

3^ο ΓΕΝΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ
ΣΧ. ΕΤΟΣ : 2012-2013
ΤΑΞΗ Β4
ΥΠΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΕΣ : ΚΟΝΙΑΡΗ Γ.- ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΥ Ε.

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ : ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ





λατο

ονομάζεται το δίτροχο (μερικές φορές τρίτροχο) όχημα, που κινείται καθώς ο αναβάτης οποιεί τη μυϊκή δύναμη των ποδιών του. Το ποδήλατο αποτελεί ένα ιδιαίτερα διαδεδομένο μέσο. Ο αριθμός των ποδηλάτων του πλανήτη στις μέρες μας υπολογίζεται ότι ξεπερνά κατομμύριο. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του ποδηλάτου αποτελεί η δυνατότητα του να 'εται σε αρκετά διαφορετικές απαιτήσεις, όπως είναι η μετακίνηση, η άθληση και η

ζωινή κλασική του μορφή, το ποδήλατο αποτελείται από δύο τροχούς, οι οποίοι βρίσκονται ο ένας πίσω από τον άλλο και συνδέονται μεταξύ τους με μεταλλικό σκελετό. Βασικά επίσης μέρη ενός τυπικού ποδηλάτου αποτελούν το τιμόνι, η σέλα, το σύστημα μετάδοσης της κίνησης και τα φρένα. Ως συμπληρωματικός εξοπλισμός, όχι δηλαδή απαραίτητος για τη λειτουργικότητα του ποδηλάτου, χρησιμοποιείται ένα πλήθος από εξαρτήματα.

Η ιστορία του ποδηλάτου

Το ποδήλατο αν το καλοσκεφτούμε δεν είναι **εφεύρεση** του ενός, αλλά συλλογική. Αυτό που είχε φτιάξει ο πρώτος, το βελτίωσε ο δεύτερος, έβαλε κάτι παραπάνω ο τρίτος... και από δω παν κι άλλοι!!

Η πρώτη απτή εμφάνιση του ποδηλάτου, με τελείως διαφορετική κατασκευή από τα σημερινά, ήταν γύρω στο 1750 στη Νυρεμβέργη.

Αυτός ο πρώτος παππούς του ποδηλάτου ήταν τόσο απλός που δεν είχε ούτε πετάλια, ούτε τιμόνι, και ήταν εξολοκλήρου κατασκευασμένος από ξύλο!!

Το 1817 στη Γερμανία, ο βαρόνος Karl von Drais, θέλοντας ένα μεταφορικό μέσο για τη βόλτα του στους κήπους του, κατασκεύασε από ξύλο και αυτός την ντρεζίνα (draisienne) που πήρε το όνομα της από το επώνυμο του.

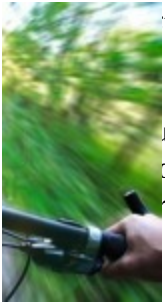
Η διαφορά με το προηγούμενο ήταν πως είχε τιμόνι, αλλά η κίνηση εξακολουθούσε να γίνεται ουσιαστικά περπατώντας και τσουλώντας αυτό το όχημα! Γι' αυτό και πήρε το όνομα «μηχανή περπατήματος».

Φιλοδοξία του βαρόνου ήταν να αντικαταστήσει το άλογο σαν μεταφορικό μέσο, γι' αυτό και το έλεγαν και hobby-horse ή dadny-horse!!

Την επόμενη χρονιά στη Μεγάλη Βρετανία, ο Dennis Johnson αντικατέστησε πολλά ξύλινα κομμάτια της ντρεζίνας με μεταλλικά.

Μερικά χρόνια αργότερα, το 1839 στη Σκωτία, ο Kirkpatrick Macmillan ήταν ο πρώτος που έβαλε **πετάλια** και τα συνέδεσε με την πίσω ρόδα, αλλά χωρίς αλυσίδα. Φανταστείτε κάτι σαν τα παιδικά αυτοκινητάκια που κινούνται με τα πόδια, όχι περπατώντας όμως!

Το 1868 στη Γαλλία, ο Pierre Michaux τοποθέτησε τα **πετάλια** στην μπροστινή ρόδα, δημιουργώντας το Velocipede, που σημαίνει «γρήγορα πόδια». Επίσης αύξησε το μέγεθος της εν λόγω ρόδας και



ιχα από σκληρό καουτσούκ. Μέχρι τότε οι ρόδες ήταν κυρίως ξύλινες και χωρίς καθόλου

εμφάνιση του διπλού ποδήλατου έγινε το 1886 και είχε 4 ρόδες: δύο μεγάλες και δύο αναβάτες ουσιαστικά κάθονταν ανάμεσα στις δύο μεγάλες ρόδες και είχαν τις μικρές για τουν!!

Συνεχίζοντας την **ιστορία** του **ποδηλάτου**, φτάνουμε στο 1870, όπου οι James Starley και William Hillman στη Βρετανία, κατασκεύασαν την Ariel, με πολύ μεγαλύτερη την μπροστινή ρόδα με τα πετάλια.

Η φιλοσοφία τους ήταν πως, όσο μεγαλύτερη η ρόδα (η οποία πολλές φορές κατασκευαζόταν με βάση το μήκος του ποδιού του αναβάτη!), τόσο μεγαλύτερη απόσταση θα διένυε σε κάθε περιστροφή των πεταλιών.

Εκείνη την εποχή το αποκαλούσαν και penny-farthing, επειδή οι ρόδες τους είχαν περίπου την αναλογία των εν λόγω κερμάτων στο μέγεθος!

Με αυτή την απλή μετατροπή, το **ποδήλατο** μπορούσε να φτάσει **ταχύτητες** έως και 24 χιλιομέτρων την ώρα.

Να αναφέρουμε πως η μέση ταχύτητα ενός αυτοκινήτου σε μποτιλιάρισμα σήμερα, είναι περίπου 17 χιλιόμετρα την ώρα!!

Λόγω όμως του ύψους του και επειδή οι δρόμοι ήταν σε πολύ κακή κατάσταση και γεμάτοι χαλίκια, υπήρχαν πάρα πολύ συχνές πτώσεις και τραυματισμοί!

Η τελική μορφή του ποδηλάτου...

Το 1885 έγινε η κυριότερη μετατροπή και από τότε το ποδήλατο πήρε την κλασική του εμφάνιση με τις δύο ίδιες ρόδες, την αλυσίδα που δίνει κίνηση στην πίσω ρόδα και τις μεταλλικές ακτίνες.

Σε αυτό βοήθησε πολύ και η εξέλιξη της μεταλλουργίας. Υπεύθυνος για όλα αυτά καθώς και για τη σαμπρέλα και τις ταχύτητες ήταν ο ανιψιός του James, ο John Kemp Starley.

Επίσης άλλαξε τον σκελετό με κούφιο μεταλλικό μειώνοντας το βάρος του ποδηλάτου. Το μοντέλο αυτό το ονόμασε rover!!

Αξίζει να αναφέρουμε επίσης πως το 1885, το ποδήλατο έκανε την πρώτη του εμφάνιση στην Ελλάδα!

Τρία χρόνια μετά, το 1888, ο γιατρός Dr. John Boyd Dunlop, θέλοντας να κάνει τις βόλτες του γιού του με το ποδηλατάκι του πιο άνετες, άλλαξε τα υπάρχοντα λάστιχα από καουτσούκ με λάστιχα πεπιεσμένου αέρα!

Περιττό να αναφέρουμε πως ο εν λόγω γιατρός ήταν ο ιδρυτής τη γνωστής εταιρείας ελαστικών!! Από εκεί και μετά πέρασαν 59 χρόνια και το 1947 αντικαταστάθηκε ο μεταλλικός σκελετός με αλουμίνιο, ίδιο με αυτό που χρησιμοποιούσαν στα αεροπλάνα.

Το 1965 βγήκε στην αγορά ένα μίνι ποδήλατο, και φτάνοντας στο 1970 βλέπουμε την εμφάνιση του πολύ δημοφιλούς στις μέρες μας **mountain bike!**

Μετά από όλα αυτά, μπορούμε να τιμήσουμε τον γνωστό λαϊκό αοιδό που μας παροτρύνει να...
«πάμε για ορθοπεταλιές»!!

Τώρα που μάθαμε την **ιστορία του ποδηλάτου**, καλές μας βόλτες λοιπόν!!

Μελετώντας την ιστορία του ποδηλάτου και την εξέλιξή του..

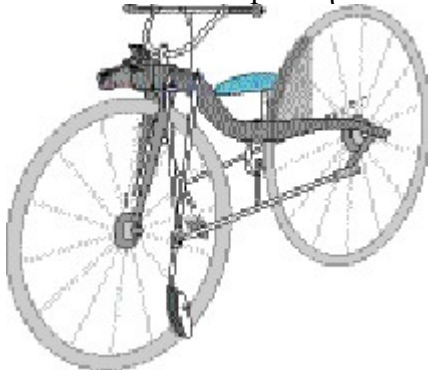
Δεν υπάρχει συγκεκριμένη χρονολογία στην οποία να αποδίδεται η εφεύρεση του ποδηλάτου, επομένως ούτε συγκεκριμένος 'εφευρέτης' αυτού. Πολύ πριν την εμφάνιση κάποιας κατασκευής παρόμοιας με ένα τυπικό σύγχρονο ποδήλατο, έχει καταγραφεί ένα ποικίλο φάσμα οχημάτων που εκμεταλλεύονταν μόνο τη μυϊκή δύναμη του αναβάτη τους. Μία από τις κατασκευές αυτές, που από πολλούς θεωρείται ο πρόγονος του ποδηλάτου, ήταν η 'draisienne'. Η draisienne κατασκευάστηκε από το Γερμανό βαρόνο Καρλ Φον Ντράις, το 1817 (η ονομασία 'draisienne' αποτελεί γαλλική απόδοση του ονόματος του κατασκευαστή της). Η draisienne ήταν σχεδόν εξ'ολοκλήρου κατασκευασμένη από ξύλο. Μη διαθέτοντας πετάλια, ο αναβάτης την έθετε σε κίνηση σπρώχνοντας με τα πόδια του προς τα πίσω. Η κατασκευή του Φον Ντράις έγινε γνωστή και ως hobby-horse, αντανakλώντας την πεποίθηση των οπαδών της ότι θα αντικαθιστούσε το βασικό μεταφορικό μέσο του 19ου αιώνα, το άλογο. Το 1839, ο Σκωτσέζος σιδηρουργός Κιρκπάτρικ Μακμίλαν σχεδιάζει την 'velocipede'. Ο Μακμίλαν βελτίωσε την κατασκευή του Φον Ντράις, εισάγοντας τη χρήση των πεταλιών, συνδεδεμένων με ράβδους με τον οπίσθιο τροχό. Με αυτό τον τρόπο, ο αναβάτης δεν ήταν πλέον αναγκασμένος να φέρνει τα πόδια του σε επαφή με το έδαφος, κάτι που περιόριζε σημαντικά την ταχύτητα του οχήματος. Είκοσι χρόνια αργότερα, το 1860, ο Γάλλος Πιέρ Μισώ αλλάζει το σχέδιο της velocipede, συνδέοντας τα πετάλια απευθείας με τον μπροστινό τροχό. Αργότερα, ο Μισώ θα εισάγει τη χρήση συμπαγούς καουτσούκ στους τροχούς, δείχνοντας ουσιαστικά το δρόμο προς τα γνωστά στις μέρες μας λάστιχα. Το 1870 οι Βρετανοί Τζέιμς Στάρλεϋ και Γουίλλιαμ Χίλμαν σχεδιάζουν ένα ποδήλατο με αρκετά μεγαλύτερο μπροστινό τροχό. Με αυτό τον τρόπο καταφέρνουν την εκπληκτική, για την εποχή, ταχύτητα των 24 χλμ/ώρα. Το μοντέλο που κατασκεύασαν ονομάστηκε 'ariel' και ήταν το πρώτο ποδήλατο εξ'ολοκλήρου κατασκευασμένο από μέταλλο. Βασικό μειονέκτημα του μεγέθους του μπροστινού τροχού του ariel αποτελούσε η ιδιαίτερα υψηλή θέση της σέλας που, λόγω της φτωχής κατανομής βάρους, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της ασφάλειας του αναβάτη. Στην Αγγλία, στα χαρακτηριστικά ποδήλατα με μεγάλο μπροστινό τροχό, αποδόθηκε η χαϊδευτική ονομασία 'penny-farthings'. Η αιτία βρίσκεται στην παρομοίωση του μεγέθους των τροχών ενός τέτοιου ποδηλάτου με τα νομίσματα της εποχής: Ο μεγάλος μπροστινός τροχός δίπλα στον μικρό οπίσθιο, θύμιζε το μεγάλο νόμισμα του ενός penny δίπλα σε αυτό του ενός farthing. Τα επόμενα χρόνια, μια σειρά ενδιαφερόσων ιδεών και εφευρέσεων εφαρμόζονται στο ποδήλατο, βελτιώνοντας το συνεχώς: η μετάδοση κίνησης μέσω αλυσίδας, η χρήση ταχυτήτων, τα φρένα, ο 'κούφιος' σκελετός, το 'δυναμό' και η σαμπρέλα αποτελούν τις πλέον χαρακτηριστικές αυτών των εφευρέσεων. Για παράδειγμα, μετά την εισαγωγή της αλυσίδας και των ταχυτήτων, δεν υπήρχε η ανάγκη ένα ποδήλατο να διαθέτει μεγάλου μεγέθους μπροστινό τροχό προκειμένου να κατορθώνει μεγάλες ταχύτητες. Έτσι, το 1885 είναι η χρονιά που κατασκευάζεται το μοντέλο 'rover', που συχνά χαρακτηρίζεται ως το πρώτο σύγχρονο ποδήλατο. Κατασκευαστής του ήταν ο Τζον Κεμπ Στάρλεϋ, ανιψιός του Τζέιμς Στάρλεϋ. Η επιστροφή σε μικρότερου μεγέθους τροχούς βελτίωσε σημαντικά την άνεση με την οποία κανείς θα μπορούσε πλέον να κάνει ποδήλατο. Ως φυσικό επακόλουθο, τα τελευταία χρόνια του 19ου αιώνα το ενδιαφέρον του αγοραστικού κοινού για το ποδήλατο έχει αυξηθεί κατακόρυφα. Με το πέρασμα στον 20ο αιώνα ένας μεγάλος αριθμός

ποδηλατικών λεσχών κατακλύζει και τις δύο πλευρές του ατλαντικού ωκεανού, αντικατοπτρίζοντας την καινούργια μόδα. Παράλληλα, εμφανίζονται οι πρώτες βιομηχανίες κατασκευής ποδηλάτων. Ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί η βιομηχανία Raleigh, η οποία λίγα χρόνια μετά την ίδρυσή της έφτασε να παράγει περίπου 30.000 ποδήλατα το χρόνο. Ιδρυτής της ήταν ο Άγγλος Φρανκ Μπάουντεν. Μέσα στο πρώτο μισό τα μέσα του 20ου αιώνα, το ποδήλατο έχει γίνει το βασικό μέσο μετακίνησης για εκατομμύρια κατοίκους του πλανήτη. Ιδιαίτερα βοηθητική προς αυτή την κατεύθυνση ήταν η επαφή πολλών υπανάπτυκτων χωρών με τις ευρωπαϊκές χώρες, λόγω της αποικιοκρατίας. Από την άλλη πλευρά βέβαια, η ανάπτυξη των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί αρκετά το ενδιαφέρον για το ποδήλατο σε αρκετές ανεπτυγμένες χώρες. Εξαιρέση αποτελούν ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Γερμανία, η Δανία και η Ολλανδία, στις οποίες η χρήση του ποδηλάτου διατηρήθηκε σε υψηλά επίπεδα. Στην Ελλάδα το πρώτο ποδήλατο ήρθε το 1885, ενώ το 1890, τη χρονιά ίδρυσης της Διεθνούς Ποδηλατικής Ομοσπονδίας, έγιναν οι πρώτοι ποδηλατικοί αγώνες. Το πρώτο ποδηλατοδρόμιο της χώρας κατασκευάζεται στην Αθήνα για τις ανάγκες των πρώτων Ολυμπιακών Αγώνων, Πρόκειται για το μετέπειτα ποδοσφαιρικό Γήπεδο Καραϊσκάκη. Στους Αγώνες του 1896 οι ποδηλάτες Κωνσταντινίδης και Παρασκευόπουλος αναδεικνύονται Ολυμπιονίκες στα δύο αγωνίσματα ποδηλασίας (85 και 320 χιλιόμετρα αντίστοιχα). Στην Ελλάδα υπάρχουν διάφορες βιομηχανίες κατασκευής ποδηλάτων, εκ των οποίων η Ideal Bikes είναι η μεγαλύτερη.

