

# دوچرخه و طبیعت

پاییز ۱۳۹۵

فصل نامه فرهنگ



پیام دبیر کل اتحادیه بین المللی دوچرخه سواری

## دویست روز دوچرخه سواری یک ایرانی در دمای منفی چهل درجه

به دنبال برکوت چی در برهوت مغولستان

پزشکی



تراش عضلات و میقل روح

رکاب

۱۰۰ مایل ماراتن جهنمی در ارتفاع  
۴ هزار متری از سطح دریا



باتوان

میدانی مردانه برای زنان دوچرخه  
سوار بریتانیا



**SCOTT**  
ASPECT 740



محصولات اسکات

**2017**

**RUNNING**



[www.saba-docharkh.com](http://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**  
F - Si CARBON 2  
27.5 & 29



**ABARISAVA**

گروه آپاریس آوا

نماینده رسمی و انحصاری دوچرخه های کاندال 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](http://www.abarisava.com) [info@abarisava.com](mailto:info@abarisava.com) [sales@abarisava.com](mailto:sales@abarisava.com)

[@abarisava\\_shop](https://www.instagram.com/abarisava_shop)



**2BACE**

فروش آنلاین با تخفیفات ویژه در سایت

[www.2bAce.com](http://www.2bAce.com)

[@To\\_Be\\_Ace](https://www.instagram.com/To_Be_Ace)



# دوچرخه‌سواران



شماره سوم، پاییز 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، علی دزفولی، ریحانه ملا نوری

ویراستار: مرضیه مالکی

عکس: مصطفی جعفری، علی حاجی زاده

هیئت تحریریه این شماره:

اتابک سپهر، سهیلا خان میرزایی، محسن محمدی، مینا قربانی،  
دانیال خاکبان، ریحانه ملا نوری، مسلم ایران نژاد، بهروز اخوان،  
سینا سلوک ساران، علیرضا عباسی صادق، پویا خداپرست

چاپ و صحافی: مجتمع اندیشه برتر

پخش و توزیع: نشر گستر امروز

با سیاست ویژه از سایر عزیزیانی که با مهربانی و شکیبایی، یاریگر ما در  
تولید و انتشار این مجله بودند.

با گرمی داشت زنده یادان حمید هاشمی و امین سمرقندی که دیگر در  
بین ما نیستند.

### تماس با نشریه

نشانی: تهران، صندوق پستی ۱۹۸۳۸۱۷۹۱۱

تلفن: ۰۹۱۲۳۹۳۱۳۷۱ - ۰۲۱۴۴۷۸۳۴۵۲

وب سایت: www.docharkhehMag.ir

نشانی الکترونیکی: info@docharkhehMag.com

mag.docharkheh@gmail.com



۲۶



۱۶

### ارسال مقاله و گزارش برنامه

از کلیه نویسندگان، اساتید و علاقه‌مندان دعوت می‌شود 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.

مقاله‌ها و گزارش‌های ارسالی نباید در نشریه‌های دیگر و یا فضای مجازی منتشر  
شده باشند.

مقاله‌ها و گزارش‌ها حتی‌المقدور 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 علاقه‌مندان فراهم باشد.

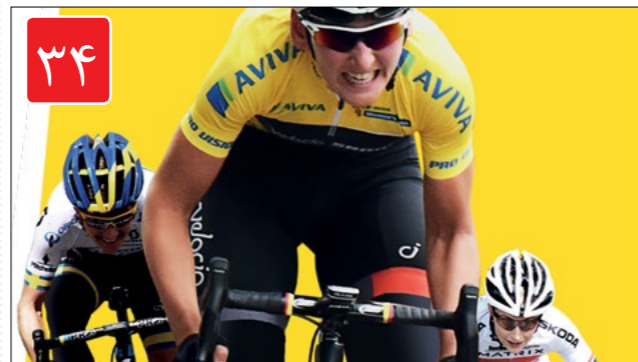
مسئولیت صحت و سقم مطالب به عهده نویسنده است.



۵۴



۳۲



۳۴



۲۸

سرمقاله..... ۷

### ۱۲ رکاب

پیام دبیر کل اتحادیه بین‌المللی دوچرخه سواری ..... ۱۲

آقای قالیباف لطفا کمی هم شهردار باشید ..... ۱۴

بیکیسی وسیله حمل و نقل درون شهری مونترال کانادا ..... ۱۶

توهم برندیگ یا تفکر حجره خانه ای ..... ۱۹

دوچرخه‌جویان دانشگاهی ..... ۲۲

۱۰۰ مایل مارتن جهانی در ارتفاع ۴ هزار متری از سطح دریا ..... ۲۴

### ۲۶ پزشکی

تراش عضلات و صیقل روح ..... ۲۶

آب را سر بکشیم ..... ۲۸

هفت اقلیم وجود ..... ۳۱

گفتگو با متولی دوچرخه سواری بانوان کشور ..... ۵۶

میدانی مردانه برای زنان دوچرخه سوار بریتانیا ..... ۵۸

### ۵۴ بانوان

گفتگو با متولی دوچرخه سواری بانوان کشور ..... ۳۲

میدانی مردانه برای زنان دوچرخه سوار بریتانیا ..... ۳۴

### ۳۲ خورجین

به دنبال برکوت چی در برهوت مغولستان ..... ۳۶

افسون عروسان کویر ..... ۴۷

### ۴۴ فناوری

کوله پشتی یا خورجین ..... ۴۸

عینک هوشمند ..... ۴۹

دقت آلمانی، دوام ژاپنی ..... ۵۰

### ۴۸ آموزش

۷۵ روز تا شگفتی ..... ۵۲

تمرینات بدنسازی ..... ۵۴

### ۵۴ کافه دوچرخه

فیلم‌واره‌ای برای دلشدگان دوچرخه ..... ۵۶

قدردانی به سبک آمریکایی ..... ۵۷

شجاعت حیرت‌انگیز دوچرخه‌سواران در جنگ جهانی اول ..... ۵۸



## المپیک می خواهیم یا المپوچ؟ یک بار برای همیشه تکلیفمان را روشن کنیم

فصل گذشته المپیک ریو خبرساز شد. ابتدا، کاروان دوچرخهسواری ایران و حواشی بسیار زیادش از نحوه انتخاب دوچرخهسواران اعزامی و غیبت برخی دوچرخهسواران مشهور گرفته تا دوچرخه‌های استفاده شده و نهایتاً عملکرد تیم اعزامی مورد نقد رسانه‌ها و کارشناسان قرار گرفت. سرانجام این تورنمنت هم با وقوع حادثه تلخ برای بهمن در پارالمپیک همراه بود تا جامعه ایران را دچار شوک کند.

است. برنامه‌ریزی، این امکان را به کادر فنی، مربیان و اعضا می‌دهد که وضعیت تیم، منابع انسانی و امکانات مادی تیم را بشناسند، هدف‌های کلی و جزئی را مشخص کنند و از همه مهم‌تر، فعالیت تیم را کنترل و در پایان، نتیجه به دست آمده را تحلیل و برای افکار عمومی شفاف‌سازی کنند.

یک برنامه‌ریزی اصولی چهار تا هشت ساله می‌تواند دوچرخهسواران ما را بین ده تا بیست نفر اول المپیک قرار دهد و اگر خواستار سکوی قهرمانی هستیم باید روی کودکان و نسل‌های نو سرمایه‌گذاری کنیم. این برنامه‌ریزی‌ها و تشکیلات وابسته، آنقدر اهمیت دارند که از تعصب بیجای همکاری صرف با کارشناسان و مربیان داخلی بپرهیزیم و در صورت لزوم از مربیان و کارشناسان کشورهای پیشرو در این حوزه هم بهره ببریم. البته ما به صورت مقطعی، تجربه همکاری با مربیان مشهور دنیا را هم داشته‌ایم ولی این رویکرد هیچ‌گاه به صورت پایه‌ای و بر اساس برنامه‌ریزی‌های بلند مدت نبوده است.

در پایان امیدواریم مسئولان با رویکرد دوراندیشانه به بهبود زیرساخت‌های دوچرخهسواری کمک کنند و ضمناً امیدواریم سکان هدایت فدراسیون دوچرخهسواری در دست یک متولی شجاع قرار گیرد تا هزینه احتمالی ساختار شکنی را به جان خریده و کشتی فدراسیون را به سر منزل مقصود برساند. ■

محمد مهدی خاکبان

موفقیت کاروان دوچرخهسواری ایران، اهمیت ملی دارد. حواشی به وجود آمده پیرامون کاروان اعزامی و فدراسیون، نشانگر حساسیت افکار عمومی و کارشناسان به این مسئله است. حضور در المپیک فرصتی برای مطرح شدن جامعه ایران در بین ملت‌هاست و ناگفته پیداست که کیفیت حضور ما در این آوردگاه جهانی هرگز درخور ملت ایران، که دوچرخهسواران فعال و بزرگی در این عرصه دارد، نیست.

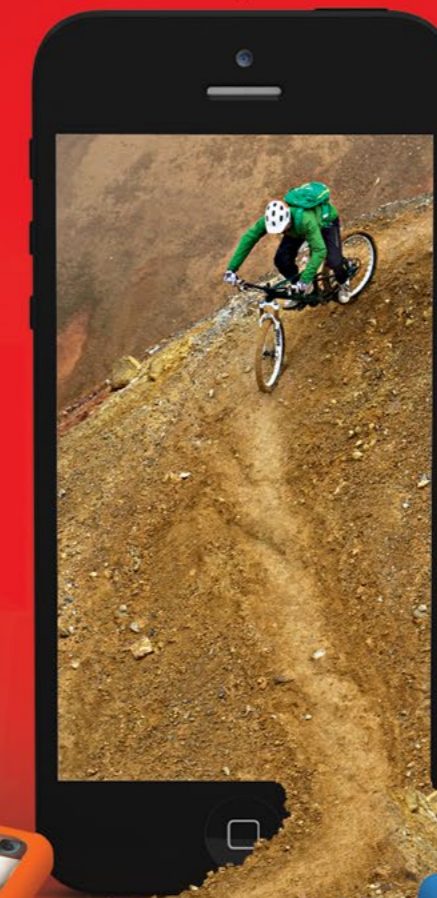
چند روزی از اتمام بازی‌های المپیک سپری نشده بود که رئیس فدراسیون کشتی، رسول خادم، بیان کرد که از امروز برنامه‌ریزی برای المپیک ۲۰۲۰ آغاز شده است. این موضوع بسیار خوشحال‌کننده و گویای آینده‌نگری و آگاه بودن خادم از اهمیت برنامه‌ریزی‌های بلند مدت در مدیریت ورزشی است. فدراسیون دوچرخهسواری اگر خواهان جبران نتایج این دوره و موفقیت در المپیک ژاپن است باید از همین امروز به صورت حرفه‌ای برنامه‌ریزی نموده و عمل کند. نبود یک برنامه‌ریزی بلند مدت برای شرکت در بزرگترین رویداد ورزشی جهان پاشنه آشیل ورزش ماست. اگر خواستار نتیجه مطلوب در المپیک سی و دوم در ژاپن هستیم، تنها تا مرداد ماه ۱۳۹۹ وقت داریم و باید برنامه‌ریزی‌های بلند مدت دقیقی را صورت بدهیم.

برای تحقق این امر، به پیش‌بینی و برنامه‌ریزی آگاهانه و مستمر نیاز داریم که تشکیل کمیته‌ای متشکل از پیشکسوتان با تجربه و نیروهای متخصص و به روز از ضروریات آن

# دوچرخه و طبیعت

www.docharkhehMag.ir

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

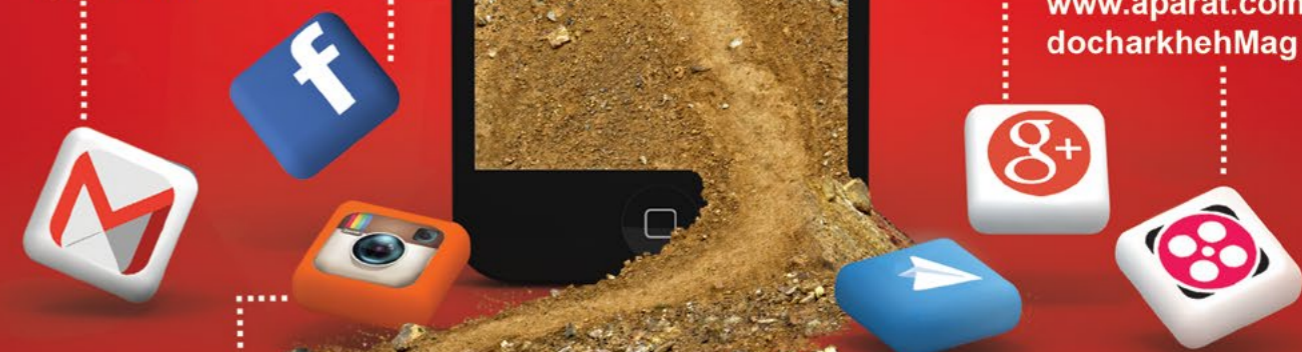


facebook.com/  
docharkhehMag.ir

mag.docharkheh@  
gmail.com

plus.google.com/  
docharkheh\_magazine

www.aparat.com/  
docharkhehMag



instagram.com/docharkheh\_magazine

telegram.me/DocharkhehMag

## 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.docharkheh@gmail.com

## آیین نامه

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



▲ عکاس: پرویز شجاعی پارسا  
موضوع: دوچرخه سواری در دشت لار



▲ عکاس: سیاوش بختیاری هفت لنگ، آستارا  
عنوان: سفر زیست محیطی برای بلوطهای سوخته زاگرس باشعار 'پاراستنی ژینگه پاراستنی ژانه' حفاظت از محیط زیست حفاظت از زندگی است

▼ عکاس: احسان پوردشت  
عنوان: تهران پیست موتور کراس شهران، مجید آزادفر



▲ عکاس: امیررضا جعفری امجد

▼ عکاس: سعید زهری  
عنوان: رکابزنی مسیر ییلاقی سوباتان تا آق اولر گیلان/تالش



▲ عکاس: مسعود علی پور  
موضوع: سفر در کشور ترکیه



### عکس های رسیده

- |                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| امید نجف آبادی    | کامو کلهر          |
| پرویز شجاعی پارسا | مجید احمدخانی      |
| پوریا یآوری       | مسعود علی پور      |
| حسن یآوری         | مهدی حامد          |
| دانیال جهانشاهی   | نیما فرزین         |
| سعید زهری         | هادی نظری          |
| علی نجفی          | سینا سلوکساران     |
| مجید آزادفر       | یوسف جاسم دخت      |
| علیرضا کریم خانی  | امیررضا جعفری امجد |

## بوی «بهمن» مان را می دهد خیابان های ریو

جواب وزنه ها را نمی داد. بهمن تمام ناشدنی این بار به سراغ دوچرخه رفت و با همان تنها پای باقی مانده اش چه افسانه ای می راند این ارابه دوچرخ را. بوی قهوه کافه های محله سانتا ترزای ریو و المپیک شومش که رسید، دلشوره ها و خوابهای آشفته بی بی هم شروع شد. سرپایینی پشت سرپایینی و پیچ پشت پیچ، بهمن اما دلش نمی خواست بیچد. دلش را به آسمان سنجاق کرده بود بایسیکل ران پارسی و فقط فنس ها توانستند نگهش دارند. جانباز نه، پاکباز بود بهمن و از همان روز بوی "بهمن" مان را می دهند خیابان های ریو: ■

اصلا دلش نمی خواست بیچد بهمن؛ همان سال های جنگ هم که بعضی ها بیچیدند و بعد از جنگ، سردار و دکتر شدند، بهمن یکی از پاهایش را در خاکریز دشمن جا گذاشت. بچه نا آرام بندر اما آخ هم نگفت و در عوض، با کاکوهای شیرازی قصه قلندران شب را زمزمه می کرد. به سراغ کشتی که رفت، پشت تمام گوش شکسته های پشت محله شاهچراغ را به خاک مالید. نامردی های ورزش مردانه کشتی اما بهمن را به سراغ پولاد سرد فرستاد. وزنه پشت وزنه و رکورد پشت رکورد جایجا کرد، از جنس پولاد بود آخر بهمن. اما کتف لاکردارش دیگر





## پیام دبیر کل اتحادیه بین‌المللی دوچرخه سواری

### استراتژی UCI: گسترش دوچرخه سواری در سراسر جهان

بریان کوسان  
رئیس یو.سی.آی

برایان کوسان، رئیس اتحادیه بین‌المللی دوچرخه‌سواری، با انتشار پیامی چشم‌اندازهای کلان دوچرخه سواری همگانی و حرفه‌ای را ترسیم کرد و از جدیت این اتحادیه در ترویج ورزش پاک سخن گفت. متن پیام ایشان بدین شرح می‌باشد:

اتحادیه بین‌المللی دوچرخه سواری (UCI) متعهد است تا دوچرخه سواری را هم به شکل یک ورزش رقابتی و هم در سایر اشکال آن در سراسر دنیا گسترش دهد. ما موظفیم در مقام یک نهاد ورزشی بین‌المللی برای کسب اعتبار و حفظ آن، بالاترین استانداردها را در فعالیتهایمان رعایت کرده و عملکرد فوق‌العاده و منسجمی داشته باشیم.

#### استراتژی UCI بر چهار اصل استوار است:

- توسعه**  
توسعه ورزش دوچرخه سواری در تمام سطوح و از طریق همه رشته‌های مرتبط با آن.
- جهانی شدن**  
پوشش جهانی از طریق فدراسیونهای عضو و شعبه‌های مختلف.
- اخلاق**  
ورزش پاک با رعایت بالاترین استانداردهای مصوب.
- برتری**  
ما تعهداتمان را در همه زمینه‌ها به بهترین شکل ممکن عملی می‌کنیم. این سیاستها توسط کارکنان UCI، کمیته‌مدیریتی و کمیسیونها اجرا میشود و خانواده بزرگ دوچرخه سواران به ویژه فدراسیونهای عضو و کنفدراسیونها نیز در این امر مشارکت دارند.

#### توسعه دوچرخه سواری به عنوان یک ورزش حرفه‌ای:

- UCI مجری اصلی مسابقات دوچرخه سواری در سراسر دنیاست و هدف ما افزایش محبوبیت این ورزش و تضمین پایداری آن از طریق موارد زیر است:
- ورزش پاک: ورزش در حالت ایده‌آل آن یک برنامه کاملاً ضد دوپینگی است.
- دسترسی برای همه: با قوانین شفاف، عادلانه و همچنین اجرای منصفانه آنها.
- ساختار مالی قوی و پایدار: فراهم کردن فرصتهای شغلی ارزشمند برای دوچرخه سواران، مربیان، متخصصان فنی و کارشناسان.
- توسعه این ورزش در کشورهای نوظهور و در حال توسعه در سراسر جهان: از طریق حمایت از فدراسیونهای ملی و کنفدراسیونها.
- احیای دوچرخه سواری در کشورهای باستانی.
- ارتقای جایگاه رشته دوچرخه سواری در المپیک به عنوان یک جایگاه ویژه.

#### ترویج رویدادهای UCI و رویکرد تجاری به دوچرخه سواری

- سرمایه‌گذاری شالوده کار ماست و اهداف ما در این بخش عبارتند از:
- حصول اطمینان از قدرت مالی، ذخایر و پایداری UCI
- به حداکثر رساندن ارزش بلندمدت رویدادهای UCI
- مسابقات بین‌المللی قهرمانی جاده UCI و ارزشمند کردن هوشمندانه بسیاری از رویدادهای مهم دیگر.
- بهبود تسهیلات تجاری برای رشته‌های موفقتر و تقویت دوچرخه سواری در جایگاه یک رشته اصلی.



#### رویکرد نوآورانه

دوچرخه سواری و نوآوری با هم عجین شده‌اند و اهداف ما در این بخش عبارتند از:

- جذب سرمایه‌گذاری مداوم در صنعت دوچرخه و فناوری تجهیزات.
- معرفی دوچرخه سواری به عنوان ورزش پیشرو در استفاده از فناوری.
- افزایش مخاطبان و طرفداران جدید برای ورزشمان.
- اطمینان از ایمنی و مناسب بودن پیست رقابتیهای گوناگون قهرمانی.

#### پشتیبانی از دوچرخه سواری و دوچرخه سواران در همه ابعاد موجود

دوچرخه سواری تنها یک رشته رقابتی نیست، بلکه بسیاری از مردم جهان در اوقات فراغتشان از این ورزش لذت می‌برند. بنابراین اهداف ما در این بخش عبارتند از:

- ترویج بالقوه دوچرخه سواری در قالب نمونه‌های از یک الگوی مثبت حمل و نقل و بخشی از یک زندگی سالم و قابل دسترس برای همه.
- ما با گروههای دیگری که در این زمینه فعالیت میکنند و به نمایندگی از این رشته به دفاع از آن می‌پردازند نیز همکاری کرده‌ و از این طریق سیاستگذاری می‌کنیم.

#### توسعه بین‌المللی

دوچرخه سواری از دیرباز تاکنون یک فعالیت جهانی و یک ورزش محسوب می‌گردد. هدف ما این است که با جهانی سازی این ورزش زمینه‌های زیر را فراهم کنیم:

- اهرمی برای پشتیبانی تخصصی از فدراسیونهای عضو.

- حصول اطمینان از عملی شدن همه استراتژیهایمان در سطح دنیا.
- سهولت در تعاملات هدفمند برای تحقق بیشینه رشد تأثیرگذاری.
- ایجاد فرصت برای ورزشکاران سراسر جهان از طریق شبکه مرکز جهانی دوچرخه سواری (WCC UCI)

#### عملکرد و پیشرفت ورزشکاران

- بخش WCC اتحادیه UCI یک مرکز عالی برای رشد و ارتقای ورزشکاران است. در این بخش ما اهداف زیر را دنبال می‌کنیم:
- تقویت جایگاه WCC به عنوان یک مرکز آموزش عالی شناخته شده برای ورزشکاران و دیگر افراد مرتبط با این رشته.
- گسترش شبکه WCC و رشد دامنه تأثیرات آن در سطح جهان.
- پیشرو بودن در تکنیکهای آموزشی و علوم ورزشی.
- طرفداری فعالانه از ورزش پاک و ترویج آن از طریق آموزش مؤثر ضد دوپینگی.
- حصول اطمینان از وجود بالاترین استانداردها در حمایتیهای پزشکی از دوچرخه‌سواران با کمک قوانین پزشکی مدون ما.

#### دوچرخه سواری بانوان

UCI فارغ از هر نگاه جنسیتی، تنها به دلیل عدم تعادل در جمعیت بانوان و آقایان در برخی از مناطق، استراتژی خاصی را برای دوچرخه سواری بانوان در نظر گرفته است. اهداف ما در این بخش عبارتند از:

- در مناطقی که بین جمعیت این دو جنس تعادل وجود ندارد، ما مجموعه‌ای از برنامه‌ها و طرحهای خاص مانند توسعه تجاری دوچرخه سواری بانوان و معرفی این رشته به مخاطبان جدید و متنوع را در نظر گرفته ایم.
- اصلاح عدم تعادل در زمینه‌های دوچرخه سواری در حمل و نقل و اوقات فراغت.
- تقویت نقاط قوت دوچرخه سواری بانوان در شاخه MTB (دوچرخه سواری کوهستان)

#### دوچرخه سواری فرارشته‌ای

دوچرخه سواری یک ورزش مناسب برای ورزشکاران فرارشته‌ای است و UCI نیز به طور کامل خود را به توسعه این حوزه متعهد میدانند. اهداف UCI در این بخش عبارتند از:

- توسعه هرچه بیشتر دوچرخه سواری در جایگاه یک ورزش قهرمانی در پارالمپیک و در تمام سطوح.
- ترکیب دوچرخه سواری با زمینه‌های دیگر مانند حمل و نقل و اوقات فراغت.

#### برتری در همه فعالیتها

تیم ما به دنبال این است که از طریق عملیات هایش، استراتژی‌هایش زیر را عملی کند:

- ما تضمین می‌کنیم که ساختارهای ما کارآمد و به طور کامل در بالاترین سطح استاندارد باشد.
- شفافیت و پاسخگویی به مخاطبان.
- ایجاد محیط کار مناسب و فرهنگ‌سازی برای پیشرفت افرادی که با فعالیت‌های ما مرتبطند.



## جناب‌سر‌دار دکتر خلبان سیاستمدار قالیباف لطفا کمی هم شهر دار باشید

محمد مهدی خاکبان



■ خبر تأسیس خانه‌های دوچرخه در سال ۸۸ برای علاقه‌مندان دوچرخه سواری و محیط زیست بسیار خوشحال کننده بود. تحقیقات دو ساله کارشناسان شرکت مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک تهران، راه‌اندازی نخستین پروژه در منطقه ۸ تهران و گسترش پروژه که به همت شهرداری و با کمک سازمان حمل و نقل ترافیک و مدیریت شهرداری عملی شد، همه و همه نویدبخش روزهای خوب بودند. هم روزنه امیدی برای رفع آلودگی هوا بود و هم امیدی برای ترویج فرهنگ دوچرخه سواری که می‌توانست به دنبال خود تأثیراتی سازنده و مفید بر سلامت اجتماعی، جسمی و روانی جامعه داشته باشد. هرچند افزایش تعداد خانه‌های دوچرخه، تخصیص دوچرخه‌های جدید به این مراکز و خبرهای پی‌درپی خوب و خوشحال‌کننده که بخش زیادی از فضای رسانه‌ها و خبر‌گزاری‌های وابسته به ارگانه‌های شهری را به خود اختصاص داده بودند از اجرای موفق این پروژه حکایت داشتند، اما روی دیگر این سکه بازگوکننده چالش‌ها و ناکارآمدی فروانی است.

**پروژه‌ای که میتوانست به**

**شکوفایی حمل و نقل سبز منجر**

**شود با بی‌تدبیری شهرداری**

**تهران خیلی زود ره به ترکستان**

**برد و میلیاردها ریال اموال بیت**

**المال صرف خرید دوچرخه**

**های ناکار آمدی شد که در حال**

**خاک خوردن هستند.**

با نگاهی به حال این روزهای خانه‌های دوچرخه پایتخت، به سادگی می‌شود عدم عرضه خدمات مناسب به شهروندان را مشاهده کرد و به جرئت می‌توان گفت در بعضی از این مراکز، بیش از نیمی از دوچرخه‌ها مشکل فنی جدی و خطرآفرین دارند؛ یکی ترمز ندارد، دیگری پنچر است و آن دیگر دچار آسیب جدیتر و خطرناک‌تری است. از خانه‌های دوچرخه‌ای که بسته اند و خدماتی عرضه نمی‌کنند هم می‌گذریم. نکته تاسف‌آورتر این است که این وسایل خطرآفرین و دارای نقص فنی بدون هیچگونه نگرانی و هشدار به متقاضیان عرضه می‌شوند! شهروندان هم بی‌خبر از آنکه دریافت خدمات شهری مناسب و بی نقص حق آنها است، دوچرخه ناقص را تحویل می‌گیرند و با خیال خام یک تردد مطمئن، آن را سوار میشوند.

