌رو و سایر حقوق عابران پیاده را ندارد؟ باری، وضعیت جامعه دوچرخه‌سواران ما مصداق حکایتی شده که:

نه در مسجد گذارندم که رندی نه در میخانه کاین خمار خام است

شاید نیازی به گفتن نباشد که رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، هم از سوی دوچرخه‌سواران و هم از سوی رانندگان وسایل نقلیه، ضامن دوچرخه‌سواری با امنیت بالا است، اما هنوز هم وقتی در خیابان‌های پایتخت رکاب می‌زنی، صدای بوق ممتد و فحش‌های آبدار رانندگان فرهنگ‌مدار!! حالت می‌کند که حمل و نقل سبز یعنی چه! درد بزرگی است که ما به تردد موتورسیکلت‌ها در پیاده‌رو بیشتر عادت داریم تا حضور دوچرخه‌سواران در خیابان! تصور این صحنه که چندین دوچرخه‌سوار با امنیت کامل در حال رکاب زدن در خیابان هستند، یا خودروهای در حال تردد به اندازه عرض یک وسیله نقلیه از دوچرخه‌سواران فاصله گرفته‌اند، شاید به همان اندازه برای ما جذاب و عجیب باشد که خبر قانونی شدن حضور بانوان در استادیوم‌های ورزشی! روی دیگر ماجرا، خطرات بالقوه و بالفعلی است که سلامت جسمانی و روانی دوچرخه‌سواران را تهدید می‌کند. جامعه دوچرخه‌سواران حرفه‌ای، و به طور کلی افرادی که زیاد از دوچرخه استفاده می‌کنند، خاطرات تلخ فراوانی از سوانح جاده‌ای دارند. در رسیدگی

۲. یک رفلکتور (شب نما) قرمز رنگ که در عقب دوچرخه نصب شده و از فاصله ۱۵۰ متری از عقب دوچرخه قابل دیدن است.

۳. یک رفلکتور سفید یا زرد که در عقب هر پدال نصب شده و از فاصله ۱۵۰ متری در کنار و عقب دوچرخه قابل رؤیت باشد یا یک رفلکتور مرکزی قرمز رنگ در عقب دوچرخه. تبصره: دوچرخه‌هایی که با لاستیک‌های رفلکت شده در جلو و عقب تجهیز شده‌اند، نیاز به رفلکتورهای جانبی ندارند.

ه) یک لامپ یا لامپ ترکیبی بازتاب‌دهنده نور سفید باید به فرد دوچرخه سوار متصل باشد و از فاصله ۹۰ متری در جلو و کناره‌های دوچرخه دیده شود. تبصره: این لامپ می‌تواند به‌جای لامپ ۴۱ دوچرخه تلقی گردد. همان طور که مشاهده شد، این قوانین هرگز شکلی پیچیده و ماورایی ندارند و صرفاً بر اساس اصل ساده «رجوع به عقل» پایه‌گذاری شده‌اند و ما نیز می‌توانیم با اتکا به این اصل ساده، رهیافت جدیدی در این حوزه داشته باشیم. در فصلنامه دوچرخه و طبیعت، برآنیم تا برای شناسایی حقوق متقابل دوچرخه‌سواران و رانندگان، کوشش نماییم و در صورت لزوم با ایجاد یک کمپین مردمی، بستر حقوقی لازم را فراهم آوریم. ■

خواهد شد. اگر فرد زیر ۲۱ سال و بالای ۱۳ سال داشته باشد، گواهی‌نامه او برای یک سال تعلیق خواهد شد و تا زمانی که فرد واجد شرایط رانندگی شود، یک سال به تأخیر خواهد افتاد.

تجهیزات ضروری دوچرخه (قانون ۲۱۲۰۱):

الف) فرد نباید از هر دوچرخه‌ای استفاده کند، مگر این‌که با یک ترمز قادر باشد وسیله مذکور را روی سطح خیابان خشک، مسطح و تمیز متوقف کند.

ب) هیچ فردی نباید در بزرگراه سوار دوچرخه‌ای شود که فرمان آن به قدری بلند باشد که راکب مجبور شود برای گرفتن ترمز دست‌هایش را بالاتر از ارتفاع شانه ببرد. ج) هیچ فردی نباید دوچرخه‌ای را سوار شود که اندازه آن وی را برای توقف ایمن دوچرخه دچار مشکل کند. هر دوچرخه‌سوار باید بتواند در زمان توقف، دست‌کم یک پایش را روی زمین قرار دهد و در موقعیتی ایمن قرار گیرد.

د) همه دوچرخه‌سواران در زمان عبور از بزرگراه به هنگام شب، موظفند به موارد زیر مجهز باشند:

۱. یک چراغ با نور سفید که بزرگراه را تا مسافت ۹۰ متری در جلو و کنار دوچرخه روشن می‌کند.

...در جوامع پیشرفته اما، ماجرا شکل دیگری دارد و هم دوچرخه‌سواران و هم رانندگان سایر وسایل نقلیه شامل حقوق و وظایفی هستند که به دقت وضع شده و به شدت مراقبت می‌شوند. برای مثال پاره‌ای از قوانین بازدارنده تخلفات دوچرخه‌سواری در ایالت کالیفرنیا را در نظر می‌گیریم:

تعریف دوچرخه (قانون ۲۳۱):

دوچرخه وسیله‌ای است که بیشتر از یک چرخ دارد و فرد از طریق یک تسمه، زنجیر یا دنده‌ها با نیروی انسانی آن را به جلو می‌راند.

استفاده از دوچرخه (قانون ۲۱۲۰۰):

هر فردی که در خیابان یا بزرگراه دوچرخه‌سواری می‌کند، شامل تمام حقوق و وظایف عملی راننده یک وسیله نقلیه می‌شود.

دوچرخه‌سواری تحت تأثیر الکل و مواد مخدر (قانون ۲۱۲۰۰، ۵):

دوچرخه‌سواری در خیابان یا بزرگراه تحت تأثیر استفاده از الکل و مواد مخدر یا ترکیب این دو غیر قانونی است و تا سقف ۲۵۰ هزار دلار جریمه خواهد داشت. برای اثبات یا عدم اثبات جرم از فرد بازداشت‌شده، آزمایش گرفته

دوچرخه و طبیعت

www.docharkkehMag.ir

راحت‌ترین راه برای دستیابی به شبکه‌های اجتماعی ما، وب سایت مجله دوچرخه و طبیعت است.





شهرهای دوستدار دوچرخه

برچسب شهر دوچرخه یوسی. آی (U.C.I Bike City Label)

بریان کوسان
رئیس یوسی. آی

۱ دوچرخه‌سواری در قلب شهر شما

مناطق که رویدادهای دوچرخه‌سواری بزرگ یوسی. آی را برگزار می‌کنند به رسمیت می‌شناسد، بلکه تعهدی ویژه برای دوچرخه‌سواری همه افراد قائل است. شهرها و مناطقی که این برچسب را دریافت کنند، با یوسی. آی در شراکت قرار می‌گیرند تا این رشته ورزشی را میان جمعیت خویش توسعه دهند و مردم بیشتری را سوار دوچرخه کنند.

در این مقاله، مفهوم برچسب شهر دوچرخه یوسی. آی، چگونگی عملکرد آن و فواید و فرصتهایی را که می‌تواند برای شهر و منطقه شما فراهم کند، شرح داده شده است. همه ما در کنار یکدیگر برای یک هدف مشترک فعالیت می‌کنیم: توسعه پایدار دوچرخه‌سواری در تمام سطوح.

هدف اتحادیه جهانی دوچرخه‌سواری توسعه این رشته ورزشی در تمام سطوح، از رقابت‌های حرفه‌ای گرفته تا استفاده از دوچرخه در فعالیتهای تفریحی و کاربرد آن به عنوان وسیله نقلیه است. تجربه نشان داده است که در واقع سطوح مختلف این ورزش بسیار به هم مرتبط هستند: مردمانی که فرصت تماشای یک مسابقه دوچرخه‌سواری حرفه‌ای را دارند، احتمال بیشتری وجود دارد که برای شروع دوچرخه‌سواری انگیزه پیدا کنند. یوسی. آی با برچسب شهر دوچرخه یوسی. آی (U.C.I Bike City Label) به دنبال این است که این تأثیر بیدارکننده را تقویت کند. برچسب شهر دوچرخه یوسی. آی، نه تنها شهرها یا

۲ توسعه دوچرخه‌سواری در شهر شما

بخشی از مأموریت ما در برچسب شهر دوچرخه یوسی. آی فراهم آوردن انگیزش و راهنمایی استراتژیک است تا شهرها برای شهروندان و بازدیدکنندگان فعالیتی در جهت ایجاد محیطی دوچرخه‌دوست فراهم آورند.

آیا شما نیز مایلید در جهت ایجاد یک شهر دوستدار دوچرخه، ترویج گردشگری و افزایش استفاده از دوچرخه‌ها به عنوان وسیله نقلیه گام بردارید؟

اگر برای افزایش استفاده از دوچرخه در منطقه یا شهرتان راهبردی را توسعه دهید، یوسی. آی از شما حمایت خواهد کرد و می‌توانید برای دستیابی به اهدافتان، از ایده‌ها و ارزیابی‌هایی موفق ما در سراسر دنیا استفاده کنید. برچسب شهر دوچرخه یوسی. آی برای شهرها و مناطقی که از طریق میزبانی رویدادهای بزرگ دوچرخه‌سواری فرصتهایی را برای دوچرخه‌سواران در همه سطوح فراهم می‌آورند، امتیازهای ویژه‌ای قائل می‌شود. میزبانی یک رویداد یوسی. آی، سکویی عالی برای ترویج دوچرخه‌سواری است و ما به شریکان میزبانی خود تضمین می‌دهیم که در کنار هم، فرصت‌ها و زیرساخت‌های لازم را در درازمدت ایجاد کنیم.



۳ جیزی بیش از یک مسابقه ورزشی

یو.سی.آی علاوه بر مسابقات قهرمانی جهان و جام جهانی در هشت رشته مختلف، هر ساله بیش از پنجاه رویداد بزرگ دیگر را در سراسر جهان برگزار می‌کند و این بدین معنی است که یو.سی.آی با شهرها و مناطقی با مساحت‌های مختلف، بودجه‌های متفاوت و دارای فرهنگ‌های گوناگون در ارتباطی نزدیک است و کاملاً آگاهی دارد که دوچرخه‌سواری بیشتر از یک رشته رقابتی است و همچنین یک تفریح محبوب و راهی کارآمد برای رفت و آمد است. از این روی، دوچرخه می‌تواند با حذف آلودگی صوتی، کاهش ترافیک و ارتقای سلامت عمومی به دولت‌ها کمک کند که در برابر چالش‌های زیست‌محیطی و سلامتی موفق شوند.

ورای هیجان و احساساتی که از برگزاری یک مسابقه سطح بالای دوچرخه‌سواری حاصل می‌شود، یو.سی.آی می‌تواند به شهرها و مناطق میزبان کمک کند تا میراثی حقیقی از این رویدادها به‌جا گذارند. این مهم تنها از طریق توسعه دوچرخه‌سواری برای همه حاصل می‌شود.

تیم تخصصی یو.سی.آی به میزبانان کمک می‌کند تا برنامه‌های خود را برای رشد دوچرخه‌سواری در همه سطوح محک بزنند و توسعه دهند.

اهداف دوچرخه‌سواری یو.سی.آی برای همه تیم‌ها به قرار زیر است:

کودکان و دوچرخه‌سواری:

تضمین این امر که هر کودک فرصت دوچرخه‌سواری دارد.

زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری:

فراهم آوردن زیرساخت‌های لازم برای دوچرخه‌سواری با هدف ورزش، تفریح و رفت و آمد از طریق مسیرهای مرتبط و ایمن.

امنیت جاده‌ها:

ترویج اختصاص مسیرهای ایمن برای دوچرخه‌سواران.

متخصصان یو.سی.آی به طور رایگان برای همکاری در دسترس شهرها هستند تا بهترین امکانات خود را از سراسر دنیا با آن‌ها به اشتراک بگذارند. به عنوان مثال:

- چگونه شهر سویای اسپانیا (Ceville) مسیرهای طی شده به وسیله دوچرخه را از ۰/۶ درصد به ۶ درصد رسانده است.
 - چگونه هلند برقراری آزمون دوچرخه برای ۲۰۰ هزار کودک را در هر سال مدیریت کرده است.
 - چگونه شهر نیویورک با کمک دوچرخه‌سواری، تجارت را تا ۴۹ درصد در خیابان نهم افزایش داده است.
- اینگونه تجربه‌ها نشان می‌دهد که برگزاری یک رویداد یو.سی.آی سکوی پرتابی برای توسعه دوچرخه‌سواری میان مردم است.



۴ مفهوم برچسب شهر دوچرخه یو.سی.آی

یو.سی.آی تصمیم گرفته است تا برچسبی را طراحی و توزیع کند که به شهرها و مناطق دوچرخه‌دوست پاداش داده شود و در این مسیر با انجمن‌های بزرگ دوچرخه‌سواری در سراسر جهان، روی این پروژه کار کرده است.

هدف از برچسب شهر دوچرخه یو.سی.آی سه جنبه دارد:

- پاداش دادن به شهرها و مناطقی که در زمینه دوچرخه‌سواری همگانی سرمایه‌گذاری می‌کنند.
 - ساختن رابطه‌ای بلندمدت میان یو.سی.آی و شهرها و مناطق متفاوت.
 - افزایش آگاهی عموم مردم درباره شهرها و مناطق دوچرخه‌دوست یا شهرهایی که برای گردشگری با دوچرخه مناسب هستند.
- الگوی برچسب شهر دوچرخه یو.سی.آی بر دو رکن کلیدی استوار است:
- میزبانی رویدادهای دوچرخه‌سواری یو.سی.آی.
 - سرمایه‌گذاری در دوچرخه‌سواری همگانی.
 - شهرها و مناطق باید برای دریافت برچسب یو.سی.آی، این دو رکن بنیادی را رعایت کنند.

۵ مراحل مختلف دریافت این پاداش:

برچسب شهر دوچرخه یو.سی.آی سالی یک بار در طی مراسم قهرمانی جهان، به شهرها و مناطقی که سرمایه‌گذاری و تعهد در دوچرخه‌سواری را فراهم کنند، اهدا خواهد شد.

اعتبار این برچسب برای یک دوره چهارساله است و در صورت تداوم طرح‌های مورد نظر یو.سی.آی، به مدت چهار سال دیگر قابل تمدید خواهد بود.

۶ الگو:

میزبانی رویدادهای یو.سی.آی

میزبانی یک رویداد یو.سی.آی بهترین راه نشان دادن پیشگامی یک شهر برای توسعه دوچرخه‌سواری و عنصری کلیدی در تحریک یک جمعیت برای دوچرخه‌سواری به‌منظور تفریح یا فعالیت ورزشی است.

الگوی واجد شرایط شدن برای برچسب شهر دوچرخه یو.سی.آی شامل موارد زیر است:

درجه یک: برگزاری حداقل یک جام جهانی یا یکی از مسابقات قهرمانی‌های جهان در دو رشته متفاوت در یک دوره چهار ساله.

درجه دو: میزبانی حداقل یک جام جهانی و دو قهرمانی جهان در دو رشته متفاوت در طی دوره چهار ساله.

درجه سه: میزبانی حداقل یک جام جهانی و یک قهرمانی جهان یو.سی.آی در یک دوره چهارساله به علاوه یک قهرمانی جهان جاده در طول ده سال.

به عنوان مثال یک شهر یا منطقه که میزبانی یک مسابقه قهرمانی جهان پارادوچرخه‌سواری جاده یو.سی.آی و یک دوره از جام جهانی سایکلوکراس یو.سی.آی را بر عهده بگیرد، واجد شرایط درجه یک است. همچنین یک شهر که مسابقه قهرمانی جهان در رشته دوچرخه‌سواری پیست و یک دوره مسابقه تریال جام جهانی را سازماندهی کرده باشد، واجد شرایط درجه سه است.



UCI UNION CYCLISTE INTERNATIONALE

رویدادهای جهانی یوسی.آی

هر سال در تمام رشته های زیر برگزار می شود

- دوچرخه سواری جاده
- قهرمانی های جهانی جاده
- دوچرخه کوهستان
- قهرمانی جهان دوچرخه کوهستان
- دوچرخه سواری پیست
- قهرمانی جهان دوچرخه سواری پیست
- دوچرخه سواری داخل سالن
- قهرمانی جهان دوچرخه سواری
- جام جهانی دوچرخه سواری جاده
- جام جهانی سوپر کراس بی.ام.ایکس
- جام جهانی دوچرخه سواری جاده
- بی.ام.ایکس
- قهرمانی جهان بی.ام.ایکس
- جام جهانی سوپر کراس بی.ام.ایکس
- تریال
- قهرمانی جهان تریال
- جام جهانی تریال
- دوچرخه سواری پیست
- قهرمانی جهان دوچرخه سواری پیست
- دوچرخه سواری داخل سالن
- قهرمانی جهان دوچرخه سواری
- جام جهانی دوچرخه سواری جاده
- جام جهانی سوپر کراس بی.ام.ایکس
- مسابقات همگانی آماتور
- جاده، کوهستان و پیست
- سایکلو کراس
- قهرمانی جهان سایکلو کراس
- جام جهانی سایکلو کراس



۸ مزایای برچسب شهر دوچرخه یوسی.آی

- کاربرد برچسب در اسناد رسمی.
- اضافه شدن در فهرست سایت یوسی.آی.
- استفاده از ترویج یوسی.آی در شبکه های اجتماعی یوسی.آی.
- دریافت حمایت در تأمین امنیت ورزشکاران به عنوان نمایندگان برنامه های دوچرخه سواری آن ها.
- مشاوره رایگان درباره موضوعات حمایت.
- دریافت بلیت های وی.آی.پی برای رویدادهای اصلی یوسی.آی.
- یک میلیون طرفدار شبکه های اجتماعی یوسی.آی را دنبال می کنند.

یوسی.آی

اتحادیه جهانی دوچرخه سواری، یک بدنه اجرایی جهانی است که از طرف کمیته بین المللی المپیک (آی.اوسی) به رسمیت شناخته شده است. هدف یوسی.آی توسعه و ترویج دوچرخه سواری، همکاری نزدیک با فدراسیون های ملی به عنوان ورزش رقابتی، فعالیت تفریحی سالم و وسیله حمل و نقل است. یوسی.آی هشت رشته ورزشی دوچرخه سواری را مدیریت می کند: جاده، پیست، کوهستان، بی.ام.ایکس، سایکلو کراس، پارادوچرخه سواری، تریال، دوچرخه سواری داخل سالن. از میان آن ها چهار رشته در بازی های المپیک (جاده، پیست، کوهستان و بی.ام.ایکس)، دو رشته در پارالمپیک (جاده و پیست) و سه رشته در بازی های المپیک جوانان (جاده، کوهستان و بی.ام.ایکس) رسمیت دارند. گستره وسیع رویدادهای دوچرخه سواری یوسی.آی امکان میزبانی را برای تمام شهرها فراهم می سازد.

■ سرمایه گذاری در دوچرخه سواری همگانی

این رکن شامل تلاش یک شهر یا منطقه به منظور توسعه دوچرخه سواری برای شهروندان خود است و بر اساس ۹ معیار سنجیده خواهد شد:

- راهبردی ۱۵ امتیاز
- بلندمدت ۱۵ امتیاز
- سرمایه گذاری ۱۰ امتیاز
- مسیرهای ویژه دوچرخه سواران ۱۵ امتیاز
- یمنی برای دوچرخه سواران ۱۰ امتیاز
- مشارکت ۱۰ امتیاز
- آموزش های دوچرخه سواری ۱۰ امتیاز
- توسعه بخشی ۱۰ امتیاز
- تداوم ۵ امتیاز

این جدول نه تنها به عنوان ابزار ارزیابی، بلکه به عنوان راه حلی برای توانمندسازی برنامه توسعه دوچرخه سواری ایجاد شده و باید مانند مرجعی برای سنجش طرح شما استفاده شود.

۷ جدول ارزیابی الگوها

| الگوهای خانواده | نیازمندی ها | سطح سه | سطح دو | سطح یک | امتیازهای موجود |
|--|---|--|--|---|---------------------|
| میزبانی رویدادهای بزرگ یوسی.آی | برای این که شهر یا منطقه واجد شرایط شود، باید این رویدادها را دستکم در یک دوره چهار ساله برگزار کند | - جام جهانی جاده یوسی.آی - جام جهانی دیگر یوسی.آی - یک رویداد دیگر یوسی.آی | - دو جام جهانی یوسی.آی - یک رویداد دیگر یوسی.آی | - یک جام جهانی یوسی.آی - رویداد دیگر یوسی.آی | نیازمند تمامی موارد |
| ۱. یک راهبرد شفاف و بلندمدت دوچرخه سواری | راهبرد چندساله برای استفاده از دوچرخه، تضمین شده به وسیله یک نماینده سیاسی، به مدت سه سال | < ۱۰ سال راهبرد برنامه سه ساله | < ۵ سال راهبرد برنامه سه ساله | < ۳ سال راهبرد برنامه سه ساله | ۱۵ |
| ۲. سرمایه گذاری وقف شده | درصدی از بودجه شهر وقف دوچرخه سواری شود (از جمله رویدادها، زیرساختی، تمرینی و اجرایی) | < ۵% | < ۲% | < ۱% | ۱۵ |
| ۳. زیرساخت های بهتر برای دوچرخه ها | فهرستی از زیرساخت های بهتر برای دوچرخه، مانند مسیرهای دوچرخه ایمن شده یا مسیرهایی که تا سه سال تکمیل شود | ۲۰ پروژه | ۱۰ پروژه | ۵ پروژه | ۱۵ |
| ۴. استفاده بیشتر از دوچرخه | درصد افزایش استفاده از دوچرخه در برنامه سه ساله | < ۲۵% | < ۱۲% | < ۱۰% | ۱۰ |
| ۵. کاهش خطر دوچرخه سواری | درصد کاهش خطرات دوچرخه سواری از طریق فعالیت های اجرایی در طی راهبردها | < ۴۰% | < ۲۰% | < ۱۵% | ۱۰ |
| ۶. شرکت انبوه و رویدادهای بسته شدن راه | برگزاری رویدادهای راه های بسته برای دوچرخه سواران مبتدی و خانواده ها به منظور فراهم آوردن محیط ایمن برای هر دوچرخه سوار | +۳ رویداد در سال | +۲ رویداد در سال | +۱ رویداد در سال | ۱۵ |
| ۷. فراهم کردن تمرین دوچرخه سواری کودکان | در دسترس قرار دادن تمرین برای مدارس شهری، تجهیز کودکان با مهارت های دوچرخه سواری ایمن و با اعتماد به نفس در سه سال | فراهم آوردن تمرین تمام مدارس | ۵۰ درصد مدارس | ۲۵ درصد مدارس | ۱۰ |
| ۸. توسعه سنجش | سنجش دقیق سطوح دوچرخه سواری، ایمنی و رضایت | گزارش اولیه سالانه گزارش پیشبرد | گزارش اولیه سه ساله گزارش پیشبرد | گزارش اولیه سه ساله گزارش پیشبرد | ۱۰ |
| | | | | | مجموع امتیاز ۱۰۰ |

Le
de TOUR
FRANCE

یکصد و سومین دوره بزرگ‌ترین رویداد دوچرخه‌سواری جهان

بررسی مسیر مسابقه تور دو فرانس سال ۲۰۱۶

www.cyclingnews.com



سال گذشته، ستاره منتخب تصاویر مسابقه امسال بود و بریتون (Britton) در زمان معرفی در ردیف جلوی دوچرخه‌سواران نشسته بود و تیپو پینو (Thibaut Pinot) و آندره گرایپل (Andrei Greipel) آلمانی هم شانه به شانه او نشسته بودند. مارک کاوندیش (Mark Cavendish)، که امیدوار است در مسابقات سال آینده برای تیم دایمنشن دیتا رکاب بزند، در کنار گرایپل دیده می‌شد. غایبان شاخص امسال عبارت بودند از: پیتر ساگان (Peter Sagan)، آلبرت کونتادور (Alberto Contador)، وینچنزو نیبالی (Vincenzo Nibali)، فابیو آرو (Fabio Aru) و نایرو کینتانا (Nairo Quintana).