Στην συνέχεια παρουσιάζουμε συνοπτικά και χρονολογικά την εξέλιξη του ποδηλάτου.

1817: Εφευρέθηκε η οδηγούμενη Draisienne.

1839: Το MacMillan velocipede ήταν το πρώτο του είδους του το οποίο δεν απαιτούσε τα πόδια στο



έδαφος.

1860: Michaux Velocipede - Η πρώτη μηχανή προς ανάβαση σε μαζική παραγωγή.

1869: Το Phantom, με την κανονική οδήγησή του, εμφανίζεται.

1870: Το πρώτο μοντέλο που καθόρισε τα χαρακτηριστικά του συνηθισμένου ποδηλάτου.

1876: Salvo, η εμφάνιση ενός ποδηλάτου εύκολου προς ανάβαση.



1877: Φτιάχτηκε μικρότερο για να ταιριάζει στο Γιαπωνέζικο σώμα.

1878: Kangaroo, Κανονικό ποδήλατο που εφαρμόζει το πρώτο σύστημα ταχυτήτων και μικρή πίσω



ρόδα.

1879: Το Bayliss Thomas ήταν το πρότυπο ομορφιάς κανονικού ποδηλάτου και ήταν το πιο



ολοκληρωμένο ποδήλατο του καιρού.

1879: Το πρώτο ποδήλατο προωθούμενο από τα πόδια με αλυσίδα στον πίσω τροχό.

1880: Dicycle. Κέρδισε δημοσιότητα αντικαθιστώντας τα σχέδια των δικύκλων με των τρικύκλων.

1885: Το Rover με τις ισομεγέθεις ρόδες, το πρωτότυπο για το σύγχρονο ποδήλατο.

1892: Δοκιμαστικό Ποδήλατο ασφαλείας - Το πρώτο ποδήλατο ασφαλείας που παράγεται στην Ιαπωνία. 1928: Το καθημερινό ποδήλατο Fuji Hao που ήταν αντίγραφο του Εγγλέζικου μοντέλου.

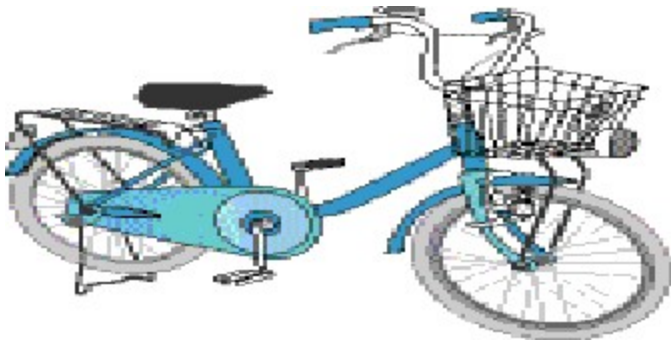
1947: Το πλαίσιο κατασκευάζεται από αλουμίνιο που χρησιμοποιείται στα αεροπλάνα.

1948: Το Everest Racer - Συνδύασε μέρη από αθλητικά και άλλα ποδήλατα.

1956: Smart Lady - Πωλείτο στους καταναλωτές βάση σχεδίου μηνιαίας εξόφλησης.



1965: Mini Ποδήλατο - Μονοκόμματο πλαίσιο για άνδρες και γυναίκες



Ωστόσο πρέπει να σημειώσουμε πως το ποδήλατο εξελίσσεται ακόμα και στις μέρες μας και εμφανίζεται με νέες μορφές .Πιο συγκεκριμένα ,θα αναφερθούμε στο σπαστό ποδήλατο που τελευταία έχει μεγάλη απήχηση λόγω της ιδιότητας του να <<σπάει>> ,να διπλώνει και να μπαίνει ακόμα και μέσα σε ειδική τσάντα καθώς επίσης και στο ηλεκτρικό ποδήλατο το οποίο θα μπορούσαμε να πούμε πως είναι το οικολογικό μηχανάκι της εποχής καθώς έχει επαναφορτιζόμενη μπαταρία.

Τα e-bikes, τα ηλεκτρικά δίκυκλα δηλαδή, γνωρίζουν μια συνεχώς αυξητική τάση σε ολόκληρο τον κόσμο. Αν και είναι ακριβά και έχουν περιορισμένη αυτονομία , επιτρέπουν στον αναβάτη τους να κινείται γρήγορα στην κίνηση (πιάνουν τα 25χλμ μέγιστη ταχύτητα) την στιγμή που η ταχύτητα ενός αυτοκινήτου τις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής, σπάνια ξεπερνά τα 17 χλμ/ω. Είναι πολύ περισσότερο οικολογικά από ένα αυτοκίνητο ή μια μηχανή, δεν έχουν φόρους, μπορούν να σταθμεύσουν εύκολα, σαν ένα κανονικό ποδήλατο και κυρίως δεν χρειάζεται να έχει κανείς δίπλωμα για να το οδηγήσει.



Ένα σύγχρονο λοιπόν ποδήλατο ζυγίζει 10-15 κιλά και προσφέρεται σε διάφορα μεγέθη ανάλογα με το σώμα του αναβάτη. Μπορεί να μεταφέρει ένα άτομο (και δεύτερο για μικρές αποστάσεις) καθώς και αντικείμενα βάρους μέχρι 30 κιλά στη σχάρα. Μπορεί να αναπτύξει ταχύτητα 30-40 χιλιομέτρων την ώρα στην ευθεία και να ανέβει ακόμα και μεγάλες ανηφόρες χωρίς ιδιαίτερο κόπο με τη χρήση ταχυτήτων. Ένα μέσο σύγχρονο ποδήλατο κοστίζει σήμερα από 200 έως 600 ευρώ.

Το ποδήλατο, η πολιτισμική και κοινωνική του πορεία..

Αρχικά θα δούμε την καθιέρωση του ποδηλάτου σαν μέσο άθλησης και τα αγωνίσματα που έχει καθιερώσει. Ποδηλασία δρόμου

Είναι το πιο διάσημο είδος ποδηλασίας. Διεξάγεται τους πιο ζεστούς μήνες του έτους (εάν κάποιος μπορεί να ακολουθεί την καλοκαιρία ανά τον κόσμο μπορεί να αγωνίζεται όλη τη χρονιά). Οι αγώνες ποικίλουν από πολυήμερους αγώνες, όπως ο Γύρος Γαλλίας, μέχρι μικρά κριτήρια (criterium), όπου γίνονται πολλοί γύροι σε μία μικρή διαδρομή. Τα Criterium είναι αγαπητά στη Βόρεια Αμερική.

Cyclo-cross

Αποτελεί αποκλειστικό αγώνισμα για τους ποδηλάτες αντοχής δρόμου κατά τη χειμερινή περίοδο. Αποτελείται από πολλούς γύρους σε κλειστή διαδρομή, η οποία περιέχει εμπόδια, είτε φυσικά είτε τεχνητά.

Ορεινή Ποδηλασία (Mountain bike)

Σχετικά καινούριο αγώνισμα στην ιστορία της ποδηλασίας. Έγινε ιδιαίτερα γνωστό τη δεκαετία του 90. Οι αγώνες ορεινής ποδηλασίας (MTB) γίνονται αποκλειστικά εκτός δρόμου, και συνήθως έχουν απαιτήσεις σε τεχνική οδήγηση. Υπάρχουν πολλές εκδοχές της ορεινής ποδηλασίας, με βασικές τις cross-country και downhill.

Ποδηλασία Πίστας

Αγώνες ποδηλασίας που λαμβάνουν μέρος σε κλειστά ποδηλατοδρόμια.

BMX

Διεξάγεται εκτός δρόμου. Οι αγώνες BMX είναι αγώνες ταχύτητας σε διαμορφωμένες πίστες κλειστής διαδρομής. Οι αθλητές αγωνίζονται εντός της διαδρομής με ράμπες για άλματα και κλειστές στροφές. Τα Bike trials είναι αγώνισμα όπου οι αθλητές προσπαθούν να ξεπεράσουν τεχνητά εμπόδια χωρίς να ακουμπήσουν τα πόδια τους κάτω.

Η Μηχανική του ποδηλάτου

Μήπως να αναρωτηθούμε τι σχέση έχει το ποδήλατο με την φυσική; Το ποδήλατο αποτελεί ένα καλό εργαλείο, προκειμένου να αναδειχθούν ορισμένες αρχές της φυσικής. Με αφορμή, για

παράδειγμα, τις εικόνες παλαιότερων ποδηλάτων με ιδιαίτερα μεγάλους τροχούς θα μπορούσε να αναρωτηθεί κανείς με ποιό τρόπο επηρεάζει τη λειτουργία του ποδηλάτου το μέγεθος των τροχών του. Σύμφωνα με τη φυσική, η κίνηση που εκτελεί ένας τροχός που κυλά είναι σύνθετη: αποτελεί το συνδυασμό μεταφορικής κίνησης και στροφικής κίνησης. Η ταχύτητα του ποδηλάτου μπορεί να μελετηθεί με τη χρήση του κέντρου μάζας του τροχού, το οποίο αποδεικνύεται πως βρίσκεται στο κέντρο του τροχού. Η ταχύτητα του κέντρου μάζας του τροχού αποδεικνύεται πως είναι ευθύγραμμη ομαλή με ταχύτητα $u = \omega R$, όπου ω η γωνιακή συχνότητα περιστροφής του τροχού και R η ακτίνα του. Με άλλα λόγια, υπάρχουν δύο τρόποι με τους οποίους μπορεί να αυξηθεί η ταχύτητα ενός ποδηλάτου: είτε αυξάνοντας τη γωνιακή συχνότητα (ω) των τροχών (κάνοντας δηλαδή γρηγορότερα πετάλι), είτε αυξάνοντας την ακτίνα τους (R). Ο λόγος για τον οποίο τα σύγχρονα ποδήλατα δεν έχουν τόσο μεγάλους τροχούς, είναι η επινόηση του συστήματος ταχυτήτων, με τη βοήθεια του οποίου μπορούν εύκολα να επιτευχθούν αυξημένες τιμές γωνιακής συχνότητας (ω).

Κάπου εδώ θα περάσουμε στην μελέτη του ποδηλάτου στην πόλη. Σε αρκετές πόλεις του πλανήτη προωθείται η χρήση του ποδηλάτου ως βασικού μέσου μετακίνησης. Στον ευρωπαϊκό χώρο, χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν το Άμστερνταμ, η Κοπεγχάγη και η Βαρκελώνη. Βασικές ενδείξεις διευκόλυνσης της χρήσης του ποδηλάτου είναι η δημιουργία δικτύου λωρίδων κυκλοφορίας και θέσεων στάθμευσης για τα ποδήλατα. Οι οπαδοί του ποδηλάτου θεωρούν ότι το ποδήλατο μπορεί να αποτελέσει τη λύση στα έντονα προβλήματα συγκοινωνίας που χαρακτηρίζουν τις περισσότερες μεγαλουπόλεις. Κεντρικά επιχειρήματά τους αποτελούν το γεγονός ότι το ποδήλατο δεν αντιμετωπίζει προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, απαιτεί μηδαμινό χώρο στάθμευσης, έχει τη δυνατότητα να μετακινείται και εκτός οδικού δικτύου, ενώ παράλληλα δε μολύνει το περιβάλλον με κανένα τρόπο (καυσαέρια, ηχορρύπανση). Ακόμα και αν όσα αναφέρθηκαν παραπάνω δεν αρκούν προκειμένου να αποδειχθεί η αξία του ποδηλάτου από το παρελθόν και κυρίως έως σήμερα, η παρακάτω εκτενής παρουσίαση των πλεονεκτημάτων του θα πείσει. Ποδήλατο και αυτοκίνητο Η αγορά και συντήρηση ενός ποδηλάτου κοστίζει ελάχιστα. Το ποδήλατο κινείται με την ενέργεια που παίρνει ο άνθρωπος από την τροφή του. Δεν καταναλώνει λοιπόν καύσιμα και επιπλέον δεν έχει έξοδα λειτουργίας όπως παρκάρισμα, φόρους κλπ.

Σε πειράματα που έγιναν στην Αθήνα από το σύλλογο "Φίλοι του Ποδήλατου" σε συνεργασία με την Ένωση Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων κάτω από καθημερινές συνθήκες κυκλοφορίας, βρέθηκε ότι το ποδήλατο, για αποστάσεις μέχρι 13 χιλιόμετρα είναι γρηγορότερο από το αυτοκίνητο. Ένας ποδηλάτης καταναλώνει 15 θερμίδες ανά χιλιόμετρο και κιλό, ένα ποσοστό που ισοδυναμεί με το 4% της ενέργειας που καταναλώνει για την κίνηση ενός αυτοκινήτου και του οδηγού του.

Το ποδήλατο στην πόλη:

- Ξεκινά αμέσως
- Είναι το πιο ευέλικτο μέσο μεταφοράς (δεν σταματά στο μποτιλιάρισμα)
- Παρκάρει παντού (10 ποδήλατα πιάνουν χώρο ίσο με ένα αυτοκίνητο)
- Μεταφέρεται εύκολα πάνω από σκάλες, πεζοδρόμια και πεζόδρομους

Ποδήλατο και μοτοσυκλέτα

Το ποδήλατο είναι πιο ευέλικτο μέσα στην πόλη απ' ότι τα μηχανάκια και οι μοτοσυκλέτες. Μεταφέρει τα ίδια περίπου φορτία με τις μηχανές ενώ μπορεί να μεταφερθεί πολύ πιο εύκολα πάνω από εμπόδια. Απαιτεί μηδαμινή και απλή συντήρηση (δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα ανταλλακτικών) και αντιμετωπίζει μικρότερο κίνδυνο κλοπής απ' ότι οι μηχανές (αποθηκεύεται εύκολα ακόμα και μέσα σε ένα διαμέρισμα). Σε μερικά από τα παραπάνω πειράματα τα ποδήλατα έκαναν παραπλήσιους ή λιγότερο μεγαλύτερους χρόνους από τις μοτοσυκλέτες.