از نقص فنی تا اتلاف زمان، همه چیز در انتظار شماس‌ت. از نقص فنی دوچرخه‌ها که بگذریم، کیفیت آنها نیز بسیار مورد بحث است و با نخستین نگاه به کیفیت بسیار نازل دوچرخه‌های عرضه شده در خانه‌های دوچرخه تهران پی می‌بریم. سیستم حمل و نقل درون شهری دوچرخه شهرداری تهران به جای تبعیت از الگوهای موفق سایر شهرهای دارای این سیستم نظیر تورنتوی کانادا و به جای آنکه با استفاده از ابزارها، امکانات و خدمات مناسب، در ایجاد انگیزه برای استفاده از دوچرخه به جای خودرو، موثر باشد دوچرخه‌هایی عرضه می‌کند که اصلاً مناسب نیستند. ایهام بزرگ این

**شهرداری تهران، که در بیلبوردهای سطح شهر تعداد زندانیان و فرزندان نامشروع**

**آمریکارا گوشزد میکند، آیا هرگز اندیشیده‌است که شهروندان به راحتی نمی**

**پذیرند سوار بر دوچرخه‌های آهنی سنگینی شوند که به جز نداشتن کیفیت و امنیت،**

**از تکنولوژی چند دهه قبل بهره می‌برند؟ شهردار محترم و مشاوران پرتعدادش،**

**که روزنامه همشهری را جولانگاهی برای تاختن به دولت و پرداختن به حقوق‌های**

**نجومی قرار داده‌اند، آیا اساساً فرصتی برای اندیشیدن به این حقیقت بارز دارند**

**که ۸۰٪ از شهروندان تهرانی طبق آمار وزیر ورزش و جوانان دچار تنبلی فیزیکی هستند؟**

**■ در دنیای واقعی چه می‌گذردا؟!**

است که در شهری نیمه کوهستانی که بخش عمده‌ای از خیابان‌های آن شبیدار است، چرا باید دوچرخه‌های فاقد سیستم دنده در اختیار شهروندان قرار داده شود؟ شهرداری تهران، که در بیلبوردهای سطح شهر تعداد زندانیان و فرزندان نامشروع آمریکا را گوشزد میکند، آیا هرگز اندیشیده است که شهروندان به راحتی نمی‌پذیرند سوار بر دوچرخه‌های آهنی سنگینی شوند که به جز نداشتن کیفیت و امنیت، از تکنولوژی چنددهه قبل بهره می‌برند؟ شهردار محترم و مشاوران پرتعدادش، که روزنامه همشهری را جولانگاهی برای تاختن به دولت و پرداختن به حقوق‌های نجومی قرار داده‌اند، آیا اساساً فرصتی برای اندیشیدن به این حقیقت بارز دارند که ۸۰٪ از شهروندان تهرانی طبق آمار وزیر ورزش و جوانان دچار تنبلی فیزیکی هستند؟ بسیار مشتاقیم بدانیم مجموعه عریض و طویل شهرداری با آن درآمد سرشارش از آرای کدام کارشناسان و فعالان عرصه دوچرخه سواری بهره برده که هنوز نمی‌دانند در شهری با عوارض جغرافیایی تهران می‌بایست به عرضه دوچرخه برقی و یا حداقل دوچرخه‌های دنده ای مبادرت کرد؟ هدررفت بی‌دلیل زمان شهروندان در ایستگاه‌های مبدا و مقصد خانه‌های دوچرخه، آنچنان عادی و رایج است که به نظر می‌رسد عنصر زمان، به عنوان با ارزشترین عنصر پویایی جوامع شهری، هیچ جایگاهی در اندیشه مدیران این کلانشهر ۲۳۰ ساله ندارد.

**■ فرهنگم آرزوست**

غیر از دلایل بالا، کوتاهی‌های دیگری هم در این زمینه صورت گرفته که به صورت بنیادین فلسفه وجودی خانه‌های دوچرخه را به چالش می‌کشد. هرگاه یک محصول و یا خدمت جدید وارد جامعه‌ای شود، بدون آنکه آموزش و فرهنگ لازم در آن محیط ایجاد شود، آن بخش از جامعه دچار تأخر فرهنگی می‌گردد. به این معنا که آن محصول یا خدمت جدید وجود دارد ولی شهروندان نحوه استفاده از آن را نمیدانند یا در مسیر دیگری از آن استفاده می‌کنند. سال‌های زیادی است که آفت تأخر فرهنگی به جان جامعه‌مان افتاده است؛ خودرو را وارد کشور کردیم ولی فرهنگ آن را نه! تلفن همراه، اینترنت، همه و همه به این صورت وارد کشور شد و خلأ فرهنگ مصرف صحیح آنها تا سالهای زیادی احساس خواهد شد.

در این میان خودرو، تلفن همراه و اینترنت، با توجه به جایگاهی که در زندگی افراد دارند علیرغم فرهنگسازی نامناسب، با استقبال عموم مردم مواجه شدند و تفاوت زیادی با خانه‌های دوچرخه دارند که همچنان بدون استقبالی چشمگیر در گوشه و کنار شهر دیده می‌شوند. در واقع خودرو، تلفن همراه، اینترنت و… نیاز جامعه بوده‌اند و هر کدام بخشی از نیاز شهروندان را پوشش می‌دادند ولی خانه‌های دوچرخه و استفاده از دوچرخه تنها به عنوان یکی از تمایلات شهروندان مطرح است. بنابراین، باید گفت خانه‌های دوچرخه می‌تواند یکی از خواسته‌های مردم باشد نه نیاز ایشان. چراکه شهروندان به جای اینکه از دوچرخه برای تردد در شهر استفاده کنند، گزینه‌های بهتری همچون تاکسی، اتوبوس و مترو را دارند، بنابراین باید دلیلی وجود داشته باشد که شهروندان استفاده از خدمات خانه‌های دوچرخه را ترجیح دهند. اینجاست که اهمیت فراوان آموزش و فرهنگسازی در کنار ارائه خدمات مطلوب نمایان می‌شود و افسوس که مدیران شهرداری، به جای بسترسازی فرهنگی و آموزش خدمات این مراکز، به سوداگری در عرصه سیاست مشغولند. پروژه‌ای که میتوانست به شکوفایی حمل و نقل سبز منجر شود با بی‌تدبیری شهرداری تهران خیلی زود ره به ترکستان برد و میلیاردها ریال اموال بیت‌المال صرف خرید دوچرخه‌های ناکارآمدی شد که در حال خاک خوردن هستند.■



## BIXI = BIKE + TAXI

### وسیله حمل و نقل درون شهری مونترال کانادا

- بنیانگذار «گروه دوچرخه‌سواری چهار فصل مونترال»
- دبیر انجمن دوچرخه‌سواری پروانه سبز ایران

علیرضا عباسی صادق

■ بیکیسی، نام دوچرخه‌های شهری همگانی در شهر مونترال کانادا است. بیکیسی از ترکیب دو واژه دوچرخه (bicycle) و تاکسی (taxi) به وجود آمده و یکی از وسیله‌های ترابری شهری به شمار می‌آید. دوچرخه‌های بیکیسی در مونترال جزو سیستم‌های دوچرخه عمومی محسوب می‌شوند که با هدف تشویق شهروندان به استفاده از دوچرخه به جای خودرو برای مسافرت‌های درون شهری هری ایجاد شده‌اند. سیستم دوچرخه‌های عمومی به کاربران این توانایی را می‌دهد که با صرف هزینه‌ای ناچیز دوچرخه‌ای را از مکانی مشخص بردارند و پس از بهره‌گیری به مکان دیگر بازگردانند. هم‌اکنون، بسیاری از شهرهای کانادا مانند بوستون، نیویورک، تورنتو و مونترال از این سیستم برخوردارند. این سیستم در مونترال در سال ۲۰۰۹ راه‌اندازی شد و تاکنون پنج هزار دوچرخه را در پانصد ایستگاه گوناگون در اختیار مردم نهاده است. دوچرخه‌های بیکیسی ۲۴ ساعته و در سه فصل از سال (از مه تا نوامبر) در دسترس کاربران قرار دارند و پیش از آغاز زمستان از سطح شهر جمع‌آوری می‌شوند و در ماه مه سال آینده دوباره برقراری می‌گردند. انرژی ایستگاه‌های بیکیسی از صفحه‌های خورشیدی تامین می‌شود و سیستم خودکاری دارند که امکان پرداخت با کارت اعتباری را برای بهره‌بردار فراهم می‌کنند.



#### ■ دوچرخه‌های بیکیسی

به نوشته سایت رسمی بیکیسی مونترال، دوچرخه‌های مورد استفاده در این سامانه منحصر به فرد هستند و پنج هزار دستگاه ویژه این برنامه ساخته شده است. دوچرخه‌های بیکیسی یک سید در جلو دارند که همراه با یک کش مقاوم توانایی حمل تا هشت کیلوگرم بار را می‌دهند. این دوچرخه‌ها همچنین مجهز به روشنایی جلو و عقب و شب‌نما روی چرخ‌های خود برای دیده شدن در نور کم و تاریکی هستند. لاستیک‌ها با شیارهای روی سطح خود برای دوچرخه‌سواری روی آسفالت و مسیرهای داخل شهری مناسب هستند. دوچرخه‌های بیکیسی سه دنده‌اند و به شکلی طراحی شده‌اند که احتمال افتادن زنجیر تا حد امکان کاهش یابد. زین این دوچرخه‌ها بسیار نرم و راحت است و روی ارتفاع استاندارد تنظیم شده ولی در عین حال قابلیت تنظیم ارتفاع برای قامت‌های مختلف را دارد. مرکز ثقل پایین این دوچرخه‌ها ایستایی بیشتری به آن‌ها داده است. ترمزهای داخلی کارگذاری شده در بیکیسی در سرب‌های استفاده از آن را کاهش داده و محافظ زنجیر آن، لباس دوچرخه‌سواران را از پاره‌گی و کثیف شدن دور نگه می‌دارد.



#### ■ نرخ استفاده از بیکیسی

می‌توان با یک پرداخت کم اولیه و بهره بردن از دقایق نخست استفاده رایگان، که ۳۰ یا ۴۵ دقیقه است، با تعویض دوچرخه در ایستگاه بعدی پیش از پایان این محدوده زمانی به راحتی و بدون هزینه در شهر سفر کرد. استفاده از این وسیله نقلیه معطلی بسیار کمی دارد و پس دادن دوچرخه قبلی و برداشتن دوچرخه جدید حدوداً دو دقیقه طول می‌کشد. با توجه به پوشش مناسب ۴۱۱ ایستگاهی بیکیسی، که رو به افزایش نیز هست، خشنودی شهروندان مونترالی تضمین شده است. بهای استفاده از دوچرخه‌های بیکیسی به دو صورت متفاوت برای افراد «مشترک» و «غیر مشترک» پیش‌بینی شده است. برای اشتراک بیکیسی سه گزینه وجود دارد. قیمت‌ها نهایی هستند و مالیات در آن‌ها محسوب شده است:

اشتراک یک ساله (۳۶۵ روز) برابر ۸۲/۵۰ دلار  
اشتراک ۳۰ روزه برابر ۳۱/۲۵ دلار  
اشتراک ۲۴ ساعته برابر ۵ دلار

در صورت داشتن هر یک از این اشتراک‌ها استفاده از هر دوچرخه تا ۴۵ دقیقه رایگان، ۴۶ تا ۶۰ دقیقه ۱/۷۵ دلار، ۶۰ تا ۹۰ دقیقه ۳/۷۵ دلار و از آن به بعد به ازای هر نیم ساعت بیشتر ۷ دلار افزوده می‌شود.

باید دقت داشت که این تعرفه‌ها در صورت نگه داشتن یک دوچرخه در محدوده‌های زمانی مورد اشاره محاسبه می‌شود. علت این کار آن است که شهروندان را برای استفاده از دوچرخه در مسیرها و زمان‌های کوتاه تشویق و آن‌ها را از نگه داشتن طولانی مدت دوچرخه‌ها منصرف کند.

راه دیگر آن است که بدون اشتراک از بیکیسی کارت‌ی استفاده کنند. این روش برای کسانی پیش‌بینی شده که نه به صورت دائم و منظم بلکه به طور تصادفی برحسب نیاز پیش آمده خواستار استفاده از این دوچرخه‌ها

باشند. بیکیسی کارت‌ی به دو صورت یعنی ۷۲ ساعته ۱۵ دلار یا ۲۴ ساعته هفت دلاری در دسترس علاقه‌مندان است. در ازای هر کارت تنها دو دستگاه دوچرخه هم‌زمان قابل استفاده است و مبلغ ۲۵۰ دلار حداکثر تا ۱۰ روز در گرو بیکیسی در حساب فرد خواهد ماند. محاسبه هزینه‌های این روش به این ترتیب است که تا ۳۰ دقیقه رایگان، ۳۱ تا ۶۰ دقیقه ۱/۷۵ دلار و در باقی موارد دقیقاً مشابه شرایط مشترکان است.

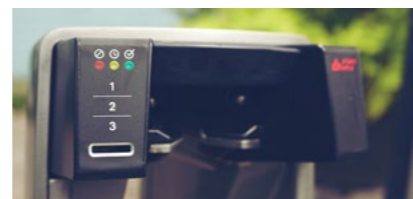
بیکیسی برای شرکت‌ها و استفاده کارکنان آن‌ها از خدمات خود شرایط ویژه‌ای را فراهم کرده است. آنها می‌توانند با گرفتن اشتراک بیکیسی از کلید گروهی برای استفاده کارکنان خود از دوچرخه‌های بیکیسی به همراه امتیازهای ویژه این روش بهره‌مند شوند. گرفتن اشتراک سالانه به صورت گروهی با حد نصاب ۳۵ نفر یا بیشتر نیز ۲۰٪ تخفیف دارد که جزئیات بیشتر را در سایت بیکیسی می‌توان پیگیری کرد.



#### ■ تخفیف‌های بیکیسی

به استناد سایت رسمی بیکیسی این پروژه برای مشترکان خود تخفیف‌ها و مزایای گوناگونی در نظر گرفته که می‌توان به راحتی از آن‌ها استفاده کرد. برای نمونه در سال ۲۰۱۲، بیکیسی در همکاری با سرویس حمل و نقل عمومی مونترال STM برای ۵۰۰ نفر از متقاضیان اشتراک سی روزه خود که کارت OPUS داشتند، نزدیک به پنجاه درصد (۱۴ دلار) تخفیف در هر یک از ماه‌های ژوئیه یا اوت در نظر گرفته بود که از ۲۰ ژوئن قابل تهیه بود. انتظار می‌رود در سال‌های آتی نیز فرصت‌های بیشتر و بهتری برای متقاضیان استفاده از این سیستم عمومی ترابری مهیا شود. در حال حاضر، برای مشترکان سالانه بیکیسی دارای کارت OPUS، بیست دلار تخفیف در نظر گرفته شده و همچنین آن‌ها می‌توانند طی یک سال شارژ ماهانه کارت متروی خود، در ماه یازدهم از ۳۹ دلار تخفیف STM نیز برخوردار شوند.

رقمی (که پیش از آن از دستگاه دریافت کرده‌اند) می‌توانند قفل را باز کنند و دوچرخه را تحویل بگیرند. چشم الکتریکی کارگذاری شده روی جایگاه دوچرخه، مجهز به یک صفحه کلیدی سه رقمی برای وارد کردن رمز و سه چراغ قرمز، زرد و سبز است. چراغ زرد با وارد کردن رمز روشن می‌شود و نمایانگر آن است که اطلاعات وارد شده در حال خوانده شدن است. چراغ سبز نشان‌دهنده تأیید و باز یا بسته شدن قفل برای تحویل گرفتن یا دادن دوچرخه است. اما چراغ قرمز هنگامی روشن می‌شود که رمز صحیح یا معتبر نباشد یا دوچرخه آسیب‌دیده و خراب تشخیص داده شود. در صورت تکرار این حالت باید دوچرخه دیگری را انتخاب کرد یا با خدمات مشتری بیکیسی تماس گرفت. دکمه دیگری روی این چشم الکتریکی کار گذاشته شده که با فشار دادن آن نقص دوچرخه به سیستم اعلام می‌شود. به هنگام بازگرداندن دوچرخه ۳۰ ثانیه فرصت جهت اعلام نقص دوچرخه با استفاده از این دکمه وجود دارد.

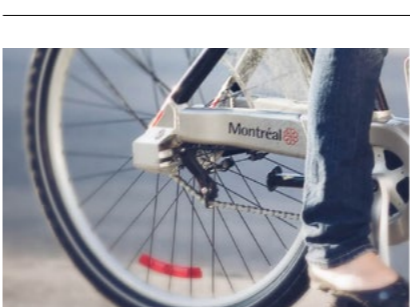


#### ■ ایستگاه‌های بیکیسی

بیکیسی با ۳۰۰ ایستگاه در سال ۲۰۰۹ راه‌اندازی شد و اکنون با ۴۱۱ ایستگاه همچنان درصدد گسترش خدمات خود است. این ایستگاه‌ها غیر از صفحه خورشیدی که انرژی خود را از آن می‌گیرند، از دو قسمت اصلی تشکیل شده‌اند: یکی دستگاه پرداخت که کارکرد دریافت پول و تحویل دادن و گرفتن دوچرخه به مشتری‌های ۲۴ ساعته یا ۷۲ ساعته را بر عهده دارد. دومین بخش جایگاه دوچرخه است که دوچرخه‌ها در آن‌ها پارک شده‌اند و هر قسمت یک رمزخوان دارد. مشتری‌های ۲۴ و ۷۲ ساعته با وارد کردن رمز پنج

**■ چگونگی اشتراک و استفاده از بیکسی**
همان طور که گفته شد، بیکسی سه نوع اشتراک برای متقاضیان خدمات خود در نظر گرفته است. به طور کلی، مشترکان بیکسی به‌جای هر بار دریافت و وارد کردن رمز، از یک کلید شخصی برای آزاد کردن دوچرخه بهره‌مند می‌شوند. همچنین، دارندگان هر یک از انواع اشتراک بیکسی این امکان را دارند که صفحه اختصاصی خود را در سایت بیکسی فعال کنند و از اطلاعات گوناگون و جالب در رابطه با جابه‌جایی‌ها و سفرهای خود با دوچرخه‌های این پروژه آگاه شوند.

مشترکان ۲۴ ساعته و ۳۰ روزه می‌توانند هر زمان که مایل باشند نوع اشتراک خود را ارتقا دهند. برای گرفتن اشتراک بیکسی باید وارد سایت بیکسی و سپس صفحه اشتراک شد. پس از وارد کردن اطلاعات و پرداخت حق اشتراک، نامه‌ای به ایمیل متقاضی ارسال خواهد شد که نحوه شروع و راه‌اندازی خدمات بیکسی در این نامه توضیح داده شده است. بین سه تا پنج روز پس از آن یک کلید بیکسی و یک نقشه ایستگاه‌های بیکسی و مسیرهای دوچرخه‌سواری مونترال به صندوق پستی منزل ارسال خواهد شد

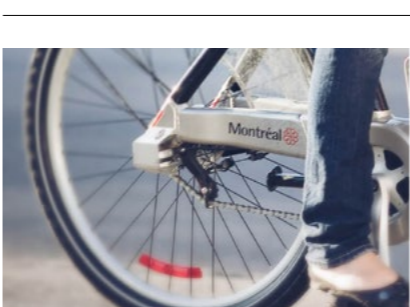


**■ شرایط و تعهدات بهره‌برداران بیکسی**
فهرست کاملی از این شرایط و مسئولیت‌ها در سایت بیکسی آورده شده که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از:
داشتن دست‌کم ۱۴ سال سن و ۱۲۴سانتی متر قد.
باید توانایی و قابلیت‌های خود را پیش از استفاده از دوچرخه‌های بیکسی در نظر گرفت.
کلید بیکسی تنها و تنها برای یک نفر است و از دادن آن به دیگران یا بهره‌برداری مالی از آن خودداری شود.
دوچرخه در چهارچوب قوانین راهنمایی و رانندگی و جاده است، پس احترام و عمل به این قوانین و مقررات اجباری است.
دوچرخه‌های بیکسی ویژه رفت و آمدهای داخل شهری ساخته شده است و رکاب زدن در مسیرها و مکان‌های نامناسب با آن ممنوع است.
دوچرخه‌های بیکسی محکم ساخته شده و توانایی حمل وزن تا سقف ۱۲۰ کیلوگرم را دارد. سبد جلوی آن نیز تاب حمل بار تا سقف ۸ کیلوگرم را دارد. از

**■ کار کردهای صفحه شخصی در سایت بیکسی**
داشتن صفحه شخصی در سایت بیکسی تنها برای مشترکان سالانه یا ۳۰ روزه میسر است. در این صفحه، فرد به اطلاعات بسیار جالبی درباره سفرهایی که با دوچرخه‌های بیکسی داشته دسترسی خواهد داشت؛ مانند مسیرهای رکاب زده شده، طول زمان یا مسافت دوچرخه‌سواری با بیکسی، تعداد سفرها، میزان صرفه‌جویی در مصرف بنزین، اطلاع از تعداد دوچرخه‌های ایستگاه مورد نظر، میانگین زمانی و مسافتی استفاده از دوچرخه، طول مدت و مسافت هر سفر و البته امکان ذخیره این اطلاعات به صورت ماهانه.



دوچرخه‌سواری در مونترال، کانادا



**■ جریمه‌های سنگین در انتظار دوچرخه‌سواران متخلف**
پلیس شهر مونترال برای پیشگیری از سانحه‌های دوچرخه‌سواری و حفظ ایمنی و سلامت دوچرخه‌سواران قوانین و مقررات رانندگی مربوط به دوچرخه را با دقت و سخت‌گیری زیادی پیگیری می‌کند. به همین منظور، جریمه‌ای معادل ۴۱ دلار برای تخلف‌های زیر در نظر گرفته شده است:
رد شدن از چراغ قرمز.
دوچرخه‌سواری در پیاده‌رو.
نداشتن شب‌نما (شبرنگ).
نداشتن روشنایی (عقب و جلو) در شب.
رها کردن فرمان.

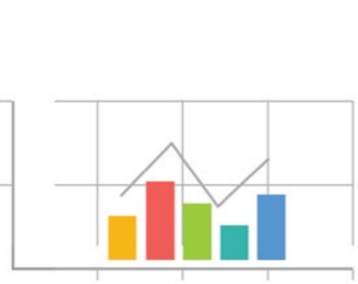
همه مسئولیت دوچرخه در فاصله زمانی بین دریافت و بازگرداندن آن بر عهده دوچرخه‌سوار است. باید به‌خوبی از آن مراقبت و محافظت شود و در صورت نیاز به هرگونه توقف حتی کوتاه، اقدام‌های لازم برای پیشگیری از دزدیده شدن آن را به عمل آید.



**■ انواع مسیرهای دوچرخه‌سواری در مونترال**
**پیست دوچرخه‌سواری** یا مسیر ویژه دوچرخه که کاملاً به‌وسیله مانع‌های فیزیکی از راه ماشین‌رو جدا شده است.
**باند دوچرخه‌سواری** یا قسمتی از راه ماشین‌رو که به‌وسیله خط‌کشی و علامت‌گذاری برای رفت و آمد دوچرخه و در عکس جهت حرکت خودروها اختصاص یافته است.

**جاده دوچرخه‌سواری** به معنای قسمتی از خیابان که بدون خط‌کشی و تنها با علامت‌گذاری روی سطح جاده‌های کم‌ترددتر اختصاص یافته است.

- بازار**



## توهم بر ندینگ یا تفکر حجره خانهای

### بازار دوچرخه ایران کی پوست می‌اندازد؟

محمد مهدی خاکبان

گسترش هر فعالیت اقتصادی مستلزم آگاهی از دانش نوین و آشنایی با تقسیم‌بندی و حوزه‌های آن فعالیت اقتصادی است. بازار تجاری دوچرخه ایران نیز، به تبع اصول اقتصاد جهانی، واجد ظرفیت‌ها و حوزه‌های گوناگونی است که تا همین چند سال پیش به صورت بازاری کاملاً بکر و دست‌نخورده تحت مونوپل یک یا دو شرکت واردکننده قرار داشت. اما از چند سال پیش به این سو، این بازار سودآور از حالت انحصاری غیررسمی خارج و شاهد ورود چند رقیب قدرتمند جهانی شد که می‌توانست نویدبخش منفعتی دوسویه برای مصرف‌کنندگان و واردکنندگان این کالای فرهنگی نه چندان ارزان باشد. اما عدم آشنایی واردکنندگان و تولیدکنندگان با مباحث اقتصاد جهانی، بار دیگر این بازار نوپا را به سمت تجارت حجره‌خانه‌ای و رقابت‌های ناسالم منسوخ سوق داد.
در نوشتار حاضر، بر آنیم تا با شناخت نسبی بازار تجاری دوچرخه ایران، نیم نگاهی به تقسیم‌بندی‌های رایج بازار از منظر علم اقتصاد بیفکنیم و سپس عوامل فردی موثر در رفتار خریدار را نیز پردازش کنیم.



**تقسیم‌بندی بازار:**

براساس متداول‌ترین تقسیم‌بندی متخصصان، هر بازار به سه بخش سازمانی، اقتصادی و نوع فعالیت تقسیم می‌شود. دوچرخه نیز همچون اکثر بازارهای تجاری در بخش اقتصادی قرار می‌گیرد و از تعاریف و قوانین مختص به خود بهره‌مند می‌باشد. در بازارهای اقتصادی متناسب با نحوه عملکرد شرکت‌ها و سازمان‌ها و و نیز تعداد عرضه‌کنندگان، خریداران و واسطه‌ها به چند زیر گروه مختلف تقسیم می‌شوند. همان‌طور که ذکر شد بازار دوچرخه ایران پس از دهه هفتاد از حالت انحصاری خارج و با توجه به توسعه دوچرخه‌سواری در داخل کشور، افزایش شمار مخاطبان و شرکت‌های عرضه‌کننده دوچرخه، اندکاندک وارد عرصه بازار رقابت انحصاری شد.