کاوندیش یک از هوشمندانه‌ترین پوشش‌ها را داشت و با کت و کراوات آمده بود، ولی پینو و گرایپل ظاهر خودمانی‌تری داشتند و رومن بارده (Romain Bardet) هم منحصر بودن خود را با پوشیدن پاپیون نشان داده بود. همچنین، در پاریس زندیک استیبار (Zdenek Stybar) و تونی مارتین (Tony Martin) حضور داشتند. دنیل تکلهایمانوت (Daniel Teklehaimanot) پرچم افریقا را بالا برده بود و مفتخر به دریافت جایزه برای برنده شدن لباس خالی صعودکنندگان کوهستان در رقابت آن سال شد.

تور دو فرانس (Tour de France) همیشه رویداد ویژه‌ای است که با چهار هزار مهمان، شهرداران محلی، دوچرخه‌سواران، مدیران تیم‌ها و مدیران تیم‌دار دوچرخه (Directeurs Sportifs) در نزدیکی طاق پیروزی پاریس و شانزلیزه، جایی که تور دو فرانس در ماه ژوئیه پایان می‌یابد، برگزار می‌شود.

کریستیان پردمه (Christian Prudhomme) مدیر تور دو فرانس با معرفی مراحل گزند دپارت (Grand Depart) و نقشه ۲۰۱۶، این رویداد و جزئیات هر مرحله از آن را رونمایی کرد.

صد و سومین دوره تور دو فرانس شامل برگزاری اختتامیه جدید و نیز بزرگداشت تاریخچه آن و بازدید از زادگاه ریموند پولیدور (Raymond Poulidor) و سالانچز (Sallanches) در آلپ است، جایی که برنارد اینالت (Bernard Hinault) عنوان جهانی را در سال ۱۹۸۰ از آن خود کرد.

طبق روال، رونمایی از نقشه مسیر نقطه عطف معرفی تور دو فرانس بود و پس از آن دوچرخه‌سواران برای گرفتن عکس به صحنه فراخوانده شدند و سپس نظر خود را درباره مسیر با رسانه‌ها در میان گذاشتند.

کریس فرومه (Chris Froome)، برنده تور دو فرانس

Le
de TOUR
FRANCE

The 2016 Tour de France





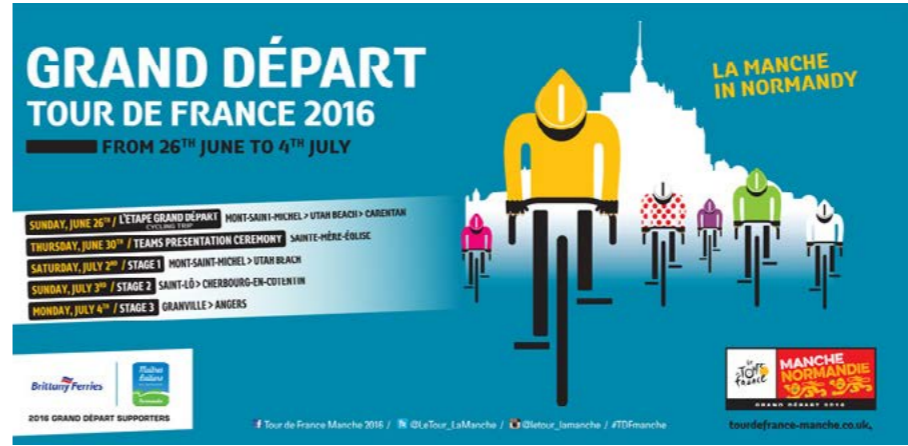
▲ ساکنان شهرهای واقع در مسیر تور دو فرانس، همه ساله با آغاز این رویداد، مزارع و خانه های خود را با رنگ و طرح مشخص این رویداد تزئین می کنند و در اینجا آرایش گوسفندان مزرعه به شکل لباسهای امتیازی مراحل مختلف این مسابقه.

■ فرومه مسیر تور دو فرانس امسال را چالش برانگیز توصیف کرد و در ادامه افزود: «... نکات قابل توجه بسیاری در این دوره تور دو فرانس وجود دارد. من فکر می کنم این یک مسیر عالی است و اگر قرار باشد کسی در آن برنده شود، باید از عهده انجام هر کاری برآید. تمرکز آن تنها بر روی یک مرحله نیست که باب دل یک تایم تریل رو، صعودکننده کوهستان یا دوچرخه سوار کلاسیک باشد. باید ترکیبی از همه را برای برنده شدن در این مسیر داشته باشید. مرحله آندورا چالش برانگیز خواهد بود، هرچند به شخصه نگاهم دوباره بر مانت ونتوکس است. این صعودی ویژه برای من است و فکر می کنم یکی از مراحل اساسی سال آینده تور دو فرانس باشد...»

به این ترتیب آندره گرایپل که پیشتازی خود در مراحل ۲۰۱۵ را با برنده شدن چهار مرحله شانزلیزه تثبیت کرده بود، به سرعت یکی از شانس های پیشتازی در ۲۰۱۶ لقب گرفت. او گفت: «مسیر نسبتاً سختی است، مرحله سادهای در تور دو فرانس وجود ندارد. مراحل اول فرصتی برای پیشروندگان است تا پیراهن طلایی را تصاحب کنند و فرصتهای زیادی برای به دست آوردن پیراهن طلایی در این مسابقه وجود ندارد و این تلاشی برای نسل ها خواهد بود. چالش خوبی برای شخص شماسنت تا مرزهایتان را گسترش دهید. پیشروندگان همیشه در تور دو فرانس هیجان انگیز بوده اند و جالب است که نسل جدیدی را در رقابت برای برنده شدن این مراحل ببینید.»

گرایپل در پاسخ به پرسشی درباره تصاحب امتیازهای لباس سبز در ۲۰۱۶ گفت: «برنده شدن مراحل بزرگترین هدف من است. ساگان ممکن است به پیراهن قهرمانی جهان علاقه داشته باشد و به همین دلیل برای پیراهن سبز به آب و آتش نزند، اما من این طور دیگری فکر می کنم!»

مارک کاوندیش مسابقه سال ۲۰۱۶ را دارای فرصتهای بیشتری برای پیشتازان می داند، اما مراحل کوهستان



برای او، اگر که می خواهد در مراحل مسطح برنده شود، نیازمند کار و ممارست بیشتری است. وی چنین عقیده دارد: «فرصتهای بیشتری برای پیشتازان نسبت به ۲۰۱۵ وجود دارد که خوب است و غایت نهایی تور دو فرانس این است که اگر تیم خوبی داشته باشید و بتوانید با یکدیگر کار کنید، می تواند فرصتهای زیادی برای دوچرخه سواران گوناگون در یک تیم فراهم کنید. سخت است، بسیار سخت است. من تنها از نگاه یک پیشرو به آن نظر دارم. هرگز از نگاه یک صعودکننده کوهستان به آن نمی نگرم. از نگاه یک پیشرو هر روز سوخت باید کامل باشد. برخی روزها ممکن است که در مراحل تایم تریل انفرادی روز آسانی در پیش داشته باشیم، تنها برای این که زمان را محدود کنیم، اما حالا باید برای تایم تریل ها هم با توان کامل برویم؛ یک سربالایی و یکی سراسیبی. سپس ونتوکس را دارید که فاصله زمانی زیادی وجود خواهد داشت. در واقع ما یک گروه انبوه نخواهیم بود و شما نمی توانید ونتوکس را ساده بگیرید، بی رحم است. بنابراین، برای ۲۱ روز باید با تمام توان کار کنید. من ترجیح می دهم در این تور یک صعودکننده کوهستان باشم.»

زمانی که مسیر رونمایی شد، تونی مارتین متخصص تایم تریل که لباس طلایی رقابت های امسال را می پوشد، خوشحال ترین مرد کاخ گنجره نبود. دو تایم تریل در مسیر ۲۰۱۶ وجود دارد، یکی مسیر سربلایی کرونو با مسافت ۱۷ کیلومتر و دیگری مسافت ۳۷ کیلومتری که شیب دار و بادخیز است. مارتین گفت: «من توقع مراحل دیگری را داشتم. به چند مرحله کلاسیک امید داشتم و یک تایم تریل کلاسیک بیشتر. هر دو آن ها دشوار به نظر می آیند. آن چه به آن امید داشتم یا انتظار داشتم نیست، اما از پس آن بروا هم آمد، با آن کنار می آیم و به دنبال فرصتهایم هستم. بهترین فرصت من هنوز تایم تریل ها هستند، با وجود این که دشوار به نظر می آیند. هدف من هنوز المپیک ریو است و آن نیز تایم تریل دشواری است و آزمون خوبی برای آن است.»

گریس فرومه، برنده تور دو فرانس سال گذشته، مسیر امسال را چالش برانگیز توصیف کرد و گفت: «... نکات قابل توجه بسیاری در این دوره تور دو فرانس وجود دارد. من فکر می کنم این یک مسیر عالی است و اگر قرار باشد کسی در آن برنده شود، باید از عهده انجام هر کاری بر آید. تمرکز آن تنها بر روی یک مرحله نیست که باب دل یک تایم تریل رو، صعودکننده کوهستان یا دوچرخه سوار کلاسیک باشد. باید ترکیبی از همه را برای برنده شدن در این مسیر داشته باشید. مرحله آندورا چالش برانگیز خواهد بود، هرچند به شخصه نگاهم دوباره بر مانت ونتوکس است. این صعودی ویژه برای من است و فکر می کنم یکی از مراحل اساسی سال آینده تور دو فرانس باشد...»

جنبه های برجسته رویداد

■ مسیر

صد و سومین دوره مسابقات تور دو فرانس از تاریخ دوم الی بیست و چهارم ژوئیه ۲۰۱۶ در مسافتی برابر با ۳۵۱۹ کیلومتر برگزار خواهد شد که در مجموع شامل ۲۱ مرحله است:

نه مرحله مسطح

یک مرحله سراسیب

نه مرحله کوهستانی

مرحله تایم تریل انفرادی

■ مرزها

این رویداد جهانی، امسال در سه کشور همسایه اسپانیا، آندورا و سوئیس برنامه ریزی گردیده است.

■ تایم تریل ها

تایم تریل های انفرادی تور دو فرانس سال ۲۰۱۶ با مجموع مسافت ۵۴ کیلومتر در دو بخش برگزار می شود: ۳۷ کیلومتر بین شهرهای بورگ سن آندئول (Bourg-Saint-Andéol) و La Caverne du Pont-d'Arc و ۱۷ کیلومتر بین شهرهای سلنچس (Sallanches) و مگوو (Megève).

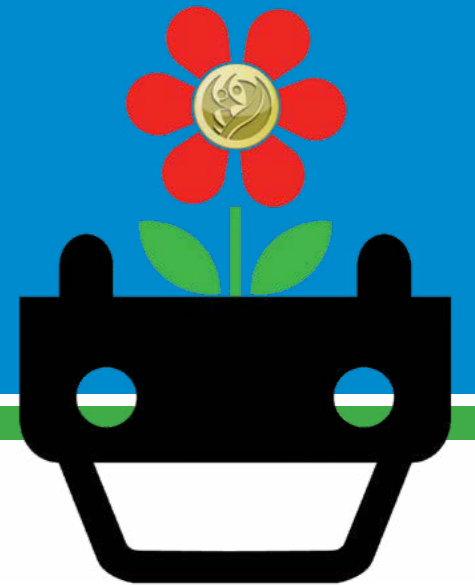
■ امتیازهای جایزه

از سال ۲۰۱۵ بعد از هفت سال وقفه، امتیاز زمان در پایان مراحل نرمال داده خواهد شد و امتیازها از ۶،۱۰ و ۴ ثانیه برای هر یک از سه مرحله منظور خواهد گردید.

■ امتیازها

لباس سبز امسال بر تن پیشروی رتبه بندی امتیازها قرار خواهد گرفت. امتیازها در پایان هر مرحله، با توجه به سرعت متوسط هر مرحله نرمال محاسبه می شود. پیراهن خال خالی توسط پیشرو رتبه بندی صعودکنندگان پوشیده خواهد شد. امتیازها در آخر صعود کوهستان ها، سراسیب و در خط پایان قله چهارم کوهستان می گردد. ■

| مرحله | نوع | تاریخ | شروع و پایان | مسافت |
|-------|-------------------|------------------|---|-------------|
| ۱ | مسطح | شنبه، ۱۲ تیر | Mont-Saint-Michel / Utah Beach Sainte-Marie-du-Mont | ۱۸۸ کیلومتر |
| ۲ | مسطح | یکشنبه، ۱۳ تیر | Saint-Lô / Cherbourg-en-Cotentin | ۱۸۲ کیلومتر |
| ۳ | مسطح | دوشنبه، ۱۴ تیر | Granville / Angers | ۲۲۲ کیلومتر |
| ۴ | مسطح | سه شنبه، ۱۵ تیر | Saumur / Limoges | ۲۳۲ کیلومتر |
| ۵ | کوهستان | چهارشنبه، ۱۶ تیر | Limoges / Le Lioran | ۲۱۶ کیلومتر |
| ۶ | مسطح | پنجشنبه، ۱۷ تیر | Arpajon-sur-Cère / Montauban | ۱۸۷ کیلومتر |
| ۷ | کوهستان | جمعه، ۱۸ تیر | L'Isle-Jourdain / Lac de Payolle | ۱۶۲ کیلومتر |
| ۸ | کوهستان | شنبه، ۱۹ تیر | Pau / Bagnères-de-LWuchon | ۱۸۳ کیلومتر |
| ۹ | کوهستان | یکشنبه، ۲۰ تیر | Vielha Val d'Aran / Andorre Arcalis | ۱۸۴ کیلومتر |
| - | روز استراحت | دوشنبه، ۲۱ تیر | Andorre / Andorre | - |
| ۱۰ | شیب | سه شنبه، ۲۲ تیر | Escaldes-Engordany / Revel | ۱۹۸ کیلومتر |
| ۱۱ | مسطح | چهارشنبه، ۲۳ تیر | Carcassonne / Montpellier | ۱۶۴ کیلومتر |
| ۱۲ | کوهستان | پنجشنبه، ۲۴ تیر | Montpellier / Mont Ventoux | ۱۸۵ کیلومتر |
| ۱۳ | تایم تریل انفرادی | جمعه، ۲۵ تیر | Bourg-Saint-Andéol / La Caverne du Pont-d'Arc | ۳۷ کیلومتر |
| ۱۴ | مسطح | شنبه، ۲۶ تیر | Montélimar / Villars-les-Dombes Parc des Oiseaux | ۲۰۸ کیلومتر |
| ۱۵ | کوهستان | یکشنبه، ۲۷ تیر | Bourg-en-Bresse / Culoz | ۱۵۹ کیلومتر |
| ۱۶ | مسطح | دوشنبه، ۲۸ تیر | Moirans-en-Montagne / Berne | ۲۰۶ کیلومتر |
| - | روز استراحت | سه شنبه، ۲۹ تیر | Berne / Berne | - |
| ۱۷ | کوهستان | چهارشنبه، ۳۰ تیر | Berne / Finhaut-Emosson | ۱۸۴ کیلومتر |
| ۱۸ | تایم تریل انفرادی | پنجشنبه، ۳۱ تیر | Sallanches / Megève | ۱۷ کیلومتر |
| ۱۹ | کوهستان | جمعه، ۱ مرداد | Albertville / Saint-Gervais Mont Blanc | ۱۴۶ کیلومتر |
| ۲۰ | کوهستان | شنبه، ۲ مرداد | Megève / Morzine-Avoriaz | ۱۴۶ کیلومتر |
| ۲۱ | مسطح | یکشنبه، ۳ مرداد | Chantilly / Paris Champs-Élysées | ۱۱۳ کیلومتر |



ستاد اجرایی پوشش ملی
سه شنبه ها بدون خودرو
دفتر محیط زیست و توسعه پایدار
وزارت ورزش و جوانان

راهکاری سبز برای شهرهای خاکستری

پوشش سه شنبه های بدون خودرو

آلن پتروسیان

۵. ارتقای نقش حمل و نقل عمومی و تغذیه آن از طرف افراد پیاده و دوچرخه سواران.
۶. صرفه جویی اقتصادی خانواده و جامعه در مصرف سوخت و هزینه های تجمعاتی.
۷. اشتغال زایی از محل توسعه خدمات حمل و نقل عمومی، خدمات شهری مرتبط با دوچرخه سواری و پیاده روی.
۸. دوستی مستقیم با محیط زیست و سلامت از طریق کاهش وسایل نقلیه موتوری به عنوان اصلی ترین مولد آلاینده ها و منتشرکننده گازهای سمی همچون CO₂.



هم گرای پیوش سه شنبه های بدون خودرو با روز جهانی محیط زیست

روز جهانی محیط زیست در سومین هفته خرداد ماه شاهد اتفاقات ارزشمندی برای پوشش سه شنبه های بدون خودرو بود.

دفتر محیط زیست و توسعه پایدار وزارت ورزش و جوانان در یک گردهمایی دوروزه میزبان رابطان محیط زیست ادارات کل ورزش و جوانان استان های کشور و همچنین فدراسیون های ورزشی بود. در شانزدهم خرداد، روز آغازین این رویداد طی همایش ورزش، جوانان و محیط زیست وزارت ورزش و جوانان دکتر رضا شجاع ابتدا به مباحث ساماندهی آموزشی، دستورالعمل های محیط زیستی و بخش نامه مدیریت سبز پرداخت. همچنین کارشناسان دیگری همچون مدیریت پسماند شهرداری تهران، رئیس اداره محیط زیست تهران، مدیر کل توسعه پایدار سازمان

محیط زیست کشور در نهایت دکتر عبدالحمید احمدی معاون فرهنگی وزارت ورزش و جوانان نکات ارزشمندی را درباره ورزش دوستدار محیط زیست به مخاطبان ارائه کردند. در ادامه، آلن پتروسیان دبیر ستاد اجرایی پوشش راهکارها، راهبردها و توصیف دستورالعمل اجرایی پوشش سه شنبه های بدون خودرو را ارائه نمود و سرانجام کلیه موارد فوق در اختیار جامعه ورزشی، رابطان محیط زیست و ادارات کل ورزش و جوانان استان های کشور قرار گرفت تا از این پس علاقه مندان حقیقی و حقوقی همکاری با این پوشش ملی، با مراجعه به رابطان نام برده بتوانند سهم ارزنده ای در این حرکت زیست محیطی ملی ایفا کنند. در روز دوم این گردهمایی که در کاخ نیلواران با حضور فعالان ورزشی، محیط زیستی، اهالی سینما، رئیس

و دبیر کل یونسکو مستقر در ایران، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست کشور، وزیر ورزش و جوانان و معاون فرهنگی ایشان برگزار شد، از تمام رابطان محیط زیست ادارات ورزش و جوانان استان ها، فدراسیون ها و دبیر این پوشش تجلیل شد و تندیس قدرانی به ایشان اهدا گردید.

امید است با همت مردم، وزارتخانه ها، سازمان ها، فرمانداری ها، شهرداری ها، اصحاب رسانه، گروه ها و فعالان مختلف و همچنین دفتر مشارکت مردمی سازمان حفاظت محیط زیست کشور، این حرکت ارزشمند ملی بنیانی باشد برای رهایی از آسمان های خاکستری شهرهای بزرگ و چشم انداز سبز میهن پهناورمان. ■



peopleforbikes™

1 2 0 5 9 1 5 6

انجمنی با بیش از یک میلیون دوچرخه سوار

www.peopleforbikes.org

■ اگر بخواهیم تشکل‌ها و انجمن‌های فعال دنیا در عرصه دوچرخه‌سواری را نام ببریم ناگزیر باید از گروه People For Bikes (مردم برای دوچرخه‌ها) شروع کنیم؛ گروهی قدرتمند با بیش از یک میلیون عضو فعال که معمولاً هر روز از دوچرخه به عنوان ابزار رفت‌وآمد و تفریح استفاده می‌کنند. دامنه قدرت این تشکل، که نتیجه طبیعی قدرت جمعی است، به حدی رسیده که بسیاری از نامزدهای کرسی ایالتی، موفقیت سیاسی خود را در گرو حمایت و تایید این انجمن دوچرخه‌سواری می‌دانند. برای آشنایی با پیشینه، اهداف و دستاوردهای جمعیت دوچرخه‌سواری People For Bike، بهتر دیدیم که آن‌ها از زبان خودشان، چگونه که دوست دارند، معرفی کنیم.

■ ما که هستیم؟

«مردم برای دوچرخه‌ها» در سال ۱۹۹۹ با نام بایکس بیلانگ تأسیس شده است که شامل اتحاد صنعتی تأمین‌کنندگان و خرده‌فروشان دوچرخه و نیز مؤسسات خیریه می‌شد. مؤسسه ما جایی است که برنامه‌های اصلی خود را بر مبنای تشویق دوچرخه‌سواران، ایجاد ارتباط بین مؤسسات و جلب حمایت حامیان مالی قرار داده‌ایم. در طی این سال‌ها، ما بیش از ۳۰ میلیون دلار صرف ترویج دوچرخه‌سواری و ۲/۱ میلیون دلار در پروژه‌های جمعیت‌های دوچرخه‌سواری سرمایه‌گذاری کرده‌ایم و نیز واسطه تأمین ۶۵۴ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خصوصی و دولتی بوده‌ایم.

با ایجاد ارتباط میان صنعت دوچرخه و میلیون‌ها

دوچرخه‌سوار انفرادی، به ارتباط و قدرت سیاسی فعالی دست پیدا کرده‌ایم که کاندیدهای صندلی کنگره فدرال، تمایل زیادی دارند تا پشتیبانی خود را از مردمی که از دوچرخه استفاده می‌کنند، تضمین نمایند. از زمانی که پا به عرصه گذاشته‌ایم، از طریق اینگونه تلاش‌ها موفق شده‌ایم، دولت را به سرمایه‌گذاری چهار برابری در دوچرخه‌سواری مجاب کنیم.

ما به عنوان پیشگام اتحاد طرفداران دوچرخه‌سواری در سطح ملی، یک مرکز راهبردی برای تضمین ارتباط میان هر قسمت با جنبش دوچرخه‌سواری و توانایی حمایت از تلاش‌های محلی از طریق منابع مالی، جمعیتی و ارتباطی خود فراهم کرده‌ایم.

■ چرا ما دوچرخه‌سواری می‌کنیم؟

ما برای شادابی و تناسب اندام سوار دوچرخه می‌شویم؛ برای رفتن از جایی به جایی دیگر؛ برای رهایی از روزمرگی‌های رایج و همینطور برای این‌که با کمک دوچرخه جهانمان را به جایی بهتر برای زندگی تبدیل کنیم... و البته گاهی نیز بدون هیچ دلیل خاصی دوچرخه‌سواری می‌کنیم.

سوار دوچرخه می‌شویم

چون احساس ورزش نسیم خنک صبحگاهی بر روی دوچرخه را دوست داریم؛ دوچرخه‌سواری می‌کنیم چون امیدواریم و می‌دانیم که پس از یک روز کاری طولانی، دوچرخه این حس را به ما می‌دهد که روزی تازه شروع شده است؛ دوچرخه‌سواری می‌کنیم تا به فرزندمان لذت ساده ماجراجویی بر روی دو چرخ در اطراف محله زندگی‌مان را بیاموزیم و بالاتر از همه، ما دوچرخه‌سواری را برای احساس فرخ‌بخش آن برگزیده‌ایم.



فرقی نمی‌کند که شما یک سایکل توریست هستید، یا یک دوچرخه‌سوار کوهستان، یا یک رکابزن تفریحی، یا صرفاً یک دوچرخه‌سوار

سابق و یا حتی فقط یک شخص ساده که از دوچرخه‌سواری لذت می‌برد، ما پشتیبان شما هستیم.

