■ فصل‌نامه فرهنگی، ورزشی دوچرخه و طبیعت ■ سال دوم ■ شماره پنجم ■ بهار ۱۳۹۶
Bicycle & Nature magazine
■ ۶۴ صفحه ■ قیمت ۷۰۰۰ تومان
www.docharkhehMag.ir

دوچرخه و طبیعت

مرد طلایی دوچرخه سواری آسیا

محمد دانشور، مرد اول رنکینگ آسیا و چهارم جهان

آموزش

■ راهنمای جامع تنظیم دوچرخه جاده

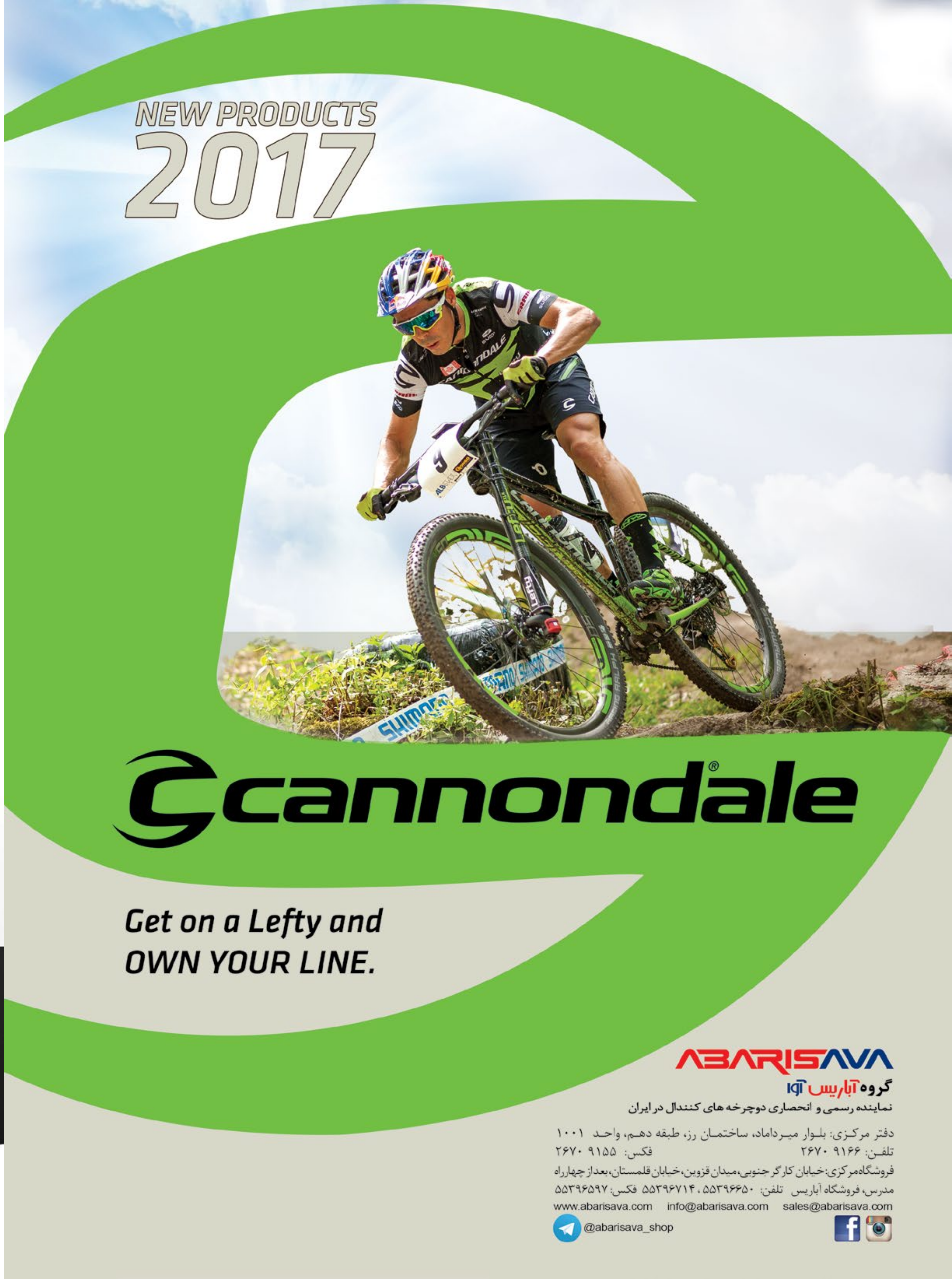
پزشکی

■ ۵ بوی بدن که نشانه چیزی بیش از حمام نرفتن است

پزشکی

■ دوچرخه سواری با رژیم غذایی گیاهخواری

SCOTT
SPARK
740
مرکز ثقل پایینتر
با کمک وسط معکوس اسپارک، دوچرخه های
دو کمک را آنطور که لایق هستید تجربه کنید.
جهت اطلاعات بیشتر به صفحه ۳۹ مراجعه نمایید.
facebook.com/sct.per
instagram.com/scott_iran
telegram.me/saba_docharkh
+98 21 8878 0651
www.saba-docharkh.com
بلوار آفریقا، بالاتر از پل میرداماد، خیابان آناهیتا، پلاک ۱۳


NEW PRODUCTS
2017
cannondale
Get on a Lefty and
OWN YOUR LINE.
ABARISAVA
گروه آباریس آوا
نماینده رسمی و انحصاری دوچرخه های کننדال در ایران
دفتر مرکزی: بلوار میرداماد، ساختمان رز، طبقه دهم، واحد ۱۰۰۱
تلفن: ۲۶۷۰ ۹۱۶۶ فکس: ۲۶۷۰ ۹۱۵۵
فروشگاه‌مرکزی: خیابان کارگر جنوبی، میدان قزوین، خیابان قلمستان، بعداز چهارراه
مدرس، فروشگاه آباریس تلفن: ۵۵۳۹۶۶۵۰، ۵۵۳۹۶۷۱۴ فکس: ۵۵۳۹۶۵۹۷
www.abarisava.com info@abarisava.com sales@abarisava.com
@abarisava_shop

به نام خدای بخشاینده مهربان

Bicycle & Nature magazine

■ شماره پنجم، بهار ۹۶

عکس روی جلد: نسیم آنلاین

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**

■ مشاور تبلیغات: **عاطفه بیات**

■ طراح گرافیک و صفحه آرایی: **گلناز اخوان**

■ ترجمه: **محمد نادر، سمیه پیمان نیک**

■ ویراستار: **مرضیه مالکی**

■ عکس: **مصطفی جعفری**

■ هیئت تحریریه این شماره:
اتابک سپهر، سهیلا خان میرزایی، محسن محمدی، دانیال خاکبان، مهرنوش نقش، بهروز اخوان، محمد نادر، سمیه پیمان نیک، پویا خداپرست

■ چاپ و صحافی: **مجتمع اندیشه برتر**

■ پخش و توزیع: **نشر گستر امروز**

■ **با سپاس ویژه از سایر عزیزانی که با مهربانی و شکیبایی، یاریگر ما در تولید و انتشار این مجله بودند.**

■ با گرامی 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

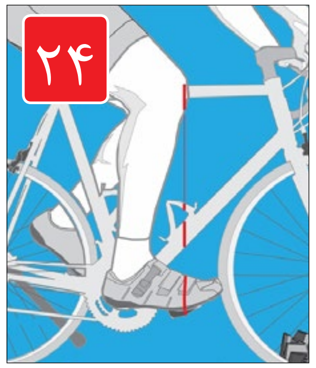
نشانی الکترونیکی: .... info@docharkhehMag.com

mag.docharkheh@gmail.com

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.
- مقاله ها و گزارش ها 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 علاقه مندان فراهم باشد.
- مسئولیت صحت و سقم مطالب به عهده نویسنده است.



فهرست

سرمقاله........................ ۷

۱۲ رکاب

خبر ۱۲

دوپینگ دوچرخه سواران ایران........................ ۱۴

محمد دانشورخرّم مرد اول رنکینگ آسیا و چهارم جهان........................ ۱۶

سایکلوکراس چیست؟........................ ۲۰

۲۴ آموزش

راهنمای جامع تنظیم دوچرخه جاده........................ ۲۴

راهنمای کامل عضلات درگیر در دوچرخه سواری........................ ۳۲

بدن شما در حین دوچرخه سواری........................ ۳۴

۳۹ فناوری

فنّاوری جدید دُوچرخه **Spark** اسکات........................ ۳۹

تفاوت دوشاخ های معمولی و لِفتی........................ ۴۰

پنجه رکاب مدل **Double Shot**........................ ۴۲

فنّاوری عینک‌های **Swisseye**........................ ۴۳

فنّاوری های جدید دوچرخه های الکتریکی........................ ۴۴

۴۸ پزشکی

دوچرخه سواری با رژیم غذایی گیاهخواری........................ ۴۸

۵ بوی بدن که نشانه چیزی بیش از حمام نرفتن است........................ ۵۰

دوچرخه سواری چگونه شما را شاد و باهوش میکند........................ ۵۲

هفت دلیل احتمالی برای دوپینگ دوچرخه سواران........................ ۵۴

۵۶ خورجین

ترکمن‌صحرا، دشت مه‌زده ۵۶

۵۸ بانوان

راهکارهایی برای دوچرخه سواری بانوان در دوران بارداری........................ ۵۸

نشریه‌ها به سختی نفس می کشند!

ولی ما همچنان مصمم خواهیم ماند

با گذشت یک سال از انتشار مجله دوچرخه و طبیعت به عنوان تنها نشریه رسمی و فعُال در حوزه دوچرخه‌سواری در بین سه‌هزار و چهارصد نشریه داخل کشور، توانسته‌ایم به ارزیابی جامعی در این عرصه و بخش‌های فرهنگی، ورزشی و اقتصادی آن برسیم. پیشرفت نشریه را مدیون همکاری نیروهای متخصص، همراهی مخاطبان، دلگرمی اساتید این حوزه و حمایت مالی مجموعه‌هایی که از جایگاه یک نشریه تخصصی و تأثیرات سازنده آن بر جامعه آگاهند، هستیم. همچنین بزرگ‌ترین تهدید برای رشد کمّی و کیفی انتشار نشریات داخلی کشور را پایین بودن سرانه مطالعه و شرایط فرهنگی حاکم بر جامعه می‌دانیم.

وضعیت مطالعه در کشور با توجّه به تیراژ کتاب‌ها و نشریات و ... بسیار نگران‌کننده است. با اینکه رشد علمی کشور به دلیل مدرک‌گرایی که فرهنگ غالب جامعه است، در وضعیت مناسبی قرار دارد اما همه افراد جامعه مطالعه نمی‌کنند و سطح آگاهی افراد فاصله عمیقی با یکدیگر دارد. بسیاری از دانش‌آموزان و دانشجویان که هسته مرکزی جامعه و آینده را می‌سازند نیز به جز کتاب درسی، مطالعه دیگری ندارند.

با این وضعیت، نشریات و بویژه نشریات تخصصی با بحران جدّی مواجه می‌شوند و از این منظر، لزوم حمایت از انتشار، توزیع و معرفی نشریه دوچرخه و طبیعت به عنوان مجموعه‌ای که ارتباط مستقیم و معناداری با وضعیت تولید علم در حوزه دوچرخه‌سواری کشور دارد، مشخص می گردد. محصولات فرهنگی نظیر کتاب، نشریه و ...، معیاری برای سنجش وضعیت علم در هر حوزه‌ای هستند و درنتیجه نیاز به حمایت و تقویت دارند. هرچه تعداد نشریات، کتاب‌ها و سایر محصولات فرهنگی در حوزه دوچرخه در کشور بیشتر شود؛ وضعیت فعّالیت‌های اقتصادی مرتبط با آن بهتر خواهد شد، ناهنجاری‌های خرده‌فرهنگ جامعه دوچرخه‌سواری کمرنگ‌تر شده و جامعه‌ای سالم و ورزشکارتر خواهیم داشت.

البته تولید محصولات فرهنگی به‌تنهایی کلید موفقیت نخواهد بود، بلکه آموزش، فرهنگ‌سازی و ارائه راهکارهای مناسب برای تشویق افراد به فعّالیت‌های سازنده، مکمّل‌های اصلی این جریان هستند. دستیابی به این مهم، مستلزم همکاری همه نهادها بخصوص آنها که مسئولیت فرهنگ‌سازی را بر عهده دارند و در نهایت مسئولیت اجتماعی همه افراد جامعه خواهد بود.

در پایان امیدواریم برای پیشبرد اهداف فرهنگی، ورزشی و اقتصادی در حوزه دوچرخه‌سواری کشور از تولید و ارتقای محصولات فرهنگی، حمایت جدّی‌تری صورت گیرد، زیرا رشد محصولات فرهنگی ارتباط مستقیمی با پیشرفت همه فعّالیت‌های این حوزه خواهد داشت.

محمد مهدی خاکبان

هر دوچرخه‌سوار 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 علاقه‌مندان دعوت می‌شود آثار خود را طبق آیین نامه فراخوان به پست الکترونیک نشریه ارسال کنند.
Mag.docharkheh@gmail.com

آیین‌نامه

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

عکاس: ایرج الیاسی
تمرینات مائده نظری

عکاس: محدثه خسروی
در پاییز دودانگه، دوچرخه ها هم عاشق شده بودند

عکاس: نازنین حسینی
جزیره کیش

برندگان مسابقه (شماره پنجم)

عکس برگزیده: مجید رئوف برنده بن خرید پنج میلیون ریال از شرکت رودی پروجکت
عکس برگزیده به قید قرعه: آرش سهرابی برنده اشتراک یک ساله مجله دوچرخه و طبیعت

حامی مسابقه عکاسی نشریه دوچرخه و طبیعت در شماره پنجم، رودی پروجکت و کمپرس اسپرت.

RUDY PROJECT
www.rudyproject.com
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۲۰۳۳۳۳ (۰۲۱)

compressport.com

عکاس: سعید شمعدانی
دوچرخه سواری مسیر رودافشان به گرمسار

عکاس: آرش سهرابی
روستای کیاسر

عکاس: مهدی استیفایی
آمستردام

عکس برگزیده پنجمین دوره مسابقه عکاسی نشریه دوچرخه و طبیعت: مجید رئوف

مروری بر خبرهای فصل گذشته

ادعای کنفدراسیون دوچرخه‌سواری آسیا: تیم پیشگامان ایران برای دوپینگ، شبکه‌ای عمل کرده است

به نقل از ایرنا، رحیم امامی دوچرخه‌سوار تیم پیشگامان کویر یزد، مهر ماه سال ۹۵ در رقابت‌های تور بین‌المللی دوچرخه‌سواری «جلاجاه» مالزی در مجموع رتبه چهارم را بدست آورد و سه هم‌تیمی وی نیز در جایگاه‌های اول تا سوم قرار گرفتند.

وی در نخستین مرحله این تور بین‌المللی نیز در جایگاه نخست قرار گرفته و پیراهن طلایی را از آن خود کرده بود.

تارنمای «بریتان هاربان» مالزی روز پنجشنبه نوشت که اتحادیه بین‌المللی دوچرخه‌سواری پس از آزمایش، استفاده رحیم امامی از «آنابولیک آندروژنیک استروئید» را که استفاده از آن در مسابقات ممنوع است، مثبت اعلام کرد.

آمارجیت سینگ گیل، رئیس کمیته دوپینگ کنفدراسیون دوچرخه‌سواری آسیا، اعلام کرد که آخرین مسائل در مورد کارکنان و مدیریت تیم پیشگامان کویر به صورت جدّی‌تر مطرح شده است.

وی گفت: این یک دوپینگ سیستماتیک بوده که دقیقاً مقابل ما انجام شده است. ما معتقدیم این کار به‌تنهایی انجام نشده، بلکه شبکه‌ای از افراد به صورت سیستماتیک بر روی آن کار کرده‌اند و این امر باید متوقف شود.

معاون کمیته دوپینگ کنفدراسیون دوچرخه‌سواری آسیا نیز اعلام کرد که آنها با استفاده از دوپینگ، فرصت یک دوچرخه‌سوار پاک را از آنچه وی می‌توانسته از سخت‌کوشی خود بدست آورد، از بین بردماند.

وی گفت: این تیم تنها در صورتی می‌تواند دعوت شود که ثابت کند رکابزنان آن دوپینگی نیستند.

ناصر رضوی، دیگر رکابزن این تیم نیز در سال ۲۰۱۵ میلادی به دلیل آزمایش مثبت دوپینگ با چهار سال محرومیت مواجه شد.■ ۹۵/۱۱/۲۸

قمری: از رکابزنان در خانه‌هایشان هم آزمایش دوپینگ می‌گیریم

رئیس فدراسیون دوچرخه‌سواری گفت: رئیس کمیته ضد دوپینگ کنفدراسیون آسیا مطالبی را علیه ایران مطرح کرد و ما به همین دلیل نامه اعتراض‌آمیزی به این کنفدراسیون و همچنین فدراسیون جهانی نوشتیم.

خسرو قمری در گفت‌وگو با خبرنگار ورزشی خبرگزاری تسنیم، درباره دوپینگ رحیم امامی رکابزن تیم پیشگامان که در واقع دومین دوپینگی این تیم است، اظهار داشت: در فضای تیم‌های ملّی و همچنین اعزام‌هایی که تحت نظارت تیم‌های ملّی صورت می‌گیرد، حساسیت و توجّه ویژه‌ای به موضوع مبارزه با دوپینگ داریم و خوشبختانه در این بخش چنین اتفاقی نیفتاده است اما اتفاقی برای یکی از باشگاه‌ها رخ داده که تاوان اشتباه برخی رکابزنان را نباید باشگاه، فدراسیون و جامعه دوچرخه‌سواری ایران بدهد.

وی افزود: یک رکابزن دوپینگی از ابتدا تا انتها خودش مقصر است، بویژه آنکه پیش از این نیز مرتکب دوپینگ شده باشد. حالا هم رحیم امامی برای دومین بار به عنوان دوپینگی معرفی شده و باید منتظر جرایم مربوط به این تخلّف باشد.

وی خاطرنشان کرد: به هر حال چنین اتفاقاتی باعث شرمساری جامعه دوچرخه‌سواری ایران در عرصه بین‌المللی می‌شود و ما نیز این مسائل را به شدت محکوم می‌کنیم. رئیس فدراسیون دوچرخه‌سواری در ادامه گفت‌وگو با خبرگزاری تسنیم اظهار داشت: در برنامه خود داریم تا قانونی جدیدی برای حضور رکابزنان در باشگاه‌ها وضع کنیم. طبق این قانون رکابزنان باید یک چک ضمانت با مبلغ بالا را به منظور ضمانت سلامتی خود بدهند و این اقدام به عنوان یک راهکار در مسیر مبارزه با دوپینگ در نظر گرفته شده است. قمری در پایان درباره اظهار نظر رئیس کمیته ضد دوپینگ کنفدراسیون آسیا مبنی بر «دوپینگ سیستماتیک» در دوچرخه‌سواری ایران گفت: قرار نیست یک ورزشکار اشتباه فردی کند و باشگاه متهم به دوپینگ سیستماتیک شود. ما درباره این نامه‌ای به کنفدراسیون آسیا و همچنین فدراسیون جهانی دوچرخه‌سواری (uci) نوشتیم و نسبت به این صحبت‌ها اعتراض کردیم.■

قهرمانی آسیا بحرین ۲۰۱۷ ۴ طلا، ۳ نقره، ۱ برنز نتیجه تلاش پیشکسوتان ایران

به نقل از روابط عمومی فدراسیون دوچرخه‌سواری، اولین دوره از مسابقات پیشکسوتان قهرمانی آسیا که در شهر منامه برگزار شد با درخشش رکابزنان پیشکسوت کشورمان به پایان رسید. ۴ طلا، ۳ نقره و ۱ برنز حاصل رقابت این عزیزان بود که نتیجه کامل این مسابقه به شرح ذیل است:

- رده سنی ۳۵ تا ۳۹ سال
سعید چهرزاد با زمان ۳۸ دقیقه و ۱۰ ثانیه، اول
کمال رازی با ۳۸ دقیقه و ۱۵ ثانیه، دوم
ونگ چی از کشور هنگ کنگ با زمان ۳۹ثانیه، سوم
- رده سنی ۴۰ تا ۴۴ سال
جمشید حمد ملکی با ۳۸ ثانیه و ۱۰ ثانیه، اول
نورحصت عبدالعزیز از مالزی با زمان ۳۸ دقیقه و ۲۱ ثانیه، دوم
مهدی میرباقری با زمتن ۳۸ دقیقه و ۵۲ ثانیه، سوم
- رده سنی ۴۴ تا ۴۹ سال
امید اسفندیاری با زمان ۳۹ دقیقه و ۳۷ ثانیه، اول
شمس الله مظاهری با زمان ۴۱دقیقه و ۳ ثانیه، دوم
سورن خورلو از مغولستان با زمان ۴۲دقیقه و ۲۴ ثانیه سوم
- رده سنی ۵۰ سال به بالا
بیژن امیر آخوری با زمان ۳۸ دقیقه و ۴۶ ثانیه، اول
فریدون دباغ با زمان ۴۰ دقیقه و ۳ ثانیه، دوم
پاگواجنبال از مغولستان با زمان ۴۲۰ دقیقه و ۹ ثانیه، سوم■

۹۵/۱۲/۹

انتصاب شایسته حمید عطاالهی در سمت سرپرستی دبیر فدراسیون دوچرخه‌سواری

به نقل از روابط عمومی فدراسیون دوچرخه‌سواری، براساس حکمی از سوی خسرو قمری، حمید عطاالهی به سمت سرپرستی دبیر فدراسیون منصوب شد. پیش از این عطاالهی به عنوان دبیر سازمان لیگ فدراسیون مشغول به کار بود. وی از سال ۱۳۷۹تاکنون در فدراسیون دوچرخه‌سواری بوده و سال‌ها در کنار جامعه دوچرخه‌سواری فعّالیت داشته است.■

۹۵/۱۰/۱۹

اولین مسابقه سایکلوکراس کشور به میزبانی استان گیلان در شهر رشت برگزار شد.

به نقل از روابط عمومی فدراسیون دوچرخه‌سواری، اولین دوره مسابقه قهرمانی سایکلوکراس کشور به میزبانی هیئت دوچرخه‌سواری استان گیلان و به همّت کمیته سایکل‌کراس فدراسیون در منطقه توریستی سقالکسار شهر رشت برگزار شد. در این مسابقه، بیست‌وشش رکابزن جوان و بزرگسال شرکت کردند که اولین قهرمانان ایران در رشته سایکلوکراس از میان آنها مشخص شدند. اولین قهرمانی سایکلوکراس کشور در رده سنی جوانان را محمدحسین حیاتی‌نو از هیئت قزوین به نام خود ثبت کرد، امیر بیات از هیئت رشت نایب قهرمان شد و رضا سلگی از همدان بر سکوی سوم ایستاد. در رده سنی بزرگسالان، فراز شکری رکابزن تیم جانبتان‌ایران به قهرمانی این رشته دست یافت، مهدی سهرابی از هیئت زنجان به مدال نقره رسید و علی ایرانمنش از هیئت مرکزی مدال برنز را به گردن آویخت.■

۹۵/۱۲/۲۱

اولین مرحله لیگ کوهستان ۹۵–۹۶

به نقل از روابط عمومی فدراسیون دوچرخه سواری؛اولین مرحله لیگ کوهستان کشور ۹۵-۹۶ با همکاری شرکت صبا دوچرخ و رقابت دانهیل سواران در پارک جنگلی لتمان کن منطقه ۲۲ تهران صبح امروز سه شنبه آغاز شد . در این مسابقه ۲۰ تیم متشکل از ۴۰ رکابزن مسیر ۱۷۰۰ متری را به رقابت پرداختند که در رده سنی جوانان محمد کرمانی توانست مدال طلا را از آن خود کند شایان ولی زاده اردلان بر سکوی دوم ایستاد و شاهد قادری نیز سکوی سوم را به نام خود ثبت کرد در رده سنی بزرگسالان که رقابت رکابزنان در دو مرحله مقدماتی و فینال پیگیری شد، امین نجفی بزی به عنوان قهرمانی دست یافت حسین زنجانیان نایب قهرمان شد و حسین رفیعی به مقام سومی دست یافت .

در دومین روز لیگ کوهستان ۹۵-۹۶ کشور مسابقه کراس کانتری آقایان برگزار شد. این مسابقه که با حضور ۱۰۰ رکابزن جوانان و بزرگسالان آغاز شد در فاز ۲ پارک جنگلی چیتگر پیگیری شد که پایان رقابت رکابزنان جوان در مسیر ۲۳ کیلومتری با قهرمانی محمد حسین اسکندری از تیم فستوس کیوب نایب قهرمانی سینا صالحیان از تیم جاینت ایران و مقام سومی محمدرضا لطفی از تیم هیئت کرمانشاه همراه بود. پس از رکابزنان جوان، کراس کانتری سواران بزرگسال رقابت خود را در مسیر ۳۲ کیلومتر آغاز کردند و در نهایت فرزاد خدایاری از تیم فستوس کیوب به مقام اول شد محمد پور شریف از تیم اسکات ایران به مقام دومی دست یافت و فراز شکری از جاینت ایران بر سکوی سوم ایستاد.■ ۹۵/۱۲/۱۷

پایان لیگ برتر جاده و پیست با قهرمانی شهرداری تبریز و پیشگامان

به نقل از روابط عمومی فدراسیون دوچرخه‌سواری، لیگ برتر جاده و پیست بعد از چهار روز رقابت تنگاتنگ و حضور نودوچهار رکابزن کشورمان در شهر اهواز به پایان رسید و تیم‌های قهرمانی مشخص شدند. البته مسابقه استقامت جاده در لیگ برتر جاده به دلیل گرد و خاک و طوفان در بندر ماهشهر لغو شد و با تصمیم کمیته فنّی، رده‌بندی پایانی سومین و آخرین مرحله لیگ برتر جاده با توجه به امتیازات مسابقه تایم‌تریل انفرادی محاسبه شد.

نفرات برتر لیگ برتر جاده و پیست:
- ۴۰۰۰ متر تیمی
۱- فولاد مبارکه سپاهان اصفهان ۲- پیشگامان کویر یزد ۳- هیئت بروجرد
- دور امتیازی
۱- علی خادمی از مس کرمان ۲- محمد رجبلو از پیشگامان کویر یزد۳- بهنام آرین از پیشگامان کویر یزد
- ۲۰۰ متر
۱- محمد دانشور از پیشگامان کویر یزد
۲- علی علی‌عسگری از مس کرمان
۳- احسان خادمی از پیشگامان کویر یزد
- اومنیوم
۱- محمد چاچی از فولاد مبارکه سپاهان
۲- شهاب جدیدالسلام از هیئت بروجرد
۳- محمد گنج‌خانلو از پیشگامان کویر یزد
- تیم اسپرینت
تیم مس کرمان اول
تیم پیشگامان کویر یزد دوم
تیم فولاد مبارکه سپاهان اصفهان سوم
- ۴۰۰۰ متر تعقیبی انفرادی
۱- بهنام آرین از پیشگامان
۲- موسی مصطفوی از کاشی پرسپولیس مهریز
۳- شهاب جدیدالاسلام از هیئت بروجرد
- اسکرچ
۱- کمال رازی از امیدنیا مشهد
۲- امیرحسین جمشیدیان از سپاهان
۳- مهدی رجبی از پیشگامان
- یک کیلومتر تایم‌تریل
۱- محمد دانشور از پیشگامان
۲- مهدی امیر سرداری از کاشی پرسپولیس
۳- فرشید فارسی نژادیان از مس کرمان
- کایرین
۱- محمد دانشور از پیشگامان
۲- علی علی‌عسگری از مس کرمان
۳- رضا رشنو از سپاهان
- مدیسون
۱- تیم پیشگامان
۲- تیم هیئت بروجرد
۳- تیم سپاهان
- نفرات برتر تایم‌تریل انفرادی جاده:
۱- بهنام خسروشاهی از شهرداری تبریز
۲- میر صمد پورسیدی از شهرداری تبریز
۳- شهاب جدیدالاسلام از هیئت بروجرد■ ۹۵/۱۱/۹

ناهنجاری پنهان

دوپینگ دوچرخه سواران ایران

محمد مهدی خاکبان

مصرف مواد نیروزا، یک مفهوم صرفاً شخصی نیست، بلکه یک ناهنجاری فرهنگی و اجتماعی است. در زمان وقوع تخلّف نمی‌توان پیکان اتّهام را فقط به سمت ورزشکار نشانه گرفت. درواقع برخورد قانونی با ورزشکار متخلّف تنها بخش کوچکی از مبارزه با این ناهنجاری است و این ناهنجاری در جامعه دوچرخه‌سواری هرگز با متّهم کردن ورزشکار، برطرف نخواهد شد. برای رفع این ناهنجاری نهادهای‌های مربوطه باید به‌صورت علمی و آگاهانه عمل کنند تا این ناهنجاری کم‌رنگ شده و ازبین‌برود.

در این نوشتار کوتاه ابتدا به رابطه استفاده دوچرخه‌سواران از مواد نیروزا با فرهنگ و خرده‌فرهنگ جامعه اشاره خواهد شد و بعد از آن به چگونگی رفع این ناهنجاری اشاره خواهد شد و در نهایت به دنبال ارائه راهکاری علمی از دیدگاه جامعه‌شناسی خواهیم بود.

همان‌طور که در بالا اشاره شد، استفاده از مواد نیروزا یا همان دوپینگ یک ناهنجاری فرهنگی و اجتماعی است. بنابراین برای درک بهتر این موضوع، ابتدا لازم است مختصر توضیحی درباره فرهنگ، خرده‌فرهنگ ارائه شود.

تعریف فرهنگ و خرده‌فرهنگ

فرهنگ، مجموعه پیچیده‌ای است از دانش‌ها، باورها، هنرها، قوانین، اخلاقیات، عادات و هرچه که فرد به عنوان عضوی از جامعه خویش فرامی‌گیرد. موضوعی که در این مبحث اهمیتی ویژه دارد، خرده‌فرهنگ است. خره‌فرهنگ، فرهنگ گروه‌های کوچک‌تر نظیر طبقات اجتماعی، قومی، ناحیه‌ای، گروه‌های خاص و فرهنگ‌های ویژه فرعی مانند گروه‌های شغلی و ... است که البته در عین داشتن ویژگی‌های خاص خود با فرهنگ کلی جامعه مبانی مشترک دارد. برای مثال ویژگی‌های دوچرخه‌سواران داخل کشور از لحاظ پوشش، نگرش، طرز تفکر و حتی ادبیات متمایز، مشخص می‌کند که این خرده‌فرهنگ دوچرخه‌سواران است که البته مبانی مشترکی با فرهنگ اصلی جامعه هم دارد.

اهمیت شناخت خرده‌فرهنگ

توجّه به خرده‌فرهنگ‌های یک جامعه، اهمیت ویژه‌ای دارد و درحقیقت یکی از راه‌های شناخت مسائل و حل آنهاست. با شناخت خرده‌فرهنگ‌های یک جامعه می‌توانیم به عمق خلقیات و روحیات مردم آن جامعه پی ببریم، آنها را درک نموده و عناصر آن را نه از بالا، بلکه از پایین و به‌صورت میکرو بازشناخت و تعریف کنیم.

زمانی که یک دوچرخه سوار در یک رشته قهرمان می‌شود اولین سؤالی که در ذهن سایر ورزشکاران شکل می‌گیرد این است که «چه زده؟ چه خورده؟ چه دارویی استفاده کرده؟

همان‌طور که اشاره شد، افراد بر اساس فرهنگ و خرده‌فرهنگی که در آن قرار دارند، فرامی‌گیرند و عمل می‌کنند. برای تشریح این موضوع می‌توان آزمایشی که کمیته جهانی دوچرخه‌سواری(یو.سی.ای) در سال ۲۰۱۱ انجام داد(که در صفحه۵۲ به آن اشاره شده) را مثال زد. نتیجه آزمایش تحقیق درباره ورزشکاران دوپینگی نشان داد که آمار تخلّف نسبت به نوع فعّالیت و کشور دوچرخه‌سوار، از یک تا چهل‌وهشت درصد متغیّر است. این نتیجه نشانگر این است که وضعیت فرهنگی کشورها تا چه میزان بر تست دوپینگ ورزشکاران تأثیرگذار است. حال که با اهمیت موضوع فرهنگ و خرده‌فرهنگ و باورهای یک ورزشکار آشنا شده‌ایم باید به سراغ خرده‌فرهنگ قالب جامعه دوچرخه‌سواری کشور و رابطه آن با ناهنجاری دوپینگ برویم.

در واقع دوپینگ بخشی از فرهنگ جامعه دوچرخه‌سواری کشور را شکل داده است، جملاتی نظیر «همه این کار را می‌کنند»، «همه دوچرخه‌سواران حرفه‌ای دنیا این کار را می‌کنند»، «دوچرخه‌سواری یک رشته سنگین است و دوپینگ امری طبیعی است»، «بیشتر دوچرخه‌سوارها تجربه یکی، دو بار استفاده را دارند» بسیار فراگیر است.

در واقع دوپینگ بخشی از فرهنگ جامعه دوچرخه‌سواری کشور را شکل داده است، جملاتی نظیر "همه این کار را می‌کنند"، "این تقلّب نیست، بلکه متعادل کردن زمین بازی است"، "همه دوچرخه‌سواران حرفه‌ای دنیا این کار را می‌کنند"، "دوچرخه‌سواری یک رشته سنگین است و دوپینگ امری طبیعی است"، "بیشتر دوچرخه‌سوارها تجربه یکی، دو بار استفاده را دارند" بسیار فراگیر است.