Ποδήλατο και υγεία

Το ποδήλατο μαζί με το κολύμπι και το τρέξιμο, θεωρούνται τα πιο αερόβια αθλήματα. Με το ποδήλατο γυμνάζεται κυρίως το καρδιοαναπνευστικό σύστημα, καθώς και οι μυς των ποδιών. Μία

μελέτη έδειξε ότι ακόμα και σε συνθήκες κυκλοφορίας σε μεγάλη πόλη (καυσαέρια, μπουτιλιάρισμα) η συγκέντρωση μονοξειδίου του άνθρακα στο αίμα των ποδηλατιστών ήταν 10 φορές μικρότερη απ' ότι σε επιβάτες και οδηγούς αυτοκινήτων. Ο ποδηλάτης εξάλλου, λόγω της ταχύτητάς του, παραμένει πολύ λιγότερο στην κυκλοφορία από τον οδηγό ή επιβάτη Ι.Χ., επιβάτες λεωφορείων, τρόλεϊ, ταξί και τους πεζούς (όλοι αυτοί έχουν μέση ωριαία ταχύτητα στην πόλη 5-10 χιλιόμετρα, ενώ οι ποδηλάτες περί τα 20).

Ποδήλατο και περιβάλλον

Το ποδήλατο είναι ένα φιλικό για το περιβάλλον μέσο μετακίνησης. Απαιτεί πολύ λίγες πρώτες ύλες για να κατασκευασθεί. Λειτουργεί με ανανεώσιμα καύσιμα (τροφή) και δεν μολύνει το περιβάλλον ηχητικά ή με καυσαέρια. Η χρήση του ποδηλάτου ανακουφίζει με δύο τρόπους την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Αφενός ο ποδηλάτης δε χρησιμοποιεί άλλο όχημα και αφετέρου η μετακίνηση με ποδήλατο μπορεί να γίνει σε ένα τμήμα του δικτύου δρόμων της πόλης που οι οδηγοί αυτοκινήτων αποφεύγουν (στενοί δρόμοι με συχνές διασταυρώσεις).

Ποδήλατο και ψυχαγωγία

Το ποδήλατο προσφέρεται και για ψυχαγωγία. Έτσι μπορούν να πραγματοποιηθούν βραδινές έξοδοι με ποδήλατο, ημερήσιες εκδρομές σε αποστάσεις 10-100 χλμ., δηλαδή από ½ έως 6 ώρες ποδηλασίας χωρίς ιδιαίτερο κόπο. Μπορούν επίσης να γίνουν πολυήμερα ταξίδια σε άσφαλο και χωματόδρομο. Το μικρό βάρος του ποδηλάτου επιτρέπει πολύ εύκολα και ανέξοδα τον συνδυασμό του με άλλα μέσα μεταφοράς όπως το τραίνο, το πλοίο και το αεροπλάνο. Το ποδήλατο μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τα δύο φύλα και όλες τις ηλικίες.

Τύποι Ποδηλάτων

- Το αγωνιστικό ποδήλατο
- Το ποδήλατο πόλης
- Το ποδήλατο βουνού (MTB, DH, 4X, Marathon, Slopstyle, Freeride,)
- Το ποδήλατο BMX (πρόκειται για συντομογραφία του αγγλικού όρου 'bicycle motocross')
- Το ποδήλατο ταξιδιού
- Το ποδήλατο τουρισμού μακρινών αποστάσεων
- Το αναδιπλούμενο (σπαστό) ποδήλατο πόλης

Συμπεράσματα

Τέλος, στην σημερινή εποχή υπάρχουν μια σειρά από πιο εξελιγμένα ποδήλατα που βοηθούν στην καθημερινότητα του ανθρώπου, όπως τρίτροχα για μικρά παιδιά, ή με βοηθητικές ροδές στα πλάγια της πίσω ρόδας, ποδήλατα φορτηγά, ποδήλατα με δυο ή και περισσότερες σέλες και αντίστοιχα συστήματα «πεντάλ» για ανάλογο αριθμό ποδηλατιστών, ποδήλατα αγωνιστικά με σύστημα ταχυτήτων ανάλογο με εκείνο του μοτοποδηλάτου ή της μοτοσικλέτας.



Η αφίσα που έφτιαξε η ομάδα μας

Ανδρέας Περδικούρης

Πόπη Πουλή

Γιώργος-Ραφαήλ Οικονόμου

Ομάδα <<Τα κίτρινα Ποδήλατα>>

ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ ΜΕ ΣΠΑΣΜΕΝΟ ΤΙΜΟΝΙ

Η ΟΜΑΔΑ ΜΑΣ: ΝΙΚΟΣ ΣΑΡΑΝΤΙΔΗΣ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΓΔΑΝΗΣ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΚΩΣΤΑΣ ΠΟΖΙΔΗΣ



ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΣΤΗΝ ΤΕΧΝΗ

Τέχνη ονομάζεται το σύνολο της ανθρώπινης δημιουργίας με βάση την πνευματική κατανόηση, επεξεργασία και ανάπλαση, κοινών εμπειριών της καθημερινής ζωής σε σχέση με το κοινωνικό, πολιτισμικό, ιστορικό και γεωγραφικό πλαίσιο στο οποίο διέπονται. Αποτελεί μια ευρύτερης ερμηνείας ονομασία που χρησιμοποιείται για να περιγράψουμε την διαδικασία, της οποίας προϊόν είναι κάτι το μη φυσικό, το οποίο ακολουθεί τους κανόνες του δημιουργού. Κατά συνέπεια όροι με κοινή ρίζα όπως *τεχνικό*, *τεχνίτης*, *καλλιτέχνης* αποδίδονται σε ανθρώπινες δημιουργίες και δραστηριότητες αυθαίρετες με τη ροπή του φυσικού κόσμου. Στον Δυτικό κόσμο η τέχνη περιγράφεται ως *art*, από το Λατινικό *ars* που εν μέρει σημαίνει *διακανονίζω*, *διευθετώ*.

Δεν θα μπορούσε λοιπόν η τέχνη να μην έχει πολλές πτυχές οι οποίες μέσα από καθημερινά απλά πράγματα θα έφερναν ένα αποτέλεσμα το οποίο όλος ο κόσμος θα θαύμαζε και θα πλήρωνε αμυδρά για να το δει ή να το αγοράσει!

Πολλοί καλλιτέχνες έχουν ως έμπνευσή τους το ποδήλατο και έχουν φτιάξει κάποια πανέμορφα έργα τέχνης! Το ποδήλατο το βρίσκουμε σε όλες τις τέχνες και σε κάθε μία παρατηρούμε μερικά πανέμορφα έργα.

Στη τέχνη της φωτογραφίας: με τον όρο φωτογραφία αναφερόμαστε γενικά στη διαδικασία δημιουργίας οπτικών εικόνων μέσω της καταγραφής αποτύπωσης του φωτός, με χρήση κατάλληλων συσκευών (φωτογραφικές μηχανές). Η φωτογραφία, πέρα από την τεχνική της διάσταση, αναγνωρίζεται ως μία μορφή τέχνης συγγενικής με την ζωγραφική. Σε αυτήν εδώ την τέχνη παρατηρούμε πάρα πολλά όμορφα εκθέματα σπουδαίων και μη Ελλήνων φωτογράφων, αλλά και ξένων. Βέβαια δεν χρειάζεται κάποιος να είναι επαγγελματίας ώστε να ασχολείται με την φωτογραφία.



του Πολυδεύκη Σταθόπουλου



άγνωστου καλλιτέχνη (kissos.blogspot.gr)

Ο Ai Weiwei, ο Κινέζος καλλιτέχνης και ακτιβιστής, είναι μια διεθνώς αναγνωρισμένη μορφή στο χώρο της τέχνης, υποστηρικτής της καλλιτεχνικής ελευθερίας και της ελευθερίας του λόγου καθ' όλη τη διάρκεια της καριέρας του. Τώρα παρουσιάζει στη Galleria Continua του San Gimignano μια εγκατάσταση που αποτελείται από 760 στοιβαγμένα ποδήλατα σε ένα ανυψωμένο χώρο μέσα στη γκαλερί. Πηγή: www.lifo.gr





φωτογραφία από το Bicycle film festival



άγνωστου καλλιτέχνη

Ο κινηματογράφος είναι η συνέχεια της φωτογραφίας... Ο κινηματογράφος έχει εξελιχθεί πάρα πολύ από την δημιουργία του μέχρι σήμερα και πλέον έχει τους πιστούς του φαν. Όπως ήταν φυσικό δεν θα έμενε και ο κινηματογράφος ανεπηρέαστος από το ποδήλατο. Αρκετές ταινίες έχουν θέμα το ποδήλατο οι οποίες ταινίες έχουν αποσπάσει αρκετά καλές κριτικές και από κριτικούς αλλά και από τον κόσμο.

Κλέφτης ποδηλάτων



Μία συγκινητική και ανθρώπινη ταινία που βασίζεται στον αγώνα επιβίωσης μίας φτωχής οικογένειας η οποία έχει εναποθέσει όλες τις ελπίδες της για εργασία σε ένα ποδήλατο. Μπορεί να αντιληφθεί λοιπόν κάποιος πως κάτι τόσο απλό και μικρό όπως ένα ποδήλατο μπορεί να γίνει το επίκεντρο για την επιβίωση του ανθρώπου. Τι γίνεται όμως όταν χάσεις κάτι που είναι τόσο πολύτιμο για εσένα; Που μπορεί να οδηγήσει η απόγνωση και η αδικία όταν μας στερούν την ευτυχία και την δυνατότητα να ελπίζουμε για ένα καλύτερο μέλλον;

Σε αυτά τα απλά αλλά διαχρονικά ερωτήματα δίνει απαντήσεις η ταινία "ο κλέφτης των ποδηλάτων", μία ταινία την οποία αξίζει να δει ο καθένας από εμάς ανεξαρτήτου φύλλου και ηλικίας. Πρόκειται άλλωστε για μία από τις καλύτερες ταινίες όλων των εποχών!!!!

Ο ποδηλάτης του Πεκίνου



Η ταινία «ο ποδηλάτης του Πεκίνου» αποτελεί την σύγχρονη έκδοση της ιταλικής ταινίας «κλέφτης ποδηλάτων». Όπως και στην αρχική ταινία έτσι και εδώ το βασικό χαρακτηριστικό στοιχείο που κυριαρχεί είναι η ανάγκη για την επιβίωση, έχοντας ως πρωταγωνιστή και πάλι το ο ποδηλάτης του Πεκίνου.

Αρχικά μας διδάσκει για το τι μπορεί να υπομείνει ο άνθρωπος ώστε να μην χάσει αυτό για το οποίο έχει εργαστεί σκληρά και το έχει αποκτήσει με την αξία και τον προσωπικό του κόπο.

Επίσης, το δεύτερο χαρακτηριστικό σημείο της ταινίας είναι ότι αναπτρώνει το συναίσθημα του να μοιράζεσαι με τον συνάνθρωπο σου και να μπορείς να συμβιβάζεσαι ώστε να μην τα χάσεις όλα... ένα συναίσθημα που έχει εκλείψει ειδικά στις μέρες μας!

Εν κατακλείδι, η ταινία « Ο Ποδηλάτης του Πεκίνου» μας αποκαλύπτει το σκληρό αλλά αληθινό πρόσωπο της ζωής, ενώ παράλληλα μας διδάσκει πως η αλληλεγγύη και η αγάπη για την ζωή και τον συνάνθρωπο μας, μπορούν να επικρατήσουν ώστε να γίνει ο κόσμος μας καλύτερος.

The Flying Scotsman



Μία ταινία βασισμένη στην αληθινή ιστορία του Σκωτσέζου ποδηλάτη, Graeme Obree , ο οποίος έκανε παγκόσμιο ρεκόρ με ποδήλατο που κατασκεύασε ο ίδιος από εξαρτήματα παλιών

πλυντηρίων! Πρόκειται για μία ταινία που μας διδάσκει πως η θέληση και η επιμονή νικά.. ενώ μας υπενθυμίζει το πόσο σημαντικό είναι ειδικά στην εποχή μας, να θέτουμε στόχους, προσωπικούς – επαγγελματικούς κ.α., και να τους επιτυγχάνουμε. Διότι δεν υπάρχει ποιο όμορφο πράγμα από το αίσθημα της ικανοποίησης μέσω της προσωπικής ολοκλήρωσης. Μία ταινία που αξίζει οπωσδήποτε να δείτε!! Βέβαια υπάρχουν κι άλλες σπουδαίες ταινίες με θέμα το ποδήλατο όπως: *Breaking away*, *American flyers*, *Quicksilver* κ.α.

Ακόμα υπάρχει και η πολύ καλή εκπομπή «Το ποδήλατο η ζωή μας» η οποία παίζεται στο διαδίκτυο στο Focuswebtv.gr.

Εφόσον μιλάμε για τέχνη δεν γίνεται να παραλείψουμε την ζωγραφική. Η ζωγραφική έχει την ιδιαιτερότητα να εκφράζει ο καλλιτέχνης τον εσωτερικό του κόσμο με τον τρόπο που αυτός νομίζει πιο προσιτό στα πρότυπα που έχει μέσα του για την πραγματικότητα. Δεν σημαίνει βέβαια αυτό πως πρέπει να νοείται η εικόνα που καταγράφεται στο αντικείμενο που φιλοτεχνεί πως είναι αυτό ακριβώς που θέλει να πει. Όσο το ότι η ατμόσφαιρα που διαγράφεται να είναι το δυνατόν πιο πειστική σε αυτό που νιώθει. Τα χρώματα, τα σχέδια και το φως είναι κάτι πολύ σημαντικό και βασικό στο να προσεγγίσει κάποιος την καλλιτεχνική ψυχή του ατόμου. Άλλωστε, η δημιουργικότητα παίζει τον βασικότερο ρόλο και έχει κατ' εξοχήν την πρώτη και κύρια θέση σε κάθε δημιουργό. Μια ματιά στους πίνακες αρκεί να σας κάνει να ονειρευτείτε μια βόλτα με το ποδήλατο όπως παλιά...





Οι μορφές τέχνης που έχει εισχωρήσει το ποδήλατο δεν είναι μόνο οι παραπάνω. Εκτός από την φωτογραφία, τον κινηματογράφο, την ζωγραφική άλλη μια μορφή τέχνης έχει σπουδαία έργα με

Θέμα το ποδήλατο. Αυτή η τέχνη είναι η τέχνη της λογοτεχνίας στην οποία έχουν γραφτεί πάρα πολύ ωραία βιβλία για το ποδήλατο.