■ اهداف ما

دوچرخه‌سواری ندارند و این دقیقاً همان دلیلی است که ما این‌جا هستیم. «مردم برای دوچرخه‌ها» (People For Bikes) شما و دیگران را از مشکلات محله‌تان آگاه و راهکارهای مقابله با آن را ساده‌تر می‌کند.

آسان کردن رکاب زدن: انتخاب دوچرخه سوار شدن با شماسنت و مسئولیت تضمین فرصت‌های رکاب زدن در مسیرهای امن با ما. با اتحادمان و ارتباط‌های سیاسی با مسئولان دولتی همکاری خواهیم کرد تا سرمایه‌گذاری‌های بهینه در دوچرخه‌سواری را تشویق کنیم و از این رهگذار به کشورمان سود برسانیم.

گستره فعالیت: در سراسر دنیا، طرفداران دوچرخه ارتباط‌های محلی ایجاد می‌کنند، جمعیت‌هایشان را رشد می‌دهند و راه‌های دستیابی به موفقیت در مناطقی که را محقق می‌کنند. ما در جهت تقویت این تلاش‌ها با فراهم آوردن کمک‌ها، پول، مشاوره و تبلیغات مثبت برای گروه‌های محلی فعالیت می‌کنیم. ■

■ مردم برای دوچرخه، چگونه؟

کنار یکدیگر قوی‌تر هستیم: با اتحاد و ارتباط میلیون‌ها رکابزن، ما صدایی قدرتمند برای دوچرخه‌سواری هستیم. اگر یک سایکل توریست هستید، یا یک دوچرخه‌سوار کوهستان، یا یک رکابزن تفریحی، یا صرفاً یک دوچرخه‌سوار سابق و یا حتی فقط یک شخص ساده که از دوچرخه‌سواری لذت می‌برد، ما پشتیبان شما هستیم. ترویج شعار: بدیهی است که بیشتر مردم به علت مشغله‌های کاری و خانوادگی وقت کافی برای

آن چه به عنوان ویژگی دوگما کی ۸ - اس دریافتیم این است که آن چه حس می کنید مهم نیست،

بلکه آن چه حس نمی کنید، اهمیت دارد.



تست جاده دوگما کی ۸ - اس

باید بگوییم اگر به دنبال یک دوچرخه سواری طولانی و مجلل هستید، از میزان تکان های چرخ عقب کاملاً ناامید خواهید شد! آن چه ما به عنوان ویژگی دوگما کی ۸ - اس دریافتیم این است که آن چه حس می کنید مهم نیست، بلکه آن چه حس نمی کنید، اهمیت دارد. این سیستم تعلیق، حداقل در عقب دوچرخه، شوک های ناگهانی و ضربات سخت وارده به پدال ها را کاملاً مهار می کند. یکی از مهم ترین مزایای این کمک فنر مرکزی این است که وقتی با یک قسمت بریده بریده یا جاده خاکی روبه رو می شوید، چرخ عقب را کاملاً نزدیک به زمین نگه می دارد.

ما دوگما کی ۸ - اس را در دو آزمون ارزیابی کردیم. یکی Belgian Waffle Ride به مسافت ۲۲۵ کیلومتر که بهترین محل تست این دوچرخه است، زیرا پر از مسیرهای خاکی و نامسطح می باشد و تفاوت زیادی با جاده سنگ فرس ندارد؛ و دیگری آزمون ۲۰۰ کیلومتری Raphia Prestige که شامل یک صعود ۱۳ هزار پایی (۴ هزار متری) کوهستانی بود. در مجموع، به همراه دوگما کی ۸ - اس، ۴۲۶ کیلومتر را در مسیرهای مختلف و با عوارض سطحی مختلف پشت سر گذاشتیم. در طول این مسیر، ما پیوسته بر روی زمین بالا و پایین رفتیم تا عملکرد این سیستم تعلیق را احساس کنیم و

اگرچه کمک فنر مذکور ضربه های وارده به دوشاخ عقب را مهار می کند، اما فرم ویژه رام عقب هم نقش مهمی در عملکرد آن بازی می کند. اتصال انتهایی این قطعه، به جای ایجاد یک سطح کاملاً صاف، با یک لوله ضخیم تر تمام می شود تا استحکام مورد نیاز برای رکاب زدن فراهم شود. زمانی که این قطعه به قسمت میانی می رسد، بیشترین شکست عمودی ممکن را به خود می گیرد.

برای افزایش استحکام محورهای تنه، یک میله زین متفاوت نیز طراحی شده که در مقایسه با دوگما اف ۸ چهار درصد استحکام بیشتری دارد. پینارلو قسمت اتصال دو لوله زین را یکسان طراحی کرده تا هر کدام قابل تعویض با دیگری باشد. در مجموع، وزن تنه دوگما کی ۸ - اس برابر ۹۹۰ گرم و تنها ۱۳۰ گرم بیشتر از اف ۸ است. قیمت آن نیز ۵۰۰ دلار بیشتر از دوگما اف ۸ است و برای تنه، دوشاخ فرمان، قطعات حلقوی داخل لوله فرمان، لوله زین و ترمزهای عقب معادل ۶۲۵۰ دلار است. مدل مورد آزمایش به ست لوازم شیمانو Dura-Ace ۹۰۰۰ و طوقه های Mavic Ksyrium SLE مجهز بود.

هیولای سنگفرش

پینارلو DOGMA K8-S ظرافت عبور از ناهمواری

www.cyclingnews.com

اگر به دنبال نمونه خوبی برای فناوری پیشرفته دوچرخه هستید، پاسخ آن دوگما کی ۸ - اس (S-DOGMA K8) است. آخرین دوچرخه از خانواده پینارلو که برای Team Sky طراحی شده تا در جریان تور فلاندرز و روباایکس پاریس با استفاده از دامنه حرکت ۱۰ میلی متری بتواند بر ضربه ها و دست اندازهای مرحله سنگفرش این رقابت ها فائق آید. وقتی شرکتی مانند پینارلو این فناوری را به کار می گیرد، مطمئناً مورد توجه جامعه دوچرخه سواری قرار خواهد گرفت. تیم طراحی پینارلو توانست بهترین محصول را برای غلبه بر خستگی ناشی از حرکت بر روی مسیر سنگفرش فراهم آورد، اما پرسش بزرگ این است که آیا این دوچرخه برای رکاب زدن در مسیرهای معمولی هم مناسب است؟

بدون تردید کی ۸ - اس، بدون بهره بردن از برخی نوآوری های طراحی که پیش از این در خط تولید پینارلو به کار گرفته شده بود، به صورت کنونی در نمی آمد؛ مانند ویژگی آیرودینامیکی بخش فلزی لوله ها در مثلث جلویی که از مدل اف ۸ به عاریت گرفته شده و این خمیدگی باعث ثبات بیشتر در زمان گرفتن فرمان می شود. بخش انتهایی دوشاخه جلویی در امتداد پیشانی چرخ هم اندکی باریک تر و بلندتر شده که در مقایسه با اف ۸، هشت میلی متر بلندتر محسوب می شود.

علی رغم طرح های ساده و محبوب دوچرخه های دهه ۹۰، قطعه اتصال دوشاخه فرمان از جمله تفاوت های بارز تولیدات پینارلو است. استفاده از کمک فنر مرکزی بدون محور، امکان جابه جایی ده میلی متری و تطبیق تحمل وزن های متفاوت را برای دوگما کی ۸ - اس به ارمغان آورده است. تنظیم و تطبیق این سوسپانسیون مرکزی از طریق فشارهای وارده به آن صورت می گیرد.



دوگما کی ۸ - اس، یک دوچرخه اصیل برای مسابقات حرفه ای

است و برای راندن و مسابقه در جاده طراحی شده است.

تعلیق لازم در کی ۸ - اس به اندازه کافی ماهرانه و دقیق است و البته نباید فراموش کرد که این یک دوچرخه اصیل برای مسابقات حرفه ای است و برای راندن و مسابقه در جاده طراحی شده است. کی ۸ - اس، قطعاً شما را در برخی از دشوارترین بخش های مسابقه راحت تر خواهد کرد، مگر این که نیازمند ثانیه ها باشید. ما در این دو آزمون بزرگ و طولانی، هر چه لازم بود را انجام دادیم و تقریباً کلیه موارد فنی را از نظر گذراندیم. یک نکته بسیار مهم این بود که ما در هیچ زمانی از رکاب زدن، درد نشیمنگاه نداشتیم و این یکی از موارد حائز اهمیت در رویدادهای بزرگ است.

نظر کارشناسان درباره دوگما کی ۸ - اس

دوچرخه پینارلو دوگما کی ۸ - اس، برای ماجراجویانی که خواهان دوچرخه های هستند که در جاده های دشوار نرم تر و سریع تر حرکت کند و نیز امکان نصب تایرهای بزرگ تر (تا ۳۰ میلی متر) را داشته باشد، کاملاً انتخاب هوشمندانه ای است که نه وزن زیادی دارد و نه کارآمدی رکاب زدنش پایین است. دلیلی وجود ندارد که پینارلو نتواند انتخابی خوب برای برخی یا همه دوچرخه سواران باشد. البته مزایای اصلی آن زمانی بروز پیدا می کند که جاده از مسیرهای شهری منحرف می شود و به سمت راه هایی با امکانات کمتر می رود. تنها نکته قابل تأمل که باید ارتقا یابد صفحات ترمز است و اگر یوسی آی محدودیت های خود را بردارد، پینارلو و تیم اسکای به سرعت به دنبال گزینه های بیشتری برای بهبود عملکرد سیستم ترمز خواهند رفت. ■



پنج اصل جادویی روان‌شناسی برای رسیدن به پیراهن قهرمانی

بیست درصد توان بیشتر

پنج اصل جادویی روان‌شناسی برای رسیدن به پیراهن قهرمانی

پنج اصل جادویی روان‌شناسی برای رسیدن به پیراهن قهرمانی

پنج اصل جادویی روان‌شناسی برای رسیدن به پیراهن قهرمانی

پنج اصل جادویی روان‌شناسی برای رسیدن به پیراهن قهرمانی

پنج اصل جادویی روان‌شناسی برای رسیدن به پیراهن قهرمانی

پنج اصل جادویی روان‌شناسی برای رسیدن به پیراهن قهرمانی

مهرنوش نقش

.....

.....

.....

.....

+ مطالعات جدید درباره رموز موفقیت ورزشی نشان داده است که ۲۰ درصد کلی نتایج نهایی دوچرخه‌سواری توسط عوامل روان‌شناختی تعیین می‌شوند. بنابراین، نگاهی خواهیم داشت به چگونگی کسب بهترین عملکرد در دوچرخه‌سواری که ترکیبی از انگیزش، اعتماد به نفس و خودباوری است.

پروفسور ورش اندی لَن روان‌شناس دانشگاه ولورهمتون، مطالعات گسترده‌ای درباره تفاوت میان بازنده‌ها و برندگان مسابقات ورزشی انجام داده و نتایج حیرت‌انگیزی به دست آورده است. این پژوهش از طریق حامیان عمومی ورزش گرانت ویسکی انجام شد و طی آن لَن نتیجه گرفت که اگر چه عوامل فیزیکی، مهارتی و بیومکانیکی مؤلفه‌های اساسی برای موفقیت ورزشی هستند و شامل ۸۰ درصد نتیجه عملکرد است، اما ۲۰ درصد هر موفقیت ورزشی به روان‌شناختی وابسته است.

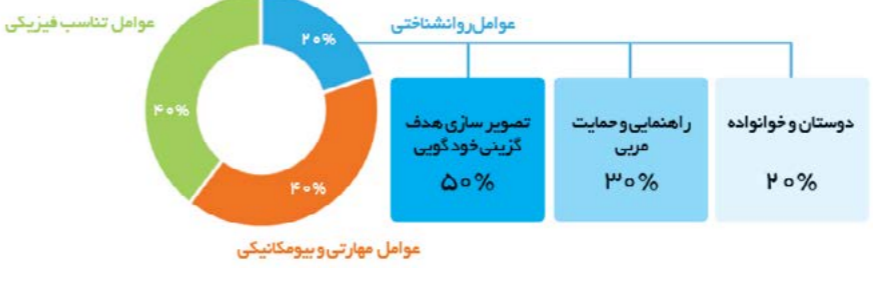
لَن گفت: «این ۲۰ درصد ترکیبی شامل انگیزش، اعتماد به نفس و خودباوری است و این عوامل تقریباً همیشه نتیجه شبکه‌ای از حمایت‌های مؤثر هستند. خانواده، دوستان و مربی‌ها از آغاز کنار ورزشکار هستند و او را تشویق می‌کنند؛ به او کمک می‌کنند تا بعد از شکست احتمالی بازگردد و سطوح بالای فشار را در طول مسیر تحمل کند. برخورداری از این شبکه حمایت کمک می‌کند تا ورزشکار اعتماد به نفس خود را که امری کلیدی در مفاهیم تصویرسازی، هدف‌گزینی و خودگویی است، بازیابی کند. بسیاری از ورزشکاران مهارت‌های مشابهی دارند و سطوح تناسب اندامشان یکسان است، اما کسانی در اوج هستند و می‌توانند در اوج بمانند که در مهارت‌های روانی برتری دارند. این پنج جز جادویی به عنوان مؤلفه‌های پیروزی تأثیر زیادی در کسب موفقیت دارند.»

+ انگیزش

فواصل طولانی بین مسابقات، شروع فصل سرما، جلسات تمرینی بد، از دست دادن تناسب و اضافه شدن وزن از جمله مواردی هستند که انگیزش دوچرخه‌سواران را پایین می‌آورد. هدف‌گزینی یکی از بهترین راه‌هایی است که تمایل به تمرین در طول زمستان و زمان پیش‌فصل را در ورزشکاران تقویت می‌کند.

هدف‌گزینی یک کلید است. تمرکز نیبالی در تور دو فرانس امسال باعث شد پیراهن زرد را به دست آورد و مدافع آن باشد.

ورود به رویدادهای کلیدی یکی از بهترین راه‌های نگه داشتن تمرکز و انگیزش است. برای این کار به عواملی که دوست دارید در مسیر رویدادهای هدف به آن برسید فکر کنید؛ مانند کم کردن چند کیلو وزن، به دست آوردن



از این ۲۰ درصد عامل روان‌شناختی، ۵۰ درصد شامل تصویرسازی، هدف‌گزینی و خودگویی است، ۳۰ درصد شامل راهنمایی و حمایت مربی و ۲۰ درصد نیز به تأثیر خانواده و دوستان وابسته است.

برای تعمیم این یافته‌ها به دوچرخه‌سواری، ورزشکاران باید علاوه بر تمرکز بر جلسات تمرینی که تقویت بخش‌های عضلانی و قلبی عروقی را در پی دارد، به تقویت انگیزش، اعتماد به نفس و خودباوری بپردازند.

+ اعتماد به نفس و خودباوری

داشتن اعتماد به نفس برای ارائه عملکرد مناسب در یک روز خاص، حاصل ساعت‌ها تمرین و رسیدن به اهدافی است که شما در راه مهم‌ترین رویدادهای زندگی حرفه‌ای با آن مواجه هستید. برخی اوقات دشوار است که برای یک تمرین از دست رفته یا بازگشت زود هنگام به خانه به علت هوای بد مضطرب نشوید؛ در عوض، تلاش کنید و روی تمام تمریناتی که انجام داده‌اید، تمرکز کنید. از تمام جلسات بسیار سختی که فکر می‌کردید نمی‌توانید به اتمام برسانید، از اهدافی که در مسیر رویداد اصلی خود به آن دست یافتید و زمان‌هایی که حس خوبی نداشت‌اید و از آن عبور کرده‌اید را بارها و بارها به خود یادآوری کنید.

۲۰ درصد عملکرد دوچرخه‌سواران

تحت تأثیر عوامل روان‌شناختی

قرار دارد. از این ۲۰ درصد عامل

روان‌شناختی، ۵۰ درصد شامل

تصویر سازی، هدف‌گزینی و خودگویی

است، ۳۰ درصد شامل راهنمایی و

حمایت مربی و ۲۰ درصد نیز وابسته به

تأثیر خانواده و دوستان است.

تمام این عناصر مثبت برای ساختن اعتماد به نفس شما عالی هستند و یک راه خوب برای محسوس کردن آن‌ها داشتن دفتر مخصوص تمرین است. به محض این‌که صفحه پشت صفحه پر می‌شود، یادآور تمام تلاش‌هایی است که انجام داده‌اید. این روش شیوه خوبی برای ثبت جلسات دشوار است و می‌توانید با تمرین ذهنی خودباوری و انگیزش خود را هم‌زمان با تعیین رویدادهای کوچک تقویت کنید. شما باید کوشش کنید تا نکات منفی بالقوه یک رویداد را به نکات مثبت رویداد بعدی تبدیل کنید. همچنین، استفاده از شبکه حمایتی خانوادگی، هم‌تمرین‌ها و مربی‌ها می‌تواند به نتایج موفقیت‌آمیز منجر شود. اطمینانی که شما به گذر زمان دارید، جدال پایاپای با رقبای قدرتمند یا ارتقای نتایج تناسب اندام می‌تواند بازخورد حیاتی مثبتی برای شما فراهم کنند. تصور عبور کردن از خط پایان یک راه تقویت انگیزش، اعتماد به نفس و عملکرد است.

تصویرسازی و خودگویی دو عامل دیگری هستند که می‌توانند عملکرد شما را ارتقا دهند. زمانی را برای تصویرسازی خودتان در حین رکاب زدن اختصاص دهید که آن را با قدرت و به‌راحتی انجام می‌دهید. این کار می‌تواند شما را در باور به خودتان زمانی که رکاب زدن فرا می‌رسد، کمک کند. برای این‌که این امر تأثیرگذارتر باشد، آشنا کردن خودتان با مسیر تا جایی که ممکن است کلیدی است.

مانند آن‌چه پژوهش‌های نیم‌رخ رکاب‌زنان تور دو فرانس نشان می‌دهد، آگاهی از حضور مردم برای ضبط و تماشای کیلومترهای آخر یاطلی کردن بخش‌های اساسی مسیر کوهستان ماه‌ها قبل از روز بزرگ و دانستن آن چه پیش رو است، به محدود کردن هراس و اضافه شدن اعتماد به نفس کمک می‌کند.

قبل از رویداد بزرگ تصویرسازی کنید تا این باور را در خود به وجود آورید که به‌سرعت و با آرامش می‌توانید

Nino Schurter قهرمانی جهان مسابقه کوهستان XC ۲۰۱۴



تصور عبور کردن از خط پایان یک راه تقویت انگیزش، اعتماد به نفس و عملکرد است.

در زمان رویارویی با اتفاقات غیرمترقبه بر آن فائق آیدید. تصویرسازی کردن هدف نهایی عبور از خط پایان و دیدن چهره پر از افتخار شبکه حمایت‌کنندگان شما یکی دیگر از راه‌های تقویت کردن خودباوری و انگیزش در طی رویداد است. همچنین، خودگویی‌های شخصی که می‌توانید در حین دشواری‌ها تکرار کنید، تأثیری چشمگیر بر عملکرد شما دارند که در ازای آن اعتماد به نفستان تقویت می‌شود و دستیابی به اهداف دوچرخه‌سواری بیش از پیش میسر خواهد بود.

و یک نکته دیگر...

اگر شما یک مکانیک ماهر دوچرخه نیستید، تنظیم کردن دوچرخه‌تان در یک مرکز تخصصی می‌تواند نگرانی‌های شما پیش از رویداد بزرگ را از بین ببرد. به‌علاوه، می‌توانید کارهایی مانند گرفتن پنچری را نیز انجام دهید. ▀



اهمیت شاخص گلوکز کربوهیدرات‌ها در چیست؟

شاخص گلوکز یک غذا به این معنا است که آن غذا چقدر سریع هضم و به گلوکز تبدیل می‌شود. غذاهایی با شاخص گلوکز پایین آهسته‌تر انرژی آزاد می‌کنند و باید بر وعده‌های اصلی در مدت تمرین تمرکز کرد. غذاهایی با شاخص گلوکز بالا سریع شکسته می‌شوند و انرژی را در دسترس ماهیچه‌ها قرار می‌دهند که شامل گزینه‌های زیادی از میان‌وعده‌های سریع قبل، در حین و پس از تمرین و در زمانی می‌شود که کربوهیدرات در حال بارگیری است. در مجموع، وعده‌های اصلی باید سرشار از کربوهیدرات‌های با شاخص گلوکز پایین، پروتئین و چربی متوسط باشند. گزینه‌های خوب برای وعده‌های اصلی عبارت‌اند از: ۱. پیتزای غنی شده تازه، ۲. پاستای مدیترانه‌ای و ریحان، ۳. برنج و لوبیای پخته به همراه انبه و مرغ، ۴. برنج پرادویه با ماهی.



تأمین و گلیکوژن عضلات را ذخیره کند. دوچرخه‌سواران غیرحرفه‌ای در یک تمرین با شدت متوسطی بالا، نیازمند ۵ تا ۸ گرم کربوهیدرات روزانه به ازای هر کیلو وزن هستند. رژیم‌های غذایی دوچرخه‌سواران باید تنوع کیفی و کمی مناسبی داشته باشد تا پروتئین لازم را به منظور حمایت از ترمیم عضله تأمین کند. چربی‌های اشباع نشده برای کاهش آسیب عضلات و ویتامین‌ها و مواد معدنی برای کمک به رشد و ترمیم سلولی لازم هستند. شما می‌توانید بسته به مدت زمان و شدت جلسات تمرینی، برنامه‌ریزی سوخت‌رسانی را به این ترتیب انجام دهید. برای یک دوچرخه‌سواری زیر سه ساعت، یک وعده پرکربوهیدرات در عصر روز قبل و یک وعده صبحانه پرکربوهیدرات در صبح روز تمرین الزامی است تا کربوهیدرات کافی عضلات برای شروع یک رکاب‌زنی مناسب تأمین شود.

دو تا چهار ساعت قبل از

دوچرخه‌سواری، از مصرف فیبر زیاد،

غذاهای پر چرب، غذاهای پرادویه،

مصرف بیش از حد کافئین و مشخص‌تر

از همه الکل پرهیز کنید.

زمان مناسب بین صرف غذا و شروع تمرین چقدر است؟

هر شخص پیش از تمرین سطح متفاوتی از آسودگی مرتبط با میزان خوردن دارد، پس آن‌چه برای شما مفید است امتحان کنید، اما به طور عمده قبل از رکاب زدن به دو تا چهار ساعت زمان برای هضم یک وعده غذای سنگین و ۳۰ دقیقه به منظور هضم یک میان‌وعده کوچک نیاز دارید.

چه مقدار، چه زمانی، چه غذایی؟

رکاب زدن با انضباط و وسواس غذایی

جیمز کالینز / متخصص تغذیه ورزشی



اگر در فکر دوچرخه‌سواری بیشتر و تقویت تناسب اندام خود هستید یا می‌خواهید برای شرکت در مسابقات سطح تمرین خود را بالا ببرید، باید به توصیه‌های متخصصان تغذیه توجه کنید. جیمز کالینز متخصص تغذیه ورزشکاران حرفه‌ای توصیه‌هایی دارد که به کمک آن می‌توانید عملکرد خود را بالا ببرید و از تمرینات پرفشار خود نتیجه مطلوبی به دست آورید. در حالی که دوچرخه‌سواران غیرحرفه‌ای حدود ۳۰۰ کیلومتر در هفته تمرین می‌کنند، دوچرخه‌سواران حرفه‌ای مسافتی حدود ۴۰۰ تا بیشتر از ۱۰۰۰ کیلومتر در هفته رکاب می‌زنند. با این حجم بالای تمرین، نقش تغذیه در عملکرد ورزشکاران و حفظ آمادگی جسمانی ایشان بیش از پیش مشخص می‌شود.

