

1. ველოსიპედის სახეობები და ტექნიკური მახასიათებლები.....	3
ველოსიპედის ტიპები.....	3
ალჭურვილობა.....	5
ველოსიპედის ხელსაწყოები.....	6
სამთო ველოსიპედის ტრასები.....	7
2. რისკები და საგზაო უსაფრთხოების წესები.....	8
რისკების მართვასა და სტიქიური უბედურებების რისკების მართვაში.....	8
ტურიზმის რისკების მართვა.....	8
1. კომუნიკაცია და კონსულტაცია.....	9
2. მონიტორინგი და ანალიზი.....	10
ნაბიჯი 1 - კონტექსტის დადგენა.....	11
ნაბიჯი 2 - რისკების იდენტიფიცირება.....	12
ნაბიჯი 3 - რისკების ანალიზი.....	15
ნაბიჯი 4 - რისკების შეფასება.....	17
ნაბიჯი 5 - რისკების რეგულირება.....	18
ნარჩენი რისკი.....	22
რეზიუმე.....	22
3. ველოსიპედის ტექნიკური გაუმართაობის აღმოფხვრა.....	25
საბურავის კამერის შეკეთება.....	25
1. დაზიანებული (გახეთქილი) ადგილის პოვნა.....	25
2. წინასწარი ნაბიჯები (ზომები).....	26
3. საბურავის კამერის შეკეთება GP-2 SUPER PATCH ნაკრების გამოყენებით.....	26
4. საბურავის კამერის შეკეთება VP-1 ვულკანიზაციის ნებოს (VULCANIZING PATCH) ნაკრების გამოყენებით.....	27
5. საბურავის დროებით შეკეთება TB-2 TIRE BOOT-ით.....	29
საბურავის, დისკოს და საბურავის კამერის ერთმანეთთან შესაბამისობის სტანდარტები..	30
1. საბურავები.....	30
დუიშები.....	31
ზომების ფრანგული სისტემა.....	32
ISO/ETRTO.....	32
2. საბურავის კამერები.....	33
შრადერის სარქველი.....	33
პრესტას სარქველი.....	34
WOODS/DUNLOP.....	35
3. საბურავების ზომების ცხრილი.....	36
სიჩქარეთა უკანა გადამრთველის რეგულირება.....	38
1. შესავალი.....	38
2. ზედა (H-) შემზღუდველი მარეგულირებელი ბრახნი.....	39

3. ინდექსაციის რეგულირება.....	40
4. ვედა (L) -შემზლუდველი მარეგულირებელი ხრახნი.....	42
5. B-ხრახნი.....	42
დისკის მექანიკური რეგულირება.....	44
1. შესავალი.....	44
2. დისკური მუხრუჭის სუპორტის რეგულირება.....	45
3. დისკური მუხრუჭის სუპორტის ერთ ხაზზე გასწორება (CALIPER ALIGNMENT).....	46
4. ხუნდის მოხსნა და შეცვლა.....	48
დამატებითი რჩევები და ინფორმაცია:.....	49

1. ველოსიპედის სახეობები და ტექნიკური მახასიათებლები.

ველოსიპედის ტიპები

ეს ველოსიპედები სპეციალურად შექმნილია სამთო ველო გადაადგილებისთვის. სპეციალური ფუნქციები უზრუნველყოფენ ხანგამძლეობას და უსწორმასწორო რელიეფზე გადაადგილებას. ამ ველოსიპედების საბურავები განკუთვნილია წინასწარ განსაზღვრული გზებზე სასიარულოდ და დამონტაჟებულია ფერსოებზე (დისკებზე), რომლებიც ბევრად უფრო მტკიცეა, ვიდრე არა სამთო ველოსიპედის ფერსოები (დისკები).

ამორტიზატორები - ყველა თანამედროვე სამთო ველოსიპედს აქვს ამორტიზატორი. საბურავების დიამეტრი არის 26 დიუმი, 27,5 დიუმი ან 29 დიუმი, ხოლო სიგანე 1,7-დან 2,5 დუიმამდე. ასევე, გააჩნია ამოსაწევი (მოძრავი) და ბრტყელი საჭე, რაც იძლევა ველოსიპედის კონტროლის საშუალებას.