Εγκώμιο του ποδηλάτου

Το εγκώμιο του ποδηλάτου περνάει από τρεις στιγμές: το μύθο, την εποποιία και την ουτοπία. Το ποδήλατο διαθέτει μια μυθική διάσταση που είναι συγχρόνως ατομική και συλλογική. Στις μέρες μας, ο μύθος έχει υποστεί πλήγματα. Το ποδήλατο, όμως, επανέρχεται στο προσκήνιο μέσω της έμφασης στην ποιότητα ζωής στην πόλη, ενώ η εικόνα του αποτελεί πηγή ενθουσιασμού. Συχνά πιάνουμε τον εαυτό μας να ονειρεύεται και να χαράζει το περίγραμμα της ουτοπικής πόλης του μέλλοντος, όπου η δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο θα είναι τα μόνα μέσα μετακίνησης στην πόλη και όπου η ειρήνη, η ισότητα και το κέφι θα δεσπόζουν στον κόσμο μετά την κατάρρευση των μεγιστάνων του πετρελαίου. Μπορούμε να ονειρευόμαστε έναν κόσμο, όπου οι απαιτήσεις των ποδηλατών θα γονατίζουν τις πολιτικές δυνάμεις. Όλα αυτά δεν είναι παρά όνειρα και πρέπει να ξανά προσγειωθούμε στην πραγματικότητα. Το ποδήλατο μάς μαθαίνει να εναρμονιζόμαστε με το χρόνο και με το χώρο. Χάρη σε αυτό ανακαλύπτουμε ξανά την αρχή της πραγματικότητας σε ένα κόσμο που κυριαρχείται από την εικονικότητα. Η ποδηλασία είναι ανθρωπισμός και ανοίγει εκ νέου τις πύλες του ονείρου και του μέλλοντος.

Όλα για το ποδήλατο του Ρόμπερτ Πεν

Ο δημοσιογράφος Ρόμπερτ Πεν χρησιμοποιεί το ποδήλατό του τις περισσότερες μέρες της ζωής του. Το βιβλίο αυτό αποτυπώνει την ερωτική του σχέση με το ποδήλατο και το ταξίδι του για να κατασκευάσει το ποδήλατο των ονείρων του: ένα προσκύνημα που θα ταξιδέψει τον αναγνώστη από τους καλιφορνέζους εφευρέτες του mountain bike ως τους βρετανούς καλλιτέχνες-κατασκευαστές σκελετών ποδηλάτου και από τα τέλεια εξαρτήματα ως το μονοπάτι προς την αληθινή ευτυχία.

Το βιβλίο που αγαπήθηκε από χιλιάδες αναγνώστες (στην κορυφή της λίστας των μπεστ σέλερ των Sunday Times), τόσο βιβλιόφιλος όσο και ποδηλάτες, είναι ένας ύμνος στην απλότητα και την αξία του χειροποίητου. Είναι μια ιστορία που εξηγεί γιατί αυτό το απλό κατασκεύασμα, το ποδήλατο, έχει τη δύναμη να μας μεταφέρει όλους.

Τελευταία, αλλά καθόλου ασήμαντη και κατά την γνώμη μου η πιο αγαπητή και διαδεδομένη τέχνη στον κόσμο είναι η μουσική. Σπουδαία τραγούδια και συγκροτήματα έχουν εμπνευστεί από το ποδήλατο συνθέτοντας πανέμορφα στο άκουσμα τραγούδια. Τραγούδια όπως Το ποδήλατό μου του Κώστα Μακεδόνα σε στίχους του Άρη Δαβαράκη και μουσική του Χρήστου Νικολόπουλου αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ελληνικής δισκογραφίας. Ακόμη, όπως είπα, σπουδαία συγκροτήματα έχουν επηρεαστεί από το ποδήλατο όπως τα Κίτρινα Ποδήλατα. Οι Γιώργος και Αλέξανδρος Παντελιάς είναι οι εμπνευστές, δημιουργοί και τα μοναδικά μέλη του μουσικού συγκροτήματος, που σχηματίστηκε και υπάρχει στη δισκογραφία από το Νοέμβριο του 2000. Το 2004 στα Μουσικά Βραβεία Αρίων βραβεύτηκαν ως το καλύτερο έντεχνο συγκρότημα. Έχουν συνεργαστεί με περίφημους Έλληνες τραγουδιστές όπως: Γλυκερία, Λαυρέντη Μαχαιρίτσα, Βασίλη Παπακωνσταντίνου κ.α.

Το ποδήλατο εκτός από τους Έλληνες καλλιτέχνες έχουν εμπνεύσει και ξένους καλλιτέχνες γράφοντας πανέμορφα κομμάτια όπως:

-

“Bicycle Built For Two” by HAL

“Bicycle Race” by Queen

“Bike Thief Tubeway” by Freezepop

“Tour de France” by Kraftwerk

“Bicycle” by Caroline, με τον υπέροχο στοίχο, “I can’t remember your face / But I remember your bicycle”

“Bicycle Spaniard” by Cracker. Not strictly bicycle-related, but a cool song.

“Bicycle Man” by Black Mountain

The Acoustic Motorbike” by Luka Bloom.

Μπουζανίτσα Ντανιέλα

Ποθητού Κατερίνα

Ξενάκη Μαρία

ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΗ ΣΕ 2 ΤΡΟΧΟΥΣ

Πλεονεκτήματα και Οφέλη του ποδηλάτου

Ποδηλατώ... εξοικονομώ χρόνο...»

Ποδηλατώ... εξοικονομώ χώρο...»

Ποδηλατώ... εξοικονομώ χρήματα...»

Ποδηλατώ... εξοικονομώ ενέργεια...»

Ποδηλατώ... σέβομαι & προστατεύω το περιβάλλον...»

Με το ποδήλατο αποκτώ... σωματική υγεία...»

Με το ποδήλατο αποκτώ... ψυχική υγεία...»

Το ποδήλατο προσφέρει... στην οικογένεια...»

Το ποδήλατο προσφέρει... στην κοινωνία...»

Το ποδήλατο προσφέρει... στην πολιτεία...»

Το ποδήλατο προσφέρει... στον τουρισμό...»

Το ποδήλατο προσφέρει... στον πολιτισμό...»

Το ποδήλατο... είναι ασφαλές...»

Το ποδήλατο... είναι ξεκούραστο...»

Το ποδήλατο... είναι παντός καιρού...»

Το ποδήλατο είναι μόδα...»

Ποδηλατώ... ζω καλύτερα...»

Με το ποδήλατο αποκτώ... σωματική υγεία...



Το ποδήλατο αποτελεί την πιο ιδέωδη μορφή σωματικής άσκησης και αθλητισμού (μαζί με την κολύμβηση και το σκι αντοχής).

Ποδηλατώ σημαίνει γυμνάζω το σώμα μου και αποκτώ καλή φυσική κατάσταση. Ένας ποδηλάτης έχει πολύ καλύτερη φυσική κατάσταση από έναν συνομήλικό του ώστε να αισθάνεται νεότερος.

Ποδηλατώ σημαίνει αποκτώ σωματικό κάλλος.

Ποδηλατώ σημαίνει αποκτώ ρώμη, δυνατούς μυς και τένοντες.

Ποδηλατώ σημαίνει αποκτώ αντοχή και σωματική ισορροπία.

Ποδηλατώ σημαίνει αποκτώ ευλυγισία, ισχυρά κόκαλα και αρθρώσεις.

Ποδηλατώ σημαίνει αποκτώ καλά αντανεκλαστικά.

Ποδηλατώ σημαίνει ισχυροποιώ την άμυνά μου απέναντι σε τραυματισμούς.

Ποδηλατώ σημαίνει ισχυροποιώ το ανοσοποιητικό μου σύστημα, την άμυνα του οργανισμού μου και τους μηχανισμούς αυτοϊάσης, δεν αρρωσταίνω, απαλλάσσομαι από παθήσεις και εδραιώνω την υγεία μου.

Με το ποδήλατο διατηρώ υγιή την καρδιά μου και μειώνω σημαντικά τον κίνδυνο καρδιακού επεισοδίου.

Με το ποδήλατο απομακρύνω των κίνδυνο παθήσεων όπως το ζάχαρο, η χοληστερίνη, η αρτηριακή πίεση κ.λ.π.

Με το ποδήλατο μαθαίνω ένα σωστό τρόπο ζωής και κερδίζω ποιότητα ζωής.

Με το ποδήλατο εξανεμίζω τον κίνδυνο παχυσαρκίας που προκαλεί η κακή διατροφή και η καθιστική ζωή.

Με το ποδήλατο χάνω πολλές θερμίδες, δεν περιορίζω την διατροφή μου και ξεχνώ τις δίαιτες.

Με το ποδήλατο αποκτώ καλύτερες διατροφικές συνήθειες, καλύτερες καύσεις του οργανισμού και καλύτερο μεταβολισμό.

Με το ποδήλατο αποτοξινώνω τον οργανισμό μου.

Με το ποδηλατο οι εξαρτήσεις και οι καταστροφικές για την υγεία συνήθειες όπως το κάπνισμα, τα ναρκωτικά, το αλκοόλ, το ξενύχτι, το στρες και η καθιστική ζωή, χάνουν την εξουσία τους στον άνθρωπο.

Το ποδηλατο δεν εξασθενεί τα εγκλωβισμένα παιδιά και τους αδυνάτους στις πόλεις.

Με το ποδηλατο αναζωογονώ το σώμα και το πνεύμα.

Με το ποδηλατο πετυχαίνω οξυγόνωση αίματος και εγκεφάλου.

Με το ποδηλατο πετυχαίνω σωστή ρύθμιση του βιολογικού ρολογιού.

Με το ποδηλατο πετυχαίνω καλύτερη προσαρμογή στις καιρικές συνθήκες ώστε να μη κρυώνω τον χειμώνα και να μη ζεσταίνομαι το καλοκαίρι.

Με το ποδηλατο συμβάλλω στην βελτίωση της δημόσιας υγείας.

Με το ποδηλατο συμβάλλω στην μείωση κατανάλωσης αντιβιοτικών.

Το ποδηλατο είναι ένα ασφαλές και υγιεινό μέσο που συμβάλλει στην μείωση των ατυχημάτων.

Το ποδήλατο συνδυάζει άσκηση, βόλτα και διασκέδαση.

Πολλαπλά οφέλη

Η ποδηλασία γυμνάζει ολόκληρο το σώμα αφού συσφίγγει όλους τους μυς, ενώ συμβάλλει και στην απώλεια των περιττών κιλών.

Επίσης η ενασχόληση με το ποδήλατο είναι συνολικά πολύ ωφέλιμη για την υγεία, ενώ τονώνει ιδιαίτερα το καρδιαναπνευστικό σύστημα, προσφέρει ευεξία και παράλληλα καταπολεμά άγχος και στρες.

Η ποδηλασία βοηθά επίσης πολύ σε προβλήματα των άκρων, καθώς οι πιέσεις που ασκούνται συμβάλλουν στην καλύτερη κυκλοφορία του αίματος.

! Η ισορροπημένη διατροφή και η σωστή ενυδάτωση σε συνδυασμό με τη συχνή άσκηση συμβάλλουν στην καλή υγεία και ευεξία, καθώς και τη διατήρηση του σωστού σωματικού βάρους.

Με το ποδήλατο αποκτώ... ψυχική υγεία...

Το ποδήλατο είναι ψυχαγωγία, αναψυχή, απόλαυση και ευχαρίστηση.

Το ποδήλατο είναι εκτόνωση, απόδραση από την καθημερινότητα και την μονοτονία.

Το ποδήλατο είναι μέσο αναζωογόνησης, ψυχοσωματικής, συναισθηματικής και νοητικής ισορροπίας.

Το ποδήλατο προσφέρει ηρεμία και χαλάρωση.

Το ποδήλατο δρα θεραπευτικά, αποβάλλει το άγχος, την πίεση, το στρες, την ταραχή, την επιθετικότητα και τον εκνευρισμό που προκαλεί το μποτιλιάρισμα και ο θόρυβος της πόλης. Με το ποδήλατο νοιώθεις αισιόδοξος και αυτοδύναμος.

Με το ποδήλατο αποκτάς αυτονομία και ελευθερία στη μετακίνηση, νιώθεις και είσαι ελεύθερος.

Με το ποδήλατο αποκτάς αυτοπεποίθηση και αυτοεκτίμηση.

Με το ποδήλατο έχεις ευκαιρία για αυτοδιάλογο, αυτοεξέταση, αυτοέλεγχο και εσωτερική καλλιέργεια.

Η μελαγχολία είναι ασύμβατη με την ποδηλασία.

Με το ποδηλατο συμβάλλεις στην μείωση κατανάλωσης αντικαταθλιπτικών.

Με το ποδηλατο πετυχαίνεις οξυγόνωση του αίματος και του εγκεφάλου.

Το ποδηλατο είναι ένα επαναστατικό μέσο που αρνείται να υποταγεί στην μορφή που παίρνει ο κόσμος.

Το ποδηλατο κάνει τους ανθρώπους έντονα κινητικούς και αυξάνει την διάθεση.

Με το ποδηλατο φτάνεις στην εργασία, το σχολείο και τον προορισμό σου ξύπνιος, ενεργοποιημένος και παραγωγικός και επιστρέφεις στο σπίτι χαλαρωμένος. Αντίθετα περιμένοντας στην στάση, στριμωγμένος στο λεωφορείο ή κολλημένος στην κίνηση πηγαίνεις κακόκεφος και επιστρέφεις εξουθενωμένος.

Με το ποδηλατο αντιμετωπίζεις τις καθημερινές δραστηριότητες με όρεξη και ζωντάνια.

Ποδηλατώντας καταλαβαίνεις καλύτερα τον καιρό, τον αέρα, τις κλίσεις της πόλης και δεν ζεις σε περιορισμένο χώρο εγκλωβισμένος, περιορισμένος και μποτιλιαρισμένος.

Ποδηλατώντας συνδυάζεις άσκηση, διασκέδαση και βόλτα μόνος, με την οικογένεια ή με παρέα.

Το ποδηλατο είναι μια ευχάριστη ευκαιρία για εκδρομή, απόδραση και επαφή με τη φύση.

Ποδηλατώντας δεν προσπερνάς την ευτυχία, ζεις την κάθε στιγμή και απολαμβάνεις την αλλαγή εποχών, τοπίων, κλιμάτων και παραστάσεων μέσα από διαδρομές απεριγράπτης ομορφιάς.

Ποδηλατώντας ζεις μοναδικές, όμορφες στιγμές για τις οποίες θα έχεις αργότερα όμορφες αναμνήσεις.

Το ποδηλατο είναι εύχρηστο σαν παιχνίδι, συνδέεται με τον καθένα από τα πρώτα παιδικά του χρόνια με αναμνήσεις και επιθυμίες, ποδηλατώντας εκπληρώνεις και αξιοποιείς την παιδική επιθυμία να έχεις το δικό σου ποδηλατο.

Ποδηλατώντας κερδίζεις την αναγνώριση και τον σεβασμό των άλλων.

Αισθανθείτε την ευχαρίστηση που προσφέρει να προσπερνάτε ένα μποτιλιάρισμα.

Ποδηλασία και καυσαέρια...

Πολλοί λανθασμένα πιστεύουν ότι ο ποδηλάτης εισπνέει περισσότερα καυσαέρια από έναν οδηγό αυτοκινήτου.