همچنین زمانی که یک ورزشکار در یک رشته قهرمان می‌شود اولین سؤالی که در ذهن سایر دوچرخه‌سواران شکل می‌گیرد این است که "چه زده؟ چه خورده؟ چه دارویی استفاده کرده؟". اتفاق‌های عینی قبل از خط شروع مسابقه و یا حواشی دیگر را هم در این نوشتار کوتاه مدّ نظر قرار نخواهیم داد. همه این موارد، نشانگر این ناهنجاری فرهنگی در جامعه دوچرخه‌سواری است. خوشبختانه تغییرپذیری از اصلی‌ترین صفات و ویژگی‌های هر فرهنگ یا خرده فرهنگ است. اساساً فرهنگ راکد و بدون تغییر وجود ندارد ولی باید در نظر داشت که فرهنگ به خودی خود تغییر نمی‌کند و تغییر امری اتفاقی نیست، بلکه بر حسب شرایط و موقعیت‌های خاص رخ می‌دهد.

حال باید از علم تغییر فرهنگ برای ناهنجاری دوپینگ که به بخشی از خرده‌فرهنگ جامعه دوچرخه‌سواری تبدیل شده، بهره ببریم و آن را تغییر دهیم.

تغییرات فرهنگی

در بحث درباره تغییرات فرهنگی دو مفهوم مهم "تغییر فرهنگی" و "تغییر در فرهنگ" وجود دارند.

تغییر فرهنگی به زبان ساده، به جامعه و هر عامل خودآگاه یا ناخودآگاهی که باعث به‌وجود آمدن فرهنگ شده، مربوط می‌شود. (ناهنجاری دوپینگ در خرده‌فرهنگ جامعه دوچرخه‌سواری به این شکل به‌وجود آمده است.)

تغییر در فرهنگ

تغییر در فرهنگ به معنای جابه‌جایی، حذف، پیدایش یا کم و زیاد شدن سهم و نقش عنصر یا عناصری از فرهنگ به‌صورت خودآگاه است. مفهومی که برای تغییر در فرهنگ ناهنجاری دوپینگ به آن نیاز داریم در اینجا نهفته است. باید به‌صورت آگاهانه به مطالعه دقیق عناصر خرده‌فرهنگ جامعه دوچرخه‌سواری پرداخت تا خرده‌فرهنگ‌ها و عادات این جامعه با برنامه‌ریزی به سمت اهداف تغییر کند.

برای تغییر هر فرهنگ از جمله خرده‌فرهنگ جامعه دوچرخه‌سواری به عواملی پایه‌ای نیاز است که در اینجا به آنها اشاره خواهیم کرد:

عوامل تغییر

درباره تغییرات فرهنگی پنج پرسش بنیادی وجود دارد:

۱. چه چیزی تغییر می‌کند؟

خرده‌فرهنگ‌جامعه‌دوچرخه‌سواری(ناهنجاری‌دوپینگ).

۲. چگونه تغییر می‌کند؟

آموزش و فرهنگ سازی.

۳. زمینه و عوامل مؤثر بر تغییر کدامند؟

حمایت از اخلاق ورزش پهلوانی تا قهرمانی.

۴. کارگزاران تغییر کدامند؟

نهادهای مرتبط از جمله فدراسیون دوچرخه سواری.

۵. پیامدها و اثرات تغییرات فرهنگی چیست؟

کم رنگ شدن و از بین رفتن ناهنجاری دوپینگ.

البته باید بصورت گسترده و کاملا تخصصی عوامل تغییر مورد برسی قرار گیرند چرا اینکه تنها فرمول تغییر ناهنجاری دوپینگ در این پنج پرسش بنیادی و اجرای آن قرار گرفته است.

باید بدانیم تکامل فرهنگی به فرآیند زمانی مستمری که معمولاً افزایش‌یابنده و پیش‌رونده است، اطلاق می‌شود که به‌وسیله آن پدیده‌های فرهنگی با سازمان منظّمی که دارند، متحوّل می‌شوند و یک شکل یا یک مرحله، جای شکل یا مرحله دیگر را می گیرد.

شاید تلاش برای تغییر در خرده‌فرهنگ جامعه دوچرخه‌سواری کشورمان به این دلیل که فرهنگ‌سازی در سازمان‌ها و نهادهای بالاتر به‌صورت صحیح انجام نمی‌شود، بسیار آرمانی به‌نظر برسد ولی باید این را بدانیم که تنها با فعّالیت‌های بنیادی می‌توان ناهنجاری‌های یک جامعه را تعدیل کرد.

در پایان امیدواریم مسئولان و نهادها با رویکرد صحیح به بهبود خرده‌فرهنگ دوچرخه‌سواری کمک کنند تا شاهد ناهنجاری‌های پیاپیی در خرده‌فرهنگ دوچرخه‌سواری نباشیم.■

شکست ناپذیر

محمد دانشورخرّم مرد اول رنکینگ آسیا و چهارم جهان

مصاحبه با حسین کربلایی مدیر برنامه های محمد دانشورخرّم

محمد دانشورخرّم یکی از استعدادهای درخشان دوچرخه‌سواری کشور است که در مدت کوتاهی پس از ورود به میادین و مسابقات، توانست با قدرت به اردوی تیم ملّی راه یابد. او همچنین توانست مدال طلا بازی‌های آسیایی ۲۰۱۴ کره جنوبی را کسب کند و حالا او دارنده اولین مدال طلای کایرین بازی‌های آسیایی، دو مدال طلای یک کیلومتر بزرگسالان قهرمانی آسیا، مدال نقره و برنز جوانان آسیا، مدال نقره تیم اسپرینت بزرگسالان قهرمانی آسیا، بیش از ده مدال کاپ آسیایی، سه مدال جام باشگاه‌های آسیا، بیش از سی مدال لیگ برتر بزرگسالان و جوانان و همچنین حدود بیست مدال طلای قهرمانی کشور است و در آخرین رده‌بندی فدراسیون جهانی دوچرخه‌سواری (یو.سی. ای) توانست در ماده یک کیلومتر، جایگاه چهارم جهان و اول آسیا را از آن خود کند.
در این مصاحبه که به همّت و همکاری حسین کربلایی، مدیر برنامه‌های محمد دانشورخرّم تهیه شده است، به بیان اهداف، برنامه‌ها، چالش‌ها، توقعات و حامیان و مشوّق‌های این ورزشکار پرداخته شده است.

محمد متولد ۲۷ آبان ۱۳۷۲ است. او دوچرخه‌سواری را از سال ۱۳۸۷ شروع کرد. در ابتدا در تیم آساک‌دوچرخه مشهد در لیگ جوانان رکاب می‌زد. اولین مسابقه پیست خود را هم در قهرمانی جوانان کشور در همان سال ۸۷ شرکت کرد و اولین مدال دوچرخه‌سواری پیست را هم ابتدا در قهرمانی کشور بدست آورد. او در همان مسابقات همراه محمدرضا قربانی و یکی دیگر از دوچرخه‌سوارهای مشهدی و بعد از آن هم در لیگ خوش درخشید و به تیم ملّی دعوت شد.

محمد در خانواده‌ای تقریباً مذهبی در مشهد به‌دنیا آمد. تا حدود سال ۸۰، تک فرزند خانواده بود و حالا یک خواهر و یک برادر کوچک‌تر از خودش دارد. ابتدا دوچرخه‌سواری کوهستان را شروع کرده بود و در همین رشته نیز کار می‌کرد. او کم‌کم به دوچرخه‌سواری پیست روی آورد و اکنون نسبت به سنش جزء پرمدال‌ترین ورزشکارهای دوچرخه‌سواری ایران است.

او موفق به کسب مدال طلای بازی‌های آسیایی اینچئون کره جنوبی در سال ۲۰۱۴ شد و تنها کسی است که در رشته سرعت، مدال طلا دارد. او در رشته کایرین نیز در همان مسابقات، موفق شد مدال طلا کسب کند و در سال‌های ۲۰۱۶ در قهرمانی آسیای ژاپن و سال ۲۰۱۷ در قهرمانی آسیای هندوستان مدال طلای رشته یک کیلومتر را به‌دست آورد.

محمد رکورددار رشته یک کیلومتر با ثبت زمانی یک دقیقه و سه ثانیه و صدوبیست‌وشش هزارم ثانیه در کشور است. او حدود بیست تا بیست‌وپنج مدال طلای قهرمانی کشور و حدود سی تا چهل مدال در لیگ‌های جوانان و بزرگسالان کشور و تقریباً ده مدال قهرمانی آسیا و کاپ آسیایی دارد. او از ابتدای سال ۲۰۱۴ تاکنون، در هر مسابقه انفرادی که شرکت کرده یا مدال نیاورده یا اگر آورده، مدال طلا بوده است.

اولین انگیزه

اولین انگیزه هر ورزشکار بزرگی این است که قهرمان کشورش شود و لباس تیم ملّی را به تن کند. بعد از آن است که آرزوهای بزرگ‌تر به او روی می‌آورد و محمد نیز از این قاعده مستثنا نبود. او در آغاز، آرزویش این بود که به تیم ملّی راه یابد و وقتی به آرزویش رسید، به قهرمانی آسیا می‌اندیشید که به آن هم رسید. شاید زمانی فکر می‌کرد که رسیدن به آن یک آرزوی دست‌نیافتنی است اما روزی که توانست مدال طلای بازی‌های آسیایی را به‌دست آورد، فهمید که این پایان کار نیست. محمد حالا به دنبال طلای قهرمانی جهان و گرفتن سهمیه المپیک است. اگر مسئولین همراهی و کمک کنند، یقین داشته باشید که محمد دانشور، کسی است که بتواند در المپیک ۲۰۲۰ توکیو، مدال طلا کسب کند.

بزرگ‌ترین مشکل ما در حال حاضر در دوچرخه‌سواری کشور، عدم برنامه‌ریزی و نداشتن نگاه بلندمدت است. اصلاح این برنامه‌ها کاری بود که فدراسیون والیبال انجام داد و بعد از مدتی به اوج رسید. ما هم باید این دوراندیشی را داشته باشیم و برنامه‌ریزی چهار ساله و دو ساله انجام دهیم.

اهداف

محمد دو هدف بزرگ یا می‌شود گفت آرمانی در سر دارد که یکی این است که برای اولین بار برای کشور عزیزمان ایران، مدال قهرمانی جهان و المپیک را کسب کند و دیگری اینکه بتواند دوچرخه‌سواری سرعت یا کلاً دوچرخه‌سواری را در ایران مخصوصاً از نظر اسپانسرینگ و بازاریابی، حرفه‌ای‌تر کند. وی همچنین در این زمینه تلاش می‌کند که دید شرکت‌های تجاری را به دوچرخه‌سواری معطوف کند زیرا این قطعاً به سود آیندگان این ورزش خواهد بود.

مهم‌ترین مشوّق‌ها

اگر بخواهیم بگوییم چه افرادی تاکنون در موفقیت‌های محمد تأثیر داشتند، قطعاً باید نقش بسیار مهم خانواده او را در نظر بگیریم که اولین عامل موفقیت‌های او بودند و بعد از خانواده، مهم‌ترین فردی که به محمد کمک کرد، آقای محمد ابوحیدری بودند که تاکنون به عنوان مربی در کنار او بوده و در زندگیش نقش بسیار مؤثری داشتند. من هم (حسین کربلایی) حدود دو سال است که کارهای مالی محمد را انجام می‌دهم و همه تلاشم را می‌کنم که سهمی در برنامه‌ریزی ورزشی او به عنوان مدیر برنامه‌هایش داشته باشم. همچنین ما نمی‌توانیم کارهای بسیار بزرگی که شرکت آباریس آوا در دو سال اخیر برای ما انجام داده را نادیده بگیریم. این شرکت ما را در این دو سال چه از نظر مادی و چه از نظر معنوی تأمین کرده یا حداقل تمام تلاشش را برای حمایت از ما انجام داد.

و اگر بخواهیم بگوییم چه کسانی در رسیدن ما به اهدافمان مؤثر هستند، باید به نقش بسیار مهم حامیان مالی که در آینده خواهیم داشت، اشاره کنیم و همچنین نقش بسیار بزرگ و عمده فدراسیون دوچرخه‌سواری را به عنوان رأس و قلّه این ورزش در نظر داشته باشیم زیرا تا این نهاد تصمیم نگیرد که برنامه‌ریزی بلندمدت انجام دهد و روی ورزشکارش سرمایه‌گذاری کند، ما به هیچکدام از اهدافمان نخواهیم رسید.

نقش فدراسیون

ما امیدواریم که حمایت فدراسیون از محمد بیشتر شود که این فقط یک حمایت مالی نیست، بلکه حمایت معنوی نیز هست و اگر آنها برای محمد یک برنامه‌ریزی بلندمدت داشته باشند، او حتماً موفق می‌شود. نباید طوری باشد که محمد ماه‌ها رها شود و فقط دو، سه ماه قبل از مسابقه یادمان بیاید که محمد دانشوری هم هست که می‌تواند برایمان مدال بیاورد. ما باید از الان با اینکه متأسفانه دیر هم شده، برای یک سال و نیم آینده که بازی‌های آسیایی است و چهار سال آینده که المپیک ۲۰۲۰ توکیو هست، برنامه‌ریزی کنیم. ما تا به حال شاهد چنین چیزی نبوده‌ایم که با اینکه فقط یک ماه و نیم از قهرمانی آسیای محمد گذشته، هیچکس حتی با او تماس نگرفته که حالش را بپرسد!

نباید طوری باشد که محمد ماه‌ها رها شود و فقط دو، سه ماه قبل از مسابقه یادمان بیاید که محمد دانشوری هم هست که می‌تواند برایمان مدال بیاورد.

برنامه‌ریزی برای مسابقات قهرمانی جهان

بعد از بازی‌های آسیایی ۲۰۱۴ اینچئون، یعنی چیزی حدود دو سال و نیم پیش، یک برنامه‌ریزی چهار ساله برای المپیک و یک برنامه‌ریزی دو ساله برای بازی‌های آسیایی کردیم. در این میان هم برای قهرمانی جهان و سایر کاپ‌های جهانی برنامه بلندمدت داشتیم.

درباره مسابقات جهانی هنگ‌کنگ باید گفت که این اولین مسابقه‌ای است که ما توانستیم با این قدرت در آن سهمیه بگیریم. با توجّه به اینکه محمد در سال ۲۰۱۶ و تا الان که در سال ۲۰۱۷ هستیم، موفق شد در بین چهار نفر اول جهان قرار بگیرد و همچنان به مدت یک سال، رنکینگ آسیا را نگه داشت و امسال هم برای دومین بار قهرمانی یک کیلومتر آسیا را تکرار کرد، فدراسیون جهانی تصمیم گرفت برای مسابقات قهرمانی جهان سال ۲۰۱۷ که ۲۳ لغایت ۲۶ فروردین ماه در هنگ‌کنگ کشور چین برگزار می‌شود، یک سهمیه به او بدهد.

در مجموع، بیست‌وپنج نفر در رشته یک کیلومتر این مسابقات شرکت می‌کنند که آسیا سه سهمیه دارد که یکی از آنها برای ایران و مستقیماً به نام محمد دانشورخرّم ثبت شده است. محمد خودش به‌تنهایی موفق شد این سهمیه را کسب کند و این سهمیه ملّی کشور نیست، بلکه فقط آن را به محمد برای مدال طلای قهرمانی آسیا داده‌اند.

عملکرد فدراسیون بعد از قهرمانی آسیا

فدراسیون بعد از اتمام مسابقات قهرمانی آسیا دیگر هیچ برنامه‌ای نداشت و به محمد هم اعلام نکرد که قرار است به مسابقات قهرمانی جهان اعزام شود یا حتی ممکن است، اعزام شود. فدراسیون چیزی به محمد نگفت و او هم طبیعتاً به استراحت بین فصلش رفته و دارد استراحت می‌کند اما همچنان آمادگی نسبی خودش را هم حفظ کرده و هر زمانی که فدراسیون تصمیم بگیرد و به محمد اعلام کند، با تمام توان تلاش خواهد کرد تا بتواند از جایگاهی که در آسیا دارد دفاع کند.

فاصله رکورد محمد دانشور با نفر اول جهان

رکورد نفرات اول جهان در رشته یک کیلومتر، حدود یک دقیقه و یک ثانیه تا یک دقیقه و دو ثانیه است. محمد هم‌اکنون زمان یک دقیقه و سه ثانیه را دارد ثبت می‌کند اما با قرار گرفتن در بین نفرات برتر دنیا فاصله‌ای ندارد. ما شاید تاحدودی از نظر سخت‌افزار مشکل داشته باشیم و مقدار خیلی زیادی هم در برنامه‌ریزی ضعف داریم و متأسفانه برنامه بلندمدت نداریم درحالی‌که یک ورزشکار سرعتی مثل محمد باید ماه‌ها در اردو باشد زیرا بلافاصله که از تمرین دور می‌شود، افت می‌کند.

شرایط بیرون از اردوها

شرایط بیرون از اردوها زیاد خوب نیست و آماده ماندن خارج از اردو دشوار است. بهترین کار این است که فدراسیون نیز مانند فدراسیون مالزی، امارات، هندوستان و خیلی از کشورهای اطرافمان که واقعاً هیچ جایگاهی نداشتند و حالا پیشرفت کرده‌اند، چنین نگاهی داشته باشد که اگر از نظر مالی مشکلاتی دارد، حداقل روی نخبه‌هایی مثل محمد تمرکز بیشتری داشته باشد و اردوهای شش، هفت ماهه برگزار کند.

مهم‌ترین چالش‌ها

مهم‌ترین چالش یا مشکلی که داریم، نداشتن برنامه‌ریزی است و همچنین اینکه معمولاً فدراسیون برنامه‌های ما را قبول نمی‌کند. بزرگ‌ترین مشکل ما در حال حاضر در دوچرخه‌سواری کشور، عدم برنامه‌ریزی و نداشتن نگاه بلندمدت است. اصلاح این برنامه‌ها کاری بود که فدراسیون والیبال انجام داد و بعد از مدتی به اوج رسید. ما هم باید این دوراندیشی را داشته باشیم و برنامه‌ریزی چهار ساله و دو ساله انجام دهیم و ورزشکارهایمان را مثل فدراسیون قایقرانی به مدت طولانی در اردوها نگه داریم.

می‌شود گفت که ایران از نظر سخت‌افزار، جزء کشورهای خوب آسیاست و از این نظر مشکل زیادی نداریم ولی از نظر علم تمرین و اردوها بسیار ضعیف هستیم و این یکی از مشکلات بزرگی است که محمد با آن دست و پنجه نرم می‌کند. نبود برنامه‌ریزی و توجّه کم به ورزشکارانی مثل محمد دانشور که فقط یکی، دو ماه قبل از مسابقه به سراغشان می‌روند و بعدش هم هیچ کاری تا سال بعد یا مسابقه بعد با آنها ندارند، واقعاً مشکل بزرگی است.

موضوع مهم دیگری که وجود دارد و بیشتر به شرایط مالی مربوط می‌شود، این است که محمد حقوق ثابتی ندارد و تقریباً می‌شود گفت که زندگیش را با حقوق ماهیانه‌ای که صندوق حمایت از قهرمانان در حدود ۶۱۸ هزار تومان به‌خاطر بازی‌های آسیایی به او می‌پردازد، می‌گذراند. او مجرد است و در خانه اجاره‌ای زندگی می‌کند و فکر نمی‌کنم این وجهه خوبی داشته باشد. امیدواریم مسئولان استان، فکری برای وضعیت سکونت او بکنند و بتوانند او را در جایی نیز استخدام کنند که بتواند حقوق ثابتی داشته باشد که اگر خدای ناکرده اتفاقی افتاد و مجبور شد ورزش را کنار بگذارد، درآمدی داشته باشد و الان هم بتواند امورات زندگیش را بگذراند.

کمترین توقع از فدراسیون دوچرخه‌سواری

مهم‌ترین توقعی که از مسئولان فدراسیون داریم، این است که توجّه بیشتری به ورزشکاران داشته باشند، نه فقط توجّه مالی، بلکه بعد از مسابقه نیز بدانند که ورزشکاری وجود دارد و او را رها نکنند. وقتی اتفاقی می‌افتد و ورزشکار راهی بیمارستان می‌شود، هیچکس از هیچ نهادی با او تماس نمی‌گیرد و حالی از او نمی‌پرسد. همیشه دو ماه قبل از مسابقه، همه یادشان می‌آید که ورزشکاری هم هست و باید تمرین کند.

از مسئولان فدراسیون می‌خواهیم که نگاهشان به دوردست‌ها باشد و برنامه‌ریزی جامع و کاربردی داشته باشند. اگر برنامه‌ریزی نداشته باشیم و بخواهیم مقطعی نتیجه‌گیری کنیم، صددرصد خیلی عقب می‌افتیم، همان‌طور که الان از کشور امارات عقب افتادیم و واقعاً داریم محو می‌شویم. زمانی از کشور مالزی عقب افتادیم و مالزی الان در رشته سرعت، جایی که محمد دانشور توانست در بازی‌های آسیایی ۲۰۱۴ مدال طلا را بگیرد و ورزشکاران مالزی سوم و چهارم شدند، مدال المپیک گرفت.

همین دو هفته پیش یکی از دوستان صمیمی محمد که مالزیایی است، به نام شاه فردوس توانست در مسابقات کاپ جهانی مدال بیاورد. این دستاوردهای بزرگی است که به سبب داشتن برنامه‌ریزی بلندمدت، به آن دست یافتند اما ما متأسفانه با اینکه ورزشکارانمان بسیار بااستعداد هستند ولی برنامه‌ریزی و اردوهای طولانی نداریم. واقعاً توقع داریم که فدراسیون وقتی یک نفر به نام محمد دانشور یا امیرحسین جمشیدیان و خیلی جوان‌های دیگر را دارد، به آنها توجّه کند که این افراد دغدغه امرار معاش نداشته باشند.

شاید ما در کشورمان بتوانیم مثلاً حداقل ماهی چندین نفر دانشجوی دکترا بگیریم ولی مدال طلای بازی‌های آسیایی یا مدال طلای قهرمانی جهان یا المپیک را چند نفر هستند که می‌توانند در کشور ما یا کل قاره آسیا یا اصلاً در تمام دنیا، به‌دست بیاورند؟! افراد معدودی هستند که همه زندگیشان را می‌گذارند تا یک مدال آسیایی، جهانی یا المپیک را به‌دست آورند. باید طرز فکرمان را عوض کنیم و بیشتر به این ورزشکاران توجّه کنیم.

برنامه‌ریزی‌های بلندمدت برای آینده

بنده به همراه محمد ابوحیدری بعد از بازی‌های آسیایی، یک برنامه دو ساله برای المپیک ۲۰۱۶ و یک برنامه چهار ساله برای بازی‌های آسیایی ۲۰۱۸ تهیه کردیم اما هیچکس اجازه نداد حتی برنامه خود را را بیان کنیم.

بعد از قهرمانی آسیای ۲۰۱۶، باز هم اعلام کردیم که ما چنین برنامه‌ریزی را انجام داده‌ایم و یک برنامه بلندمدت برای بازی‌های آسیایی و المپیک ۲۰۲۰ توکیو داریم ولی باز هم هیچکس توجّه نکرد.

بعد از قهرمانی آسیای، باز هم اعلام کردیم که برنامه‌ریزی یک سال و نیمه برای بازی‌های آسیایی ۲۰۱۸، قهرمانی آسیا در بهمن ۹۶ و المپیک سه سال آینده کرده‌ایم اما باز هم کسی به این برنامه توجّه نکرد و هیچ بهایی به این برنامه‌ریزی ندادند.

اگر بخواهیم دلایل تأکیدمان بر برنامه‌ریزی بلندمدت را شرح بدهیم، باید به دو دوره ریاست قبلی فدراسیون، زمانی که ورزشکارها در رده سنی جوانان، بیست الی بیست‌وپنج نفره به اردو دعوت می‌شدند و ورزشکاران بزرگسالان دائماً در اردو بودند و به سفرهای خارجی اعزام می‌شدند و به‌طور مداوم مسابقه می‌دادند، اشاره کنیم. نتیجه آن فعالیت‌ها و هزینه‌هایی که در اردوها شد، محمد دانشورخرّم بود که توانست مدال طلای بازی‌های آسیایی در رده سنی بزرگسالان سال ۲۰۱۴ کره جنوبی را به‌دست آورد یا مهدی رجبی که در سال ۲۰۱۶ مدال طلای قهرمانی جاده آسیای امیدهای آسیا را آورد یا علی خادم یا ریحانه طالبی و خیلی‌های دیگر که از همان زمان رشد کردند. این نتایج نشان می‌دهد که ما باید سرمایه‌گذاری کنیم، هدف‌گذاری کنیم و فکر بلندمدتی داشته باشیم. متأسفانه تعداد اردوها و توجّه ما به ورزشکارانمان بسیار کم است و برنامه‌ریزی طولانی‌مدتمان اصلاً خوب نیست و اینها نتایج بدی را

محمد ابوحیدری، محمد دانشورخرّم و حسین کربلایی

به دنبال خواهد داشت. صددرصد ضربه این نتایج را هم در طولانی‌مدت خواهیم خورد.

از حالا که حدود هفده، هجده ماه تا بازی‌های آسیایی ۲۰۱۸ اندونزی فرصت داریم، آیا کاری برای این بازی‌ها انجام شده؟ آیا واقعاً فکری برای این بازی‌ها هست؟ خیر، هیچ فکر و برنامه‌ای نیست اما همه توقع دارند که محمد دانشور برود در این بازی‌ها مدال طلا بیاورد. آیا بدون تمرین و برنامه‌ریزی دست یافتنی است؟ من فکر نمی‌کنم که فقط با سخت‌افزار و پول بتوان مدال آورد. ورزشکار باید تمرین کند و فکرش آماده باشد و همین الان هم برای برنامه‌ریزی دیر است چه برسد به اینکه شش ماه قبل و دو ماه قبل به فکر برنامه‌ریزی بیفتیم.

مهم‌ترین تغییرات

فکر می‌کنم مهم‌ترین چیزی که دوست داشته باشیم تغییر کند این باشد که طرز فکر همه مردم و مخصوصاً مسئولان نسبت به ورزش تعدیل شود و بدانند که ورزش، یک فرآیند طولانی مدت است و باید برای موفقیت در آن برنامه‌ریزی‌های بلندمدت داشت و صبر کرد تا به نتیجه برسد. نباید برای ورزش یک ضرب‌العجل تعیین کرد و نمی‌توان با یک تصمیم و برنامه دو، سه ماهه در آن موفق شد. موضوع دیگری که باید به آن توجّه کرد این است که وقتی دوچرخه‌سواری در پیست چوبی رکاب بزند می‌توان از او توقع مدال طلا را داشت ولی وقتی در خیابان یا پیست سیمانی تمرین کند، توقع مدال طلا از وی غیرمنطقی است. این کار بسیار دشواری است ولی بچه‌های ما به این مهم دست پیدا کرده‌اند و دارند مدال می‌گیرند اما امیدواریم که طرز فکرها عوض شود و همه عزمشان را جزم کنند برای اینکه بتوانند یک پیست چوبی در ایران بسازند. می‌شود گفت یک پیست چوبی، کمترین نیاز ورزشکارهای دوچرخه‌سواری ایران است.

یک خاطره جالب

یکی از خاطرات قشنگ زندگی محمد، حضور در مؤسسه خیره فتح‌المبین(همدم) است که یک مؤسسه خیریه برای نگهداری از دختران بی‌سرپرست، بدسرپرست و بیمار می‌باشد. ما به چنین جاهایی نرفته بودیم و نمی‌دانستیم چگونه است ولی محمد کمی آشنایی داشت. یک روز یکی از دوستان دعوتمان کرد و گفت که می‌خواهیم جایی برویم که یک مؤسسه خیره است. محمد که خیلی لباس‌های تیم ملّی‌اش را دوست داشت، یکی از آنها را برداشت و گفت برویم ببینم کجا می‌خواهیم برویم. دیدیم که آنجا یک مؤسسه خیره است که خیلی از افراد بزرگ ورزشی مانند علی دایی، خداداد عزیزی و بسیاری از ورزشکاران دیگر قبل از ما از آنجا بازدید کرده بودند که ما خیلی نسبت به آنها کوچک بودیم.

در آنجا دختر معلولی هم بود که مسئول خیریه همدم گفت که هر کسی هر چیزی نذر می‌کند و به این دختر خانم اهدا می‌کند، هر خواسته‌ای که داشته باشد، برآورده می‌شود. محمد آنجا آرزو کرد که اگر بتواند مدال طلای قهرمانی آسیا را به‌دست بیاورد، مدالش را به آنجا اهدا کند و همان سال یعنی پارسال بود که محمد لباسش را به آنجا بخشید تا عواید حاصل از فروش آن در جشنواره به مؤسسه برسد. امسال محمد موفق شد مدال طلای قهرمانی آسیا را دوباره در رشته یک کیلومتر بیاورد و الوعده و الوفا. وقتی محمد برگشت، مدالش را به آن دختر خانم تقدیم کرد و لباسش هم به مبلغ صدوپنجاه میلیون ریال به فروش رسید و این خیلی خاطره خوبی برای ما شد.

نکته مهم

در ادامه مایلم به چند نکته مهم دیگر اشاره کنم. یکی اینکه ما سال ۹۴ از اردیبهشت تا حدوداً شهریور با شرایط دشوار، تمرین سختی کردیم. در مشهد با حضور محمد ابوحیدری به عنوان سرمربی و بنده حسین کربلایی به عنوان کمک‌مربی و علی علی‌عسگری به عنوان حریف تمرینی، اردو خوبی را پشت سر گذاشتیم اما متأسفانه با مشکلاتی که پیش آمد، نتوانستیم در مسابقات کاپ‌های جهانی شرکت کنیم و سهمیه ورودی المپیک را بگیریم. آن روزها گذشت و سال گذشته یعنی سال ۹۵ ما از خرداد تا شهریور به کمک هیأت دوچرخه‌سواری استان تهران، آقای امید سراجی، جناب آقای خسرو قمری رئیس فدراسیون، محمد دانشور و بنده به عنوان مربی و مدیر برنامه اردو را برگزار کردیم. فدراسیون برای اردو، خوابگاه و لباس‌ها را تأمین کرد و باقی هزینه‌ها با خود محمد بود. خیلی سخت تمرین کردیم و نتیجه آن تمرین‌ها، مدال طلای قهرمانی آسیا در رشته یک کیلومتر و مدال نقره تیم اسپرینت ۲۰۱۷ شد اما هیچکس نه یادی از حسین کربلایی کرد که در کنار این تیم بود و این اردو را برپا کرد و نه از هیأت دوچرخه‌سواری استان تهران اسمی برده شد. به نظر من باید این کارها دید بشود.

مهم‌ترین چیزی که دوست داریم تغییر کند طرز فکر همه مردم و مخصوصاً مسئولان نسبت به ورزش تعدیل شود و بدانند که ورزش، یک فرآیند طولانی مدت است و باید برای موفقیت در آن برنامه‌ریزی‌های بلندمدت داشت.

■ باید تشکر خیلی ویژه‌ای از شرکت آباریس آوا داشته باشم که از سال ۹۴ تلاش کردند تا همه سخت‌افزار و لوازم دوچرخه، البسه دوچرخه و لوازم جانبی را در هر شرایطی تأمین کنند. واقعاً حس خیلی خوبی دارد وقتی ورزشکار می‌بیند که یک حامی پشتش است و لازم نیست وسیله‌ای از کسی، حتی فدراسیون قرض بگیرد. بعد از آن هم باید از محمد ابوحیدری تشکر کنم که در این چند سال بسیار کمک کردند و در هر شرایطی حامی محمد بودند. البته خود من هم حدود دو سال و نیم بدون دریافت هیچ حقوقی از محمد یا هر نهاد دیگری و فقط به‌خاطر رفاقت و روابط خانوادگی که با محمد داشتم، کنار او ماندم و همچنان نیز به تلاش خود ادامه می‌دهم. برای ادامه همکاری شرکت آباریس آوا از مدیرعامل محترم شرکت، جناب آقای توکلی و سرکار خانم ادیب و همچنین جناب آقای دهنوی تشکر ویژه‌ای می کنم زیرا می‌دانیم که در شرایط اقتصادی فعلی، هر شرکتی حمایت مالی از یک ورزشکار را قبول نمی‌کند. در پایان بسیار ممنون و سپاسگزاریم از مجله دوچرخه و طبیعت که محمد را مورد لطف خود قرار داد و به او به توجّه کرد. مدت‌ها بود که هیچکس از محمد خبری نمی‌گرفت. خدا را شکر که محمد توانست مدال طلا را بگیرد و به کانون توجّه بازگردد. امیدواریم که همیشه به ورزشکارانی که مشغول فعّالیت هستند و پیشکسوتانی که دیگر نیستند، توجّه داشته باشند و همچنین امیدواریم که محمد همیشه بتواند نتایج خوبی را کسب کرده و دل مردم کشورش را شاد کند. ورزش یک شغل نیست، ورزش یک عشق است. اگر شما ورزشکاری را می‌بینید که دارد زحمت می‌کشد و به‌سختی تلاش می‌کند که مدال بیاورد، فقط و فقط به‌خاطر آن عشقی است که به ورزش دارد.■

به مناسبت تشکیل کمیته سایکلوکراس

سایکلوکراس چیست؟

محمد نادر

سایکلوکراس (Cyclo-cross) که با نام‌های دیگری مانند Cyclocross، CX، cyclo-X یا Cross نیز شناخته می‌شود، نوعی مسابقه دوچرخه‌سواری است. این مسابقات معمولاً در پاییز و زمستان برگزار می‌شوند (فصل برگزاری «جام جهانی» این رشته، اکتبر و فوریه است) و شامل دورهای متعدد در یک مسیر کوتاه (۲,۵ تا ۳,۵ کیلومتری) است که سنگفرش، مسیرهای جنگلی، چمنزارها، تپه‌های شیب‌دار و موانعی را دربرمی‌گیرد که دوچرخه‌سوار را مجبور می‌کند به‌سرعت از دوچرخه پیاده شده، آن را هنگام عبور از مانع حمل نموده و دوباره سوار شود.