მუხრუჭები - სამთო ველოსიპედებში ასევე გამოიყენება ჰიდრაულიკური დისკური მუხრუჭები, რომლებიც ჩვეულებრივ მუხრუჭებზე უფრო ძლიერია. ველოსიპედებს ასევე აქვთ უდაბლესი გადაცემის გადაცემათა რიცხვი, რაც ეხმარება ველოსიპედისტებს ციკაბო ბორცვებისა და დაბრკოლებების დაძლევაში. ჩვეულებრივ ველოსიპედებთან შედარებით, მთის ველოსიპედების ფერსოები უფრო პატარაა.

სატერფულები - ამ ტიპის ველოსიპედების სატერფულები განსხვავდება ჩვეულებრივი ველოსიპედებისგან. სამთო ველოსიპედების სატერფულებისთვის შექმნილია სპეციალური ფეხსაცმელი, რომელიც კარგად ერგება პედალს და უზრუნველყოფს კომფორტულ გადაადგილებას.

ამორტიზატორის გამოყენებიდან გამომდინარე, არსებობს ოთხი ტიპის ველოსიპედი:

რიგიდული - რიგიდული ფორმის ჩარჩო ამორტიზაციის გარეშე.

ველოსიპედი წინა ამორტიზატორით - ამორტიზატორის წინა ჩანგლის მქონე ჩარჩო, უკანა ამორტიზატორის გარეშე

ველოსიპედი რბილი (ჰაეროვანი) ამორტიზატორით - უკანა ამორტიზატორის მქონე ჩარჩო

ველოსიპედი წინა და უკანა ამორტიზაციით - წინა და უკანა ამორტიზატორის მქონე ჩარჩო ველოსიპედის სხვადასხვა ტიპები შექმნილია სამთო ველოტურისა და ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე

„ქროს-ქანთრი“ ველოსიპედები (Cross-Country Bikes)

ქროს-ქანთრი სამთო ველოსიპედები განკუთვნილია ქროს-ქანთრი ველორბოლისთვის. ქროს ქანთრის შემთხვევაში, ველოსიპედისტს სჭირდება უფრო და უფრო მეტი სიჩქარის განვითარება, ასევე გამძლეობაც, რის გამოც ამ კატეგორიის ველოსიპედი არის მსუბუქი და ძალიან ეფექტური. ადრე, ქროს-ქანთრი ველოსიპედებს ჰქონდა მხოლოდ წინა ამორტიზატორები, თუმცა, დღესდღეობით ქროს-ქანთრი ველოსიპედებს აქვთ მსუბუქი ალუმინის/კარბონის ჩარჩოები და წინა და უკანა ამორტიზატორები.

Trail Bikes

Trail bikes ძალიან ჰგავს ქროს ქანთრის ველოსიპედებს, რომლებიც შექმნილია ველოსიპედისტებისთვის, რომლებიც ძირითადად უგზო ადგილებში გადაადგილდებიან. ამ ველოსიპედების წონა არის დაახლოებით 11-დან 15 კგ-მდე, ხოლო მათი გეომეტრია, ქროს ქანთრის ველოსიპედებისგან განსხვავებით, ოდნავ სუსტია. ისინი, როგორც წესი, განკუთვნილია უხეშაფარიან გზებზე გადაადგილებისთვის.

ენდურო (Enduro) / ყველა სამთო ველოსიპედი

ველოსიპედის კომბინაცია. ეს ველოსიპედი იწონის 13-დან 16კგ-მდე. მისი ამორტიზატორების სვლა 6-დან 7 დუიმი და განკუთვნილია როგორც ალმართზე, ასევე დალმართზე გადაადგილებისთვის.

სწრაფდამშვების ველოსიპედები (Downhill Bikes)

სწრაფდამშვების ველოსიპედებს აქვთ უფრო მეტი ამორტიზატორების სვლა ვიდრე AM ველოსიპედებს. მათი წინა და უკანა ამორტიზატორების სვლა არის დაახლოებით 8 ან მეტი დუიმი. ეს ველოსიპედები დამზადებული ძლიერი და მსუბუქი მასალისგან, როგორიცაა კარბონი და იწონის 18კგ-ზე ნაკლებს.