Η έρευνα έχει δείξει ότι ο ανώτατος μέσος όρος της συγκέντρωσης ρύπων που εισπνέουν σε μία ώρα οι ποδηλάτες και οι οδηγοί αυτοκινήτου στην ίδια διαδρομή κατά τον ίδιο χρόνο σε $\mu\text{g}/\text{m}^3$ είναι:

Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) 2670 έναντι 6730 για ποδηλάτη και οδηγό αυτοκινήτου αντίστοιχα.

Διοξείδιο του Αζώτου (NO₂) 156 έναντι 277 για ποδηλάτη και οδηγό αυτοκινήτου αντίστοιχα.

Βενζόλιο 23 έναντι 138 για ποδηλάτη και οδηγό αυτοκινήτου αντίστοιχα.

Τολουόλιο 72 έναντι 373 για ποδηλάτη και οδηγό αυτοκινήτου αντίστοιχα.

Ξυλόλιο 46 έναντι 193 για ποδηλάτη και οδηγό αυτοκινήτου αντίστοιχα.

Ένας ποδηλάτης εισπνέει κατά μέσο όρο 2.3 φορές μεγαλύτερο όγκο αέρα από έναν οδηγό αυτοκινήτου αλλά...

Εντός του αυτοκινήτου τα ποσοστά ρύπων είναι ως και 8 φορές μεγαλύτερα απ' ό τι στον εξωτερικό χώρο δηλαδή στον ατμοσφαιρικό αέρα.

Από όλα τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι ένας οδηγός αυτοκινήτου επιβαρύνεται πολύ περισσότερο από έναν ποδηλάτη.

Δεν κερδίζω τίποτα από το να μετακινούμαι χωρίς φυσική εξάσκηση λόγω νέφους, αντίθετα ένα άτομο που δεν ασκείται τακτικά διατρέχει τον ίδιο κίνδυνο με έναν καπνιστή που καταναλώνει 20 τσιγάρα την ημέρα.

Υπάρχουν και ειδικές μάσκες για κυκλοφορία σε περιοχές με εξαιρετικά μεγάλη ρύπανση.

Ποδηλατώντας στην φύση, αναπληρώνω το οξυγόνο και κερδίζω το χαμένο έδαφος.

Μέσα, Κίνητρα και Δράσεις για το ποδήλατο...

Προκειμένου να ενταχθεί το ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις απαιτούνται συγκεκριμένες δράσεις. Η Ελλάδα είναι μια χώρα που δεν έχει παράδοση στο ποδήλατο, γι' αυτό θα πρέπει να αναζητήσουμε λύσεις από την ευρωπαϊκή εμπειρία*.

Η δράση είναι αρμοδιότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης** η οποία σε πρώτη φάση θα πρέπει να οργανώσει προγράμματα ευαισθητοποίησης, πληροφόρησης, εκπαίδευσης και διαφήμισης του ποδηλάτου, προκειμένου να αλλάξει η νοοτροπία και η αντίληψη των πολιτών και να βελτιωθεί η εικόνα του ποδηλάτου.

Κατόπιν πρέπει να ληφθούν γενναίες αποφάσεις και να δοθούν κίνητρα για την ενθάρρυνση όσων χρησιμοποιούν ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους και αντικίνητρα στους οδηγούς ώστε να περιοριστεί η χρήση του αυτοκινήτου στην πόλη. Το ποδήλατο μπορεί να γίνει πιο δελεαστικό και αξιοπρεπές με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, δράσεις για τη συνύπαρξη του ποδηλάτου με μέσα και πεζούς, ειδική σήμανση για ποδήλατο, μεταφορά του από τα λοιπά μέσα μεταφοράς κ.λ.π.

Τέλος θα πρέπει να βελτιωθούν οι υποδομές της πόλης και η ποιότητα του περιβάλλοντος με πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις, αναπλάσεις και κατασκευή άρτιου δικτύου ποδηλατοδρόμων, σταθμών ενοικίασης, στάθμευσης και φύλαξης ποδηλάτων.

*Σαν χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετέχουμε σε όλα τα ευρωπαϊκά συμβούλια όπου συζητούνται επανειλημμένως θέματα προώθησης του ποδηλάτου στις πόλεις και μάλιστα τα συνυπογράφουμε. Η διαφορά βέβαια είναι ότι ενώ οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες είναι πιο ενεργές και υλοποιούν τις αποφάσεις εμείς υστερούμε σε υλοποιήσεις.

**Σε συνέδριο των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που πραγματοποιήθηκε στην Καρδίτσα στις 17-19 Σεπτεμβρίου 2004 με θέμα «πρωτοβουλίες για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις» υπογράφηκε σχετικό ψήφισμα από την ολομέλεια της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε. Έκτοτε αναμένεται η υλοποίηση των αποφάσεων από όλους τους δήμους. Στο Δήμο Καρδίτσας, στον οποίο υλοποιήθηκαν οι αποφάσεις, το 22% των καθημερινών μετακινήσεων γίνονται σήμερα με ποδήλατο.

Ποιος πρέπει να αναλάβει δράση για την προώθηση του ποδηλάτου;

Η τοπική αυτοδιοίκηση είναι ο αρμόδιος φορέας για την ενημέρωση, την ευαισθητοποίηση, την εκπαίδευση και την ενθάρρυνση των δημοτών πάνω σε θέματα χρήσης του ποδηλάτου και υλοποίησης του σχετικού πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Η συνεργασία των εμπλεκόμενων υπηρεσιών της αυτοδιοίκησης είναι απαραίτητη για τον συντονισμό και την υλοποίηση των δράσεων.

Απαραίτητη είναι η λειτουργία γραφείου ποδηλάτου στον δήμο, με σχετικές αρμοδιότητες.

Τι πρέπει να γίνει για την διαφήμιση του ποδηλάτου;

Πρέπει να προετοιμαστεί η ελληνική κοινωνία ώστε να είναι ώριμη να αποδεχθεί το ποδήλατο ως μεταφορικό μέσο.

Πρέπει να αλλάξει η αντίληψη και η νοοτροπία των πολιτών.

Πρέπει να ακολουθηθεί πολιτική απεξάρτησης από το αυτοκίνητο για την καλλιέργεια μίας αντι-αυτοκινητιστικής κουλτούρας.

Πρέπει το ποδήλατο να πάψει να είναι παρεξηγημένο.

Πρέπει το ποδήλατο να γίνει ένα μέσο δελεαστικό και ελκυστικό για το κοινό.

Πρέπει το ποδήλατο να γίνει συνείδηση.

Πρέπει να απαντηθούν οι υποκειμενικοί προβληματισμοί που απασχολούν τους πολίτες και τους απομακρύνουν από το ποδήλατο.

Πρέπει να γίνουν ενέργειες και εκστρατείες ενημέρωσης για την βελτίωση της εικόνας του ποδηλάτου (πλεονεκτήματα και οφέλη από την χρήση του ποδηλάτου).

Πρέπει να γίνουν εκστρατείες ευαισθητοποίησης για την τόνωση της περιβαλλοντολογικής και οικολογικής συνείδησης των πολιτών.

Πρέπει να γίνουν παρεμβάσεις που ενημερώνουν και ευαισθητοποιούν πάνω σε τρόπους μετακίνησης πιο φιλικούς προς το περιβάλλον.

Πρέπει να γίνουν διαφημιστικές καμπάνιες για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου.

Πρέπει το μήνυμα να διαδοθεί στην οικογένεια, το σχολείο, την κοινωνία.

Πρέπει οι πολίτες να βλέπουν καθημερινές παραστάσεις ποδηλάτου.

Πρέπει να θυμόμαστε ότι κυκλοφορία στους δρόμους και στάθμευση πολλών ποδηλάτων είναι διαφήμιση.

Πρέπει να διοργανώνονται εκδηλώσεις σχολικού, μαζικού και αγωνιστικού χαρακτήρα με ποδηλάτο για την διαφήμιση και προώθησή του.

Πρέπει να προβάλλονται τα κίνητρα και οι υποδομές που προωθούνται από την πολιτεία για την διευκόλυνση της χρήσης του ποδηλάτου.

Ποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και αναπλάσεις του υπάρχοντος οδικού δικτύου μπορούν να ενθαρρύνουν την χρήση του ποδηλάτου;

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις...

Πρέπει να γίνει δυνατή η χρήση του ποδηλάτου στην πόλη.

Πρέπει να γίνουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και αναπλάσεις του υπάρχοντος οδικού δικτύου για την υποδοχή του.

Πρέπει να αλλάξει και να εμπλουτιστεί ο κώδικας οδικής κυκλοφορίας με άρθρο και διατάξεις που θα ευνοούν τους ποδηλάτες.

Πρέπει να επιτραπεί πλήρως η χρήση του πεζοδρομίου από τους ποδηλάτες, υπό προϋποθέσεις.

Πρέπει να διευκολυνθεί και να θεσμοθετηθεί η συνύπαρξη του ποδηλάτου με τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης και τους πεζούς.

Πρέπει να επιτραπεί η ελεύθερη μεταφορά του ποδηλάτου στα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας (μετρό, προαστιακός, τρένο, λεωφορεία, τραμ κ.λ.π.).

Πρέπει τα οχήματα αυτά (λεωφορεία, μετρό, τρένα κ.λ.π.) να σχεδιάζονται έτσι ώστε να μπορούν να υποδεχθούν ποδήλατα (με σχάρες και ειδικούς χώρους)

Πρέπει να κινούμαστε με γνώμονα τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης.

Πρέπει να δημιουργηθούν περιοχές ήπιας κυκλοφορίας στις οποίες τα αυτοκίνητα θα κυκλοφορούν με χαμηλότερες ταχύτητες (π.χ. με όριο 30km/h).

Πρέπει να ελέγχονται και να τιμωρούνται οι οδηγοί που δεν πειθαρχούν στους κανόνες κυκλοφορίας.

Πρέπει η πολιτεία να διασφαλίσει την αξιοπρέπεια όσων μετακινούνται με ποδηλατο. Πρέπει οι οδηγοί να συνηθίσουν την παρουσία του ποδηλατου στην πόλη και να αλλάξουν συμπεριφορά απέναντί του.

Πρέπει να βελτιωθεί η ποιότητα του περιβάλλοντος (αέρος, θόρυβος κ.λ.π.) και του οδοστρώματος.

Πρέπει να βελτιωθεί και να ενισχυθεί ο δημόσιος φωτισμός των δρόμων.

Πρέπει να λειτουργήσει από την τροχαία το σύστημα καταγραφής των ποδηλάτων σε μητρώα, για τον ευκολότερο εντοπισμό τους σε περίπτωση κλοπής.

Ποδηλατόδρομοι...

Πρέπει να εφαρμοστεί η αρχή ότι κάθε μέσο δικαιούται το δικό του χώρο, έτσι και το ποδηλατο δικαιούται λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας (ποδηλατόδρομοι), που θα κατασκευαστούν με τροποποίηση του υπάρχοντος οδικού δικτύου.

Πρέπει να προωθηθεί η κατασκευή μεγάλων πάρκινγκ αυτοκινήτων για να απελευθερωθούν, αξιοποιηθούν και ομορφύνουν οι δρόμοι με αναπλάσεις και κατασκευή ποδηλατοδρόμων.

Πρέπει να γίνουν διαπλατύνσεις πεζοδρομίων και δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε βάρος των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων.

Πρέπει να γίνουν μονοδρομήσεις και πεζοδρομήσεις οδών του κέντρου με κατασκευή ποδηλατοδρόμων.

Χώροι στάθμευσης και ενοικίασης ποδηλάτων...

Πρέπει να λειτουργήσει οργανωμένο σύστημα δωρεάν παραχώρησης ή ενοικίασης δημόσιων ποδηλάτων με κάρτες, από τους δήμους.

Πρέπει να δημιουργηθούν κεντρικοί σταθμοί ενοικίασης, στάθμευσης, επισκευής και φύλαξης ποδηλάτων.

Πρέπει να δημιουργηθούν αρκετοί, μικρότεροι, καλά οργανωμένοι χώροι στάθμευσης και φύλαξης ποδηλάτων, που θα παρέχουν ασφάλεια από κλοπή και προστασία από τις καιρικές συνθήκες.

Πρέπει να δημιουργηθούν μεγάλοι χώροι στάθμευσης σε καίρια σημεία όπως σε κεντρικές στάσεις και σταθμούς τρένου, λεωφορείων, μετρό κ.λ.π.

Ποια χαρακτηριστικά πρέπει να έχει ένα ιδανικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων;

Πρέπει να δημιουργηθεί ένα δίκτυο αποκλειστικών λωρίδων κυκλοφορίας ποδηλάτων (ποδηλατοδρόμων) που θα διευκολύνει και θα προστατεύει τις μετακινήσεις.

Πρέπει να απαγορευθεί η κυκλοφορία άλλων μέσων εκτός των ποδηλάτων στους ποδηλατόδρομους.

Πρέπει καλύπτονται κεντρικές διαδρομές με μεγάλη ζήτηση.

Πρέπει να υπάρχει ενιαίο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, με αμεσότητα συνδέσεων και ελκυστικές διαδρομές.

Πρέπει να επιτευχθεί η συνέχεια των διαδρομών, με κάθετους άξονες και διάσχιση μέσα από πάρκα, στοές, σκαλοπάτια, μονόδρομους κ.λ.π.

Πρέπει να γίνουν ειδικές παρεμβάσεις σε σχολεία, εμπορικά και πολιτιστικά κέντρα κ.λ.π.

Πρέπει να γίνει επέκταση του δικτύου για σύνδεση της πόλης με το περιφερειακό πράσινο για να διευκολυνθεί η πρόσβαση των κατοίκων σε αυτό

Πρέπει να χρησιμοποιείται ειδική σηματοδότηση με κάθετες πινακίδες (οδόστρωμα, χώροι στάθμευσης, μέσα συγκοινωνίας, πινακίδες καθοδήγησης κ.λ.π.), ειδικούς σηματοδότες, ανάγλυφες και επίπεδες έγχρωμες επιφάνειες με σήμανση και διαγραμμίσεις που θα προσελκύουν τους χρήστες του ποδηλάτου και θα συμβάλλουν στην αισθητική ανάπλαση του κέντρου.

Πρέπει να εξασφαλίζεται η συνέχεια της σήμανσης.

Πρέπει ο ποδηλατόδρομος να παρέχει ασφάλεια και καλή ορατότητα στον χρήστη.

Πρέπει η κίνηση των ποδηλάτων όσο το δυνατόν περισσότερο να μην υποβάλλεται σε περιορισμούς.

Πρέπει ο ποδηλατόδρομος να έχει απλό κυκλοφοριακό σχεδιασμό ώστε να έχουν πρόσβαση σε αυτόν μικροί, μεγάλοι, ηλικιωμένοι, αρχάριοι, αργοί, γρήγοροι, έμπειροι κ.λ.π.

Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το μήκος και η κλίση της κάθε διαδρομής για την άφιξη σε κάποιο προορισμό. Η πρόσβαση σε αυτόν θα πρέπει να είναι όσο γίνεται συντομότερη και ευκολότερη.

Πρέπει οι ποδηλατόδρομοι να σχεδιαστούν έτσι ώστε να μην είναι άμεσα εκτεθειμένοι στις πηγές εκπομπής καυσαερίων.