پیش از تمرین چه چیزی و چه مقدار بخوریم؟

به منظور به دست آوردن بیشترین نتیجه از تمرین، سوخت‌رسانی مناسب برای ورزشکاران حیاتی است. سوخت اصلی ورزش دوچرخه‌سواری کربوهیدرات است که در عضلات و کبد به شکل گلیکوژن ذخیره می‌شود. بدن تنها قادر است مقدار مختصری از کربوهیدرات را ذخیره کند؛ به همین علت، افزایش و ذخیره‌سازی آن اهمیت زیادی دارد. کربوهیدرات مورد نیاز دوچرخه‌سواران حرفه‌ای مسابقات تور دو فرانس بین ۸ تا ۱۱ گرم به ازای هر کیلو از وزن بدن متغیر است (۴۸۰ تا ۶۶۰ گرم کربوهیدرات برای یک دوچرخه‌سوار ۶۰ کیلویی). تغذیه اصولی مداوم تنها راهی است که یک دوچرخه‌سوار می‌تواند نیازهای بالای انرژی خود را

برای یک دوچرخه‌سواری زیر سه

ساعت، یک وعده پر کربوهیدرات در

عصر روز قبل و یک وعده صبحانه

پر کربوهیدرات در صبح روز تمرین

الزامی است.

قبل از رکاب زدن به دو تا چهار ساعت زمان برای هضم یک وعده غذای سنگین و ۳۰

دقیقه زمان به منظور هضم یک میان‌وعده کوچک نیاز دارید.

قبل از یک تمرین صبحگاهی چه چیزی باید خورد؟

در صورت امکان، باید قبل از رکاب زدن صبحگاهی خود غذا بخورید، به‌ویژه زمانی که تمرین طولانی (بیش از یک ساعت) یا با شدت زیاد را در پیش دارید. در تمرین‌های پرفشار بدن ذخایر کربوهیدرات را مصرف و سریع آن‌ها را به انرژی تبدیل می‌کند و اگر صبحانه خوبی نخورده باشید، ممکن است کیفیت پایینی از تمرین را تجربه کنید. هرچند نوع تغذیه در دوچرخه‌سواران کیفیت متفاوتی را ایجاد می‌کند و در نهایت این خود شما هستید که تشخیص می‌دهید چه چیزی برایتان مفید است، اما دو رویکرد صبحگاهی زیر برای برنامه‌ریزی به شما پیشنهاد می‌شود.

۱. اگر شما دو ساعت قبل از رکاب زدن بیدار می‌شوید، گزینه‌های مطلوب زیادی دارید که عبارت‌اند از: فرنی غلیظ، بلوبری و بلغور، اسموتی انبه و موز، پنکیک جو با دارچین و آلبالو و همچنین املت با نان تست.



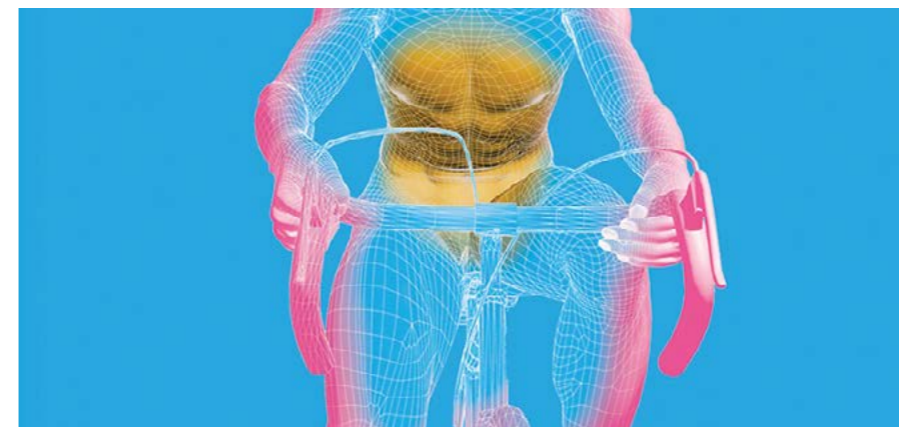
قبل از تمرین چه چیزهایی نخوریم؟

برای تأمین سوخت کافی غذاها باید حتماً سرشار از کربوهیدرات باشد و دوچرخه‌سواران باید غذاهایی که به آن عادت دارند را استفاده کنند تا احساس راحتی داشته باشند و باعث بروز نشانه‌های مشکلات روده و معده در آن‌ها نشود. دو تا چهار ساعت قبل از دوچرخه‌سواری، از مصرف این مواد به این علت که باعث بروز نشانه‌های پریشانی معده و روده می‌شود (اسهال و دردهای شکمی) پرهیز کنید: فیبر زیاد، غذاهای پرچرب، غذاهای پرادویه، مصرف بیش از حد کافئین و مشخص‌تر از همه الکل. به خاطر داشته باشید که در ساعت‌های قبل از رکاب زدن میان‌وعده‌های زود هضم کم‌حجم و میان‌وعده‌های با شاخص گلوکز بالا مصرف کنید و میزان مصرف فیبر را پایین بیاورید. ■

ماهیه‌های فراموش شده

نقش پنهان عضلات مرکزی بدن در دوچرخه‌سواری حرفه‌ای

دیمیتری مک‌دوویل



+ وقتی عضلات مرکزی (عضلات شکم و تحتانی پشتی) شما ضعیف باشند، بر عملکرد پاهای شما روی دوچرخه تأثیر منفی می‌گذارند و شما نباید اجازه دهید که این اتفاق بیفتد. در این مقاله، شیوه‌های تقویت عضلات مهم تنه آورده شده است.

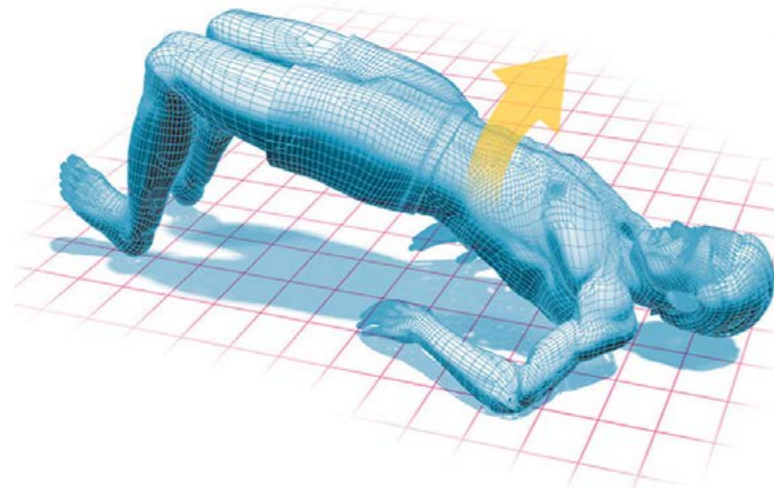
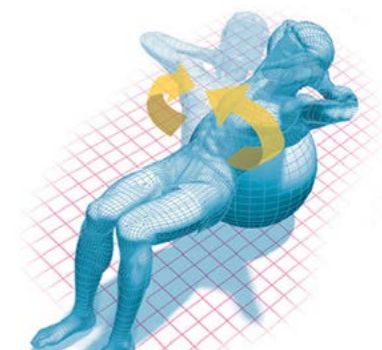
عضلات مرکزی ضعیف دوچرخه‌سوار خوبی نمی‌سازند. عضلات ورزشی چهارسر و دوقلوهای تراشیده بهترین توشه دوچرخه‌سواری هستند اما هم‌زمان با رکاب زدن‌های بیشتر، لگن شما روی زین بالا و پایین می‌شود و عضلات پایینی کم‌تران درد می‌گیرد و سرعتتان و واکنشتان را کم می‌کند. مشکل از کجا است؟ عضلات مرکزی شما قبل از خسته شدن عضلات پاهایتان در مانده می‌شوند. اگرچه پاهای یک دوچرخه‌سوار مهم‌ترین منبع توان او هستند، اما عضلات مرکزی بدن مهم‌ترین مکملی هستند که چرخه پدال زدن را تکمیل و تقویت می‌کنند. گرایمه استریت مؤسس سایکلو-کور (یک برنامه تصویری تمرینی) و مربی شخصی در ایسکس ایالت کنتیکت می‌گوید: «... اگر تمام قدرت دنیا در عضلات پاهای شما باشد، بدون عضلات مرکزی قوی قادر نخواهید بود از آن‌ها به طور مطلوب استفاده کنید. مانند این است که بدنه یک ماشین فراری را با شاسی فیات داشته باشید.» به علاوه، داشتن عضلات مرکزی ورزشی حرکات غیرضروری بالاتنه را کاهش می‌دهد و تمام انرژی شما صرف پدال زدن می‌شود.

اگرچه شکل سه نقطه‌ای قرار گرفتن وزن در دوچرخه‌سواری که در آن زین، پدال‌ها و فرمان وزن شما را تحمل می‌کنند، نیازمند توان عضلات مرکزی بدن است، اما آن را تقویت نمی‌کند. برای تقویت این عضلات و دستیابی به یک ترکیب خوب، برنامه طراحی شده توسط استریت را امتحان کنید. انجام این تمرینات تنها ده دقیقه زمان می‌خواهد و روی عضلات مورب شکمی، عضلات عرضی شکمی که به عنوان تثبیت‌کننده کمربند تنه شما عمل می‌کنند و نیز عضلات تحتانی پشتی شما شامل عضلات مایل شکمی، سرینی کوچک، همسترینگ (پشت ران) و خم‌کننده‌های لگن تأثیر می‌گذارد. به این ترتیب، تمام عضلات مرکزی شما ورزشی می‌شوند و به عنوان یک بخش به هم پیوسته کار می‌کنند. همان طور که گفتیم، این عضلات شامل عضلات راست شکمی یا عضلات شکم شش تکه نشد، زیرا به گفته استریت: «این عضلات کم‌کاربردترین عضلات در دوچرخه‌سواری هستند.»

به منظور ساختن عضلات مرکزی توانمند که شما را قادر می‌کند تا سریع‌تر، طولانی‌تر و قدرتمندتر رکاب بزیند و توانمندتر از همیشه آن را به اتمام برسانید این تمرین پرشدت را به ترتیب زیر، سه بار در هفته انجام دهید.

۱. کرانچ شکمی بوکسر

عضلات هدف: عضلات عرضی شکمی، عضلات مایل شکمی و عضلات تحتانی پشتی. میانه پشت خود را روی یک توپ بدن‌سازی قرار دهید، در حالی که زانوهایتان ۹۰ درجه است و کف پایتان روی زمین قرار دارد. دست‌هایتان را پشت سرتان بگذارید و گردنتان را بالا نکشید. نافتان را در امتداد ستون فقرات فشرده کنید و بالاتنه‌تان را از روی توپ بلند کنید. شانه‌هایتان روی توپ نباشد. یک بیضی ساعت‌گرد با تنه‌تان رسم کنید. برای نگه داشتن توپ با عضلات تحتانی پشتی در تمام دامنه حرکت فشار وارد کنید. این عمل را پانزده بار در جهت چرخش عقربه ساعت و پانزده بار در خلاف آن انجام دهید. چرایی کارکرد این تمرین: با وجود جهت رو به جلوی دوچرخه، بدن شما در سه جهت حرکت می‌کند: به سمت جلو، زمانی که به سمت پایین در جاده در حال حرکت هستید؛ عمودی، زمانی که پدال‌ها بالا و پایین می‌روند؛ و جانبی، در حالی که لگن و بالاتنه شما از سمتی به سمت دیگر می‌رود.



۲. پل زدن

عضلات هدف: خم‌کننده‌های لگن، سرینی‌ها و عضلات پشتی تحتانی. بر پشت خود دراز بکشید و زانوهای خود را خم کنید. پاشنه‌هایتان را نزدیک سرینی‌هایتان بگذارید. دست‌ها را در کنار بدن و کف دست‌ها را روی زمین قرار دهید. در یک حرکت آرام، عضلات سرینی خود را منقبض کنید. لگنتان را از روی زمین بلند کنید و از پاشنه‌هایتان به سمت بالا بکشید تا از شانه تا زانو خط مستقیمی شکل گیرد. انگشتان پا اندکی از زمین بلند می‌شوند. این حالت را برای دو ثانیه حفظ کنید. انگشتان پای خود را بالا نگه دارید و بیست بار این حرکت را تکرار کنید. دستاوردهای این تمرین: تقویت عضلات خم‌کننده لگن که عموماً در دوچرخه‌سواران سفت است، تقویت پل ارتباطی میان عضلات پشتی تحتانی و سرینی‌ها.

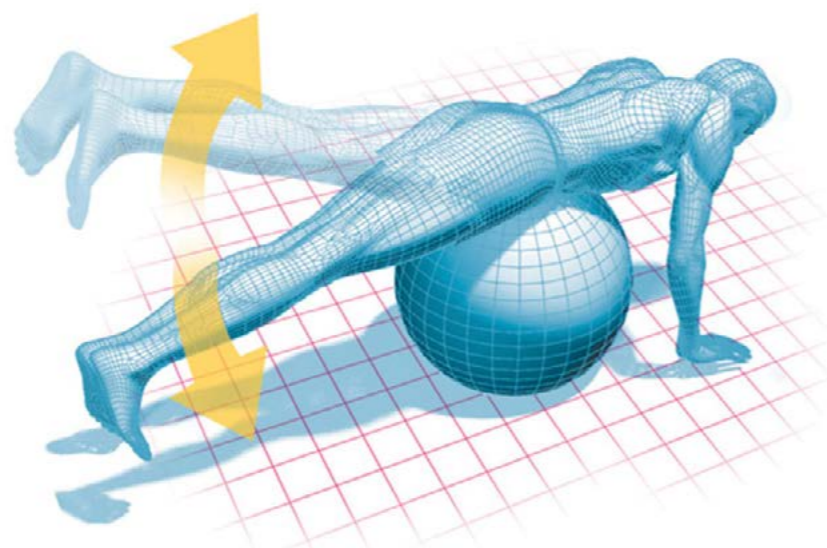
۴. پلانک

روی شکم خود دراز بکشید. آرنج‌هایتان را زیر شانه‌تان قرار دهید، در حالی که ساعد و دست‌هایتان روی زمین قرار دارد. لگنتان را از زمین بلند کنید. پشت خود را صاف و عضلات شکم خود را منقبض نگه دارید. روی انگشتان پای خود قرار بگیرید. یک دقیقه این حالت را حفظ کنید. دستاوردهای این تمرین: تمرین پلانک سازنده توان و استقامت عضلانی مورد نیاز شما در رکاب زدن قدرتمندانه است.

اگر تمام قدرت دنیا در عضلات پاهای شما باشد، بدون عضلات مرکزی قوی قادر نخواهید بود به طور مطلوب از آن‌ها استفاده کنید. مانند این است که بدنه یک ماشین فراری را با شاسی فیات داشته باشید.

۳. باز کردن لگن

عضلات هدف: عضلات تحتانی پشتی، همسترینگ‌ها و سرینی‌ها. شکم خود را روی توپ بدن‌سازی قرار دهید و دراز بکشید. دست‌های خود را در امتداد شانه روی زمین قرار دهید. پاهای خود را باز کنید و انگشتانتان را روی زمین بگذارید. با مستقیم نگه داشتن ستون فقرات و کمربند پشتی شانه، به طریقی که مایل باشید این دو یکدیگر را لمس کنند، هر دو پا را از زمین بلند کنید و آن‌ها را مستقیم نگه دارید. اگر ممکن است، آن‌ها را کمی بیشتر از امتداد موازی با زمین بلند کنید. برای دو ثانیه نگه دارید و پایین بیاورید. این حرکت را بیست بار انجام دهید. دستاوردهای این تمرین: این عضله قدرت عضلات پشتی را تقویت می‌کند، برای این‌که نیمه دوم چرخه رکاب زدن را ارتقا دهد.

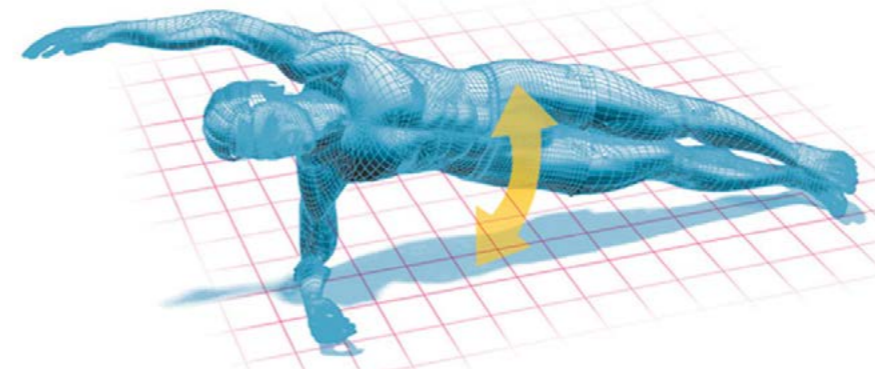


۵. پلانک عرضی

عضلات هدف: عضلات عرضی شکمی و مورب شکمی. در وضعیتی که آرنج راست شما زیر شانه‌تان قرار دارد و ساعد به سمت جلو است تا ثبات را حفظ کند روی سمت راست خود دراز بکشید و پای چپ خود را روی پای راست بگذارید. دست چپتان را به بالای سر خود بلند کنید.

در یک حرکت، لگن خود را بلند کنید تا خطی مستقیم به سمت پایین طرف چپ خود شکل دهید. لگن خود را چند سانتی‌متر به سمت پایین ببرید. ده تا پانزده بار تکرار کنید و سپس به سمت دیگر برگردید.

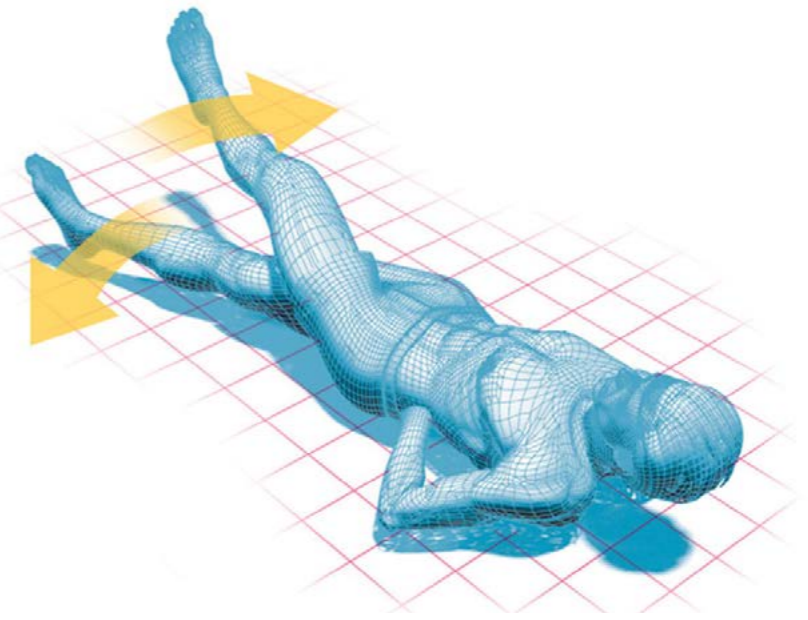
چربی کارکرد این تمرین: عضلات مورب قوی باعث تقویت پایداری شما روی زمین می‌شود و به شما اجازه می‌دهد گوشه‌هایی با پیچ تند را با سرعت و کنترل بیشتر رد کنید.

**۶. ضربه قیچی**

عضلات هدف: عضلات عرضی شکمی، خم‌کننده‌های لگن و عضلات داخلی و بیرونی ران‌ها. به پشت دراز بکشید. در حالی که پاهایتان کشیده است، کف دست‌های خود را در زیر قسمت تحتانی پشت خود قرار دهید.

آرنج‌های خود را به سمت زمین فشار دهید و ناف خود را به سمت ستون فقراتتان بکشید (شکم را به داخل بدهید). شانه‌های خود را از زمین بلند کنید و به سقف نگاه کنید. پاهای خود را ده سانتی‌متر بلند کنید و قیچی بزنید؛ پای چپ روی پای راست و سپس پای راست روی پای چپ. این تمرین را صد بار انجام دهید.

دستاوردهای این تمرین: یک حرکت یکپارچه تمام عضلات دوچرخه‌سواری را مرتبط می‌کند. به علاوه، این حرکت عضلات داخلی ران را نیز تقویت و به شما کمک می‌کند تا هم‌ترازی لگن، زانو و قسمت جلویی ران برای پدال زنی قدرتمند و یکنواخت را به دست آورید.

**۷. سه چرخه**

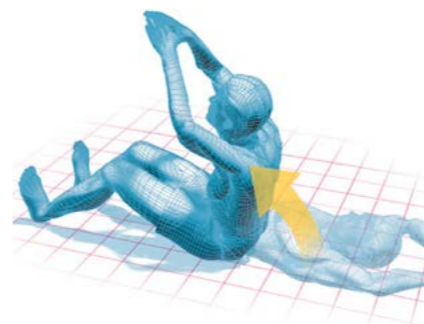
عضلات هدف: تمام عضلات مرکزی

با کمی زاویه خم در زانوهایتان بنشینید. پاشنه‌های خود را روی زمین فشار دهید. دست‌هایتان را در بالای شانه به سمت جلو ببرید و دقت کنید که کف دست‌ها به سمت یکدیگر باشند.

با پشتی صاف نفس عمیق بکشید. سپس با زدم انجام دهید و قسمت پایینی تنه خود را هم‌زمان که دم را انجام می‌دهید با پنج شماره به سمت زمین ببرید. در تمام این مدت دست‌ها باید بالای سر باشند.

در یک حرکت آرام که به وسیله دست‌ها هدایت می‌شود، با زدم را انجام دهید و به موقعیت شروع باز گردید. بیست بار این حرکت را انجام دهید.

دستاوردهای این تمرین: این تمرین باعث تقویت عالی کنترل بدن می‌شود.

**۸. حالت قایق**

عضلات هدف: عضلات عرضی شکمی و عضلات پشتی تحتانی.

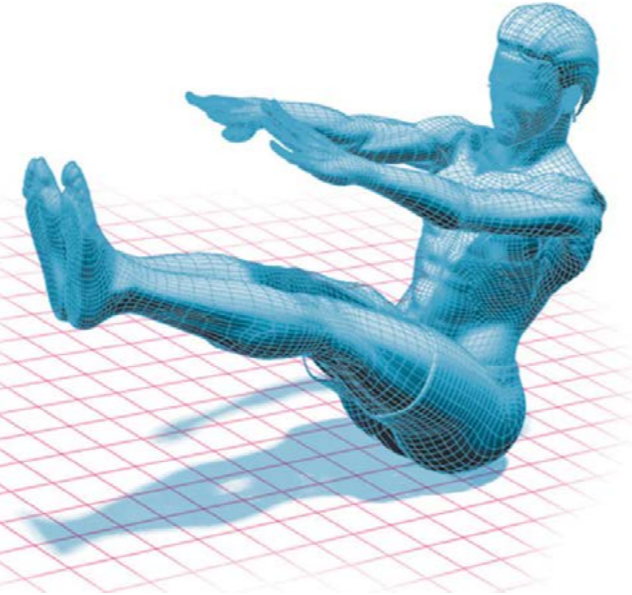
بنشینید و دو دست را به نرمی پشت خود قرار دهید. سپس به عقب بروید تا زمانی که بالاتنه شما در زاویه ۴۵ درجه قرار گیرد.

پاهایتان را در کنار هم قرار دهید. از روی زمین بلندشان کنید، هم‌زمان دستان خود را در ارتفاع شانه به سمت جلو بکشید. در این حالت عضلات شکمتان منقبض هستند؛ همچنین، ران‌هایتان به همراه تنه یک زاویه قائمه را تشکیل می‌دهند. اگر عضلات پشت ران شما منقبض است، نیاز دارید کمی زانوهای خود را خم کنید. آن‌قدر این تمرین را انجام دهید که به یک دقیقه برسید.

دستاوردهای این تمرین: مانند پلانک این حرکت مقاومت عضلات پشتی تحتانی و توان عضلات مرکزی بدن را بالا می‌برد که برای ساعت‌ها خم بودن روی فرمان یا گذر از سراسیمه‌ها بدون تغییر قدرت یا سرعت امری حیاتی است.