მაღალი გადაცემათა კოლოფისა და სუსტი გეომეტრიის კუთხის მქონე ეს ველოსიპედები ძირითადად განკუთვნილია როგორც დალმართზე გადაადგილებისთვის, ასევე რბოლებისთვის. მაღალი სიჩქარის გამო, ისინი ძირითადად აღჭურვილია დარტყმისგან დამცავი ერთი წინა ჯაჭვური ვარსკვლავითი და ჯაჭვის მიმმართველით.

თავისუფალი სტილით რბოლის ველოსიპედები (Free Ride Bikes)

Free ride ველოსიპედები ძალიან ჰგავს სწრაფდამშვების (downhill) ველოსიპედებს, სადაც მეტი ყურადღება ეთმობა ველოსიპედის გადაადგილების სიძლიერეს და არა წონას. ეს ველოსიპედი ჩვეულებრივ იწონის 14-დან 20 კგ-მდე. ველოსიპედები უმეტესად ხანგამძლეა და ძალიან მძიმე. ამ ველოსიპედების ამორტიზატორების სვლა დაახლოებით 7 დუიმი. მათი მძიმე წონიდან გამომდინარე, ისინი არ არის განკუთვნილი მთაში სასიარულოდ.

Dirt Jumping ველოსიპედები

Dirt jumping ველოსიპედებს აქვთ მძლავრი ჩარჩო. მათი წინა ამორტიზატორის სვლა არის 4-დან 6 დიუმამდე, ხოლო უკანა ამორტიზატორის შეიძლება იყოს 3-დან 4 დიუმამდე. ასევე, ამ ტიპის ველოსიპედებს აქვთ 9 სიჩქარე. ამ ტიპის ველოსიპედებში გამოიყენება 24-26 დუიმის სწრაფმავალი საბურავები, რაც იდეალურია ამ რელიეფისთვის, და აქვს დაბალი დასაჯდომი მილი და ძალიან დიდი ზომის საჭე.

აღჭურვილობა

ამ თავში განვიხილავთ აღჭურვილობასა და აქსესუარებს, რომლებიც გამოიყენება სამთო ველო გადაადგილების დროს. დავინყოთ ყველაზე მნიშვნელოვანი აღჭურვილობით, ჩაფხუტით, რომელიც ყველა ველოსიპედისტმა უნდა ატაროს.

ჩაფხუტი

ჩაფხუტები ძირითადად გამოიყენება ველოსიპედისტის თავის დამცავი საშუალების სახით. ჩაფხუტს ყველა ველოსიპედისტი იყენებს. მათი დიზაინიდან გამომდინარე, არსებობს სამი ტიპის ჩაფხუტი. ესენია: „ქროს-ქანთრი“, სკეიტბორდერის მომრგვალებული ჩაფხუტი და სახის მთლიანად მფარავი ჩაფხუტი. „ქროს-ქანთრის“ ჩაფხუტები ძალიან გავს ტრასის ველორბოლისთვის განკუთვნილ ჩაფხუტებს. ისინი მსუბუქია და აქვთ აეროდინამიკური თვისებები.

სხვა ჩაფხუტებთან შედარებით, სკეიტბორდერის მომრგვალებული ჩაფხუტები უფრო მარტივი და იაფია, და ფარავს თავის დიდ ნაწილს. ისინი დამზადებულია მაგარი პლასტიკისგან და შეუძლიათ მრავალი დარტყმის ატანა. სახის მთლიანად მფარავი ჩაფხუტი გამოიყენება მაქსიმალური უსაფრთხოებისთვის. მასში მოთავსებულია ნიკაპის დამცავი ნიჟარა და უფრო ძლიერი და მძიმე, ვიდრე სხვა ტიპის ჩაფხუტები. ისინი დამზადებულია ნახშირბადის ბოჭკოებისგან და კარგად ნიავედება.

ხელთათმანები

ჩვეულებრივი საგზაო ტურისტული ხელთათმანებისგან განსხვავებით, ამ ტიპის ველოსიპედის ხელთათმანები სპეციალურად შექმნილია ველოსიპედისტის უსაფრთხოებისთვის. ისინი დამზადებულია უფრო მძიმე მასალებისგან, ხოლო უსაფრთხოების თვალსაზრისით, ცერა თითი და სხვა თითები ძირითადად დაფარულია, ასევე, ხელთათმანებს აქვთ ბალიშები თითების სახსრებთან ახლოს.