<http://www.podilato.eu/index.php?act=viewCat&catId=57>

Bike-Girlz B'4 ΥΓΕΙΑ-ΑΘΛΗΣΗ-ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το ποδήλατο είναι ένα μέσο μεταφοράς το οποίο είναι φιλικό προς το περιβάλλον και συμβάλλει στην υιοθέτηση ενός οικολογικού τρόπου ζωής. Πολλοί το χρησιμοποιούν ως παιχνίδι, μέσο μεταφοράς και ψυχαγωγίας. Όμως είναι και ένας εξαιρετικός τρόπος άθλησης.

Η ποδηλασία γυμνάζει ολόκληρο το σώμα αφού συσφίγγει όλους τους μυς, ενώ συμβάλλει και στην απώλεια περιττών κιλών. Το ποδήλατο επίσης αποτελεί την πιο ιδεώδη μορφή σωματικής άσκησης καθώς και αθλητισμού.

Με την ποδηλασία διατηρεί κάποιος υγιή την καρδιά του και μειώνει σημαντικά τον κίνδυνο καρδιακού επεισοδίου. Μπορεί επίσης να απομακρύνει τον κίνδυνο παθήσεων (όπως ζάχαρο, χοληστερίνη, αρτηριακή πίεση κ.λ.π) καθώς εξανεμίζει τον κίνδυνο παχυσαρκίας (που προκαλεί η κακή διατροφή και η καθιστική ζωή).

Κάποια ακόμα πλεονεκτήματα είναι ότι κάποιος μπορεί να μάθει, μέσα από το ποδήλατο, έναν σωστό τρόπο ζωής καθώς και να κερδίσει ποιότητα σε αυτή. Πολύ σημαντικό ακόμα είναι ότι από

την ποδηλασία, οι εξαρτήσεις και οι καταστροφικές για την υγεία συνήθειες (π.χ. κάπνισμα, ναρκωτικά, αλκοόλ κ.λ.π), χάνουν την εξουσία τους στον άνθρωπο.

Επιπλέον το ποδήλατο αναζωογονεί σώμα και πνεύμα, μα πάνω από όλα συνδυάζει την ΥΓΕΙΑ, την ΑΘΛΗΣΗ και την ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ!!!

Η αφίσα της ομάδας μας

Μπουζανίτσα Ντανιέλα - Ποθητού Κατερίνα - Ξενάκη Μαρία

το 1890.Η Ελληνική Ομοσπονδία Ποδηλασίας ιδρύθηκε το 1973, 36 χρόνια μετά την Π.Ο.Ε(Ποδηλατική Ομοσπονδία Ελλάδας), με πρώτο πρόεδρο τον Δημήτρη Δημητριάδη και μετρά ήδη περισσότερα από 30 χρόνια δράσης στο αθλητικό προσκήνιο. Το 1896 η Ελλάδα συμμετέχει για πρώτη φορά στους Ολυμπιακούς Αγώνες ποδηλασίας που έγιναν στην Αθήνα και οι Έλληνες πρωταθλητές κατακτούν 1 χρυσό,3 ασημένια και 1 χάλκινο μετάλλιο.Το 1991 εγκαινιάζεται το Ολυμπιακό ποδηλαταδρόμιο στο ΟΑΚΑ.Ο Βασίλης Αναστόπουλος, ο πρώτος Έλληνας επαγγελματίας ποδηλάτης κερδίζει το γύρο Ελλάδας το 2003.

δηλασία στην Ελλάδα καθιερώνεται ως άθλημα το 1890.Η Ελληνική Ομοσπονδία Ποδηλασίας ιδρύθηκε το 1973, 36 χρόνια μετά την Π.Ο.Ε(Ποδηλατική Ομοσπονδία Ελλάδας), με πρώτο πρόεδρο τον Δημήτρη Δημητριάδη και μετρά ήδη περισσότερα από 30 χρόνια δράσης στο αθλητικό προσκήνιο. Το 1896 η Ελλάδα συμμετέχει για πρώτη φορά στους Ολυμπιακούς Αγώνες ποδηλασίας που έγιναν στην Αθήνα και οι Έλληνες πρωταθλητές κατακτούν 1 χρυσό,3 ασημένια και 1 χάλκινο μετάλλιο.Το 1991 εγκαινιάζεται το Ολυμπιακό ποδηλαταδρόμιο στο ΟΑΚΑ.Ο Βασίλης Αναστόπουλος, ο πρώτος Έλληνας επαγγελματίας ποδηλάτης κερδίζει το γύρο Ελλάδας το 2003.

Α.Ε.Κ. (ποδηλασία),Α.Ο. Νέοι Βύρωνος,Αθηναϊς Κυψέλης,Γ.Α.Σ. Αναγέννηση Άρτας,Γ.Σ. Απόλλων Σμύρνης,Γ.Ν.Ο.,Άρης Νικαίας,Αστέρας Ζωγράφου,Βυζαντινός Αθλητικός Όμιλος,Διαγόρας Γυμναστικός Σύλλογος,Ε.Α. Πατρών,Α.Π.Σ. Εθνικός Πατρών,Γυμναστικός Σύλλογος Ηρακλής,Α.Ο. Θησέας Ζωγράφου,Γ.Σ. Ιτέας,Α.Ο. Κύδων Χανίων,Γυμναστικός Σύλλογος Λάρισας,Γ.Σ. Μακαμπή Θεσσαλονίκης,Μεσσηνιακός Γ.Σ.,Μορφωτική Ένωση Νεολαίας Τούμπα,Ολυμπιακός Σ.Φ.Π. (ποδηλασία),Α.Ε.Π. Ολυμπιάς,Όμιλος Φιλάθλων Ηρακλείου,Α.Ο. Παγκρατίου,Παναθηναϊκός

(ποδηλασία), Παναχαϊκή Γ.Ε., Πανερυθραϊκός Α.Σ., Πανιώνιος (ποδηλασία), Πανθεσσαλονίκειος Αθλητικός Όμιλος, Ποδηλατικός Όμιλος Πατρών, Ποδηλατικός Σύλλογος Πατρών, ΑΟ Σκαγιοπούλειο Πάτρας, Α.Σ. Σπάρτακος Γλυφ

Γεώργιος Ανδριανόπουλος,,

Λάμπρος Βασιλόπουλος: Ο Λάμπρος Βασιλόπουλος είναι Έλληνας πρωταθλητής και Ολυμπιονίκης της ποδηλασίας πίστας. Ξεκίνησε την ποδηλασία το 1986 και είναι αθλητής του Ποδηλατικού Ομίλου Πάτρας. Ήταν μέλος της Εθνικής Ομάδας, ως το 2004.

Δημήτρης Γεωργαλής: Ο Δημήτρης Γεωργαλής είναι Έλληνας ποδηλάτης, και 4ος Ολυμπιονίκης στο Σίδνεϊ 2000 (αγώνισμα Ομαδικό σπριντ - ποδηλασία πίστας). Γεννήθηκε στις 23 Φεβρουαρίου 1974, στα Τρίκαλα, και ήταν αθλητής στο σωματείο ΠΑΣ Τρίκη Τρικάλων

Κανέλλος Κανελλόπουλος: Ο Κανέλλος Κανελλόπουλος (γεννήθηκε στις 25 Μαρτίου 1957 στα Βραχνέικα Αχαΐας) είναι πρωταθλητής της ποδηλασίας και θεωρείται ως ένας από τους κορυφαίους Έλληνες ποδηλάτες [1].

Ηλίας Κελεσιδής: Ο Ηλίας Κελεσιδής ήταν Έλληνας ποδηλάτης γεννημένος στις 20 Ιουνίου του 1953 στο Μπρνο Τσεχοσλοβακίας[1] και υπήρξε ένας από τους αναμορφωτές του αθλήματος στην Ελλάδα.

Ιωάννης Κορρές

Ευάγγελος Κουβέλης: Ο Ευάγγελος Κουβέλης (1918 - ?), ήταν Έλληνας ποδηλάτης από τους μεγαλύτερους προπολεμικά, πολλές φορές πανελληνιονίκης και μία φορά χρυσός βαλκανιονίκης ο μοναδικός για πολλά χρόνια Έλληνας ποδηλάτης. Διετέλεσε και πρόεδρος της Ελληνικής Ομοσπονδίας Ποδηλασίας από το 1983 [1] μέχρι το 1987[2].

Γεώργιος Κωλέττης: Ο Γεώργιος Κωλέττης ήταν Έλληνας αθλητής της ποδηλασίας, Ολυμπιονίκης το 1896 .

Αριστείδης Κωνσταντινίδης: Ο Αριστείδης Κωνσταντινίδης ήταν Έλληνας ποδηλάτης και χρυσός Ολυμπιονίκης το 1896.

Λευτέρης Νικολάου: Ο Νικολάου Ελευθέριος γεννήθηκε στο Βόλο στις 13 Οκτωβρίου 1985. Ασχολήθηκε με το άθλημα της ποδηλασίας από τον Μάιο του 1997, οπότε και ήταν βασικό στέλεχος εθνικής ομάδας αντοχής για 7 χρόνια.

Σταμάτης Νικολόπουλος: Ο Σταμάτης Νικολόπουλος ήταν Έλληνας αθλητής της ποδηλασίας, Ολυμπιονίκης το 1896 με δύο δεύτερες θέσεις.

Παναγιώτης Παρασκευόπουλος: Ο Παναγιώτης Παρασκευόπουλος (Γορτυνία 1875 - Καρουσάδες Κέρκυρας 8 Ιουλίου 1956), ήταν Έλληνας αθλητής του στίβου και της Ποδηλασίας, Πανελληνιονίκης, πρωταθλητής Γαλλίας και Ολυμπιονίκης το 1896.

Βασίλειος Σταυρινός

Λεωνίδα Τσικλητήρας



Οι προαναφερθέντες πρωταθλητές έχουν συμμετάσχει σε ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα αγωνίσματα:

Διεθνής Ποδηλατικός Γύρος Ελλάδας : Ο Διεθνής Ποδηλατικός Γύρος Ελλάδας, γνωστότερος ως Γύρος της Ελλάδας είναι αθλητική διοργάνωση της ποδηλασίας ανοιχτού δρόμου που διοργανώνεται στην Ελλάδα. Διοργανώθηκε για πρώτη φορά το 1968 ως «Επαθλο Αρχαιοτήτων» και επανήλθε το

1981, αλλά όχι σε ετήσια βάση.

Ολυμπιακοί Αγώνες: Η ποδηλασία είναι από τα κλασικά ολυμπιακά αθλήματα, αφού

διεξάγεται στις Ολυμπιάδες από το 1896 στην Αθήνα.

Πανελλήνιο πρωτάθλημα ποδηλασίας : Διοργανώνεται από την Ελληνική Ομοσπονδία Ποδηλασίας από το 1973.

Παγκόσμιο πρωτάθλημα UCI:

ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Με την τιμή της βενζίνης να ανεβαίνει συνεχώς και τις αποταμιεύσεις μας να μειώνονται διαρκώς η ανάγκη για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς γίνεται επιτακτική για να μπορέσουμε να επιβιώσουμε οικονομικά.

Πολλοί αφήσαμε τα αμάξια μας στην άκρη, άλλοι επισκευάσαμε τα ξεχασμένα μας “παπακία” και κάποιοι άλλοι αποφασίσαμε να ξαναζήσουμε τις ξεχασμένες μας ορθοπεταλιές.

Τι πιο οικονομικό από την χρήση ενός ποδηλάτου για την μεταφορά μας. Δεν χρειάζεται κανένα καύσιμο, μονάχα λίγη ανθρώπινη ενέργεια που οι περισσότεροι από εμάς διαθέτουμε άφθονη αλλά αποφεύγουμε να την χρησιμοποιήσουμε κάτω από το “βάρος” του σύγχρονου τρόπου ζωής. Έχει αποδειχθεί ότι ένας ποδηλάτης καταναλώνει 15 θερμίδες ανά χιλιόμετρο και κιλό, ένα ποσοστό που ισοδυναμεί με το 4% της ενέργειας που καταναλώνει για την κίνηση ενός αυτοκινήτου και του οδηγού του.

Και δεν είναι μόνο η βενζίνη που θα γλιτώσουμε από τον οικονομικό μας προϋπολογισμό. Πόσες φορές πήρατε το αμάξι σας για να κατεβείτε στο κέντρο της πόλης σας είτε για να μεταβείτε στην εργασία σας είτε να κάνετε τις αγορές σας και στην προσπάθειά σας να αναζητήσετε χώρο στάθμευσης επιλέξατε την λύση καταβολής αντιτίμου σε κάποιο οργανωμένο παρκινγκ. Με το ποδήλατο σας δεν θα υπάρχουν προβλήματα στάθμευσης ούτε οικονομικά κόστη, πολύ απλά γιατί το ποδήλατο σταθμεύει παντού και μεταφέρεται παντού! 10 ποδήλατα πιάνουν χώρο ίσο με ένα αυτοκίνητο!

Έρθε η ώρα για το προγραμματισμένο service του αυτοκινήτου σας, το πορτοφόλι σας “αναστενάζει”... Τέσσερα λίτρα από ένα απλό οικονομικό λαδί κοστίζει περίπου 45 ευρώ χωρίς να συμπεριλάβουμε το κόστος εργασίας του μηχανικού και το κόστος απόκτησης άλλων ανταλλακτικών που ίσως χρειαστούν. Και δεν μπαίνουμε καν στην διαδικασία να αναφέρουμε τα υπόλοιπα κόστη από την χρήση του αυτοκινήτου η οποιοδήποτε άλλου μηχανοκίνητου μέσου μεταφοράς, όπως ασφάλεια, κτέο, τέλη κυκλοφορίας γιατί ο λογαριασμός “φουσκώνει” επικίνδυνα ... Τα κόστη αυτά στο ποδήλατο είναι μηδαμινά. Λίγο λαδάκι στην αλυσίδα αραιά και που και είστε έτοιμοι να ποδηλατήσετε.

Κάποιος θα αναρωτηθεί ότι ωραία όλα αυτά, αλλά με τι χρήματα θα αγοράσω το ποδήλατο, έχουν αυξηθεί πολύ οι τιμές απόκτησης ενός καινούργιου ποδηλάτου. Η αλήθεια είναι η αγορά εκμεταλλεύτηκε την αυξημένη ζήτηση με αποτέλεσμα οι τιμές των ποδηλάτων τα τελευταία 2-3 χρόνια να έχουν εμφανίσει σημαντική άνοδο. Παρόλο αυτά όμως υπάρχουν διαθέσιμα μοντέλα ποδηλάτων στην αγορά που οι τιμές τους διαμορφώνονται σε οικονομικά ανεκτά επίπεδα, από 150-300 ευρώ, κόστος που εύκολα μπορεί να αποσβεστεί μέσα σε 2-3 μήνες αν σταματήσουμε να χρησιμοποιούμε οποιοδήποτε άλλο συμβατικό μέσο μεταφοράς .

Εν κατακλείδι λοιπόν το ποδήλατο είναι ένα σημαντικό εργαλείο για να μπορέσουμε να ανταπεξέλθουμε και να δράσουμε ενάντια στην οικονομική κρίση που ταλαιπωρεί τον σύγχρονο νεοέλληνα. Είναι οικονομικό κανείς δεν μπορεί να το αμφιβάλλει αυτό με παρά πολλά οφέλη για την υγεία μας και το περιβάλλον και με μοναδικό κόστος, το κόστος κτήσης του. Μην το σκέφτεστε λοιπόν, δώστε την ευκαιρία στην ζωή σας να πάρει μια “βαθιά” ανάσα!!!