مسابقه برای گروه سنی بزرگسال معمولاً بین سی دقیقه تا یک ساعت طول می‌کشد، درحالی‌که فاصله بر حسب شرایط مسیر متغیر خواهد بود. این ورزش بیش از همه در کشورهایی که به‌طور سنتی به دوچرخه‌سواری جاده‌ای گرایش دارند مانند بلژیک (به‌خصوص در Flanders)، فرانسه و هلند طرفدار دارد. سایکلوکراس شباهت‌های آشکاری با مسابقات دوچرخه کوهستان، دوچرخه‌سواری صحرایی و مسابقات Criterium دارد. بسیاری از بهترین دوچرخه‌سواران سایکلوکراس در سایر رشته‌های دوچرخه‌سواری نیز تمرین می‌کنند. با این‌حال، سایکلوکراس در کشورهای اروپایی به چنان گسترش و محبوبیتی رسیده است که برخی از دوچرخه‌سواران در آن تخصص دارند و افراد زیادی مسابقات سایلکوکراس را به سایر رشته‌ها ترجیح می‌دهند.

سایکلوکراس چیست؟

سایکلوکراس نیز همانند رشته‌های سه‌گانه، چند تلاش ورزشی یعنی سواری و دویدن را با تأکید جدّی بر کنترل ماهرانه دوچرخه، ترکیب می‌کند. سرعت، موانع، شرایط آب‌وهوا و جنبه‌های تکنیکی مسیر، شرکت‌کنندگان ضعیف را از پا درآورده و صحنه نمایش خوبی را فراهم می‌کند. تماشاگران بویژه در اروپا با شیپورها و زنگوله‌های بزرگ، یک فضای جشنواره‌ای را فراهم می‌کنند.

اکثر مسابقات در مسیرهای دونیم تا سه کیلومتری که ترکیبی از جاده آسفالته، شن، خاک، گل‌ولای، سربالایی‌ها و شیب‌های تند و گاهی اوقات پله‌ها هستند، برگزار می‌شوند. مسابقات معمولاً در مدت زمان معینی (حدود سی دقیقه تا یک ساعت) پایان می‌یابند، اگر رقبای پیشتاز یک دور از شما جلو افتاده باشند، باید برای جلوگیری از اشتباه داوری در انتهای آن دور از مسیر خارج شوید.

جریان مسابقه در قسمت‌های دشوار واقعاً طاقت‌فرسا و به‌طور بی‌رحمانه‌ای سریع است. همچنین، طبیعت «توقف-حرکت» مسیرها و مسابقه نیز به معنای آن است که باید تمرینات شدیدی را پشت سر بگذارید. اگر به دوچرخه، نوشیدنی و مقدار زیادی گل‌ولای علاقه دارید، سایکلوکراس برای شما طراحی شده است.

موانع مصنوعی که معمولاً ۱۸ اینچ ارتفاع دارند، مسیر را سخت‌تر می‌کنند و گاهی آنقدر نزدیک به یکدیگر قرار گرفته‌اند که شرکت‌کنندگان را وادار می‌کنند دوچرخه‌ها را روی شانه‌های خود گذاشته و آنها را حمل کنند.

روش پیاده شدن از چرخ قبل از موانع

روش‌های مختلفی برای عبور از موانع وجود دارد، اما بهترین روش برای پیاده شدن سریع و کارآمد این است که پای راست خود را هنگام نزدیک شدن به مانع یا سربالایی از رکاب جدا کرده، آن را دور زین چرخانده و بین پای چپ و دوچرخه بیاورید. وقتی پای راست به زمین رسید، پای چپ را از رکاب جدا کرده و خودتان را درست به موقع به جلو پرتاب کنید تا از روی مانع پریده یا از تپه بالا بروید.

اگر چند مانع پشت سر هم قرار گرفته باشند، گاهی بهتر است دوچرخه را روی شانه‌هایتان حمل کنید (حالا متوجّه شدید که چرا انتخاب سبک‌ترین دوچرخه‌ای که می‌توانید بهای آن را بپردازید، کار عاقلانه‌ای است؟). اگر قد بلندی دارید و بالاتنه‌تان قدرت خوبی دارد، درحالی‌که دست راست شما لوله فوقانی را بلند می‌کند و دست چپتان فرمان را گرفته، دوچرخه را حمل کنید. بهترین نتایج در سربالایی‌ها همیشه از طریق حمل دوچرخه روی شانه و تکان دادن دست چپ برای حفظ حرکت جنبشی به‌دست می‌آید.

تجهیزات سایکلوکراس

با توجّه به مسیر گل‌آلود، شدّت فعّالیت و دفعات زیاد پیاده شدن و سوار شدن روی دوچرخه، یک مجموعه کامل از لوازم ها وجود دارند که به‌طور اختصاصی برای سایکلوکراس طراحی شده‌اند یا در بین مسابقه‌دهندگان کراس محبوبیت دارند.

با این‌حال برای اکثر مبتدیان، همان لوازم دوچرخه‌سواری که در اختیار دارند تا حدودی کافی خواهد بود، گرچه توصیه نمی‌کنیم که یک دوچرخه جاده‌ای فیبر کربن سطح بالا را به چنین مسابقاتی بیاورید زیرا در نهایت باید آن را دور بیندازید. البته بعضی از سری مسابقات با دوچرخه‌های جاده‌ای معمولی (به همراه تایرهای برجسته) و حتی دوچرخه‌های هیبرید و کوهستان سازگار هستند. برای اطمینان از این موضوع، با برگزارکنندگان مسابقه تماس بگیرید.

توصیه نمی‌کنیم که یک دوچرخه جاده‌ای فیبر کربن سطح بالا را به چنین مسابقاتی بیاورید زیرا در نهایت باید آن را دور بیندازید

1 دوچرخه‌های سایکلوکراس

دوچرخه ایدئال مسابقه سایکلوکراس، یک دوچرخه مخصوص این رشته است: فریم آلومینیوم سبک، کربن، فولاد یا تیتانیوم؛ دوشاخه کربنی؛ فرمان‌های با انحنا به سمت پایین (برای بهره‌گیری در هنگام صعود و همچنین راندن سریع)؛ اهرم‌های ادغام‌شده ترمز/دنده؛ تایرهای برجسته ۷۰۰c x ۳۰-۳۸c؛ پدال‌های بدون گیره دوچرخه کوهستان و در نهایت یک طبق تکی یا دوتایی (کوچک‌تر از طبق‌های یک دوچرخه جاده‌ای) با محافظ.

زدودن گِل، یک مشکل بزرگ است؛ میله‌های حایل عقب و دوشاخه جلو به فضای کافی نیاز دارند تا با چسبیدن گِل به تایرها مسدود نشوند. دوچرخه‌های سایکلوکراس در عین حال برای تردّد نیز مناسب هستند.

فریم‌ها و دوشاخه‌ها در دوچرخه سایکلوکراس محکم‌تر از دوچرخه‌های جاده‌ای استاندارد هستند. در عین حال، لوله‌های بالایی کوتاه‌تر و توپی بدنه نیز غالباً کمی بالاتر است. ترمزهای دیسکی برای مسابقات سایکلوکراس محبوبیت بسیاری دارند و ترمز قوی را در همه نوع شرایط آب‌وهوایی تأمین می‌کنند. بعضی از شرکت‌کنندگان هنوز از ترمزهای کشش خطی (V) یا سگدست استفاده می‌کنند که وقتی به‌طور صحیح تنظیم شده باشند هنوز هم قدرت ترمز بالایی را ایجاد می‌کنند. اهرم‌های ترمز بالای فرمان نیز برای کنترل بهتر اضافه می‌شوند. بسیاری از دوچرخه‌های سایکلوکراس با گِلگیر و باربند برای کارهای اکتشافی آخر هفته یا تردّد، بسیار کاربردی هستند.

2 کفش‌ها و پدال‌های سایکلوکراس

حتماً متوجّه این واقعیت شده‌اید که همیشه گِل فراوانی در مسابقات کراس وجود دارد. درحالی‌که این گل تا حدود زیادی بخشی از صحنه محسوب می‌شود اما می‌تواند به کفش و قطعات متحرک پدال‌های بدون گیره شما چسبیده و کار را دشوار کند. این بدان معنی است که شرکت‌کنندگان سایکلوکراس، بیشتر سیستم‌های پدال دوچرخه‌های کوهستان را انتخاب می‌کنند، زیرا این گزینه‌ها برای کنار آمدن با شرایط کثیف و ادامه کار در آن محیط طراحی شده‌اند. گزینه‌های محبوب در این زمینه عبارتند از پدال‌های Crank Brothers Candy، Shimano SPD و Speedplay و Syzr.

3 لوازم و لباس سایکلوکراس

به‌رغم این مسأله که مسابقات سایکلوکراس در زمستان برگزار می‌شوند، نیازی نیست نگران سرماخوردگی باشید زیرا این مسابقات کوتاه و سریع هستند.لوازم و لباس دوچرخه معمولی نیز در این شرایط، مناسب است اما نباید آن گل‌ها را فراموش کنید؛ پس بهترین کیت سواری باشگاهی شما الزاماً بهترین گزینه برای این مسابقات نخواهد بود. با در نظر گرفتن این موضوع، مطمئن شوید که هنگام رسیدن به محل برگزاری و در طول گرم کردن، لباس گرمی به تن دارید. همچنین باید پس از اتمام مسابقه یک لباس خشک و گرم برای تعویض داشته باشید.

اگر به دوچرخه، نوشیدنی و مقدار زیادی گل‌ولای علاقه دارید، سایکلوکراس برای شما طراحی شده است

چطور سایکلوکراس را شروع کنیم؟

پس تصمیم گرفتید که سایکلوکراس را تجربه کنید؟ عالی است، پیش از هر چیز شما باید یک مسابقه قابل دسترس برای خودتان پیدا کنید.

مسابقات سایکلوکراس معمولاً از طریق لیگ‌های محلی برگزار می‌شود و یک جست‌وجوی سریع گوگل می‌تواند بعضی از مسابقات و رویدادهای نزدیک شما را مشخص کند. اکثر مسابقات کوتاه بوده و در آخر هفته برگزار می‌شوند؛ بنابراین شما وقت کافی برای بیدار شدن، گرم کردن، مسابقه و بازگشت به خانه را دارید، درحالی‌که هنوز زمان زیادی برای فعّالیت‌های معمولی آخر هفته‌تان باقی مانده است.

مسابقات سایکلوکراس همچنین به‌خاطر فضای مفرّح و پرنشاط خود مطرح هستند و بسیاری از مردم به همراه خانواده‌هایشان در این رویدادها شرکت می‌کنند. شما حتی می‌توانید کودکان را نیز به سواری ترغیب کنید زیرا بسیاری از مسابقات شامل رویدادهایی برای گروه‌های سنی مختلف هستند.

همان‌طور که قبلاً اشاره شد، نیازی نیست بلافاصله بیرون رفته و یک دوچرخه کراس بخرید. اکثر مردم با یک دوچرخه کوهستان شروع می‌کنند و ممکن است بعد از مدتی بخواهند برای خرید یک دوچرخه کراس سرمایه‌گذاری کنند. به‌هرحال این دوچرخه‌ها چنان گزینه‌های همه‌کاره‌ای هستند که حتی می‌توانید برای تردّد و سواری معمولی نیز از آنها استفاده کنید.

سایکلوکراس یک رشته عالی برای تناسب اندام و سلامتی است و در عین حال به‌راحتی در زمانبندی یک زندگی پرمشغله نیز جا می‌گیرد. اگر حتی بتوانید چهل‌وپنج دقیقه تمرین را پنج بار در هفته در برنامه خود بگنجانید، تأثیر آن را بر مسابقات کراس خواهید دید و همچنین وقتی بهار از راه برسد و فصل مسابقات جاده‌ای شروع شود، جلوتر از منحنی تناسب خود خواهید بود.■

دوچرخه را بپوشید

راهنمای جامع تنظیم دوچرخه جاده

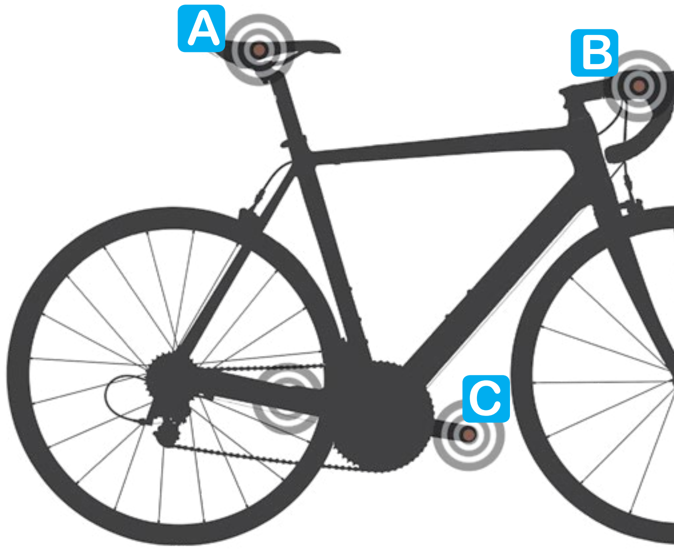
www.bikefit.com

تأکید این مقاله بر متناسب نمودن یک دوچرخه جاده‌ای است، نه انتخاب اندازه آن؛ این دو تعریف غالباً با یکدیگر آمیخته می‌شوند درحالی‌که کاملاً متفاوت هستند. به عبارت ساده‌تر، تنظیم تناسب یک دوچرخه جاده‌ای زمانی به بهترین شکل ممکن صورت می‌گیرد که شما کار خود را روی دوچرخه‌ای با اندازه صحیح، یا حداقل دوچرخه‌ای که حدوداً به اندازه صحیح شما نزدیک باشد، آغاز کنید.

تنظیم سایز یک دوچرخه جاده‌ای آنقدرها هم که تصور می‌کنید پیچیده نیست و این تا حدودی به دلیل این واقعیت است که تناسب خوب یک دوچرخه ارتباط چندانی با خود دوچرخه ندارد. ایجاد تناسب در یک دوچرخه جاده‌ای به نقاط تماس (نقاط اتصال) دوچرخه‌سوار و دوچرخه‌اش مربوط می‌شود. این نقاط اتصال عبارتند از: پای چپ و راست، لگن خاصره و دست چپ و راست.

بنابراین حتی اگر دوچرخه شما «اندازه» صحیحی نداشته باشد، مادامی که نقاط اتصال را در موقعیت‌های ایدئال تنظیم کنید، می‌توانید به یک تناسب خوب و راحت با دوچرخه دست پیدا کنید. تناسب صحیح یک دوچرخه بیشتر به زین، فرمان، اهرم‌ها و دسته‌های ترمز، بازوی نگهدارنده فرمان (کرپی) و مهم‌تر از همه کفش‌ها، گیره‌های کفش و پدال‌ها مربوط می‌شود.

مادامی که تجهیزات خود را در نقطه یا محدوده هدف تنظیم کرده باشید، می‌توانید به یک تناسب صحیح و کارآمد روی دوچرخه‌تان برسید.



تنظیم نقاط اتصال در وضعیت‌های هدف، تنها شروع کار متناسب کردن یک دوچرخه است. نه تنها این نقاط باید در محل صحیح قرار گرفته باشند، بلکه باید هر اتصال خاص را به دقت تنظیم کنید. شما باید هر بخش از دوچرخه را برای انطباق با بدن خودتان ارزیابی کرده و به دقت تنظیم نمایید. اما چرا؟ زیرا دوچرخه‌ها متقارن هستند (صرف‌نظر از اینکه گاهی اوقات فاصله یک اهرم پدال از مرکز کمی نسبت به دیگری بیشتر است)، ولی بدن انسان متقارن نیست.

برای مثال در مورد دستان، اینکه صرفاً بازوی نگهدارنده‌ای فرمان یا همان کرپی (Stem) با طول و زاویه صحیح را در اختیار دارید به معنای آن نخواهد بود که فرمانی با شکل و اندازه صحیح، چرخش یا شیب صحیح میله فرمان/اهرم‌های ترمز و همچنین محل درست قرارگیری آنها روی فرمان را نیز به‌دست آورده‌اید. در مورد پاها نیز اگر موقعیت طولی گیره کفش را به درستی تنظیم کرده باشید، به معنای آن نخواهد بود که چرخش، شیب و فاصله عرضی آنها نیز صحیح هستند.

همان‌طور که قبلاً هم اشاره کردیم، بدن دوچرخه‌سوار در سه نقطه با دوچرخه تماس دارد: لگن خاصره، دست ها و پاها.

موقعیت دست‌ها، پاها و لگن خاصره به‌طور قابل توجّهی بر راحتی و کارآیی فرد روی دوچرخه تأثیر می‌گذارد. تجهیزات مختلفی روی یک دوچرخه وجود دارند که برای رسیدن به موقعیت ایدئال روی دوچرخه، مورد استفاده قرار گرفته یا تنظیم می‌شوند.

A **لگن خاصره:** انتخاب زین، شیب زین، ارتفاع لوله زین، وضعیت لوله زین

B **فرمان:** میله فرمان و ترمز که از طریق یک بازوی نگهدارنده کرپی به دوچرخه متصل شده‌اند

C **پاها:** پدّال‌ها، گیره‌های کفش، کفش‌های دوچرخه‌سواری و گهگاهی طول بازوی پدال

A **لگن خاصره:** انتخاب زین، شیب زین، ارتفاع لوله زین، وضعیت لوله زین و همچنین گاهی اوقات شرت دوچرخه‌سواری

1 انتخاب زین

مقالات نوشته‌شده درباره متناسب نمودن دوچرخه به‌ندرت به انتخاب زین در این فرآیند اشاره می‌کنند. واقعیت این است که اولین گام پیش از هر تنظیمی روی ارتفاع، شیب و یا موقعیت طولی زین، انتخاب آن خواهد بود. نداشتن یک زین ایدئال دوچرخه می‌تواند بر وضعیت ایدئال دوچرخه‌سواری شما تأثیر منفی داشته باشد.

راه ساده‌ای به‌نظر می‌رسد ولی بهترین روش برای یافتن راحت‌ترین زین دوچرخه، نشستن روی آن است. فقط مشکل اینجاست که تعویض زین ممکن است کاری دشوار و وقت‌گیر باشد.

تعویض زین می‌تواند تا پانزده دقیقه برای هر زین طول بکشد و به همین دلیل اکثر مردم انتخاب زین را با فشار انگشت و آزمایش سفتی یا نرمی آن انجام می‌دهند. گزینه بعدی این است که یک زین را صرفاً بر اساس میزان و مضمون تبلیغاتی که درباره آن می‌شود، انتخاب کنید. در کشورهای دیگر این مشکل تا حدودی برطرف شده است و ابزاری به نام SwitchIt به دوچرخه‌سواران امکان می‌دهد به‌آسانی و با سرعت، هر تعداد زینی که می‌خواهند را با نشستن روی آنها آزمایش کنند.

البته بد نیست از روش‌های دیگری که ممکن است فروشندگان دوچرخه از آنها برای راهنمایی شما در انتخاب زین استفاده کنند نیز آگاهی داشته باشید. ممکن است بعضی از فروشندگان دوچرخه از شما بخواهند روی ابزاری بنشینید که پهنای استخوان‌های نشیمنگاهی شما را ثبت می‌کند. اگر این ابزار واقعاً کار کند، بهترین اطلاعاتی که ارائه می‌کند این است که زین مناسب شما احتمالاً چقدر باید عریض یا باریک باشد. متأسفانه این ابزار ساده هم در داخل کشور عمومیت ندارد و نمی توان آن را برای انتخاب زین مناسب پیدا نمود.

همان‌طور که قبلاً اشاره شد، زینی که مناسب شما نباشد، می‌تواند وضعیت شما روی دوچرخه را سخت نموده و دوچرخه‌سواری شما را تضعیف نماید.

در تلاش برای یافتن یک زین مناسب، یک ذهن باز داشته باشید. اکثر فروشگاه‌ها مسیر انتخاب زین برای شما را با اشاره به این نکته آغاز خواهند کرد که زین‌ها به‌طور اختصاصی برای آقایان و خانم‌ها طراحی می‌شوند و در عین حال اکثر زین‌های مخصوص بانوان در قسمت عقب عریض‌تر هستند. با این حال ممکن است بعضی از آقایان متوجّه شوند که مدل‌های خاصی از زین‌های مخصوص بانوان برای آنها راحت‌تر هستند (و برعکس، ممکن است بعضی از خانم‌ها متوجّه شوند که زین‌های مردانه راحت‌ترین گزینه برای آنها هستند). اینکه با چنین انتخابی واقعاً روی دوچرخه‌تان احساس راحتی کنید، حتی ارزش تحمل کنایه‌های همراهان سواریتان را نیز خواهد داشت.

آیا زین‌هایی که در بخش میانی خود بریدگی دارند خوب هستند؟ به عوامل مختلفی بستگی دارد. به‌نظر می‌رسد در گذشته بعضی از تولیدکنندگان زین یک حفره را به محصولاتشان اضافه کردند تا طراحی‌های پایین‌تر از سطح ایدئال زین‌های خود را جبران نمایند. بسیاری از زین‌ها، تکیه‌گاه ایدئال در ناحیه صحیح را حتی برای دوچرخه‌سواران مسابقات سرعت که در وضعیت فوق‌العاده خمیده به سمت جلو سواری می‌کنند یا یک دوچرخه‌سوار رشته‌های سه‌گانه (Triathlon) که به جلو خم شده است را تأمین نمی‌کنند. اگر تکیه‌گاه لازم در ناحیه ایدئال برای شما وجود داشته باشد، ممکن است یک زین متناسب اصلاً نیازی به یک حفره میانی نداشته باشد.

ناحیه ایدئال کجاست؟ البته این تعریف برای افراد مختلف، متفاوت است اما به‌طور کلی می‌توان گفت که برای اکثر ما (زن یا مرد) ناحیه ایدئال به معنای آن است که فشار زیادی در جلو یا مرکز زین وجود نداشته باشد. در نهایت ممکن است یک زین برش‌خورده راحت‌ترین گزینه برای شما باشد، اما نباید مدل‌هایی که فاقد چنین حفره‌ای هستند را پیش از امتحان کردن آنها از فهرست گزینه‌های خود حذف کنید. اینکه کدامیک از این گزینه‌ها بهترین احساس را به شما می‌دهد، می‌تواند خودتان را نیز غافلگیر کند.

اکثر فروشگاه‌ها برای راهنمایی انتخاب زین به این صورت آغاز خواهند کرد که زین‌ها به‌طور اختصاصی برای آقایان و خانم‌ها طراحی می‌شوند و در عین حال اکثر زین‌های مخصوص بانوان در قسمت عقب عریض‌تر هستند. با این حال ممکن است بعضی از آقایان متوجّه شوند که با مدل‌های خاصی از زین‌های مخصوص بانوان راحت‌تر هستند و یا برعکس آن.

2 شیب زین

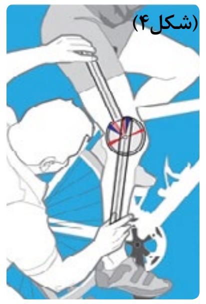
آیا یک زین تراز بهترین گزینه است؟ این وضعیت ممکن است برای بعضی از افراد ایدئال باشد اما احتمالاً شامل همه دوچرخه‌سواران جاده‌ای نمی‌شود.

بسیاری از دوچرخه‌سواران، دماغه زین را به سمت پایین متمایل می‌کنند؛ زیرا فکر می‌کنند که وضعیت مذکور به راحتی آنها کمک خواهد نمود. اگر مجبورید دماغه زین را بیش از چند درجه به سمت پایین متمایل کنید، احتمالاً زین مناسبی در اختیار ندارید و یا اینکه دوچرخه‌تان با تناسب کلی برای شما فاصله زیادی دارد. شیب بیش از حد به سمت پایین معمولاً منجر به این خواهد شد که لگن خاصره شما به سمت جلو بلغزد. چنین وضعیتی به ناراحتی آرنج و عضله سه‌سر یا درد شانه منتهی می‌شود. با اینکه موضوع چندان متداول نیست اما بعضی از زین‌ها در وضعیتی که دماغه آنها کمی به سمت بالا متمایل شده است احساس بهتری ایجاد می‌کنند. بهترین تنظیمات برای زین دوچرخه جاده‌ای شما واقعاً به راحتی خودتان بستگی دارد، بنابراین نباید روی نظر افرادی متمرکز شوید که می‌گویند «تنظیم زین شما باید تراز یا کمی این طرفی یا آن طرفی باشد»، بلکه باید زین را در وضعیتی تنظیم کنید که بهترین احساس را روی آن داشته باشید.

(شکل۱)

(شکل۲)

(شکل۳)


(شکل۴)

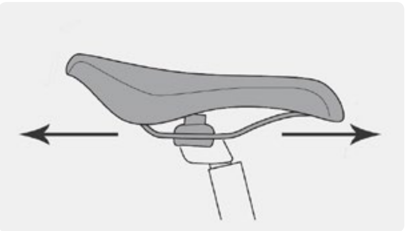
3 ارتفاع لوله زین

تنظیم ارتفاع زین، معمولاً نقطه شروع فرآیندهای متناسب‌سازی دوچرخه است. درحالی‌که یک پای شما آزادانه آویزان است و لگن خاصره‌تان روی زین تراز باشد (یکی از مفصل‌های رانتان به وضعیت بالاتر یا پایین‌تر از دیگری متمایل نشده باشد) روی زین بنشینید. پاشنه پای آویزان شما باید وقتی پدال در پایین‌ترین وضعیت خود قرار دارد (ساعت۶، **شکل۱**) صرفاً آن را لمس کند. وقتی که پاشنه پای خود را کمی عقب می‌برید تا پنجه را روی مرکز پدال قرار دهید(**شکل۲**)، باید کمی خمیدگی در زانوی خود داشته باشید.

این روش برای یک دوچرخه جاده‌ای یا یک دوچرخه داخل سالن مانند Spinner قابل استفاده است. تجربه ما نشان می‌دهد که زانویی با خمیدگی مناسب باید بین ۲۷ تا ۳۷ درجه از وضعیت مستقیم یا متمایل شده باشد(**شکل۳**). معمولاً خمیدگی زانوی اکثر افراد در پایین‌ترین وضعیت پدال، بیش از ۳۰ درجه است. اگر لگن خاصره شما هنگام رکاب زدن کمی به طرفین تاب می‌خورد، زین را چند میلی‌متر پایین‌تر آورده و دوباره وضعیت را آزمایش کنید. در صورت نیاز، این کار را آنقدر ادامه دهید تا این تاب‌خوردگی از بین برود.

اگرچه فرمول‌هایی وجود دارند که اندازه درز شلوار شما را نیز به‌حساب می‌آورند اما به‌طور کلی این فرمول‌ها نتیجه‌ای بهتر از شیوه تماس پاشنه که در بالا به آن اشاره کردیم، ارائه نمی‌کنند. توصیه می‌کنیم برای اندازه‌گیری دقیق خمیدگی زانو از یک زاویه‌سنج استفاده کنید. (**شکل۴**)، بررسی خمیدگی زانو با زاویه‌سنج و همچنین وضعیت زانو در انتهای پایینی مسیر رکاب را نشان می‌دهد.

آیا می‌توان ارتفاع یک زین را با دقت یک میلی‌متر تنظیم کرد؟ باید به این نکته توجّه داشته باشید که ارتفاع زین هرگز حتی برای یک شخص واحد نیز یکسان و ثابت نیست. منظورمان از این حرف چیست؟ دقت کنید، چه اتفاقی می‌افتد وقتی که شخص یک شرت دوچرخه‌سواری متفاوت بپوشد؟ حالا همان اندازه‌گیری دقیق دیگر چندان دقیق نخواهد بود. آیا «اندازه‌گیری میلی‌متری»، استهلاک ناشی از سواری روی یک زین برای مدت طولانی را نیز به‌حساب می‌آورد؟ اگر دوچرخه‌سوار یک روز احساس کند بدنش منقبض است چطور؟ نتیجه کلی این است که تنظیم میلی‌متری آنقدرها که احتمالاً تصور می‌کنید، مهم نیست.

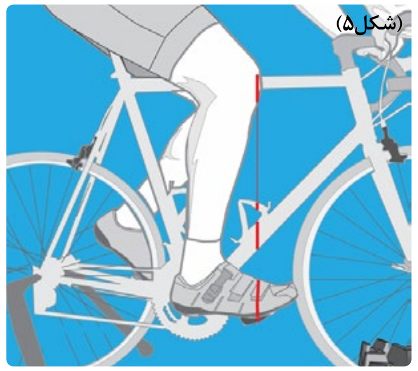


4 وضعیت طولی زین

سال‌ها تنظیم وضعیت طولی (fore–aft) زین با روش تنظیم موقعیت زانو روی محور پدال یا اصطلاحاً KOPS انجام می‌شد. تناسب KOPS با جلو آوردن یک پا (ساعت ۳) در وضعیتی که بازوهای پدال‌های شما هم‌تراز با سطح زمین قرار گرفته‌اند و سپس اطمینان از اینکه کاسه زانوی جلویی شما درست روی مرکز پدال قرار گرفته است (شکل ۴)، انجام می‌شود. این روش می‌تواند برای بعضی از دوچرخه‌سواران تاحدودی خوب باشد.

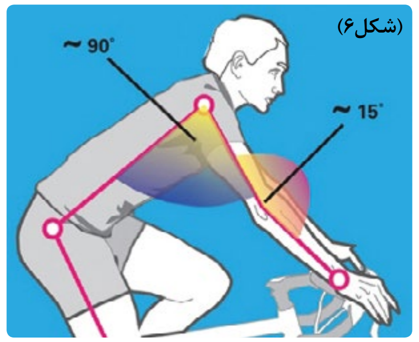
صرف نظر از اینکه از یک دوچرخه جاده‌ای استفاده می‌کنید یا یک دوچرخه داخل سالن مانند Spinner Pro، سنجش فوق یکسان خواهد بود. عده بسیاری از یک وزنه شاقول برای این اندازه‌گیری استفاده می‌کنند (و ما هم این کار را کرده‌ایم) اما متوجّه شدیم که استفاده از یک لیزر می‌تواند آسان‌تر و بسیار دقیق‌تر باشد. درحالی‌که پای راست در شکل ۵ به لیزر نزدیک‌تر است، دوچرخه‌سوار می‌تواند پای دیگر خود را به جلو چرخانده و وضعیت طولی را بدون حرکت دادن لیزر برای پای چپ نیز بررسی کند. این کار با یک وزنه که از زانو آویزان شده است قابل انجام نخواهد بود.

KOPS یک نقطه شروع است. افرادی که در تنظیم تناسب دوچرخه تجربه کمتری دارند، احتمالاً به KOPS به عنوان تنها روش تکیه می‌کنند. افراد با تجربه‌تر در عین حال تعادل کلی جلو به پشت دوچرخه‌سوار را نیز درنظر می‌گیرند. هدف از تنظیم طولی زین این است که به یک تعادل ایدئال جلو به پشت روی دوچرخه و همچنین توزیع ایدئال وزن برسیم. اگر احساس می‌کنید با وزش یک باد شدید از سمت جلو می‌توانید تک‌چرخ بزنید، احتمالاً بیش از حد روی دوچرخه عقب هستید و در نتیجه باید زین را جلو بکشید. از طرفی اگر احساس می‌کنید کاملاً بالای فرمان قرار گرفته‌اید و بخش زیادی از وزن شما روی چرخ جلو است، احتمالاً بیش از حد روی دوچرخه جلو هستید و باید زین را عقب بکشید.


(شکل۵)

یکی از تصورات غلط رایج این است که شما نباید هیچ وزنی روی دستان خود احساس کنید. این موضوع صحت ندارد. درست است که شما نمی‌خواهید وزن زیادی را روی دستان، مچ و عضلات سه‌سر خود تحمل کنید تا آنها به‌آسانی خسته نشده و یا پس از مدتی ایجاد ناراحتی نکنند اما این به معنای آن نیست که هیچ فشاری روی دست نباشد بلکه فشار باید «خفیف» باشد. گاهی اوقات می‌توانید با حرکت دادن زین به سمت عقب (یا اگر دماغه زین به سمت پایین متمایل است، با بالا آوردن آن)، فشار روی دست را کاهش دهید.

B **فرمان:** میله فرمان و ترمز که از طریق یک بازوی نگهدارنده کرپی به دوچرخه متصل شده‌اند



(شکل۶)

1 تنظیم موقعیت فرمان دوچرخه

فرآیند تنظیم وضعیت‌فرمان دوچرخه ترکیبی از ارتفاع، عمق و پهنای میله فرمان و همچنین نوع و موقعیت ترمزها (و گاهی اوقات وضعیت اهرم ترمز) است. این وضعیت می‌تواند با افزایش یا کاهش طول و ارتفاع بازوی نگهدارنده کرپی فرمان، پهنا و وضعیت فرمان و در نهایت تنظیم موقعیت طولی (fore–aft) یا چرخش کلاهک‌های اهرم ترمز به سمت داخل یا خارج، تغییر کند.