**بازار رقابت انحصاری:** این نوع از بازار نه تنها بازار دوچرخه کشور را شامل می‌شود بلکه صورت غالب بازارهای امروزی هم است که نه به صورت رقابت کامل هستند و نه به صورت انحصاری. از آنجا که در این بازار، تعداد خریداران و فروشندگان زیاد است و هیچ یک از ایشان به تنهایی اثری بر روی دیگران ندارند، به بازار رقابت کامل شباهت دارد و از طرفی به دلیل اینکه

عرضه هر کدام از محصولات از محصولات دیگر متمایز بوده و نتیجتاً دارای متقاضی مخصوص به خود هستند به بازار انحصاری تمایل دارند. به طور مثال در مورد برند جاینت (GIANT)، هر چند که انحصاری است ولی با توجه به اینکه برند اسکات (SCOTT)، فوجی (FUGI)، کئندیل (CANNONDALE) و مریدا (MERIDA)، همان نیاز را رفع می‌کنند، بنابراین بازار دوچرخه از یک سو یک بازار رقابت انحصاری است و از سوی دیگر در معرض رقابت با سایر رقبا قرار دارد. در این بازار نقش تبلیغات و آگهی‌ها نمایان می‌شود و شرکت‌ها برای ایجاد تمایز و تفاوت میان کالاها و خدمات خود و سایر تولیدکنندگان به آگهی‌های تجاری متوسل می‌شوند. هر چند که در ایران بیشتر شرکت‌های عرضه‌کننده دوچرخه، تبلیغات خود را مدیون تبلیغات بین‌المللی شرکت تولیدکننده مادر هستند.

در چنین بازاری، هر چند که شرکت‌ها هزینه‌هایی برای جلب مشتریان متحمل می‌شوند، اما پس از مدت زمان کوتاهی با سودآوری بالا این هزینه جبران می‌شود و به این ترتیب تعادل در بازار رقابت انحصاری به وجود می‌آید.



دوچرخه و طبیعت / ۲۱

## مخاطبان بازار

عوامل فردی موثر در رفتار خریدار: برای بقا در بازاری که مخاطبانش شدیداً تحت تأثیر خصوصیات فرهنگی، اجتماعی، شخصی و روانی هستند، لازم است که به عوامل فردی موثر در رفتار خریداران بپردازیم.

**عوامل فرهنگی:** این عوامل بیشترین و عمیق‌ترین تأثیرگذاری را بر روی مصرف‌کنندگان دارد. از آنجا که بخشی از گرایش به سمت کالاها تابعی از فرهنگ است و با توجه به اثر نافذ و تغییردهنده این عوامل، باید این تأثیرات شناسایی شوند تا پاسخگوی تغییرات آنها باشیم.

۱. **فرهنگ:** شرکت‌ها باید با فرهنگ و تغییرات آن در طول زمان آشنا بوده و چالاک‌ی مناسبی از خود بروز دهند. برای مثال تا چند دهه پیش بیشترین کاربرد دوچرخه به عنوان وسیله بازی کودکان بود ولی با گذشت زمان و به ویژه با جهت‌گیری‌های فرهنگی، امروزه دوچرخه به عنوان وسیله‌ای برای تندرستی، تناسب اندام و مبارزه با آلودگی هوا به شمار می‌آید و مخاطب این محصول به همین

سادگی تغییر می‌کند.

۲. **خرده‌فرهنگ:** عواملی مثل منطقه جغرافیایی، مذهب، نژاد و نظایر آن باعث ایجاد فرهنگ‌های فرعی در داخل فرهنگ غالب یک بازار می‌شوند و هر یک از این فرهنگ‌های ثانویه بر علایق، سلايق و ترجیحات افراد شدیداً تأثیرگذار است. استفاده کمتر بانوان از دوچرخه در بعضی از شهرها و یا پوشاکی که دوچرخه‌سواران در آن شهرها استفاده می‌کنند، مثال‌های عینی

و خوبی در این زمینه هستند.

۳.**طبقه اجتماعی:** در هر جامعه‌ای تعدادی از افراد که دارای ارزش‌ها، سلیقه‌ها و رفتارهای مشابه و مشترکی هستند طبقات اجتماعی را شکل می‌دهند. عواملی مثل میزان درآمد و ثروت، مدرک تحصیلی، شغل و متغیرهایی نظیر اینها در شکل‌گیری طبقات اجتماعی نقش عمده‌ای را ایفا می‌کنند. با کمی دقت نظر متوجه می‌شویم که افراد یک طبقه رفتار مصرفی یکسانی دارند و خریدهای آنان با سایر طبقات اجتماعی تفاوت‌های عمده و چشمگیری دارد، چرا که نیازها و خواسته‌های هر یک از طبقات اجتماعی متفاوت است.

## عوامل فردی موثر در رفتار خرید

### عوامل فرهنگی

- فرهنگ**
- خرده فرهنگ**
- طبقه اجتماعی**

### عوامل اجتماعی

- گروه های مرجع**
- خانواده**
- نقش و منزلت اجتماعی**

### عوامل اجتماعی: این عوامل نیز همانند

عوامل فرهنگی از سه طریق عمده که عبارت است از گروه‌ها، خانواده و نقش و منزلت اجتماعی بر رفتار خریداران اثر گذاشته و در تصمیم‌گیری او برای خرید یا عدم خرید کالا تأثیر دارند.

۱.**گروه‌های مرجع:** در این مبحث با گروه‌های مختلفی مثل گروه‌های عضویت، آرمانی، گسسته، نخستین، ایده‌آل، اصلی و غیره مواجه می‌شویم که هر کدام از آنها به نحوی بر رفتار مصرفی خریداران مؤثر است. به صورت کلی اینها را در قالب گروه‌های مرجع در نظر می‌گیریم، گروه‌هایی که مردم غالباً به هنگام خرید تحت تأثیر آنها قرار می‌گیرند. این تأثیر البته به نوبه خود می‌تواند مستقیم و یا غیر مستقیم باشد. شرکت‌هایی که محصولات آنها شدیداً تحت تأثیر نفوذ گروه‌های مرجع قرار دارند، جهت نیل به موفقیت باید سعی کنند رهبران فکری درون گروه‌ها را شناسایی نموده و در برنامه‌های بازاریابی خود آنها را هدف قرار دهند، زیرا آنها به دلیل حسن شهرت، مهارت و یا تخصص سطح بالا قادر هستند بر روی دیگران به راحتی

### عوامل شخصی

مرحله زندگی، شغل فرد، وضعیت مالی، شیوه زندگی، تصور شخصی (شخصیت) از ویژگی‌ها و خصوصیات مهم فردی هستند که تصمیمات خریداران تحت تاثیر و نفوذ آنها قرار دارد.

۱. **سن و مرحله زندگی:** نوع خرید افراد شدیداً تحت تأثیر سن و سال و مرحله زندگی آنها قرار دارد. به طوری که یک فرد در زمان جوانی خواستار لباس و دوچرخه‌ای پرنقش‌ونگار است ولی در سنین بالاتر خواهان لباس و دوچرخه‌ای با رنگ و نقش درخور سن خود است و یا حتی دوچرخه‌ای با طراحی راحت‌تر برای رکاب زدن.
۲.**شغل:** شغل افراد نیز از عوامل تأثیرگذار در خرید آنان است و هر کس به اقتضای شغل خود از بین محصولات متنوع، اقدام به انتخاب می‌کند و بدیهی است که الگوهای انتخابی یک نقاش با یک پزشک متفاوت باشد.

### عوامل روانی

۱.**انگیزه:** انگیزه، ادراک، یادگیری و باورها به شرح ذیل بر خرید و رفتارهای مصرفی تأثیر می‌گذارند:
۱. **انگیزه:** انگیزه به نیرویی اطلاق می‌شود که باعث می‌گردند انسان‌ها دست به فعالیت و اقدامات مختلفی بزنند تا نیاز و به تبع آن خواسته‌ای را برآورده سازند. از آنجایی که تعداد نیازهای انسان زیاد و راه‌های رفع آنها، یعنی خواسته‌های بشری، نامحدود است، لذا شرکت‌ها سعی می‌کنند از طریق تحریک این خواسته‌ها و نیازها، در افراد ایجاد انگیزه نموده و آنها را به طرف فعالیت و یا رفتار مصرفی خاصی سوق دهند. برنامه‌ریزی و تولید یک تیزر تبلیغاتی که در مخاطبان ایجاد انگیزه می‌کند تا دوچرخه‌ای با مدل سال جدیدتر را تهیه کنند، مثال خوبی در این زمینه است.

۲. **ادراک:** برای درک بهتر ادراک به مثالی اشاره خواهیم کرد: در مورد قیمت به عنوان یکی از آمیزه‌ها اگر شرکتی قیمت محصولات خود را پایین تعیین نماید در حالی که یک متقاضی ممکن است آن را به حساب انصاف خوب فروشنده بگذارد، یک فرد دیگر ممکن است با دیدن قیمت پایین کالا، آن را به حساب کیفیت ضعیف کالا گذاشته و از خرید آن صرف نظر نماید. لذا در موقع تنظیم آمیزه‌ها

۳.**وضعیت مالی:** وضعیت مالی افراد هم یکی دیگر از عوامل مؤثر در خرید است. برای مثال یک استاد دانشگاه ممکن است با داشتن ثروت، درآمد و حتی قدرت استقراض بالا به خرید دوچرخه جدید و مدل بالا و برندهای معتبر دست بزند و در غیر این صورت سعی می‌کند با خرید یک دوچرخه معمولی و ارزان قیمت خود را راضی کند.

۴. **سبک و شیوه زندگی:** برخی اوقات مشاهده می‌شود افرادی که از لحاظ فرهنگ، خرده فرهنگ، طبقه اجتماعی، شغل و حتی وضعیت مالی هیچ گونه فرقی با هم ندارند رفتارهای مصرفی مختلفی از خود نشان می‌دهند. این اختلاف رفتار با وجود یکسان و همانند بودن عوامل ذکر شده به شیوه زندگی آنان مربوط می‌شود و در قالب فعالیت‌ها، دل‌بستگی‌ها و افکار فرد که به activities interests (AIO) معروف است، بیان می‌شود. در واقع سبک زندگی افراد چیزی است بیش از

شخصیت یا طبقه اجتماعی شخص و به جهان‌بینی فرد مربوط می‌شود. برای مثال افراد با توجه به نگرششان به جهان هستی بدون توجه به سایر عوامل فردی، خرید خود را انجام می‌دهند.

۵. **شخصیت و تصور شخصی:** شخصیت انسان‌ها با ویژگی‌هایی مثل اعتمادبه‌نفس، اعتماد، انعطاف پذیری، درونگرایی، خجالتی بودن، تهاجم، تسلط طلبی، معاشرت و امثال آن از هم متمایز می‌شود. بررسی و تجزیه و تحلیل هر یک از این خصائص و رفتارهای مصرف‌کنندگان می‌تواند در پی بردن به نوع انتخاب خریداران از بین برندهای مختلف مؤثر واقع شود چرا که بازتاب شخصیت افراد در انتخاب و نوع خرید آنها بارز است. از این رو یک شرکت تولیدکننده دوچرخه در تیزر تبلیغاتی خود نشان می‌دهد که دوچرخه‌سواران با سوار شدن بر دوچرخه مورد نظر صاحب سکوی اول و مدال می‌شوند.

و سایر برنامه‌های بازاریابی، توجه به نحوه ادراک مشتریان امری مهم بلکه ک ضروری است.

۳. **یادگیری:** یادگیری عملی است که باعث ایجاد تغییراتی در رفتار شخص می‌شود و با توجه به اینکه بر اساس تئوری‌های یادگیری، بیشتر رفتارهای بشری قابل یادگیری هستند، پس رفتارهای مصرفی و خرید انسان‌ها نیز از این امر مستثنی نیستند. بنابراین شرکت‌ها می‌توانند با استفاده از همین تئوری‌های ساده به انسان‌ها می‌آموزند که چه رفتاراری را به هنگام خرید و انتخاب کالاها در بازار از خود نشان دهند و از این طریق وارد بازارهایی بشوند که سالیان سال در سیطره و تحت نفوذ شرکت‌های سابقه‌دار بوده‌اند و پیروزی را از آن خود و کالای جدیدشان نمایند. فقط کافی است از طریق آموزش و با استفاده از ابزار مفیدی به نام تبلیغات، چهارچوب‌های ذهنی افراد را تغییر دهند. برای مثال نوشابه‌های گوناگون همگی آب‌های شیرین گازداری هستند که دندان‌ها را فاسد می‌کنند. این نوشیدنی‌ها هیچ فرق اساسی با هم ندارند و مزه هیچ کدام لزوماً نسبت به دیگری بهتر نیست اما این تبلیغات و آموختن مطالب جدید به مردم است که رفتار مصرفی آنها را تحت تأثیر قرار می‌دهد. موضوع اهمیت آموزش و یادگیری در بازارهای دیگر همچون دوچرخه نشان می‌دهد که با استفاده

در پایان خاطر نشان می‌سازد که مسئولیت ارزیابی و عملکردهای بازار، که در مباحث بالا ذکر گردید، می‌بایست توسط مدیر بازرگانی یا تیم بازاریابی شرکت‌های تولید و عرضه‌کننده دوچرخه پردازش و اجرا گردند. هرچند که ممکن است این‌گونه به نظر آید که شرکت‌های عرضه‌کننده دوچرخه دارای تفکر سنتی تاکنون در زمینه تبلیغات، بازاریابی و فروش موفق بوده‌اند، اما بدون تردید بازار آینده دوچرخه ایران از آن شرکت‌های خواهد بود که به بهره‌برداری از اصول و فنون بازاریابی و فروش نوین اقدام نمایند. ■

# دوچرخه جویان دانشگاهی

## ایالات متحده، پیشگام دانشگاه های دوستدار دوچرخه

ترجمه: ریحانه ملا نوری  
www.bestcollegevalues.org



دهها دانشگاه تراز اول ایالات متحده آمریکا، دوچرخه را به عنوان وسیله‌ای سالم و ایمن برای حمل و نقل پیشنهاد داده و در ترویج آن کوشیده‌اند.

این انجمن‌های دانشگاهی تلاش می‌کنند استفاده از دوچرخه را بین دانشجویان، کارکنان و اعضای هیأت

علمی ترویج دهند و از این طریق بهداشت عمومی و تندرستی را در جوامع دانشگاهی بهبود بخشند. این توجه ویژه به مقوله حمل و نقل سبز باعث گردیده تا دوچرخه به سرعت در رده بالاترین وسیله حمل و نقل جای بگیرد و به روشی کارآمد برای تناسب اندام و کاهش سوءاثرات کربن تبدیل شود. از این میان، چهل دانشگاه به دلیل توجه ویژه به راهکارهای مربوط به ارتقای دوچرخه سواری از جمله اختصاص مسیرهای ویژه برای دوچرخه سواران، فراهم کردن زمینه دوچرخه سواری رایگان، اهدای جوایز و سایر گزینه‌های مربوط به دوچرخه سواری، امتیاز بهتری به دست آورده و در زمینه ترویج دوچرخه سواری در دانشگاه و افزایش سطوح توانمندسازی دوچرخه سواری، تلاش‌های قابل تقدیری انجام داده‌اند.



برای رتبه‌بندی و اعطای امتیازات، موارد زیر مورد بررسی قرار گرفتند:

- میزان آگاهی و رقابت‌های موجود در دانشگاه.
  - تعداد تیم‌ها و باشگاه‌های دوچرخه سواری آن دانشگاه.
  - میزان مسیر و تنوع سبک‌های متفاوت دوچرخه سواری.
  - میزان تسهیلات و امکانات رفاهی لازم برای دوچرخه سواران.
  - تنوع کیفی و کمی مسیرهای ویژه دوچرخه سواران.
- این نتایج حاصل پرسش از تعداد زیادی از افرادی است که از مسیرهای دوچرخه سواری این مراکز علمی استفاده می‌کنند.

۱

### ۱. دانشگاه آستن تگزاس

دانشگاه آستن تگزاس (The University of Texas - Austin)، دانشگاه شماره یک دوستدار دوچرخه سواری است که چهل مایل مسیر دوچرخه سواری در فضای دانشگاهی برای دانشجویان تدارک دیده و دوچرخه را به طور روزانه یا برای یک ترم به دانشجویان اجاره داده می‌دهد. دوچرخه یکی از رایج ترین وسایل حمل و نقل در این دانشگاه است و این مرکز علمی تلاش میکند تراکم ترافیک را کاهش داده و به طور مستمر در زمینه پیشرفت دوچرخه سواری در محیط دانشگاه فعالیت نماید. ایستگاه‌های تعمیر دوچرخه در سراسر فضای دانشگاه واقع شده است. فروشگاه کیک استند، یکی از این فروشگاه‌ها است که به وسیله داوطلبان اداره می‌شود و تمام مایحتاج دوچرخه سواران را دارد. فعالیت‌های گروهی، رقابتی و سرگرم کننده به همراه مسافرت‌های گروهی به طور منظم اجرا می‌شود و تیم دوچرخه سواری دانشگاه آستن تگزاس به طور منظم در مسابقات تیمی مختلف شرکت می‌کند.



### ۲. دانشگاه استنفورد

دانشگاه استنفورد دومین دانشگاه دوستدار دوچرخه سواری است که دانشگاه را به محیطی استثنائی که دوچرخه سواری می‌تواند در آن پیشرفت کند، توسعه داده است. دانشگاه استنفورد سی و هشت مایل مسیر دوچرخه سواری دارد و اگر شما نیازمند یادگیری مهارت‌های دوچرخه‌سواری باشید، امکان شرکت در کلاس‌های آمادگی را دارید. همچنین یک فروشگاه دوچرخه خدمات تعمیرات دوچرخه را عرضه می‌کند و اگر شما گواهینامه دوچرخه سواری بگیرید، میتوانید در کلاسهای دوچرخه سواری تفریحی و ایمن شرکت کنید.

۲

۳

۴

۵

### ۲. دانشگاه کارولینای شمالی - چابل هیل

رتبه سومین دانشگاه دوستدار دوچرخه سواری، به دانشگاه کارولینای شمالی - چابل هیل (University of North Carolina-Chapel Hill) تعلق می‌گیرد که در وهله نخست، امنیت در دوچرخه سواری را تضمین کرده و برنامه مهارت در دوچرخه سواری را اجرا کرده و پیشرفت داده است. دوچرخه سواری، بخش جدایی ناپذیر فرهنگ دانشگاه کارولینای شمالی است و این دانشگاه می‌کوشد این ورزش را در داخل و پیرامون دانشگاه توسعه بخشد، مسیر یکپارچه دوچرخه سواری را در سراسر دانشگاه ایجاد کند و همچنین بودجهی دوچرخه سواری را نیز افزایش دهد. Tar Heels ( برنامه مشترک دوچرخه سواری دانشگاهی) به دانشجویان و اعضای هیأت علمی امکان میدهد تا دوچرخه را به عنوان وسیله تردد اجاره نمایند و دوچرخه سواران شرکت کننده در برنامه جایگزین رفت و آمد، فرصت برنده شدن جوایز و لذت بردن از تخفیف برای حق تقدم مجوز پارکینگ را به دست می‌آورند.

۶

### ۸. لانگ بیچ استیت کالیفرنیا

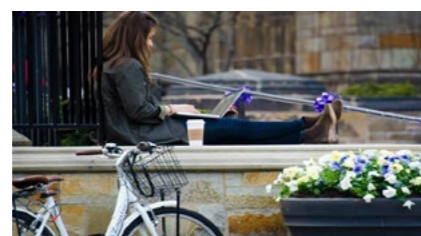
لانگ بیچ استیت کالیفرنیا (California State Long Beach) به ترویج حمل و نقل پایدار افتخار میکند و برای کسانی که نیاز به آموزش دارند، کلاسهای رایگان دوچرخه سواری ایمن را برگزار مینماید. اداره خدمات حمل و نقل لانگ بیچ استیت کالیفرنیا، صد و یک مهارت ترافیکی شامل دوره‌های گام‌های سریع، مهارتهای دوچرخه سواری، اعتماد به نفس، آموزش تعمیرات اولیه و چگونگی انجام مانورهای فرار جهت اجتناب از تصادف در ترافیک را می‌آموزد. همچنین انجمن این دانشگاه، تسهیلات تضمینی جهت دریافت رایگان دوچرخه و استفاده از تعمیرگاه‌های دوچرخه را در اختیار افراد قرار میدهد. این دانشگاه دو جایزه ملی مدال نقره دانشگاه دوستدار دوچرخه و مدال طلا برای تجارت دوستدار دوچرخه را از لیگ دوچرخه سواری آمریکا دریافت کرده است. نقشه مسیر دوچرخه سواری داخل محوطه دانشگاه و همه مسیرهای دوچرخه سواری سراسر شهر در این دانشگاه قرار دارند و دانشجویان با استفاده از دوچرخه در هزینه‌های پارکینگ و بنزین صرفه جویی میکنند.

۷

۸

### ۹. دانشگاه سلمون

دانشگاه سلمون (Clemson University)، نه تنها برای دانشجویان و اعضای هیأت علمی مسیرهای مخصوص دوچرخه سواری ایجاد کرده، بلکه تیم پژوهشی دوچرخه نیز دارد که بر بهبود فرصت های دوچرخه سواری از طریق پژوهش و عرضه خدمات متمرکز است. این تیم بر ویژگی‌های فیزیکی دوچرخه سواران تمرکز کرده و آگاهیهای مربوط به هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی دوچرخه سواری را افزایش می‌دهد. تیم پژوهشی دوچرخه، به طور مستمر در پروژه‌های جاری مشارکت نموده و طرحها و پژوهش‌های آینده را نیز در نظر دارد. ویژگی دیگر سلمون وجود ۸۷۵ دوچرخه و نقشه دقیق مسیرهای دوچرخه سواری است که سبب می‌شود شما از دوچرخه سواری لذت بیشتری ببرید.



### ۴. دانشگاه تمپل

دانشگاه تمپل (Temple University) چندین برنامه وسوسه انگیز دوچرخه سواری را طراحی کرده که شامل ارائه رایگان یک دوچرخه تا مکان صبحانه خوری است تا کمکی به ترویج فرهنگ دوچرخه سواری باشد. همچنین کلاس های دوچرخه سواری ایمن، برای کمک به آموزش دوچرخه سواری ایمن به دانشجویان برگزار می‌گردد و یک دوره یک ساله دوچرخه سواری شهری به دانشجویان می‌آموزد که چگونه راحت تر سواری کنند و به آنها نگهداری و اصول تنظیمات دوچرخه را آموزش می‌دهند. باشگاه دوچرخه سواری تمپل، اساسا برای سرگرمی ایجاد شده و همه دانشجویان می‌توانند برای شرکت در آن ثبت نام نمایند و از تخفیف‌های خرید تجهیزات و لوازم دوچرخه لذت ببرند.

### ۵. دانشگاه کلمبیا

دانشگاه کلمبیا (Columbia University)، در زمینه مزایای دوچرخه سواری در زمینه سلامت و سرگرمی برنامه‌ریزی کرده و پژوهشی را درباره کمک به کیفیت هوا از طریق رفت و آمد با دوچرخه انجام داده است. این دانشگاه همچنین درصدد کاهش هزینه قفل کردن دوچرخه در جایگاه مخصوص و آموزش دوچرخه سواران در زمینه امنیت و مقررات دوچرخه سواری می‌باشد. همچنین دانشجویان می‌توانند در تیم دوچرخه سواری دانشگاه و رقابت دانشگاهی و مسابقات دانشجویی شرکت کنند.

### ۶. دانشگاه ورمونت

دانشگاه ورمونت (University of Vermont)، دانشگاه ورمونت یکی از اعضای انجمن دوچرخه سواران دانشگاه های شرق است و مزایای دوچرخه سواری را به خوبی تشخیص داده و از دوچرخه در جایگاه حمل و نقل حمایت کامل می‌کند. در سال ۲۰۱۵، اداره حمل و نقل دانشگاه ورمونت بیست و پنج عدد دوچرخه جدید خریداری کرد و برخی از راهروهای دانشگاه را به اتاق مخصوص دوچرخه مجهز کرد تا ساکنان این فرصت را داشته باشند که دوچرخه خود را در بخش اصلی ساختمان قرار دهند. تیم دوچرخه سواری دانشگاه ورمونت نیازها و اهداف تمامی اعضای تیم را هموار برطرف میکند و با پیروزی در مسابقه نهایی ملی سال ۲۰۱۵، نتیجه خوبی در مسابقات رقابتی به دست آورد.

### ۷. دانشگاه ال‌د دامینیون

دانشگاه ال‌د دامینیون (Old Dominion University)، به عنوان برنده جایزه برنز دانشگاه دوستدار دوچرخه در سال ۲۰۱۳، به سوی ایمن و راحت تر نمودن دوچرخه سواری برای دانشجویان، اعضای هیأت علمی، کارکنان و مراجعه کنندگان گام برمی‌دارد و برنامه‌های مشترک دوچرخه سواری را با هدف کاهش انتشار کربن، ایجاد حس مشارکت و افزایش فعالیت های فیزیکی برگزار میکند. هر دوچرخه اجاره ای دارای قفل خاص، کلاه ایمنی و سبد است و برای یک هفته یا بیشتر در اختیار اجاره کنندگان قرار میگیرد و البته افراد با دوچرخه شخصی نیز می‌توانند از خدمات رایگان دانشگاه ال‌د دامینیون بهره مند شوند.