ΠΗΓΗ:tromaktiko/blog.gr

ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΗ

Στην εποχή μας η χρήση του ποδηλάτου συνεχώς αυξάνεται. Η ανάγκη της ανέξοδης μετακίνησης, της άσκησης και πάνω από όλα της σωματικής και ψυχικής ισορροπίας του ανθρώπου σε σχέση με τη φύση, είναι βασικοί άξονες χρησιμότητας του ποδηλάτου. Παράλληλα η ποδηλασία ως άθλημα και μάλιστα ολυμπιακό, αποτελεί σημείο επαφής ανθρώπων, ομάδων και κρατών.

Τα πλεονεκτήματα της χρήσης ποδηλάτου είναι λίγο πολύ γνωστά, όπως το χαμηλό κόστος συντήρησής του, η μη κατανάλωση καύσιμων (μόνο οι χυμοί του ποδηλάτη) ή η απουσία φορολογίας (ποτέ δεν ξέρεις, με αυτά που ζούμε), η ευελιξία του στην πόλη και κυρίως η μη επιβάρυνση της φύσης.

Τα οφέλη στην υγεία μας είναι αρκετά. Η ευεργετική επίδρασή της χρήσης του ποδηλάτου στο καρδιαγγειακό, στο αναπνευστικό και άμεσα στο μυοσκελετικό σύστημα είναι δεδομένη. Κοινές παθήσεις όλων μας όπως η υπέρταση ή η παχυσαρκία, η αυξημένη χοληστερίνη και ιδιαίτερα ο διαβήτης βελτιωθούν άμεσα με καθημερινή χρήση του ποδηλάτου. Ένας εξαιρετικός τρόπος γυμναστικής είτε για τις μικρές με την πόλη είτε και για μεγαλύτερες αποστάσεις. Ένας ποδηλάτης περίπου 15 θερμίδες ανά χιλιόμετρο και κιλό, άρα το καύσιμό μας. Η συστηματική ποδηλασία είναι μια εξαιρετική άσκησης. Προλαμβάνει τον κίνδυνο για τις καρδιαγγειακές βοηθάει να διατηρήσουμε το βάρος μας και να μειώσουμε τα ποσοστά λίπους απ' τις έντονες καύσεις θερμίδων. Κύριο αποτέλεσμά του είναι η αύξηση των αερόβιων καύσεων του μεταβολισμού, αλλά και ένα βήμα πιο πέρα θα δει κανείς τη σεροτονίνη να βελτιώνει τη ρύθμισή της, αμβλύνοντας τα προβλήματα κατάθλιψης, άγχους και νευρωτικών διαταραχών.



ΠΗΓΗ:lifemag.gr

ΝΕΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΕΣ ΓΙΑ ΚΑΤΑΛΗΛΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Πολιτικές ενθάρρυνσης και διευκόλυνσης της μετακίνησης με ποδήλατο
Πώς μπορούν να γίνουν οι πόλεις μας «φιλικές προς το ποδήλατο»;
Ποιες πολιτικές, υποδομές και πρακτικές μετατρέπουν μια πόλη σε
«φιλική στο ποδήλατο»;

• Υποδομές για την κυκλοφορία

Ποδηλατόδρομοι διαχωρισμένοι από τους αυτοκινητοδρόμους με σήμανση στους δρόμους, που εξασφαλίζουν ασφάλεια με το ποδήλατο μέσα στους αυτοκινητοδρόμους, φανάρι την κυκλοφορία του ποδηλάτου σε σχέση με τα άλλα μέσα



δες
/ται
και

• Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, ώστε να μειωθούν οι κίνδυνοι για όσους κινούνται μέσα στη συνολική κυκλοφορία με ποδήλατο, προτεραιότητα στο ποδήλατο, κατάλληλη οδική σήμανση για ποδήλατα.

• Συνδυασμένες μεταφορές

Διευκολύνσεις, κατάλληλες τεχνικές ρυθμίσεις στα μαζικά μέσα μεταφοράς (σιδηρόδρομος, λεωφορεία, τραμ, ηλεκτρικός, μετρό) για μεταφορά των ποδηλάτων, όσων μετακινούνται σε μεγάλες αποστάσεις, στο πλαίσιο πολιτικών και πρακτικών συνδυασμένης μεταφοράς - ποδήλατο για κοντινές διαδρομές και στη συνέχεια ΜΜΜ για μετακίνηση σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Μερικές τέτοιες ρυθμίσεις μπορεί να είναι κατάλληλα διαμορφωμένα βαγόνια σε μετρό, τρένο, τραμ, ειδικές εξαρτήσεις στον εξωτερικό σκελετό λεωφορείων για μεταφορά ποδηλάτου, κατάλληλη σήμανση των χώρων στους οποίους μπορεί να φορτωθούν ποδήλατα, κα.

• Υποδομές για στάθμευση

Διαμόρφωση σημείων στάθμευσης ποδηλάτων σε κεντρικά σημεία, όπως σχολεία, εκπαιδευτικά ιδρύματα, εμπορικά κέντρα, σιδηροδρομικοί σταθμοί, στάσεις ηλεκτρικού, τραμ, λεωφορείων και μετρό, αεροδρόμια, λιμάνια, δημόσια κτίρια και άλλα σημαντικά σημεία της πόλης.

Μέτρα για μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης

Μέτρα για μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας από τις εξατμίσεις των αυτοκινήτων (οξειδία του αζώτου), το φωτοχημικό νέφος (κυρίως όζον), τα μικροσωματίδια, κα. Η δημιουργία ποδηλατοδρόμων, μέσα από εκτεταμένα

δίκτυα πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου, συνεισφέρει στη μείωση της έκθεσης των ποδηλατιστών σε ατμοσφαιρικούς και άλλους ρύπους.

• **Εκπαίδευση**

Η εκπαίδευση αφορά τόσο όσους/ες μετακινούνται με ποδήλατο, όσο και όσους/ες μετακινούνται με ΙΧ, οδηγούς ταξί και άλλους επαγγελματίες. Η εκπαίδευση πρέπει να σχετίζεται με τους κανόνες κυκλοφορίας, τον ΚΟΚ, την κατανόηση της ανακατανομής του χώρου με δίκαιο τρόπο ως προς τις μετακινήσεις (ποδήλατο, πεζοί, παιδιά, ΑΜΕΑ), την επεξήγηση στους επαγγελματίες του οφέλους από τις διευκολύνσεις στη μετακίνηση και στάθμευση των ποδηλάτων, την τήρηση από τους ποδηλάτες των στοιχειωδών μέτρων ασφαλείας (μεταξύ άλλων κίνηση με ασφάλεια, εξοπλισμός για τη νύχτα, ποδηλατικό κράνος, ανοιχτόχρωμα ρούχα ή/και ειδικά εξαρτήματα, κα). Στο θέμα της εκπαίδευσης πολύ χρήσιμο είναι το υλικό που ετοίμασαν οι «ποδηλάτρες» από τα Χανιά και είναι διαθέσιμο και στο διαδίκτυο.¹

Τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας για το ποδήλατο

Είναι καθοριστικό για την ασφάλεια των μετακινούμενων με ποδήλατο να τηρούνται οι κανόνες κυκλοφορίας (και) από τους οδηγούς οχημάτων, όπως για παράδειγμα να μην παρκάρουν αυτοκίνητα σε ποδηλατοδρόμους και ράμπες, να μην προσπερνούν ποδήλατα με μεγάλη ταχύτητα ή σε κοντινή απόσταση, να μην στρίβουν απροειδοποίητα, να μην ανοίγουν απότομα την πόρτα του σταθμευμένου οχήματος, κα.

• **Ενεργός σχεδιασμός της κυκλοφοριακής ζήτησης - Ιεράρχηση προτεραιοτήτων**

Είναι πια φανερό, ότι οι παλιές προσεγγίσεις, που στηρίζονταν στις γνωστές «κυκλοφοριακές μελέτες», δεν επαρκούν για να επιλύσουμε τα προβλήματα που δημιουργούνται στις πόλεις από την στάθμευση και υπερβολική χρήση του ΙΧ. Απαιτείται μια νέα πολιτική με ιεράρχηση των τρόπων μετακίνησης και χάραξη ενεργής πολιτικής επηρεασμού της κινητικότητας μέσα στην πόλη. Μία σημαντική αρχή αυτής της νέας προσέγγισης είναι να αναγνωρίσουμε, ότι δεν μπορεί πλέον να δίνεται προτεραιότητα στη διευκόλυνση της χρήση του ΙΧ, αλλά απαιτείται δίκαιη ανακατανομή του υπάρχοντος χώρου στις πόλεις, ώστε να μπορούν να κυκλοφορούν τα ΜΜΜ, τα ποδήλατα και οι πεζοί. Μια τέτοια πολιτική θα πρέπει να στηριχθεί τόσο σε ρυθμιστικά μέτρα, όσο και σε καμπάνιες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης και συμμετοχικές διαδικασίες, ώστε να συμμετάσχουν οι πολίτες σε τοπικό επίπεδο στον επανασχεδιασμό των μετακινήσεων, της λειτουργίας των πόλεων, της δημιουργίας εκτεταμένων δικτύων πεζοδρόμων και φυσικών περιοχών, που διευκολύνουν τις μετακινήσεις με ήπια μέσα, και της επανένωσης των δημόσιων χώρων μέσα

στις πόλεις.

Στη Γαλλία, η πολιτική για τη βελτίωση της ατμόσφαιρας στις πόλεις οδήγησε το 1996 σε ρυθμίσεις για την προώθηση της μετακίνησης με ποδήλατο. Ήδη από την 1η Ιανουαρίου 1998, η γαλλική νομοθεσία επιβάλλει, ότι κάθε κατασκευή ή ανακαίνιση αστικής οδικής αρτηρίας πρέπει να περιλαμβάνει ρυθμίσεις για την κίνηση ποδηλάτων. Κάθε πόλη με πληθυσμό άνω των 100.000 κατοίκων υποχρεώνεται να έχει «Σχέδιο Αστικής Κινητικότητας». Ήδη, σε κάποιες ευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις, οι πολεοδόμοι και χωροτάκτες λαμβάνουν υπόψη στο σχεδιασμό κριτήρια, που μετατρέπουν τις πόλεις σε φιλικές στο ποδήλατο: αποστάσεις προσβάσιμες με ποδήλατο για τα σημαντικά σημεία μια πόλης, όπως σχολεία, εμπορικά καταστήματα, δημόσια κτίρια, σταθμούς συγκοινωνίας, κέντρα υγείας.

Από τη δεκαετία του '70, πόλεις όπως η Delft στην Ολλανδία, απαγόρευσαν την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης με ΙΧ.

Στο Groningen δημιουργήθηκαν 4 ζώνες, οι οποίες δεν επιτρέπεται να διασχίζονται από ιδιωτικά αυτοκίνητα, ενώ αντίθετα επιτρέπεται να τις διασχίζουν ποδήλατα και άλλα μέσα. Η κυκλοφορία με ποδήλατο στην πόλη αντιπροσωπεύει πάνω από το 50% των μετακινήσεων (τρίτη πόλη με υψηλό ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο στον κόσμο).

Η σουηδική πόλη Gothenburg χρησιμοποιεί ένα παρόμοιο σύστημα με «κυκλοφοριακά κύτταρα».

Στο Μπορντώ το 30% των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης γίνεται με ποδήλατο.

Στη Ferrara – που έχει πληθυσμό 120.000 κατοίκους - το 30% των μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο, ιδιαίτερα προς το κέντρο, το οποίο είναι πεζοδρομημένο, και σε μια ζώνη 50 χιλιομέτρων γύρω από αυτό, όπου ισχύουν περιορισμοί στην κίνηση των ΙΧ.

Στην Ολλανδία υιοθέτησαν το 1990 τον «κανονισμό ABC», που διευκολύνει το σχεδιασμό για περιοχές φιλικές στο ποδήλατο.

Το 1996 στη Βρετανία, το Cyclists Touring Club και το Ινστιτούτο για τους Αυτοκινητοδρόμους και τις Μετακινήσεις επεξεργάστηκαν από κοινού το σχέδιο «Φιλικές στις μετακινήσεις με ποδήλατο υποδομές: κατευθύνσεις για προγραμματισμό και σχεδιασμό»².

• Περιορισμός στάθμευσης αυτοκινήτων

Σε αντίθεση με ότι κυριαρχεί στην Ελλάδα, πολλές ευρωπαϊκές πόλεις υιοθετούν πολιτικές, που μειώνουν τις θέσεις πάρκινγκ. Η Κοπεγχάγη ξεκίνησε μια τέτοια πολιτική τη δεκαετία του '70 και σήμερα έχει από τα υψηλότερα ποσοστά μετακινήσεων με ποδήλατο και τα χαμηλότερα ποσοστά μετακινήσεων με ΙΧ. Το ίδιο ισχύει και για το Άμστερνταμ, που υιοθέτησε μια παρόμοια πολιτική δραστηρικής μείωσης των θέσεων στάθμευσης ΙΧ τις δεκαετίες

‘80 και ‘90, με αποτέλεσμα σήμερα το 40% των μετακινήσεων να γίνονται με ποδήλατο.

• Ρυθμίσεις κυκλοφορίας

Στο Λονδίνο, που εφαρμόστηκε ένα σύστημα διοδίων για τα αυτοκίνητα που εισέρχονται σε μια συγκεκριμένη ζώνη, παρατηρήθηκε σ’ αυτήν σημαντική μείωση της αυτοκίνησης και αύξηση της μετακίνησης.

Από την άλλη, στην Αυστριακή πόλη Graz ισχύει από το 1994 όριο ταχύτητας 30 χιλιομέτρων στο 75% των δρόμων, επένδυση σε μια σταθερή πολιτική αύξησης της μετακίνησης με ποδήλατα. Η πολιτική αυτή ισχύει και στην Ολλανδία, όπου ισχύει όριο 30 χιλιομέτρων την ώρα στο 70% των δρόμων μέσα στις πόλεις.

Στη γερμανική πόλη Hilden, παρόμοιος κανονισμός συνέβαλε στην αύξηση της μετακίνησης με ποδήλατο κατά 24%.

Στη γερμανική πόλη Muenster, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις είναι τέτοιες που αποτρέπεται η χρήση αυτοκινήτου μέσα στην πόλη, ενώ στα περίχωρα έχουν διαμορφωθεί θέσεις στάθμευσης των αυτοκινήτων παράλληλα με χώρους φύλαξης των ποδηλάτων. Όσοι κατοικούν στα προάστια ή σε γειτονικές περιοχές μπορούν να αφήνουν το αυτοκίνητό τους στους χώρους αυτούς (και να φορτίζουν την μπαταρία του αυτοκινήτου με φωτοβολταϊκά που έχουν εγκαταστήσει) και να παίρνουν από τον ειδικό χώρο το ποδήλατό τους για να μπουν στην πόλη. Το Muenster είναι από τις πόλεις, που θεωρούνται από τις πιο φιλικές στο περιβάλλον παγκοσμίως και όπου το ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο ξεπερνάει το 30% του συνόλου των μετακινήσεων.