راحت‌ترین وضعیت برای اکثر دوچرخه‌سواران جاده‌ای، زاویه‌ای در حدود نود درجه مابین بالاتنه و بازو است (**شکل ۶**). برای رسیدن به بهترین میزان راحتی و کنترل، باید کمی خمیدگی در آرنج‌ها داشته باشید. اگر می‌خواهید وضعیت آیرودینامیک‌تری داشته باشید (مثلاً در یک تایم‌تریل، مسابقه سرعت یا زمانی که مخالف یک باد واقعاً شدید از روبه‌رو دوچرخه‌سواری می‌کنید)، این خمیدگی می‌تواند بیشتر شود.

پس از آنکه نقطه مناسبتان را پیدا کردید، می‌توانید کار تنظیم وضعیت خود را آغاز کنید. فراموش نکنید که دستان خود را در قسمت‌های مختلف میله فرمان جابه‌جا نمایید تا بتوانید موقعیت‌های متفاوت را آزمایش کنید. همچنین، شما باید بتوانید به‌راحتی بایستید تا با شرایط صعود یا دوچرخه‌سواری سرعتی بدون نشستن روی زین نیز انطباق پیدا کنید.

اگر بیشتر درحالی‌که بخش اصلی فرمان (عقب فرمان) را گرفته‌اید و راست نشسته‌اید دوچرخه‌سواری می‌کنید، زاویه شانه می‌تواند کمتر از نود درجه باشد. این زاویه کمتر از نود درجه در مورد دوچرخه‌های جاده‌ای، دوچرخه‌های سفری، دوچرخه‌های داخل سالن و دوچرخه‌های ثابت نظیر LeMond RevMaster صادق است.

در هنگام تنظیم ارتفاع فرمان، راحتی باید راهنمای اصلی شما باشد. افرادی که با دوچرخه‌های جاده‌ای مسابقه می‌دهند معمولاً فرمان را پایین‌تر از ارتفاع زین تنظیم می‌کنند. در مورد دوچرخه‌سوارانی که مسابقه نمی‌دهند، فرمان می‌تواند هم‌سطح با زین یا حتی کمی بالاتر قرار بگیرد.

یک بازوی نگهدارنده کرپی قابل تنظیم(**شکل۷**)، واقعاً بهترین شیوه برای رسیدن به راحت‌ترین موقعیت فرمان دوچرخه است. عده‌ای معتقدند که این ابزارها ارزش خرید ندارند اما اصلاً نباید چنین نظری را بپذیرید.

اگر خودتان بخواهید یک بازوی نگهدارنده مناسب پیدا کنید، کاری چالش‌برانگیز (و گاهی اوقات پرهزینه) خواهد بود. بدون تردید اگر یک کارشناس متناسب‌سازی دوچرخه یک بازوی نگهدارنده را بدون آزمایش و یا امتحان کردن چند طول مختلف به شما پیشنهاد کرد، شدیداً توصیه می‌کنیم که از او بخواهید از یک بازوی اندازه‌گیری استفاده کند یا اینکه به سراغ کارشناس دیگری بروید.

اگر واقعاً می‌خواهید این کار را خودتان امتحان کنید، تنها گزینه برای بازوهای نگهدارند قابل تنظیم وجود دارد. تنظیم این بازوی نگهدارنده به مقداری تمرین نیاز دارد اما یادگیری آن به سبب دامنه‌های تنظیم فراوانش، ارزش صرف وقت را دارد. پس از اینکه موقعیت بی‌نقص و مطلوب را پیدا کردید، می‌توانید به یک بازوی ثابت استاندارد برگردید.

(شکل۷)

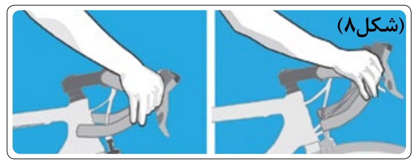
2 پهنای فرمان دوچرخه جاده‌ای

آسان‌ترین راه برای انتخاب پهنای فرمان، برداشتن چند میله فرمان با عرض‌های مختلف در یک فروشگاه دوچرخه و در دست گرفتن آنها است. دستان خود را از انتهای دسته‌ها تا قسمت بالای فرمان حرکت دهید. هر دو نوع میله فرمان‌های عریض و باریک را امتحان کنید. درحالی‌که فرمان را با هر دو دست گرفته‌اید، دست‌هایتان را تا نزدیک کمر پایین آورده، مستقیم در جلوی خود نگهداشته و سپس آنها را به سمت سینه جمع کنید. این کار را با چند میله فرمان انجام دهید، معمولاً متوجّه می‌شوید که یکی از آنها بهتر از بقیه است. اگر هنوز بین دو پهنای مختلف تردید دارید، دو طرف فرمان را زیر بغل خود قرار داده و مدلی را انتخاب کنید که نزدیک‌ترین هم‌ترازی را داشته باشد.

3 چرخش فرمان دوچرخه جاده‌ای

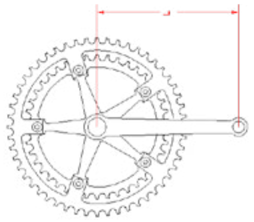
از گذشته تا کنون پرمصرف‌ترین شیوه تعیین میزان چرخش فرمان این بوده است که بخش انتهایی را موازی با سطح زمین یا به صورت تراز قرار دهند (تصویر سمت چپ در شکل ۸). اگر این روزها هم وارد اکثر فروشگاه‌های دوچرخه شوید، احتمالاً هنوز با چنین وضعیتی مواجه خواهید شد. این وضعیت برای اکثر دوچرخه‌سواران چندان راحت نیست.

چرخش فرمان شما نه با هم‌ترازی فرمان و سطح زمین بلکه صرفاً بر اساس راحتی شما مشخص می‌شود. فرمان را به سمت بالا بچرخانید تا به یک وضعیت خنثی‌تر برای مچ دستان خود برسید. آیا وضعیت چرخش فرمان در تصویر سمت راست شکل ۸ راحت‌تر به‌نظر نمی‌رسد؟ اجازه بدهید راحتی، شما را در تنظیم دقیق این وضعیت راهنمایی کند زیرا بدنتان شما را به بهترین موقعیت هدایت خواهد نمود. این تنظیم ساده به بهبود راحتی دست و کاهش خواب‌رفتگی آن کمک می‌کند.


(شکل۸)

4 ارتفاع فرمان (به وسیله واشرهای کرپی)

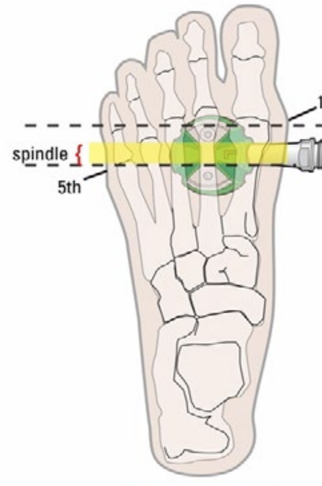
ارتفاع فرمان بر اساس راحتی و نوع سواری که انجام می‌دهید، تعیین می‌شود. برای مثال، بعضی از دوچرخه‌سواران ارتفاع فرمان خود را برای صرف بیشترین زمان در موقعیت افت تنظیم می‌کنند درحالی‌که گروه دیگری هرگز از قلاب(واشرهای کرپی) استفاده نمی‌کنند و قرار دادن دست روی کلاهک‌های ترمز را ترجیح می‌دهند. ارتفاع فرمان را بر اساس راحتی خودتان تنظیم کنید. بعضی از کارشناسان تناسب دوچرخه، از اندازه‌گیری بدن برای تعیین ارتفاع فرمان استفاده می‌کنند. این اندازه‌گیری می‌تواند مفید باشد.



1 طول اهرم پدال (قامه طبق)(Crank)

به‌نظر می‌رسد طول اهرم پدال واقعاً کمترین حساسیت را در بین مؤلفه‌های تناسب دوچرخه داشته باشد؛ اگر نگوییم نسبت به همه آنها، قطعاً از بیشترشان اهمیت کمتری دارد. برای اکثر افراد، همان اهرمی که با دوچرخه عرضه می‌شود کاملاً عالی است. قاعده کلی این است (یا این بوده است) که اگر قد کوتاه‌تری دارید از اهرم‌های پدال کوتاه‌تر و اگر قد بلندتری دارید از اهرم‌های بلندتر استفاده کنید. هر چه اهرم پدال بلندتر باشد، خمیدگی و کشیدگی زانو بیشتر خواهد بود.
پس از یک متناسب‌سازی خوب، اگر همچنان مشکلات معینی روی نواحی خاصی از بدن دوچرخه‌سوار باقی مانده باشد، طول اهرم پدال می‌تواند به عنوان یک مؤلفه در نظر گرفته شود. این وضعیت واقعاً به‌ندرت پیش می‌آید زیرا اکثر فرآیندهای متناسب‌سازی، بیشتر مشکلات را برطرف خواهند کرد. پیش از آنکه پول زیادی را برای اهرم‌های متفاوتی هزینه کنید، بد نیست مطمئن شوید تناسب دوچرخه‌تان به بهترین شکل ممکن انجام شده است.
طول اهرم پدال بسیار به دوچرخه‌سوار وابسته است اما یک راهنمایی کلی در این زمینه وجود دارد. اگر از کف پاها تا فاق شما کوتاه‌تر از ۷۹ سانتی‌متر است، احتمالاً باید از اهرم‌هایی که کوتاه‌تر از ۱۷۰ میلی‌متر هستند استفاده کنید و اگر ۷۹ سانتی‌متر است، احتمالاً یک اهرم پدال بلندتر از ۱۷۰ میلی‌متر برایتان مناسب خواهد بود.

(شکل۹)



2 اتصال پا/پدال

اتصال پا/پدال مهم‌ترین جنبه در هر فرآیند متناسب‌سازی دوچرخه است زیرا تجربه ما نشان می‌دهد که بخش اعظم درد و ناراحتی یک دوچرخه‌سوار از پاهای او سرچشمه می‌گیرد.

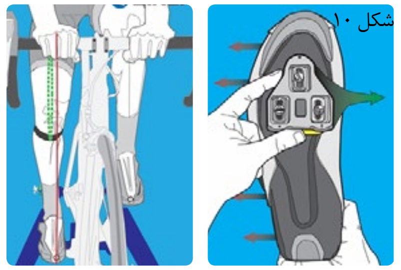
موقعیت طولی (Fore/Aft) گیره کفش

موقعیت طولی گیره کفش در طول سال‌ها تغییر کرده است، زیرا کفش‌های دوچرخه‌سواری سفت‌تر شده‌اند. درحالی‌که بعضی از دوچرخه‌سواران متوجّه شده‌اند که قرار دادن مرکز گیره کفش در پشت ناحیه توپ پایشان (برآمدگی بزرگ روی کف پا که در پشت انگشت شست قرار دارد) راحت‌تر است، گروه دیگری مرکز محور پدال را به برآمدگی خارجی پا (کمی عقب‌تر از انگشت کوچک) نزدیک‌تر می‌کنند.
در شکل ۹، مرکز گیره کفش بین دو وضعیت مذکور اما نزدیک‌تر به برآمدگی خارج پا قرار گرفته است. اگر در ماهیچه ساق پا یا تاندون آشیل احساس کشیدگی می‌کنید، گیره کفش را به سمت پاشنه کفش حرکت دهید. اگر در زیر قوس کف پا احساس درد می‌کنید، باید گیره‌ها را به سمت جلو کفش حرکت دهید.

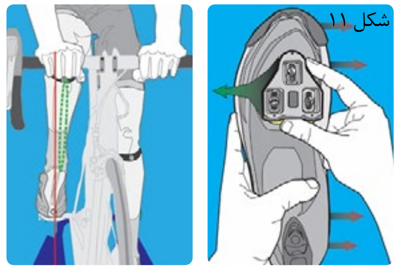
3

اگر از افرادی هستید که هنگام پدال زدن زانوهایتان به سمت بیرون حرکت می‌کنند، احتمالاً شنیده‌اید که سایر دوچرخه‌سواران به شما می‌گویند «زانوی خود را به داخل بکشید». این یکی دیگر از افسانه‌های نادرست دوچرخه‌سواری است. واقعیت این است که زانوی شما باید در یک خط راست حرکت کند تا با وضعیت حرکت طبیعی انطباق داشته باشید.

شکل ۱۰



شکل ۱۱

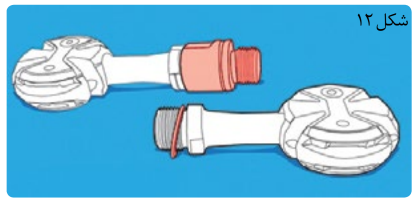


■ **موقعیت عرضی گیره کفش (پل ها)**

موقعیت عرضی گیره کفش تحت عنوان استقرار Medial/Latheral گیره کفش شناخته می‌شود. Medial به معنای «به سمت داخل» و Latheral به معنای «به سمت خارج» است. لازم است این تنظیم برای افراد با استخوان بندی های مختلف صورت بگیرد.
یکی از بهترین شیوه‌های تعیین موقعیت عرضی گیره کفش، نگاه کردن به ترازبندی زانو روی پنجه است که پهنای موضعی دوچرخه‌سوار را تعیین می‌کند. این یکی از نادیده گرفته‌شده‌ترین جنبه‌ها در متناسب‌سازی دوچرخه است. به‌طور کلی، در هنگام رکاب زدن، پا باید مستقیماً زیر زانو باشد. اگر زانو بیرون‌تر از پا قرار گرفته است (شکل ۱۰)، باید گیره را به سمت داخل بکشید تا پا به سمت خارج حرکت کند.
اگر در هنگام رکاب زدن زانو داخل‌تر از پا است، باید گیره به سمت بیرون کشیده شود تا پا به سمت داخل و زیر زانو حرکت کند (شکل۱۱).

■ اگر گیره‌ها را تا جایی که امکان دارد تنظیم کرده‌اید اما هنوز به وضعیت مطلوب نرسیده‌اید، می‌توانید از پدال‌هایی که محورهایی با طول‌های متفاوت دارند استفاده کنید. شما همچنین می‌توانید با اضافه کردن یک واشر یا یک فاصله‌دهنده ۲۰ میلی‌متری، پا را بیشتر به سمت خارج حرکت دهید.
در شکل ۱۲، پدال بالایی یک فاصله‌دهنده ۲۰ میلی‌متری را نشان می‌دهد که برای افزایش طول یا پهنای پدال روی محور بسته شده است. پدال پایینی یک واشر ۱ میلی‌متری را روی رِزوه محور نشان می‌دهد که باز هم برای افزایش طول یا پهنای پدال اما به میزان کمتری، مورد استفاده قرار می‌گیرد. هرگز از بیش از یک واشر ۱ میلی‌متری روی یک محور پدال استفاده نکنید.

شکل ۱۲

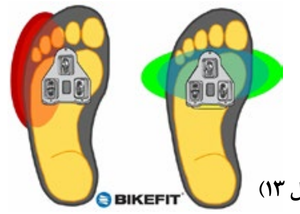


4

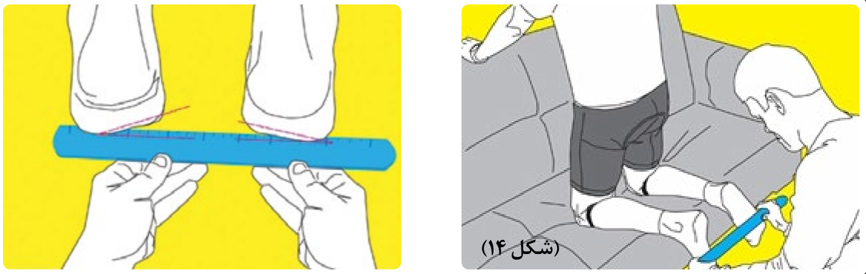
پای بیش از نود درصد جمعیت جهان به سمت داخل یا خارج شیب دارد، بنابراین احتمال زیادی وجود دارد که شما نیز در این درصد قرار داشته باشید. زاویه‌دهنده‌ها پاسخ این مشکل هستند.

■ **شیب گیره کفش**

شیب و زاویه قسمت جلو پا از اهمیت بسیار زیادی برخوردار بوده و یکی از نادیده گرفته‌شده‌ترین جنبه‌ها در متناسب‌سازی دوچرخه محسوب می‌شود. متداول‌ترین «نقاط داغ» (احساس وجود شعله در زیر پایتان)، با یک تنظیم ساده شیب در محل اتصال گیره/کفش برطرف می‌شوند.
تصویر سمت چپ در شکل ۱۳، محل متداول‌ترین عارضه «پای داغ» یا ناراحتی پا را نشان می‌دهد. تصویر سمت راست در این شکل، فشار متعادلی را نشان می‌دهد که دوچرخه‌سوار باید در سراسر ناحیه توپ پای خود داشته باشد.



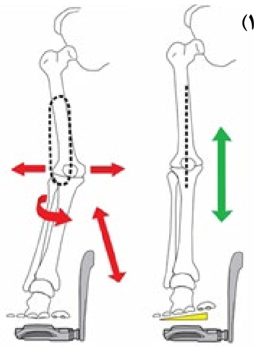
(شکل ۱۳)



(شکل ۱۴)

■ راهی وجود دارد که با نگاه به پای خودتان متوجّه شوید چرا غالباً فشار بیشتری به سمت خارج پا وجود دارد. درحالی‌که زانوهای خود را روی یک صندلی قرار داده‌اید، از شخص دیگری بخواهید تا یک کتاب یا خط‌کش را در امتداد توپ‌های پنجه هر دو پای شما نگهدارد. فاصله پاهای شما با خط‌کش در ناحیه داخلی پا است یا در ناحیه خارجی آن؟ در هر صورت ما راه حل آن را در اختیارتان می‌گذاریم.

(شکل ۱۵)



■ محصولی تحت عنوان «زاویه‌دهنده گیره کفش» یا Cleat Wedges با ایجاد یک زاویه روی گیره کفش‌های دوچرخه‌سواری شما در محلی که به پدال متصل می‌شوند، با وضعیت طبیعی پاهایتان انطباق پیدا می‌کند. باید به این نکته توجّه داشته باشید که تعداد زاویه‌دهنده‌های مورد استفاده روی یک کفش به هیچ وجه تعداد مناسب زاویه‌دهنده‌های لازم برای پای دیگر شما را مشخص نمی‌کند.
یکی دیگر از نشانه‌های نیاز به این زاویه‌دهنده‌ها، زمانی است که زانوی شما همان‌طور که با پیکان‌های قرمز در شکل ۱۵ نشان داده شده است، هنگام حرکت رو به پایین پدال، به سمت داخل منحرف می‌شود. از نظر بیومکانیکی بهتر است کشیدن شدن زانو به داخل را کاهش دهید زیرا به این ترتیب کارآیی شما با کاهش حرکت عرضی اضافی، افزایش پیدا می‌کند. تصویر سمت راست در این شکل، وضعیت پا بعد از نصب زاویه‌دهنده را نشان می‌دهد.

(شکل ۱۶)

■ سه نوع زاویه‌دهنده گیره کفش وجود دارد (دو حفره‌ای، سه حفره‌ای و چهار حفره‌ای) که هر کدام با سیستم یکی از گیره کفش‌ها انطباق دارند.
با استفاده از زاویه دهنده ها می توانید از عارضه «پای داغ» جلو گیری کنید.
هر زاویه‌دهنده دارای شیب یک درجه‌ای است و چند عدد از آنها بر حسب نیاز شما می‌توانند روی یکدیگر قرار بگیرند.

■ یک روش خوب دیگر برای اینکه بفهمید آیا به زاویه‌دهنده‌های گیره کفش نیاز دارید یا خیر، نگاه کردن به ساییدگی روی گیره‌های کفشتان و یا اکثر پدال‌ها است. پدال را برگردانید و به قسمت زیرین آن در لبه یا سطح جلویی پدال نگاه کنید.
برای مثال، در شکل ۱۷ توجّه کنید که پدال چطور در ناحیه داخل دایره قرمز ساییده شده است. این وضعیت «بسیار» متداول است. پدال به سمت داخل ساییده شده زیرا بخش داخلی پای دوچرخه‌سوار می‌خواهد بالاتر از بخش خارجی پای او باشد و شما احتمالاً خودتان این وضعیت را وقتی روی یک صندلی زانو بزنید خواهید دید.
ساییدگی مذکور به این دلیل ایجاد می‌شود که پا می‌خواهد شیب داشته باشد و گیره در این میان مقصر نیست. دلیل نیاز به زاویه‌دهنده‌های گیره این است که به پا امکان می‌دهند در شیب یا زاویه طبیعی خود با رکاب اتصال داشته باشد. شما تقریباً همیشه ساییدگی بیشتری را در بخش خارجی دایره خواهید دید زیرا وضعیت فیزیکی هشتادوهفت درصد از مردم جهان، این‌طور است. اصطلاح بالینی این وضعیت، واروس (Varus) است.

(شکل ۱۷)

■ علاوه بر زاویه‌دهنده‌های گیره کفش، شما می‌توانید از زاویه‌دهنده‌های داخل کفش نیز برای برطرف نمودن مشکلات مذکور استفاده کنید. همان‌طور که در شکل ۱۸ نشان داده شده است، زاویه‌دهنده‌های ITS یا به‌طور کامل‌تر In The Shoe در داخل کفش، زیر کفی آن و در قسمت توپ پای شما قرار می‌گیرند.

■ سال‌ها تجربه نشان داده است که زاویه‌دهنده‌های گیره کفش باید به عنوان گزینه اصلی در نظر گرفته شده و با زاویه‌دهنده‌های ITS تکمیل شوند. دلایل مختلفی برای این موضوع وجود دارد، از جمله فضای محدود در محفظه پنجه کفش و همچنین موقعیت و اتصال ثابتی که با زاویه‌دهنده‌های گیره امکان‌پذیر می‌شوند.

حتی ممکن است بعضی از کارشناسان متناسب‌سازی از زاویه‌دهنده‌های ITS برای تعیین این موضوع که آیا تغییر زاویه یا شیب پا وضعیت راحت‌تری را ایجاد می‌کند یا خیر، استفاده نمایند؛ بدون آنکه مجبور باشند گیره‌ها را از کفش جدا کنند (وضعیتی که در مورد زاویه‌دهنده‌های گیره، صادق است). با این‌حال، به محض اینکه راحتی دوچرخه‌سوار تأیید شد، تقریباً همیشه اولین گزینه برای اصلاح زاویه یا شیب طبیعی پای شما، زاویه‌دهنده‌های گیره هستند.

نمی‌خواهیم بگوییم که زاویه‌دهنده‌های ITS در این فرآیند جایی ندارند. البته این ابزارها نیز مفید هستند اما معمولاً به عنوان یک زاویه‌دهنده «پُرکننده». برای مثال، اگر شما از قبل سه زاویه‌دهنده گیره را نصب کرده‌اید اما به زاویه بیشتری نیاز دارید به سراغ یک زاویه‌دهنده ITS می‌روید یا اگر کفش شما بسیار گشاد (و شلخته) است و خودتان هم پاهای شلی دارید (نه سفت ومحکم)، یک زاویه‌دهنده ITS می‌تواند بهترین انتخاب باشد.

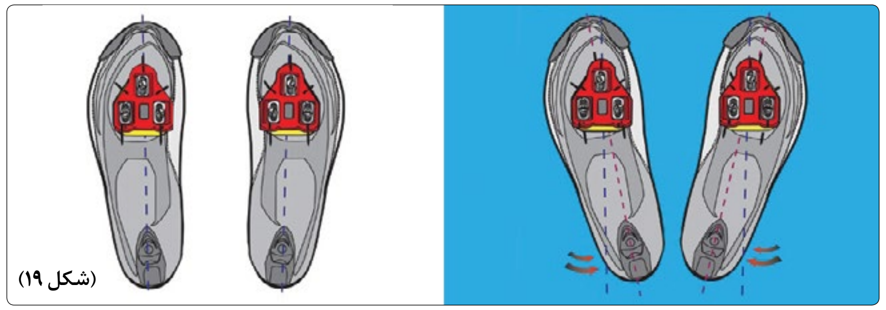
(شکل ۱۸: قرارگیری زاویه‌دهنده ITS)

5 چرخش گیره کفش

حتی اگر قرار است که گیره شناور باشد (مانند گیره قرمز Look)، وضعیت چرخش اکثر گیره‌ها باید تنظیم شود. البته در این مورد استثناهایی هم وجود دارد. برای مثال پدال‌های سری Speedplay X به تنظیمات چرخش نیاز ندارند زیرا به صورت توکار [این تعبیر می‌تواند به کلی حذف شود اگر از نظر فنی خللی ایجاد نمیکند] شناوری زیادی دارند و آزادی چرخش گیره روی آنها قابل تنظیم نیست. اگر گیره‌های شما امکان چرخش را فراهم می‌کنند باید به‌طور صحیح چرخانده شوند.

به‌طور کلی، زاویه افقی پای شما وقتی سوار دوچرخه نیستید همانند زمانی خواهد بود که روی دوچرخه هستید. وقتی مشغول راه رفتن هستید یا ایستاده‌اید به پاهای خود نگاه کنید یا از شخص دیگری بخواهید که این کار را انجام دهد. شما همچنین می‌توانید جهیدن را امتحان کنید. در انتهای پرش وقتی روی زمین آمدید، ببینید پاهای شما با چه زاویه‌ای قرار گرفته‌اند.

آیا پاهای شما مستقیم رو به جلو هستند؟ تصویر سمت چپ در شکل ۱۹ یک شاخص خوب از وضعیت گیره‌های شما را در شرایطی نشان می‌دهد که پاهایتان همیشه مستقیم رو به جلو قرار می‌گیرند. اگر اکثر مواقع پنجه‌های شما از هم فاصله می‌گیرند، باید گیره‌های خود را بر اساس این شرایط تنظیم نمایید و گیره‌های شما احتمالاً وضعیتی شبیه به تصویر سمت راست شکل ۱۹ خواهند داشت.



(شکل ۱۹)

■ مشکلات طول پا

مشکلات طول پا، عده‌ای از مردم را تحت تأثیر قرار می‌دهند اما باید به‌طور جداگانه‌ای به بررسی آنها بپردازیم. اگر می‌دانید یا فکر می‌کنید که در هنگام دوچرخه‌سواری با یک مشکل طول پا مواجه هستید، بهتر است با یک پزشک متخصص مشورت کنید. متخصصین بالینی می‌توانند از اشعه ایکس یا سایر تجهیزات برای ارزیابی واقعی اختلاف‌های موجود در طول دو پا استفاده کنند.

یک کارشناس متناسب‌سازی دوچرخه نیز به خیاط شباهت دارد زیرا از جادو خود استفاده می‌کند تا دوچرخه شما همانند یک لباس برایتان متناسب باشد.

■ اندازه فریم

اندازه فریم چقدر اهمیت دارد؟ اجازه بدهید از یک قیاس استفاده کنیم. خرید یک فریم دوچرخه مانند خریدن یک کت و شلوار است. بدون تردید شما چند اندازه قابل قبول را روی قفسه خواهید یافت چه در یک فروشگاه دوچرخه باشید چه در یک لباس فروشی. اکثر مردم یک کت و شلوار نمی‌خرند و از فروشگاه خارج شوند، بلکه به سراغ یک خیاط می‌روند تا کت و شلواری با تناسب بی‌نقص برای آنها آماده کند.

یک کارشناس متناسب‌سازی دوچرخه نیز به خیاط شباهت دارد زیرا از جادو خود استفاده می‌کند تا دوچرخه شما همانند یک لباس برایتان متناسب باشد. احتمالاً یک فریم دوچرخه مناسب برای شما وجود دارد و با نیازهای اکثر قریب به اتفاق دوچرخه‌سواران نیز انطباق خواهد داشت. این کارشناس تناسب دوچرخه، قطعات و کفش‌ها/گیره‌های مناسب هستند که مشخص می‌کنند دوچرخه‌تان چقدر با شما تناسب دارد. برای دستیابی به ارتفاع و موقعیت طولی ایدئال روی دوچرخه‌تان، می‌توانید از یک زین و احتمالاً نوع خاصی از پایه صندلی استفاده کنید. یک بازوی نگهدارنده فرمان (کرپی) با اندازه (زوایا و طول) مناسب برای اتصال به فرمانی با پهنا و طراحی اختصاصاً متناسب با شما نیز به همان اندازه اهمیت دارد.

درحالی‌که تقریباً همه ابتدا روی فریم تمرکز می‌کنند، تناسب دوچرخه با ما به هر چیزی غیر از خود فریم بستگی دارد. بر اساس تحقیقات ما، اکثر دوچرخه‌سواران نمی‌توانند تشخیص دهند که زاویه میله صندلی، دو شاخه یا پایه صندلی نیم درجه بیشتر است یا کمتر یا اینکه آیا دوچرخه دو، سه میلی‌متر کوتاه‌تر است یا بلندتر. اگر متناسب‌سازی به‌طور صحیح انجام شود، اکثر دوچرخه‌سواران خیلی زود اندازه فریم دوچرخه را فراموش کرده و دیگر به آن اهمیتی نمی‌دهند.

توصیه ما این است: اگر فکر می‌کنید یکی از چند مورد استثنایی هستید که به یک فریم سفارشی نیاز دارید، شاید بهتر باشد توصیه‌ها و تأیید بیش از یک کارشناس متناسب‌سازی را دریافت کنید. آنها می‌توانند از صرف هزینه‌های سنگین برای خرید یک فریم سفارشی توسط شما که احتمالاً به آن نیاز ندارید، جلوگیری نمایند زیرا گزینه‌های فراوانی در این فرآیند وجود دارند که گاهی اوقات می‌توانند گیج‌کننده نیز باشند.

■ در طول متناسب‌سازی

کارشناس در طول فرآیند متناسب‌سازی به نظارت بر شما می‌پردازد اما اینکه خودتان درباره آن چه احساسی دارید نیز مهم است. تنها شما می‌دانید که چه احساسی دارید. شاید یک تنظیم خوب به‌نظر برسد اما اگر احساس خوبی با آن ندارید باید به کارشناس بگویید. اگر مطمئن نیستید که دقیقاً چطور احساس خود را توضیح دهید، همین ناآگاهی را به کارشناس منتقل کنید زیرا هنوز اطلاعات ارزشمندی در آن وجود دارد. توجّه داشته باشید این وظیفه کارشناس است که به شما کمک کند تا احساس خود را به‌طور صحیح بیان کنید. گاهی اوقات چیزهایی به سادگی یک نقاشی که ناحیه مشکل‌ساز را نشان می‌دهد، می‌تواند در تشریح احساستان به شما کمک کند. یک کارشناس شایسته از پاسخ دادن به سؤالات شما نمی‌ترسد و توضیح خواهد داد که به دنبال چه چیزی است و چرا یک تنظیم خاص را توصیه می‌کند.

اگر کارشناس شما از روش‌های ضبط حرکت یا ضبط داده‌ها استفاده می‌کند، به‌یاد داشته باشید که اطلاعات روی صفحه نمایشگر رایانه و یا اطلاعات چاپ شده الزاماً همه چیز را نشان نمی‌دهند. بخشی از این اطلاعات ممکن است نکات فراوانی را برای کارشناس مشخص کنند. گاهی اوقات، اطلاعاتی که کارشناسان نیاز دارند عملاً در ورای نمای ضبط شده است.

بهتر است کارشناسی را پیدا کنید که انعطاف‌پذیر و کارکُشته بوده و صرفاً بر «سیستم‌هایی» که استفاده می‌کند تأکید نداشته باشد بلکه بتواند تجربه و دانش خود را نیز انتقال دهد. نتیجه کلی اینکه راحتی شما روی دوچرخه بین شما و کارشناس متناسب‌سازی تعیین می‌شود. این وظیفه کارشناس است که مطمئن شود شما در راحت‌ترین وضعیت ممکن روی دوچرخه قرار دارید، نه اینکه برای یک عکس روی جلد مجله‌های ورزشی آماده‌تان کند.

به‌یاد داشته باشید که اگر فرآیند متناسب‌سازی را روی دوچرخه خودتان انجام می‌دهید و به دنبال یک دوچرخه جدید نیستید، اشکالی ندارد که تنظیمات روی دوچرخه‌تان انجام شود. لزومی ندارد که کار را روی یک دوچرخه مشابه یا یک دوچرخه مخصوص اندازه‌گیری آغاز نموده و سپس همه نتایج را به دوچرخه اصلی خودتان انتقال دهید. بسیاری از شما بدون تردید با چنین شرایطی مواجه خواهید شد و ممکن است گفته‌های فروشنده درست به‌نظر برسد یا حتی در این زمینه به شما فشار بیاورد. ما هم چنین سناریوهایی را تجربه کرده‌ایم و می‌دانیم که می‌توانند ناامیدکننده باشند.

در نهایت ما جدول زیر را تهیه کرده‌ایم که اصلاحات سریع را بر اساس ناراحتی یا درد موضعی دوچرخه‌سوار مشخص می‌کند. اگر در ناحیه‌ای احساس ناراحتی می‌کنید، احتمالاً تنظیم متناظری برای آن وجود دارد.