۹

۱۰

### ۱۰. دانشگاه مینسوتا - تواین سیتی

دانشگاه مینسوتا تواین سیتی (University of Minnesota Twin Cities)، برای دوچرخه سواری، کاهش تراکم ترافیک، پایین آمدن کربن مونوکسید گازهای گلخانه ای و هوای پاک اهمیت زیادی قائل است و پیشنهاد میدهد که با دوچرخه خودتان یا دوچرخه اجاره‌ای از مایل ها مسیر دوچرخه سواری لذت ببرید. گردش با دوچرخه در اطراف شهر، برنامه‌ای است که هر هفته چهارشنبه شب، توسط این دانشگاه برگزار میشود و شامل گردش با دوچرخه‌های یدک دار، رفتن به غذاخوری‌ها و گردش در شهرها است. کلاس آموزش مقدماتی دوچرخه سواری کوهستان در سفر یک روزه، دستورات‌العمل‌هایی درباره دوچرخه سواری کوهستان و اصول ابتدایی کنترل دوچرخه را می‌آموزد. با مبلغی که شما میپردازید می‌توانید یک دوچرخه کوهستان و کلاه ایمنی نیز داشته باشید. تیم دوچرخه سواری دانشگاه مینسوتا تواین سیتی، یک گروه دوچرخه سواری رقابتی و سرگرمی است که گواهی نامه مسابقات دوچرخه سواری سرعتی دانشگاهی تیمی را از انجمن دوچرخه سواری دانشگاه‌های شمال و مرکز آمریکا دریافت نموده و به مدت شانزده سال پیروز بوده است. ■



BLUEPRINT FOR ATHLETES

# LEADVILLE TRAIL 100 MTB

شما بهتر از آن چیزی هستید که فکر میکنید و توانایی مافوق تصویری دارید!  
کن کلوبر



رکاب / Pedal

معرفی مسابقه

BLUEPRINT FOR ATHLETES

# LEADVILLE TRAIL 100 RUN

presented by



AUG 20

## ۱۰۰ مایل مارا تن جهنمی در ارتفاع ۴ هزار متری

### برای برنده شدن، فقط کافی است به خط پایان برسی

سینا سلوک ساران  
www.leadvillercaseseries.com



ورزشکاران هر دو رشته اگر بتواند یکی از مسابقات لیدویل را به پایان میرساند،

لیدمن (ابر مرد) یا لیدوومن (ابرنزن) نامیده میشود.

■ مسابقات دوچرخه کوهستان ۱۰۰ MTB مسابقه دوچرخه سواری کوهستان یکی از شش مسابقه‌های است که در سال ۱۹۹۴ به سری مسابقات لیدویل تریل ۱۰۰ اضافه شد. این مسابقه توسط فدراسیون دوچرخه سواری آمریکا، در قالب مسابقه‌ای به موازات RUN ۱۰۰ اجرا می‌شود و مسیر مسابقه با RUN ۱۰۰ مشترک و مصادف مسابقه همان ۱۰۰ مایل (۱۶۰ کیلومتر) است. این رویداد در همان هفته مسابقه اصلی برگزار میشود و دوچرخه سواری از جمله دیو وینس، لنس آرمسترانگ و فلویید لنڈیس در آن شرکت کرده‌اند. در سال ۲۰۱۰، لوی لیفیمر با رکورد زمانی ۶:۱۶:۳۷ برنده لیدویل تریل ۱۰۰ MTB شد و رکورد قبلی که مدت زمان ۶:۲۸:۵۰ متعلق به آرمسترانگ بود را شکست.



### ■ سیلور راش Silver Rush MTB

با شرکت در این مسابقه ۵۰ مایلی (۸۰ کیلومتر) در ارتفاع ۴ هزار متری از سطح دریا، جواز ورود به ۱۰۰ MTB داده میشود و از آنجایی که در مسابقه اصلی بین ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ نفر ورزشکار شرکت می‌کنند به وسیله مسابقه سیلور راش جایگاه و پوزیشن در خط استارت ۱۰۰ MTB هم تعیین می‌شود. ■

■ رکوردداران اسکای رانینگ RUN ۱۰۰ در سال ۲۰۰۲ شخصی به نام چاد ریکلفس (Chad Ricklefs) موفق شد رکورد هشت ساله آ ژوان هررا (Juan Herrera) را بشکند (۱۷:۲۳). پس از آن در سال ۲۰۰۴، پل دویت (Paul DeWitt) دوباره آن را تغییر داد تا اینکه در نهایت مت کارپنتر (Matt Carpenter's) در سال ۲۰۰۵ رکورد جدید را به نام خودش ثبت کرد و تاکنون نیز کسی نتوانسته آن را تغییر دهد. کارپنتر، به سطح جدیدی دست یافت و در روشنایی روز این مسابقه را به پایان رساند؛ کاری که تا قبل از آن کسی انجام نداده بود. در بخش بانوان هم، آن تراسن (Ann Trason) رکورد لیدویل تریل ۱۰۰ را در سال ۱۹۹۴ به دست آورد، این عدد ۱۸:۰۶:۲۴ بود. چارلز ویلیام (Charles Williams) رکورددار مسن ترین فردی است که توانسته مسابقه را به پایان برساند؛ او این رکورد را در سال ۱۹۹۹ در سن هفتاد سالگی کسب کرد. بیل فینکباینر (Bill Finkbeiner) اولین کسی بود که بیست بار لیدویل تریل ۱۰۰ را به پایان رساند.

شمال سبب بروز این مشکل شده بود. آشنا نبودن به قواعد مسابقه هم دلیل دیگری بود برای ناکامی این دوندگان افسانه‌ای؛ سرخپوستان مکزیک در ایستگاه های کمک های اولیه منتظر بودند تا به آنها غذا تعارف شود! همچنین به جای اینکه از چراغ قوه هایشان برای روشن کردن مسیر در شب استفاده کنند، آنها را به طرف آسمان می‌گرفتند! به این ترتیب، هر پنج دونه تاراهومارایی قبل از اینکه به نیمه راه برسند، کم آوردند و حذف شدند. چند سال بعد، دو تیم تاراهومارایی به قصد پیروزی و تلافی شکست قبلی در مسابقات شرکت کردند و پیروز رویداد لیدویل شدند. در سال ۱۹۹۳ یک دونه پنجاه و دو ساله تاراهومارایی به نام ویکتوریانو چورو (Victoriano Churro) مقام اول را کسب کرد و همتیمی اش به نام سریلدو (Cerrildo) نیز به مقام دوم رسید. در سال ۱۹۹۴ یک تیم پنج نفره تاراهومارایی در این رویداد شرکت کرد و یک دونه بیست و پنج ساله این تیم به نام ژوان هررا (Juan Herrera) توانست مدت زمان ۱۷:۳۰ را به نام خود ثبت کند. این رکورد او تا هشت سال جایجا نشد.



آنها هم در پشت سر نهادن این مسیر ناکام ماندند. دلیل عمده این شکست، مشکل روانی دوندگان تاراهومارایی بود؛ یعنی آشنا نبودن با مسیر و راه عجیب و غریب

ریک فیشر (Rick Fisher) و دونه فوق العاده، کیتی ویلیامز (Kitty Williams)، برخی از این دوندگان تاراهومارایی را به لیدویل آوردند ولی با کمال تعجب

■ شرکت کنندگان از بیست و یک کشور و چهل و هشت ایالت آمریکا شرکت می‌کنند. در بیشتر دوره‌ها، کمتر از نصف شرکت کنندگان می‌توانند این مسیر را در مهلت ۳۰ ساعته به پایان برسانند و شرکت کنندگانی که بتوانند این رویداد را در مهلت دوازده ساعت به پایان برسانند، به نشان نقره لیدویل تریل ۱۰۰ و کمربند با سگک طلائی دست می‌یابند. نخستین دوره LT ۱۰۰ در سال ۱۹۸۳ در قالب صعود و پیمایش مسیری ناشناخته در محدوده ارتفاع ۲۸۰۰ تا ۴۸۰۰ متر برگزار شد و دوندگان تاراهومارایی مکزیک شرکت داشتند. تاراهومارا، قبیله‌ای از سرخپوستان بومی مکزیک هستند که محل زندگی آنان توسط دره های بلند و خطرناک احاطه شده و می‌توان گفت آنها از دنیا جدا افتاده‌اند. برای قرن‌ها، آنها مجبور بودند برای انجام هر کاری بدونند. در طول قرن‌ها، این سرخپوستان به گونه ای در دویدن استاد شدند که میتوانند بدون لفظهای توقف، صدها مایل بدونند. توانایی ماورای طبیعی اعضای این قبیله آنها را از گزند تمام بیماری های دنیای مدرن نیز محفوظ داشته است. در اولین دوره مربی صحرایی



### مغز

صعود کردن بیشتر یک تمرین ذهنی است تا جسمانی و علم ثابت کرده است که تلقین منفی واقعا عملکردتان را پایین می‌آورد و تلقین مثبت به شما کمک می‌کند پشتکار داشته باشید. برخی راه‌های ایده‌آل برای تمرینات ذهنی وجود دارد که نتایج بسیار خوبی در بر داشته‌اند. برای نمونه گفتن مداوم "از پس‌اش برمیایی" باعث حفظ کنترل تنفس شما می‌شود؛ برگزیدن اهداف کوچکی مانند "فقط به دکل تلفن بعدی برس" در واقع تصویرسازی پیروز شدن در صعودی طولانی را دشوار می‌کند. فراموش نکنید هر بار که به اوج می‌رسید، اعتماد به نفس بیشتری برای دستیابی به پیروزی بعدی پیدا می‌کنید.

### قلب



با به کارگیری عضلات بیشتر، قلب شما باید شدیدتر کار کند تا بتواند خون سرشار از اکسیژن و ماده مغذی را به محل مورد نیاز برساند. همه این اقدامات، حرارت تولید می‌کند که به معنی فعالیت بیشتر برای قلب شماست؛ به همین دلیل گردش خون بیشتری برای پوست لازم است تا عرق کنید و خنک بمانید. هنگام رکاب زدن در یک مسیر سربالایی، ضربان قلب شما ۳۰ تا ۴۰ بار بیشتر از زمانی است که روی کفی پا می‌زنید. بلند شدن و ایستادن روی رکاب‌ها، ضربان قلب شما را پنج تا ده ضربه بالاتر می‌برد به این علت که قسمت فوقانی بدن خود را نیز در حرکت درگیر کرده‌اید و دست‌ها و شانه‌ها نیازمند اکسیژن بیشتری هستند. همه این تلاش‌ها، قلب شما را قوی‌تر می‌کند و قلب می‌تواند در هر ضربان، خون بیشتری را بیرون دهد.

### عضلات مرکزی



دوچرخه‌سواران برای حفظ یک ریتم ثابت به همان اندازه که از پاهای خود استفاده می‌کنند نیازمند عضلات مرکزی نیز هستند. هنگامی که نیروی پیش‌رونده خود را از طریق عضلات مرکزی به فرمان منتقل می‌کنید، عضلات شکم، پشت و پهلو، مرکز انتقال قدرت شما هستند و به پایین‌تنه برای افزایش نیروی وارد بر پدال‌ها کمک می‌کنند. صعود باعث تقویت قدرت عضلات مرکزی می‌شود، اما توصیه می‌شود با استفاده از تمرینات مکمل و بدون دوچرخه مقاومت این عضلات را هنگام رکاب زدن افزایش دهید.

### پاها

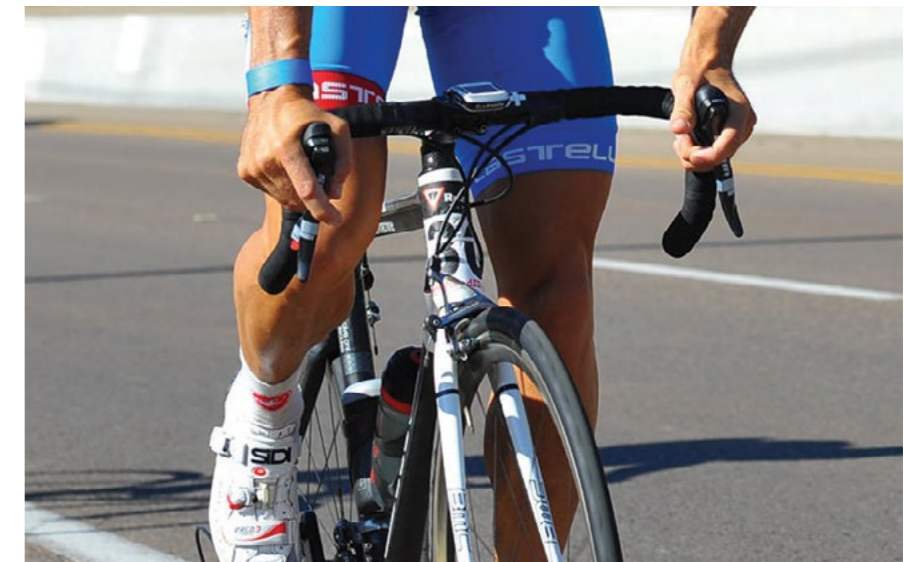
دامنه‌های پرشیب مانند باشگاهی طبیعی هستند که به قدرتمند ساختن شما کمک می‌کنند. وقتی در یک مسیر سربالا رکاب می‌زنید، جاذبه شما را به عقب می‌کشد و هر چه طول مسیر پرشیب‌تر باشد، کشش جاذبه قوی‌تر است؛ این به این معناست که شما به منظور حفظ نیروی حرکتی پیش‌برنده باید عضلات بیشتری را وارد عمل کنید. صعود در سربالایی‌ها - به خصوص در حالت نشسته - عضلات سرنینی، چهارسر و دوقلوهای شما را بسیار بیشتر از زمانی که در کفی‌ها رکاب می‌زنید، درگیر می‌کند. همچنان صعود باعث ساخته شدن ارتباط‌های عصبی - عضلانی می‌شود (بنابراین شما قادر خواهید بود تارهای عضلانی بیشتری را فعال کنید و در دسترس قرار دهید)، بلکه تارهای کوچکتر را در عضلات شما می‌شکند تا مجدداً در زمان استراحت، نیرومندتر ساخته شوند و باعث می‌شوند که به مرور زمان، صعودهای مشابه، کمی آسان‌تر شود. ■

## تراش عضلات و صیقل روح در هنگام صعود از سربالایی‌ها، چه بر سر بدن‌تان می‌آید

سلین یگر / مترجم، مینا قربانی

### رگ‌ها

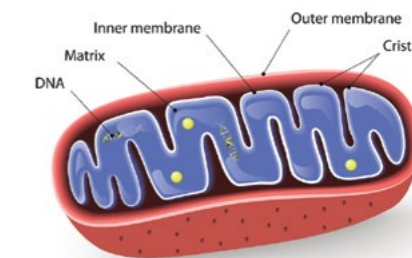
اگر قلب مانند یک شیر آتش‌نشانی باز، خون را خارج کند و بدن شما نتواند آن مایع حیاتی را به همه عضلات مورد برساند، برای شما کارکرد مطلوبی نخواهد داشت. صعود در سربالایی‌ها نیاز به سیستم گردش خون را در بدن شما افزایش می‌دهد، پس بدن شما با افزایش مویرگ‌ها در عضلاتتان به این نیاز، پاسخ می‌دهد. این به سلول‌های عضلات شما اجازه می‌دهد تا همه خون مورد نیاز خود را برای دریافت مقادیر وسیع اکسیژن و مواد مغذی به‌منظور تأمین انرژی در اختیار داشته باشند.



بدن انسان در حالت صعود در تمرینات دوچرخه‌سواری تغییراتی جدی می‌کند و دستخوش واکنش‌های متابولیکی می‌شود که ممکن است در آن لحظه آزاردهنده باشند اما در یک دوره بلندمدت به یک لذت تبدیل می‌شوند. در این مقاله به بخشی از این تأثیرات خواهیم پرداخت.

### میتوکندری

میتوکندری‌ها انبارهای تأمین انرژی در سلول‌ها هستند که در صعودها به شدت فعال می‌شوند تا شما بتوانید با فعالیت بیشتر سازگار شوید و اکسیژن را مؤثرتر مصرف کرده و لاکتات را نیز از سلول‌ها بزداييد و آن را برای انرژی استفاده کنید. این دلیلی است که صعود در سربالایی‌ها کمک می‌کند تا آستانه لاکتات خود را افزایش دهید و این امر به شما اجازه می‌دهد در مرحله هوازی بمانید و در شدت‌های بالاتر چربی بسوزانید. همه اینها به این معناست که شما می‌توانید پیش از آنکه خسته شوید، سریع‌تر، محکم‌تر و طولانی‌تر رکاب بزنید.

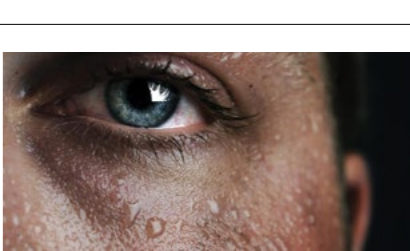


# آب را سر بکشیم

## اهمیت نوشیدن مایعات در دوچرخه سواری

دانیال خاکبان / کارشناس ارشد تربیت بدنی

با توجه به اینکه بدن انسان حدوداً از ۶۰ درصد آب تشکیل شده، پس باید برای عملکرد بهینه، میزان آب آن همیشه در سطح کافی نگه داشته شود. در تیم های حرفه ای، هیدراتاسیون(آبرسانی) را بسیار جدی میگیرند و در مسابقات مرحله ای یا در طول دوره های آموزشی سخت، به طور روزانه میزان آن را اندازه گیری کرده و برای کنترل آن از ادرار دوچرخه سواران نمونه گیری می کنند. اگر شما در حال گذراندن دوره‌های آموزشی هستید یا در یک مسابقه چند روزه شرکت کرده اید اما میزان آب بدن خود را کنترل نمی کنید، علاوه بر اینکه عملکردتان را به خطر انداخته اید، دستاوردهای آموزشی خود را نیز محدود کرده و روند بهبودبخشی را نیز طولانی‌تر نموده اید.



**+** پژوهش‌ها ثابت کرده‌اند که کاهش قابل توجه میزان مایع در بدن می تواند تأثیر مخربی بر توانایی دوچرخه سوار بگذارد. با کم شدن دو درصد از آب بدن به دلیل تعریق(یعنی ۱٫۶ کیلوگرم برای یک دوچرخه سوار ۸۰ کیلوگرمی) عملکرد بدن به طور قابل ملاحظه ای مختل می شود. این رقم اگر به چهار درصد برسد، توانایی شما را برای کار عضلانی کاهش می دهد. در پنج درصد، گرمزدگی رخ می دهد و توانایی شما تا ۳۰ درصد کاهش می‌یابد. اگر ۷ درصد باشد، شما دچار توهم می شوید و در زمانی که به ۱۰ درصد افزایش یابد، سیستم گردش خون شما فرومی‌یاشد، در اثر گرما سکنه می کنید و امکان مرگ جدی است.

**دلایل فیزیولوژیکی برای کاهش عملکرد با توجه به کاهش میزان آب بدن عبارت است از:**

- کاهش حجم خون
- کاهش جریان خون پوست
- کاهش میزان تعریق
- کاهش اتلاف حرارت
- افزایش دمای مرکزی بدن
- افزایش میزان استفاده از گلیکوژن عضلات
- کاهش عملکرد دستگاه گوارش

#### **+** کنترل میزان آب بدن (هیدراتاسیون)

هر روز خود را وزن کنید. مخصوصاً اگر فردی نسبتاً لاغر هستید. کاهش چشمگیر ناگهانی وزن علامت این است که باید مصرف مایعات را افزایش دهید. همچنین می‌توانید رنگ ادرار خود را از طریق نمودار مخصوص مشاهده و کنترل کنید. قبل از اینکه بخواهیم بررسی کنیم که برای دوچرخه‌سواری، چه چیزی، چه زمانی و چه مقدار باید بنوشیم، باید اطمینان حاصل کنیم که میزان هیدراتاسیون بدن را در همه زمانها در حد مطلوب نگه داشته ایم. چه در حال سواری باشید یا نه، با استفاده از تکنیک‌های گفته شده در بالا سعی کنید روزانه دو تا سه لیتر مایعات بنوشید. آبمیوه‌ها و سبزیجات، نوشیدنی‌های مخصوص ورزشکاران و آب آشامیدنی می‌توانند جزو این مایعات باشند؛ اما نوشابه، چای، قهوه و نوشیدنی‌هایی که شکر دارند، در زمره این مایعات به شمار نمی‌آیند.

#### **+** قبل از سوار شدن چه کنیم؟

اگر شما میزان مایعات بدن خود را تحت کنترل دارید و هر روز میزان هیدراتاسیون بدنتان را بالا نگه می‌دارید، نیازی نیست که در شب قبل از دوچرخه‌سواری یا چند ساعت قبل از آن، بیش از حد مایعات مصرف کنید. اگر شما بیش از حد مایعات مصرف میکنید تقریباً میتوانید خیالتان را از بابت یک موفقیت نسبی راحت کنید. در یک سواری طولانی دو ساعته، ۵۰۰ تا ۷۵۰ میلی‌لیتر از ایزوتونیک سوخت‌های ورزشی کربوهیدرات بنوشید تا از میزان مطلوب هیدراتاسیون مطلوب مطمئن شوید و انرژی‌های مورد نیاز را به طور کامل ذخیره کنید.

#### **+** چه زمانی آب بنوشیم؟

نکته کلیدی که باید به یاد داشته باشید این است که نباید صبر کنید تا تشنه شوید و از آغاز دوچرخه سواری شروع به نوشیدن آب کنید. شما باید از آغاز، هر ۱۰ تا ۱۵ دقیقه حدود ۲ تا ۳ جرعه از بطریتان بنوشید. نیازی نیست که دقیقاً در لحظه‌های معین مایعات بنوشید اما نوشیدن پیاپی مایعات در طول دوچرخه

#### **+** تخمین میزان مصرف مایعات بدن

بهترین راه برای اینکه بتوانید تخمینی از میزان نیازتان به مایعات به دست آورید، آزمایش میزان تعریق در ۶۰ دقیقه است. در حالتی که در طول روز بدن شما آب کافی دارد، خود را در حالت برهنه و بدون لباس های سنگین وزن کنید و وزن خود را یادداشت نمایید. سپس بیرون بروید و به صورت عادی و یا به مدت ۶۰ دقیقه به صورت مسابقه‌ای دوچرخه‌سواری کنید و در این مدت هم مایعات مصرف نکنید. به محض اینکه به خانه رسیدید با حوله همه عرق‌ها را از تنتان خشک کنید و دوباره خودتان را وزن کنید و عدد را یادداشت نمایید. تفاوت این عدد و عدد اولیه با تلفات کل مایعات



#### **+** در هنگام تمرینات چه چیزی بنوشیم؟

برای تمرین‌های زیر ۶۰ دقیقه آب ساده و بدون مخلفات خوب است اما برای سایر حالتها باید مقداری الکترولیت و کربوهیدرات نیز به آب آشامیدنی خود اضافه کنید. آب ساده به شما انرژی نمی‌دهد و میتواند شما را دچار نفخ هم بکند و در نتیجه میل شما را به نوشیدن کاهش دهد. الکترولیت‌ها ترکیبی از سدیم، پتاسیم، کلسیم و منیزیم محسوب می شوند. این ترکیبات که از طریق تعریق از بین میروند، برای یک عملکرد سلولی نرمال ضروری هستند و باید فوراً بازیابی و جایگزین شوند. بیشتر نوشیدنی‌های ورزشی تجاری میتوانند الکترولیت های بدن را به تعادل درستی برسانند و اگر شما نمی‌خواهید از طریق نوشیدن به بدنتان کالری وارد کنید، می‌توانید از قرصهای الکترولیت جوشانی استفاده کنید که هیچ کربوهیدراتی ندارند.

برای تمرین های طولانی تر باید مقداری کالری را

بدن شما به میلی لیتر برابر است. بدیهی است که این نتیجه با توجه به شرایط متفاوت آب و هوایی و شدت دوچرخه سواری متفاوت خواهد بود. برای اینکه اختلاف ها را از بین ببرید و به عدد دقیق‌تری برسید، این آزمون را چند بار تکرار کنید. اغلب دوچرخه سواران بعد از این آزمون درمی‌یابند که بدنشان به طور معمول بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ میلی‌لیتر، مایعات در ساعت را از دست می دهد. به خصوص اگر شما در قسمت انتهایی این محدوده قرار بگیرید ممکن است نیازی نباشد تا کار خاصی انجام دهید اما شما باید برای رسیدن به عدد حداقل ۷۵ درصد هدف گذاری کنید.

#### **با کم شدن دو درصد از آب بدن به**

#### **دلیل تعریق(یعنی ۱٫۶ کیلوگرم برای**

#### **یک دوچرخه سوار ۸۰ کیلوگرمی)**

#### **عملکرد بدن به طور قابل ملاحظه ای**

#### **مختل می شود. این رقم اگر به چهار**

#### **درصد برسد، توانایی شما را برای**

#### **کار عضلانی کاهش می دهد. در پنج**

#### **درصد، گرمزدگی رخ می دهد و**

#### **توانایی شما تا ۳۰ درصد کاهش**

#### **می‌یابد. اگر ۷ درصد باشد، شما دچار**

#### **توهم میشوید و در زمانی که به ۱۰**

#### **درصد افزایش یابد، سیستم گردش**

#### **خون شما فرومیباشد، در اثر گرما سکنه**

#### **میکنید و امکان مرگ جدی است.**

ورزشی حاوی مواد مختلفی هستند، بنابراین لازم است که شما، آن نوشیدنی را که برایتان مناسب تر است، انتخاب کنید. اگر قرار است در مسابقه شرکت کنید، نوشیدنی ای را انتخاب کنید که نیازهای خوراکی شما را تأمین کند. سعی کنید محصول انتخابی خود را از قبل به دقت بررسی کنید. اگر قادر نیستید این کار را کنید از پودر محصولی که از برند موردنظرتان انتخاب کرده‌ایدمقدارمعینی را با آب ساده مخلوط و مصرف کنید. هرگز از محصولات غیر استاندارد استفاده نکنید چون هم سیستم گوارش شما را از بین می‌برند و هم قدرت ورزشی شما را نابود می‌کنند. هنگامی که شما پودر نوشیدنی خود را در آب حل می‌کنید، این کار غلظت محلول را تحت تأثیر قرار میدهد و عبور آن از روده‌تان را تسهیل میکند و از این طریق به روند آبرسانی به بدنتان هنگامی که تشنه هستید، کمک می کند.