Η ρύθμιση των φαναριών σε ορισμένες πόλεις, όπως η Κοπεγχάγη γίνεται με τρόπο, ώστε να δίνει προτεραιότητα στους ποδηλάτες, σε ώρες με μεγάλη κίνηση ποδηλατιστών, δημιουργώντας ένα «πράσινο ρεύμα για ποδήλατα» (Green-wave for cyclists).

• Ποδηλατόδρομοι ή άλλες ρυθμίσεις για ποδήλατα

Εκτός από τη χάραξη ειδικών δρόμων για ποδήλατα, πλήρως διαχωρισμένων από τους δρόμους για τα αυτοκίνητα (μέσα στον αστικό χώρο ή παράλληλα με τους αυτοκινητοδρόμους εκτός πόλεων), ακολουθούνται και άλλες λύσεις. Σε πολλές πόλεις έχει επιλεγεί η δημιουργία λεωφορειόδρομων, στους οποίους επιτρέπεται και η κίνηση ποδηλάτων. Στο Παρίσι, για παράδειγμα, από τα 260 χιλιόμετρα διαδρομών που υπάρχουν σήμερα για τη διευκόλυνση της μετακίνησης με ποδήλατο, τα 118 χιλιόμετρα είναι μεικτές γραμμές για λεωφορεία και ποδήλατα. Το Μπορντό, το Μπρίστολ και άλλες πόλεις έχουν παρόμοιες πολιτικές. Γενικά οι λεωφορειόδρομοι είναι μια καλή λύση, αν δεν υπάρχουν ποδηλατόδρομοι, αρκεί να κυκλοφορούν σε αυτούς «καθαρά» λεωφορεία και να τηρούνται οι κανονισμοί ασφαλούς κυκλοφορίας.

• Στάθμευση ποδηλάτων

Έρευνες έχουν δείξει, ότι σε περιοχές όπου υπάρχει μαζική μετακίνηση με ποδήλατα, οι διευκολύνσεις για την ασφαλή στάθμευσή τους επηρεάζουν σημαντικά την απόφαση για τη χρήση τους. Σε πόλεις με σημαντική κίνηση ποδηλάτων έχουν διαμορφωθεί θέσεις στάθμευσης για χιλιάδες ποδήλατα κοντά σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, πλατείες, σχολεία, πανεπιστήμια και δημόσια κτίρια. Στην Κοπεγχάγη υπάρχουν διώροφα πάρκινγκ ποδηλάτων (ειδικά κοντά στους σταθμούς του τρένου) και στο Άμστερνταμ τριώροφα.

• Ενοικιάσεις ποδηλάτων από δήμους

Τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερες πόλεις προωθούν συστήματα ενοικίασης ποδηλάτων δωρεάν ή με φτηνό κόστος για τους κατοίκους και τους επισκέπτες τους (σχέδιο «λευκό ποδήλατο» στην Ολλανδία και αλλού, «κίτρινο ποδήλατο» στο Στρασβούργο, κα).

Το πιο πρόσφατο και εντυπωσιακό πρόγραμμα είναι αυτό που ξεκίνησε στις 15 Ιουλίου 2007 στο Παρίσι, το πρόγραμμα ενοικίασης ποδηλάτων ««Vélib»³, με στόχο να διευκολύνει τη μετακίνηση των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών της γαλλικής πρωτεύουσας. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να ενοικιάζουν ένα από τα 20.000 ποδήλατα που είναι διαθέσιμα σε 750 σημεία της πόλης και να το επιστρέφουν σε κάποιο άλλο σημείο. Η κάρτα ενοικίασης των ποδηλάτων για ολόκληρη τη μέρα κοστίζει ένα Ευρώ, για μια εβδομάδα 5 ευρώ, ενώ η ετήσια κάρτα κοστίζει 29 Ευρώ. Το πρόγραμμα αγκαλιάστηκε αμέσως από τους κατοίκους του Παρισιού, προς μεγάλη έκπληξη όσων πίστευαν ότι δεν θα είχε επιτυχία.

Παρόμοια προγράμματα είχαν ήδη ξεκινήσει σε μια σειρά γαλλικών πόλεων, όπως για παράδειγμα στο Στρασβούργο (όπου μεταξύ άλλων υπάρχουν και ποδήλατα με υπηρεσίες φωνητικής ξενάγησης των επισκεπτών στα τουριστικά αξιοθέατα), στη Rennes (από το 1998), στη Rochelle (δωρεάν κίτρινα ποδήλατα από το 1976), στη Λυών. Παρόμοια προγράμματα ενοικίασης δωρεάν ή με χαμηλό κόστος υπάρχουν πια σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις.

Είναι, λοιπόν, καιρός το ποδήλατο να επανακτήσει το χώρο που του ανήκει και στις ελληνικές πόλεις, στο δρόμο, στα ΜΜΜ, στους χώρους στάθμευσης, στις πολιτικές για τις μετακινήσεις γενικότερα, αλλά και στην καθημερινή ζωή.

Πηγές:

- 1. www.podilatres.gr**
- 2. <http://www.iht.org/publications/technical/cyclefriendly.asp>**
- 3. <http://www.velib.paris.fr/>**

Ποδηλατώ... σέβομαι & προστατεύω το περιβάλλον...

Το ποδήλατο σέβεται το περιβάλλον, τον πλανήτη, τον άνθρωπο, τη ζωή και τις γενιές που ακολουθούν.

Το ποδήλατο δεν εκπέμπει ατμοσφαιρικούς ρύπους, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που μολύνουν και ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα και είναι υπεύθυνα για την όξινη βροχή, την τρύπα του όζοντος, τα προβλήματα υγείας κ.λ.π.

Η συνολική ατμοσφαιρική ρύπανση κατ' άτομο με βάση το εκατό, είναι 0 για το ποδήλατο, 3 για το μετρό και το τρένο, 9 για το λεωφορείο και 100 για το συμβατικό αυτοκίνητο.

Οι εκπομπές ρύπων έχουν μειωθεί σε όλους τους τομείς, εκτός από τον τομέα των μεταφορών.

Το 30% της συνολικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης στον πλανήτη προκαλείται από το αυτοκίνητο.

Το ποδήλατο δεν εκπέμπει θερμότητα, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που προκαλούν θερμορρύπανση και οδηγούν στην υπερθέρμανση του πλανήτη και στο φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Το ποδήλατο δεν έχει κινητήρα, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που καταναλώνουν υπερβολικό οξυγόνο για τις καύσεις των κινητήρων τους.

Το ποδήλατο είναι αθόρυβο και κάνει τις πόλεις πιο ήσυχες και ανθρώπινες, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που προκαλούν θόρυβο, ηχορύπανση, ενοχλούν τον άνθρωπο και το περιβάλλον και προκαλούν ψυχικές διαταραχές.

Το ποδήλατο είναι καθαρό, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που αφήνουν υπολείμματα καύσης στο δρόμο όπως υγρά φρένων, αντιψυκτικά, λάδια, δεν μουτζουρώνει τα κτίρια και την πόλη με καυσαέρια και δεν επιτρέπει στον οδηγό του να πετάει απορρίμματα

(ανοίγοντας το παράθυρο) αφού η πρόσβαση στον πλησιέστερο κάδο απορριμμάτων είναι άμεση.

Το ποδήλατο είναι πολιτισμένο μειώνει την φθορά των δρόμων, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που καταστρέφουν τις υποδομές, τα μνημεία, την ιστορική κληρονομιά και το πράσινο.

Το ποδήλατο δεν προκαλεί οπτική και αισθητική ρύπανση, συμβάλει σε ένα περιβάλλον πιο όμορφο και μειώνει την ανάγκη για περισσότερο μπετό και ασφαλτο, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που παραμορφώνουν, αμαυρώνουν, προκαλούν ασφυξία, υποθάλπουν την άναρχη οικοδόμηση της πόλης και την άναρχη επέκταση των προαστίων.

Το ποδήλατο χρησιμοποιεί ως καύσιμο την τροφή που είναι η πιο ανακυκλώσιμη μορφή ενέργειας στον πλανήτη, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που σπαταλούν ενέργεια και εξαντλούν του ενεργειακούς πόρους.

Το ποδηλατο καταλαμβάνει λιγότερο χώρο και είναι πολύ πιο εύκολα ανακυκλώσιμο, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα ογκώδη μέσα μεταφοράς.

Το ποδηλατο είναι οικολογικό και συμβάλει στην αποκατάσταση της οικολογικής ισορροπίας του πλανήτη.

Η κυκλοφορία μας σε περιαστικές περιοχές με δάση, άλση και πάρκα εκδηλώνει τον σεβασμό μας στο περιβάλλον και παράλληλα αποτρέπει επίδοξους εμπρηστές και παράνομες ενέργεια εις βάρος των δασών και του περιβάλλοντος.

Το ποδηλατο είναι το πιο φιλικό μέσο μεταφοράς για το περιβάλλον και τον άνθρωπο.

"Ποδήλατο, α) ένα σύγχρονο εργαλείο για άθληση και ψυχαγωγία, β) ένα μέσο μετακίνησης φιλικό προς το περιβάλλον."

Η επιλογή του προγράμματος αυτού έγινε με σκοπό να γνωρίσουν οι μαθητές τις επιπτώσεις από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στο περιβάλλον και να συνειδητοποιήσουν ότι το μέλλον του πλανήτη μας απειλείται άμεσα αν δεν ληφθούν από τώρα δραστικά μέτρα.

Να περιορίσουν στο ελάχιστο τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο και να υιοθετήσουν το ποδήλατο στην καθημερινή τους ζωή, για να μειωθούν οι εκπομπές αερίων που επιδεινώνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου και δημιουργούν την όξινη βροχή. Ακόμη να συνειδητοποιήσουν ότι η καθημερινή άσκηση είναι ασπίδα για καρδιοπάθειες, παχυσαρκία, στρες

κ.α. Το πλαίσιο αυτό σχετίζεται άμεσα με την οικογένεια, το ευρύτερο κοινωνικό περιβάλλον, τους φορείς της εκπαίδευσης και την τοπική κοινωνία. Ελπίζουμε λοιπόν ότι συντελούμε στο να δημιουργηθούν αυριανοί πολίτες ικανοί να αναζητούν και να επιδιώκουν λύσεις μέσα από την ενεργό συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων.

χάρτης εννοιών

Ερωτηματολόγιο για το «ποδήλατο»

A. ΦΥΛΟ α) Άντρας β) Γυναίκα

B. ΗΛΙΚΙΑ α) 15-18 β) 18-25 γ) 25-35 δ) 35-45 ε) άνω των 45

1. Έχετε ποδήλατο?

α) ΝΑΙ β) ΟΧΙ

(Αν απαντήσατε «ΝΑΙ» στην ερώτηση 1, απαντήστε την ερώτηση 2)

2. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε ποδήλατο για τις κοντινές σας μετακινήσεις?

α) Πολύ συχνά β) Αρκετά συχνά γ) Μερικές φορές δ) Σπάνια ε) Ποτέ

3. Ποιο μέσο μεταφοράς χρησιμοποιείτε συχνότερα για τις κοντινές σας μετακινήσεις?

α) Ποδήλατο β) Τραμ γ) Μετρό δ) Λεωφορείο ε) Αυτοκίνητο

4. Χρησιμοποιείτε ποδήλατο για συνδυαστικές μετακινήσεις?

(μετεπιβίβαση σε τραμ, μετρό);

α) Πολύ συχνά β) Αρκετά συχνά γ) Μερικές φορές δ) Σπάνια ε) Ποτέ

5. Πιστεύετε ότι οι συνθήκες για ασφαλή και εύκολη μετακίνηση με ποδήλατο στην πόλη σας είναι :

α) Πολύ ικανοποιητικές β) αρκετά καλές γ) όχι ιδιαίτερα καλές δ) ακατάλληλες

6. Πιστεύετε ότι το ποδήλατο είναι το πιο οικονομικό μέσο μεταφοράς ?

α) ΝΑΙ β) ΟΧΙ

(Εάν χρησιμοποιείτε ποδήλατο, απαντήστε τις ερωτήσεις (7) κ' (8))

7. Χρησιμοποιείτε το ποδήλατο ως άσκηση ή ως μέσο μεταφοράς?

α) Ως άσκηση β) Ως μέσο μεταφοράς γ) Και τα δύο

8. Είναι ένας από τους λόγους που χρησιμοποιείτε το ποδήλατο το γεγονός ότι δεν εκπέμπει ατμοσφ

α) ΝΑΙ β) ΟΧΙ

Ερωτηματολόγιο για το «ποδήλατο»

A. ΦΥΛΟ α) Άντρας β) Γυναίκα

B. ΗΛΙΚΙΑ α) 15-18 β) 18-25 γ) 25-35 δ) 35-45 ε) άνω των 45

1. Έχετε ποδήλατο?

α) ΝΑΙ β) ΟΧΙ

(Αν απαντήσατε « ΝΑΙ » στην ερώτηση 1, απαντήστε την ερώτηση 2)

2. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε ποδήλατο για τις κοντινές σας μετακινήσεις?

α) Πολύ συχνά β) Αρκετά συχνά γ) Μερικές φορές δ) Σπάνια ε) Ποτέ

3. Ποιο μέσο μεταφοράς χρησιμοποιείτε συχνότερα για τις κοντινές σας μετακινήσεις?

α) Ποδήλατο β) Τραμ γ) Μετρό δ) Λεωφορείο ε) Αυτοκίνητο

4. Χρησιμοποιείτε ποδήλατο για συνδυαστικές μετακινήσεις?

(μετεπιβίβαση σε τραμ, μετρό);

α) Πολύ συχνά β) Αρκετά συχνά γ) Μερικές φορές δ) Σπάνια ε) Ποτέ

5. Πιστεύετε ότι οι συνθήκες για ασφαλή και εύκολη μετακίνηση με ποδήλατο στην πόλη σας είναι :

α) Πολύ ικανοποιητικές β) αρκετά καλές γ) όχι ιδιαίτερα καλές δ) ακατάλληλες

6. Πιστεύετε ότι το ποδήλατο είναι το πιο οικονομικό μέσο μεταφοράς ?

α) ΝΑΙ β) ΟΧΙ

(Εάν χρησιμοποιείτε ποδήλατο, απαντήστε τις ερωτήσεις (7) κ' (8))

7. Χρησιμοποιείτε το ποδήλατο ως άσκηση ή ως μέσο μεταφοράς?

α) Ως άσκηση β) Ως μέσο μεταφοράς γ) Και τα δύο

8. Είναι ένας από τους λόγους που χρησιμοποιείτε το ποδήλατο το γεγονός ότι δεν εκπέμπει ατμοσφαιρικούς ρύπους και δεν συνδέεται με το φαινόμενο του θερμοκηπίου?

α) ΝΑΙ β) ΟΧΙ

Τμήμα: Β'4

Ομάδα: “ΠΟμάδα: Ποδήλατοχωρίςσέλα”

Ελίνα Μπαχαρίδη

Αιμιλία Ράτη

Γιάννης Πάλλας