تنظیم احتمالی	ناحیه درد یا ناراحتی
حرکت صندلی به بالا و عقب	جلو زانو
حرکت صندلی به پایین و احتمالاً جلو	پشت زانو
حرکت پا به سمت بیرون (حرکت گیره کفش به سمت داخل پا)	خارج زانو
حرکت پا به سمت داخل (حرکت گیره کفش به سمت خارج پا)	داخل زانو
حرکت پا به سمت جلو (حرکت گیره کفش به سمت عقب)	تاندون آشیل
افزایش زاویه به سمت داخل (زاویه‌دهنده واروس)	فشار روی کف یا خارج پا

■ جمع‌بندی

قرار نیست این بررسی اجمالی جای یک فرآیند واقعی متناسب‌سازی دوچرخه توسط یک متخصص را بگیرد. درحالی‌که استفاده از این راهنما به شما کمک می‌کند تا به تناسب بهتری با دوچرخه‌تان برسید اما هیچ چیز جایگزین یک متناسب‌سازی خوب توسط یک کارشناس باتجربه و آموزش‌دیده نمی‌شود.

بسیاری از نکات فوق به یک فرد ثانویه و ارتباط خوب نیاز دارند و البته همیشه کار عاقلانه‌ای نیست که از همسر یا دوستتان بخواهید در این زمینه به شما کمک کند زیرا این فرآیند غالباً ناامیدکننده است. اگر می‌خواهید دوچرخه‌تان را متناسب‌سازی کنید، این مقاله به شما کمک خواهد کرد تا شخص مناسب برای انجام کار را با توانایی پرسیدن سؤالات بهتر، پیدا کنید. کارشناسان متناسب‌سازی نیز می‌توانند این مقاله را با مشتریان خود که احتمالاً به کمک و راهنمایی بیشتری نیاز دارند به اشتراک بگذارند. در هر صورت این بررسی اجمالی حداقل چشم‌انداز تازه‌ای از اندازه دوچرخه و متناسب‌سازی آن را در اختیار شما قرار می‌دهد.■

۳۶۰ درجه بچرخوانید

راهنمای کامل عضلات درگیر در دوچرخه سواری

بهروز اخوان

تفکیک عضلات

ما دوچرخه‌سواران، تمایل داریم که کاملاً روی عضلات چهارسر تمرکز داشته باشیم. قطعاً این عضلات برجسته، دوستان رکاب‌زنان هستند اما تبدیل شدن حرکات به انرژی نیازمند فعّالیت یک گروه از عضلات کمکی است. در ادامه خواهید دید که مهم‌ترین عضلات دوچرخه‌سواری در عمل چه وضعیتی دارند و چطور می‌توانید هر کدام از آنها را برای رسیدن به بهترین عملکرد، تمرین دهید.

1 عضلات سُرینی (کَفَل و پشت)

عضلات بزرگی که مسئول نشستن بوده و وظیفه گسترش مفاصل ران را بر عهده دارند و تقریباً بیست‌وهفت درصد از قدرت رکاب‌زدن را تولید می‌کنند، عضلات سرینی هستند. وقتی در بالاترین وضعیت رکاب، مفصل ران خود را باز می‌کنید تا پدال را به سمت پایین فشار دهید، آنها فعّال‌ترین عضلات شما هستند.

آنها را تربیت کنید: دوچرخه‌سواران معمولاً سرینی‌های خارجی ضعیفی دارند که ضعف بزرگی است، زیرا این عضلات به تثبیت وضعیت شما روی زین کمک می‌کنند. جهش‌های فعّال‌کننده عضلات سرینی، این وضعیت را بهبود می‌بخشند.

درحالی‌که پاهای خود را به اندازه عرض شانه‌تان باز کرده‌اید، بایستید و دست‌هایتان را روی مفصل ران قرار دهید، با پای راست یک قدم بزرگ مورّب به سمت داخل و جلو بردارید، طوری‌که پای راست جلوتر و بیرون پای چپ قرار بگیرد. پشتتان را راست نگه‌داشته، زانوهای خود را خم کنید و مفصل‌های ران را پایین بیاورید تا زاویه خمیدگی پای راستتان به نود درجه برسد. به وضعیت اولیه برگشته و همین کار را با پای دیگر تکرار کنید. این حرکت را دو تا سه روز در هفته با ده تا پانزده تکرار برای هر دو پا انجام دهید.

2 عضلات چهارسر

عضلات چهارسر شما یعنی عضلاتی که در قسمت جلو پای شما از مفصل ران تا زانو امتداد دارند و ماهیچه‌های بازکننده زانوهایتان هستند. آنها حدود سی‌ونه درصد از قدرت رکاب زدن شما را تولید می‌کنند و وقتی پا از ساعت دو تا پایین‌ترین بخش مسیر رکاب را طی می‌کند، کاملاً درگیر می‌شوند. مطالعات EMG، نشان می‌دهند که به‌طور قابل توجّهی هرچه کفشتان کفی نرم‌تری داشته باشد، عضلات چهارسر شما باید سخت‌تر کار کنند.

آنها را تربیت کنید: همان‌طور که از نام آنها پیدا است، چهار عضله کواد در هر پای شما وجود دارند. در این بین، عضله‌ای که دوچرخه‌سواران بیشتر از همه به آن علاقه دارند برآمدگی عضلانی «زانوی دوم» است که درست بالای زانوی واقعی شما قرار گرفته و تحت عنوان VMO یا به‌طور کامل‌تر Vestus Medialis Oblique شناخته می‌شود. دلیل علاقه مذکور این است که VMO به فشار دادن چرخ‌دنده‌های بزرگ کمک کرده و برای رقبای شما تهدیدکننده به‌نظر می‌رسد. برای توسعه این عضلات در پاهای خود (و سایر عضلات پایین‌تنه)، حرکت اِستپ‌آپ کاشته را امتحان کنید.

یک دمبل را در هر دست خود گرفته و رو به یک نیمکت یا پله با ارتفاع حدود چهل‌وپنج سانتی‌متر بایستید. با پای راست خود از پله بالا بروید، در بالاترین بخش حرکت، عضلات سرینیتان را منقبض کرده و پای چپتان را به سمت عقب بکشید. پای چپ را دوباره پایین بیاورید تا پنجه آن فقط سطح پله را لمس کند. بلافاصله این حرکت را تکرار کرده و یک دور کامل را با یک پا تکمیل نمایید. سپس پاها را عوض کنید.

3 عضلات گاسترو و سولئوس (عضلات ساق پا و پیستون‌ها)

عضلات ساق پای شما که عضله گاستروکنمیوس (ماهیچه دوقلو) را درست در زیر پشت زانو و عضله سولئوس (ماهیچه نعلی) را کمی پایین‌تر از آن دربرمی‌گیرند، به عنوان تثبیت‌کننده در طول حرکت پدال عمل نموده و به تولید حدود بیست درصد از قدرت شما کمک می‌کنند. فعّال‌ترین وضعیت این عضلات زمانی است که رکاب را به سمت پایین‌ترین موقعیت یعنی ساعت شش و کمی بعد از آن می‌رانید. عضله تیبیالیس قدامی (عضلاتی که در جلو پایین پای شما قرار گرفته‌اند) در انتهای مسیر وقتی پنجه خود را می‌کشید و سپس پا را در یک حرکت مشابه «پاک کردن گل از کفش» از ساعت شش به ساعت نُه جمع می‌کنید، درگیر می‌شود.

آنها را تربیت کنید: روی لبه یک پله روی یک پای خود بایستید و دمبل را در دست موافق پای روی پله بگیرید. پاشنه خود را کمی پایین بیاورید. سپس تا جایی که امکان دارد، روی پنجه و توپ پای خود (برآمدگی نرم کف پا که پشت انگشت شست قرار دارد) بلند شوید. کمی در همین وضعیت بمانید و سپس به حالت شروع برگردید. این کار را یک دور کامل تکرار کرده و سپس پا را عوض کنید.

4 همسترینگ (عضلات پشت ران)

عضلات همسترینگ که زانوی شما را خم می‌کنند، به برگشت رکاب به موقعیت ساعت نُه کمک کرده و در تولید حدود ده درصد از توان مورد نیاز برای رکاب زدن، مشارکت دارند.

آنها را تربیت کنید: اگر مثل بیشتر دوچرخه‌سواران باشید، احتمالاً توجّه اندکی به این عضلات که در آیینه دیده نمی‌شوند، دارید. شما می‌توانید آنها را با یک حرکت ساده که برای بخش مرکزی بدنتان عالی است تقویت کنید: پیچش همسترینگ با توپ تمرینی.

کف زمین به پشت دراز بکشید، درحالی‌که پاهای خود را کشیده‌اید و پاشنه‌هایتان روی توپ تمرینی قرار دارند. عضلات شکم، پشت و سرینی خود را منقبض کرده و به پاشنه‌ها فشار بیاورید. باسن را از زمین بلند کنید تا بدنتان در یک خط راست از پاشنه تا شانه قرار بگیرد. زانوهای خود را خم نموده و از پاشنه برای چرخاندن توپ به سمت کفل خود استفاده کنید، تا جایی که کف پا به صورت تخت روی توپ قرار بگیرد. کمی مکث کرده، به وضعیت شروع برگردید و دوباره این مراحل را تکرار کنید.

5 عضله خم‌کننده ران

عضله‌های خم‌کننده ران یا Hip Flexors، عضلاتی هستند که در قسمت جلو ران شما امتداد یافته‌اند و به بالا آوردن پدال به بالاترین موقعیت برای شروع یک دور چرخش دیگر کمک می‌کنند. این عضلات حدود چهار درصد از قدرت رکاب زدن شما را تولید می‌کنند.

آنها را تربیت کنید: هیچ چیزی مثل بالا آوردن پاها نمی‌تواند این عضلات بلندکننده پا را به‌کار بیندازد. این عضلات را با راهپیمایی دَمَر، قوی‌تر کنید.

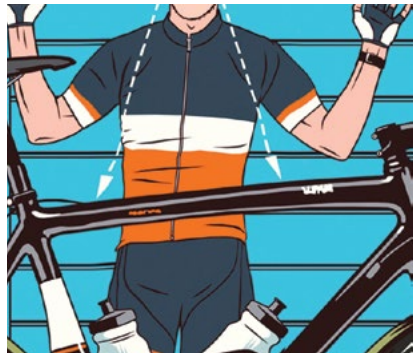
روی زمین به پشت دراز بکشید و دست‌ها را کنار بدن قرار دهید. نفس را به داخل فروبرده و پای چپ خود را در محل ران و زانو، نود درجه خم کنید. حالا نفس را بیرون داده و پای راست را مطابق با پای دیگر خود بلند کنید. نفس را به داخل کشیده و پای چپ خود را پایین ببرید، سپس نفس را بیرون داده و پای راست خود را پایین ببرید. این حرکت را ده تا بیست مرتبه تکرار کنید.■

باهوش تر و قوی‌تر

بدن شما در حین دوچرخه سواری

محمد نادر

دوچرخه‌سواری باعث می‌شود که شما باهوش‌تر باشید، مگا کالری‌های بیشتری بسوزانید و در کل، قلبی قوی‌تر داشته و عضلات چهارسر حسادت برانگیزتری بسازید. در این مقاله توضیح داده می‌شود که چطور بازدهی هر دقیقه از دوچرخه‌سواری خود؛ از لحظه‌ای که روی دوچرخه می‌نشینید تا زمانی که دوش می‌گیرید را به حداکثر برسانید.
بدن شما تنها یک پیکر نیست بلکه یک ماشین است؛ البته نه هر ماشینی. در واقع بدن شما پیچیده‌ترین ابرکامپیوتر جهان است؛ ترکیبی از ریزه‌کاری‌های گیج‌کننده با چنان عملکرد داخلی پیچیده‌ای که دانشمندان هنوز مشغول سر و کله زدن با معماهای آن هستند. اگر تا به حال کنجکاو بوده‌اید که بفهمید هنگام دوچرخه‌سواری چه اتفاقاتی در بدنتان رخ می‌دهد، بدانید که در ادامه یک راهنمای لحظه به لحظه از هیولای درون را مطالعه خواهید کرد.



1 دوچرخه‌تان را می‌بینید

به لطف توانایی مغز در به‌خاطر سپردن لذّت، تنها یک نگاه به دوچرخه‌تان می‌تواند شما را شاد کند. به‌یاد آوردن این موضوع که سواری قبلی شما با دوچرخه‌تان چقدر فوق‌العاده بوده است، بخشی از مغز شما را فعّال می‌کند که علاوه بر کارهای دیگر، مسئولیت تنظیم احساسات و رفتارها را نیز دارد. به گفته دکتر John Ratey، استادیار بالینی روانپزشکی در دانشکده پزشکی هاروارد، فکر کردن درباره یک سواری عالی، همان مجموعه از سلول‌های مغز را تحریک می‌کند که وقتی مشغول رکاب زدن هستید، فعّال می‌شوند.
خوشبختانه ورزش باعث تولید مواد شیمیایی ضد درد و تقویت‌کننده خلق‌وخو به نام اندورفین‌ها (Endorphins) می‌شود که بدن شما می‌آموزد مشتاق آنها باشد. در یک مقاله که در مجله Social Research منتشر شده، آمده است که احتمال دارد تمایل به یک جایزه مانند ترشح اندورفین به‌خاطر سواری در شما وجود داشته باشد، بدون اینکه از فرآیند دستیابی به آن (دورهای خسته‌کننده‌ای که با دوچرخه می‌زنید) لذّت ببرید.

2 شصت ثانیه اول

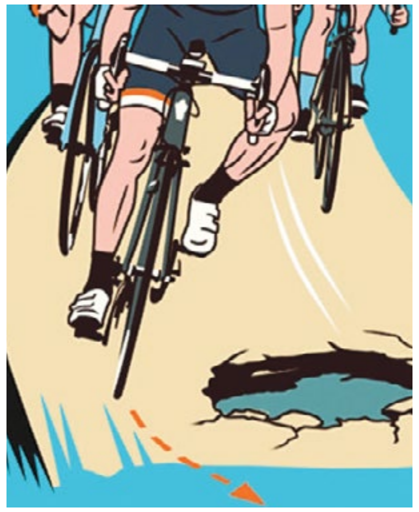
با شروع رکاب زدن، همه چیز تغییر می‌کند. پروفسور Eric Sternlicht، استادیار حرکت‌شناسی دانشگاه چپمن در اورنج کالیفرنیا که یک دوچرخه‌سوار مشتاق است، می‌گوید: «این تغییر آنی است».
در شصت ثانیه اول مغز شما در یک حالت «بجنگ یا فرار کن» قرار گرفته و تلاش می‌کند، تصمیم بگیرد که افزایش ناگهانی در تحرّک بدنی شما به سبب چه کاری است!
به گفته Sternlicht، این وضعیت باعث انقباض عروق می‌شود، به این معنی که بدن شما خون را از اندام‌های غیرحیاتی بدن دور کرده و آن را به قلب و مغزتان انتقال می‌دهد. به صورت مثال اگر تحرک شما برای فرار از حمله حیوانی باشد، مغز شما باید سریع‌ترین راه ممکن را محاسبه کند که خون بدن را به پاهاینان برای فرار هدایت کند یا آن را به دستهایتان برای مبارزه با آن حیوان وحشی برساند.
همچنین به این دلیل است که حرکت با یک آهنگ و سرعت گرم کردن در حدود ده دقیقه اول سواری شما اهمیت بسیاری دارد. اگر خیلی زود رکاب زدن باشدّت را شروع کنید، خون (و اکسیژن) بسیار کمی در پاهایتان خواهد ماند تا به شما کمک کند. پس از اینکه مغز مشخص کرد چه عضلاتی به خون نیاز دارند، قلب شما خونی که جمع کرده است را در اختیار آنها قرار می‌دهد. با این حال تا آن موقع، اعمال فشار بیش از حد، نتیجه خوبی نخواهد داشت.

3 بعد از ده دقیقه

اگر کاملاً گرم شده باشد، بدنتان دوباره خون را به عضلات برمی‌گرداند و به گفته Sternlicht، «عضلات نیز شروع به استفاده مناسب‌تری از سوخت می‌کنند».
در یکی، دو دقیقه اول، عضلات شما به صورت غیرهوازی کار می‌کنند؛ به این معنی که بدون استفاده از اکسیژن، شروع به بلعیدن سوخت ذخیره‌شده در بدن (که با نام گلیکوژن شناخته می‌شود) می‌کنند. متأسفانه این فرآیند، احساسات دردآوری را به همراه اسید لاکتیک تولید می‌کند. با گرم شدن بدن، آنزیم‌ها به‌کار می‌افتند تا به عضلات شما کمک کنند که به صورت هوازی (با اکسیژن) به گلیکوژن دسترسی داشته باشند که به این ترتیب دیگر اسید لاکتیک ترشّح نمی‌شود. فرآیند غیرهوازی سریع‌تر است که باعث می‌شود برای فعّالیت‌های سخت ایدئال باشد. اما پیش از آنکه پاهای شما برای کمی استراحت شروع به التماس کنند، تنها مدت زمان کوتاهی می‌توانید به صورت غیرهوازی فعّالیت کنید.

4 باید تا آن بالا بروم؟

با کشیده شدن چرخ عقب شما توسط جاذبه، مقدار نیرویی که برای حفظ آهنگ حرکت خود نیاز دارید نیز افزایش می‌یابد. به عبارت دیگر عضلات شما، بافت‌های «تند انقباض» (بافت‌های Fast-Twitch که نیروی بیشتری تولید می‌کنند) بیشتری را به‌کار می‌گیرند. هر چه عضلاتتان اکسیژن بیشتری درخواست کنند، قلب و ریه‌های شما باید بیشتر برای تحویل خونی که آن را حمل می‌کند، تلاش نمایند.
هنگامی که هم تمرینی سربالارو شما، سرعت خود را بالا می‌برد، ممکن است نیاز عضلات شما به سوخت، سریع‌تر از توانایی قلب در رساندن اکسیژن لازم برای ایجاد آن باشد. پروفسور Stacy Sims، محقق ارشد دانشگاه وایکاتو در مان‌گنوئی نیوزلند می‌گوید: «وقتی شروع به ورزش می‌کنید، حجم خونی که با هر ضربان قلب به بیرون پمپاژ می‌شود، افزایش می‌یابد. اما با شدّت گرفتن تحرّکات، حجم خون در هر ضربان ثابت می‌شود». به عبارت ساده‌تر، در این شرایط فعّالیت شما دقیقاً غیرهوازی است.
وقتی عضلات شما بدون اکسیژن از سوخت استفاده می‌کنند، این فرآیند با ترشّح اسید لاکتیک همراه است. البته این همیشه چیز بدی نیست زیرا مشخص شده داستان‌هایی که درباره تأثیر اسید لاکتیک در ناراحتی‌ها و دردهای پس از ورزش گفته می‌شود، صحت ندارد. اما وقتی سریع‌تر از حدی که کبد شما قادر به اداره آن باشد اسید لاکتیک تولید می‌کنید، وضعیت ناخوشایندی پیش می‌آید. Sternlicht می‌گوید: «در این شرایط، بافت عضله دچار افت PH می‌شود که در نتیجه کارآیی خود را ازدست می‌دهد. به این ترتیب شما مجبور می‌شوید بافت‌های عضلانی دیگری را به‌کار بگیرید». حالت سوختن یا گُرگرفتگی که در پاهای خود احساس می‌کنید، زمانی اتفاق می‌افتد که اسید لاکتیک اضافی مجبور می‌شود به فضای مملو از عصب در میان سلول‌ها و جریان خون نفوذ کند.
وقتی حالت اوج فعّالیت را کاهش می‌دهید، احساس خواهید کرد که بخش هسته بدنتان نیز درگیر شده است. به‌گفته Sternlicht، عضلات بخش هسته (عضلات شکم، پشت و مورّب که در امتداد بخش میانی پهلوهای شما قرار گرفته‌اند) تثبیت‌کننده‌های شما هستند. اگر این عضلات را تقویت کنید با حرکات هدررفته کمتری رکاب خواهید زد و به این ترتیب مقدار بیشتری از قدرت پاهایتان می‌تواند برای راندن شما به جلو مورد استفاده قرار گیرد.



5 لذّت از سرازیری

لبخندی که وقتی قدرت جاذبه به نفع شما می‌شود روی صورتتان نقش می‌بندد، فقط یکی از چندین کاری است که بدنتان در این هنگام انجام می‌دهد. وقتی شما شروع به سُرخوردن روی مسیر می‌کنید، میزان تنفس و ضربان قلبتان کاهش می‌یابد. Sternlicht می‌گوید که این وضعیت بدن شما است که تعیین می‌کند این اتفاق با چه سرعتی رخ بدهد، زیرا هر چه بدن ورزیده‌تری داشته باشید، سیستم‌های شما به طرز کارآمدتری کار می‌کنند. یک قلب قوی می‌تواند خون بیشتری را در هر ضربان پمپاژ نماید تا تضمین کند که سلول‌های شما اکسیژن مورد نیاز خود را دریافت می‌کنند و در عین حال به خروج ضایعات تولیدشده از سلول‌ها و انتقال آنها به عرق یا ادرار نیز کمک می‌کند. به همین دلیل است که احتمالاً نمی‌خواهید حرکت خود را متوقف کنید. رکاب زدن آسان، پمپاژ خون از قلب به پاها را ادامه داده و کمک می‌کند که اسید لاکتیک برای تبدیل شدن به گلوکز به کبد انتقال یابد. اگر به حرکت خود ادامه داده باشید، وقتی به تپه بعدی می‌رسید احساس بهتری خواهید داشت.
در حالی که ممکن است پاهای شما در سرازیری از یک زمان استراحت لذّت ببرند اما سرتان همچنان مشغول فعّالیت است. سر و کار داشتن با دامنه‌ای از محرک‌ها (چاله یا یک خرگوش) در مسیرهای سراشیبی یا هر زمان دیگری که مشغول سواری هستید، مغز شما را وادار می‌کند تا سخت‌تر کار کند. در عین حال، مغز مانند یک عضله است و هر چه بیشتر با آن کار کنید، قوی‌تر می‌شود. ورزش همچنین می‌تواند توانایی مغز برای تشکیل کانال‌های ارتباطی جدید را نیز تقویت نماید.

6 زمان استراحت

اگر برای نوشیدن یک چای یا قهوه توقف کنید، باید کل فرآیند گرم کردن را از ابتدا تکرار کنید. البته Sims معتقد است که این تکرار نیز مزایای خاص خودش را دارد.

کافئین در سوزاندن چربی به بدن شما کمک می‌کند، بنابراین ذخایر کربوهیدرات شما دوام بیشتری خواهند داشت. Sims اضافه می‌کند که لذّت نوشیدن یک قهوه

نوشیدن یک قهوه به کاهش احساس خستگی نیز کمک کرده و در نتیجه شما احساس بهتری خواهید داشت.

به کاهش احساس خستگی نیز کمک کرده و در نتیجه شما احساس بهتری خواهید داشت. مقدار بهینه مصرف به وزن شما و البته تحملتان در برابر کافئین بستگی دارد، اما Sims معتقد است که تنها شصت میلی‌گرم کافئین (مقدار کافئین موجود در یک شات اسپرسو)، انرژی قابل توجّهی را برای اکثر ورزشکاران تأمین خواهد کرد.

البته نباید نگران کاهش میزان آب بدن خود به دلیل نوشیدن قهوه باشید. به‌گفته Sternlicht، این نوشیدنی عملاً یک ادرارآور نیست ولی ممکن است به دلیل دیگری شما را به دستشویی بفرستد: «قهوه بعضی از عضلات نرم در دستگاه‌های هاضمه و ادراری شما را شُل می‌کند».

7 خط پایان

وقتی دوست شما در نزدیکی خط پایان از روی زین بلند می‌شود تا شتاب بگیرد، شما نمی‌خواهید تعقیب خود را خیلی زود آغاز کنید. Sternlicht می‌گوید: «هنگام رکاب زدن با حداکثر سرعت، شما بیشتر بافت‌های عضلانی تندانقباض را به‌کار می‌گیرد که می‌توانند قدرت فراوانی را تولید کنند اما نه برای مدت طولانی. در واقع شما چیزی در حدود ده تا دوازده ثانیه برای حداکثر تلاش خود وقت دارید».

شما در یک مسابقه سرعت با به‌کارگیری حداکثر توانتان، برای سوخت به انرژی ذخیره‌شده دسترسی ندارید بلکه سوخت فوری که در عضله وجود دارد را می‌بلعید.

خبر خوب این است که یک تلاش ده ثانیه‌ای با حداکثر توان، پاهای شما را برای ادامه سواری از کار نخواهد انداخت. همان فرآیندهایی که به شما امکان می‌دهند تا خودتان را بعد از یک صعود بزرگ جمع‌وجور کنید، در بازیابی نیز به شما کمک خواهند نمود و هر چه ورزیده‌تر باشید، سریع‌تر به شرایط مناسب برمی‌گردید. اگر حرکت با حداکثر سرعت آنطور که در نظر داشتید پیش نرفت، نگران نباشید. Day می‌گوید: «من به ورزشکارانم می‌گویم هیولای منفی‌نگری همیشه در کمین است اما شما می‌توانید با یک تصمیم آگاهانه به سراغ آن نروید». او می‌گوید تنها فکر کردن به افکار منفی می‌تواند قدرت عضلانی شما را کاهش دهد. بنابراین، همان لحظه‌ای که درباره توانایی‌های خود احساس تردید کردید، تمرکز خود را به چیزهایی که می‌توانید کنترل کنید انتقال دهید. به خودتان بگویید «من می‌دانم که می‌توانم دو کیلومتر دیگر ادامه دهم». سپس در انتهای این بخش دوباره خودتان را ارزیابی نمایید. تقریباً همیشه متوجّه خواهید شد که احساس بهتری دارید و برای طی کردن یک مسیر کمی طولانی‌تر آماده هستید.

8 گرفتگی عضلات

همه چیز با یک کشیدگی کوچک شروع می‌شود. سپس، این کشیدگی کمی بزرگ‌تر می‌شود و بعد بَنگ! همه عضله چهارسر ران شما دچار گرفتگی می‌شود. ممکن است آب بدن خود را ازدست داده باشید یا سطح الکترولیت‌ها در بدنتان کاهش یافته باشد اما نکته این است که هیچیک از این شرایط باعث ایجاد گرفتگی نشده‌اند. دانشمندان هنوز به طور قطعی نمی‌دانند که چه چیزی آغازگر این گرفتگی‌ها است اما بیشترین شیوه‌ای که تحقیقات انجام‌شده برای برخورد با گرفتگی‌ها معرفی کرده‌اند، این است که توقف نموده و عضلات خود را بکشید. ظاهراً این کار همانند یک کلید تنظیم مجدد روی سیستم اعصاب عمل می‌کند. آب خیارشور نیز می‌تواند کارساز باشد. محققان سال‌ها تصور می‌کردند که آب شور به دلیل نمک باعث تخفیف گرفتگی عضلانی می‌شود اما یک مطالعه منتشرشده در Medicine & Science in Sports & Exercise نشان داد که گرفتگی‌ها تنها هشتاد و پنج ثانیه پس از قورت دادن مایع سبز تسکین پیدا می‌کنند، یعنی پیش از اینکه نمک بتواند وارد جریان خون شود. فرضیه فعلی این است که تندی آب خیارشور واکنشی را در اعصاب گلوی شما ایجاد می‌کند که به سیستم اعصاب مرکزی می‌گوید گرفتگی عضله متخلف را متوقف سازد.

9 همه‌چیز ناخوشایند است

من از این جاده متنفرم. من از این دوچرخه متنفرم. من از نفس کشیدن همراه دوچرخه‌سواریم هم متنفرم.

این جملات برایتان آشنا هستند؟ این یک آهنگ طنین‌انداز عمومی است و اگر لحن ناخوشایند آن را نادیده بگیرید، با سومین عبارت پاهای شما را آن‌قدر ضعیف خواهد کرد که دیگر قادر به چرخاندن پدال نباشید. Sternlicht می‌گوید: «تخلیه انرژی یا Bonk زمانی اتفاق می‌افتد که شما هشتاد درصد از ذخیره گلیکوژن عضلات خود را مصرف کرده باشید و اینجا است که مغز می‌گوید کار من تمام است». به گفته Sternlicht، سوخت شما هنوز واقعاً به‌اتمام نرسیده است، اما مغزتان به یک حالت حفاظت از خود انتقال پیدا می‌کند. از نظر تکنیکی، عضلات شما می‌توانند به کار خود ادامه دهند، اما بعید است در این زمینه موفق باشید.

تنها روش برای خارج شدن از این وضعیت ناخوشایند، رساندن مقداری شکر به سیستم بدنتان است. خبر خوب این است که به محض رسیدن یک مزه شیرین به دهانتان، حال شما بهتر می‌شود. یک مجموعه تحقیقاتی به این نتیجه رسیده است که عمل ساده‌ای مانند گرداندن یک محصول کربوهیدرات داخل دهانتان می‌تواند به شما کمک کند تا برای مدت طولانی‌تری ورزش کرده و خروجی قدرت خود را ارتقا دهید، حتی پیش از اینکه چیزی از آن شکر جذب بدنتان شود. Sternlicht می‌گوید بعد از قورت دادن، حدود ده تا پانزده دقیقه طول خواهد کشید تا گلوکز وارد جریان خون شما شود.

10 انجامش دادید

Ratey می‌گوید تمام مدتی که مشغول سواری بوده‌اید، بدن شما در حال تولید دامنه‌ای از مواد شیمیایی بوده است که جلو احساس درد را می‌گیرند. وقتی توقف می‌کنید، دردی که مواد شیمیایی روی متوقف نمودن آن کار می‌کرده‌اند ازبین می‌رود اما مغز شما همچنان به تولید مواد شیمیایی مذکور ادامه می‌دهد. نتیجه این وضعیت، یک احساس رضایتمندی است که غالباً با نام سرخوشی دونده یا دوچرخه‌سوار شناخته می‌شود.

یک مطالعه که سال گذشته د Journal of Sport and Exercise Psychology منتشر شد، ثابت کرده است که وقتی دوچرخه‌سواران به‌آرامی شدّت رکاب زدن خود را در طول یک تمرین کاهش می‌دهند، به‌یاد دارند که آن جلسه تمرین خوشایندتر از زمانی بوده است که کار را به‌آرامی شروع کرده و با یک تلاش حداکثری به پایان رسانده‌اند.

صرف نظر از اینکه کدام رویکرد را انتخاب می‌کنید در پایان سواری یک میان‌وعده بخورید، در غیر این‌صورت بدنتان عضلاتی که امیدوار بودید ساخته شوند را غارت خواهد کرد. Sternlicht می‌گوید: «شما باید در فاصله یک ساعت پس از اتمام ورزش، به بدنتان کربوهیدرات و پروتئین برسانید». بهتر است پنجاه تا هفتاد گرم کربوهیدرات و پانزده تا بیست‌وپنج گرم پروتئین مصرف کنید، تقریباً چیزی که از یک فنجان جو دوسر پخته‌شده به همراه نصف فنجان میوه و نصف فنجان شیر به‌دست می‌آید.

او می‌گوید در طول چهار تا شش ساعت بعدی، عضلات شما به ترمیم و بازسازی خود خواهند پرداخت تا قوی‌تر از قبل شوند. این فرآیند متابولیسم شما را تقویت می‌کند زیرا سلول‌های شما در طول ترمیم به اکسیژن بیشتری نیاز دارند. Sims می‌گوید مدت زمانی که متابولیسم شما بالا می‌ماند، به مدّت و شدّت سواریتان بستگی دارد. در عین حال زنان معمولاً سریع‌تر از مردان به وضعیت عادی برمی‌گردند. برای فعّالیت‌های جدّی، این فرآیند ممکن است چند ساعت طول بکشد. پس از یک مبارزه کامل، تأثیرات سوزاندن کالری می‌تواند تا چند روز ادامه داشته باشد.

11 روز بعد

به هر حال این بهانه‌ای برای وقت‌کُشی نیست. انقباض‌های عضلانی کمک می‌کنند خون به قسمت‌هایی حرکت کند که سلول‌ها در آنجا آسیب دیده‌اند. قسمت‌هایی از بدن که در طول ورزش بیشترین فشار را تحمل کرده‌اند (به عضلات چهارسر و سرینی بزرگ خود فکر کنید)، بیشترین میزان آسیب‌دیدگی را خواهند داشت و در نتیجه به بیشترین جریان خون نیاز دارند.

به گفته Sternlicht اگر به جای نشستن جلو تلویزیون، بیست دقیقه آرام رکاب بزنید، تقریباً همیشه احساس بهتری خواهید داشت. البته تغذیه و آب‌رسانی مناسب به بدن نیز مهم است. او می‌گوید: «به‌یاد داشته باشید که تناسب اندام را در طول تمرین به‌دست نمی‌آوریم». پیشرفت‌ها بعد از سواری حاصل می‌شوند، مادامی که بدن شما سوخت و استراحت مورد نیاز خود را دریافت کند.

همچنین حالا دیگر مزایای ذهنی سواری دیروز از بین رفته‌اند و در نتیجه شما اشتیاق زیادی برای دریافت

اگر به جای نشستن جلو تلویزیون، بیست دقیقه آرام رکاب بزنید، تقریباً همیشه احساس بهتری خواهید داشت

یک موج اندورفین دیگر دارید. بهترین روش برای به‌دست آوردن چیزی که می‌خواهید این است که آماده شده، بیرون رفته و سواری کنید.■

SCOTT

Spark، هیولای جدید دوکمک

فنّاوری جدید دوچرخه Spark اسکات

reportage

دوچرخه Spark ساخت شرکت اسکات نه تنها یکی از موفق‌ترین دوچرخه‌های دو کمک در مسابقات جهانی است بلکه یکی از محبوب‌ترین دوچرخه‌های برند اسکات میان نیمه‌حرفه‌ای‌ها نیز هست.
این دوچرخه با تنه‌ای محکم و سبک، تناسبی عالی برای طیف گسترده‌ای از دوچرخه‌سواران، از حرفه‌ای تا نیمه‌حرفه‌ای را داراست. اینها همه مدیون ویژگی‌های فنی اختصاصی اسکات از جمله قفل Twinloc، تکنولوژی کمک عقب FOX NUDE، هندسه خاص و مسابقه‌ای بدنه است. تکنولوژی‌های Spark ۲۰۱۷ علی‌رغم ظاهر ساده، مزرهای جدیدی را در دوچرخه تعریف کرده‌اند. در ادامه برخی از این پیشرفت‌های فنی بررسی می‌شود:

۲۰۱۷، سال تحول دوباره Spark

استاندارد جدید ابداع‌شده توسط اسکات، با استفاده از کمک دوپایه Trunnion بدست آمده است. کمک عقب که قبلاً زیر لوله بالایی قرار داشت (تصویر ۲۰۱۶)، امسال به روی توپ تنه منتقل شده است (تصویر ۲۰۱۷). این جابه‌جایی باعث کاهش مرکز ثقل در دوچرخه می‌شود.