پرش‌های رایج**چرا پشت من درد می‌کند؟**

احساس درد در قسمت تحتانی پشت به توان عضلات مرکزی یا ضعف آن مربوط است. اندی پروئیت مدیر مرکز پزشکی ورزشی بولدر کلورادو می‌گوید: «با استفاده از یک دستگاه پرس پا، می‌توانید پشت خود را بر پشتی فشار دهید تا خود را پایدار کنید. اما زمانی که روی پدال فشار وارد می‌کنید، هیچ چیز به‌جز عضلات مرکزی خود برای ثبات در اختیار ندارید.» اگر ضعیف باشد، پشت شما به‌سرعت خسته می‌شود. پروئیت اضافه می‌کند که درد می‌تواند از جای دیگر نیز ناشی شود، مثلاً از فیکس کفش دوچرخه شما. او می‌گوید: «فرمان دوچرخه نباید بیشتر از یک کف دست از زمین پایین‌تر باشد و این تنظیم دوچرخه برای افرادی که مشکل درد مزمن پشت دارند، مناسب است. اگر تنظیم کردن نمی‌تواند مشکل شما را حل کند، به یک دکتر یا فیزیوتراپ مراجعه کنید.»

**چگونه می‌توانم هنگام دوچرخه‌سواری عضلات مرکزی خود را قوی کنم؟**

این تمرینات کامپیوتری اما کارآمد مارک اوانس، سرمربی سابق سه‌گانه امریکا و صاحب EvansCoaching.com در ملانو پارک کالیفرنیا، عضلات مرکزی بدن هنگام دوچرخه‌سواری را تقویت می‌کند. کلید آن الگوی قامتی است. بر پشت خود دراز بکشید. زانوهارا خم کنید و کف پاهایتان را روی زمین بگذارید. ناف خود را به سمت ستون فقرات به داخل بکشید. لگن خود را اندکی به سمت جلو بکشید. بگذارید قسمت تحتانی پشت با زمین تراز شود. سعی کنید این را روی دوچرخه تکرار کنید. اوانس پیشنهاد می‌دهد که ابتدا بر این حرکات در شرایط تمرین مسلط شوید. برای هر کدام، سه ست ۱۵ ثانیه‌ای انجام دهید و بین هر تکرار ۱۵ ثانیه استراحت کنید.

توضیحات:

موقعیت بدنی آبرو: روی آبروبار خود قرار بگیرید یا ساعدهای خود را روی بالای فرمان قرار دهید، همچنان که جلو می‌روید، پشت شما صاف می‌شود و لگنتان می‌چرخد.

تک پا: با قرار دادن دست‌هایتان روی دسته بنشینید. پای چپ خود را آزاد کنید. در وضعیتی که پای راست شما پدال می‌زند، پای چپ خود را باز کنید و در حرکت قرار بگیرید. سعی کنید در وضعیتی که پایتان را دوباره روی پدال قرار می‌دهید، در حرکت قرار بگیرید. با پای راست تکرار کنید.

بالای سر: دست‌هایتان را بالای سرتان ببرید و حرکت را انجام دهید. تیوپ بالایی را با زانوهایتان فشار دهید. (این تمرین را در جاده انجام ندهید، مگر مهارت تام بونن را داشته باشید.)

حرکت ایستاده: با دو دست روی دسته‌ها بایستید و لگن را خم کنید. در این موقعیت قرار بگیرید تا جایی که پشت شما صاف و لگن به جلو کج شود. ■

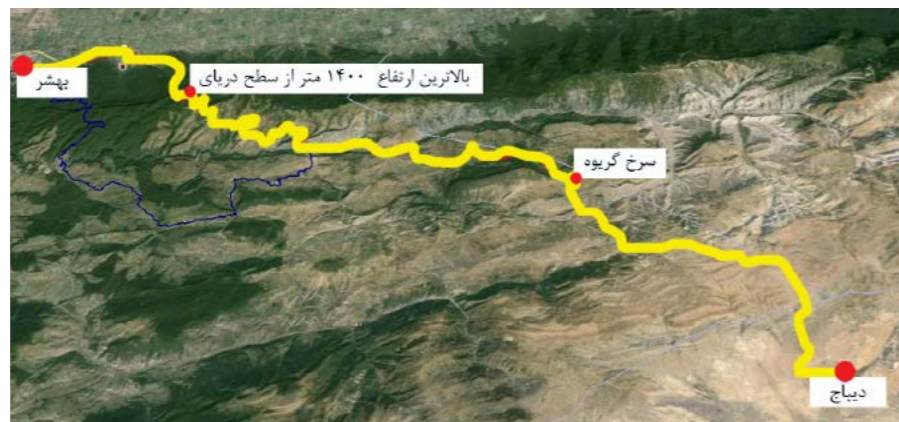
هزار راه نرفته در هزار جریب

پیمایشی نو در البرز شرقی

محمد علی معمار صادقی



حدود پنجاه کیلومتر بعد از دیباج به روستای سفیدچاه در ارتفاع ۱۰۶۰ متر از سطح دریا رسیدیم که قبرستان عجیبی بسیار توجه ما را به خود جلب کرد. کمی قبل از روستا، پل و تنگه پر آبی بود که به سختی در برابر وسوسه شنا در آن مقاومت کردیم و مسیری طولانی پیش رو را ادامه دادیم. جاده کنار رودخانه را رکاب زدیم و بر سر یک دوراهی وارد مسیر سمت چپ شدیم که یک گردنه آسفالتی بود و به گلوگاه می‌رفت. حدود پنج کیلومتر در این سربالایی رکاب زدیم و به روستای نیلا رسیدیم. تا این‌جا در کیلومتر ۶۰ مسیر از دیباج بودیم و ارتفاع این منطقه ۱۲۶۰ بود. یک جاده خاکی به سمت غرب ادامه داشت و ما ترجیح دادیم به‌جای این که از مسیر آسفالتی زودتر به شمال برسیم، کمی بیشتر در هزار جریب رکاب بزنیم، بنابراین تصمیم گرفتیم خودمان را به دریاچه عباس‌آباد بهشهر برسانیم و شب را کنار آن دریاچه زیبا چادر بزنیم.



جاده از میان مزارع می‌گذشت و دره هزار جریب در سمت چپ ما قرار داشت. در طول مسیر از چند روستای کوچک گذشتیم تا سرانجام در کیلومتر ۸۳ مسیر به گردنه‌ای رسیدیم که بالاترین ارتفاع را در دل جنگل داشت و حدود ۱۴۰۰ متر از سطح دریای آزاد بالاتر بود. هوا در حال تاریک شدن بود و ما می‌بایست به‌سرعت مسیر سراسیمه‌ی پیش رو را با بهره‌مندی از روشنایی روز طی می‌کردیم. به‌تدریج هوا تاریک شد و ما در دل جنگل انبوه پیش می‌رفتیم. در طول مسیر، یک گله از گرازهای وحشی با سرعت به فاصله چند متری ما گذشتند و خوش شانس بودیم که برخوردی با ما نداشتند.

گردنه رودی کوچک در جریان بود و در سمت غربی آن مسیر پاکوب طولانی جلب توجه می‌کرد. همین مسیر را انتخاب کردیم و هرچه جلوتر می‌رفتیم، به‌تدریج اقلیم خشک کوهستانی جای خود را به اقلیم جنگلی می‌داد. حدود هفت کیلومتر بعد از گردنه، باز به یک دوراهی رسیدیم که مسیر سمت چپ به روستای پاپند و مسیر سمت راست به روستای سرخ گریوه می‌رفت که ما همین مسیر دوم را انتخاب کردیم. سرخ گریوه، پوششی نیمه‌جنگلی و کوهستانی داشت و شاید وجه تسمیه آن، خاک سرخ‌رنگ کوه‌های منطقه بود که جلوه زیبایی خاصی به آن می‌داد. در کنار سرخ گریوه یک برکه کوچک بود که ناهار را آن‌جا خوردیم. با ادامه مسیر وارد جاده آسفالتی شدیم و سراسیمه‌ی را تا رودخانه کف دره پیش رفتیم.

دامغان - دیباج را برای ادامه مسیر انتخاب کردیم. در اواسط مسیر چشمه‌علی، عکاسی کردیم و سپس تا دیباج رفتیم که تقریباً بزرگ‌ترین بافت مسکونی منطقه را تشکیل می‌داد. ارتفاع دیباج از سطح دریای آزاد بالغ بر ۱۸۴۰ متر و طبیعت آن خشک و کوهستانی است و فقط در کف دشت و حاشیه رودخانه تعدادی درخت به چشم می‌خورد. بخشی از مسیر سربالایی را با مینی‌بوس طی کردیم و در کنار تابلوی منطقه حفاظت شده پاپند پیاده شدیم. عوامل راه‌سازی مشغول فعالیت بودند و می‌گفتند: این راه در آینده یکی از جاده‌های مهم رسیدن به شمال کشور خواهد شد.

بعد از حدود پنج کیلومتر رکاب زدن به گردنه و بالاترین نقطه مسیر در ارتفاع ۳۴۰۰ متری رسیدیم. در بالای

فصل بهار بهترین زمان برای طبیعت‌گردی است، به‌ویژه در اقلیم‌های کوهستانی که در اوج شکوفایی خود هستند. در اوایل خرداد ۱۳۸۶، وسوسه حضور در یک منطقه کوهستانی ما را به ماجراجویی در البرز شرقی کشاند. البرز شرقی برای دوچرخه‌سواران منطقه‌ای ناشناخته است و نرم‌افزارهایی مثل گوگل‌ارث هم برای بسیاری از آن مناطق فاقد نقشه دقیق بود، اما ما تصمیم گرفتیم قدم در مسیر ناشناخته بگذاریم. تنها چند مختصات کلی را وارد جی‌پی‌اس کردیم تا حدود مسیر را داشته باشیم.

ساعت ۲۳ شب سوم خرداد ۱۳۸۶، در پایانه جنوب تهران سوار اتوبوس خط مشهد شدیم تا شبانه به ابتدای مسیر برسیم. صبح زود در دامغان از اتوبوس پیاده شدیم و پس از صرف صبحانه‌ای مختصر، مینی‌بوس‌های چشمه‌علی



خسته و کلافه از جاده پرسنگلاخ و تاریکی شب، در مقابلمان چراغ‌های یک شهر بزرگ در کف دشت روبه‌رو پدیدار شد که می‌شد حدس زد بهشهر است. به سرعت ارتفاع کم کردیم و با ورود به یک روستای کوچک به جاده اصلی بهشهر - گرگان وارد شدیم. معلوم شد یکی از جاده‌ها را زودتر سرازیر شده‌ایم که دریاچه عباس‌آباد بهشهر را ندیده‌ایم. سرانجام، در حالی که از دیباج ۱۰۵ کیلومتر دوچرخه سواری کرده بودیم، وارد بهشهر شدیم و شام مفصلی خوردیم و به دلیل خستگی زیاد مستقیم به سمت تنها هتل آن زمان بهشهر رفتیم و صبح روز بعد سوار اتوبوس شدیم و به تهران بازگشتیم. ■

از تبریز تا پاریس

سفری ۴ هزار کیلومتری در سرزمین های فلسفه و شعر و پیتزا

حبیبه علوی و نیما زکی

تو را هنوز اگر همتی به جا مانده است

سفر کنیم

سفر شکفتن آغاز و ترجمان شکوه است

سفر به عزم رهایی ز خیل اندوه است

سفر به عزم رسیدن به صبح هشیاری است

سفر کنیم

سفر ابتدای بیداری است

■ سفر کردن آن هم با دوچرخه زیبایی خاصی دارد. در این گونه سفرها می‌توان با مردم ارتباط نزدیک‌تری برقرار کرد که به شناخت بهتر فرهنگ، آداب و رسوم آن‌ها می‌انجامد و موجب گسترش دایره دوستان می‌شود. سفر با دوچرخه سرعت سفر با وسایل نقلیه دیگر را ندارد و به همین دلیل عبور لحظه‌ها چنان لمس می‌شود که تمام زیبایی‌ها برای همیشه در ذهن خواهد ماند و حس هزاران تجربه خوشایند که فقط در این نوع سفرها می‌توان آن را به دست آورد.

ما هم مطابق رسم هر ساله که با یک سفر دوچرخه‌سواری به استقبال بهار می‌رویم، تصمیم گرفتیم امسال سفر دورتر و بلندتری را تجربه کنیم. ماه‌ها قبل از فرا رسیدن موعد سفر مشغول تدارک برنامه‌های شدید که زمان و انرژی بسیاری را طلب می‌کرد. سخت‌ترین مرحله گرفتن ویزای شنگن بود که تا پایان بهمن ماه موفق به اخذ آن به مدت دو ماه شدیم. هم‌زمان کم و کسری‌ها را تکمیل کردیم و شرکت «آباریس آوا» هم تأمین لباس‌های دوچرخه سفرمان را بر عهده گرفت.

۱۷ اسفند ماه ۱۳۹۴ با بدرقه دوستان از مراغه راهی مرز بازرگان شدیم و با عبور از مرز ترکیه به سمت دوبایزید رکاب زدیم. طبق برنامه‌ریزی قبلی، مسافت دوبایزید تا ازمیر را به سه دلیل با اتوبوس طی کردیم. یک، به خاطر ناآمن بودن این منطقه برای گردشگران و دوم، به علت محدودیت زمان که تا پایان فروردین باید خود را به پاریس می‌رساندیم و سوم این‌که قبلاً این مسیر را رکاب زده بودیم.

ازمیر، غربی‌ترین شهر ترکیه و نزدیک‌ترین منطقه به یونان است. از ازمیر راهی چشمه شده و عصر هنگام از طریق بندر چشمه، سوار بر کشتی‌های مسافربری به سوی جزیره چیوز رهسپار شدیم. سواحل ترکیه دور و دورتر شدند و کم کم پا به سرزمین‌های دوردست گذاشتیم و در حالی که

آفتاب در حال غروب بود و تالابو انوار طلایی رنگش

روی امواج آرام دریا چشم‌ها را می‌نواخت، به چیوز یکی از ده‌ها جزیره یونان رسیدیم.

برای همان شب کشتی برای آتن آماده حرکت بود و ما هم به‌سرعت بلیت آن را تهیه کردیم و ساعت ۱۱شب با کشتی بسیار بزرگی راهی یک سفر دریایی هشت ساعته شدیم و در یک صبح بارانی زیبا به آتن رسیدیم. آتن پایتخت یونان، کشور اسطوره‌ها و افسانه‌ها با قدمتی چند هزار ساله، دیدنی‌های بسیاری برای گردشگران دارد. سه روز اقامت در آتن، این امکان را برایمان فراهم آورد که مکان‌های تاریخی و محله‌های قدیمی این کهن شهر زیبا را به طور کامل بازدید کنیم.

از آتن مسیرمان به سمت غرب است و چهارصد کیلومتر راه در پیش رو داریم تا به پاترا غربی‌ترین شهر بندری یونان برسیم. در حالی‌که از زیبایی‌های مسیر سیراب نمی‌شدیم سه روز توصیف‌ناپذیر را رکاب زدیم. هوای معتدل، سرسبزی و شادابی طبیعت، جاده‌های خلوت ساحلی، نم نم باران، گل‌های رنگارنگ که چشم هر بیننده را خیره می‌کند و دریای نیلگون بی‌انتها هر آن‌چه برای تکمیل لذت این سفر لازم بود را در اختیارمان گذارد.

از کانال عظیم کورینتس که دو دریا را به هم وصل می‌کند و از بزرگ‌ترین پل کابلی جهان یعنی پل ریو گذشتیم و به پاترا رسیدیم. ده روز از شروع سفرمان می‌گذشت که با یونان زیبا وداع کردیم و به سوی ناشناخته‌های بیشتری رفتیم. یک سفر دریایی دیگر ما را به ایتالیا می‌رساند. عصر هنگام با یک کشتی غول‌پیکر از بندر پاترا راهی یک سفر هجده ساعت شدیم. سرانجام، صبح روز بعد به بندر شهر باری وارد شدیم که در جنوب غربی این کشور قرار گرفته است.

ایتالیا کشوری با تاریخی کهن است و همواره شاهد جنگ‌ها و پیروزی‌های فراوان بوده و داستان‌های شौरانگیز بسیاری را از سلحشوران و امپراطوران در سینه نهان دارد. هر جا که بروی، قلعه‌ای و کاخی و مجسمه‌هایی بی‌شمار خواهی یافت که تاریخ این سرزمین را روایت می‌کنند. برای همین دیدنی‌های بسیار است که ما هم بیشترین وقت مسافرتمان را به بازدید از این کشور زیبا اختصاص دادیم و تقریباً همه شهرهای آن را از جنوب تا شمال و از شرق تا غرب رکاب زدیم تا جایی از قلم نیافتد.



برج ایفل

از باری به آندریا که کنار سواحل دریای آدریاتیک است رفتیم و سپس رهسپار غرب شدیم؛ جایی که کوهستان مسیرمان را پیچ و تاب می‌داد و چنان پست و بلندش می‌کرد که هر روز چندین کوه را بالا و پایین می‌کردیم تا به مقصد برسیم. سراسر مسیرمان از آندریا در شرق تا شهر ناپولی در غرب که طی کردن آن چهار روز زمان می‌برد، سرشار از شور و طراوت طبیعت بود و نمی‌گذاشت لحظه‌ای خستگی را احساس کنیم.

به ناپولی سومین شهر بزرگ ایتالیا رسیدیم. شهری که زادگاه پیتزا و اسپاگتی به شمار می‌آید. شهری ساحلی در کنار دریای مدیترانه با بافتی تاریخی که هر جا اثری از قلعه‌ها و کلیساها را در خود داشت. ساختمان‌های عظیم که در کوچه‌های باریک سر به آسمان می‌سایند؛ خانه‌های قدیمی آن‌قدر بزرگند که گویی هر کدام قلعه‌ای هستند برآمده از دل تاریخ.

به سمت شمال، جایی که شهر بزرگ و زیبای رم قرار داشت، رکاب زدیم. رم، پایتخت ایتالیا و مرکز گردشگری آن است. آن‌قدر مکان دیدنی دارد که باید روزهای بسیاری صرف بازدیدش کرد. میدان گلادیاتورها، چشمه آرزوها، ساختمان باشکوه یادبود سرباز گمنام، موزه‌ها و کلیساها و خیابان‌هایی که به خودی خود دیدنی هستند و کشور مستقل واتیکان محل استقرار پاپ که به طور کامل در دل رم قرار گرفته است.

ادامه مسیرمان به شمال ما را به شهر پیزا می‌رساند. شهری که برج کج پیزا در آن قرار دارد. بعد از آن دوباره مسیرمان را به سمت شرق تغییر دادیم تا از فلورانس دیدن کنیم. شهری هنری که در جای جای آن آثار بسیاری از هنرمندان بزرگ را می‌توان



برج کج پیزا

یافت و البته کلیسای سانتاماریا دل فیوره که بزرگ‌ترین گنبد آجری جهان را دارد، در این شهر قرار گرفته است.

جاده‌های دور و دراز ولی زیبا که گاهی کنار دریا است، گاهی در دل کوه‌ها و جنگل‌های انبوه و گاهی دیگر در میان باغات و مزارع بی‌پایان ما را به بولونیا و فرارا و در نهایت ونیز رساند. شهری در شمال شرق ایتالیا که تمام آن در داخل آب ساخته شده و نه خیابانی دارد و نه ماشینی. در ونیز لازم نیست دنبال دیدنی‌ها بگردی، هر طرف را که نگاه کنی زیبا است. کانال‌های پر پیچ و خم و قایق‌های فراوان که مسافران را جابه‌جا و پل‌های روی کانال‌ها که به کوچه پس کوچه‌های تنگ ونیز راه دارند؛ جایی که مغازه‌های فروش صنایع دستی و رستوران‌ها به وفور یافت می‌شوند.

به سمت غرب بازگشتیم و در حالی که کوه‌های آلپ در سمت راستمان و در دوردست‌ها جلوه باشکوهشان را به نمایش می‌گذاشتند، به سمت میلان رکاب زدیم. میلان دومین شهر بزرگ ایتالیا، تلفیقی است از سنت و مدرنیتیه و مرکز طراحی و مد این کشور است.

در بیست و نهمین روز سفرمان از میلان به سمت کشور سوئیس رهسپار شدیم. از طریق شهر کومو که در مرز ایتالیا و سوئیس قرار داشت، به این کشور وارد شدیم. البته واژه مرز در منطقه شگن مفهومی ندارد؛ خبری از بازرسی و گیت و این قبیل موارد وقت‌گیر و پردردسر نیست.

سوئیس کشوری است سرشار از زیبایی‌های طبیعت، با دریاچه‌های فراوان و طبیعت نیمه کوهستانی که رشته کوه آلپ نصف این کشور را شامل می‌شود و

مردمانی که برای قانون احترام بسیار قائل هستند و زندگی مرفهی دارند. نخستین شهری که وارد آن شدیم، لوگانو نام داشت که در حاشیه دریاچه زیبایی گسترده شده و انواع پرندگان مهاجر در آن به آسودگی کنار مردم زندگی می‌کردند.

در بیست و نهمین روز سفرمان از

میلان به سمت کشور سوئیس رهسپار

شدیم. از طریق شهر کومو که در

مرز ایتالیا و سوئیس قرار داشت،

به این کشور وارد شدیم. البته واژه

مرز در منطقه شگن مفهومی ندارد؛

خبری از بازرسی و گیت و این قبیل

موارد وقت‌گیر و پردردسر نیست.

جاده‌های پر شیب ما را به گذرگاه‌های صعب‌العبور کوه‌های آلپ رساند. گذرگاه‌ها به علت بارش سنگین برف مسدود بودند و بخشی از مسی، نزدیک به ۸۰ کیلومتر، را با قطار طی کردیم. سفر با قطار بسیار لذت‌بخش بود. قطارهایی با طراحی خاص که پنجره‌ها تا نیمه‌های سقف امتداد داشتند و طبیعت وصف‌ناپذیر مسیر را به صورت تمام قد بازتاب می‌دادند؛ کوه‌های بلند مه گرفته با برف انبوهشان و جنگل‌های سرسبز و دریاچه‌های بی‌نظیر.



کلیسا جامع میلان

به شهر برن پایتخت سوئیس رسیدیم که بیش از هر چیزی طبیعت زیبا داشت و کم‌جمعیت و سرشار از آرامش بود. بیشتر مردم سوئیس در شهرها کار و در روستاها زندگی می‌کنند. روستاهایی مدرن که علاوه بر آسایش زندگی شهری، آرامش زندگی در طبیعت را نیز برای ساکنانش به ارمغان آورده است.

به سمت نوشاتل و غرب ادامه دادیم و سرانجام در سی و دومین روز سفر به فوریر آخرین شهر سوئیس رسیدیم و سپس از شهر پونتالیر به فرانسه وارد شدیم. مزارع سرسبز و دشت‌های وسیع را پشت سر گذاشتیم و از شهرهای بیزانسون، دیژون، تروی و ملون دیدن کردیم.

آخرین مقصد ما در این سفر شهر پاریس بود؛ شهر رستوران‌ها و غذاهای لذیذ، شهر عاشقانه‌ها و شعرها، زادگاه نویسندگان و شاعران بزرگ. چهار روز را به اقامت در پاریس اختصاص دادیم و در این مدت از برج باشکوه ایفل، کاخ با عظمت ورسای که مقر فرماندهی و محل زندگی تمام پادشاهان فرانسه بوده، شهرک تجاری و مدرن دفینه زه، خیابان شانزلیزه ، طاق صلح و موزه بزرگ لوور که تاریخ همه جهان را به زیبایی و گویایی بی‌نظیری به معرض نمایش گذاشته است، بازدید کردیم.

سفر هیجان‌انگیز و سرشار از زیبایی ما به پایان خود نزدیک بود و سی‌ام فروردین ماه ۱۳۹۵ در حالی که نزدیک به ۴ هزار کیلومتر را رکاب زده بودیم، به سمت فرودگاه شارل دوگل پاریس رفتیم و پس از بسته‌بندی دوچرخه‌ها به سمت استانبول پرواز کردیم. با پرواز بعدی از استانبول به تهران رسیدیم و مورد استقبال دوستانمان قرار گرفتیم و از آنجا رهسپار مراغه شدیم.■

راهی شو...