სათვალეები

სათვალეები, რომელსაც იყენებენ სამთო ველოსიპედისტები ძალიან ჰგავს სხვა სპორტის სათვალეებს. ისინი ძირითადად გამოიყენება გზებზე არსებული მტვერის თავიდან ასაცილებლად.

გაფილტრული და ფერადი ლინზები იცავს თვალებს დაძაბულობისგან. დაუნჰილის და ფრირაიდის ველოსიპედისტები (Downhill and free ride bikers) ძირითადად იყენებენ სათვალეებს, რომლებიც გამოიყენება მოტორ კროსში ან სნოუბორდში.

ფეხსაცმელები

ფეხსაცმელებს, რომელსაც იყენებენ ველოსიპედისტები აქვთ დრეკადი, მაგრად მოსაჭიდი ძირი, საფეხმავლო ყელიანი ფეხსაცმელების მსგავსად.

ჰიდრატაციის სისტემები

ვინაიდან ველოსიპედისტები ხშირად გადაადგილდებიან უხეშსაფარიან გზებზე, ჰიდრატაციის სისტემები მათთვის ძალიან მნიშვნელოვანია. ისინი იყენებენ წყლის ბოთლებს, ასევე წყლის ზურგჩანთებს (ჰიდრატაციის სისტემა).

GPS ნავიგატორი

GPS სანავიგაციო მოწყობილობები დაყენებულია საჭეზე და გამოიყენება სანავიგაციო რუკის სახით, ასევე, რბოლის დროს მონაწილის მონიტორინგისთვის. ძირითადად, ამ ფუნქციისთვის გამოიყენება წინასწარ შედგენილი კარტოგრაფიული სისტემები ან ინტერნეტიდან ჩამოტვირთული რუკები.

ტუმბოები

ტუმბოები ძირითადად გამოიყენება დაშვებული საბურავების გასაბერად.

ველოსიპედის ხელსაწყოები

ველოსიპედისტები ატარებენ ველოსიპედის ინსტრუმენტებს და დამატებით საბურავებს, რათა თავიდან აიცილონ ისეთი სიტუაციები, როგორიცაა მექანიკური გაუმართაობა.

განათება

გამოიყენება მძლავრი შუქდიოდის სანათი, განსაკუთრებით ღამით ველოსიპედით გადაადგილებისას.

სხეულის დამცავი ჟილეტები და დამცავი აქსესუარები (ბალიშები)

სამთო ველო გადაადგილების დროს გამოიყენება სხვადასხვა სახის დამცავი ჟილეტები და აქსესუარები, რომელიც იცავს ველოსიპედისტს შეჯახებისგან და დაზიანებისგან. მუხლებისთვის და იდაყვებისთვის გამოიყენება ნეოპრენის დამცავები, ხოლო მყარი პლასტმასის დამცავები გამოიყენება მტევნების და მთელი სხეულის დასაცავად.

ხერხემლის დასაცავად გამოიყენება პოროლონის ქვესაფარის მქონე მეტალოპლასტმასის ფირფიტები. ზოგიერთი ველოსიპედისტი ასევე იყენებს გულმკერდის ფირფიტებს, მუცლის დამცავ საშუალებებს.

პირველადი დახმარების ნაკრები

ყველა ველოსიპედისტი ატარებს პირველადი დახმარების ნაკრებს, რათა გაისუფთავოს და გადაიხვიოს შეჯახების ან ავარიის შედეგად მიღებული ჭრილობები. სიჩქარის მატებასთან ერთად, შესაძლებელია თავის, გულმკერდის ან ხერხემლის დაზიანება. შესაბამისად, ყველა ველოსიპედისტმა აუცილებლად უნდა იქონიოს პირველადი დახმარების ნაკრები. ველოსიპედისტის მიმდებარე დაშავების შემთხვევაში, მის გადასაცვანად გამოიყენება ავტომობილი ან ვერტმფრენი.