به این دلیل که بدنه کمک تا دوپیچ زیرین امتداد یافته، فضای بیشتری جهت قرار گرفتن قطعات داخلی کمک در قسمت زیرین ایجاد شده است. این بدین معنی است که با حفظ میزان بازی کمک، فاصله چشم تا چشم آن (طول کلی کمک) کمتر خواهد شد و در نتیجه، استحکام بیشتر دوچرخه و مرکز ثقل پایین‌تر را ایجاد خواهد کرد.
کاهش فاصله بین دو چشم کمک به طراحی متراکم‌تر تنه در بخش کمک منجر شده و فضای بیشتری را برای جای دادن قمقمه بزرگتر فراهم می‌نماید. راه اتصال بالایی کمک به لوله زین نیز کوچک و کارا است.
در مدل ۲۰۱۷، فشار کمک مستقیماً به توپ تنه وارد می‌شود اما افزایش استحکام در این قسمت لازم نیست، زیرا به‌طور کلی ناحیه توپ تنه در همه دوچرخه‌ها تقویت شده است. همچنین عدم لزوم تقویت مضاعف در قسمت توپ تنه و باریک‌تر شدن لوله بالایی که کمک قبلاً روی آن سوار بود، کاهش وزن ۲۱۷ گرمی نسبت به مدل ۲۰۱۶ را سبب شده است.

جذب کمتر گل و لای

کمک عقب یکی از قطعات حساس و کارا است. برعکس دیگر برندها، پیستون کمک در قسمت بالا قرار گرفته، که باعث کاهش ورود و جذب گل ولای به درون کاسه نمد کمک می‌شود. هر چه کمک شما تمیزتر بماند، نه تنها عملکرد روان‌تری خواهد داشت بلکه طول عمر آن نیز افزایش می‌یابد.■

+98 21 8878 0651
www.saba-docharkh.com
facebook.com/sct.per
instagram.com/scott_iran
telegram.me/saba_docharkh
دفتر مرکزی: بلوار آفریقا، خیابان آناهیتا، پلاک ۱۳

اعجاب انگیز

تفاوت دوشاخ های معمولی و لِفتی

reportage

مردمی که تاکنون دوچرخه لِفتی سوار نشده‌اند، نظرات مختلفی راجع به این دوچرخه دارند. عده‌ای معتقدند که دوچرخه لفتی تعادل خوبی ندارد زیرا فقط یک کمک در سمت چپ آن است و برای عده‌ای نیز این سؤال وجود دارد که چرا کمک به جای سمت چپ، در سمت راست قرار نگرفته است؟ طراحی "تک کمک" و "دو بست" لفتی بهترین راه ساخت کمک است. این دوشاخ بسیار سفت، محکم و با این میزان استحکام، بسیار سبک است.

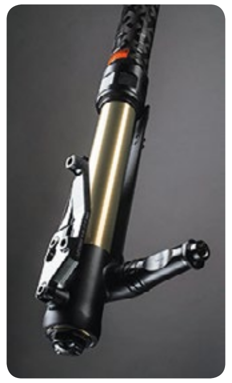
مهم نیست شما در چه مسیری دوچرخه‌سواری می‌کنید و چه موانعی بر سر راه شما قراردارد، لفتی باعث می‌شود شما بر مسیر مسلط باشید نه اینکه مسیر شما را تحت تأثیر و تسلط خود قرار دهد. همیشه همراه با نام لفتی، چهار صفت روان‌تر، محکم‌تر، سفت‌تر و سبک‌تر استفاده می‌شود. هنگامی به این مسائل پی می‌برید که سواری با این دوچرخه را تجربه کنید.

در ادامه برخی از ویژگی‌های منحصربه‌فرد لفتی را برای شما توضیح خواهیم داد.

1 بست یک‌طرفه توپی:

توپی چرخ دوچرخه‌های لفتی فقط از یک سمت به آن متصل هستند. این ساختار جدید نیست و به دلیل استحکام زیاد، در ساخت چرخ هواپیما و دوشاخ موتورسیکلت نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد.

همیشه همراه با نام لفتی، چهار صفت روان‌تر، محکم‌تر، سفت‌تر و سبک‌تر استفاده می‌شود. هنگامی به این مسائل پی می‌برید که سواری با این دوچرخه را تجربه کنید.



2 محور یکپارچه:

این چرخها از چرخ‌های معمولی که با میله‌های شفتی و ضامنی به دوشاخ متصل می‌شوند بسیار محکم‌تر هستند، زیرا در آنها میله توپی چرخ به‌صورت یک تکه است و قطر آن در ابتدا ۲۵ میلی‌متر و در انتها ۱۵ میلی‌متر است. این امکان باعث شده تا ساختاری بسیار قوی برای اتصال چرخ به وجود بیاید و سختی و استحکام آن نیز بیشتر شود.

4 بلبرینگ‌های ریلی دوطرفه:

سطح مقطع میله‌های دوشاخ‌های معمولی به صورت دایره‌ای هستند. دایره‌ای بودن سطح مقطع میله‌ها باعث می‌شود تا میله‌ها به دور یکدیگر بچرخند، حرکت مستقل داشته باشند وکنترل خود را از دست بدهند. این حرکات در نهایت به کل دوچرخه انتقال می‌یابد و گاهی موجب شکستگی فریم، عمل نکردن دوشاخ و زمین خوردن دوچرخه‌سوار می‌شود. این نوع دوشاخ استحکام کافی نداشته و باعث افزایش جابه‌جایی جانبی چرخ می‌شود ولی در لفتی از چهار سری بلبرینگ ریلی به هم پیوسته استفاده شده و سطح مقطع لوله‌های داخلی را به شکل چند ضلعی درآورده‌اند. این فنّاوری سبب شده تا مشکل حرکت لوله‌ها در جهات مختلف که در دوشاخ‌های معمولی اتفاق می‌افتد، تکرار نشود.

3 بست یکپارچه دوطرفه:

این دوشاخ، بست یکپارچه‌ای دارد که از دو سمت به پیشانی دوچرخه متصل است. در دوشاخ‌های معمولی برای اتصال به تنه از یک لوله و یک بست استفاده شده و این بدان معنی است که همه فشارها به بست پایین پیشانی فریم و لوله دوشاخ وارد می‌شود. این فشار بسیار بیشتر از تحمل لوله دوشاخ است ولی در لفتی، بین دو سمت تقسیم می‌شود. این عامل، سبب می‌شود که کمک قوی‌تر و سخت‌تری داشته باشید. در واقع این دوشاخ باعث می‌شود که نیرو به سراسر کمک و پیشانی به میزان یکسان وارد شود تا حداکثر قدرت و استحکام را ایجاد کند.

5 طراحی معکوس:

دوشاخ‌های معمولی، جهت‌گیری خاصی در لوله‌های خود دارند. همان‌طور که می‌دانید لوله باریک‌تر در بالا و لوله ضخیم‌تر در پایین قرار می‌گیرد. همچنین میله بالایی داخل میله پایینی واقع شده است. در لفتی از جهت معکوس این طراحی استفاده شده است، یعنی میله ضخیم‌تر در بالا و میله باریک در قسمت پایین قرار گرفته است. این طراحی باعث شده تا اولاً فشار کمتری به پیشانی دوچرخه و نهایتاً دوچرخه‌سوار منتقل شود، ثانیاً بخشی از کمک که باعث دفع ضربات وارده می‌شود به منشأ آن (که همان قسمت نزدیک‌تر به زمین است)، نزدیک‌تر شده و در نتیجه نرم‌تر عمل کند.

6 دکمه قفل و ریباند:

دکمه طراحی شده در لفتی برای قفل کردن و تنظیم Rebound کمک هم زیبا طراحی شده و هم بسیار کارآمد است. البته لفتی در مدل‌های بالاتر، به همراه یک ریموت هیدرولیکی روی فرمان عرضه می‌شود. دکمه بزرگ‌تر همانند قفل عمل می‌کند ولی اندکی فضای اضافی را برای اجزای داخلی باقی می‌گذارد تا در شرایط بحرانی، فشار بیش از حد به آن وارد نشود. دستگیره کوچک‌تر و بلندتر نیز به‌آسانی قابل چرخاندن هستند تا میزان ریباند کمک به دلخواه شما تنظیم شود.

7 تعویض لاستیک و تیوب چرخ جلو:

یکی از مزایای دوچرخه لفتی این است که اگر شما بخواهید تیوب یا لاستیک چرخ جلو را عوض کنید دیگر نیازی به خارج کردن کل چرخ ندارید، زیرا در این دوچرخه کمک سمت راست وجود ندارد که مانع خروج تیوب یا تایر باشد. البته برای باز کردن چرخ در مواقع ضروری مانند مسابقات که برای جلوگیری از اتلاف وقت، کل توپی طوقه تعویض می‌گردد و یا هنگامی که می‌خواهید با باز کردن چرخ جلو، دوچرخه را داخل ماشین قرار دهید، اندکی با مشکل مواجه خواهید شد زیرا در لفتی برای جدا شدن چرخ، باید کالیپر ترمز را نیز باز کنید. البته مشکل دوم با خرید باربندهای استاندارد برای خودرو (مانند باربندهای Saris آمریکا) برطرف خواهد شد و در مجموع مزایای لفتی، ضعف‌هایش را کمرنگ کرده و باعث برتری آن شده است.

8 راز تعادل بیشتر لفتی:

حالا که با مشخصه‌های منحصربه‌فرد لفتی آشنا شدیم باید راز حفظ تعادل در دوچرخه‌های مجهز به لفتی که بسیار بیشتر از دوچرخه‌هایی با دوشاخ‌های معمولی است را برای شما فاش کنیم. عده‌ای معتقدند که دوچرخه لفتی تعادل خوبی ندارد و چون کمک فقط در سمت چپ قرار گرفته باعث سنگینی بیشتر و انحراف فرمان به آن سمت می‌گردد، درصورتی‌که اگر نگاه کلی‌تری به دوچرخه بیندازیم، خواهیم دید که همه سیستم دنده دوچرخه از جمله طبق، خودرو، شانژمان، طبق عوض‌کن و زنجیر در سمت راست قرار دارند، پس وقتی لفتی در سمت چپ دوچرخه قرار بگیرد تعادل بیشتری برقرار خواهد شد. بدون دست دوچرخه‌سواری کردن قهرمانان تیم کنندال پس از عبور از خط پایان، گواه همین مطلب است.

9 برخورد کمتر:

نبودن کمک سمت راست، باعث شده تا فضای خالی بیشتری در سمت راست چرخ جلو به وجود آید، بنابراین هنگام حرکت دوچرخه در مسیرهای ناهموار و صخره‌ای، برخورد بین موانع و چرخ را تا حد زیادی کاهش می‌دهد.■

گروه آباریس آوا، نماینده رسمی و انحصاری دوچرخه‌های Cannondale در ایران از شما دعوت می‌نماید تا با مراجعه به فروشگاه مرکزی شرکت، دوچرخه‌های لفتی کنندال را از نزدیک دیده و توضیحات کامل‌تر را از کارشناسان فروش این شرکت دریافت کنید.

crankbrothers

مقاوم در برابر گرد و خاک و آب

پنجه رکاب مدل Double Shot

reportage

پنجه رکابی متفاوت که اجزای متمایزکننده آن با بالاترین کیفیت تولید شده‌اند

برای تولید این پنجه رکاب از بزرگترین تولیدکنندگان بلبرینگ در جهان یعنی کارخانه‌های Igus و Endure کمک گرفته شده است. بلبرینگ خارجی از کارخانه Endure بوده که مختص رکاب زدن طراحی و تولید شده است، سرعت کم با عملکردی بالا که در همه مدل‌های ۲۰۱۶ از آن استفاده شده است. همچنین با بهره‌گیری از فنّاوری(DSS (Double Seal System از نفوذ هرگونه گرد و خاک و آب به داخل پنجه رکاب جلوگیری شده و برای بلبرینگ داخلی نیز از مدل LL شرکت Igus که با سُر خوردن در محل خود باعث روان‌تر شدن عملکرد پنجه رکاب می‌گردد، استفاده شده‌است که باز هم در همه مدل‌های ۲۰۱۶ به‌کار رفته است. اطلاعات تخصصی درباره این پنجه رکاب را می‌توانید مشاهده فرمائید :

spindle material	forged scm 435 chromoly steel
body material	A380 aluminum
wing material	17-4PH stainless
spring material	300 series stainless steel
release angle	15° / 20°
q-factor	52mm
inner bearing type	igus LL-glide bearing
outer bearing type	enduro cartridge bearing
cleat	premium brass cleats with shims included
weight	395g per pair

SWISS EYE

شما هم به آن نیاز خواهید داشت

فنّاوری عینک‌های Swisseye

reportage

Powerview-system فنّاوری است که عینکهای ورزشی SWISSEYE در مدلهای ، outbreak luzzone s، outbreak luzzone، outbreak S و outbreak carbon از آن استفاده کرده و این سیسم در مقایسه با سیستم‌های معمولی به علت داشتن پوششی از یک ورقه نازک (فویل)، کارایی بیشتر دارد که در این گزارش به مزایای این فناوری خواهیم پرداخت.

مزایای این سیستم

- حذف فشردگی و چسب‌کاری فریم‌های پلاستیکی شل
- راحتی در استفاده به دلیل حداقل میزان افزایش وزن
- فاصله بسیار کم بین فویل و فریم (بدون برخورد با مژه‌ها)
- مناسب برای اکثر لنزهای چشمی و انواع عینک‌ها
- تغییر آسان اجزا، امکان استفاده از فریم‌هایی با رنگ‌های دیگر را بدون صرف هزینه‌های اضافی فراهم کرده است

فنّاوری لنز عینک‌های ورزشی

عینک‌های swisseye، لنزهای پلاریزه شده‌ای با اثر افزایش کنتراست دارند. این عینک‌ها همچنین بازتاب نورهای مضر و آزاردهنده‌ای که مثلاً روی سطح آب ایجاد می‌شوند را جذب می‌کنند. به‌علاوه، برخی از قاب‌ها مجهز به لنزهای فتوکرومیک هستند که به‌طور خودکار در نور شدید سایه ایجاد کرده و تیره می‌شود. همه عینک‌های ورزشی این برند، لنزهای پُلی‌کربن نشکن دارند. همه محصولات تا صد درصد از چشم در برابر اشـعه‌های UVB ، UVA و UVC-rays تا ۴۰۰ nm محافظت کرده و بهترین کیفیت دیداری را بدون انحراف نور ایجاد می‌کنند.

پوشش شیشه عینک‌های ورزشی

سال‌هاست که عینک‌های swisseye، توسط کارخانه رده بالای آلمانی r+h در بامبرگ، از لحاظ پوشش لعاب شیـشه، آزمایش می‌شوند و نتایج موفقیت‌آمیزی دارند. دیگر منابع تأمین‌کننده ، شرکت‌هایی مانند Deutsche Augenoptik و Frame، Essilor، (Mailshop in the past، Shamir، Seiko، Tec Pol Optic (Visall and Zeiss هستند.

فریم عینک‌های ورزشی

همه فریم ها از مواد محکم، منعطف، نشکن و ضدحساسیت ساخته شده‌اند. این فریم ها عمدتاً از مواد TR۹۰ تولید شده‌اند. بسیاری از فریم‌ها دارای گیره تنظیم‌کننده RXو امکان پوشش شیشه‌ای دیداری هستند. قابلیت خمیدگی و تنظیم دسته عینک‌ها و پدهای بینی و ویژگی‌های مفید دیگر، وضعیت مطلوبی را به این عینک‌ها بخشیده است.

عینک‌های ورزشی با پوشش ضد بخار و ضد خش

پوشش ترکیبی ضد بخار و ضد خش از همه لنزها در برابر بخار و خش محافظت می‌کند (این پوشش در لنزهای فتوکرومیک و پلاریزه موجود نیست). با پوشش‌های ضد آب، قطرات آب به‌راحتی از روی لنز می‌لغزد و ذرات از روی آن زدوده می‌شود.■

Electric bicycles

جهشی در بازار دوچرخه های الکتریکی

فنّاوری های جدید دوچرخه های الکتریکی

پویا خداپرست

دوچرخه‌های برقی در سال‌های اخیر به دلیل طرح شدن حمل و نقل درون‌شهری سبز، جایگاه خاصی یافته‌اند. در این میان، شرکت‌هایی شکل گرفته‌اند که با طراحی‌های مدرن محصولات خود، سعی در به‌دست آوردن بازارهای سال‌های آینده را دارند. با توجّه به اهمیت موضوع، در این بخش سه محصول مدرن دوچرخه‌های برقی که مراحل اولیه طراحی و تست خود را پشت سر می‌گذارند، معرفی خواهند شد.

1 دوچرخه Angel Edition

Noordung که یک تولیدکننده دوچرخه‌های الکتریکی است، محصول جدیدی را با یک باتری طراحی نموده که علاوه بر شارژ تلفن‌های همراه در طول مسیر، مانند یک بلندگوی پشتیبان نیز عمل می‌کند.

این باتری که قابلیت جداسازی دارد در بالای بدنه دوچرخه Angel Edition این شرکت که به یک بدنه کربنی مجهز است، نصب می‌شود. این باتری پس از جدا شدن از دوچرخه، تبدیل به بلندگویی می‌گردد که می‌تواند صد ساعت موسیقی را پخش کرده و با تلفن همراه کاربر کنترل شود.

این شرکت می‌گوید: «ما اعتقاد داریم که تردّد فقط رفتن از یک نقطه به نقطه دیگر نیست بلکه یک سفر لذّت‌بخش است».

دو درگاه USB روی این باتری طراحی شده است که امکان شارژ تلفن همراه یا سایر ابزارهای مشابه را در طول حرکت فراهم می‌سازد. این باتری چندکاره همچنین توانایی سنجش و گزارش کیفیت هوا و توصیه مسیرهای پاک‌تر را دارد.

تردّد فقط رفتن از یک نقطه به نقطه دیگر نیست بلکه یک سفر لذّت‌بخش است

Noordung، مدعی است که وقتی این باتری، تغذیه برق دوچرخه را بر عهده می‌گیرد، هر بار شارژ آن را به اندازه مسافتی سی کیلومتری حفظ می‌کند.

این شرکت تنها پانزده پیش‌نمونه از دوچرخه‌های Angel Edition را به صورت دست‌ساز و با قیمت ۹۷۶۰ یورو تولید خواهد کرد. Noordung، در نظر دارد ابتدا بازخورد خریداران اولیه‌ای را دریافت کند که به «دوستان، اعضای خانواده و سفیران ایده Noordung» تبدیل خواهند شد.

گرچه این دوچرخه هنوز در مرحله پیش‌تولید است اما Noordung قول داده است که هر گونه مشکل به‌وجود آمده را به صورت رایگان رفع کرده و ارتقاهای تکمیلی را در آینده ارائه کند.■

2 Pininfarina، با تخصص خود در طراحی اتومبیل‌های ورزشی، اولین دوچرخه الکتریکی‌اش را به بازار عرضه می‌کند

Pininfarina که یک شرکت ایتالیایی طراحی وسایل نقلیه است، اولین دوچرخه الکتریکی خود را که توسط Diavelo (تولیدکننده دوچرخه) ساخته شده، معرفی کرده است. همه قطعات اصلی E–voluzione؛ شامل باتری، موتور، چراغ‌ها و نمایشگر در بدنه دوچرخه ادغام شده‌اند. Pininfarina، مدعی است که این یکپارچه‌سازی، تعادل و عملکرد بهتری را ایجاد می‌کند.

شرکت مذکور که معمولاً برای مشتریانی مانند Ferrari طراحی می‌کند، تخصص خود در طراحی اتومبیل‌های ورزشی و خودروهای الکتریکی را با هم در این دوچرخه به‌کار گرفته است. Paolo Pininfarina، رئیس شرکت می‌گوید: «E–voluzione، بیانگر یک تلفیق بی‌نقص از روحیه ماست: شخصیت ورزشی و روح دوستدار محیط‌زیست؛ ورزشی و پویا. این یک دوچرخه هماهنگ است که می‌تواند عملکرد عالی و راحتی فوق‌العاده را تضمین کند».

E–voluzione، یک بدنه کربنی به وزن شانزده کیلوگرم دارد که از بیشتر دوچرخه‌های الکتریکی موجود در بازار سبک‌تر است. این دوچرخه به یک موتور Brose، یک باتری با حق امتیاز پاناسونیک و قطعات شیمانو مجهز است. با اینکه باتری در بدنه ادغام شده است اما به‌راحتی امکان جداسازی آن برای شارژ مجدد وجود دارد.

Pininfarina و Diavelo، این دوچرخه را در سه نسخه مختلف عرضه می‌کنند که با نام‌های Hi–Tech ،Elegance و Dynamic شناخته می‌شوند. E–voluzione در نمایشگاه Eurobike شهر Friedrichshafen آلمان به‌نمایش گذاشته شد. Eurobike، یک نمایشگاه تجاری سالیانه است که از ۳۰ آگوست تا ۲ سپتامبر ۲۰۱۶ برگزار شد.■

3 Gi Flybike

Gi Flybike، دوچرخه الکتریکی جدید دیگری است که برای سواری شهری طراحی شده و مجهز به سیستم تاشوندگی یک ثانیه‌ای و قفل از راه دور است.

Pininfarina، در حال حاضر به همراه AECOM روی یک برج کنترل ترافیک هوایی در فرودگاه جدید استانبول کار می‌کند، پروژه‌ای که در آن توانسته پیشنهادهای طراحان قدرتمندی مانند Zaha Hadid و Moshe Safdie را شکست دهد. این شرکت در یکی از طرح‌های قبلی خود برای دوچرخه الکتریکی یعنی دوچرخه ویرایش محدود Fuoriserie، مواد مورد استفاده در وسایل نقلیه دهه ۱۹۳۰ را با فناوری‌های معاصر ترکیب می‌کرد.■

TRAIL
TRIATHLON
CYCLING
RACKET
CYCLING
PERFORMANCE
COMPRESSPORT®
VEINO-MUSCULAR COMPRESSION TECHNOLOGY
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۲۰۳۳۲۱ – ۸۸۲۰۳۳۲۳ (۰۲۱)
www.compressportus.com

MENABO ITALIA
نماینده انحصاری محصولات منابو ایتالیا در ایران
اعطای
نمایندگی فروش
MADE IN ITALY
دوچرخه بند سقفی
اسکی بند
جعبه حمل بار
باربند
دوچرخه بند
تهران، میدان بهمن، خیابان دارابی، نبش کوچه بذلی، پلاک ۶۸، شرکت آسان تجارت داوین
۰۹۳۰ ۶۲۶ ۲۲۳۳ /۰۹۱۲ ۱۰۲ ۵۵۳۹/ ۰۲۱-۷۶۸۷۱۵۶۸
www.menabocaraccessories.com
www.menabo.ir / info@menabo.ir
menabo.ir
CITY CRASH TESTED
TÜV TESTED

سالم‌تر و قوی‌تر

دوچرخه‌سواری با رژیم غذایی گیاهخواری

سمیه پیمان‌نیک

Lizzie Armitstead

به این دلیل که برخی از دوچرخه‌سواران مطرح در رده‌های بالا با رعایت رژیم غذایی گیاهخواری یا گیاهی در رقابت‌ها شرکت می‌کنند (از جمله Lizzie Armitstead برنده مدال نقره المپیک ۲۰۱۲ که از سن نوزده سالگی گیاهخوار بوده است)، به‌نظر می‌رسد یک رژیم بدون گوشت (گیاهخواری یا Vegetarian) یا فاقد هرگونه محصول حیوانی (رژیم گیاهی یا Vegan) می‌تواند سوخت لازم برای موفقیت دوچرخه‌سوار را تأمین کند. متخصصین تغذیه تیم دوچرخه‌سواری بریتانیا، وضعیت تعدادی از دوچرخه‌سواران با رژیم‌های گیاهخواری و گیاهی را بررسی کرده و هیچ دلیلی مبنی بر اینکه چنین رژیمی برای موفقیت روی دوچرخه، مضر باشد را نیافته‌اند. با این‌حال همانند تمام رژیم‌های دیگر، یک رژیم متعادل گیاهخواری یا گیاهی کاملاً به تصمیم‌گیری‌های درست مربوط می‌شود.

به میزان کافی بخورید

رژیم‌های گیاهخواری یا گیاهی، عموماً سرشار از غذاهای پر فیبری هستند که با اینکه کالری چندانی ندارند، شما را سریع سیر می‌کنند. اگر به دنبال این هستید که یکی، دو کیلو از وزن خود را کاهش دهید، این یک ویژگی عالی است اما اگر در دوره یک تمرین سنگین قرار دارید، چنین رژیمی می‌تواند شما را به‌طور جدی دچار کمبود سوخت کند. یک دفترچه یادداشت روزانه از تغذیه و تمرین خود تهیه کنید و مطمئن شوید که کمتر از میزان مورد نیاز غذا نمی‌خورید. اگر سواری‌های طولانی دارید، می‌توانید به سراغ گزینه‌های اصلاح‌شده‌تر با چگالی بالای کالری مانند برنج سفید، پاستا و سیب‌زمینی بروید.

پروتئین‌های کامل

برای گیاهخواران، تخم‌مرغ و لبنیات می‌توانند بهترین منبع پروتئین‌های کامل با کیفیت بالا باشند ولی برای افرادی که رژیم گیاهی دارند، وضعیت کمی سخت‌تر است زیرا حبوبات، غلات، آجیل و دانه‌ها همیشه به‌طور جداگانه حاوی یک تعادل کامل از آمینو اسیدهای اساسی نیستند. بدن شما بدون این آمینو اسیدها، قادر نخواهد بود پروتئین‌ها را برای ترمیم عضلاتتان سنتز کند. برنج و لوبیا، ترکیب کلاسیکی است که تعادل کاملی از آمینو اسیدهای اساسی را تأمین می‌کند. همچنین تعدادی از منابع پروتئین گیاهی مانند کوینوآ، گندم سیاه و سویا وجود دارند که پروتئین‌های کامل هستند.

یک دوچرخه‌سوار مرد معمولاً روزانه به ۱٫۲ تا ۱٫۶ گرم پروتئین برای هر کیلوگرم از وزن بدن خود نیاز دارد، درحالی‌که نیاز دوچرخه‌سواران زن ۱۵ درصد کمتر است. این مقدار چندان زیاد نیست اما منابع پروتئین‌های گیاهی، چگالی بسیار پایین‌تری دارند. برای مثال، دو سینه بوقلمون تقریباً ۴۳ گرم پروتئین را تأمین خواهد کرد که کمی کمتر از نصف مقدار مورد نیاز یک دوچرخه‌سوار مرد ۸۰ کیلوگرمی است اما برای دریافت همان مقدار پروتئین از بادام، شما باید بیش از هشت مشت پر بادم بخورید. این بدان معنی است که افراد با رژیم گیاهخواری و گیاهی احتمالاً باید به فکر مکمل باشند.

آهن

با توجه به اینکه سبزیجات برگ‌سبز مانند اسفناج و بروکلی حاوی مقدار زیادی آهن هستند، دلیلی ندارد دوچرخه‌سوارانی که رژیم گیاهخواری یا گیاهی دارند، دچار کمبود آهن شوند. جذب آهن از منابع گیاهی ممکن است برای بدن شما دشوارتر باشد اما اسیدهای طبیعی می‌توانند به فرآیند مذکور کمک کنند. اضافه کردن سرکه به سس سالاد یا خوردن یک شیشه آب‌پرتقال با غذا، راه‌حل‌های ساده‌ای هستند.

ویتامین B۱۲

B۱۲، برای بازیابی پس از تمرینات، بهبود عملکرد اعصاب و ایجاد سلول‌های قرمز که وظیفه حمل اکسیژن را دارند، یک ویتامین مهم است. گیاهخوارانی که از محصولات لبنی استفاده می‌کنند در این زمینه نگرانی ندارند اما کسانی که رژیم گیاهی دارند باید مکمل‌هایی را در نظر بگیرند. خوشبختانه بسیاری از غذاها مانند غلات فرآوری‌شده صبحانه یا شیر سویا، با B۱۲ غنی شده‌اند. همچنین این ویتامین در بسیاری از مولتی‌ویتامین‌های باکیفیت نیز وجود دارد.

اسیدهای چرب اساسی

روغن ماهی باکیفیت، یکی از مکمل‌هایی است که به همه دوچرخه‌سواران توصیه می‌شود، زیرا اسیدهای چرب اساسی امگا ۳ در آن وجود دارد. این اسیدها علاوه بر مزایای متعدد برای سلامتی، تأثیرات خاصی بر تمرین و عملکرد ورزشکار دارند. مهم‌ترین مورد، تأثیر ضدالتهابی است که مزایای «بعد از تمرین» آشکاری دارد. افراد با رژیم‌های گیاهخواری و گیاهی نمی‌توانند از این نوع مکمل‌ها استفاده کنند درحالی که سطح پایین امگا ۳ آنها نشان می‌دهد که رژیم‌هایشان غالباً فاقد این ماده است. البته موضوع به‌سادگی جست‌وجوی غذاهایی با سطح بالای امگا ۳ نیست، زیرا نسبت آن با امگا ۶ است که اهمیت دارد. شما باید برای دریافت امگا ۳ بیشتر تلاش کنید، درحالی‌که دریافت امگا ۶ خود را کاهش می‌دهید.

برای کاهش دریافت امگا ۶، از طبخ غذا با روغن‌های گیاهی مانند ذرت، آفتابگردان و کنجد اجتناب کرده و در عوض به سراغ زیتون، آواکادو و بادام‌زمینی بروید. برای افزایش دریافت امگا ۳، از دانه‌های کتان، چیا، گردو و شاهدانه استفاده کنید. آرد دانه کتان بسیار خوب است. شما همچنین می‌توانید نوعی از مکمل‌های امگا ۳ را پیدا کنید که به‌طور اختصاصی برای افرادی با رژیم‌های گیاهخواری و گیاهی طراحی شده‌اند و ماده اصلی آنها غالباً جلبک است.

فراوانی اسیدهای چرب امگا ۳ در روغن‌های گیاهی متداول

۱. روغن‌های گیاهی که اصلا امگا ۳ ندارند: اکثر قریب به اتفاق روغن‌های گیاهی مانند روغن آفتابگردان، روغن ذرت، روغن کنجد، روغن پنبه دانه، روغن بادام زمینی و ... سرشار از امگا ۶ می‌باشند و به هیچ میزانی امگا ۳ ندارند.

۲. روغن‌های گیاهی که کمی امگا ۳ دارند: روغن سویا، روغن کلزا، روغن گردو و روغن جوانه گندم علاوه بر داشتن مقادیر فراوانی امگا۶ مقداری امگا ۳ نیز دارند و بر روغن‌های ذکر شده در بالا ارجحیت دارند.

۳. روغن‌های سرشار از امگا ۳: تنها روغن گیاهی که میزان امگا ۳ آن از امگا ۶ بیشتر است، روغن بذر کتان می‌باشد و تنها روغنی که سرشار از امگا ۳ است و امگا ۶ ندارد روغن ماهی است.

کراتین

کراتین که در گوشت قرمز و ماهی یافت می‌شود، برای حرکات ناگهانی و انفجاری اهمیت دارد. این ماده بدون تردید می‌تواند در طول مراحل تقویت و پرسازی (هیپرتروفیک)، برای دوچرخه‌سوارانی که رژیم گیاهخواری یا گیاهی دارند، یک کمک باشد و ما طی ده سال گذشته با دوچرخه‌سواران Team Pursuit از آن استفاده کرده‌ایم.

مطالعات نشان داده‌اند که ممکن است ورزشکاران گیاهخوار، سطح کراتین را در عضلات خود کاهش دهند، بنابراین اگر شما یک دوچرخه‌سوار مسابقات سرعت یا یک Sprinter هستید، احتمالاً لازم دارید که مکمل آن را به رژیم خود اضافه کنید. البته باید مراقب باشید، زیرا بسیاری از محصولات مکمل کراتین از حلزون صدفدار تهیه شده‌اند.

غذای فرآوری‌شده

رژیم‌های گیاهخواری و گیاهی نیز خالی از غذاهای فرآوری‌شده، نیستند و همانند رژیم‌های گوشت‌خواری، شما همیشه باید تا حد امکان به دنبال گزینه‌های کاملاً فرآوری نشده، باشید. بسیاری از «غذاهای جایگزین» کاملاً با شکر و چربی بد پر شده‌اند (ما چیزکیک‌های مخصوص رژیم‌های گیاهی را با چنین مشخصاتی دیده‌ایم). شما گاهگاه سزاوار یک غذای لذّت‌بخش هستید اما تلاش کنید آن را به یک روش همیشگی تبدیل نکنید.