هم به آب آشامیدنی تان اضافه کنید. به یاد داشته باشید که باید در هر ساعت به میزان ۰٫۵ تا ۱ گرم کربوهیدرات به ازای هر کیلوگرم از وزن بدنتان مصرف کنید و این میزان را باید به عدد ۲ تا ۳ گرم در هر ۲۰ تا ۳۰ دقیقه برسانید. ۵۰۰ میلیلیتر نوشیدنی ورزشی مخلوط شده ۶ درصد، به شما حدود ۳۰ گرم کربوهیدرات می‌رساند که برای یک دوچرخه سوار ۸۰ کیلوگرمی در هر ساعت، نسبت به انرژی مورد نیاز او عدد مناسب، قابل دسترس و مطلوبی است. بیشتر نوشیدنیهای ورزشی حاوی ترکیبی از قندهای ساده مانند گلوکز، فروکتوز و ساکاروز هستند. این ترکیبات انرژی را به سرعت آزاد میکنند. همچنین این نوشیدنی ها حاوی ترکیبات پلیمری کربوهیدراتهای پیچیده تر مانند مالتودکسترین هستند که قادرند انرژی را برای بلندمدت تأمین کنند. از آنجایی که نوشیدنی های





## هفت اقلیم وجود تست روانشناسی برای فهمیدن این که کجای کارتان میلنگد

Donald Olding Hebb  
مترجم: بهروز اخوانی / روانشناس بالینی



این تست روانشناسی توسط دونالد اولدینگ هب (Donald Olding Hebb)، پروفیسور روانشناسی ورزشی، طراحی شده تا دوچرخه سواران به نقاط ضعف و قوت روانی خود آگاهی یابند. در سال ۲۰۰۲، برای نخستین بار، دویست دوچرخه سوار حرفه‌ای مرد و زن با پاسخ به این پرسش‌ها از حقیقت درونی خود درباره هفت رکن اساسی روانشناسی قهرمانی آگاه شدند. این هفت عامل عبارتند از: هدف‌گذاری، انگیزه، اعتماد به نفس، تمرکز، ایمان به موفقیت، تحمل سختی و تصویرسازی ذهنی.

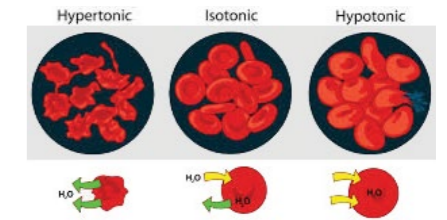
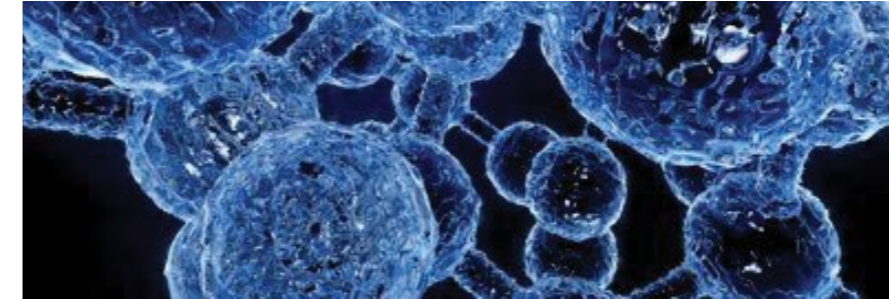
لطفا صادقانه پاسخ دهید.  
برای هر یک از پرسش‌های زیر، پاسخی را انتخاب کنید که به واقعیت نزدیک‌تر است و عدد آن را در مقابل هر سوال یادداشت کنید.  
۱=هرگز ■ ۲=به ندرت ■ ۳=گاهی اوقات  
۴=معمولاً ■ ۵=همیشه

۱. من اهداف بلند مدت و کوتاه مدت را یادداشت کرده‌ام.
۲. من مشتاق هستم آموزش ببینم.
۳. قبول دارم که تمرین کردن و مسابقه دادن ممکن است کار سختی باشد.
۴. من به راحتی برای تمرین کردن و مسابقه دادن برمی‌خیزم.
۵. می‌توانم موفقیت را تصور کنم.
۶. من قادر به تمرکز روی آموزش‌هایم هستم.
۷. می‌توانم قبل از مسابقه، تریدهایم را برطرف کنم.
۸. انتظار دارم که به بیشتر اهدافم دست پیدا کنم.
۹. برای مسابقه دادن اشتیاق زیادی دارم.
۱۰. من برای مسابقه دادن و آموزش دیدن، آمادگی دارم.
۱۱. می‌توانم با سختی دادن به خودم به اهدافم دست پیدا کنم.
۱۲. گاهی به دوچرخه‌ام خیلی نزدیکم و با آن احساس یکی بودن می‌کنم.
۱۳. من در خودم توانایی مدیریت شرایط پیچیده و سخت را می‌بینم.
۱۴. من در مسابقات طولانی می‌توانم تمرکز را حفظ کنم.
۱۵. من درک بسیار خوبی از نقاط قوت و ضعف خودم دارم.
۱۶. درک می‌کنم که چرا می‌خواهم آموزش ببینم و مسابقه بدهم.
۱۷. من درک بسیار خوبی از استعدادهای خودم دارم.
۱۸. من برای رسیدن به اهدافم جسمم را به سختی می‌اندام.
۱۹. من به راحتی می‌توانم قبل از مسابقات استراحت کنم.
۲۰. می‌توانم افکار منفی را از خودم دور نگه دارم.
۲۱. می‌توانم روی نفس کشیدن متمرکز شوم و یا با ضربه زدن به رکاب تمرکز را حفظ کنم.
۲۲. من برای بهبود تناسب اندام، مهارت‌ها و مشخصات روانی‌ام برنامه‌ریزی کرده‌ام.
۲۳. برای موفقیت انگیزه دارم.
۲۴. مطمئنم که می‌توانم خودم را بهتر کنم و کارها را خوب انجام دهم.
۲۵. وقتی که آسیب دیده باشم، اگر چه از این موضوع آگاهی دارم اما می‌توانم روی موضوع دیگری تمرکز کنم.
۲۶. می‌توانم در صورت نیاز، سطح انرژی‌ام را تغییر دهم.
۲۷. می‌توانم افکار و تصاویر منفی را از ذهنم محو کرده یا میزان رشد آنها را کمتر کنم.
۲۸. در زمان‌هایی که مسابقه و تمرین‌ها سخت و دشوارند، من می‌توانم تمرکز را حفظ کنم.
۲۹. من روی عملکردم نظارت دارم و اطلاعات مربوط به آموزش‌هایم را همواره ثبت می‌کنم.
۳۰. در آموزش و مسابقات به طرز فکر قبلی‌ام راجع به مسائل متکی هستم.
۳۱. عملکردم را فرصت مناسبی برای بهبود می‌دانم، می‌دانم که می‌توانم.
۳۲. می‌توانم دردها را در مسابقه تحمل کنم.
۳۳. می‌توانم انرژی‌های منفی را در مسیر مثبت به کار گیرم، مسیر افکارم را تغییر دهم و حالات روانی‌ام را کنترل کنم.
۳۴. می‌توانم موقعیت مسابقه و آموزش را در ذهنم تجسم کنم.
۳۵. می‌توانم به راحتی حواسم را از مسأله‌ای پرت کنم.

اعداد مربوط به پاسخ پرسشهای زیر را با هم جمع کنید تا برای هر یک از هفت حوزه به یک جمع بندی برسید.

امتیاز تقریبی برای هر یک از هفت حوزه روانی عبارت است از:	هدف‌گذاری	هدف‌گذاری
■ مجموع بین ۲۱-۲۵	مشکلی وجود ندارد	۲۹، ۲۲، ۱۵، ۸، ۰، ۱
■ مجموع بین ۱۶-۲۰	خیلی خوب	۳۰، ۲۳، ۱۶، ۹، ۲
■ مجموع بین ۱۱-۱۵	متوسط رو به پایین	۳۱، ۲۴، ۱۷، ۱۰، ۳
■ مجموع بین ۶-۱۰	ناحیه هشدار، باید بیشتر کار کنید	۳۲، ۲۵، ۱۸، ۱۱، ۴
		۳۳، ۲۶، ۱۹، ۱۲، ۵
		۳۴، ۲۷، ۲۰، ۱۳، ۶
		۳۵، ۲۸، ۲۱، ۱۴، ۷

اسمولاریته (مولاریته) عبارت است از تعداد مولکول‌های حل شده در حجمی از حلال. از جمله این مولکول‌ها، الکترولیت‌ها و کربوهیدرات‌ها هستند. مولاریته خون ۳۰۰ اسمولاریته در کیلوگرم است و با همین روش، افزایش اسمولاریته مشابه را با iso نشان می‌دهند. اگر اسمولاریته بالاتر باشد به آن هیپرتونیک و اگر پایین‌تر باشد به آن هیپوتونیک می‌گویند.



### ایزوتونیک (هم‌توان)

این مسأله بیشتر به ورزش‌های استقامتی مربوط می‌شود و در واقع ایجاد تعادلی بین تشنگی، مایعات، کربوهیدرات‌ها و الکترولیت‌ها است. اگر شما دستورالعمل ترکیبی نوشیدنی‌های ورزشی را ملاحظه کنید، مشاهده خواهید کرد که ۶ تا ۸ درصد از محلول آنها ایزوتونیک است.

### هیپوتونیک

آب ساده یا ترکیب خیلی کم آن با محلول نازنج (پرتقال) نقش هیپوتونیک را ایفا می‌کند. هیپوتونیک، آب و مایعات از دست رفته بدن را به سرعت جایگزین می‌کند اما انرژی یا الکترولیت قابل توجهی ندارد. همچنین، نوشیدنی‌های هیپوتونیک اغلب تمایل فرد را نسبت به نوشیدن مایعات کاهش می‌دهند و این امر باعث می‌شود تا حالت پفکردگی ناشی از وجود مایعات را احساس کنید.

### هیپرتونیک

محلول‌های قوی کربوهیدرات می‌توانند برای مصرف‌های بالاتر کالری استفاده شوند. بسیاری از ورزشکارانی که مسافت‌های طولانی را می‌پیمایند یک بطری پر شده از محلول کربوهیدرات‌های بسیار قوی را همراه خود دارند و از آن در کنار بطری‌های آب آشامیدنی استفاده می‌کنند. البته مدتی طول میکشد تا این محلول‌ها از معده شما خارج شوند و این امر ممکن است موجب برخی ناراحتی‌های گوارشی گردد؛ پس باید از قبل از این بابت اطمینان حاصل کنید و این محصولات را امتحان کنید.

### چرا عضلاتم میگیرد؟

بسیاری از دوچرخه‌سواران از گرفتگی عضلات در یک دوره طولانی تمرینی یا مسابقه‌ای رنج می‌برند. ممکن است تعجب کنید اگر بگوییم که هنوز علت دقیقی



برای گرفتگی عضلات مشخص نشده است. بسیاری از مردم از هیدراتاسیون ناکافی یا سطح الکترولیت نامناسب رنج می‌برند و برخی از مطالعات نشان داده اند که مصرف شش درصد از کربوهیدرات‌های نوشیدنی‌های ورزشی می‌تواند از گرفتگی عضلات جلوگیری کند. ازسوی دیگر، برخی پژوهش‌ها روی افرادی که به گرفتگی بلندمدت عضلات دچار شده‌اند، نشان می‌دهد که مکمل منیزیم برای رفع این حالت مفید است. یکی دیگر از عوامل گرفتگی عضلات افزایش ناگهانی شدت ورزش است. بنابراین اگر شما به طور ناگهانی سخت‌تر و طولانی‌تر دوچرخه‌سواری کنید، باید منتظر گرفتگی عضلاتتان هم باشید. با این حال شدت بالای ورزش نمی‌تواند تنها عامل گرفتگی عضلات باشد. شواهد نشان می‌دهد که حرکات کششی می‌تواند به کاهش گرفتگی عضلات کمک کند و این کشش در عضلاتی که قبلاً زخمی شده و یا مستعد گرفتگی هستند باید با نظم انجام شود. اگر شما در هنگام دوچرخه‌سواری زیاد به درنظر بگیرید. ■



فدراسیون دارد. ولی با این حال فدراسیون توانسته هم در بخش جاده و هم در بخش کوهستان، اسپانسر جذب نماید. فدراسیون، ورزشکاران توانمند، سختکوش و زحمتکشی دارد که نهایت تلاش خود را برای کسب امتیاز و مدال میکنند. حادثه در دوچرخه‌سواری همیشه وجود دارد. قهرمانان بزرگ دوچرخه سواری دنیا حتی در این دوره از مسابقات المپیک زمین خوردند و حذف شدند. حادثه برای دوچرخه سواران ما هم پیش آمده. ورزشکاران ما جزء بهترینها بودند که آقای قادر میزبانی با توجه به آسیب دیدگی، بهترین نتیجه‌ای که تا کنون دوچرخه سواری در بخش تایم تریل المپیک بدست آورده را کسب نمودند. ما باید در قضاوت‌ها، اخلاق حرفه‌ای را رعایت کنیم و نسبت به رشته ورزشی خود تعصب داشته باشیم و برای تلاشها و زحمات یکدیگر ارزش قائل شویم. نتایج دوچرخه سواری در المپیک از قبل قابل پیش‌بینی بود. البته فراموش نکنیم که خیلی از فدراسیونهای ورزشی حتی یک سهمیه المپیک هم کسب نکردند.

● **به عنوان پرسش پایانی، توقعات شما از مجموعه وزارت ورزش و جوانان و همینطور فدراسیون چیست؟**  
ضمن تشکر از حمایت‌های وزارت ورزش و جوانان و همچنین فدراسیون از ورزش بانوان، امیدوارم سال ۹۵ شاهد جذب حمایت‌ها، اعتبارات و همچنین اسپانسر در بخش بانوان باشیم تا ضمن برگزاری مسابقات و اردوهای بیشتر، زمینه حضور بانوان در مسابقات برون مرزی جهت کسب تجربه و نتایج ارزنده برای کشور عزیزمان مهیا گردد.

را از ورزش بانوان اعلام نموده‌اند و اعتقاد دارند که باید فرصت‌ها برابر باشد و تبعیض بین زنان و مردان وجود نداشته باشد.

● **شاید این سؤال خیلی از علاقه‌مندان به دوچرخه باشد که شما از دوچرخه برای تردد استفاده می‌کنید یا ورزش؟**  
نه. من متأسفانه برای تردد از اتومبیل استفاده میکنم ولی در اوقات فراغت دوچرخه سواری می‌کنم.

● **چشم‌انداز گسترش ورزش حرفه‌ای و همگانی دوچرخه‌سواری بانوان را چگونه ارزیابی میکنید؟**  
اگر اعتبارات و امکانات کافی مهیا باشد و فعالیت بانوان به گستردگی فعالیت باشگاهی آقایان و مسابقات آنها برگزار شود، علیرغم مشکلات و سختی‌هایی که فعالیت برای بانوان در این رشته دارد، چشم‌انداز بسیار روشنی را برای آن شاهد هستیم. بانوان ما بسیار توانمند هستند و با برنامه‌ریزی و امکانات کافی شاهد مدال‌آوری آنها خواهیم بود.

● **این سؤال را از شما در مقام نایب رئیس فدراسیون می‌پرسیم: تیم دوچرخه سواری آقایان با تجربه زیاد و هزینه‌های زیاد اعزام و اردو و... نتایج ضعیفی در این دوره از المپیک گرفته است. آن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

همانگونه که همه می‌دانیم دوچرخه سواری رشته بسیار سنگین و طاقت فرسایی است. دوچرخه سواری به غیر از ورزشکار، درگیر تجهیزات به روز دنیاست که تأمین آن، هزینه بسیار زیادی را برای

● **امروزه یکی از مسائل مهم دوچرخه سواری بانوان، مسئله پوشش است. هر چند که هیچ ماده قانونی دال بر ممنوعیت دوچرخه سواری بانوان نداریم و مراجع تقلید هم نظر واحدی درباره جایز و حرام بودن آن ندارند ولی شاهدیم که خانواده‌ها در برابر دوچرخه‌سواری دخترانشان حالت تدافعی دارند. ریشه این مسئله در کجاست؟ در هنجارهای فرهنگی یا شرعی؟ یا حتی هراس از برخورد نیروهای خودسر؟**

دوچرخه‌سواری رشته بسیار سنگین و سختی است. مشکلات و خطرات خاص خود را دارد. ورزشکاران همیشه در سرما و گرما به مدت زمان طولانی تمرین می‌کنند و دائماً در معرض حادثه و خطرات جاده ای قرار دارند. دوچرخه‌سواری بانوان مغایر با شرع نبوده ولی فعالیت آنها مانند کلیه فعالیت‌های بانوان می‌بایست با توجه به شرایط فرهنگی جامعه و پوشش مناسب صورت پذیرد. خوشبختانه بانوان ما در جمهوری اسلامی توانسته‌اند با توجه به تأکیدات دین مبین اسلام و با تفکر و ابتکار به صورت مناسبی ورزش را با مسائل مذهبی و فرهنگی منطبق نموده و فعالیت نمایند.

● **دولت تدبیر و امید نسبت به دولت‌های قبل چه تمهیدات و امتیازات ویژه‌ای برای بانوان ورزشکار در نظر گرفته است؟**

دولت تدبیر و امید نگاه ویژه‌ای به مسائل زنان و دختران دارد. رئیس محترم جمهور در کلیه دیدارها و مراسم، حمایت خود



## از جنسی دیگر

### گفتگو با متولی دوچرخه‌سواری بانوان کشور

مصاحبه با سرکار خانم ناهید ابروانی

در یکی از روزهای تابستان ۹۵، آسفالت داغ و پیاده روی باریک خیابان ورزشنده و درب ساختمان فدراسیون را پشت سر گذاشتیم تا با سرکار خانم ناهید ابروانی، نایب رییس و دبیر بخش بانوان فدراسیون دوچرخه سواری ج.ا. گفتگو کنیم. بدون معطلی و تشریفات رایج پذیرفته شدیم و روبرویش نشستیم تا از دغدغه‌ها و آرزوهای مشترکمان گپ بزنیم.

بخش جاده، فدراسیون برگزار نمود. در سال ۱۳۸۷ لیگ باشگاه‌های کشور راه اندازی شد و سال ۱۳۸۸ قهرمانی کشور کوهستان در رشته کراس کانتری و سال ۱۳۹۱ لیگ باشگاه‌های کشور در رشته کوهستان کراس کانتری و سال ۱۳۹۵ مسابقات دانپیل به صورت آزمایشی برگزار گردید.

● **در مقام یک مسئول در حوزه ورزش بانوان، کاستی‌ها و محدودیت‌های ورزشی حرف‌های برای بانوان کشور را قبول دارید؟ چه تمهیداتی نیاز است تا این نواقص بر طرف شود؟**

بنده کاملاً به کاستی‌ها و محدودیت‌های ورزش دوچرخه سواری واقف هستم. ما نمی‌توانیم همه رشته‌های ورزشی را همانند یکدیگر ببینیم و رشته‌های ورزشی با یکدیگر متفاوت هستند. رشته دوچرخه سواری با توجه به اینکه در فضای باز انجام می‌شود، طبعاً محدودیت‌های خود را دارد. بانوان ورزشکار برای فعالیت

● **در آغاز مایلیم کمی درباره شما و سابقه فعالیت‌تان در حوزه ورزش و دوچرخه بدانیم.**  
کارمند وزارت ورزش و جوانان، همچنین قهرمان ملی در رشته آمادگی جسمانی و شمشیر بازی هستم. مدرس دانشگاه پیام نور در رشته آمادگی جسمانی بوده‌ام و دارای کارت مربیگری و داوری در چندین رشته ورزشی هستم. مدیر مسئول ورزش بانوان استان چهار محال و بختیاری و کرج و همچنین نایب رئیس فدراسیون‌های تیراندازی با کمان و ورزش‌های ناشنویان بوده‌ام. فعالیت بنده در رشته دوچرخه سواری در حد آماتور است و همسرم از قهرمانان دوچرخه سواری دانشگاه‌ها بوده است.

● **سابقه تشکیل کمیته دوچرخه‌سواری بانوان به چه زمانی بازمی‌گردد؟**

فعالیت بانوان در رشته دوچرخه سواری بعد از انقلاب مربوط به سال ۱۳۸۴ بوده و اولین مسابقات را در



را ایجاد میکند که سرگروه آنها نفر اول از خط عبور خواهد کرد. اگر سرگروه نیاز به پیراهن طلایی داشته باشد، این وظیفه آنهاست که به سرگروه کمک کنند تا پیراهن خود را نگه دارد. وقتی نوبت سرعتی‌ها می‌شود، تمام تیم، از جمله سرگروه تیم، باید برای رسیدن دوچرخه سوار سرعتی تیم به جایگاه نفر اول به طور گروهی مشارکت کنند. البته با توجه به هیجانات و پیشروی‌های ناگهانی رقابت، ممکن است یکی از خدمت‌رسانان با توجه به عملکرد ورزشی خود در نقش سرگروه قرار بگیرد.

غذا و آب و قراردادن وی در بهترین موقعیت در زمان رقابت است که هنگام رسیدن به خط پایان اهمیت بسیاری می‌یابد. همچنین آنها باید برای دادن دوچرخه خود به یکی از سرگروه‌ها که دچار مشکل مکانیکی مانند پنچری شده است، آماده باشند. خدمت‌رسان‌ها در پیروزی سرگروه‌های تیم خود شریک نمی‌شوند اما برای هر تیمی حیاتی هستند، چه برای کسب مقام در مراحل و چه در رتبه‌بندی مجموع. در هر مرحله، خدمت‌رسان برای حفاظت از سرگروه تیم فعالیت خواهد کرد و این اطمینان

#### عملکرد تیم‌ها در تورها

هر تیم در تور آویوا، یک دسته شش‌تایی از بهترین دوچرخه‌سواران طول فصل خود انتخاب خواهد کرد. عموماً تیم‌ها شامل یک سرگروه با هدف ایستادن در بالاترین رده‌بندی عمومی، یک دوچرخه‌سوار سرعتی برای برنده شدن در مراحل مختلف، یک صعودکننده تخصصی برای مراحل سربالا و تعدادی کمک‌کننده یا خدمات‌رسان (Domestique) به سرگروه می‌شوند. هدف یک خدمت‌رسان دوچرخه‌سواری، کمک‌رسانی به سرگروه‌های تیم، پوشش سرگروه‌ها از باد، رساندن

#### تور آویوا زنان

(Aviva Women's Tour)، یکی از

پیشروترین رقابت‌های جهانی زنان دوچرخه‌سوار

است و تنها بعد از دو مرحله اجرا، فرصت بی‌نظیری

را برای طرفداران دوچرخه‌سواری بریتانیایی

ایجاد کرده که بتوانند که هر ساله یکی از بهترین

رویدادهای جهانی را در جاده‌های شهر

خود مشاهده کنند.



یک میلیون بانوی دوچرخه‌سوار را تربیت کند. بهترین راه برای آگاهی از برنامه‌های این پروژه مراجعه به وبسایت بریز (Breeze website) است تا بدانید چطور می‌شود در این رویدادها مشارکت کرد و دوچرخه سواران محلی شما کجا هستند. معمولاً پیوستن به یک کلوب دوچرخه سواری محلی، راهی برای کسب نتیجه بیشتر از دوچرخه سواری است. یک راه دیگر برای مشارکت در این برنامه و بالابردن سطح دوچرخه سواری‌تان، پیوستن به سی‌تی‌سی (CTC)، انجمن ملی خیریه دوچرخه سواران است. ■

بیمه‌ای و همچنین تخفیف‌های ویژه استفاده از هتل‌ها، مغازه‌ها و

سایر خدمات بهره‌مند باشند. تمام دوچرخه‌سوارانی که مایل به شرکت در این مسابقات در سطح منطقه‌ای و ملی انگلستان هستند، می‌بایست ابتدا مجوز نهایی اتحادیه دوچرخه‌سواری بریتانیا را کسب کنند. این مجوز پس از آن اعطا می‌شود که جایگاه آنها در رشته‌های انتخابی در رده بندی اتحادیه دوچرخه‌سواری انگلستان مشخص گردد. اتحادیه دوچرخه سواری بریتانیا در سال ۲۰۱۳، برنامه‌ریزی کلانی را صورت داد تا بتواند حداکثر تا سال ۲۰۲۰،

#### برنامه ریزی های بریتانیا برای دوچرخه سواری بانوان

روش‌های متفاوتی برای دوچرخه سواری در بریتانیا وجود دارد و دوچرخه سواران می‌توانند در رشته‌های بی‌ام‌ایکس، سرعت، سایکلو-کراس، دوچرخه کوهستان، جاده و پیست به صورت تفریحی و حرفه‌ای شرکت کنند. از آنجا که تعداد دوچرخه سواران و اعضای رسمی اتحادیه دوچرخه‌سواری بریتانیا، بسیار بیش از حد نصاب مسابقات هستند، لذا افراد می‌توانند از دسترسی گسترده‌ای به پشتیبانی و مشاوره، پوشش‌های



## Aviva Women's Tour

### میدانی مردانه برای زنان دوچرخه سوار بریتانیا

سهیلاخانمیرزایی  
www.womenstour.co.uk

به همراه داشت. اما جانسون (Emma Johansson) از سوئد با برنده شدن مرحله اول از اوندله (Oundle) تا نورثامپتون (Northampton) تاریخ ساز شد، درحالی‌که قهرمان جهان و المپیک، ماریانه وِس (Marianne Vos) سه مرحله بعدی را برد و پیراهن زرد را تصاحب کرد. با حمایت مالی فرندز لایف (Friends Life) در سال اول، این اتفاقات منجر به حمایت مالی از آویوا در دومین دوره رقابت‌ها در ماه ژوئن ۲۰۱۵ نیز شد که برنده مراحل آن لیسا برناتور (Lisa Brennauer) بود. برگزاری این رقابت برای بار دوم یک پیروزی بزرگ بود و باعث شد که تور زنان آویوا جایگاهی در تقویم مسابقات جهانی زنان یوسی‌آی ۲۰۱۶ پیدا کند.