სამთო ველოსიპედის ტრასები

აქტივობის არეალის არჩევის თვალსაზრისით, ტრასები მნიშვნელოვან როლს თამაშობენ. ვინაიდან სამთო ველოსიპედის ყველა სახეობაში გამოიყენება სხვადასხვა რელიეფი, არჩევანი ძირითადად კეთდება უგზო ადგილებზე. სამთო ველოსიპედის კლასიფიცირება ხდება რელიეფის ტიპის მიხედვით.

cross country ველოსიპედი (cross country biking) - cross country ველოსიპედის შემთხვევაში ტრასები არის მარტივიდან საშუალო სირთულის. ძირითადად, ამ ტიპის გადაადგილებისთვის გამოიყენება ტყის უსწორმასწორო ბილიკები და განიერი გზები. სწრაფდაშვების (დაუნჰილის) შემთხვევაში, გამოიყენება ციცაბო და უსწორმასწორო რელიეფები. თავისუფალი სტილით გადაადგილების (free mountain riding) შემთხვევაში, ტრასები განკუთვნილია უშუალოდ ამ ტიპისთვის და არ არსებობს რაიმე სახის წესები.

ენდურო (Enduro) - ენდუროს შემთხვევაში გამოიყენებული რელიეფები დაღმავალია და ასევე სავსეა ტექნიკური დაბრკოლებებით.

Dirt Jumping - ამ სტილის ველოსიპედი ძირითადად გამოიყენება სხვადასხვას სახის ბორცვიან რელიეფებზე ასახტომების გასაკეთებლად, მაგ: Pump Track - ზე და სხვა. განკუთვნილია სხვადასხვა სამთო უნარების დასახვეწად.

Trail Riding - trail riding-ში გამოიყენება უგზო ადგილები, როგორიცაა სარკინიგზო ბილიკები (rail trails), სპეციალური დანიშნულების განიერი გზები (fire roads). ამ გზებზე ნაკლები ტექნიკური სირთულებია, რადგან ველოსპორტის ეს ტიპი ითვლება რეკრეაციულ აქტივობად.

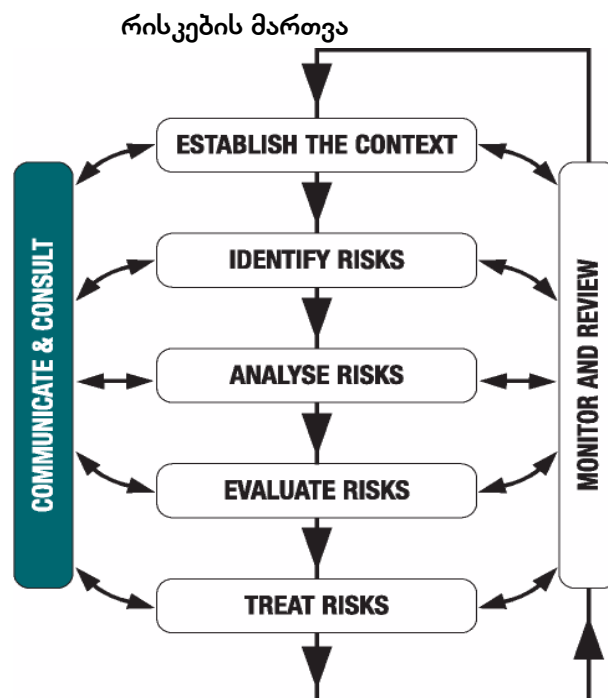
2. რისკები და საგზაო უსაფრთხოების წესები.

რისკების მართვასა და სტიქიური უბედურებების რისკების მართვაში

ტურიზმის ინდუსტრიამ უნდა გამოიყენოს რისკების მართვის მეთოდები იმისათვის, რომ საწარმოებისა და ორგანიზაციებისთვის მოახდინოს რისკების იდენტიფიცირება, შეფასება, განხილვა, მონიტორინგი და ანალიზი. სტიქიური უბედურებების მართვის კონტექსტში, ტურისტულმა ოპერატორებმა და ინდუსტრიის წარმომადგენლებმა, დაინტერესებული მხარეების სახით, მნიშვნელოვანი წვლილი უნდა შეიტანონ სტიქიური უბედურებების რისკების მართვის პროცესში, და ხელი შეუწყონ სტიქიური უბედურებების მართვის გეგმებისა და სისტემების შემუშავებას, და ტრენინგებისა და ტესტირების განხორციელებას.