روز دوچرخه‌سواری با رژیم گیاهی

صبحانه: یک موز را در پوره کوینولا که با شیر نارگیل تهیه شده است، خرد کنید تا کمی آن را شیرین کند و سپس مقداری دانه و آجیل روی ترکیب بپاشید.

روی دوچرخه: آجیل و میوه‌های خشک‌شده، موز و شکلات تلخ با مغز نارگیلی، انتخاب‌های خوبی هستند.

سیب‌زمینی‌های تازه آب‌پز شده و ساندویچ‌های کره بادام‌زمینی نیز گزینه‌های خوشمزه دیگری هستند که می‌توانید استفاده کنید. شما حتی می‌توانید مطابق سلیقه آمریکایی، مقداری مربای مناسب رژیم گیاهی را به این ترکیب اضافه کنید.

بازیابی: به سراغ یک نوشیدنی اسموتی با استفاده از شیر سویای غنی‌شده با B۱۲، موز، انواع توت منجمد و مقداری دانه کتان آسیاب‌شده رفته و یا از پروتئین گیاهی CNP Pro استفاده کنید.■

سرمنشأ بوی نامطبوع بدن

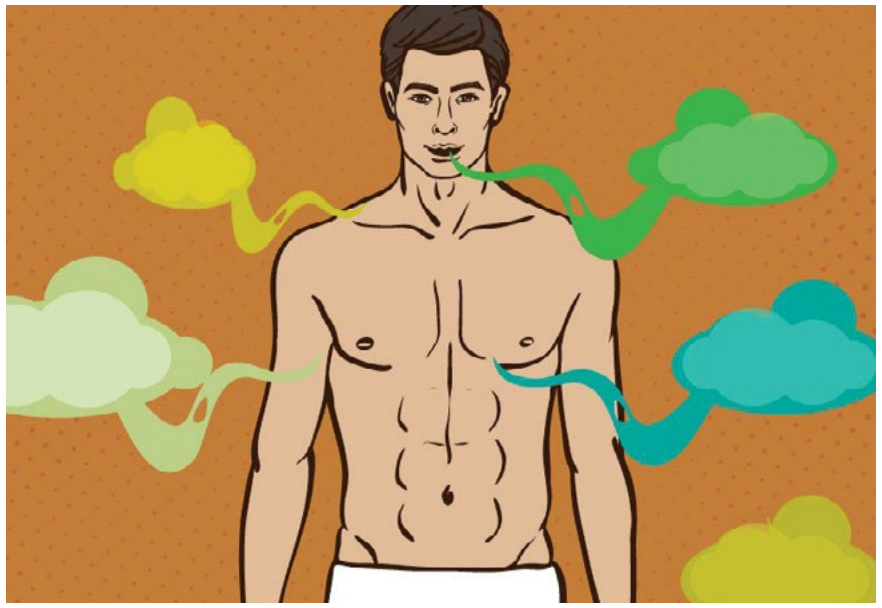
۵ بوی بدن که نشانه چیزی بیش از حمام نرفتن است

www.bicycling.com

صرف‌نظر از این که تازه یک تمرین طاقت‌فرسا را تمام کرده‌اید یا یک ساندویچ پر از پیاز خورده‌اید، گاهی این احتمال وجود دارد که حضور شما باعث ایجاد بوی بد در اتاق شود. در اکثر موارد، یک حمام ساده، استفاده از دئودورانت یا استفاده از مقداری خمیردندان نعنایی تازه می‌تواند چنین مشکلی را برطرف کند. اما در بعضی از موارد، موضوع اینقدرها هم ساده نیست.

دلیل این مسأله آن است که بوی بدن شما عملاً می‌تواند حرف‌های زیادی برای گفتن درباره وضعیت سلامت شما داشته باشد. یک تحقیق جدید در سوئد نشان می‌دهد که بعضی از بیماری‌ها می‌توانند یک بوی منحصربه‌فرد و متمایز را تولید کنند.

پس باید به چه نوع بخارات بدبویی از بدن خود توجه کنید؟ در ادامه به ۵ بوی متداول بدن که می‌تواند نشانه یک مشکل جدی باشد و اینکه در صورت استشمام آنها از بدن خود باید چه‌کاری انجام دهید، اشاره می‌کنیم.



بوی بدن شما عملاً می‌تواند حرف‌های زیادی برای گفتن درباره وضعیت سلامت شما داشته باشد. یک تحقیق جدید در سوئد نشان می‌دهد که بعضی از بیماری‌ها می‌توانند یک بوی منحصربه‌فرد و متمایز را تولید کنند.

نفس میوه‌ای علامت دیابت

به‌گفته پروفسور Robert Gabby، استاد ارشد پزشکی در مرکز دیابت Joslin بوستون، نفس میوه‌ای به یکی از عوارض دیابت با نام DKA یا به طور کامل‌تر، Diabetic Ketoacidosis اطلاق می‌شود. این عارضه وقتی روی می‌دهد که بدن شما دچار کمبود انسولین شده و قند خونتان بالا می‌رود. افرادی که دیابت نوع ۱ دارند عموماً بیشتر از افرادی که دارای دیابت نوع ۲ هستند، دچار این حالت می‌شوند.

اتفاقی که می‌افتد این است که بدن شما نمی‌تواند انرژی مورد نیاز برای فعالیت صحیح را تولید کند. در نتیجه، برای تأمین سوخت شروع به شکستن اسیدهای چرب می‌کند. این فرآیند باعث افزایش مواد شیمیایی اسیدی با نام Ketones در خون شما می‌شود. دکتر گبی می‌گوید یکی از اسیدهای اصلی این مجموعه یعنی اَستون (همان ماده‌ای که در پاک‌کننده‌های لاک ناخن به‌کار می‌رود)، می‌تواند یک بوی میوه‌ای را در نفس شما باقی بگذارد. ممکن است تا زمانی که شخص دیگری به آن اشاره نکرده، متوجه این بو نشوید اما پزشکان بلافاصله آن را تشخیص می‌دهند.

به‌گفته او، تأثیرات DKA می‌تواند جدی و حتی مرگبار باشد. این وضعیت می‌تواند فرد را به استفراغ و ادرار مکرر دچار نموده و باعث شود که بدن مایعات خود را با سرعت خطرناکی از دست بدهد.

DKA معمولاً با سایر علایم دیابت مانند خستگی مفرط، تاری دید و کاهش غیرقابل توضیح وزن همراه است. با این حال، در بسیاری از موارد افراد همه این علایم را در کنار یکدیگر قرار نمی‌دهند که موجب می‌شود تشخیص و درمان به تأخیر بیفتد. به همین دلیل انجمن بیماران دیابتی آمریکا توصیه می‌کند که اگر متوجه وجود بوی میوه‌ای در تنفس خود به همراه هر یک از این نشانه‌ها شدید، مخصوصاً اگر با خستگی، خشکی دهان، تنفس دشوار یا درد شکم همراه است، در اولین فرصت به اورژانس مراجعه نمایید.

پس از آنکه پزشک وضعیت Kteones خون شما را آزمایش کند، درباره جایگزین‌نمودن مایعات ازدست‌رفته و برگرداندن سطح قند خون شما به وضعیت استاندارد با درمان انسولینی کار می‌کند.

بوی بد پا، علامت «پای ورزشکاری»

به‌گفته انجمن پزشکی بیماری‌های پای آمریکا (APMA)، اگر نمی‌توانید با بوی متعفن کفش ورزشی خود مقابله کنید، احتمالاً باید یک عفونت قارچی را سرزنش نمایید. اگر در اطراف انگشتان خود دچار پوسته‌های خشک و فلس‌مانند، قرمزی و تاول شده‌اید، احتمالا عارضه «پای ورزشکاری» دارید.

دکتر Rokhsar Cameron، دانشیار بالینی امراض پوستی در بیمارستان Mount Sinai نیویورک، می‌گوید: همچنین بوی بد پای شما می‌تواند به خاطر ترکیبی از باکتری‌ها و قارچ‌ها ایجاد شود که در حال فساد پوست و شکاف بین انگشتان شما هستند. از سوی دیگر، اگر پای خود را بخارانید و سپس به بخش دیگری از بدن خود دست بزنید، می‌توانید عارضه «پای ورزشکاری» را به سایر نواحی بدنتان مانند کشاله ران یا زیربغل انتقال دهید. این وضعیت می‌تواند موجب شود که از این نواحی نیز بوی بدی متصاعد شود.

ضمناً اگر پای ورزشکاری را نادیده بگیرید، پوست شکاف مابین انگشتان شما بیش از حد نرم و مرطوب شده و یک نقطه ورود را برای باکتری‌ها ایجاد می‌کند. همچنین شما می‌توانید شرایط پیچیده‌تری مانند سلولیت را ایجاد کنید که یک عفونت باکتریایی در بافت نرم پوستتان است.

بنابراین اگر با چنین علایمی مواجه شدید، یک اسپری ضدقارچ عمومی مانند Lotrimin یا Tinactin را امتحان کنید. اگر مشکل بعد از دو هفته همچنان ادامه یافت، پزشک شما می‌تواند معاینه دقیق‌تری انجام داده و درمان‌های هدفمندتری را تجویز کند.

قارچ‌ها تمایل دارند که در محیط‌های مرطوب رشد کنند، اگر پاهای شما عادت به عرق‌کردن دارند، می‌توانید از پودر بچه برای خشک‌نگهداشتن آنها استفاده کنید.

ادرار با بوی تند، نشانه عفونت مجاری ادرار

دکتر Jamin Brahmbhatt، اورولوژیست Orlando Health، می‌گوید عفونت‌های مجاری ادرار می‌توانند باعث شوند که ادرار بویی تند و تقریباً شیمیایی پیدا کند. چنین وضعیتی بعد از آن پیش می‌آید که باکتری (اکثر مواقع E. Coli) وارد مجاری ادرار شما می‌شود. سپس باکتری‌ها خودشان را در مثانه شما تکثیر نموده و ایجاد عفونت می‌کنند.

عفونت‌های مجاری ادرار در زنان بیشتر از مردان رایج است زیرا در زنان، میزراه (Urethra، کانالی که مثانه را تخلیه می‌کند) کوتاه‌تر است. به همین دلیل مردان غالباً ادرار بدبوی خود را نادیده می‌گیرند چون تصور می‌کنند که در معرض چنین عفونتی قرار ندارند.

دکتر Brahmbhatt توضیح می‌دهد: «معمولاً مردان هنگامی دچار عفونت می‌شوند که چیزی به مثانه آنها اجازه تخلیه ندهد». این بدان معنی است که عفونت مجاری ادرار می‌تواند نشانگر یک مشکل بزرگ‌تر مانند سنگ کلیه، دیابت یا یک غده پروستات بزرگ‌شده باشد که درمان آن نیازمند جراحی است. بنابراین اگر متوجه شدید که ادرارتان بدبو شده است، موضوع را با پزشک خود در میان بگذارید تا آن را برای بررسی علت آزمایش کند.

مدفوع بدبو، علامت عدم تحمل لاکتوز

به گفته دکتر Ryan Unargo، استادیار پزشکی گوارشی بیمارستان Mount Sini نیویورک، وقتی روده کوچک شما آنزیمی به نام لاکتاز (Lactase) را به اندازه کافی تولید نمی‌کند، قادر به هضم قندی که در محصولات لبنی یافت می‌شود یعنی لاکتوز (Lactose) نخواهد بود. در نتیجه، روده کوچک لاکتوز را به جای جریان خونتان به روده بزرگ شما هدایت می‌کند که در آنجا توسط باکتری‌ها تخمیر می‌شود. این وضعیت می‌تواند مدفوع شل با بوی نامطبوع، نفخ و گاز بدبو ایجاد کند.

عدم تحمل لاکتوز عارضه‌ای نسبتاً رایج در بین افراد است. به‌گزارش انستیتوی ملی سلامت، نزدیک به ۶۵ درصد از مردم در هضم لبنیات مشکل دارند. اما Alan Aragon، مشاوره تغذیه مجله Men’s Health، می‌گوید که واکنش (شامل انقباض دردناک شکم، حالت تهوع، اسهال، استفراغ و همچنین مدفوع و گازهای بدبو) می‌تواند در بین افراد مختلف متفاوت باشد. او می‌گوید با این حال برای اکثر افراد تنها ۱۲ گرم لاکتوز (حدود یک‌چهارم لیتر شیر یا یک فنجان بستنی) برای مشاهده علایم نگران‌کننده کافی است.

به گفته دکتر Unargo، اگر بعد از مصرف مقداری شیر مدفوع یا گازهای خروجی از روده‌تان بوی تندی می‌یابند، بهتر است که موضوع را با پزشک خود در میان بگذارید.

پزشک شما می‌تواند مشکل را تشخیص داده یا حتی مشکلات روده‌ای نگران‌کننده‌تری مانند بیماری کرون (Crohn) را به عنوان مقصر بوی بد برطرف نماید. سپس او می‌تواند به تعیین مقدار لاکتوزی که می‌توانید بدون ایجاد مشکل در هر روز مصرف کنید، کمک نماید. Aragon می‌گوید اگر قرار است تنها یک بستنی بخورید، همچنین می‌توانید یک قرص Lactaid مصرف کنید که حاوی آنزیم لاکتاز بوده و اجازه می‌دهد لبنیات را در مدت ۴۵ دقیقه هضم نمایید.

نفس بدبو، نشانه توقف تنفس در خواب

اگر نفس صبحگاهی شما همواره بدبو و سنگین است (حتی با وجود آن که دایماً مسواک می‌زنید)، احتمالاً با مشکل تشخیص داده‌نشدهٔ Apnea یا توقف تنفس در خواب مواجه هستید؛ یک اختلال که باعث می‌شود تنفس شما گاه و بیگاه در طول مدتی که خواب هستید، متوقف و دوباره شروع شود.

به‌گفته دکتر Raj Dasgupta، استادیار پزشکی بالینی در دانشگاه کالیفرنیای جنوبی، توقف تنفس در خواب می‌تواند به خرناس شدید منتهی شود که در نتیجهٔ آن، در طول شب از طریق دهانتان نفس می‌کشید. این وضعیت می‌تواند دهان شما را بسیار خشک کند که همین، یکی از دلایل متداول بوی بد دهان است. این وضعیت به باکتری‌ها امکان می‌دهد تا بهتر تکثیر شوند. وقتی انواع خاصی از آنها تکثیر می‌شوند، یک نوع گاز گوگردی را تولید می‌کنند که می‌توانند بوی یک تخم‌مرغ گندیده را به نفس شما بدهند.

اگر سایر علت‌های نفس بدبو را حذف‌کرده‌اید اما هنوز با یک دهان بدبو از خواب بیدار می‌شوید و از خواب‌آلودگی روزانه و خرناس رنج می‌برید، به پزشک خود مراجعه کنید. تشخیص سریع توقف تنفس در خواب از اهمیت بالایی برخوردار است. شرایط خواب قویاً با دیابت، فشار خون بالا و اختلالات قلبی ارتباط دارد. بنابراین دیر یا زود تأثیرات بلندمدتش را روی سلامتی شما خواهد گذاشت.

پس از تشخیص، پزشک خواب شما می‌تواند یک ابزار «فشار جریان هوای مثبت مداوم» یا CPAP را توصیه کند؛ ماسکی که روی بینی و دهان شما قرار گرفته و به بازنگهداشتن مسیر هوا در طول خواب کمک می‌کند. ■

هیچ رازی در کار نیست

دوچرخه سواری چگونه شما را شاد و باهوش میکند

محمد نادر

اینکه دوچرخه‌سواری باعث می‌شود اندام متناسب‌تری داشته باشید، یک راز نیست اما تحقیقات نشان می‌دهند که این ورزش همچنین قدرت تفکر شما را تقویت کرده و استرس را نیز ازبین می‌برد. در این مقاله خواهید دید که چطور مزایای ذهنی دوچرخه‌سواری را به حداکثر برسانید.

پروفسور Brian Christie، عصب‌شناس کانادایی هر روز صبح به مغز خود یک تقویت‌کننده اضافی می‌دهد. ما درباره سر کشیدن چند فنجان اسپرسو غلیظ یا انجام یکی از آن بازی‌های تمرین ذهنی که در سراسر فیس‌بوک تبلیغ می‌شوند، صحبت نمی‌کنیم. Christie می‌گوید: «من روی دوچرخه پریده و به باشگاه می‌روم تا چهل‌وپنج دقیقه در آنجا تمرین کنم، سپس بقیه مسیر تا محل کارم را نیز سواری می‌کنم. وقتی به میز کارم می‌رسم، مغزم تا چند ساعت در نقطه اوج فعّالیت است». وقتی تمرکز ذهنی او در ادامه روز به‌تدریج کاهش می‌یابد، آن را با یک دور کوتاه دیگر برای انجام کارهای خارج از دفتر، احیا می‌کند.

سواری، کار، سواری، کار و به همین ترتیب. این یک روش اثبات‌شده علمی است که برخی از مزایای غیرمنتظره دوچرخه‌سواری را آشکار می‌کند. در یک مطالعه جدید در مجله تحقیقات بالینی و تشخیصی

(Clinical and Diagnostic Research)، دانشمندان متوجّه شدند که افراد بعد از سی دقیقه رکاب زدن روی یک دوچرخه ثابت، در آزمایش‌های حافظه، استدلال و برنامه‌ریزی نتایج بهتری را نسبت به زمانی که سواری نکرده بودند به‌دست آوردند. آنها همچنین آزمایش‌ها را بعد از رکاب زدن، سریع‌تر به‌پایان رساندند.

ذهن خود را رشد دهید

ورزش برای مغز شما مانند کود است. همه ساعت‌هایی که صرف رکاب زدن می‌کنید، بسترهای مویرگی غنی را نه تنها در عضلات چهارسر و سرینی بزرگ، بلکه در مغزتان نیز ایجاد می‌کنید. به گفته Christie، عروق خونیِ بیشتر در مغز و عضلات به معنای رسیدن اکسیژن و آَذوقه بیشتر برای کمک به آنها است.

وقتی رکاب می‌زنید، در عین حال سلول‌های عصبی بیشتری را وادار به شلیک می‌کنید. وقتی این نورون‌ها فعّال می‌شوند، ایجاد پروتئین‌هایی مانند عامل نوروتروفیک مشتق‌شده از مغز یا BDNF و ماده‌ای با نام «سر انسان» (Noggin) را تشدید می‌کنند که تشکیل سلول‌های مغزی جدید را افزایش می‌دهند. نتیجه نهایی: شما تولید نورون‌ها را دو یا سه برابر کرده و به‌طور تحت‌اللفظی مغزتان را می‌سازید. شما همچنین انتقال‌دهنده‌های عصبی (پیام‌رسان‌های مابین سلول‌های مغزیتان) را آزاد می‌کنید تا همه این سلول‌های قدیمی و جدید، بتوانند برای عملکرد بهتر و سریع‌تر با یکدیگر ارتباط برقرار کنند. این یک مزیت واقعاً بزرگ برای دوچرخه‌سواران است.

این نوع رشد مخصوصاً با تولد هرروزه اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، زیرا درحالی‌که ما پیر می‌شویم، مغزمان کوچک شده و ارتباطات مذکور تعضیف می‌شوند. به گفته پروفسور Arthur Kramer، عصب‌شناس دانشگاه ایلینویز در Urbana–Champaign، ورزش اندام‌ها را بازیابی نموده و از آنها محافظت می‌کند. او با اشاره به مطالعه‌ای که در آن مغز پنجاه‌ونه داوطلب بی‌تحرک در سنین بین شصت و هفتادونه سال که در مدت شش ماه یک برنامه ورزشی را انجام داده یا غیرفعّال بودند مورد معاینه و بررسی قرار گرفت، می‌گوید: «تحقیق ما نشان داد که تنها پس از سه ماه، افرادی که ورزش می‌کردند حجم مغزی مساوی با افرادی داشتند که سه سال از آنها جوان‌تر بودند».

یک مغز بزرگ‌تر با اتصالات بیشتر، بهتر کار می‌کند. Kramer می‌گوید: «افراد بالغی که ورزش می‌کنند مهارت‌های حافظه‌ای بهتر، تفکر روان‌تر و توانایی بالاتری در حل مسائل نسبت به افراد بی‌تحرک از خود نشان می‌دهند».

مسیر خود را هوشمندانه‌تر سواری کنید

بنابراین اگر یک تمرین ورزشی کوچک بتواند تیزهوشی ذهنی شما را تقویت کند، ورزش‌های طولانی‌تر و سخت‌تر می‌توانند عضویت Mensa را برایتان به ارمغان بیاورند؟ Christie می‌گوید: نه آنقدرها. وی اضافه می‌کند که بیشتر الزاماً بهتر نیست، مخصوصاً در کوتاه‌مدت.

همان مطالعه‌ای که مزایای مغزی یک دوره ورزش کوتاه را گزارش می‌کرد، این مسأله را نیز آشکار نمود که تلاش‌های شدیدتر می‌توانند به‌طور موقت، حافظه و پردازشِ اطلاعات را مختل کنند؛ چیزی که Christie **مستقیماً مشاهده کرده بود.**

دختر نوجوان او نیز روزش را با ورزش آغاز می‌کند، خصوصاً تمرین قایق‌سواری که معمولاً با سِت‌های پارو زدن شدید همراه است. اما به جای اینکه ورزش تمام سیلندرهای مغز او را به‌کار بیندازد، وقتی به مدرسه می‌رسد کمی دچار رکود فکری است. Christie می‌گوید: «به‌طور خلاصه، شما روی یک منحنی U شکل برای ورزش و مزایای ذهنی قرار دارید. اگر خیلی کم ورزش کنید، مغزتان چیزی که برای عملکرد بهینه نیاز دارد را دریافت نخواهد کرد. ورزش بیش از حد نیز باعث می‌شود که بدنتان گلوکز و سایر منابع مورد نیاز خود را مصرف نموده و در نتیجه تا بازیابی آن، درمانده شود». نقطه طلایی تیزهوشی ذهنی درست پس از ورزش، حدود سی تا شصت دقیقه سواری هوازی با حدود هفتادوپنج درصد از حداکثر میزان ضربان قلبتان یا یک تلاش با رده‌بندی هفت در مقیاس یک (بی‌حرکت ماندن) تا ده (شدیدترین تلاش) است.

چرخش مثبت

دلایل علمی زیادی از این دیدگاه پشتیبانی می‌کنند که یک سواری خوب می‌تواند مزایای احساسی نیز داشته باشد. دوچرخه‌سواری می‌تواند برای حال و هوای شما نشاط‌بخش بوده، اضطراب را کاهش داده، مقاومت در برابر استرس را افزایش داده و حتی افسردگی را از بین ببرد.

پروفسور James Blumenthal، استاد طب رفتاری در گروه روانپزشکی و علوم رفتاری دانشگاه Duke در Durham کارولینای شمالی می‌گوید: «ورزش به‌خوبیِ روان‌درمانی و داروهای ضد افسردگی و شاید بهتر از آنهَا در درمان افسردگی مؤثر است». یک مطالعه جدید با تجزیه و تحلیل بیست‌وشش سال تحقیق نشان می‌دهد که حتی مقدار کمی تمرین ورزشی (در حد بیست تا سی دقیقه در روز) می‌تواند در بلندمدت از افسردگی جلوگیری کند.

در حالِ حاضر، دانشمندان عملکرد دقیق این فرآیند را کاملاً نمی‌شناسند اما می‌دانند که یکی از مزایای دوچرخه‌سواری تقویت تولید مواد شیمیایی احساس خوب مانند سروتونین و دوپامین است». پروفسور J. David Glass، محقق شیمی مغز در دانشگاه Kent State اوهایو می‌گوید: «به محض اینکه موش‌های آزمایشگاهی ما روی چرخ‌های خود شروع به دویدن می‌کنند، سطح سروتونین آنها یک افزایش صد تا دویست درصدی را نشان می‌دهد».

وقتی بیش از بیست تا سی دقیقه رکاب می‌زنید، سایر مواد شیمیایی سرحال‌کننده مانند اندورفین و کانابینویدها (که همان‌طور که از نامشان پیداست، از همان خانواده مواد شیمیایی هستند که باعث نشئگی مصرف‌کنندگان ماری‌جوآنا می‌شوند)، ترشح خواهند شد. وقتی محققین از بیست‌وچهار مرد خواستند به مدت پنجاه دقیقه با شدت متوسط دویده، رکاب‌زده و یا صرفاً بنشینند، سطوح بالایی از آناندامین (یک کانابینوید طبیعی) را در خون افرادی که ورزش کرده بودند یافتند اما این ماده در خون افراد بی‌حرکت وجود نداشت.

حتی بهتر از این مزایا، سواری منظم روی دوچرخه به تنظیم ماندن هورمون‌هایی مانند آدرنالین و کورتیزول کمک می‌کند که باعث می‌شود استرس کمتری را احساس کرده و آسان‌تر از وضعیت‌های پراضطراب به حالت عادی برگردید.

به‌یاد داشته باشید: اگرچه ورزش یک فعّالیت سالم است اما به نوعی یک استرس و فشار نیز محسوب می‌شود، خصوصاً وقتی تازه رکاب‌زدن را شروع کرده یا بعد از مدتی روی دوچرخه برگشته باشید. به گفته پروفسور Monika Fleshner، استاد فیزیولوژی یکپارچه دانشگاه کلرادو در Boulder وقتی برای اولین بار به خودتان فشار می‌آورید، بدنتان کورتیزول ترشح می‌کند تا میزان ضربان قلب، فشار خون و سطوح گلوکز خون را افزایش دهد. وقتی متناسب‌تر می‌شوید، فعّال کردن همین

به کمک دوچرخه سواری منظم می‌توانید وارد یک محیط پر از استرس شوید اما مشکلی نداشته باشید

واکنش در بدنتان به سواری طولانی‌تر و سخت‌تری نیاز خواهد داشت.

Fleshner می‌گوید: «برای افرادی که فعّال هستند، آغاز واکنش کورتیزول به محرک شدیدتری نسبت به افراد بی‌تحرک نیاز دارد. بنابراین حالا می‌توانید وارد یک محیط پر از استرس شوید اما مشکلی نداشته باشید. به عبارت دیگر، پیش از نشان دادن یک واکنش استرسی، می‌توانید فشار زیادی را تحمل کنید».

نسخه دوچرخه‌سواری برای خوشحالی چیست؟ نویسندگان یک مطالعه جدید در مورد ورزش و افسردگی به راهنمایی‌های زیر برای از بین بردن افسردگی با ورزش‌های هوازی رسیده‌اند: سه تا پنج جلسه در هفته ورزش کنید. هر جلسه باید چهل‌وپنج تا شصت دقیقه طول بکشد و میزان ضربان قلب خود را بین پنجاه تا هشتادوپنج درصد بالاترین سطح آن نگهدارید. البته این صرفاً یک توصیه حداقلی است که برای عموم مردم در نظر گرفته شده است. شما می‌توانید جلوتر رفته و بر اساس وضعیت قلب (و ذهن) خودتان سواری کنید.

بزرگترین متقلب‌ها

هفت دلیل احتمالی برای دوپینگ دوچرخه سواران

www.cyclingtips.com مترجم، مهرنوش نقش

شاید یک اتفاق نظر کلی در جمع‌های دوچرخه‌سواری جاده‌ای وجود داشته باشد که ورزش پاک‌تر از ده تا پانزده سال قبل شده است اما هنوز به‌ندرت می‌توانیم دو هفته را بدون شنیدن خبرهایی درباره یک آزمایش دوپینگ مثبت، پشت سر بگذاریم. دکتر Justin Coulson، به عنوان یک روانپزشک به بررسی این موضوع پرداخته است که دوپینگ تا چه اندازه در دوچرخه‌سواری جاده‌ای شایع است و شاید مهم‌تر اینکه چرا دوچرخه‌سواران روی تقلّب اصرار و پافشاری می‌کنند؟

با اینکه هیچ ورزشی در برابر تقلّب مصون نیست ولی سابقه دوچرخه‌سواری در زمینه دوپینگ به لطف دهه‌ها تقلّب، به‌طور وحشتناکی لکه‌دار و تا اعماق ساختار آن فاسد است. طرفداران ورزش از این تفکر که سلامت دوچرخه‌سواری به‌خاطر دوپینگ همچنان زیرسؤال است نفرت دارند اما جریان مداوم گزارش‌ها با تشخیص تخلفات دارویی یا موارد مشکوک در سطح محلی، کشوری و جهانی ادامه دارد. اما دوپینگ چقدر شایع است؟

رواج دوپینگ

در سال ۲۰۱۳ سازمان WADA نزدیک به ۲۴۰۰۰ آنالیز پاسپورت بیولوژیکی را انجام داد که تقریباً ۷۵۰۰ عدد از آنها مربوط به دوچرخه‌سواری بود (حدود یک‌سوم). نزدیک‌ترین ورزش آزمایش‌شده، دو و میدانی بود (حدود بیست‌وسه درصد)، ورزشی که با مشکلات جاری دوپینگ خودش دست‌وپنجه نرم می‌کند. تنها بیست‌پنج صدم درصد از آزمایش‌های خود دوچرخه‌سواری، «یافته‌های تحلیلی مغایر» را نشان دادند.

در همان سال UCI نیز ترکیبی از ۹۴۳۰ آزمایش (آزمایش ادرار و آزمایش‌های پاسپورت بیولوژیک ورزشکار ABP) را انجام داد، درحالی‌که تنها ۲,۲ درصد از آزمایش‌ها یافته‌های غیرمعمول را نشان می‌دادند و تنها یک درصد آنها به نتایج مغایر منتهی شدند. تفاوت بین نتایج مغایر و غیرمعمول به درصد یافته‌های مغایری بستگی دارد که نتیجه معافیت‌های مصرف دارویی بودند.

درحالی‌که بررسی‌های دوپینگ در دوچرخه‌سواری، همه ورزش‌های دیگر را تحت‌الشعاع قرار داده و نرخ تشخیص بیانگر شیوع بسیار پایینی است اما تمام داده‌ها به همین موضوع اشاره نمی‌کنند. یک مطالعه در سال ۲۰۱۱ (از طریق آزمایش خون) نشان می‌دهد که رواج دوپینگ می‌تواند تا حد چهل‌وهشت درصد بالا بوده یا تا سطح یک درصد پایین باشد و این دوپینگ بر اساس کشور ورزشکار و نوع فعالیت او قابل پیش‌بینی است. کشورها در این مطالعه مشخص نشده‌اند.

به‌علاوه، گزارش اخیر CIRC آشکار می‌کند که عمل دوپینگ در تمام سطوح دوچرخه‌سواری ادامه دارد و دائماً استراتژی‌های پیشرفته‌تری مورد استفاده قرار می‌گیرند. تردیدی نیست که تقلّب از طریق داروهای ارتقادهنده عملکرد (PEDها)، اتفاق می‌افتد. اما مردم چرا تقلّب می‌کنند؟ و چطور آن را توجیه می‌کنند؟ در ادامه به هفت دلیلی اشاره می‌کنیم که ممکن است دوچرخه‌سواران برای این کار داشته باشند:

چه‌کسی سود می‌برد؟

قانون Campbell (با وجود آنکه برای موضوعات ورزشی بیان نشده)، اشاره می‌کند که «هر چه هر شاخص کمّی اجتماعی (یا حتی برخی شاخص‌های کیفی) بیشتری برای تصمیم‌گیری‌های اجتماعی مورد استفاده قرار گیرد، بیشتر در معرض فشار انحراف قرار خواهد داشت و در تحریف یا فساد رویه‌های اجتماعی که برای نظارت بر آنها در نظر گرفته شده است، مستعدتر خواهد بود».
به عبارت دیگر اگر تصمیم‌گیری‌ها بر اساس معیارهایی مانند «برنده شدن» باشند، مردم به نفع خودشان (یا تیمشان) در آن معیار تقلّب می‌کنند. بنابراین اولین دلیل برای توجیه تقلّب این است که «اگر تقلّب کنم، سود می‌برم». در یک مقاله Atlantic در این زمینه آمده است:

«در زمینه ورزش‌های حرفه‌ای مانند مسابقات سرعت، گزینه‌های اخلاقی به عنوان تصمیم‌گیری‌های اقتصادی در نظر گرفته می‌شوند و ریسک بسیار بالاتر از آن است که تقلّب نکردن منطقی باشد».

رسالت اقناع خود

یک مطالعه جدید توسط Stephen Moston و تعدادی از همکارانش در دانشگاه Griffith نشان می‌دهد که دانش‌آموزان و ورزشکاران دبیرستانی معتقدند میزان استفاده از PED در بین ورزشکاران نخبه چیزی حدود سی درصد است.
شاید این پرسش از نوجوانان که درباره استفاده از PED چه فکر می‌کنند بی‌اهمیت به‌نظر برسد اما منطق چنین سؤالی بسیار آگاهانه است: اگر دانش‌آموزان (که ورزش نمی‌کنند) و ورزشکاران نماینده قشر نوجوان اعتقاد دارند که دوپینگ اتفاق می‌افتد، بدیهی است که استفاده از PED به بخشی از یک رسالت اقناع خود تبدیل می‌شود. یکی از دوچرخه‌سوارانی که در طول تاریخ بیش از همه درباره او صحبت شده، قربانی این طرز تفکر بوده است.