جهان بینی سفر با دوچرخه از دیدگاه یک زوج دوچرخه سوار کانادایی

www.cyclingnews.com



■ سفر با دوچرخه بالا بردن آگاهی است؛ مانند فرق قرار دادن غذا در ماکروفر با پختن غذا با دست یا اختلاف بین خیره شدن به یک نقاشی با تماشای آن در اینترنت. اگر این حس را برای هر روز و در تمام روز تصور کنید آنگاه مقوله زمین بسیار اهمیت می‌یابد؛ آیا مسطح است؟ نرم است؟ خیس است؟ شما حقیقتاً شروع به دیدن آن کرده‌اید؛ مردم، مناظر و غذاها. شما حتی ممکن است با خود ملاقات کنید.

برای سفر و اکتشاف هیچ راه بهتری بهتر از دوچرخه سواری وجود ندارد. با دو چرخ زیر پایتان، دنیا با سرعتی عالی پیش می‌رود؛ آن قدر سریع که به جایی برسید و آن قدر آرام که در راه جزئیات را ستایش کنید. روی دوچرخه خود احساس آزادی خواهید کرد. می‌توانید به هر جا که خواستید برانید و هر جا که حستان شما را می‌برد، توقف کنید. می‌توانید زمانی که خسته شدید خواب کوتاهی داشته باشید، در حالی که می‌دانید برای رسیدن به مقصد بعدی خود به اتوبوس نیاز ندارید. تنها به آن رکاب‌ها اتکا کنید تا برای یک وعده دلچسب وارد

این یک راز کوچک است؛
ما همیشه فوق العاده رکاب
نمی‌زدیم. پیش از این که شروع
به دوچرخه سواری دور دنیا
کنیم، هیچ تجربه‌ای برای اجرای
سفر دوچرخه سواری نداشتیم.

به دلیل سال‌ها کار اداری و
پشت میز نشینی اندام متناسبی
نداشتیم و نمی‌دانستیم چگونه
تیوپ پنچر چرخ را تعویض کنیم.



■ به روش خود عمل کنید

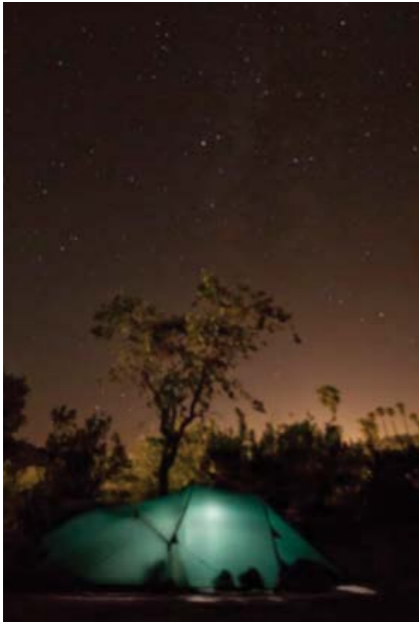
برای یک سفر روزانه یا ماجراجویی دور دنیا سوار دوچرخه شوید؛ با تمام خانواده، با حیوان خانگی‌تان یا به تنهایی. با خود مقداری کم یا بسیار زیاد وسیله بردارید. در یک اتاق مجلل اسکان پیدا کنید یا در میان درختان کمپ بزنید. برنامه‌ای داشته باشید یا اصلاً برنامه نداشته باشید. وقتی رفتن دشوار می‌شود، به خود زمان بدهید و دوچرخه‌تان را در اتوبوس، قطار یا هواپیما بگذارید تا به مقصد مورد نظر بعدی برسید. درست برعکس هر سفر دیگر که اقدامات زیادی نیاز است، سفر با دوچرخه حقیقتاً ساده است پس کوشش کنید تا نسبت به جزئیات حساس نشوید. مهم‌ترین عناصر، داشتن یک دوچرخه و اشتیاق به راندن آن پشت دیوارهای خانه است. فراموش نکنید تجربه و ابزار مفید هستند، اما ضروری نیستند. کارل کریلمن نخستین کانادایی که دور دنیا رکاب زد، تنها چند هفته پیش از تصمیم برای آغاز سفر به دور دنیا در سال ۱۸۹۹ دوچرخه‌سواری را یاد گرفت. خورجین‌های او کوچک بودند، او تنها یک دست لباس برای تعویض داشت و کیف پولش خالی بود. حتی اگر آمادگی جسمانی مطلوبی ندارید، ناامید نشوید. تمرین می‌تواند در طول مسیر اتفاق بیفتد و در ابتدا آرام حرکت کنید. اگر حس می‌کنید چیزی درست پیش نمی‌رود، گزینه دیگر را امتحان کنید تا راه مناسب انجام کارها را بیابید. در آخر، بهترین آماده‌سازی بیرون رفتن و انجام کار است. زمانی که در جاده قرار گرفتید، به سرعت خواهید فهمید چه چیزی برای شما مناسب است یا نیست.



■ تجربه‌ای ندارید؟ جای نگرانی نیست.

زمانی که بدون آمادگی سفر با دوچرخه را آغاز کردیم، تنها دو نفر بودیم که رؤیای دیدن دنیا را داشتیم و احساس می‌کردیم سفر با این وسیله شاید، فقط شاید، در آینده ممکن و حتی فرحبخش باشد. ما زمانی قدم برداشتیم که تصور می‌کردیم همه بیشتر از ما می‌دانند؛ دو شهروند معمولی، در سی سالگی خود، پیش از شروع این ماجراجویی دیوانه‌وار برای دوچرخه‌سواری دور دنیا هرگز در هیچ سفری اقامت شبانه در محیط آزاد را تجربه نکرده بودیم. چیزی که ما به آن دست یافتیم، دور از واقعیت نیست. ما با شاگردان و افراد بازنشسته دیدار کردیم، با دوچرخه‌سواران تنها و خانواده‌ها، با افرادی که در نخستین سفرشان بودند و پیش‌کسوتانی که سال‌ها رکاب زده بودند. واقعیت این است که منحنی یادگیری ما در هفته‌های ابتدایی بسیار پرشیب بود. خورجین‌های ما با چیزهایی پر بود که نیاز نداشتیم و نخستین محل اتراق شبانه ما در یکی از پارک‌های معروف محلی بود. در آن شب دریافتیم که بهترین محل‌های کمپ زدن مناطق پنهان است، مگر این‌که بخواهید با نوجوانان هم‌نشین شوید.

با وجود، یا به علت، اشتباهات اولیه‌مان سریع آموختیم. هر روز شیوه‌های جدیدی یاد می‌گرفتیم، مانند این‌که چگونه تایرهای پنچر را تعمیر و چادرمان را در کوتاه‌ترین زمان برپا کنیم. ما دید ارتقایافته‌ای برای پیدا کردن مناسب‌ترین محل کمپ کسب کردیم. روزی به‌جای این‌که با اضطراب از ماشین‌ها جاخالی بدهیم، با موج ترافیک همسو شدیم.



پس از گذشت سه سال و طی کردن ۵۰ هزار کیلومتر، به خانه برگشتیم. ما به‌جای آن‌که به دلیل بی‌تجربگی سفر با دوچرخه در خانه بنشینیم، دور دنیا را با شوق کشفی تازه و ده‌ها رؤیا برای سفرهای آینده طی کردیم. ما این‌ها را به شما می‌گوییم تا برای همه روشن شود که سفر با دوچرخه جداً کاری است که همه می‌توانند انجام دهند. نیاز نیست اندام بسیار متناسبی داشته باشید یا در دوران جوانی به سر برید. حتی نیاز نیست اطلاعات زیادی درباره سفر با دوچرخه داشته باشید و قطعاً یک دوچرخه رؤیایی لازم ندارید.

این به این معنا نیست که همین الان باید همه چیز را رها کنید و بدون آمادگی از در بیرون بروید. هر چیزی که از قبل برمی‌دارید، زندگی را آسان‌تر خواهد کرد. مادامی که آرام پیش بروید و منعطف باقی بمانید، می‌توانید همه چیز را بیاموزید و با تمام مسائل کنار بیایید. یکی از بزرگ‌ترین لذت‌های سفر با دوچرخه دریافتن این امر است که شما چقدر می‌توانید توانا و مستقل باشید. زمانی که با شرایط نادلچسب روبه‌رو می‌شوید، توانایی خود را برای سازگاری با آن دست‌کم نگیرید.

به یاد داشته باشید، مردمانی از هر فرهنگ و ظاهر هم‌اکنون در حال رکاب زدن در میان کشورها، قاره‌ها و حتی دنیا هستند. شما نیز می‌توانید و به اندازه باقی زندگی خود فرصت دارید. ■



هیچ وقت تنها رکاب نزن

ماجرای جویی مسئولیت پذیرانه با نرم افزار آیس دات (ICEDOT)

که Lollipop آن فعال است، می توانید این اپلیکیشن را از سایت <https://play.google.com/apps/testing/com.docvia.icedot> دانلود کنید. امکان ارسال اطلاعات خودکار تا زمانی که دوره بتای لایپاپ کامل شود، فقط برای نسخه های آی او اس فعال است. سرویس پیام کوتاه آیس دات با شماره های فوری در ایالات متحده آمریکا، سوئیس (برای کسانی که در اروپا هستند)، استرالیا و آفریقای جنوبی در دسترس است.

حسگر حادثه آیس دات (ICEDot) که بر روی کلاه دوچرخه سواری متصل می شود، فناوری کارآمدی است که از طریق بلوتوث به گوشی همراه شما اتصال می یابد و اگر در زمان دوچرخه سواری حادثه ای برای شما اتفاق بیفتد، به کسانی که در فهرست شماره های گوشی شما هستند، پیام هشدار می فرستد. طرز عملکرد آن چنین است که بلافاصله بعد از سانحه، ثانیه شمار آیس دات به کار می افتد و اگر کاربر ثانیه شمار را غیرفعال نکند، جی پی اس آن فعال شده و مختصات زمانی و مکانی سانحه را به فهرست شماره های دوچرخه سوار ارسال می کند.

«هیچ وقت تنها رکاب نزن» به همراه حسگر حادثه آیس دات یک رسانه دیجیتال جامع برای حفاظت از دوچرخه سوار است که طیف وسیعی از امکانات شامل ارسال خودکار اطلاعات، به اشتراک گذاشتن مسیر شروع فعالیت، اطلاعات حادثه، ارسال هشدار به شماره تماس های اضطراری، تشخیص ضربه خطرناک به سر و همچنین شناسه های اضطراری شامل نام، شرایط، درمان ها، حساسیت ها و شماره های ضروری برای نخستین پاسخ دهندگان را در اختیار کاربر قرار می دهد.

اپلیکیشن حسگر حادثه آیس دات برای آیفون ۴ اس و مدل های بالاتر و نیز نسخه اندروید ۴/۳ در دسترس است و برای گوشی های سامسونگ نیازمند نسخه ۴/۲ است. اگر گوشی اندرویدی دارید

شما می توانید این اپلیکیشن را از سایت <https://play.google.com/apps/testing/com.docvia.icedot> دانلود کنید. امکان ارسال اطلاعات خودکار تا زمانی که دوره بتای لایپاپ کامل شود، فقط برای نسخه های آی او اس فعال است. سرویس پیام کوتاه آیس دات با شماره های فوری در ایالات متحده آمریکا، سوئیس (برای کسانی که در اروپا هستند)، استرالیا و آفریقای جنوبی در دسترس است.

حسگر حادثه آیس دات (ICEDot) که بر روی کلاه دوچرخه سواری متصل می شود، فناوری کارآمدی است که از طریق بلوتوث به گوشی همراه شما اتصال می یابد و اگر در زمان دوچرخه سواری حادثه ای برای شما اتفاق بیفتد، به کسانی که در فهرست شماره های گوشی شما هستند، پیام هشدار می فرستد. طرز عملکرد آن چنین است که بلافاصله بعد از سانحه، ثانیه شمار آیس دات به کار می افتد و اگر کاربر ثانیه شمار را غیرفعال نکند، جی پی اس آن فعال شده و مختصات زمانی و مکانی سانحه را به فهرست شماره های دوچرخه سوار ارسال می کند.

«هیچ وقت تنها رکاب نزن» به همراه حسگر حادثه آیس دات یک رسانه دیجیتال جامع برای حفاظت از دوچرخه سوار است که طیف وسیعی از امکانات شامل ارسال خودکار اطلاعات، به اشتراک گذاشتن مسیر شروع فعالیت، اطلاعات حادثه، ارسال هشدار به شماره تماس های اضطراری، تشخیص ضربه خطرناک به سر و همچنین شناسه های اضطراری شامل نام، شرایط، درمان ها، حساسیت ها و شماره های ضروری برای نخستین پاسخ دهندگان را در اختیار کاربر قرار می دهد.

اپلیکیشن حسگر حادثه آیس دات برای آیفون ۴ اس و مدل های بالاتر و نیز نسخه اندروید ۴/۳ در دسترس است و برای گوشی های سامسونگ نیازمند نسخه ۴/۲ است. اگر گوشی اندرویدی دارید

آیس دات یک رسانه دیجیتالی جامع برای حفاظت از دوچرخه سواران است و طیف وسیعی از امکانات شامل ارسال خودکار اطلاعات، به اشتراک گذاشتن مسیر شروع فعالیت، اطلاعات حادثه، ارسال هشدار به شماره تماس های اضطراری، تشخیص ضربه خطرناک به سر و همچنین شناسه های اضطراری شامل نام، شرایط، درمان ها، حساسیت ها و شماره های ضروری برای نخستین پاسخ دهندگان را در اختیار کاربر قرار می دهد.



اولین مرکز خدمات شیمانو در ایران

ssc code
<http://sscdealerlocator.shimanosites.com/>



WWW.FDJ.IR

The first shimano service center in iran

 jabbaristore

 66868423 - 66894749

نشانی: تهران، خیابان مالک اشتر، بین قصر الدشت و خوش، پلاک ۶۷۹/۲



شما مهمان من هستید.

وارم شاورز؛ مهمان خانه‌ای به وسعت دنیا

فرید حاجی آقازاده

■ انجمن ورم شاورز امکانی است برای تبادل و اشتراک رایگان امکانات مجانی برای کسانی که با دوچرخه سفر می‌کنند. اگر مایل هستید میزبان سایکل توریست‌ها باشید، می‌توانید در این وبسایت عضو شوید. به این ترتیب، گهگاهی شاید پیامی دریافت کنید و مهمانی داشته باشید که با دوچرخه سفر می‌کند. حتی می‌توانید با هم چای بنوشید و داستانی درباره این شیوه زندگی بشنوید.

■ در سال ۱۹۹۳، تری زمرهال و جف کشمن سایت ورم شاورز را بنیان‌گذاری کردند و سه سال بعد، راجر گرول آن را به‌روزرسانی کرد. در سال ۲۰۰۵، رندی فی آن را به وبسایت بانک اطلاعاتی مجهز به نقشه تبدیل کرد و در حال حاضر، یک گروه کوچک و متعهد از داوطلبان این انجمن را مدیریت می‌کنند.

■ عضویت در ورم شاورز

برای عضویت و استفاده از امکانات این انجمن ابتدا باید به وبسایت ورم شاورز به نشانی WARMSHOWERS.ORG مراجعه کنید. این وبسایت به زبان فارسی هم ترجمه شده و نشانی آن*صص FA.WARMSHOWERS.ORG می‌باشد. این وبسایت به شما امکان می‌دهد که میزبان سایکل توریست‌ها شوید یا خودتان در حین سفر با دوچرخه از امکانات دیگر اعضا استفاده کنید. شما هر امکانات و خدماتی دارید، می‌توانید با اعضای دیگر به صورت رایگان به اشتراک بگذارید و به آن‌ها کمک کنید و البته هیچ اجباری در پذیرفتن مهمان یا ارائه خدمات وجود ندارد.

امکانات شما شاید به اندازه دادن یک جای خواب ساده یا یک دوش گرم باشد. راهنمایی شما می‌تواند در حد نشان دادن یک جای امن و آرام برای چادر زدن در نزدیکی خانه‌تان یا ارائه اطلاعات درباره مسیرهای رکاب‌زنی به یک دوچرخه‌سوار باشد. برای عضویت در

اما به خاطر داشته باشید که باید اطلاعات خود را مرتب به‌روز کنید و پاسخ‌گوی درخواست‌کنندگان باشید. هر دوچرخه‌سواری که تماس می‌گیرد، سزاوار شنیدن پاسخ است، حتی اگر پاسخ منفی باشد. اگر اطلاعات شما به‌روز نباشد یا پاسخ‌گو نباشید، برای دوچرخه‌سوار بسیار مایوس‌کننده است. اگر نمی‌توانید به پاسخ‌ها تماس دهید، در صفحه خود گزینه «فعالاً در دسترس نیستم» را علامت بزنید. حداقل سالی یک بار به سایت وارد شوید و اطلاعات خود را چک و به‌روز کنید. اگر دست‌کم سالی یک بار این کار را نکنید، صفحه شما از فهرست ورم شاورز حذف خواهد شد؛ البته ابتدا یک ایمیل اخطار برایتان فرستاده می‌شود.

البته این حق شماست که به هر درخواستی که صلاح می‌دانید، پاسخ منفی بدهید. مثلاً اگر شما شرط کرده‌اید که از قبل با شما تماس بگیرند و دوچرخه سواری بدون تماس قبلی درخواست مهمان شدن داشت، همان لحظه به‌سادگی بگویید: «نه، شما باید همان طور که قید کرده‌ام، از قبل با من تماس می‌گرفتید.» کسانی که به سن قانونی نرسیده‌اند، اجازه استفاده از این سایت را ندارند.

هنگامی که یکی از اعضا با شما تماس می‌گیرد و درخواست مهمان شدن می‌کند، صفحه مشخصات و توصیه دیگران را درباره این عضو مطالعه کنید و پس از آن درباره پذیرفتن یا رد درخواست او تصمیم بگیرید. هیچ اجباری در پذیرفتن درخواست‌های مهمان شدن وجود ندارد. لینک منتج به صفحه مشخصات عضو درخواست‌کننده در ایمیلی که از سایت برای شما فرستاده می‌شود، وجود دارد. اگر تصمیم گرفتید میزبان عضو درخواست‌کننده شوید، با او در تماس باشید تا یک قرار مشخص بگذارید و جزئیات لازم مانند نشانی دقیق یا شماره تلفن‌های دیگر را در صورت نیاز به او بدهید.

■ مهمان شدن در ورم شاورز

قبل از تماس با یک میزبان احتمالی، صفحه مشخصات او را به دقت بخوانید. همان طور که به مزیت‌های مهمان‌نوازی آن‌ها توجه می‌کنید، محدودیت‌هایی را که برای شما در نظر می‌گیرند نیز مد نظر داشته باشید. همچنین، نظرهایی را که دیگران درباره میزبان مورد نظر شما داده‌اند، مطالعه کنید. در مکان مورد توافق با میزبان‌تان حاضر شوید و اگر

نمی‌توانید، در اسرع وقت با ایشان تماس بگیرید. سر قرار حاضر نشدن از شکایت‌هایی است که دائم از طرف میزبانان عنوان می‌شود و این به انجمن میزبانی دوچرخه‌سواران آسیب می‌رساند. از میزبان درباره مسئولیت‌های خود به عنوان یک مهمان در حین اقامت در محل ایشان بپرسید. آیا از شما انتظار می‌رود در چیدن سفره کمک کنید؟ چه مدت اجازه دارید یا میزبان انتظار دارد که مهمان آن‌ها باشید؟ معمولاً بهتر است مهمان‌ها راهی برای نشان دادن قدرشناسی خود نسبت به مهمان‌نوازی میزبان بیابند. با بردن یک جعبه شیرینی یا شکلات، درست کردن غذا یا حتی تعریف کردن داستان اتفاقات ناب مسیر سفر می‌توانید محبت او را جبران کنید.

توصیه ما به شما این است که همیشه بعد از اقامت، نظرتان را درباره میزبان در صفحه مخصوص است و در دشت باز به این کار اعلام کنید. این کار از طریق کلیک نمایه «ارائه بازخورد» در صفحه مشخصات میزبان در ورم شاور انجام می‌شود. اگرچه دادن نظر منفی درباره یک میزبان خیلی غیر معمول است، ولی ارائه نظر صادقانه به تحکیم اعتماد در انجمن می‌انجامد. بازخورد ممتنع یا منفی باید واقع‌گرایانه، دقیق و شامل روایت تجربه شما باشد، نه بر اساس احساس یا تفسیر و قضاوت شما. انجمن ورم شاورز کاملاً به این بازخوردها وابسته است. مبنای کار آن اعتماد است و وقتی می‌بینیم دیگران درباره شخص مورد نظر ما چه نظری دارند، اعتماد کردن ساده‌تر می‌شود.

■ این موارد را نیز مد نظر داشته باشید:

– ممکن است این مورد یک سوءتفاهم یا اختلاف فرهنگی باشد. اگر چنین بود، از آن بگذرید.

– اگر فکر می‌کنید دیگر میزبانان یا مهمانان بهتر است این مورد را بدانند، در صفحه بازخورد با انتخاب گزینه «منفی» یا «خنثی» نمره منفی برای آن عضو در نظر بگیرید.

– اگر با یک بداخلاقی جدی مانند دزدی یا مزاحمت اخلاقی مواجه شدید، حتماً به مسئولان وبسایت اطلاع دهید.

– اگر با ارتکاب جرم یا قانون‌شکنی مواجه شدید، فوراً به پلیس اطلاع دهید.■



آستانه عمل یا حداکثر فشار؟ مسئله این است.

۳. مجدداً به مدت چهار دقیقه سبک رکاب بزنید.

۴. سپس به مدت پنج دقیقه تا جایی که ممکن است فشار وارد کنید.

۵. در این مرحله ۱۰ دقیقه نرم رکاب بزنید.

۶. در مرحله پایانی، بیست دقیقه حداکثر فشار را وارد کنید. در این بیست دقیقه پایانی باید حداکثر توانی که دارید را صرف کنید.

به خاطر داشته باشید که باید میانگین ضربان قلبتان در حداکثر تلاش ۲۰ دقیقه‌ای پایانی را ثبت کنید و پس از پایان تمرین، آن را در عدد ۰/۹۵ ضرب کنید. عدد حاصل، آستانه عمل یا آستانه کارکردی شما (FT) است. برای محاسبه بخش‌های تمرینی خود با استفاده از درصدهای ستون ۵ و ۶ بسته به این‌که عدد شما ضربان قلب یا درصد توان است، بهره ببرید. ■

بخش‌های تمرینی

| بخش | تلاش | توان شما | (MHR) % | (FTP) % توان | (FTHR) % ضربان قلب |
|-------|-------------|--|-----------------|--------------|--------------------|
| ۱ | آسان | صحبت کردن، آواز خواندن و حتی رقصیدن! | پایین‌تر از ۶۵% | تا ۵۵% | تا ۶۸% |
| ۲ | آهسته | راحت صحبت کردن | نزدیک ۷۰% | ۷۵%-۵۶% | ۸۳%-۶۹% |
| ۳ الف | شیب‌دار | توانایی انجام یک گفت‌وگو | نزدیک ۷۵% | ۸۵%-۷۶% | ۹۰%-۸۴% |
| ۳ ب | چابک (تند) | تنها یک جمله! | نزدیک ۸۰% | ۹۰%-۸۶% | ۹۴%-۹۱% |
| ۴ | آستانه | در بهترین حالت توانایی گفتن جملات کوتاه | نزدیک ۸۵% | ۱۰۵%-۹۱% | ۱۰۵%-۹۵% |
| ۵ | دشوار | فقط گفتن کلمات (تلاش دشوار شما) | نزدیک ۹۰% | ۱۲۰%-۱۰۶% | ۱۰۶% یا بیشتر |
| ۶ | بسیار دشوار | خرخر کردن، چسبیدن به فرمان و نفس نفس زدن | واماندگی | ۱۵۰%-۱۲۱% | واماندگی |

۱ به مدت ۱۵ تا ۳۰ دقیقه سبک رکاب بزنید و در مرکز یک تپه طولانی و پرشیب توقف کنید.

۲ در مرحله بعد، به مدت پنج دقیقه با سرعت زیاد (نه با تمام توان) تپه را صعود کرده و دوباره به جای قبلی بازگردید.