مرکز لندن برگزار شد و خنا بارنس (Hannah Barnes) به مقام نخست دست یافت. این مسابقه مقدمه‌ای بود برای جنبش‌های بعدی در تور دوفرانس (Tour de France) و وولتا اسپانیا (Vuelta a Espana) در ماه‌های بعد. تنها پس از یک هفته، سوئیت‌اسپات اخباری مبنی بر تأیید برگزاری تور زنان در تقویم مه ۲۰۱۴ یوسی‌آی دریافت کرد، که بالاترین رده‌بندی برای یک سکو یعنی امتیاز ۲.۱ را تضمین کرده بود و این معادل بالاترین رقابت‌های جهانی برای زنان بود. اولین دوره موفقیت زیادی کسب کرد و توجه برجسته‌ترین دوچرخه‌سواران و تیم‌ها و نیز پوشش گسترده خبری برای زنان دوچرخه‌سوار بریتانیا را

مسابقه دوچرخه‌سواری بانوان آویوا (Aviva Women's Tour)، یکی از نخستین عرصه‌های حضور زنان در مسابقات دوچرخه سواری بریتانیا است که با پشتیبانی و پوشش شبکه تلویزیونی (ITV۴) هر ساله در ماه‌های می و ژوئن برگزار می‌شود. سازمان سوئیت‌اسپات (SweetSpot)، نخستین بار در مسابقات ملی لانچ تور بریتانیا، (National Launch of the Tour of Britain) در مارچ ۲۰۱۳، تمایل خود را به برگزاری مسابقه مستقل برای بهترین زنان دوچرخه‌سوار در بریتانیا اعلام کرد. این مسابقه، که اولین رویداد در نوع خود بود، در سال ۲۰۱۳ هم‌زمان با مرحله پایانی تور بریتانیا در

#### جایگاه تور آویوا بانوان

در سال ۲۰۱۶، تور آویوا بانوان، بخشی از تقویم هیجان‌انگیز رقابت‌های یوسی‌آی است که تور جدید جهانی زنان را تشکیل خواهد داد. برایان کوک‌سان، دبیر کل یوسی‌آی، آن را "گامی مهم برای دوچرخه‌سواری زنان" می‌داند. در مجموع، هفده رقابت هستند که تور جهانی را در سی و پنج روز در نه کشور جهان شکل می‌دهند. چهار رویداد، رقابت‌های سکو هستند، تور چانگومینگ آیلند (Chongming Island) در چین، آمگن تور در کالیفرنیا (Amgen Tour of California) و جیرو د ایتالیا (Giro d'Italia) که به همراه تور آویوا بانوان به تقویم جهانی می‌پیوندند و آن را تبدیل به تنها سکو در بریتانیا و یکی از دو رویداد اروپا در تقویم می‌کند. در محدوده ملی، تور آویوا زنان، بزرگترین رقابت در بریتانیا است و تنها رقابت رده‌بندی یوسی‌آی در بریتانیا و تنها رقابت سکوی بین‌المللی کشورها می‌باشد.

## به دنبال برکوت‌چی در برهوت مغولستان

### دویست روز دوچرخه‌سواری در دمای منفی چهل درجه

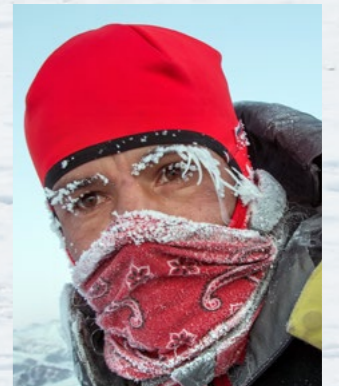
گزارش و عکس / مسلم ایران نژاد

بدون تردید هیچ کجای قاره آسیا به اندازه ترکستان و آسیای میانه ناشناخته باقی نمانده است. ماورالنهر باستانی، کمینگاه خطر است و جهانگردان و ماجراجویان بسیاری برای آشنایی با طبیعت خشن و اقوام بیابانگرد این ناحیه جان خود را از دست داده‌اند. شاید توصیف جهانگرد معروف مجارستانی، آرمینیوس وامبری، که در سال ۱۸۶۳ با لباس میدل دراویش به منطقه آسیای میانه سفر کرده، گویای مصائب عظیم مسافرت در این ناحیه باشد. او می‌نویسد: «... هر بار در یکایک این ممالک فکر کردم که درجه حد اعلا بی رحمی و خشونت طبیعت را تجربه کرده‌ام ولی روز بعد با درجه بالاتری آشنا شدم».

در سال ۲۰۱۶ مسلم ایران نژاد در سخت‌ترین و سردترین فصل سال، سفر ماجراجویانه به عمق طبیعت وحشی مغولستان را انجام داد. این مقاله بخشی از خاطرات و چالش‌های دوچرخه‌سواری وی در دمای منفی چهل درجه است.

#### ■ آغاز برنامه ریزی

مدت‌ها نکته‌های درباره دوچرخه‌سواری و سایکل توریسم ذهنم را مشغول کرده بود که آیا میشود با دوچرخه در فصل سرد و به مناطق سردسیر سفر کرد؟ این سفر به چه صورتی است و چه تمهیداتی لازم است؟ تصمیم گرفتم پاسخم را با سفر به پنج کشور آسیای میانه، سیبری و مغولستان بیابم. طراحی سفر من از ایران تا چین بود، ولی در زمان طراحی مسیر، وقتی به نیمه دوم سال یعنی زمستان رسیدم احساس کردم که خیلی دوست دارم زمستان سیبری را هم تجربه کنم. شرایط سیبری را که بررسی می‌کردم به کشور مغولستان برخورددم و متوجه شدم که طبیعت وحشی آنجا به روحیات من نزدیک‌تر است. بنابراین، سفر ایران تا مغولستان را برنامه‌ریزی کردم.









خوک تهیه نشده است. با هم عکس یادگاری گرفتیم و اطلاعاتی میان ما رد و بدل شد و آنها رفتند. وقتی آن سیب را در آن گردنه گاز می‌زدم، واقعاً احساس کردم که در بهترین جای ممکن و در موقعیت درست هستم. اینکه در چنین جایی با چنین لذتی دارم سیب می‌خورم، نشانه این است که همه چیز خوب است. لحظه خیلی لذت‌بخشی بود. دوباره رکاب زدم، یک جاده خیلی باریک در دشت وجود داشت و باریکی آن به اندازه دو تا لاستیک بود که از برف عبور کرده باشد. چون هم جهتم درست بود و هم این جاده بالاخره به یک جایی می‌رسید همان رد را گرفتم و در همان روز در انتهای دشت، خانه‌ای را دیدم. دوچرخه را پارک کردم و به سمت دشت رفتم. به سمت انتهای دشت. فلاکسم را برداشتم که فقط آب بگیرم. چون هر دو اجاقم از کار افتاده بود، تا وقتی که اجاق بنزینی‌ام را تعمیر کنم، باید آب را از خانه‌ها یا پورت‌ها و چادرها تهیه می‌کردم. یک مغول که داشت جیبش را تعمیر می‌کرد، جلو آمد و از من پرسید که چه چیزی می‌خواهم. من فلاکس را به او نشان دادم و او با دست اشاره کرد که داخل خانه بروم. وقتی داشتم می‌رفتم، یک پسر بچه خیلی کوچک را دیدم که از او عکس گرفتم. مادر خانواده هم بیرون آمد و فلاکس را به او دادم و او به خانه دعوتم کرد. من قرار بود فقط آب بگیرم و برگردم، ولی دو روز آنجا ماندم؛ وقتی می‌خواستم فلاکس را بگیرم، برایم چای ریختند. چای آنها ترکیبی از شیر و چای است که گاهی کشک و کره هم به آن اضافه می‌کنند که بسیار خوشمزه و مقوی است. سپس پدر خانواده به خانه برگشت و پرسید که ماجرا چیست؟ من هم توانستم با عکس‌ها به او بفهمانم که دوچرخه‌سوارم و دوچرخه‌ام را در پایین دشت گذاشته‌ام. من آنقدر بالا آمده بودم یعنی در واقع خانه آنقدر دور بود که دوچرخه در دشت دیده نمی‌شد. همه این صحرانشینان یک دوربین شکاری دارند تا هم دام‌های اهلی و هم اسب‌هایی که در دشت رها می‌کنند را ببینند و اغلب دوربینشان را در جیب یا داخل لباسشان می‌گذارند. او با دوربین، دورچرخه را دید و گفت که بروم دوچرخه را بیاورم و شب را همانجا بمانم. نزدیک عصر بود، چادرم سوخته بود و نمی‌توانستم کاری بکنم، پس مشتاقانه پیشنهادش را قبول کردم و شب همانجا ماندم. در طول شب عکس کشورهایی که آمده بودم را به آن خانواده نشان دادم و شب خوبی سپری شد. صبح فردا که می‌خواستم وسایلم را جمع کنم و بروم، باز با ایما و اشاره اصرار کردند که یک روز دیگر هم بمانم. من هم دیدم فرصت خوبی است و می‌توانم چادرم را در اتاق نسبتاً بزرگی که داشتند درست کنم. لباس‌هایم را هم بیرون آوردم و با یک قیچی خودم و یک قیچی آنها شروع کردم به بریدن لباس‌ها. از صبح تا نزدیک عصر مشغول بریدن و دوختن بودم. خانواده مغولی خیلی دوست داشتند در دوختن چادر کمک کنند ولی من می‌ترسیدم که کار را خراب کنند. بالاخره آنقدر اصرار کردند که نزدیک عصر، خیاطی را به پدر خانواده سپردم

و خودم با یک دوربین رفتم برای عکاسی. اینکه می‌گویم پدر خانواده برای این است که نامش خیلی سخت بود و از خاطرم رفته است و فقط اسم فرزندشان را که خیلی صدا کردم به خاطر دارم؛ اسمش باتولچی بود. آنها زیر یک صخره زندگی می‌کردند. من کمی صخره‌نوردی کردم و بعد از کوهی که آنجا بود برای دیدن مناظر اطراف بالا رفتم. عصر خیلی خوبی بود. حدود دو، سه ساعت کوهنوردی کردم و برگشتم. کار تعمیر چادر هم تقریباً تمام شده بود و فردای آن روز برای ادامه مسیرم حرکت کردم.

■ **بدون تلمبه، بدون غذا، بدون آب**

در جریان سفر در مغولستان یک بار دیگر هم شرایط بحرانی به سراغم آمد و تلمبه‌ام شکست. تلمبه‌ای که من داشتم پلاستیکی بود و خیلی هم تلمبه خوبی بود ولی از شدت سرما موقع کار کردن در دستم شکست. به روستای تولبو که رسیدم، پول نقد نداشتم که بتوانم یک تلمبه بخرم. من در آنجا فقط یک دوچرخه دیدم و بیشتر افراد موتور سوار می‌شوند و اغلبشان تلمبه داشتند. در روستا نتوانستم چیزی بخرم. خبری هم از بانک و عابربانک و اینطور چیزها نبود که بتوانم از کارتم پول بردارم. باید به شهر می‌رسیدم چون این امکانات در شهر زیاد بود. کمی مواد غذایی تهیه کردم و با پولی که مانده بود دوباره به مسیرم ادامه دادم. قبل از اینکه به شهر هوفت برسم در روستا تلمبه گرفتم و باد زدم اما چون مسیر کاملاً سنگلاخ بود لاستیک‌ها به مرور باد کم می‌کردند. دوباره به سربالایی رسیدم و باید دوچرخه را هول می‌دادم. بعد از یک روز ذخیره مایعاتم تمام شد، کپسول هم نداشتم و در ضمن با اینکه اجاق بنزینی‌ام را تعمیر کرده بودم ولی بنزین نداشتم و راستش خجالت هم کشیده بودم که از کسی بنزین بگیرم. بدون آب به مسیرم ادامه دادم. حدودا دو روز بود که بدون غذا در حرکت بودم و یک روز هم بود که اصلاً آب ننوشیده بودم. نخوردن آب خطرناک بود و یکی از روش‌هایی که من برای مقابله با سرما از آن استفاده می‌کردم، نوشیدن مایعات بود. نوشیدن مایعات باعث رقیق کردن خون و جریان بهتر گردش خون در رگ‌های انتهایی می‌شود و نوک انگشت‌ها، نوک بینی و گوش به‌خاطر همین گردش سریع خون گرم می‌شوند. از لحظه‌ای که شما مایعات را کم کنید چه در کوه و در ارتفاع باشید و چه در هر جای دیگری، خون شروع می‌کند به غلیظ‌تر شدن و همین غلظت خون مشکلات زیادی را ایجاد خواهد کرد که یکی از آنها سرمازدگی و یخ‌زدگی اندام‌های انتهایی است. برای اینکه دچار یخ‌زدگی نشوم حدوداً هر یک ساعت یک بار دوچرخه را نگه می‌داشتم، دستکش‌هایم را درمی‌آوردم و آنها را داخل کاپشن و زیر بغلم می‌گذاشتم. اگر دستکش‌ها در هوای آزاد می‌ماندند، یخ می‌زد. دست‌هایم را روی شکمم می‌گذاشتم تا گرمای شکمم بتواند به دستم منتقل شود و دستم را از یخ زدگی محافظت کند. گاهی جوراب‌هایم را درمی‌آوردم و با دستم، انگشت‌های پایم را می‌گرفتم تا این گرما منتقل شود. حدود دو روز بود

که هیچ کسی را ندیده بودم تا مسیر را از او ببرسم. فقط تقریباً می‌دانستم که در مسیر درست هستم ولی نمی‌دانستم چقدر باقی مانده و چند کیلومتر دیگر باید این دوچرخه را هول بدهم. در این دو روز مواد غذایی‌ام تمام شده بود و در یک روزش هم آب نداشتم. وقتی شب می‌خواستم چادر بزنم مشکلات زیادی داشتم. چادر با اینکه برای ارتفاع و هیمالیا طراحی شده بود اما سرما، خاصیت کشسانی کش درون تیرک‌های آن را از بین برده بود و من هر شب مجبور می‌شدم که قبل از چادر زدن پیچ‌ها و گره کش را باز کنم تا کش را کشیده‌تر بکنم و دوباره گره بزنم و دوباره پیچ را ببندم. کسانی که در سرما چادر زده‌اند، می‌دانند که این کار خیلی سخت است و من با دستکش پر مجبور بودم این کار را بکنم و گاهی دستکش را هم در می‌آوردم. این چادر برای همالیا طراحی شده بود، ولی در صعودهای هیمالیا نهایتاً به مدت پنج، شش روز در ارتفاع بالای هفت هزار متر که دمای ۴۰- درجه دارد چادر می‌زنند و بعد ارتفاع را کم می‌کنند، ولی چادر من بعد از یک ماه در سرمای کشنده سیبری و مغولستان با این مشکل مواجه شد. هر روز که چادر می‌زدم، مجبور می‌شدم کش‌ها را کمی کوتاه‌تر بکنم. انجام این کار در آنجا، آن هم هر روز خیلی کار سختی بود اما من خیلی متوجه این مشکلات نبودم و اینها فقط چالش‌هایی بودند که من دوستشان داشتم و انتخابشان کرده بودم. خیلی‌ها این سؤال را از من پرسیده‌اند که آیا لحظه‌ای پشیمان شده‌ام یا خیر؟ باید بگویم در این سفر هیچ لحظه‌ای احساس پشیمانی نکردم و زیباترین شادی‌ها را در همین سفر تجربه کردم و چه قبل و چه بعد از آن چنین احساساتی را تجربه نکردم. البته دفعه اولم نبود و قبلاً در کوهنوردی با شرایط خیلی بدی مواجه شده بودم فقط چون این تجربه طولانی بود، سخت‌تر به نظر می‌رسید.

■ **اسپانسرینگ**

اغلب بحث‌های اسپانسرینگ دوچرخه‌سواری یا کوهنوردی در ایران فقط یک بار اتفاق می‌افتد و در نهایت اگر به ورزشکار و به شخص حامی مراجعه کنید، می‌بینید که هر دو خاطره خوبی از این قضیه ندارند. ما اغلب دیدگاه حرفه‌ای نداریم و فکر می‌کنیم وقتی یک اسپانسر داریم فقط باید پرچمش را ببریم سر قله‌ای بزنیم و عکس بگیریم و اسپانسر هم فکر می‌کند وظیفه‌اش فقط پول دادن است بنابراین هر دو طرف این ماجرا نتیجه مطلوبی از بحث اسپانسرینگ نمی‌گیرند. من در این سفر یک اسپانسر داشتم که در نهایت به یک گزارش خیلی موفق انجامید و رضایت هر دو طرف ماجرا را در پی داشت. وجود شرکت تبلیغاتی زیبالون باعث شد که این برنامه پوشش خوبی داشته باشد و صفحه‌اینستاگرامی به اسم دویست روز یا کانال دویست روز ایجاد شد. پخش کلیپ و فیلم این سفر و پوشش درست خبری، همگی باعث شدند برگزاری نمایشگاه و مراسم خیلی خوب و حرفه‌ای باشد. شرکت پالاز یا همان پالاز موکت سابق هم عنوان اسپانسر این برنامه از این رویداد رضایت کامل داشتند. ■





# افسون عروسان کویر

## دوچرخه‌سواری گروه کانادایی در کویر مرکزی ایران

محسن محمدی ■ مربی و مدرس فدراسیون دوچرخه‌سواری ایران ■ راهنمای تخصصی سازمان میراث فرهنگی و گردشگری  
 مربی فدراسیون جهانی UCI ■ مدیر باشگاه دوچرخه‌سواری تعطیلات



دوچرخه‌سواری در حاشیه یکی از

بزرگ‌ترین دریاچه‌های نمک جهان،

هم برای ما و هم برای دوچرخه‌سواران

کانادایی یک تجربه بی‌مانند بود

بهار امسال یک گروه دوچرخه‌سواری پنج نفره کانادایی، به دعوت باشگاه دوچرخه‌سواری تعطیلات، سفری سی روزه به ایران داشتند و ضمن بازدید از جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی شهرها و روستاهای کشورمان، یک سفر هجده‌روزه دوچرخه‌سواری در مناطق کویر مرکزی ایران را هم تجربه کردند. ریچارد، که مدیر یکی از بزرگ‌ترین باشگاه‌های دوچرخه‌سواری کانادا و شمال آمریکا است و در بیش از هشتاد کشور دنیا دوچرخه‌سواری کرده و کویرهای شمال آفریقا را رکاب زده، نمی‌تواند هیجان‌ش را پنهان کند و می‌گوید: "این مسیر یکی از بی‌نظیرترین و جذاب‌ترین مسیریایی است که تا به حال تجربه کرده‌ام. در جریان سفر به ایران، شکوه و عظمت تاریخ ایران را در تخت جمشید، سرو ابرکوه، بناهای تاریخی یزد، چک و خرانق، قلعه انوشیروان ساسانی جندق، میدان نقش جهان اصفهان و مسجد امام شاهد بودم... این نقطه از کویر اما، افسون دیگری دارد".

### ■ شور خورنوردی

دوچرخه‌سواری‌مان را از شهر خور به سمت روستای عباس‌آباد شروع کردیم؛ روستایی که نخلستان‌های مشهور و زیبایش از دوردست، نوید آبدانی را در دل کویر می‌داد. در کنار نخلستان‌های عباس‌آباد استراحتی کوتاه کردیم و مسیر را به سمت شمال ادامه دادیم.

### ■ افسون عروسان

مسیر خود را از میان کوه‌های عروسان در جاده‌های خاکی که از قلب کوهستان می‌گذرد ادامه دادیم. پس از پیمودن چهل و هشت کیلومتر از ابتدای راه، در حاشیه کویر، حد فاصل کوه و کویر، زیباترین روستای کویری دنیا به شما خوشامد می‌گوید. عروسان با اینکه روستایی کویری است، همچون ییلاقی در دامنه کوهستانی سرسبز و باطراوت با نخلستان‌های انبوهش چشم‌نوازی میکند. آلفونس گابریل، کویرنورد برجسته



ایتالیایی که اغلب مناطق کویری را متر به متر و سنگ به سنگ پیموده، افسون عروسان شد و شرح‌شیدایی‌اش را اینگونه گفته است: "... عروسان زیباترین روستای کویری دنیاست و از این حیث به روستاهای کویری مراکش، لیبی، الجزایر و نامیبیا برتری دارد".

این روستا تقریباً خالی از سکنه است. اهالی آن در در دهه پنجاه، روستا را ترک کرده و به خور مهاجرت کرده‌اند و فقط برای کشاورزی و سرکشی مزارع به روستا می‌آیند. فقط یک نفر به همراه همسر خود، در روستا ماند و تا امروز نیز عاشقانه مانده‌اند. حاج محمد عبدالوهاب، کویر را با همه بی‌آبی، بی برقی و نبود امکاناتش دوست دارد و خوب میدانند در شهر آدمیان خبری از شب‌های پرستاره و روزهای گرم نیست؛ خوب می‌دانند آدمیان در شهر اشباحند و خبری از رهگذر تنهایی نیست که در سرمای استخوان‌سوز شب‌های زمستان، اجاق دلش را با نقل افسانه‌های کویر گرم نگه دارد. حاج عبدالوهاب، گلهداری و کشاورزی میکند و شبها با فانوس برای آبیاری می‌رود و به آغل سر می‌زنند. حال و هوای عاشقانه‌های دارد عروسان. اگرچه می‌توانستیم ده کیلومتر دیگر رکاب بزنیم تا در اقامتگاه سنتی روستای محمدآباد کوره‌گز اقامت کنیم، اما شب را مهمان حاج عبدالوهاب و کویر ماندیم.

### پس از پیمودن چهل و هشت کیلومتر از

### ابتدای راه، در حاشیه کویر، زیباترین

### روستای کویری دنیا به شما خوش آمد

### می‌گوید

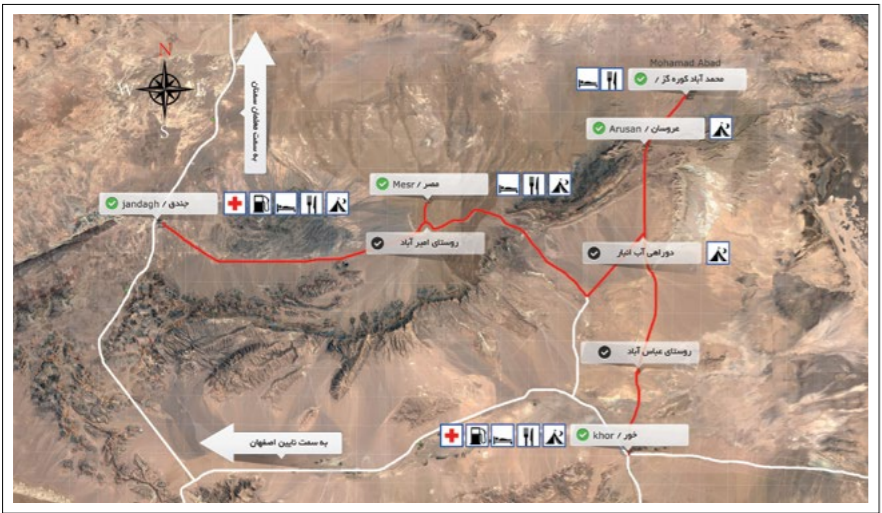
### ■ پیران روشن ضمیر در سرزمین یغمای جندقی

تیم کانادایی متشکل بود از ریچارد و چهار خانم با میانگین سنی شست و پنج تا هشتاد سال. این هم رکابان سالخورده، شگفتی‌آفرین بودند و همگی با سرعت هماهنگ رکاب می‌زدند و پا به پای راهنما در رکاب بودند. مسن‌ترین فرد گروه خانمی هشتاد ساله بود که زانویش را عمل کرده بود و قسمتی از زانوهایش پروتزهای مصنوعی بود. از من پرسید: محسن؛ مادر شما چند سال دارد؟ من در پاسخ گفتم ۶۵ سال. او گفت: فرزند اول من هم، دخترم، شصت و دو ساله است. حسادت خاصی در وجودم دويد. نه فقط برای مادرم، بلکه برای همه مادران و پدران سرزمینم که از میانسالی با انواع بیماری‌ها دست و پنجه نرم می‌کنند و همیشه داروهایشان را در کیفشان یدک می‌کنند. صبح روز بعد، پس از صرف صبحانه راهی جندق شدیم. یک مسیر خاکی ده کیلومتری را از میان شنهای روان گذشتیم و سپس در جاده‌ای که از میان رشته کوه‌های جندق عبور می‌کرد، رکاب زدیم. حیات وحش کویر در این ناحیه بی‌پروا ترند و با رهگذران الفت بیشتری

### ■ کانادایی‌ها در مصر

زرد روان، تصورمان را از کویر دگرگون کرد. از ابتدای حرکت از روستای عروسان تا اینجا، روستای مصر، شصت و پنج کیلومتر دوچرخه‌سواری کرده بودیم. در روستای مصر چندین اقامتگاه سنتی وجود دارد که برای استراحت و گذراندن یک شب، خدمات رفاهی مناسبی را در اختیاران قرار می‌دهد. اگر فرصت کافی دارید با هماهنگی مدیران اقامتگاه‌ها، یک خودروی دو دیفرانسیل کرایه کنید تا شما را به قلب شن‌های روان در مناطق تخت عروس ببرند. در فرهنگ کویر به هر جایی که زیبا باشد، عروس می‌گویند. عروسان، تخت عروس و ...

دارند؛ الفتی که ممکن است جان‌شان را به خطر بندازد. خرگوش‌ها با دیدن ما، حالتی تعجبی به خود می‌گیرند و سپس پا به فرار می‌گذارند. چند تشی را هم در میان بوته‌ها رصد کردیم اما به حریم‌شان نزدیک نشدیم.



## کوله پشتی یا خورجین!

مسئله این است.

www.totalwomenscycling.com

مترجم: مینا قربانی

این بحث سال‌ها است که میان دوچرخه‌سواران جریان دارد: چه تجهیزاتی بهتر است؛ کوله‌پشتی یا خورجین؟ چرا؟ هر کدام چه تأثیری بر دوچرخه‌سوار و عملکرد او دارد؟ با افزایش اقبال بسیاری از مردم به استفاده از دوچرخه و تردد با آن به محل کار، نحوه حمل ابزارهای روزمره با روشی مؤثر، اهمیت بیشتری یافته است. تفاوت اصلی میان خورجین و کوله‌پشتی، مکان قرار گرفتن بار اضافی است: روی دوش و کمر دوچرخه‌سوار یا روی دوچرخه! در این بخش دیدگاه‌های موافق و مخالف هر گزینه را بررسی خواهیم کرد تا دریابیم که انتخاب کدام یک بهتر است.

### کوله‌پشتی

به نظر می‌رسد که کوله‌پشتی‌ها نخستین و در دسترس‌ترین انتخابی باشند که در زمان برداشتن کوله‌بار به ذهن هر کسی خطور می‌کند و به این دلیل که عموماً هر شخصی حداقل یک کوله‌پشتی دارد، استفاده از آن منطقی به نظر می‌رسد. علاوه بر دسترسی آسان، کوله‌پشتی‌ها با انداخته شدن روی شانه بدون هیچ بست، تسمه و یا باربندی، به راحتی قابل استفاده هستند. البته قرار گرفتن بار بر شانه‌های دوچرخه‌سوار می‌تواند منجر به خستگی و درد عضلانی در این عضلات به خصوص با افزایش طول مسیر گردد. وجود باری سنگین بر روی کمر ممکن است حرکاتتان را آهسته کند، که این برای زمان‌های عکس‌العمل سریع، مسئله‌ساز است. همچنین در زمان فعالیت‌هایی جهت حفظ ایمنی مانند نگاه کردن از کنار شانه ممکن است با داشتن باری سنگین و محدودیت دید نتوانید عکس‌العمل خوب و به موقعی داشته باشید. شما معمولاً نمی‌توانید باری به سنگینی آنچه در خورجین قرار می‌دهید را روی شانه‌هایتان حمل کنید. اگر به این فکر می‌کنید که برای خرید هفته خود به فروشگاه بروید و بار زیادی برای حمل دارید، استفاده از این روش ایده‌آل نیست.