ტურიზმის რისკების მართვა

ქვემოთ მოცემულ დიაგრამაზე წარმოდგენილია რისკების მართვის პროცესის მიმოხილვა, რომელიც დაფუძნებულია ორ დამატებით აქტივობაზე (კომუნიკაცია და კონსულტაცია, და მონიტორინგი და ანალიზი) და ხუთ ძირითად აქტივობაზე: კონტექსტის დადგენა, რისკების იდენტიფიცირება, რისკების ანალიზი, რისკების შეფასება და რისკების რეგულირება.



კომუნიკაცია ა და კონსულტაცია	კონტექსტის დადგენა	მონიტორინგი და ანალიზი
	რისკების განსაზღვრა	
	რისკების ანალიზი	
	რისკების შეფასება	
	რისკების რეგულირება	

1. კომუნიკაცია და კონსულტაცია

კომუნიკაცია და კონსულტაცია წარმოადგენს მნიშვნელოვან აქტივობებს, რომლებიც არსებითად მნიშვნელოვანია რისკების მართვის თვალსაზრისით და ისინი უნდა განხორციელდეს რისკების მართვის ყველა ეტაპზე. აუცილებელია შიდა და გარე კომუნიკაციისა და კონსულტაციების ორმხრივი პროცესის დანერგვა და მხარდაჭერა გადაწყვეტილების მიმღებ პირებსა და დაინტერესებულ მხარეებს შორის, და ასევე, კომუნიკაციის გეგმის შემუშავება. აუცილებელია დაინტერესებული მხარეების საჭიროებებისა და მოსაზრებების დადგენა იმისათვის, რომ მოხდეს სხვადასხვა შეხედულებებისა და კომპეტენციის სფეროების გათვალისწინება. დაინტერესებული მხარეები უნდა აცნობიერებდნენ რისკებს და წარმოდგენა უნდა ჰქონდეთ იმ ზომების შესახებ, რომელთა მიღებაც მოხდება აღნიშნულთან დაკავშირებით. მათ ასევე თავიანთი წვლილი უნდა შეიტანონ გადაწყვეტილების მიღების პროცესში. ადეკვატური და სათანადო კომუნიკაცია და კონსულტაციები უზრუნველყოფს დაინტერესებული მხარეების ჩართულობას რისკების მართვის პროცესში. აუცილებელია დაინტერესებულ მხარეებთან ყველა შეხვედრისა და დისკუსიის დოკუმენტირება.

ტურიზმის კონტექსტში, დაინტერესებულ მხარეებს მიეკუთვნებიან:

- საარჩევნო ან პარტიული ინტერესის მქონე პოლიტიკოსები;
- გადაუდებელი დახმარების სამსახურები (პოლიცია, სახანძრო, სასწრაფო დახმარება და სხვა სამსახურები);
- ტურისტული ორგანიზაციები და დარგობრივი ასოციაციები – რეგიონულ, სახელმწიფო/საოლქო და ეროვნულ დონეზე;
- სამთავრობო მოხელეები;
- საავადმყოფო/სამედიცინო პერსონალი;
- არასამთავრობო ორგანიზაციები;
- სოციალური უზრუნველყოფის/რეაბილიტაციის პერსონალი;
- რისკის ზონაში მყოფი ობიექტების მფლობელები/მენეჯერები;

- ექსპერტები/ტექნიკური კონსულტანტები;
- ტურიზმის ინდუსტრიის წარმომადგენლები;
- აეროპორტისა და პორტის ოპერატორები;
- კომუნალური მომსახურების ოპერატორები (გაზი, დენი, წყალი და სხვა);
- თემის ჯგუფები/საერთო ინტერესების მქონე პირთა ჯგუფები; და
- მასობრივი ინფორმაციის საშუალებები.