۳ یک بار دیگر و با همان سرعت قبلی تپه را صعود کنید، اما این بار هر سی ثانیه فشار را به حداکثر برسانید تا نقطه‌ای که دیگر نتوانید بیشتر از آن فشار بیاورید. برای این کار لازم است روی رکاب‌ها بلند شوید و پدال بزنید تا جایی که مجبور به توقف شوید.

۴ یک بار دیگر به نقطه شروع در مرکز تپه برگردید و مرحله سوم را چندین بار تکرار کنید.

شما قطعاً در جایی میانه فرود سوم به بیشینه ضربان خود می‌رسید. زمانی که میزان بیشینه ضربان خود را ثبت کردید، میزان درصدها را در ستون ۴ جدول زیر بگذارید تا بخش‌های ضربان قلب خود را مشخص کنید.

تمرین با فشار آستانه عمل (FT):

آستانه عمل یا آستانه کارکردی شما (FT)، بهترین میانگین برای محاسبه فشاری است که می‌توانید در یک ساعت رکاب زدن بدون توقف به آن دست یابید. تمرین زیر توسط توسط هانتز آلن (Hunter Allen)، مربی رسمی ترینینگ پیکس (Training Peaks) طراحی شده و به کمک آن می‌توانید میزان واقعی آستانه کارکردی خود را اندازه بگیرید.

۱. به مدت ۲۰ دقیقه سبک رکاب بزنید.

۲. سه ست یک دقیقه‌ای در دور بالا (۱۲۰ دور رکاب) رکاب بزنید و بین هر ست، یک ست یک دقیقه‌ای سبک داشته باشید.

صدای ضربان قلبت را بشنو

چه نوع تمرینی پر فشار محسوب می‌شود؟

مینا قربانی / کارشناس ارشد تربیت بدنی

اگر از آن دسته دوچرخه‌سوارانی هستید که تمرینات سنتی و غیر حرفه‌ای دارید، مطالبی که در ادامه می‌آید، را از دست ندهید. برای درک بهتر، کوشش کردیم این موارد را برحسب درصد و بر پایه بیشینه ضربان یا آستانه عمل بیان کنیم. تمام آن‌چه نیازمند انجام آن هستید، انتخاب بهترین روش برای خودتان، کار روی بخش‌های مورد نظر و شروع تمرین است.

تمرین با حداکثر ضربان قلب (MHR):

ضربان قلب نمایانگر فشار وارده به بدن و میزان دشواری فعالیت آن است. هر چقدر ضربان قلب بالاتر باشد، فشار بیشتر است. با استفاده از نمایشگر اندازه‌گیری ضربان قلب، بخش‌های تمرین شخصی را بر اساس بیشینه ضربان خود (MHR) طراحی کنید. برای این کار از فرمول زیر استفاده کنید:

مردان: $(سن \times 0/8) - 214$

زنان: $(سن \times 0/9) - 209$

برای به دست آوردن عدد دقیق‌تر، می‌توانید تمرین زیر را نیز اجرا کنید. برای اجرای این تمرین به نمایشگر ضربان قلب نیاز دارید تا حداکثر ضربان قلب شما ثبت شود.



نکته های کوچک برای رویدادهای بزرگ

۹ اصل تمرینی برای دوچرخه سواری در مسافت های طولانی

دانیال خاکبان / کارشناس ارشد تربیت بدنی

برای موفقیت در یک رویداد ورزشی، تفریحی یا حتی یک مسابقه به تمرین کردن به روش مناسب نیاز دارید. به این منظور فهرستی از راهنمایی های قهرمانان دوچرخه سواری را ارائه می دهیم و امید داریم تا در دستیابی به نخستین رویداد بزرگ تان به شما کمک برسند.

۱ هدف گذاری کنید.

ابتدا چالش خود را انتخاب کنید. واقع بین باشید. اگر تنها چند ماه است دوچرخه‌سواری را شروع کرده‌اید، تصور رکابزنی طولانی و پرفشار را از ذهن تان خارج کنید؛ چالش برانگیز بودن بله، احساسی بودن نه. سپس، فکر کنید دقیقاً به دنبال چه هستید؟ آیا در حال تمرین و تقویت خود هستید، یا در حال مسابقه دادن و پیروز شدن؟ همواره منطقی باشید. اگر هدف غیرممکنی را انتخاب کنید، به‌زودی انگیزه خود را از دست می‌دهید. زمانی که هدف‌تان را مشخص کردید، آن را یادداشت کنید و در کیف پول تان، نزدیک کامپیوتر، روی داشبورد ماشین یا روی درب یخچال بگذارید؛ هر جایی که عموماً آن را می‌بینید و به شما کمک می‌کند تا بر آن تمرکز کنید.

۴ ماهیچه‌های تان را قوی کنید.

وقتی بدن کربوهیدرات‌ها را برای سوخت استفاده می‌کند، باعث تولید اسید لاکتیک در خون می‌شود و عملکرد عضلات را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تمام آن‌چه باید بدانید نقطه‌ای است که اسید لاکتیک سریع‌تر ترشح می‌کند و شما باید با بالا بردن آستانه لاکتاک خود آن را تعدیل کنید و بالا بردن این آستانه به شما کمک می‌کند برای مدت طولانی‌تری فشار را تحمل کنید. تمرین برای وارد کردن بیشترین مقدار نیرو و نیز افزایش استقامت، اهمیت فراوانی دارد.

۵ استراحت کافی داشته باشید.

زمانی که دوچرخه‌سواری می‌کنید متناسب و آماده نمی‌شوید، وقتی این اتفاق می‌افتد که استراحت می‌کنید و این بهترین دلیلی است که حداقل یک روز در هفته یا حتی بیشتر استراحت کنید. اگر در یک ماه خیلی به خودتان فشار آوردید، باید یک هفته تمرین سبک انجام دهید.

۲ تمرینات طولانی مدت داشته باشید.

همه ما گاهی تمرینات برنامه‌ریزی شده رکاب زدن را از دست می‌دهیم، اما حتی اگر قادر نیستید تمرین مسافت‌های بالا را در زمان حاضر انجام دهید، رکاب زدن‌های معمولی را از دست ندهید. آن‌ها حیاتی هستند. اگر هوا خوب نیست باز هم بیرون بروید زیرا ممکن است در روز مسابقه نیز با چنین هوای بدی مواجه شوید. اگر دوچرخه‌تان خراب شده است به سرعت تعمیرش کنید یا به تعمیر‌گاه ببرید و کوشش کنید پیاموزید چگونه می‌توانید این کار را در جاده انجام دهید. به خاطر داشته باشید تمرینات طولانی و پرفشار، زمانی اتفاق می‌افتند که بدن شما برای مقابله با مسائل غیرمترقبه آماده شده باشد. رکاب زدن در مسافت‌های طولانی ذهن‌تان را برای تلاش‌های طولانی و فرساینده آماده می‌کند و به شما می‌آموزد از ذخایر انرژی خود به شکل کارآمدتری استفاده کنید.

۳ تکنیک خود را ارتقا دهید.

هم‌زمان با ارتقای مهارت‌های خود در جلسات منظم تمرینی، کوشش کنید با تکنیک‌های غیرجسمانی در رکاب زدن‌های عمومی انس بگیرید. یک شیب طولانی در معرض باد را پیدا کنید و زمان خودتان را در چند دور پایین آمدن از آن محاسبه کنید. تمرین کنید که چه زمانی باید ترمزها را رها کنید، چگونه به گوشه‌ها بروید و یاد بگیرید چه زمانی باید دوباره پا زدن را شروع کنید. این تمرین مستلزم احتیاط زیادی است و آن را همواره با یک همراه و در جاده‌های خلوت انجام دهید و زمانی را انتخاب کنید که به‌راحتی بتوانید هر وسیله‌ای که نزدیک می‌شود، را ببینید. از یاد نبرید که صعود کند در مسیر سربالایی را می‌توانید با بازگشت سریع از شیب جبران کنید.

خوابیدن در باد یک گروه (پناه گرفتن از وزش باد)، مقدار بسیار زیادی از توان پاهای شما را حفظ می‌کند و خستگی شما را به تعویق می‌اندازد، اما این کار به‌راحتی حاصل نمی‌شود. برای این کار تکنیک‌هایی وجود دارند که مستلزم آموزش هستند؛ بنابراین، با یک گروه حرفه‌ای و در مسیرهای محلی تمرین کنید. پس، هر چقدر بتوانید نزدیک به یک گروه رکاب بزنید و در باد آن باشید، می‌توانید زمان کمتری را از دست دهید.

هر چه

مسافت تمرین و مسابقه بیشتر

باشد توجه به نکات کوچک

جسمی و روانی اهمیت بیشتری

می‌یابند.

یک گرم کربوهیدرات مصرف کنید. این می‌تواند شامل استفاده از نوشیدنی‌های کربوهیدرات‌دار، ژل‌ها، غذاهای جامد یا ترکیبی از این‌ها باشد. البته ممکن است نیازهای شما متفاوت با استانداردهای معمول باشد و لازم است که در تمرین آن را امتحان کنید تا بفهمید دقیقاً به چه چیزی در آن روز نیاز دارید. اگر قرار است در یک مسابقه رکاب بزنید، خبردار شوید که چه نوشیدنی و غذایی در کدام نقطه از مسیر قرار دارد تا اگر نمی‌توانید یک نوشیدنی پیشنهادی را تحمل کنید، انتخاب خودتان را همراه ببرید. اگر از خوردن مواد شیرین احساس بدی دارید، چک کنید که چه چیزی خوش طعمی برای ذائقه شما وجود دارد و در صورت لزوم آن را همراه ببرید.



۸ آسیب‌ها را جدی بگیرید.

زمانی که فراتر از توان تان رکاب می‌زنید، استرس و فشار بیشتری به بدن خود وارد می‌کنید و ممکن است نشانه‌های این فشار را نادیده بگیرید. اما هرگز این کار را نکنید چون درد کشیدن در زمان دوچرخه‌سواری، مشکلات کوچک به مسائل بزرگ‌تر تبدیل میکند. اگر آسیب دیدید، آن را جدی بگیرید و برای مدتی دوچرخه را کنار بگذارید یا تمرینات موازی بکنید. اگر مشکل بیومکانیکی دارید، یک متخصص درمانی را ملاقات کنید و موقعیت رکاب‌زدن‌تان را با او بازبینی کنید. هر کاری نیاز بود انجام دهید تا آسیب‌های بالقوه را، زمانی که فقط در مرحله آزار دادن و نشانه هستند، نادیده نگیرید.

۹ تقسیم انرژی کنید.

حرکت یکنواخت و موزون در تمرین و در روز اصلی حیاتی است. رمز اصلی این است که با شدتی صعود کنید که پاهایتان دم نکنند. این امر وابسته به تجربه است. اگر با میزان ضربان یا توان خود تمرین کرده باشید، حتماً ایده خوبی درباره میزان تحمل خود دارید. اگر نمی‌دانید چقدر سخت باید کار کنید، از ۸۵ درصد حداکثر میزان ضربان خود بالاتر نروید، حتی در سرازیری‌ها؛ در غیر این صورت، مصرف ذخایر گلیکوژن به حداکثر خواهد رسید. از آن‌جا که میزان ذخایر گلیکوژن محدود هستند، اگر بسیار سخت در مدت کوتاه فعالیت کنید، هرگز نمی‌توانید با خوردن مواد غذایی آن را جبران کنید. پس توان خود را حفظ کنید، منظم تغذیه کنید و از رکاب زدن لذت ببرید. ■

است. حالا باید وزن دوم را از وزن اول کم کنید: کیلوگرم $\frac{1}{8} = 2\frac{3}{4} - 75$

در این مرحله وزن تغذیه را به این میزان اضافه کنید تا اندازه کل وزن کردن خود را به

دست آورید: کیلوگرم $\frac{3}{48} = \frac{1}{68} + \frac{1}{8}$

هر نوبت مدفوع و ادرار را نیز در نظر داشته باشید چون وزن از دست داده را بالاتر می‌برد. عدد حاصل را بر ساعات رکاب زدن تقسیم کنید: کیلوگرم در ساعت $3 = \frac{3}{48} \div 3$ وزن شما در پایان تمرین یا مسابقه با زمان شروع برابر نیست، اما با خوردن و نوشیدن کافی حدود یک تا دو کیلوگرم متفاوت خواهد بود. هیچ‌گاه از مجموع دو تا سه درصد بیشتر وزن کم نکنید.



۷ سوخت مناسب همراه داشته باشید.

به‌منظور جایگزینی مقدار آبی که از طریق تنفس و تعریق از دست داده‌اید، به نوشیدن نیاز دارید، اما برای تمرین‌های طولانی‌تری یا در زمان مسابقه باید از نوشیدنی‌هایی استفاده کنید که سوخت شما را تأمین کنند. تخلیه انرژی اتفاق بدی است و زمانی که بدن نتواند میزان انرژی مورد نیاز خود را فراهم کند از پیشروی شما ممانعت می‌کند. برای تمرین و مسابقه نوشیدنی را مصرف کنید که پنج تا هفت درصد کربوهیدرات دارد. این سطحی مساوی با آهنگ بدن است؛ به این معنا که این نوشیدنی میزان مشابهی از محلول‌ها را دارد که در مایعات بدن وجود دارد؛ بنابراین، به‌سرعت جذب می‌شود. برخی افراد نوشیدنی‌های هایپوتونیک (با فشار اسمزی کمتر) را ترجیح می‌دهند که در آن میزان کربوهیدرات‌ها کمتر از پنج درصد است. تنها راه دریافتن آن‌چه برای شما مناسب است، استفاده از روش آزمون و خطا در زمان تمرین است. ضمناً سعی کنید نوشیدنی را انتخاب کنید که الکترولیت نیز دارد، به‌ویژه سدیم. این ترکیب سرعت جذب مایعات را در بدن بالا می‌برد و در مسابقات و تمرینات طولانی‌مدت اهمیت زیادی دارد. در پایان، مصرف نوشیدنی که از طعم آن لذت می‌برید بسیار اهمیت دارد، زیرا تمایل بیشتری به نوشیدن آن دارید. پیش از آن‌که سوار دوچرخه شوید، به مقدار فراوانی بنوشید تا بدنتان در زمان شروع کاملاً پرآب باشد و نوشیدن را بعد از آن به مقدار کم و مرتب ادامه دهید تا به بازگشت و بهبود شما کمک کند. اگر برای یک تمرین یک‌ساعته، نوشیدنی کربوهیدرات‌دار درست کنید. تشنگی نشانه بدی است و صبر نکنید تا تشنه شوید. در هنگام دوچرخه‌سواری، باید در هر ساعت به ازای هر کیلوگرم از وزن بدن حداقل

شیب و خط

نقش خطوط موازی در عکاسی

از جاده‌های بیابانی

سهیلا خان میرزایی
Bicycle Touring Photography

ما به وسیله دوچرخه‌هایمان جهان را کشف و با مردم جدیدی ملاقات می‌کنیم، فرهنگ‌های مختلف را تجربه می‌کنیم و در میان برخی از چشم‌اندازهای بی‌نظیر زمین رکاب می‌زنیم. عکس می‌گیریم تا آن را به دوستانمان نشان دهیم و ماجراجویی‌هایمان در طول سفر را به یاد بیاوریم؛ ماجراجویی‌های که اغلب جز همان عکس‌ها شاهد دیگری برای آنچه تجربه کرده‌ایم، وجود ندارد.

این سلسله مقالات، مفاهیم کلی و اساسی عکاسی را در بر می‌گیرد و نکاتی درباره چگونگی بهبود عکاسی‌تان در زمان دوچرخه‌سواری را بازگو می‌کند و نیز پاره‌ای از تجارب الهام‌بخش از دیگر عکاسان را در اختیارتان می‌گذارد. از زمانی که شما تصمیم می‌گیرید یک دوچرخه‌سوار عکاس باشید، به چیزهایی بیش از یک دوچرخه نیاز دارید، چیزهایی مثل پیشنهادات سفرهای گوناگون، آموختن نکاتی درباره عکاسی مناظر و چهره‌ها و همچنین اصول عکاسی برای وب سایت‌ها.

اهمیت خطوط موازی

خطوط موازی این جاده بیابانی کمک می‌کند تا چشمان بیننده در سرتاسر عکس کشیده شوند و همچنین حس حرکت و نگاه پویا را به عکس می‌افزاید. در هنگام عکاسی در یک جاده شبیدار بیابانی، ابتدا هم‌رکاب خود را متوقف و یک چشم‌انداز جالب عکاسی را جست و جو کنید. اغلب در این‌گونه مسیرها، خطوط موازی حاصل از تردد، عارضه غالب بصری هستند. پس، آن‌ها را بیابید و به همراهتان علامت دهید تا دوباره شروع به رکاب زدن کند و از او عکس بگیرید. ■



امروز سه‌شنبه؛ این‌جا چهار باغ

دوچرخه سواری شهردار در نصف جهان



دکتر مهدی جمالی نژاد، شهردار دومین کلانشهر ایران، سیاستمدار جوانی است با دغدغه‌های زیست محیطی یکی از مدیران شهری است که به پویای سه‌شنبه‌های بدون خودرو پیوسته و دوچرخه را به عنوان وسیله تردد به محل کار خود انتخاب کرده است. برخلاف بسیاری از مدیران ریز و درشت شهری که بلافاصله پس از تصدی پست، راننده و اتومبیل را در اختیار می‌گیرند، دکتر جمالی نژاد از سالها پیش، که مسئول مدیریت هماهنگی امور مناطق اصفهان بود، از دوچرخه استفاده می‌کرد. به باور ایشان، برای تشویق مردم به استفاده از دوچرخه باید از خود شروع کرد. شهرداری اصفهان، به عنوان جایگاه خاصی که در مجموعه مدیریت شهری دارد، تمام تلاش خود را برای فراهم ساختن زیرساخت لازم جهت توسعه فرهنگ استفاده از دوچرخه به کار بسته و معتقد است گسترش دوچرخه سواری همگانی تاثیرگذارترین راهکار در سه حوزه بحرانی جلوگیری از آلودگی هوا، مبارزه با کم تحرکی و حل مشکل ترافیک است. شهردار اصفهان می‌گوید: "جهت تشویق مردم به سمت استفاده از دوچرخه برای سفرهای درون شهری برنامه‌های بسیاری داریم که از آن جمله افزایش ایستگاه‌های دوچرخه و احداث مسیرهای اختصاصی دوچرخه است". وی همچنین با تاکید بر راه اندازی کمپین حمل و نقل پاک گفت: "من همیشه از دوچرخه استفاده کرده‌ام و اگر روز اولی که به شهرداری آمدم با دوچرخه نیامدم، به این دلیل بود که فکر نکنند تظاهر می‌کنم و زمانی که مدیر هماهنگی امور مناطق بودم با دوچرخه به محل کار می‌آمدم و وقتی شهروندان ببینند ما شعار نمی‌دهیم و عمل می‌کنیم، آن‌ها نیز رعایت می‌کنند." ■

سخنی با شهروندان:

سه‌شنبه‌های بدون خودرو را جدی بگیریم، طرحی که در بیش از چهل کشور دنیا اجرا شده و نتیجه‌های چشمگیری در پی داشته است. این طرح یکی از ساده‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راه‌حلی است که برای مبارزه با آلودگی هوا وجود دارد و خوشبختانه نهادهای دولتی کشور هم دیدگاه مثبتی درباره آن دارند. بهترین زمان برای کمک به توسعه دوچرخه سواری همگانی، حمایت از این طرح است.

سیاستمدار دوچرخه و مربا

نیروی برای تغییر، نیروی برای بشریت، نیروی برای صلح



است و در سال ۲۰۱۵ رهبری کمپین «حفاظت از سیاره ما» را برعهده داشت. او همچنین طرفدار حفاظت از منابع زیرزمینی آب، توقف تدریجی استحصال سوخت‌های فسیلی و مدیر برنامه ویژه‌ای موسوم به «بانک سرمایه‌گذاری سبز» می‌باشد. رهبر حزب کارگر انگلیس ترجیح می‌دهد اوقات فراغتش را به درست کردن مربا و حضور در گروه پارلمانی پنیر، که هدفش افزایش آگاهی در مورد صنعت لبنیات است، اختصاص دهد. این سیاستمدار صلح‌طلب، در جریان سخنرانی پس از پیروزی انتخاباتی‌اش، گفت: «... رفتن به جنگ میرانی از تلخی و مشکلات ایجاد می‌کند که شامل بحران پناهندگان می‌شود. اجازه بدهید نیرویی برای تغییر به وجود بیاید، نیرویی برای بشریت در جهان، نیرویی برای صلح.» ■

جرمی کوربین، رهبر ۶۷ ساله حزب کارگر انگلستان، از جمله سیاستمدارانی است که از دوچرخه به عنوان وسیله نقلیه روزمره خود استفاده می‌کند. این رهبر اپوزیسیون بریتانیایی اتومبیل شخصی ندارد و برای سفرهای طولانی از قطار بهره می‌برد. وی گیاه‌خوار است و الکل نمی‌نوشد. کوربین، ندرتاً از کراوات استفاده می‌کند و معمولاً با صندل و کیف روی شانه راهی پارلمان می‌شود. وی که از سال ۱۹۸۳ عضو پارلمان بریتانیا بوده است، مخالف جدی مصرف‌گرایی است و در خانه‌های معمولی در محله‌های معمولی زندگی می‌کند و هر سال پس از اعلام هزینه‌های نمایندگان پارلمان، نام او در بین کسانی است که کمترین هزینه را داشته‌اند. رهبر حزب کارگر انگلیس یک فعال واقعی حقوق بشر و محیط زیست



دزد دوچرخه

روایت مشقات کارگری جنگ جهانی دوم

سپهر اتابک

دزد دوچرخه، شاهکار سینمایی ویتوریو دسیکا (Vittorio De Sica) کارگردان فقید و نئورئالیست ایتالیایی است که در سال ۱۹۴۸ تولید و به عنوان یکی از متحول‌کننده‌ترین آثار سینمایی جهان شناخته شد. دزد دوچرخه روایتگر مشقات کارگری و مصایب جنگ جهانی دوم است که اروپا را به ورطه رکود و بیکاری کشاند. همه صحنه‌های این فیلم در خارج از استودیو و در فضای واقعی کوچه‌های شهر رم فیلمبرداری شده‌اند و گویای حقیقت راستین دهه ۴۰ و ۵۰اروپاست. دزد دوچرخه علیرغم هزینه تولید پایین و استفاده از بازیگران غیرحرفه‌ای یکی از ستایش‌شده‌ترین آثار تاریخ سینماست و در ردیف هشتاد و هفتم برترین فیلم‌های تاریخ سینما قرار گرفت.