شاید یکی از اصلی‌ترین ضعف‌های استفاده از کوله‌پشتی، احتمال افزایش تعریق باشد. امری که شما نمی‌خواهید در شروع یک روز کاری برایتان اتفاق بیفتد. با گرم‌تر شدن هوا این امر قطعاً بیشتر مورد توجه قرار خواهد گرفت.

### خورجین

دومین گزینه رایج به جای استفاده از کوله‌پشتی، خورجین‌ها هستند. خورجین‌ها روی باربند یا روی بدنه پشتی چرخ عقب قرار می‌گیرند. مزیت خورجین نسبت به کوله‌پشتی این است که امکان حمل مقدار زیادی بار با حجم بیشتر را برای شما فراهم می‌کند. این امکان برای خرید کردن، تعویض لباس و نیازمندی‌های کار، ایده‌آل است. با گذاشتن بار بر روی دوچرخه، بدن شما رها شده و وزن از شانه‌هایتان برداشته می‌شود. همچنین این امر دامنه حرکتی کاملاً آزاد بر روی دوچرخه را به شما می‌دهد. اگر چه، خورجین‌ها نیز معایب خود را دارند. مانند اینکه شما با اضافه کردن بار در پشت دوچرخه، در واقع لنگری در پشت خود ایجاد می‌کنید که دوچرخه را سنگین‌تر کرده و توان بیشتری را برای رکاب‌زدن می‌طلبد. این لنگر در سراسایی و سربالایی می‌تواند تبدیل به یک مانع شود.

یکی دیگر از بازدارنده‌های استفاده از خورجین، هزینه اضافی برای خرید کیسه بار خوب و باربند برای دوچرخه است. هزینه مجهز شدن به خورجین بیشتر از کوله‌پشتی است. همچنین تلاش بیشتری برای راه‌اندازی، برداشتن و نصب کیسه‌بارها نیاز است.

### دیدگاه‌ها

هم کوله‌پشتی و هم خورجین برای حمل بار در هنگام تردد مناسب هستند و هرکدام مخالفان و موافقان خود را دارند. یک کوله‌پشتی ارزان برای حمل بارهای سبک و اشیای کوچک، ساده و کارآمد است ولی هرچه بار بزرگ‌تر و سنگین‌تر باشد استفاده از خورجین مناسب‌تر به نظر می‌رسد؛ به این دلیل که کمتر مانع رکاب‌زدن می‌شود هرچند که ممکن است سرعت شما را پایین بیاورد. در نهایت آنچه اهمیت دارد ترجیح شماست. آن چیزی را انتخاب کنید که برای تردد و حمل بار شما بهترین باشد. کیسه‌بارها و خورجین‌های گوناگون را امتحان کنید تا مناسب‌ترین و راحت‌ترین گزینه را برای خود بیابید. البته گزینه‌های دیگری نیز وجود دارند که صندوقچه‌ها. سبدها، کیسه‌بارهای زین (saddlebag) برخی از آن هستند.

## عینک هوشمند solos

### چشم‌اندازی به اندازه مردمک چشم

www.solos-wearables.com

#### عینک هوشمند زیستی

عینک هوشمند solos، صاحب پیشرفته‌ترین تکنولوژی در سطح جهان است و به طور خاص برای دوچرخه سواران زنده، مربیان و پیشکسوتان طراحی شده است و نتیجه آن به حداکثر رساندن سرعت انتقال اطلاعات بدون هیچگونه تهدید فیزیکی در هنگام دوچرخه‌سواری است. این محصول هوشمند، در واقع ترکیبی از توانایی تلفن‌های همراه و عینک‌های هوشمند فوق سبک است، بنابراین می‌تواند توسط آن، قدرت و نیروی بالقوه خود را به راحتی تحت کنترل داشته باشند.



#### فریم آئرودینامیکی

- سطح مقطع پایین در برابر باد و راحتی ارگونومیک.
- طراحی کلاهخود مانند برای جریان بهتر هوا و دید محیطی مطلوب.
- مقاوم، با چگالی کم در حد عینک‌های نظامی و ترکیبی از ترموپلاستیک-پلی‌آمید.

#### لنزهای قابل تعویض

- تضمین کیفیت لنزهای نوری برای نهایت وضوح، جزئیات و حفاظت.
- کسب گواهی ایمنی از شرکت Trivex Polymer برای ایمنی در برابر ضربات.
- دسترسی به طیف وسیعی از تنظیماتی که با موقعیت‌های مختلف سازگار باشند.

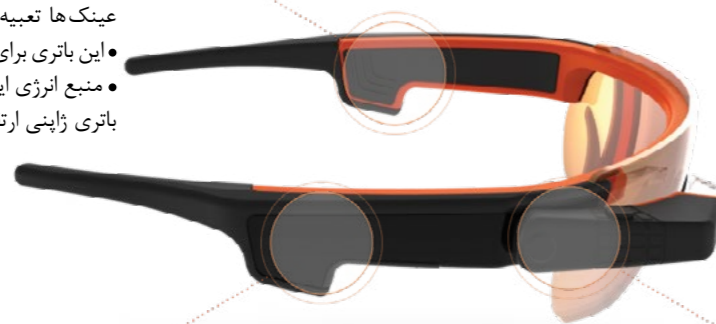
#### بالاترین وضوح در جهان

- کوچک‌ترین ماژولهای نوری جهان با کیفیت بالا برای مشاهده موارد نزدیک چشم.
- نورسنجی دقیق مطابق با مردمک چشم برای افزایش وضوح تصویر.
- صفحه نمایش مجازی چهار برابر بزرگ‌تر از صفحه ثابت و شفاف حتی در نور شدید آفتاب.



#### طول عمر طولانی باتری

- یک باتری لیتیومی به شدت متراکم داخل قاب این عینک‌ها تعبیه شده است.
- این باتری برای شش ساعت فعالیت طراحی شده است.
- منبع انرژی این عینک‌ها با پشتیبانی نمونه‌ای از یک باتری ژاپنی ارتقا یافته است.



#### کارکرد صوتی همه‌جانبه

- میکروفن‌ها و اسپیکرهای دوگانه درون قاب.
- استفاده از تفکیک کننده صوتی برای وضوح صدا در هنگامی که صداهای پس زمینه وجود دارد.
- مجهز به غیرفعال‌کننده گوشه برای شنیدن صدای محیط و کنترل میزان صدا در شرایط مختلف



## پوشاک دوچرخه سواری اسپید

اولین و تنها مرکز تخصصی البسه دوچرخه سواری در خاور میانه

پوشاک حرفه ای اسپید همگام با برترین برندهای روز دنیا



آماتور، توربیستی، حرفه ای، برای همه سنین و در تمامی سایزها



قبول سفارشات جهت تیمها، باشگاه ها، ادارات و ارگان ها پذیرفته میشود

فروشگاه اینترنتی لوازم و پوشاک دوچرخه سواری

WWW.SPEED-BICYCLE.COM

ارسال رایگان کل ایران



دارنده نماد اعتماد الکترونیکی از وزارت صنعت، معدن و تجارت



@SPEEDBICYCLE



INSTAGRAM.COM/SPEED\_BICYCLE\_OFFICIAL/



FACEBOOK.COM/SPEED.OFFICIAL



TWITTER.COM/SPEED-BICYCLE

تلفن: ۰۳۹ ۳۳۹۳۹۰۳۹ فکس: ۳۳۹۴۴۷۵۲ همراه: ۰۹۳۷۲۳۰۹۲۳۳

آدرس: تهران، میدان امام، ابتدای خیابان امیر کبیر، خیابان سعدی جدید، بلوک ۷ غربی (پاساژ ایران)، طبقه چهارم، واحد ۷۰۲

WWW.SPEED-BICYCLE.COM

Email: info@speed-bicycle.com



## دقت آلمانی، دوام ژاپنی

Speed Powermeter-11 SRM Shimano

www.srm.de

مترجم: مینا قربانی

اگر توردفرانس، یا تور ایتالیا (Giro d'Italia) یا دهها تور جهانی دیگر را تماشا کنید، متوجه خواهید شد که بسیاری از دوچرخهها، قطعه مشترکی دارند که روی طبق نصب می شود. این قطعه، فشارسنج پدال است که در سال ۱۹۸۶ توسط مهندس اولریخ شوبرر (Ulrich Schoberer) طراحی شد و مخفف (Schoberer Rad Messtechnik) است که به معنای "فناوری سنجش دوچرخه شوبرر" است. کمپانی اس.آر.ام به همراه گروه شیمانو، محصول جدیدی را روانه بازار کرده که از کیفیت و قابلیت ویژه‌ای برخوردار است.

شده، طراحی شود. عمر باتری آن، صد و بیست ساعت است و توسط کابل یو.اس.بی قابل شارژ است. پاور کنترل ۷، علاوه بر فشار، داده‌های معمولی رکاب زدن در زمان واقعی مانند آهنگ، سرعت، ارتفاع و همچنین مقادیر دیگر مانند نقاط تمرین را نیز ثبت می کند. پس از هر نوبت رکاب زدن، دادهها در کامپیوتر شخصی خود بارگذاری می شوند و پاور کنترل ۷ آن را به سه مقطع قابل تحلیل قسمت می کند: زمان واقعی، میانگین و مقادیر حداکثری. سپس به وسیله نرم افزار اس.آر.ام. دیبلو آن را تحلیل می کند. اگر چه ساختار زیباشناختی نرم افزار کمی قدیمی است اما اطلاعات آن به سرعت قابل درک است. در ادامه، اطلاعات جی.پی.ایس است، معرف توان و سرعت ما در جادهای با موانع کمتر است، پردازش می شود.

در واقع، فشارسنج پای اس.آر.ام معیاری است که همه موارد دیگر با آن سنجیده می شوند و دقت آن یک درصد به ازای هر ضربه در دقیقه است و به این علت، آن را پیشرو در صنعت می کند. البته ممکن است قیمت چند هزار دلاری آن کمی گران به نظر برسد.

سازگاری، دوام و راحتی مصرف، مهمترین ویژگیهای هر فشارسنج هستند و باید در نظر داشت که گزینه‌های دیگری نیز هستند که می توانند موارد مشابهی را شامل شوند و دقتی برابر این محصول دارند. در پایان، ما Speed Powermeter-11 SRM Shimano را به کسانی که بودجه مناسب دارند و می خواهند در تمرین از فشارسنج درست به طور مؤثر استفاده کنند، توصیه می کنیم.



### فناوری Speed Powermeter-11 SRM Shimano

همه سیستم‌های الکترونیکی این فشارسنجها در آلمان تولید می شود و شاسی آلومینیومی آن در کلرادو مونتاژ می گردد. باتری فشارسنج اس.آر.ام، طول عمری برابر با سه هزار ساعت دارد و پس از آن، مشتریها می توانند آن را به یک مرکز خدمات اس.آر.ام برای تعویض باتری و یا برای تعویض کامل بفرستند. این فشارسنج به طور اختصاصی برای ۹۰۰۰ Dura-Ace و ۹۰۷۰ Di۲ طراحی شده، اما حلقه زنجیرهای Ultegra ۶۸۰۰ نیز می توانند به راحتی جانشین آن شود و البته این شرکت تقریباً برای بیشتر تولیدکنندههای طبق این قطعه، فشارسنج را تولید می کند.

اگر شما از فشارسنج پدال اس.آر.ام استفاده می کنید، به یک کامپیوتر اس.آر.ام یا هر کامپیوتر دوچرخه سواری دیگری که پروتکل ای ان تی پلاس (ANT+) را پوشش می دهد احتیاج دارید. بهترین کامپیوتر اس.آر.ام، پاور کنترل مدل ۷ است که ۶۶ میلی متر طول و ۶۲ میلی متر عرض دارد. پهنای آن ۲۰ میلی متر و وزن آن ۶۳ گرم است و یک دستگیره نصب قلاب مانند نیز دارد. پاور کنترل ۷ می تواند اطلاعات صد و سی ساعت را ذخیره کند و به وسیله کابل یو.اس.بی، اطلاعات را به منظور آنالیز در اختیار کامپیوتر و نرم افزار مخصوص این شرکت قرار دهد.

پاور کنترل ۷ دارای دو نسخه آلومینیوم و پلی آمید است که به ترتیب با هجده و شانزده رنگ قابل عرضه می باشند. این دو نسخه صرفاً در ماده اولیه تفاوت دارند. نسخه آلومینیومی می تواند با دویست دلار هزینه اضافه با یک رنگ منحصر به فرد، و لگوهای قطب دار و لیزر



## ۲۵روز تا شگفتی

### یک برنامه تمرینی برای شخم زدن مسیر مسابقه

www.biketothebeach.org
پویا خداپرست

دوچرخه‌سواران در حال مسابقه دوچرخه‌سواری در یک مسیر مسابقه

اگر بخواهید خودتان را برای صد مایل دوچرخه سواری آماده کنید ابتدا باید بدانید که به چه آموزش هایی نیاز دارید تا آمادگی لازم را کسب کنید. برای درک درست این موضوع، چیزهای زیادی وجود دارند که قبل از شروع باید آنها را بدانید. یک روز دوچرخه سواری درخط ساحلی، تجربه هیجان انگیزی است که می‌تواند به یکی از چالش برانگیزترین تجربه‌های‌تان تبدیل شود، اما برای این چالش باید آموزشه‌ای مناسب و برنامه تغذیه‌ای درستی در نظر گرفته شود. اطلاعات ارائه شده در این مقاله به شما کمک خواهد کرد که ۱۰۰ مایل اول دوچرخه سواری خود را به خوبی به پایان برسانید. تنها چیزی که واقعاً شما را آماده تمرین میکند، این است که سوار دوچرخه خود شوید و رکاب زدن را شروع نمایید. این نکته، ساده به نظر میرسد اما در واقع به شما کمک می‌کند تا بدانید که چگونه می‌توانید روی دوچرخه خود راحت باشید. شما نیاز به زمانی به نام «زمان زین» دارید که در واقع عبارت است از زمانی که عضلات و استخوان‌هایی که در نشستن درگیر هستند، بتوانند ۶ تا ۱۲ ساعت بر روی دوچرخه مقاومت کنند. شما باید روی این قسمت تمرکز کنید و ماه‌ها و بدون هیچ گونه عجله ای برای آن آمادگی کسب کنید. پس از مدت زمانی، کم کم تحمل تمرینات طولانی، آسان تر خواهد بود.

این تمرین صرفا جهت آشنایی با انواع تمرینات گوناگون آماده شده است.

#### ۱ تمرینات ترکیبی:

برای تناسب اندام سعی کنید به تمرینات ترکیبی در رشته‌های مختلف و تاثیرگذار در دوچرخه سواری از جمله بدنسازی با وزنه، شنا، دویدن و سایر

#### ۲ تمرینات وقفه‌ای( Interval Ride ):

این نوع تمرین باعث به حداکثر رساندن حجم اکسیژن مصرفی بدنVO۲ (MAX) در انجام حرکات ورزشی می‌شود. تمرینات وقفه‌ای معمولاً با پنج مایل گرم کردن بدن شروع می‌شود و پس از گرم کردن، باید از خودروهای کوچک (سنگین) استفاده کنید و با قدرت رکاب بزنید. هدف و میزان فشار وارده روی رکاب را روی ۷۵ تا ۸۰ درصد از توان کل بدنتان قرار دهید و به یاد داشته باشید هرگز نباید از صددرصد توان بدن خود استفاده کنید. به همین صورت فشار را حفظ کنید تا عرق از بدنتان سرازیر شود. این حالت را به مدت سه دقیقه حفظ کنید و پس از آن فشار روی رکاب را



### برنامه تمرین

### ده هفته ای

#### ۳ تمرینات ریکاوری:

تمرین ریکاوری (بهبودبخشی)، معمولاً بعد از تمرینات طولانی و سخت، برای خنثی کردن اسید لاکتیک که در تمرینات پرفشار در عضلات ترشح شده است، صورت می‌گیرد و شما را برای تمرینات سخت بعدی قوی‌تر می‌کند. در این نوع تمرین که هم می‌تواند در محیط آزاد و هم در باشگاه انجام شود، تمرکز بر روی دوچرخه سواری آسان و آهسته در محدوده ضربان هوازی است و از این نوع رکاب زدن همیشه می‌توانید لذت ببرید. تمرین ریکاوری بین ۱۰ تا ۱۵ مایل و یا ۴۵ تا ۶۰ دقیقه و بعد از تمرینات اصلی پرفشار انجام می‌شود و باید روان، کم فشار و در مدت زمان کوتاهی انجام شود تا ضمن دفع اسید لاکتیک، از ترشح مجدد آن در عضلات جلوگیری کند.

#### برنامه تمرین ده هفته ای

هفته	شنبه	یکشنبه	دوشنبه	سه شنبه	چهارشنبه	پنج شنبه	جمعه
<b>۱</b>	تمرین سرعتی یک ست	تمرین اینتروال یک ست	تمرینات چرخشی + ریکاوری	۱۵ مایل سرعتی	تمرینات چرخشی + ریکاوری	تمرینات چرخشی + ریکاوری	۲۰ مایل تمرین طولانی
<b>۲</b>	تمرین ریکاوری	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین سرعتی یک ست	تمرین اینتروال یک ست	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین چرخشی + ریکاوری	۳۰ مایل تمرین طولانی
<b>۳</b>	تمرینات چرخشی + ریکاوری	تمرین سرعتی یک ست	تمرین اینتروال یک ست	ریکاوری	تمرینات چرخشی + ریکاوری	تمرینات چرخشی + ریکاوری	۳۵ مایل تمرین طولانی
<b>۴</b>	تمرین ریکاوری	تمرین اینتروال دو ست	تمرینات چرخشی +ریکاوری	تمرین سرعتی یک ست	تمرینات چرخشی + ریکاوری	تمرینات چرخشی + ریکاوری	۴۰ مایل تمرین طولانی
<b>۵</b>	تمرین سرعتی دو ست	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین اینتروال دو ست	تمرین سرعتی دو ست	استراحت	تمرین چرخشی + ریکاوری	ریکاوری
<b>۶</b>	تمرین سرعتی دو ست	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین اینتروال دو ست	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین چرخشی + ریکاوری	۵۰ مایل تمرین طولانی
<b>۷</b>	تمرین چرخشی +ریکاوری	تمرین سرعتی سه ست	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین اینتروال دو ست	استراحت	ریکاوری	۶۰ مایل تمرین طولانی
<b>۸</b>	تمرین چرخشی +ریکاوری	تمرین اینتروال سه ست	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین سرعتی سه ست	تمرین اینتروال سه ست	ریکاوری	۶۵ مایل تمرین طولانی
<b>۹</b>	تمرین چرخشی +ریکاوری	تمرین سرعتی چهار ست	تمرین اینتروال چهار ست	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین سرعتی دو ست	استراحت	۷۵ مایل تمرین طولانی
<b>۱۰</b>	ریکاوری	تمرین اینتروال سه ست	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین سرعتی سه ست	تمرین چرخشی + ریکاوری	تمرین چرخشی + ریکاوری	۸۵ مایل تمرین طولانی

#### ۴ تمرینات سرعتی (Tempo Ride):

نوعی تمرین سریع اما سرگرم‌کننده است. دوچرخه سواری را نسبتاً راحت شروع کنید و سعی کنید کم کم به آن سرعت ببخشید اما از مرز ماکسیمم هوازی خود عبور نکنید. این کار باید در بیست دقیقه پایان یابد و یا اگر بتوانید سرعت خود را حفظ کنید تا ۴۵ دقیقه هم می‌تواند ادامه یابد. سپس به مرحله آسان تر

#### ۵ تمرینات طولانی (Long Rides):

در این نوع تمرین شما باید مانند روزهایی که برای رسیدن به یک برنامه پایدار به مدت طولانی در خط ساحل رکاب خواهید زد، رفتار کنید. این بدان معنی است که خود را با هیدراتاسیون و تغذیه مناسب، آماده کنید. این برنامه در روزهای متوالی متوقف میشود اما به طور کلی نباید در یک روز هم فشار زیادی به خود بیاورید. هدف از این کار این است که زمان زین یا زمان سوار بودن بر دوچرخه را تحت کنترل داشته باشید و برای استقامت خود در این زمانها برنامه‌ریزی کنید.■

عقب برگردید و ضربان خود را به حد مینیموم هوازی پایین بیاورید و ۱۰ تا ۱۵ دقیقه در این حالت تمرین را ادامه دهید؛ پس از آن در دور سرعتی دوم ۱۵ تا ۲۰ دقیقه ادامه دهید. این نوع تمرین برای سیستم قلبی و عروقی مفید است، اما نباید در مسیرهای طولانی و فواصل زمانی زیاد انجام شوند زیرا باعث سوختن ماهیچه‌ها میشود.

## تمرینات بدنسازی

### ارتقای آمادگی جسمانی به وسیله رشته های مکمل

کایتلین گیددینگس / مترجم، مینا قربانی

مهارت دوچرخه سواری خود را با انجام ورزش های مکمل ارتقا دهید. اگر مصدوم یا در حال بازتوانی هستید و یا صرفاً عضلات غیر مرتبط را تمرین می دهید، این شش ورزش، به شما بسیار کمک خواهد کرد که سرحال تر و پرتوان تر شوید.

می دانیم که دوچرخه سواری بهترین ورزش برای سیستم قلب و عروق است اما دهها دلیل موجه برای ترکیب کردن این رشته با رشته های ورزشی دیگر وجود دارد. تمرینات موزی هم راستا دوچرخه سواری می تواند با تقویت عضلات مرکزی، شما را دوچرخه سوار بهتری کند و عضلاتی که در دوچرخه سواری کمتر استفاده می شود را تقویت کند و در بخش های دیگر؛ مانند افزایش تراکم استخوان و ... کمک کند.

بنابراین اگر در حال ریکاوری بعد از یک آسیب هستید، به بدنتان استراحت می دهید، یا فقط به دنبال راهی برای متناسب ماندن در دوران موقت بدون دوچرخه هستید، تمرینات موزی راهی است تا امور را هیجان انگیز کرده و بدنتان را برای دوچرخه سواری آماده نگه دارید.



#### ۱ کوهپیمایی

کوهپیمایی به تقویت عضلات سرینی، چهارسر، همسترینگ، عضلات مرکزی بدن و لگن کمک می کند؛ عضلاتی حیاتی که می توانند مهارت دوچرخه سواری شما را ارتقا ببخشند و به تراکم استخوان کمک می کند **نحوه شروع کردن:** یک باشگاه یا گروه کوهپیمایی را در نزدیکی خود پیدا کنید یا خودتان از مسیری آسان شروع کنید و به خانواده یا دوستانتان اطلاع دهید که کجا می روید. آب، تنقلات و یک تلفن همراه با خود داشته باشید. از کفش های محکم یا کفش های کوهپیمایی، چند لایه لباس و یک کلاه لبه دار استفاده کنید. استفاده از کرم ضدآفتاب را فراموش نکنید. مطمئن شوید که نقشه راه را قبل از رفتن مطالعه کرده یا با گوشی خود از آن عکس گرفته اید. اگر می خواهید مطمئن باشید که گم نمی شوید یا هر نشانه قابل توجه مسیر را فراموش نمی کنید، یک راهنما را پیش از رفتن مطالعه کنید. سعی کنید حتماً از مسیر های که کوهنوردان تردد می کنند حتماً استفاده کنید. اگر در طول روز حرکت کنید امکان اشتباه کردن کمتر است.

#### ۲ شنا

شنا روشی برای آماده ماندن در طول دوره آسیب دیدگی است.

شنا کردن به شما کمک می کند تا عضلات مرکزی تان را قوی کرده و مفصل لگنی و خاصره خود را کشش دهید. همچنین دامنه حرکتی و ظرفیت تنفسی شما را افزایش می دهد و روشی ایده آل جهت بازتوانی عضلات بعد از یک رکاب زدن یا رقابت دشوار است.

**نحوه شروع کردن:** دسترسی منظم به استخر، دشوارترین قسمت وارد کردن شنا در روش زندگی تان است. زمانی که این مسئله را برطرف کردید، در یک کلاس مقدماتی شنا نام نویسی کنید یا از دوستان تان بخواهید راه را به شما نشان دهند. درست شنا کردن اهمیت دارد، پس لازم است که از ابتدا صحیح پیش بروید.



#### ۳ یوگا / پیلاتس

شما می توانید این شکل از تمرینات مقاومتی - قدرتی را بدون هیچ تجهیزات اضافه ای انجام دهید: در باشگاه، در حیاط خلوت خانه، در دفتر کار خود. (دقیقاً هر جا که خواستید).

ورزش یوگا قدرت، انعطاف، استقامت، و تمرکز را افزایش می دهد، بنابراین شما برای دوچرخه سواری به مدت طولانی، راحت تر خواهید بود. همچنین یاد می گیرید بر تنفس تان تمرکز کنید که این به شما کمک می کند وقتی سوار دوچرخه هستید، بهتر نفس بکشید. پیلاتس، عضلات مرکزی تان را شکل می دهد تا بتوانید در هر رکاب زدن به جای احساس درد در عضلات پشت، با خرسندی بر آن غلبه کنید.

**نحوه شروع کردن:** حرکات یوگا و پیلاتس به شما کمک می کنند در مدتی کوتاه، قدرت عضلات مرکزی خود را تقویت کنید. می توانید در یک کلاس محلی مخصوص مبتدی ها شرکت کنید و بعد از فراگیری اصول اولیه در هر جایی تمرینات خود را ادامه دهید.



#### ۴ اسکی کوهستان

در فصل زمستان که امکان تمرینات دوچرخه سواری کمتری وجود دارد اسکی شما را در بالاترین حد آمادگی نگه می دارد.

اسکی کوهستان عضلات پا را به کار می گیرد. عضلات سرینی همچنین عضلات بالاتنه تان وقتی از باتوم های اسکی استفاده می کنید تقویت می شوند. عضلات مرکزی شما نیز درگیر شده و به این ترتیب قوی می شوند که این امر برای قوی نگه داشتن عضلات پشتی فیله و سرینی حیاتی است.