2. მონიტორინგი და ანალიზი

მონიტორინგი და ანალიზი აუცილებელია მუდმივი გაუმჯობესების მისაღწევად და რისკების მართვის პროცესის აქტუალობის უზრუნველსაყოფად. რისკები არ არის სტატიკური, ამიტომ აუცილებელია, რომ ტურიზმის რისკების მართვა იყოს უწყვეტი პროცესი, რომელიც უნდა მოიცავდეს საფრთხეების და რისკის ზონაში მყოფი ელემენტების, ასევე, რისკების შერბილების ღონისძიებების მიმდინარეობის, მისი შედეგების და ეფექტურობის რეგულარულ მონიტორინგს და ანალიზს. მუდმივი მონიტორინგისა და ანალიზის სისტემები უნდა შემუშავდეს და მხარდაჭერილი იყოს შემდეგი გზით:

- ტურიზმის რისკების მართვის სტრატეგიის ფარგლებში რისკების მონიტორინგის, ანალიზისა და დოკუმენტირების მექანიზმების შექმნა;
- რისკების რეესტრის კომპიუტერული მონაცემთა ბაზის შემუშავება;
- რისკების მართვის ციკლის რეგულარულად გამეორება;
- პროგრესის შეფასება და მისი შეტანა მართვის ეფექტურობის შეფასებისა და ანგარიშგების სისტემებში;
- ანალიზის შედეგად მიღებული გამოცდილების შეფასება და მათი გეგმებში ჩართვა; და
- გეგმებსა და პროცედურებში შესწორებების შეტანა, საჭიროებისამებრ.

ნაბიჯი 1 - კონტექსტის დადგენა

ტურიზმის რისკების მართვის პროცესში პირველ ნაბიჯს წარმოადგენს ძირითადი პარამეტრების ან ჩარჩოს განსაზღვრა, რომლის ფარგლებშიც განხორციელდება რისკების მართვის აქტივობები, და კრიტერიუმების შემუშავება, რომლის მიხედვითაც მოხდება რისკების შეფასება. ეს მოიცავს შესაბამისი პოლიტიკის, სისტემების, პროცედურების და შიდა ორგანიზაციული და ორგანიზაციათაშორისო ურთიერთობების განსაზღვრას. ორგანიზაციული კონტექსტი მოიცავს შიდა და გარე გარემოს.

1. ძირითადი პარამეტრების განსაზღვრა.

- იმ საკითხების ხასიათისა და მასშტაბის იდენტიფიცირება, რომელთა გადანაცვება აუცილებელია დანიშნულების პუნქტის (ტურისტული რეგიონების) უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად;
- სტიქიური უბედურებების/საგანგებო სიტუაციების შესაბამისი კანონმდებლობის, პოლიტიკისა და მართვის მექანიზმების განსაზღვრა;
- საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის დაცვის საკითხების, ასევე, შრომის დაცვის და უსაფრთხოების ტექნიკის სფეროში არსებული მოთხოვნებისა და პრობლემების, და ვალდებულებების განსაზღვრა; და
- შესაბამისი პოლიტიკური, სოციალური, კულტურული და გარემოსდაცვითი ფაქტორების იდენტიფიცირება.

2. დაინტერესებული მხარეების და მათი შიშის, რისკის აღქმის და ღირებულებების განსაზღვრა.

3. შესაბამისი საზოგადოებრივი სტრუქტურების და მექანიზმების შექმნა.

4. დანიშნულების ადგილისთვის რისკის შეფასების კრიტერიუმების შემუშავება (ყველა დაინტერესებულ მხარესთან კონსულტაციით).

რისკის კრიტერიუმების მაგალითები შეიძლება შეიცავდეს შემდეგს:

- ნებისმიერი პრევენცირებადი კატასტროფა, რომელიც ზიანს აყენებს ინფრასტრუქტურას ან გავლენას ახდენს ნორმალური ტურიზმის ბიზნესის უწყვეტობაზე, დაუშვებელია.
- ნებისმიერი პრევენცირებადი კატასტროფა, რომელიც იწვევს კომუნალური სამსახურების მუშაობის სერიოზულ შეფერხებას (დენი, წყალი, კანალიზაცია და სხვა), დაუშვებელია.
- ნებისმიერი პრევენცირებადი დაავადების ან ეპიდემიის გავრცელება, რომელიც იწვევს მოსახლეობის და ტურისტების ავადმყოფობას ან სიკვდილს, დაუშვებელია.
- ნებისმიერი პრევენცირებადი კატასტროფა, რომელიც იწვევს მნიშვნელოვან ან

გრძელვადიან სოციალურ რყევებს დანიშნულების ადგილზე (ტურისტულ რეგიონებში), დაუშვებელია.