داستان فیلم: آنتونیو ریچی کارگر بیکاری است که به زحمت توانسته شغل چسباندن پوستر بر روی دیوار را به دست آورد. آنتونیو مجبور است برای استخدام در این شغل دوچرخه‌ای را داشته باشد تا به وسیله آن پوسترها را در سطح شهر نصب نماید. آنتونیو به همراه همسرش پول خرید دوچرخه را با فروش ملافه‌های کهنه خانه فراهم می‌کند. هنگامی که آنتونیو جهت معرفی به شهرداری می‌رود، عاشقانه دوچرخه‌اش را در آغوش می‌گیرد و معصومانه می‌گوید که آن را بسیار دوست دارد. این علاقه کودکانه آنتونیو مورد تمسخر دیگران قرار می‌گیرد. شادی کودکانه آنتونیو دیری نمی‌پاید و در نخستین روزهای شغل جدید، هنگامی که وی سرگرم کار است، دوچرخه‌اش را به سرقت می‌برند. آنتونیو از بیم آن که مبادا بدون دوچرخه، شغلی را که به سختی به دست آورده است را از دست بدهد با پسر کوچکش، برونو، جستجویی خستگی ناپذیر را در خیابان‌های پایتخت ایتالیا آغاز می‌کند. آنها پس از چند ساعت دزد دوچرخه را در خیابانی می‌بینند و تعقیبش می‌کنند ولی دزد متواری می‌شود. این پدر و پسر در تلاش بی‌پایان شان موفق می‌شوند دزد را در محله او به دام اندازند و پلیس را خبر می‌کنند، اما پلیس موفق به پیدا کردن دوچرخه نمی‌شود و افراد آن محل هم از دزد دفاع می‌کنند و آنها را با بی‌احترامی از آنجا بیرون می‌کنند. سکانس پایانی فیلم بسیار تاثیر گذار و به یادماندنی است. آنتونیو که در

به دست آوردن تنها وسیله کسب درآمدش ناکام مانده، ناگهان متوجه یک دوچرخه می‌شود که در کنار خیابان پارک شده و تصمیم می‌گیرد که آن را بدزدد. بنابراین پسر خود را با اتوبوس به محل دیگری می‌فرستد ولی پسرک کمی دورتر به تماشای او می‌نشیند و با چشمان بهت‌زده شاهد دزدی پدر می‌شود! اما بدشانسی‌های آنتونیو پایانی ندارد و توسط مردم دستگیر شده و به خاطر اقدام به دزدی، در مقابل چشمان فرزندش کتک می‌خورد و تحقیر می‌شود. وقتی مردم آن محله پسر کوچک او را می‌بینند که با چشمانی اشک‌بار پدر را تماشا می‌کند دست از ضرب‌و‌شتم او برداشته و رهایش می‌کنند. آنتونیو که همه چیزش پیش پسرک فرو ریخته و پسر کوچک که دردی بزرگ‌تر از سن و سالش را تجربه کرده است در حالی که هر دو خجلت زده‌اند و به آرامی اشک می‌ریزند در کنار هم به راه می‌افتند و از کادر خارج می‌شوند. پایان فیلم، مثل اکثر فیلم‌های سبک نگاه نئورئالیستی باز است و مخاطب را با دنیایی از احساسات و ابهامات پیچیده تنها می‌گذارد.

سکانس ماندگار:

در حالی که پدر و پسر از صبح تا عصر در به در به دنبال دوچرخه گشته و خسته و ناامید شده‌اند، آنتونیو در اوج ناامیدی تصمیم می‌گیرد که برای دلجویی از پسرش، او را به یک رستوران اشرافی ببرد و لاف‌ل، برای یک لحظه هم که شده شاد زندگی کنند و غذای اشرافی بخورند.

برونو (پسر آنتونیو) در حالی که روش خوردن غذا با کارد و چنگال را نمی‌داند در رستوران از پدرش می‌خواهد همان غذایی را سفارش دهد که یک کودک ثروتمند و خانواده‌اش در حال خوردن آن هستند. آنتونیو به پسرش می‌گوید: «برای آن طوری غذا خوردن، باید یک میلیون لیر در ماه درآمد داشته باشی.» سپس هر دو به این نتیجه می‌رسند که حتی قدرت سفارش پیتزا را هم ندارند و به یک برش نان و پنیر موتزارلا راضی می‌شوند. پسر با اشتها و رضایت خاطر با دست غذا را می‌بلعد و پدر، مایوس و غمگین نگاهش می‌کند.

دیالوگ ماندگار:

آنتونیو: چرا باید با نگرانی خودمو بکشم در حالی که در نهایت قراره بمیرم؟

جوایز و افتخارات:

برنده اسکار افتخاری بهترین فیلم غیر انگلیسی، نامزد دریافت اسکار بهترین فیلمنامه.

هنرپیشگان:

لامبرتو ماجرونو (آنتونیو)، انزو استایولا (برونو)، لیانلا کارل (همسر آنتونیو).

سکانس پایانی فیلم بسیار تاثیر گذار و به یادماندنی است. آنتونیو که در به دست آوردن تنها وسیله کسب درآمدش ناکام مانده، ناگهان متوجه یک دوچرخه می‌شود که در کنار خیابان پارک شده و تصمیم می‌گیرد که آن را بدزدد.■



ارتش، نشسته با پشت صاف روی اسبی که به‌خوبی تیمار شده، نمادی از سبک ارتش و نشان‌دهنده کرامت و بزرگی تشکیلات او به حساب می‌آمد در حالی که یک دوچرخه‌سوار با پشت خمیده در یونیفرم سلطنتی، برای بسیاری بی‌تناسب، مضحک و ناخوش‌آیند بود. البته نباید از نظر دور داشت که صاحب منصبان سواره‌نظام و فتودال‌های سوارکار نیز تأثیر قابل توجهی بر مقامات بالای ارتش داشتند و مقاومت آن‌ها در استفاده از دوچرخه قابل درک بود.

سرانجام ارتش با پذیرفته شدن دوچرخه به عنوان سریع‌ترین وسیله ترابری موجود، موافقت کرد و از آن پس سایر بخش‌های جامعه نیز دوچرخه را سریع‌تر و راحت‌تر پذیرفتند. ■



در مقایسه با ۳۱ ساعت دوچرخه‌سواری، زمان بسیار طولانی‌تری بود. برخی از کشورهای اروپایی در سال ۱۸۸۰، استفاده از دوچرخه در ارتش را امتحان کرده بودند، اما تا این زمان هنوز هیچ یگان دوچرخه‌ای فعال نشده بود. مقامات رسمی ورزش دوچرخه‌سواری بر جدی گرفتن دوچرخه به عنوان شکلی از حمل و نقل و ایجاد یگان‌های دوچرخه به ارتش تأکید می‌کردند. آن‌ها معتقد بودند که سربازان دوچرخه‌سوار می‌توانند به عنوان پیک یا نیروهای واکنش سریع وارد عمل شوند.

تنها مشکل، بحث تعویض دوچرخه بود و نظامیان معتقد بودند اگر تعویض اسب در رویدادهای دیگر ممکن نیست، چرا باید به یک دوچرخه‌سوار امکان تعویض یا سرویس دوچرخه‌اش داده شود؟ تشکیلات ارتش، ادعای روزنامه‌نگاران و مؤسسات دوچرخه‌سواری مبنی بر ارزش نظامی دوچرخه را نپذیرفتند و گفتند تا زمانی که تعویض دوچرخه ممنوع نباشد، نتایج بی‌معنا است. به همین خاطر مسئولان برگزاری، سه جایزه ویژه برای شرکت‌کنندگانی که رقابت را بدون تعویض دوچرخه تمام کرده بودند، در نظر گرفتند. این جوایز به نفرات دوم تا چهارم اختصاص یافت زیرا نفر اول در طول مسیر دوچرخه‌اش را عوض کرده بود. ارتش آلمان به شواهد این رویداد توجه کافی نشان داد و از آن پس حضور نظامیان دوچرخه‌سوار در مانورهای کالج نظامی سلطنتی برلین شکل جدی به خود گرفت، به گونه‌ای که در ماه مه ۱۸۹۵ ارتش آلمان کتاب راهنمای دوچرخه را به عنوان سرفصل درسی دانشجویان مراکز نظامی منتشر کرد.

این چرخش چشمگیر باعث تعجب افراد بسیاری شد که شاهد فضای بسیار بسته استفاده از دوچرخه توسط تشکیلات ارتش تا پیش از ۱۸۹۴ بودند. سواره نظام کل

رقابت وین - برلین تصویری از

توانایی‌های دوچرخه‌سواری،

به ویژه در مسافت‌های طولانی،

را به رخ کشید چرا که برنده

مسابقات اسب‌سواری سال

گذشته، همین مسیر را با صرف

زمان ۷۱ ساعت پشت سر گذاشته

بود که در مقایسه با ۳۱ ساعت

دوچرخه‌سواری، زمان بسیار

طولانی‌تری بود.



سواره نظام دوچرخه‌سوار

اسب و سوارکار یا دوچرخه و رکاب‌زن؟

مسعود زعفرانچی



در ژوئن ۱۸۹۳، ۱۱۷ مرد دوچرخه‌سوار در یکی از مهم‌ترین رویدادهای دوچرخه‌سواری پیش از جنگ جهانی اول شرکت کردند و فاصله میان وین و برلین را رکاب زدند. هشت هزار نفر از مردم شهرهای مسیر هم برای تماشای نخستین گروه پانزده نفره دوچرخه‌سواران، سرمای کشنده صبحگاهی را به جان خریدند. به‌منظور شناسایی راحت‌تر دوچرخه‌سواران در مسیرهای باریک حاشیه شهرها، گروه‌های دوچرخه‌سوار با فاصله پنج دقیقه‌ای اعزام می‌شدند.

جاده‌های بی‌نام، مسیرهای دشوار و سراسیمه‌های خطرناک، تنها عوامل بازدارنده نبودند و دوچرخه‌سواران در طی شب به وسیله طوفان‌های شدید هم گرفتار شدند. باران شدید راهنماهای مسیر را از بین برد و برخی دوچرخه‌سواران با وجود نقشه‌ها، جهت‌ها و اطلاعاتی که در شروع به آن‌ها داده شده بود، راه را گم کردند. برگزاری این رقابت هیچ شباهتی به رقابت‌های امروزی نداشت و تنها در مسیر وین تا مرز اتریش بیش از ۳۰۰ محل کنترل دایر شده بود و فناوری وسایل نقلیه موتوری هنوز با دوچرخه‌ها همراه نشده بود. به‌جای آن، گزارش لحظه به لحظه رقابت به وسیله تلگرام ارسال می‌شد، البته زمانی که طوفان خطوط را مختل نمی‌کرد! دو کرومتر را برای زمان‌گیری هم زمان تنظیم کردند و یکی از آن‌ها را با قطار سریع‌السیر به خط پایان در برلین فرستادند. آگوست لئر (August Lehr)، قهرمان مسابقات جاده‌ای، شانس اول پیروزی محسوب می‌شد. او که به داشتن هفده رکورد مشهور بود، توسط تعدادی از دوچرخه‌سوارانی که شانس قهرمانی نداشتند حمایت می‌شد تا از حرکت در باد آن‌ها سود ببرد. با این حال، لئر هرگز موفق نشد و به علت طوفان و زمین خوردن از قهرمانی بازماند.

برنده جوزف فیشر (Josef Fischer) از مونیخ بود که با



کریستا لودینگ روتن برگر

ریحانه نوروزی

شکارچی آلمانی

کسب دو مدال در دو رشته ورزشی در یک المپیک!



وی در بازی‌های زمستانی کلمگری، آلبرتای کانادا، در ماده اسکیت سرعت ۱۰۰۰ متر مدال طلا و در ۵۰۰ متر مدال نقره را شکار کرد. این پایان افتخارات کریستا نبود و هفت ماه بعد، المپیک ۱۹۸۸ سئول، این زن سخت‌کوش آلمانی را در تاریخ جاودانه کرد. این دوره از بازی‌ها که با شرکت ۸۳۹۱ ورزشکار شامل ۲۱۹۴ زن از ۱۵۹ کشور در ۲۳۷ رشته و ماده در سئول پایتخت کره جنوبی برگزار شد به شدت تحت تأثیر شدت افشای دوپینگ بن جانسون، دهنده کانادایی، قرار گرفت. اما سئول قهرمان بهتری هم داشت و کریستا توانست در ماده ۱۰۰۰ متر سرعت دوچرخه‌سواری جاده مدال نقره را از آن خود کند و به این ترتیب به افتخار دریافت مدال المپیک زمستانی و تابستانی در یک سال دست یابد.

کریستا لودینگ روتن برگر، در طول دوران حرفه‌ای ورزشی خود، هشت رکورد جهانی را جابه‌جا کرد و پس از کسب مدال برنز در قهرمانی جهان در سال ۱۹۹۲ به ورزش حرفه‌ای خود پایان داد. ■

● مدال‌ها

| قهرمانی‌ها | مدال طلا | مدال نقره | مدال برنز |
|-------------------|---|--|--|
| اسکیت سرعت | | | |
| المپیک زمستانی | ۱۹۸۴ (م ۵۰۰) ۱۹۸۸ (م ۱۰۰۰) | ۱۹۸۸ (م ۵۰۰) | ۱۹۹۲ (م ۵۰۰) |
| سرعت جهانی | ۱۹۸۵ ۱۹۸۸ | ۱۹۸۶ ۱۹۸۹ | ۱۹۷۹ - ۱۹۸۳ ۱۹۸۷ - ۱۹۹۲ |
| قهرمانی جهان | ۱۹۸۶ (م ۵۰۰) - ۱۹۸۸ (م ۵۰۰) ۱۹۸۸ (م ۱۰۰۰) - ۱۹۸۹ (م ۵۰۰) | ۱۹۸۶ (م ۱۰۰۰) ۱۹۸۹ (م ۵۰۰) | |
| سرعت آلمان | ۱۹۸۱ - ۱۹۸۲ - ۱۹۸۳ - ۱۹۹۲ | ۱۹۷۸ - ۱۹۷۹ ۱۹۸۸ | ۱۹۷۷ |
| تایم تریل انفرادی | ۱۹۸۰ (م ۵۰۰) - ۱۹۸۵ (م ۵۰۰) - ۱۹۸۶ (م ۵۰۰) ۱۹۸۸ (م ۵۰۰) - ۱۹۸۹ (م ۵۰۰) - ۱۹۹۱ (م ۵۰۰) ۱۹۹۱ (م ۱۰۰۰) | ۱۹۸۰ (م ۱۰۰۰) ۱۹۸۴ (م ۵۰۰) ۱۹۸۶ (م ۱۰۰۰) ۱۹۸۸ (م ۱۰۰۰) ۱۹۸۹ (م ۱۰۰۰) | ۱۹۸۳ (م ۵۰۰) ۱۹۸۳ (م ۱۰۰۰) ۱۹۸۴ (م ۱۰۰۰) |
| دوچرخه‌سواری جاده | | | |
| المپیک تابستانی | | ۱۹۸۸ (سرعت) | |
| سرعت جهانی | ۱۹۸۶ | ۱۹۸۷ | |



● کریستا لودینگ، معروف به روتن برگر، قهرمان سابق اسکیت سرعتی و دوچرخه‌سواری جاده جهان در چهارم دسامبر ۱۹۵۹ در شهر وایسواسر آلمان شرقی زاده شد. لودینگ یکی از تنها قهرمانانی است که هم در المپیک زمستانی و هم تابستانی رقابت کرده و اولین و تنها زنی است که در هر دو المپیک زمستانی و تابستانی مدال کسب کرده است. کریستا در سال ۱۹۸۸ در هر دو المپیک زمستانی و تابستانی صاحب مدال شد، اتفاقی که دیگر به علت تفاوت زمانی سال‌های این دو المپیک امکان‌پذیر نیست.

قبل از اتحاد دوباره آلمان در سال ۱۹۹۰، لودینگ برای آلمان شرقی مسابقه می‌داد و به مدت ده سال یکی از بهترین‌های اسکیت سرعت بود. در مسابقات سرعت قهرمانی جهان در سال ۱۹۸۵ و ۱۹۸۸ دو بار قهرمان جهان شد و در سال ۱۹۸۶ و ۱۹۸۹ هم دو مدال نقره کسب کرد. او همچنین در سال‌های ۱۹۸۶، ۱۹۸۸ و ۱۹۸۹ سه مرتبه عنوان قهرمانی جهان در ماده ۵۰۰ متر را کسب کرده و یک بار هم به عنوان قهرمانی جهان در ماده ۱۰۰۰ متر نایل آمد (سال ۱۹۸۸).

کریستا در ۱۹۸۰، از طریق مربی خود از نست لودینگ، که پس از المپیک زمستانی ۱۹۸۸ با او ازدواج کرد، قانع شد که در رشته دوچرخه‌سواری هم تمرین کند و در نهایت رئیس فدراسیون ورزشی آلمان شرقی به او اجازه داد تا به رقابت‌های دوچرخه‌سواری وارد شود. کریستا در مسابقات دوچرخه‌سواری قهرمانی جهان در سال ۱۹۸۶ در ماده سرعت دوچرخه جاده زنان مدال طلا آورد و سال پس از آن هم نقره گرفت. این اتفاق او را به دومین زنی تبدیل کرد که در هر دو رشته اسکیت سرعت و دوچرخه‌سواری، قهرمانی جهان را کسب کرده است.

کریستا لودینگ روتن برگر، اولین و تنها زنی است که در هر دو المپیک زمستانی و تابستانی مدال کسب کرده است. او همچنین دومین زنی بود که در هر دو رشته اسکیت سرعت و دوچرخه‌سواری، قهرمانی جهان را کسب کرده است.



UCI BIKE CITY LABEL CYCLING AT THE HEART OF YOUR CITY

Brian Cookson

The mission of the Union Cycliste Internationale (UCI) is to develop cycling at all levels, from Elite competitions through to the use of bikes as a leisure activity and means of transport.

Experience has shown that these different levels of our sport are, in fact, closely linked: people who have the opportunity to witness an Elite cycling event are more likely to be motivated to start cycling themselves.

With the UCI Bike City label, the UCI seeks to encourage this knock-on effect.

The UCI Bike City label recognises cities and/or regions that not only host major UCI cycling events but also demonstrate outstanding commitment to Cycling for all. Cities and/or regions that earn this label, work in partnership with the UCI to develop our sport among their population and get more people on bikes.

This brochure outlines the concept of the UCI Bike City label, how it works and the benefits and opportunities it can create for your city and/or region.

Together we will work towards a common goal: the continued development of cycling at all levels.

DEVELOPING CYCLING IN YOUR CITY

More and more governments and local authorities across the globe have understood the huge public health benefits to be gained by integrating cycling into their transport plans and encouraging the use of bikes among the population.

Part of our mission with the UCI Bike City label is to provide motivation and strategic guidance as cities work to create a bike-friendly environment for its citizens and visitors.

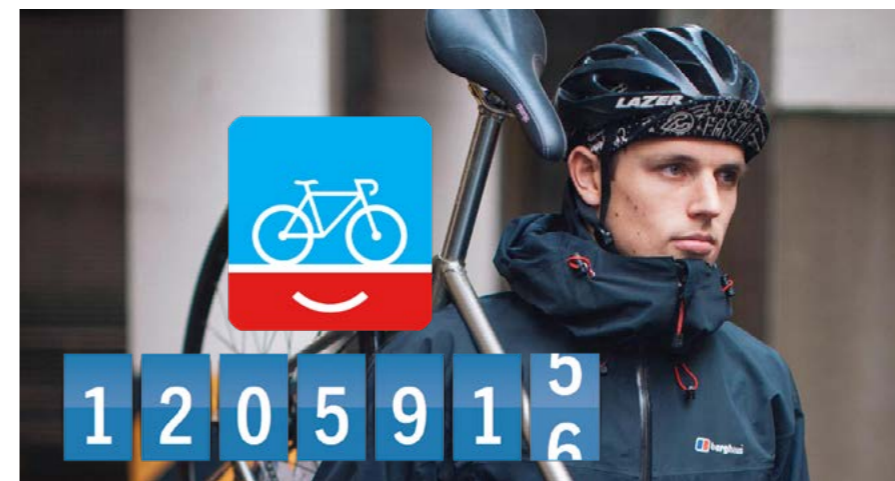


2016 Tour de France route and map

The presentation of the Tour de France route is always a spectacular event, with 4000 guests, local mayors, riders, team managers and directeurs sportifs packed into the Palais des Congres not far from the Arc du Triomphe and the Champs Elysees where the Tour de France ends in July.

The unveiling of the 2016 edition followed the usual script with a presentation of the Grand Depart stages, followed by race director Christian Prudhomme revealing the map of the 2016 Tour de France and then details of each stage. The 103rd edition of the Grand Boucle includes 16 new stage starts and finishes but also celebrated its history with visits to Raymond Poulidor's home town and to Sallanches in the Alps, where Bernard Hinault won the world title in 1980.

The race route always takes centre stage at the Tour de France presentation, with the riders only called on stage afterwards to pose for photos. They then share their thoughts on the route with the media back stage after the presentation has finished



People for bikes

Why we ride

We ride for fun. We ride for fitness. We ride to get from here to there, to free ourselves from the daily grind, and to make our world a better place through bikes. Sometimes we ride for no reason at all. We ride because we love how riding a bike creates a cool breeze on a still morning and how, after a long day at work, hopping on a bike makes us feel like the day has only begun. We ride so that our kids can enjoy the simple pleasure of two-wheeled adventures around the neighborhood. We ride to make familiar places new again.

But mostly, we ride because it's fun

OUR GOALS

Imagine a place where one bike lane leads to the next. Where trails, bridges, and underpasses lead safely to exactly where you want to go. And regardless of your bicycling experience and fitness, you can pedal smoothly across town. We believe this dream can be a reality, and

together with our members, we are making it happen. Here's how:

Stronger together. By connecting millions of riders, we are a single powerful voice for bicycling. Whether you're a bike commuter, roadie, mountain biker, casual rider, pro-bike business owner, or all of the above, if you're a person and you enjoy riding a bike, we represent you.

Spread the word. Busy with jobs and families, most people don't have time to stay on top of issues that affect bicycling. And that's okay—it's why we're here. PeopleForBikes will alert you to issues in your area and make taking action easy. Riding made simple. The choice to ride a bike is yours. The responsibility to ensure safe and convenient riding opportunities is ours. With our united voice and political clout, we work with city, state, and national decision makers to encourage cost-effective investments in bicycling that will benefit our country now and well into the future.



Prepare the right way for your first big event

One of the best ways to keep yourself motivated and indulge your new-found love of riding is to set yourself a goal, and one of the simplest things for a cyclist to target is a significant distance.

Depending on your fitness level, that can be anything from 30 up to 100 miles – anything that you realistically believe you can achieve in a set amount of time. Whether you opt to ride your target distance on your own, enter a mass-participationsportive or take part in a charity challenge, one thing's for sure – you need to train, and train in the right way. Below are a list of guidelines to follow that will hopefully help you in your quest to conquer your first big event.

1. Set your goal

1. Set your goal
2. Get long rides in
3. Develop technique
4. Muscle power
5. Take breaks
6. Drink enough
7. Become fuel efficient
8. Avoid injury
9. Pace yourself

SLM High Model Carbon
C15

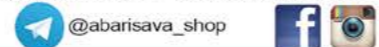


My first bike was a Fuji"

ABARISAVA
گروه آباریس آقا

نماینده رسمی و انحصاری دوچرخه های فوجی در ایران

دفتر مرکزی: بلوار میرداماد، ساختمان رز، طبقه دهم، واحد ۱۰۰۱
تلفن: ۲۶۷۰ ۹۱۶۶ فکس: ۲۶۷۰ ۹۱۵۵
فروشگاه مرکزی: خیابان کارگر جنوبی، میدان قزوین، خیابان قلمستان، بعد از چهار راه مدرس، پلاک ۱۴۵ تلفن: ۵۵۳۹۶۶۵۰ ، ۵۵۳۹۶۷۱۴ ، فکس: ۵۵۳۹۶۵۹۷
www.abarisava.com info@abarisava.com sales@abarisava.com



2BACE

فروش آنلاین با تخفیفات ویژه در سایت
www.2bace.com



RUDY PROJECT
Technically Cool
www.rudypoint.com

نزدیکترین فروشگاه به محل زندگی خود را با مراجعه به سایت انتخاب کنید
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۲۰۳۳۲۱ - ۸۸۲۰۳۳۲۳ (۰۲۱)
www.rudypoint.ir



GET READY TO RACE

MOUNTAIN FULL SUSPENSION » ALL MOUNTAIN
FORCE X SPORT



ABARISAVA
گروه آباریس آقا

نمایندگی رسمی و انحصاری دوچرخه های جی تی در ایران

دفتر مرکزی: بلوار میرداماد، ساختمان رز، طبقه دهم، واحد ۱۰۰۱
تلفن: ۲۶۷۰ ۹۱۶۶ فکس: ۲۶۷۰ ۹۱۵۵
فروشگاه مرکزی: خیابان کارگر جنوبی، میدان قزوین، خیابان قلمستان، بعد از چهار
راه مدرس، پلاک ۱۴۵ تلفن: ۵۵۳۹۶۶۵۰ ، ۵۵۳۹۶۷۱۴ فکس: ۵۵۳۹۶۵۹۷
www.abarisava.com info@abarisava.com sales@abarisava.com



@abarisava_shop



2B  ACE

فروش آنلاین با تخفیفات ویژه در سایت
www.2bace.com