**نحوه شروع کردن:** از راهنما برای شناخت ابزارهای مورد نیاز اسکی کردن استفاده کنید. اگر هنوز نسبت به ورزش متعهد نیستید، این ابزارها را اجاره کنید. بلافاصله بعد از بارش، زمانی که دانه های برف، هنوز تازه و یخ زده هستند شروع کرده و از مسیرهای محلی استفاده کنید. چندین لباس روی هم بپوشید، درست مانند زمانی که می خواهید در زمستان دوچرخه سواری کنید. با کسی که تجربه دارد همراه شوید و بگذارید اصول اولیه را به شما آموزش دهد. اهمیتی ندارد اگر خیلی زود هماهنگ نشوید. هرچه اتفاق بیفتد، لذت بخش و مفید خواهد برد.

#### ۵ دویدن

زمانی که برای دوچرخه سواری طولانی فرصت ندارید یا نیاز دارید بدون دوچرخه تان سفر کنید، دویدن مؤثرترین راه پیش رفت در بالا بردن آمادگی جسمانی است.

دویدن باعث حفظ آمادگی جسمانی می شود و شما را در زمان بین دو فصل در اوج تناسب نگه می دارد. دویدن، تراکم استخوان را قوت بخشیده و شروعی جبهشی در تمرینات فصل آینده را برای شما رقم می زند. **نحوه شروع کردن:** یک کفش ورزشی دقیقاً آن چیزی است که لازم دارید تا شروع کنید. دویدن را به آرامی شروع کنید بدلیل اینکه در زمان دویدن فشاری چندین برابر نسبت به دوچرخه سواری به مفاصل، عضلات و استخوان ها وارد می شود. اگر به سرعت پیش بروید امکان دارد به راحتی آسیب ببینید و یا ممکن است بین تمرینات فاصله افتاده باشد و مجبور شوید بیش از حد انرژی صرف کنید. به بدن خود گوش دهید و برای پیشرفت عجله نکنید.

#### ۶ تمرینات قدرتی با وزنه

تمرینات قدرتی شما را بر روی دوچرخه قوی تر، متناسب تر، و با نشاط تر می کند. علاوه بر این به شما کمک خواهد کرد در مسیرهای طولانی درد کمتری بکشید.

دوچرخه سواری برای تقویت تراکم استخوان مناسب نیست. تمرینات قدرتی این فقدان را جبران کرده و به شما کمک می کند تا قدرت استخوان های خود را بیشتر کنید. و علاوه بر آن می توانید به صورت تخصصی بر روی هر کدام از عضلات خود کار کرده و باعث تقویت تمام عضلات بدنتان شوند.

**نحوه شروع کردن تمرینات قدرتی با وزنه:** از یک مربی متخصص استفاده نمایید و با یک برنامه صحیح حرکات کششی و قدرتی که رکاب زدن را تقویت می کند و بهترین تمرینات پا برای دوچرخه سواران هستند را تمرین کنید. ■



## قدر دانی به سبک آمریکایی

میراث بزرگ دوچرخه سواری ایالات متحده امریکا

www.usbhof.org



شهر دیویس که زیر ساخت

گسترده‌ای برای دوچرخه سواری،

فرهنگی و تمدنی داشت، با مجموعه

ای از دوچرخه های تاریخی

مجهز شد تا به سومین مرکز بزرگ

گردهمایی و فعالیت های فوق برنامه

مردم این شهر تبدیل شود.

اکثر آمریکایی ها از اینکه مسابقات دوچرخه سواری در اوایل قرن بیستم از ورزش بیسبال هم پرطرفدارتر بود، بی اطلاعند. دستمزد قهرمانان دوچرخه سواری از بیشترین دستمزدی که قهرمانان بیسبال دریافت می کردند هم بیشتر بود و بلیت های مسابقات شش روزه در عرض یک ساعت به فروش می رسید و سالن مسابقات نیویورک و دریاچه نمک همواره مملو از تماشاچی بود.



دوچرخه ها، عکس ها، جوایز، پوسترها، نشریات ادواری و لباس های ورزشی قرنهای نوزده، بیست و بیست و یک را در خود جای داده است. معرفی کسانی که نوآوری هایی در زمینه دوچرخه سواری داشته اند، مربیان بزرگ و دوچرخه سوارانی که از سال ۱۹۸۷ موفقیت های فوق العاده ای در مسابقات کسب کرده اند و همچنین دوچرخه ها و مدال های بیش از صد و سی قهرمانان افسانه ای همچون مازور تیلور (Major Taylor) و فرانک لوتیس کرامر (Frank Louis Kramer) از دیگر بخش های جذاب این مجموعه محسوب می شود. طبقه اصلی موزه نیز جایگاه نمایشگاه های مناسبتی است که در سال ۲۰۱۰ شاهد نمایشگاهی درباره تور کالیفرنیا و جورج لموند (Greg LeMond) بود. طبقه زیرزمین شامل نمایشگاه گسترده ای از دوچرخه های تاریخی، دوچرخه های خطی، سه چرخه ها و همچنین دوچرخه های شاخصی از سال ۱۹۵۰ تاکنون است که سیر تکامل سریع دوچرخه را در طول این مدت نشان میدهد. ■



## فیلم وارهای برای دلشدگان دوچرخه

تصادفی که به بزرگ ترین جشنواره فیلم دوچرخه جهان تبدیل شد

www.bicyclefilmfestival.com

مترجمه: ریحانه ملا نوری

پنجاه شهر در سه قاره آمریکا، اروپا و میزبان آن بودند. همانگونه که دوچرخه سواری، روز به روز بین مردم بیشتر رواج می یابد و فرهنگ دوچرخه سواری از مطلوبیت بیشتری برخوردار می شود، این جشنواره نیز به عنوان پایگاهی برای تعامل برندها، شناخت ارزش های واقعی و ارائه روش های متناسب با هر ویژگی های جمعیتی قلمداد می گردد. جمعیت اصلی بازدیدکنندگان اغلب جوانان شهرنشینی هستند که ورزش، موسیقی، هنر و فیلم را دوست دارند و آن را می شناسند. آنها پیروان وفاداری هستند که از شهرها و کشورهای مختلف برای شرکت در جشنواره فیلم دوچرخه می آیند. این جشنواره تأثیر شگرفی بر فرهنگ جوانان داشته و افراد سرشناس زیادی از جمله رهبران حوزه های موسیقی، طراحی، مد، هنرهای زیبا، ورزش و فیلم را در خود جای داده است.

در سال ۲۰۰۱، تصادف یک دوچرخه سوار با اتوبوس در شهر نیویورک، بنیانی شد برای پایه گذاری جشنواره فیلم دوچرخه. بردنت باربر، دوچرخه سوار آمریکایی کوشش کرد با فراموش کردن ابعاد تلخ این سانحه، یک جشنواره فیلم مستقل با موضوع دوچرخه تاسیس کند و فرهنگ دوچرخه سواری شهری را در سراسر شهرهای جهان از طریق موسیقی، هنر و فیلم به نمایش بگذارد.

نخستین دوره این جشنواره در سال ۲۰۰۱، در همان نیویورک برگزار گردید و با حمایت رسانه های محلی و ملی، همه بلیت های آن به فروش رفت. بلافاصله هواداران دوچرخه سواری در سایر شهرهای ایالات متحده نیز خواستار برگزاری آن در شهرهای خود شدند و در دوازدهمین سالگرد تاسیس این جشنواره، بیش از



بردنت باربر، املی کالدول، آدرین گرینیر



دی جی مال، بردنت باربر، وونکا، جوزف گوردون لویت

در این رویداد هر ساله منتخبی از آرشیو فیلم های معتبر، نمایش داده میشود و هر چند که فاقد بخش داوری است، اما کیفیت آثار عرضه شده همواره مورد تحسین و توجه کارگردانان مستقل در سراسر جهان قرار گرفته است. این رویداد فرهنگی هنری عاملی اساسی در جنبش دوچرخه سواری شهری و به عنوان سکویی برای هواداران و فیلمسازان جهت موفقیت در ساخت فیلمهای کوتاه و بلند است که سازندگانشان قبلاً آنها را به نمایش عموم درنیآورده اند.

جشنواره فیلم دوچرخه، معمولاً سه یا چهار روزه است و در هر روز سی فیلم به نمایش درمی آید که شامل زمینه های گوناگون دوچرخه سواری شهری و گونه های متفاوت مناسب هر شهر است. یکی از بخشهای جانبی این فیلمواره، نمایشگاه هنر عامیانه است که اغلب دربردارنده رخدادهای مانند نمایش آثار هنری و برگزاری کنسرت های موسیقی مربوط به دوچرخه سواری است.

در جشنواره امسال که از ۱۴ تا ۱۶ جولای ۲۰۱۶ برقرار بود، فیلم سازانی چون مایک میلز، اسپیک جونز، جوردن لت، لوکاس برون لی، برادران نیستات، الکس کریج و پیتتر ساترلند حضور داشتند.

همچنین نمایشگاهی شامل مجسمه های خاص تام ساچز و عکس های آلبرت مایلز به نمایش درآمدند. کنسرت دوچرخه سواران راک شامل کارهای قبلی بلوندی با آهنگ کلاه قرمز، جان اسپنسر با آهنگ انفجار آبی، دن دکون و آهنگ بدون سن از پیچ، مت و کیم و دیرهانتر نیز قسمت موسیقیایی آن را تشکیل می داد. ■



تصویرگر: جفری آلن لائو

## تمام پسران پاک

### شجاعت حیرت انگیز دوچرخه سواران در جنگ جهانی اول

نویسنده: دامین آنتونیو  
مترجم: اتابک سپهر

اگرچه افسانه جبهه غربی و قایق‌های U آلمانی در تاریخ ماندگار شده‌اند، اما کمتر کسی از نقش دوچرخه سواران جسور در این واقعه حماسی خبر دارد.

در ۲۱ اگوست ۱۹۱۴، یک سرباز هفده ساله انگلیسی به نام جان هنری پار (John Henry Parr) به همراه چند دوچرخه سوار دیگر به یک مأموریت اکتشافی- شناسایی در جبهه جنوبی بلژیک فرستاده شدند تا درباره موقعیت ارتش آلمان اطلاعاتی را به دست آورند. آنها توانستند با شناسایی موقعیت نیروهای نازی، خط آتش نیروهای متفقین برای کوبیدن آنها را پیشنهاد دهند، اما جان در هنگام برگشت سوار بر دوچرخه مورد اصابت قرار گرفت و کشته شد تا بدین ترتیب نام خود را به عنوان اولین سرباز انگلیسی کشته شده در این جنگ بزرگ ثبت کند. طی چهار سال بعد، بیش از ۷۰۰ هزار نفر به او پیوستند. اینکه اولین کسی که کشته شد یک دوچرخه‌سوار بود، به خودی خود عجیب نبود زیرا دوچرخه ها به دلیل سرعت، سکوت و ظرفیت نسبیشان برای مأموریت‌های خطرناک شناسایی، انتقال پیام‌ها و همچنین حمل و نقل‌های پزشکی به کار گرفته می‌شدند.

این امر چنان تأثیرگذار بود که در آغاز جنگ بیش از چهارده هزار بریتانیایی به عنوان دوچرخه‌سواران ارتش استخدام شدند و به زودی تعداد آنها به بیش از صد هزار نفر رسید. در نیروهای فرانسوی و برزیلی این رقم حدود صد و پنجاه هزار بود. در پایان قرن نوزدهم تقریباً ارتش همه کشورهای اروپا هم مانند ایالات متحده شامل یک یگان ضربت دوچرخه‌سوار بود. در واقع دوچرخه به جزء جدایی‌ناپذیر این ارتش‌ها تبدیل شد و به تدریج جایگزین سواره نظام‌ها گردید.

دلایل موفقیت دوچرخه سوار در ارتش چندان دور از ذهن نیست؛ نخست باید بدانیم که سرباز دوچرخه سوار، بر خلاف سواره نظام، می‌تواند مسیرهای سربالایی را بدون تولید هیچگونه صدایی پیش برود. این امر، برتری بسیاری را نسبت به دشمن پر سر و صدایش به او می‌بخشد. اما سکوت تنها مزیت استفاده از دوچرخه



شایعه‌ای وجود داشت که در جنگلی نزدیک سنگرهای آلمان یک نیروی پیاده نظام آلمانی با تجهیزات و تسلیحات فراوان پنهان شده است. یک گروهان کمکی فرانسوی در امتداد یک راه متروکه در حال پیشروی بودند که ناگهان به آنها هشدار داده شد که مورد حمله قرار خواهند گرفت و کشته خواهند شد. چه کسی به آنها هشدار داده بود؟ از پشت درخت‌ها یک انگلیسی با لباس نظامی خاکی سوار بر دوچرخه به همراه یک نفر دیگر در حال که فرد سومی را حمل میکرد ظاهر شدند. آنها در حالی که سرشان را بر روی فرمان خم کرده بودند با نهایت سرعت خود را از تیررس دشمن دور کردند و موفق شدند پیام هشدار را به گروهان فرانسوی برسانند.

با این حال استفاده از دوچرخه برای سفر کردن سریع و بی سر و صدا کار چندان ساده ای نیست. اگرچه تلاش‌ها برای نصب مسلسل بر روی فرمان در نهایت به شکست انجامید اما به طور کلی دوچرخه‌ها در جنگ قابلیت سازگاری زیادی دارند. فرانسوی‌ها کوشیدند دوچرخه‌های تاشونده بسازند تا قابلیت فرار سریع، نقل و انتقال و استقرار در کوتاه‌ترین زمان ممکن را داشته باشد. دوچرخه‌های آمبولانس هم از طریق جوش دادن دو دوچرخه به هم و قرار دادن یک برانکار در میان آن دو ساخته شد. دوچرخه‌های دوفره نیز امکان نشستن یک نفر راننده اصلی در جلو و یک نفر توپچی در عقب را فراهم کردند. برخی از دوچرخه‌ها هم به دو مسلسل اتوماتیک و یک توپخانه کوچک مجهز می‌شدند. هرچند دوچرخه‌هایی با دو نشیمنگاه در عقب و جلو



برخی از کارشناسان نظامی معتقد

هستند که انحلال یگان دوچرخه سواران

یک تصمیم کوتاه‌اندیشانه بود و هنوز

هم دوچرخه‌های کوچک در میدانهای

بزرگ نبرد کارایی دارند.

به کار می‌روند. با این حال، هنوز هم دوچرخه‌ها گاهی به عنوان یک سلاح چریکی درگیری‌های غیر متعارف از جمله در سریلانکا و ویتنام به کار می‌رفتند؛ یعنی اهدافی مشابه آنچه در جنگ جهانی اول مطرح بود. آخرین ارتشی که یگان دوچرخه سوار خود را به طور رسمی منحل کرد، ارتش سوئیس در سال ۲۰۰۳ بود. با این حال برخی از این نظامیان دوچرخه‌سوار معتقد هستند که این تصمیم یک کوتاه‌اندیشانه بود و هنوز هم دوچرخه‌های کوچک در میدان جنگ کارایی دارند. جولیان وافر (Julian Voefray)، دوچرخه‌سوار ارتش سوئیس، در سال ۲۰۰۱ گفت: «هیچ کس نمی‌تواند درک کند که چرا می‌خواهند ما (یگان دوچرخه سوار ارتش) را کنار بگذارند. ما برای فاصله‌های کوتاه بسیار سریع عمل می‌کنیم، حتی بسیار سریعتر از واحد موتوری. ما میتوانیم به خوبی مسلح شویم و در مقابل تانک عملکرد خوبی داشته باشیم». فرآیندی وجود دارد مبنی بر اینکه سایر نیروهای نظامی نیز مانند وافر فکر می‌کنند.

یک گروه هلندی معروف به عاشقان دوچرخه‌سواری در طول مدت استقرارشان در افغانستان از دوچرخه استفاده می‌کردند و احساس می‌کردند که این کار امنیت بیشتری نسبت به استفاده از وسایل نقلیه زره پوش دارد. در یک منطقه جنگی وقتی پایان جنگ نزدیک است، تمرکز، بیشتر روی برقراری ارتباط با مردم است تا به آتش بستن آنها. آنها احساس می‌کردند که دوچرخه‌ها باعث می‌شوند این روابط با مردم محلی سریع‌تر شکل بگیرد و صمیمیت بیشتری ایجاد شود. ■

و جای تفنگ و تجهیزات دیگر با استانداردهای امروزی ناکارآمد و حتی دست و پاگیر به حساب می‌آمدند، اما به طرز شگفت‌آوری در جنگ تأثیرگذار بودند. جان فرنچ (John French)، فرمانده ارشد اعزامی بریتانیا در کاخ اعیان بریتانیا در سال ۱۹۱۵ گفت: من با در نظر داشتن کارهای مهمی که دوچرخه‌سواران در لشکرکشیها کرده‌اند، مشتاقانه اعلام میکنم اعزامها و انتقال پیامها در هر ساعت از شبانه‌روز و در هر نوع آب و هوایی و در شرایطی که جاده‌های بسته مانع حمل و نقل میشوند، با بهرهوری فوقالعاده همراه بوده و موفقیت چشمگیری داشته است. البته آنها تلفاتی هم داشته اند اما این مسائل در حدی نبوده که باعث شود هم قطارانشان به خطر بیفتند. با توجه به مقوله سرعت و تکامل فناوریهای نظامی در طول قرن اخیر، اصلاً عجیب نیست اگر دوچرخه‌ها به زودی به حاشیه رانده شده و نقششان کم‌رنگ شود. امروزه تجهیزاتی ساخته شده اند که ظرفیت حمل بالایی دارند و قدرت شلیکشان هم چند برابر است و برای حفاظت از یگانهای رزمی





## The message of Cycling for All event in Tehran

The 2016 UCI Cycling for All calendar kicks off this Friday with “Tehran, city of bikes”.

The event in the Iranian capital is expected to attract more than 10,000 participants and is part of a much wider push to increase cycling for all in Iran. Over the last five years the Cycling Federation of the Islamic Republic of Iran has overseen a number of initiatives to coax its population onto bikes. The Federation’s Manager of International Relations Navid Kasirian explains:

“Iran is looking at cycling from a new viewpoint.”

At the recent UCI Sharing Platform held in Tokyo, the Iranian Federation shared its cycling for all activities with National Federations from all over Asia.

While Iran boasts talented pros who have topped the UCI Asia Tour rankings in recent years - Ghader Mizbani, Hossein Askari, and Mehdi Sohrabi to name a few -, the Federation is placing increasing emphasis on cycling for the general population.

“With crowded cities, commuters travel-

ling long distances to get to work, and everyone seeking convenience, people were forgetting about bicycles,” said Mr Kasirian. “We decided to create a Cycling for All committee, encourage Government investment in the sport, organise festivals in different cities and create special bike routes in giant cities.”

He stressed the importance of having the cooperation of local authorities: for example the Tehran Municipality has put a great deal of effort into cycling for all, including organising and sponsoring “Tehran, city of bikes.”

Cycling for All initiatives Tehran, a city of some 9 million inhabitants, now boasts a total of 280km of bike routes, with another 80km currently under construction. Similar bike route projects are under way in other major cities such as Mashhad and Esfahan. Governmental Offices must dedicate 1% of their funds to sport, and the National Cycling Federation encourages them to use part of this money to buy bikes for their employees. Likewise, the Federation encourages the country’s 31 provincial cycling associations to purchase bikes. ■



## Improve Your Cycling While Cross-Training with These 7 Sports

Whether you’re injured, recovering, or just cross-training different muscle groups, these seven sports will make you a happier and stronger cyclist

We all know that cycling is the best sport out there, but that doesn’t mean there aren’t dozens of good reasons to mix it up with a few others. Not only can cross-training flat-out make you a better cyclist through core support and enhanced focus, but it can also help your body in tons of ways cycling can’t—like building up bone density and strengthening underused muscle groups.

So whether you’re recovering from an injury, giving your body a break, or just finding a way to stay fit when you’re temporarily without a bike, diversifying your interests is a great way to keep things interesting and your body bike-ready.

1. Hiking
2. Cross-Country Skiing
3. Strength Training
4. Running
5. Swimming
6. Yoga/Pilates ■



## RBA Test: SRM Shimano 11-Speed Powermeter

Watch the Tour de France, Giro d’Italia or any of the dozens of WorldTour road races and you’ll notice that many bikes have something in common—SRM power meters mounted on the cranks and SRM head units positioned in front of their stems.

With products available for SRAM, Campagnolo, FSA and other drivetrain options, SRM’s newest offering is designed for complete aesthetic integration with Shimano 11-speed groups.

### THE VERDICT

Bottom line, SRM is the power meter by which all others are measured by. Its claimed accuracy of plus/minus 1 percent makes it the industry leader, but its several-thousand-dollar price tag might not make it the right choice for you, especially when you consider that any power meter’s value is tied directly to the user incorporating it efficiently into his or her training. Consistency, durability and ease of use, therefore, are the most significant attributes for any power meter. We recommend SRM for those with the appropriate budget and mindset to train with power properly. ■



## World War I: Cycling Into Battle

Last year we commemorated one hundred years since the start of World War I. While the legends of the Western Front and German U-boats are firmly cemented in history, less recognized are the contributions of the humble bicycle to this epic conflict. On August 21, 1914, in southern Belgium, a 17-year old British soldier named John Henry Parr was sent on a mission with another reconnaissance cyclist to obtain information on the German army’s position. While offering covering fire for his comrade, who escaped on his bike, Parr was shot and killed, thus becoming the first British soldier to die in the Great War. More than 700,000 more would follow over the next four years.

The fact that the first man to die was a cyclist is not particularly surprising. Bicycles were regularly used in dangerous missions for scouting, relaying messages and medical evacuations due to their relative speed, silence and carrying capacity. So effective were they that by the conclusion of the war, more than 100,000 Brits were employed as army cyclists (up from 14,000 at the start of the war). In

the French and Belgian forces, that number was closer to 150,000.

In fact, almost every army in Europe, as well as a host of others including the United States, contained a bicycle contingent by the end of the 19th century. They had gradually replaced the cavalry units for reasons best explained in the October 1914 issue of Cycling Weekly: The reasons of the success of the soldier-cyclist are not far to seek. In the first place it must be realized that his mount, unlike that of the cavalryman, is silent in progress. This gives him an enormous advantage over his noisy foe... But silence is by no means the cyclist’s sole advantage. He has a good turn of speed, which is a factor useful alike in attack and retreat... The ability to take cover often spells the difference between victory and defeat, and here the cyclist scores distinctly. He has but to lay his mount down flat upon the ground and it is practically invisible. ■



**holiday Club-mtb**  
باشگاه دوچرخه سواری تعطیلات

هر هفته یک جای جدید  
مبتدی  
حرفه ای  
خانوادگی  
به همراه آموزش  
در پیست مخصوص باشگاه

Instagram/holidayclub\_mtb  
telegram.me/holidayclubmtb  
facebook/holidayclub.mtb

mob: 09123399953  
www.holidayclub-mtb.com

**دوچرخه و طبیعت**  
WWW.DOCHARKHEHMAG.IR

تحقیقات ویژه فرهنگی، برای معرفی و تبلیغات کلیه باشگاه‌ها، تشکله‌ها و انجمن‌های دوچرخه سواری

۰۹۱۲۳۹۳۱۳۷۱ - ۴۴۷۸۳۴۵۲

**باشگاه دوچرخه جامین**

اولین باشگاه و پیست دوچرخه سواری کوهستان جهت آموزش و فعالیت افتتاح گردید و همه روزه آماده ارائه خدمات به علاقه مندان و مخاطبین این رشته می باشد.

تلفن: ۰۹۱۰۹۰۹۹۹۸۷ - ۸۸۶۲۴۷۷۳  
www.jaminclub.com

**IWS**

انجمن وارم شاورز یک تبادل امکانات مجانی برای دوچرخه سواران سایکل توریست

WWW.WARMSHOWERS.ORG

**پایوند سبز**  
گروه آموزش و ورزش

**دوچرخه سواری اصولی**  
را با ما شروع کنید

مجری تورهای آموزشی  
آموزش سفر با دوچرخه  
تئوری و عملی

۰۹۳۵۹۱۹۲۰۱۶ - ۰۹۱۹۲۰۵۲۳۳۵  
@greenconnection

**IRAN**  
Complete Guide to Bicycle Touring

WWW.CYCLEIRAN.COM

سایت جامع سایکل توریسم

**کوهستان**

کار گروه دوچرخه کوهستان باشگاه کوهنوردی و اسکی دماوند عضو می پذیرد

تلفن: ۶۶۷۱۷۶۳۹  
فکس: ۶۶۷۴۳۴۴۴

شرکت امداد کوه نیل  
نماینده انحصاری محصولات  
کله گاوی، سان ری، EX2 و آلتوس در ایران

SUREIT ALOCS EX2

telegram.me/jlo88  
mob: 09183724351 نیلی

**پایوند سبز**  
گروه آموزش و ورزش

**دوچرخه سواری اصولی**  
را با ما شروع کنید

مجری تورهای آموزشی  
آموزش سفر با دوچرخه  
تئوری و عملی

۰۹۳۵۹۱۹۲۰۱۶ - ۰۹۱۹۲۰۵۲۳۳۵  
@greenconnection

**GIANT** **باینت**

فروشگاه باینت رشت / ارائه کننده دوچرخه و لوازم جانبی

تلفن: ۰۱۳۳-۳۵۶۹۱۶۳  
WWW.ENERGIMOTOR.IR

lavan lavan lavan lavan lavan lavan lavan

**lavan**

لوان پیشرو در تولید کفش های کوهنوردی و سنگنوردی با استاندارد های بین المللی



Sabalan

Kafir



instagram.com/lavan.shoes

telegram.me/lavanshoes

www.lavansell.com

tell: 0098-21-55898136  
tell: 0098-21-55982411  
mob: 0098-912-3260932

www.lavanshoes.com  
info@lavanshose.com  
keshvari.rasoul@gmail.com

فروش با تخفیف ویژه



MOUNTAIN  
SLM 29 1.1D

SPECIAL  
OFFER



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 ، ۵۵۳۹۶۵۹۷ فکس: ۵۵۳۹۶۵۹۷  
www.abarisava.com info@abarisava.com sales@abarisava.com



2B ACE

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



RUDY PROJECT  
Technically Cool  
www.rudyproject.com

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

**GT**  
BICYCLES

# SALE

فروش با تخفیف ویژه



MOUNTAIN  
**Fury Elite**



SPEED, SPEED AND EVEN MORE SPEED.

2B  ACE

فروش آنلاین با تخفیفات ویژه در سایت

[www.2bAce.com](http://www.2bAce.com)



@To\_Be\_Ace

**ABARISAVA**  
گروه آباریس آوا

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](http://www.abarisava.com) [info@abarisava.com](mailto:info@abarisava.com) [sales@abarisava.com](mailto:sales@abarisava.com)



@abarisava\_shop