متارکه اخلاقی

یکی دیگر از پایه‌های مهم فرهنگ تقلّب، متارکه اخلاقی است که ورزشکاران از خود نشان می‌دهند. تقلّب‌ها رویه‌های اخلاقی معمول را از کار می‌اندازند که در نتیجه، تقلّب کردن و انجام کارهای خطا توجیه می‌شود. آنها فکر نمی‌کنند که به این دلیل آدم بدی می‌شوند. در واقع این رویکرد تنها بهانه‌ای در این زمینه به آنها می‌دهد.
Stephen R. Covey، مربی و مؤلف، فرآیند توجیه عقلی را این‌طور تشریح می‌کند که ما به خودمان «دروغ‌های منطقی» می‌گوییم. ما چیزهای را به خودمان می‌گوییم که حقیقت ندارند اما خودمان را متقاعد می‌کنیم که آنها حقیقت دارند و با این‌کار چیزی را تصدیق می‌کنیم که عملاً یک رفتار نامناسب است.
مثال‌هایی از این موارد عبارتند از «همه همین‌کار را انجام می‌دهند»، «این تقلّب نیست، متعادل کردن زمین بازی است» و «این کار به هیچ شخص دیگری صدمه نمی‌زند و یک جرم بدون قربانی است». چنین توجیه‌هایی صرفاً رسالت اقناع خود و متارکه اخلاقی را ترویج می‌کنند که مردم را به سمت تقلّب در هر شکلی که انتخاب می‌کنند، هدایت خواهد نمود.

باورهای مربوط به توانایی

بعضی از مردم بر این باورند که تنها همین‌قدر توانایی دارند. آنها سطح توانایی را به عنوان یک ماهیت ثابت در نظر می‌گیرند. گروه دیگری، توانایی را به عنوان چیزی درنظر می‌گیرند که می‌تواند رشد کرده و توسعه یابد. اگر شخصی یک باور ثابت از توانایی داشته باشد، می‌تواند تقلّب را صرفاً به عنوان یک روش عملی برای بهبود، تصوّر نماید.
باورهای ماهیت ثابت و رشدپذیری درباره توانایی، به ترتیب انطباق زیادی با گرایش‌های عملکردی و یادگیری دارند.

«دروغ‌های منطقی» می‌گوییم. ما چیزهایی را به خودمان می‌گوییم که حقیقت ندارند اما خودمان را متقاعد می‌کنیم که آنها حقیقت دارند و با این کار چیزی را تصدیق می‌کنیم که عملاً یک رفتار نامناسب است.

هنجارهای اجتماعی

اگر هرکسی در اطراف شما کاری را انجام می‌دهد، طبیعی است که شما نیز از این مجموعه پیروی کنید. تجربه روانشناسی کلاسیک Stanley Milgram در دهه ۱۹۶۰ (که چند سال پیش تکرار شد)، نشان داد که مردم با خواسته‌های یک ژست قدرتمندانه انطباق پیدا می‌کنند، حتی وقتی هیچ احتمال خارجی (اجباری) در آنها وجود نداشته باشد.
تصور کنید یک ورزشکار نوزده یا بیست‌وسه ساله هستید که رؤیایش مسابقه دادن در اروپا است. شما به آنجا می‌روید و پزشک تیم از شما می‌خواهد چیزی را بخورید. اگر این کار را انجام دهید، رؤیای خود را دنبال خواهید کرد و اگر این کار را انجام ندهید، پیش از موعد و ناموفق به خانه بازمی‌گردید.

گرایش هدف

مردمی که گرایش هدف عملکردی دارند، روی اثبات شایستگی خود تمرکز می‌کنند. در مسابقات دوچرخه‌سواری، این به معنای پیروزی (یا انجام دادن کار بهتر از هر شخص دیگری) است. افرادی که دارای گرایش هدف یادگیری هستند، بیشتر روی تسلّط بر یک کار تمرکز می‌کنند. پردازش، کشف و بهبود، هدف‌های اصلی آنها هستند (در مقایسه با «نتیجه»).
مطالعات به‌طور متقاعدکننده‌ای نشان می‌دهند که احتمال تقلّب اشخاصی با یک گرایش هدف عملکردی در مقایسه با افرادی که گرایش هدف یادگیری/تسلّط دارند، بیشتر است. البته توجّه داشته باشید که گرایش یک شخص می‌تواند بر اساس شرایط دستکاری شود.
برای مثال اگر یک DS فشار سنگینی برای نتایج اعمال کند، فردی با گرایش تسلّط ممکن است دچار انتقال به یک گرایش عملکردی شود.
ورزشکاران زیادی از دارو استفاده می‌کنند، نه آنقدر زیاد که از حد قابل نگهداری فراتر رود. آنها برای رسیدن به اوج به‌سختی کار می‌کنند اما وقتی احساس می‌کنند که ممکن است تحت فشار باشند، برای حفظ تحمل خود به سراغ دارو می‌روند. آنها عادت کرده‌اند که یک برنده باشند. هویت و گرایش هدف آنها برای ترویج این توجیه ترکیب می‌شوند که «ورزش برایم طاقت‌فرسا شده است. من خودم به این جایگاه بالا رسیده‌ام، بنابراین تقلّب نخواهد بود اگر با مصرف چیزی در آن بمانم».

شکست‌ناپذیری

عده‌ای این بحث را مطرح می‌کنند که ورزشکاران نخبه، نوعی احساس برتری مبتنی بر خودشیفتگی دارند. آنها احساس می‌کنند فراتر از انتقاد و سرزنش و بالاتر از قانون هستند. موفقیت (مالی یا غیرمالی) آنها باعث می‌شود که احساس کنند هیچ محدودیتی ندارند و این عقیده را داشته باشند که می‌توانند از زیر بار مسئولیت هر چیزی فرار کنند.

این احساس در ترکیب با نیاز به محافظت از هویت آنها به عنوان یک فوق ستاره (ذهنیت ثابت و گرایش عملکردی)، می‌تواند نیاز به PEDها را برای افزایش احتمال موفقیتشان ارتقا دهد. به‌علاوه، آنها جوان هستند و هیچ چیز نمی‌تواند به آنها صدمه بزند. آنها فناناپذیر هستند.

درحالیکه ممکن است تعداد بهانه‌ها و دلایل بیشتر از چیزی باشد که برای بحث درباره آنها در این مقاله مجال داشته باشیم، این چند فرآیند روانی می‌توانند عملکردهایی کلیدی را تأمین کنند که به رفتار متقلّبانه در ورزشکاران منتهی می‌شوند.■

اینجا علف‌ها بی‌واسطه با خدا حرف می‌زنند

ترکمن‌صحرا، دشت مه‌زده

محسن محمدی
■ مربی و مدرس فدراسیون دوچرخه سواری ایران ■ راهنمای تخصصی سازمان میراث فرهنگی و گردشگری
■ مربی فدراسیون جهانی UCI ■ مدیر باشگاه دوچرخه‌سواری تعطیلات
عکس: علی رمضان‌زاده

■ ترکمن‌های عزیز، صاحب یکی از غنی‌ترین و قدیمی‌ترین فرهنگ‌های بومی ایران هستند. آنها همیشه به مهمان‌نوازی شهرت داشته و خاطرات شیرینی را در کوچه، پس‌کوچه‌های ذهن هر رهگذر و گردشگر رقم زده‌اند. جای‌جای دشت ترکمن از ساحل شرقی دریای خزر تا غرب خراسان شمالی و یا به عبارتی نیمه شمالی استان گلستان، تاریخی غنی از فرهنگ بومی و مهمان‌نوازی را زمزمه می‌کند.

بهترین زمان پیشنهادی برای سفر به این منطقه، اوایل بهار است. نقطه به نقطه این دشت زرد و سبز، به‌خاطر زمین‌های زیر کشت گندم و کلزا، رقصی سماع‌گونه را همراه با موسیقی باد به تصویر می‌کشد.

■ پیشنهاد ما سفری چهار روزه برای بازدید از گورستان خالد نبی و دشت‌های مجاور، دیوار تاریخی گرگان، مدرسه دینی کریم‌ایشان، گنبد قابوس (بلندترین برج آجری جهان و یکی از آثار مهم میراث جهانی یونسکو)، تالاب‌های بین‌المللی آلاگل و آلماگل، گِل‌فشان سقرتپّه و بازار سنتی ترکمن است.

این برنامه با اجرای به‌موقع و زمان‌بندی مناسب برای گروه‌های پنج تا ده نفره پیشنهاد می‌شود. اگر تعداد هم‌رکابان شما بیشتر شود، یا باید مکان‌های بازدید را کم کنید و یا تعداد روزها را بیشتر کنید.

ما این سفر را از تهران آغاز کردیم ولی به‌نظر می‌رسد به که علاقه‌مندان بسیاری از دیگر نقاط ایران زیبا ((با توجّه به افزایش چشمگیر علاقه‌مندان به دوچرخه‌سواری در سراسر ایران)) خواهان اجرای این سفر باشند، بنابراین طوری برنامه‌ریزی کنید که برای ظهر و حدود ساعت ۱۴ در شهر گنبد بوده و به عنوان اولین بازدید (البته بدون دوچرخه)، از برج قابوس دیدن کنید.

در ادامه با خودرو از جاده فرعی به سمت پیست اسب‌دوانی و کلاله و به سمت روستای تمرقه‌قوزی حرکت کرده بر سر راه از سد تاریخی گرگان بازدید کنید. نرسیده به روستای حاجی‌قوشان بازمانده‌های دیوار تاریخی گرگان را دیده و به راه ادامه دهید. روستای حاجی‌قوشان، زادگاه شاعر بزرگ ترکمن زبان، مخدوم‌قلی فراغی است. او شاعر برجسته فولکلور ترکمن‌هاست.

به سمت روستای تمرقه‌قوزی حرکت کرده، سپس به سمت مراوه‌تپه در حدود ۴۵ کیلومتر بعد از تمرقه‌قوزی در سمت چپ، مدرسه تاریخی دینی کریم‌ایشان را می‌بینیم و به سمت روستای تمرقه‌قوزی بازمی‌گردیم. شب را در این روستا و یا روستای یلی‌بدراق اقامت می‌کنیم. تعدادی از روستاییان خدمات اقامت شبانه به همراه وعده‌های غذایی را در ازای دریافت مبلغی در اختیارتان قرار می‌دهند.

■ روز دوم و شروع دوچرخه‌سواری از این روستا تا مقبره خالد نبی و گورستان رمزآلود، ۳۷ کیلومتر است. سراسر مسیر، گذشتن از دشت‌های زیباست و اینجاست که ترکمن‌صحرا و دشت مه‌زده چهره خود را می‌نمایاند. هفت کیلومتر انتهای مسیر خاکی بوده و سه کیلومتر آخر نیز سربالایی و شیب تندی دارد ولی کل مسیر از روستا تا این نقطه آسفالته است. تردّد در این مسیر در روزهای منتهی به تعطیلات بیشتر می‌شود که باید با احتیاط حرکت کرد. پس از رسیدن به آرامگاه‌های بالای کوه که یکی از آنها خالد نبی است، می‌توانید از قسمت شمالی آرامگاه‌ها با پای پیاده و به عبارتی راه مال‌رو خود را به تپه‌های مجاور رسانده و از احجام سنگی و سنگ قبرهای تاریخی و خاص بازدید کرده و از دشت‌های پایین‌دست عکاسی کنید.

مسیر طی‌شده را با دوچرخه برمی‌گردیم و شب در روستا بیتوته می‌کنیم.

■ **روز سوم** بعد از صرف صبحانه، مقداری از مسیر را با ماشین تا روستای مرزی اینچه‌برون طی کرده و به مرز ایران و ترکمنستان می‌رسیم. دوچرخه‌سواری را از اینجا آغاز کرده و مسیر را به سمت تالاب‌های بین‌المللی آلاگل و آلماگل ادامه می‌دهیم. اگر وقت بیشتری دارید می‌توانید با گشت‌وگذار اطراف تالاب، پرنده‌های مختلفی را نیز ببینید.

به سمت شهر آق‌قلا رکاب می‌زنیم. مزارع گندم و کلزا در دو طرف این مسیر، چشم‌نوازی می‌کنند. ۲۰ کیلومتر مانده به شهر آق‌قلا در سمت راست، یک جاده فرعی را ادامه داده و به روستای سُقّرتپه می‌رسیم. در جنوب غربی روستا بعد از طی حدود یک کیلومتر از بین مزارع به یکی از جاذبه‌های زمین شناختی یعنی گِل‌فشان می‌رسیم.

در ادامه به سمت گمیشان رکاب می‌زنیم و کمی دورتر از حاشیه جاده، بقایای دیوار تاریخی گرگان ملقّب به دیوار سرخ نمایان می‌شود. دیوار گرگان به گفته کارشناسان، دومین دیوار بزرگ در آسیا بعد از دیوار چین و سومین در جهان است. این دیوار به طول حدود ۲۰۰ کیلومتر از شرق دریای خزر در منطقه گمیشان تا کوه‌های گلیداغ در شمال کلاله ادامه دارد و به زمان پیش از ساسانیان تعلّق دارد. شب را در شهر گمیشان در خانه‌های محلی به صبح می‌رسانیم.

■ **روز چهارم** از گمیشان به سمت بندر ترکمن رکاب زده و از بازار سنتی بندر ترکمن بازدید می‌کنیم. می‌توانیم سوغاتی و روسری و لباس‌های ترکمنی را از این بازار تهیه کنیم. برنامه از اینجا به پایان می‌رسد و موقع بازگشت به سمت مبداء است.

اگر زمان بیشتری دارید، اختصاص دادن یک نیمروز برای بازدید از جزیره آشوراده می‌تواند کامل‌کننده و پایان‌دهنده زیبای سفر شما باشد.

■ **در پایان چند نکته را متذکّر می‌شوم:**

با توجّه به خاص و سنتی بودن فرهنگ مردم در این نقطه از کشور به هنجارهای بومی و محلی پایبند بوده و احترام بگذارید.

در بازارهای سنتی و یا مکان‌هایی که خانواده‌های ترکمن حضور دارند از عکاسی کردن از بانوان حتی به صورتی که خودشان متوجّه نباشند و یا مخفیانه به شدّت پرهیز کنید.

با توجّه به شکل و تصویر خاص احجام سنگی در منطقه خالد نبی دقّت خاصی در عکاسی داشته باشید.

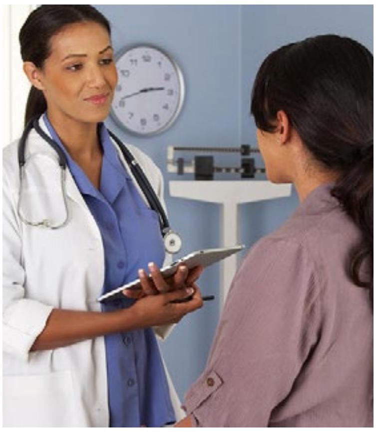
نوع پوشش دوچرخه‌سواری خود را مناسب انتخاب کنید و از پوشیدن لباس‌های تنگ و کوتاه بپرهیزید. ■

دوچرخه سواری امن در طول دوران بارداری

راهکارهایی برای دوچرخه‌سواری بانوان در دوران بارداری

www.cyclingtips.com مترجم، سمیه پیمان نیک

حاملگی در کل به معنای ترک چیزهایی که دوست دارید مثل یک خواب خوب شبانه است. حالا یک سؤال آزاردهنده نیز وجود دارد: آیا می‌توان در این دوران به دوچرخه سواری ادامه داد؟ یا باید دوچرخه سواری را نیز به فهرست ممنوعه این دوران اضافه کنیم؟



با کمک متخصصین پزشکی، می توان در دوران بارداری به تمرینات دوچرخه سواری ادامه داد. در این گزارش به شما نشان می‌دهیم که چطور می‌توانید اینکار را انجام دهید.

دکتر Aimee Layton فیزیولوژیست ورزشی بالینی در مرکز پزشکی دانشگاه کلمبیا و عضو تیم دوچرخه‌سواری بانوان CityMD، برای این موضوع یک توضیح دارد.

Layton که سال گذشته، قبل و بعد از به‌دنیا آوردن کودک خود به دوچرخه‌سواری ادامه داده بود، می‌گوید: «هیچ محققی یک گروه از زنان باردار را به بالاتر از آستانه غیرهوازی آنها نرسانده تا مطالعه کند که چه ورزش‌هایی برای جنین مضر هستند. این کاری نیست که توسط جامعه مورد تأیید قرار بگیرد. پزشکان به بیماران خود توصیه می‌کنند که اجازه ندهند ضربان قلبشان بالاتر از ۱۴۵ برود، اما هیچ مدرک تجربی وجود ندارد که تأیید کند چه چیزی امن است و چه چیزی نیست».

مادران بارداری که دوچرخه‌سواری می‌کنند چطور باید با دکترهای دمدمی مزاج برخورد کرده و فعّالیت‌های خود را بدون قرار دادن خود یا فرزندشان در معرض خطر، ادامه دهند؟

اگرچه نمی‌توان آنها را قواعد سخت و سریع دانست اما در ادامه به پنج مورد از مهم‌ترین و مستدل‌ترین نکات برای دوچرخه‌سواری امن در طول بارداری اشاره می‌کنیم.

یک پزشک زنان با تفکر ورزشی را پیدا کنید

اگر پزشک شما نیز برای ورزش و تناسب اندام اولویت قائل باشد، اهداف و نیازهای شما را بهتر درک خواهد کرد.

Rebeccah Wassner، ورزشکار حرفه‌ای رشته‌های سه‌گانه و برنده سه دوره مسابقات سه‌گانه نیویورک می‌گوید: «اولین کاری که در دوران بارداری خود باید انجام دهید، جست‌وجو برای یافتن پزشکی است که خودش یک ورزشکار باشد.

دکتر Gloria Cohen، یک متخصص پزشکی ورزشی در مرکز ارتوپدی نیو مکزیکو و پزشک سابق تیم‌های دوچرخه‌سواری المپیک و ملّی کانادا، می‌گوید: «گرچه پیدا کردن فردی که با نیازها و شخصیت شما سازگار باشد مهم است اما حالا اکثر متخصصین زنان و زایمان از مزایای ورزش آگاهی دارند. آنها می‌دانند که فعّالیت‌های فیزیکی منظم به مدیریت وزن کمک نموده، ریسک دیابت‌های بارداری را کاهش داده و برای وضعیت روانی خودتان نیز خوب است». او همچنین به مقاله‌ای از دانشگاه Penn State درباره مزایای سلامت روانی فعّالیت‌های فیزیکی متوسط تا شدید پیش از زایمان اشاره می‌کند.

به نشانه‌های هشداردهنده بدنتان بیشتر توجّه داشته باشید

در یک روز تابستانی گرم احساسات نظیر تنفس غیرمعمولی، کوفتگی و تپش قابل شنیدن قلبم در داخل سینه می‌توانند شما را به سمت مشکلات بالقوه جدّی هدایت کنند.

Wassner می‌گوید اگر مراقب سلامتی خودتان نباشید، به‌آسانی دچار مشکلات می‌شوید. او روی تغذیه مناسب و حفظ آب‌رسانی اضافی به بدن در طول ورزش تأکید دارد، زیرا آب کلید کمک به تحویل سلول‌های خونی غنی از مواد مغذی به جنین است.

خودتان را با دیگران مقایسه نکنید

Wassner می‌گوید: «بهترین توصیه‌ای که می‌توانم بکنم این است که به بدن خودتان گوش بدهید. هرگز نباید گرفتار کارهایی شوید که دیگران انجام می‌دهند». صرفاً به این دلیل که یک زن دیگر در گروه دوچرخه‌سواری شما مثلاً تا هفته سی‌وسه هنوز از انتهای پایینی فرمان استفاده می‌کرده است، به این معنی نیست که شما هم باید همان کار را انجام بدهید.

اولویت شماره یک، داشتن یک فرزند سالم است. شما مجبور نیستید همگام با هر شخص دیگری حرکت کنید».

تنظیم مداوم برنامه تمرین و روش سواری در طول دوران بارداری

در ماه ششم، با آخرین تمرینات گروهی خداحافظی کنید تا بتوانید مسیرها و روش خود را برنامه‌ریزی کنید. وقت آن رسیده که محتاط‌تر باشید.

Cohen می‌گوید در مراحل اولیه بارداری (حدود ۹ هفته اول)، جنین یک رویان (Embryo) است که توسط محفظه استخوانی لگن خاصره محافظت می‌شود، «اما هر چه رحم بزرگ‌تر می‌شود، احتمال آسیب دیدن جنین نیز افزایش می‌یابد».

با بزرگ‌تر شدن شکم مادر، مرکز ثقل او نیز تغییر می‌کند. Cohen می‌گوید: «تشخیص این موضوع برای جلوگیری از سقوط اهمیت دارد. اگر مادری روی دوچرخه احساس عدم تعادل کند، تا وقتی تنظیمات مقتضی برای متناسب‌سازی دوچرخه انجام نشده است نباید با آن به سواری بپردازد».

با افزایش برآمدگی شکم در سه ماهه دوم، بازوی نگهدارنده (کرپی) فرمان را برعکس کرده و فرمان را مقدار زیادی بالاتر آورده تا جای بیشتری برای شکم ایجاد شود و آسان‌تر بتوانید دنده‌ها را عوض کنید.

Mellisa Davies نویسنده Bike Pretty که تجربه دوچرخه سواری در بارداری را داشته است می‌گوید: «برنامه من این بود که تا روز زایمان به دوچرخه‌سواری ادامه دهم، اما همان‌طور که در طول بارداری می‌آموزید، بدنتان نظر دیگری دارد. در ابتدای ماه هشتم بارداری، احساس می‌کردم عظیم‌الجثه شده‌ام و سنگین‌تر از آن هستم که بتوانم حرکت کنم. تلاش کردم تا زمانی که امکان دارد همچنان فعّال بمانم اما در طول سه هفته آخر به‌ندرت می‌توانستم از خانه خارج شوم».

Rebeccah Wassner

گرچه حس تعادلم طبیعی و دوچرخه‌سواری هنوز آسان‌تر از قدم زدن مانند اردک به مکان‌های مختلف بود اما ادامه سواری یک ریسک غیرضروری به‌نظر می‌رسید. Cohen می‌گوید: «در اواخر دوران بارداری اشکالی ندارد که به تمرینات قلبی_عروقی ادامه دهید ولی پیشنهاد می‌کنم بیشتر روی دوچرخه تمرینی ثابت این کار را انجام دهید تا از انبوه اتفاقات ناشناخته در جاده جلوگیری کنید».

Layton که در طول بارداری به تمرینات قدرتی ادامه داده بود و تا ماه هفتم در باشگاه با وزنه کار می‌کرد، می‌گوید: «ادامه ورزش برای تقویت گردش خون مفید است که در نوع خود برای حفظ سلامت بهینه کودک، حیاتی است». او تعداد دفعات تکرار حرکات خود را به‌شدت کاهش داده بود تا از وارد کردن فشار اضافی بر شکم خود اجتناب کند. او همچنین از افراط در تمرینات خودداری می‌کرد زیرا این کار می‌تواند جریان خون را از رحم به عضلات برگرداند (البته اگر نخواهیم به احتمال زایمان زودرس اشاره کنیم).

Layton می‌گوید: «من برای حفظ تناسب با وزنه‌های سبک و دفعات تکرار بالا کار می‌کردم. همچنین من از دستگاه‌ها استفاده می‌کردم که فشار کمتری را نسبت به وزنه‌های آزاد وارد می‌کردند».

در مورد روال تمرینات خود بعد از زایمان، صبور باشید

Cohen می‌گوید: «هر فردی در هنگام بازگشت از بارداری باید خودش آهنگ این فرآیند را تنظیم کند. من روزهای استراحت را توصیه می‌کنم که برحسب سطح تناسب و نوع بارداری فرد بسیار شخصی هستند. یک قدم زدن تفریحی کوتاه می‌تواند برای بعضی‌ها یک روز استراحت باشد اما برای دیگران روز استراحت به معنای عدم فعّالیت است. در مورد جزئیات، می‌توانید روی یک مبل نشسته و برنامه‌ای را تنظیم کنید. به انجام تمرینات متقابل پرداخته و پاهای خود را به آهستگی روی دوچرخه ثابت به ورزیدگی قبل برگردانید. مراقبت‌های بعد از زایمان را به‌یاد داشته باشید؛ اگر به فرزندتان شیر می‌دهید، آیا آب‌رسانی کافی و حمایت مناسبی از سینه دارید؟ چه نوع زایمانی داشته‌اید؟

در نهایت، پیش از شروع تمرینات از پزشک خود دستورالعمل بگیرید».■

Bicycle and Nature Magazine

Spring 2017 lasse;
Vol: 2 No: 5

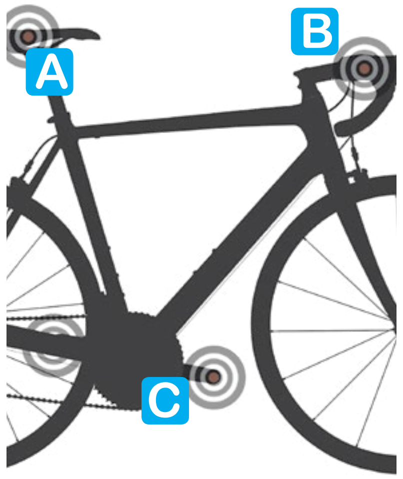
- Proprietor: **Ali Khakban**
- Vice-president : **Mohammad Mehdi Khakban**
- Advertising consultant: **Atefeh Bayaat**

- Editor in Chief: **Mohammad Abkhiz**
- Editorial Secretary: **Mohammad Reza Khakban**
- Translation: **Mohammad Nader, Somayeh Peymannik**
- Editor: **Marzieh Maleki**
- Contvibutors: **Atabak Sepehr, Soheila Khan Mirzaee, Mohsen Mohammadi, Danial Khakban, Mehrnoosh Naghsh, Behrooz Akhavan, Mohammad Nader, Somayeh Peymannik, Pooya Khodaparast**

- Design and Layout: **Golnaz Akhavan**
- Photography: **Mostafa Jaafari**
- Print and Binding: **Andisheh Bartar Complex**

- **Head Office:**

P.O.Box:	1983817911 ,Tehran, Iran
Tel:	+9821-44783452
Mobile:	+98-9123931371
Website:	www.dochakhehmag.ir
Email:	mag.docharkheh@gmail.com



How to Fit a Road Bicycle

This article is focused on road bike fitting and not bike sizing. Often these two descriptions become intertwined but they are completely different. With that said, fitting a road bicycle works best when you start with the right size bike; or at a minimum a bicycle that is close enough to your right size.

Sizing a road bicycle is not as complicated as you may have been led to believe, in part due to the reality that a good bike fit actually has little to do with the bicycle per se. Fitting a road bicycle comes down to the contact points (connection points) between the cyclist and their bicycle. These five connection points are: right and left foot, the pelvis and right and left hands. So even if your bike is not the correct "size," as long as you get the connection points in the ideal place you can still achieve a good and comfortable bike fit.

A proper bike fit has more to do with the saddle, handlebars, brake levers and hoods, stem and, most importantly, shoes, cleats and pedals.

How Cycling Makes You Smarter and Happier

It's no secret that cycling makes you fitter. Research shows that it also sharpens your thinking and melts away stress. Here's how to maximize the cognitive benefits cycling.

Every morning Canadian neuroscientist Brian Christie, PhD, gives his brain an extra boost. We're not talking about tossing back multiple strong shots of espresso or playing one of those mind-training games advertised all over Facebook. "I hop on my bike, go to the gym for 45 minutes, then ride the rest of the way to work," says Christie. "When I get to my desk, my brain is at peak activity for a few hours." After his mental focus sputters to a halt later in the day, he jump-starts it with another short spin to run errands.

Ride, work, ride, repeat. It's a scientifically proven system that unleashes some unexpected benefits of cycling. In a recent study in the Journal of Clinical and Diagnostic Research, scientists found that people scored higher on tests of memory, reasoning, and planning after 30 minutes of spinning on a stationary bike than they did before they rode. They also completed the tests faster after pedaling.

Cyclocross: what it is and how to get into it

Like triathlon, cyclocross mixes multiple athletic endeavours, namely riding and running, with a strong emphasis on skillful bike handling. The pace, barriers, climate and technical aspects of the course weed out the weak and make for good theatre. Spectators with horns and cowbells provide a festival environment, especially in Europe.

Most races are held on 1km to 3km courses, mixing tarmac, sand, dirt, mud, run-ups and sometimes steps. Races typically last a set timespan — between 30 minutes and an hour — plus a final lap. However, if you're lapped by the leaders then you have to pull out at the end of that lap to avoid confusion. The pace at the sharp end is unrelenting and brutally fast, and the stop-go nature of the courses and racing mean you get an intense workout.

Cycling on a vegetarian or vegan diet

With some high profile cyclists competing at the highest level on a vegetarian or vegan diet, including 2012 Olympic silver medallist Lizzie Armitstead, who has been vegetarian since the age of 10, it seems that a meat or animal product free diet can fuel cycling success. The Great Britain Cycling Team nutritionists have worked with a number of vegetarian and vegan cyclists and see no reason why such a diet should be detrimental to success on the bike. Like all diets though, a balanced vegetarian or vegan diet is all about making good decisions.

Eat enough

Vegetarian and vegan diets tend to be high in fibre rich foods, which can fill you up quickly without delivering much caloric energy. This is great if you are trying to shed a kilo or two but, if you are in a heavy training block, it could leave you seriously under-fuelled. Keep a food and exercise diary and make sure you are not under-eating. If you are doing long rides, you may have to resort to more refined and calorie dense options such as, white rice, pasta and potatoes.

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

شرکت آموزشی و گردشگری

ارسباران

شرکت آموزشی و گردشگری ارسباران به همراهی باشگاه دوچرخه سواری تعطیلات اقدام به طراحی و استانداردسازی دوره تخصصی راهنمایان سفر با دوچرخه تحت تولی اداره کل آموزش گردشگری و فدراسیون محترم دوچرخه سواری نموده است. فارغ التحصیلان دوره مذکور موفق به دریافت کارت و مدرک رسمی شغلی از معاونت گردشگری کشور خواهند شد.

تلفن: ۸۸۸۰۰۰۵۵ - ۲۲۲۲۲۰۳۲
www.arasbaran.org

باشگاه دوچرخه جامین

اولین باشگاه و پیست دوچرخه‌سواری 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

کمیته دوچرخه سواری همگانی ایران

instagram:
iran_cycling_for_all
telegram:
irancycling_forall

گروه فرهنگی ورزشی رکابزنان غرب تهران

WEST TEHRAN CYCLISTS

- آموزش تکنیکهای دوچرخه سواری
- برنامه های تمرینی جهت شرکت در مسابقات دوچرخه سواری
- تورهای متنوع طبیعت گردی و تفریحی
- برنامه های هفتگی دوچرخه سواری شهری با هدف توسعه فرهنگ استفاده از دوچرخه وسیله تردد سریع و پاک
- مشاوره جهت تهیه دوچرخه و تجهیزات با قیمتهای متنوع با تخفیف و اقساط
- سرپرست و مربی: مهیار مخصوص، مربی سطح ۲ و مکانیسین دوچرخه
- آیدی تلگرام : @Mahyar1980
- شماره تماس : ۰۹۳۷۴۵۴۹۳۰۹
- آدرس صفحه رسمی اینستاگرام: WEST.TEHRAN.CYCLISTS
- لینک کانال تلگرام : @WTCCH

پیوند سبز

دوچرخه سواری اصولی را با ما شروع کنید

مجری تورهای آموزشی
آموزش سفر با دوچرخه
تئوری و عملی

۰۹۱۹۲۰۵۲۳۳۵ — ۰۹۳۵۹۱۹۲۰۱۶
@greenconnection

دوچرخه‌سواری حرفه‌ای را از باشگاه دماوند آغاز کنید

برگزاری کلاس‌های تئوری و عملی برای علاقه‌مندان به رشته ورزشی دوچرخه‌سواری

روزهای شنبه ارائه گزارش سفر سایکل‌توریست‌ها

باشگاه کوهنوردی و اسکی دماوند

نشانی: خیابان لاله‌زار نو، نبش خیابان انقلاب شماره ۶۷۹ طبقه ۳
باشگاه کوهنوردی و اسکی دماوند
تلفن: ۶۶۷۱۷۶۳۹

Lavan

لاوان پیشرو در تولید کفش‌های کوهنوردی و سنگنوردی
با استانداردهای بین المللی

Ghandil pro

مدل: قندیل پروفشنال
باقابلیت نصب کرامپون اتوماتیک

Bri-Plus vibram GORE-TEX

instagram.com/lavan.shoes
www.lavansell.com
telegram.me/lavanshoes
tell: 0098-21-55898136
tell: 0098-21-55982411
mob: 0098-912-3260932

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

NEW PRODUCTS
2017

ABARISAVA

گروه آباریس آوا

نمایندگی رسمی و انحصاری دوچرخه های فوجی در ایران

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

تلفن: ۲۶۷۰ ۹۱۶۶ فکس: ۲۶۷۰ ۹۱۵۵

فروشگاه مرکزی: خیابان کارگر جنوبی، میدان قزوین، خیابان قلمستان، بعد از چهار راه مدرس، پلاک ۱۴۵ تلفن: ۵۵۳۹۶۶۵۰ ، ۵۵۳۹۶۷۱۴ فکس: ۵۵۳۹۶۵۹۷

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

@abarisava_shop

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
New Product 2017
SANCTION
TEAM
GT
FACTORY RACING
SCHWALBE
MAGIC MARY
FOX
ABARISAVA
گروه آباریس آوا
نماینده 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، بعداز چهارراه
مدرس، فروشگاه آباریس تلفن: ۵۵۳۹۶۶۵۰، ۵۵۳۹۶۷۱۴ فکس: ۵۵۳۹۶۵۹۷
www.abarisava.com info@abarisava.com sales@abarisava.com
@abarisava_shop