- ნებისმიერი პრევენცირებადი უბედური შემთხვევა, რომელიც იწვევს ადამიანების დაღუპვას, დაუშვებელია.
- ნებისმიერი პრევენცირებადი ინციდენტი, რომელიც გავლენას ახდენს ვიზიტორთა უსაფრთხოებაზე ან ნდობაზე, დაუშვებელია.

დანიშნულების ადგილის ფარგლებში რისკთან დაკავშირებული შიშისა და ალემის დადგენას უდიდესი მნიშვნელობა აქვს კონტექსტის დადგენისა და რისკების შეფასების კრიტერიუმების შემუშავებაში.

დაინტერესებულ მხარეებს, მათთან კონსულტაციისა და კომუნიკაციის შედეგად, საერთო წარმოდგენა უნდა ჰქონდეთ განსახორციელებელი პროცესის, მისი მიზნებისა და ამოცანების, ასევე, იმ ფაქტორების შესახებ, რომლებმაც შეიძლება გავლენა იქონიონ პროცესზე. ძირითადი ინფორმაცია, შეხვედრები, გადანაცვებულებები, შედეგები და სხვა შესაბამისი საკითხები უნდა იყოს დოკუმენტირებული.

ნაბიჯი 2 - რისკების იდენტიფიცირება

რისკების მართვის პროცესის მეორე ნაბიჯი ითვალისწინებს იმ რისკების იდენტიფიცირებას, რომელთა მართვაც უნდა განხორციელდეს. აუცილებელია სისტემატური პროცესი, რათა მოხდეს ყველა შესაბამისი რისკის იდენტიფიცირება. რისკები იცვლება, ამიტომ, მონიტორინგისა და ანალიზის მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს ახალი რისკების იდენტიფიცირება.

ასევე მნიშვნელოვანია დანიშნულების ადგილის მგრძნობელობის (დანაკარგის შესაძლებლობა) და მდგრადობის (მაჩვენებელი იმისა, თუ რამდენად სწრაფად აღდგება სისტემა მარცხის შემდეგ) იდენტიფიცირება. ტურისტული რისკების მართვის პროცესის ნაწილს წარმოადგენს მგრძნობელობის დონის შემცირება და დანიშნულების ადგილის მდგრადობის გაზრდა.

1. შეაგროვეთ ინფორმაცია საფრთხეების (რისკების წყაროების) შესახებ, სამეცნიერო მონაცემების, სტიქიური უბედურებების მართვის წყაროების, წარსული მოვლენების ჩანაწერების, დაინტერესებულ მხარეებთან და ექსპერტებთან კონსულტაციების საფუძველზე. შეადგინეთ ყველა საფრთხის სია.
2. განსაზღვრეთ თითოეული საფრთხე დესკრიპტორების მიხედვით (ხანგრძლივობა, ზემოქმედების მასშტაბი და სხვა).
3. აღწერეთ რისკის ელემენტები: ვის ან რას შეეხება თითოეული საფრთხე. ეს

ელემენტები მოიცავს შემდეგს:

- ადამიანები;
- გარემო;
- შენობა-ნაგებობები/ ობიექტები;
- ინფრასტრუქტურა;
- კომუნალური მომსახურება; და
- ეკონომიკა

დანიშნულების პუნქტის რისკის ელემენტების მაგალითი

რისკის წყაროები (საფრთხეები)	ა დ მ ა ი ა ნ ე ბ ი	რისკის ელემენტები გარემო	ა ვ ა რ ი ა ვ ა რ ი ა ვ ა რ ი	ა ვ ა რ ი ა ვ ა რ ი ა ვ ა რ ი
ცუნამი	☐	☐	☐	☐
ეპიდემია	☐	X	☐	X
მინისძვრა	☐	☐	☐	☐
დანაშაული ტურისტების მიმართ	☐	X	X	X
ამბოხი	☐	X	☐	☐

4. განსაზღვრეთ რისკები. გაანალიზეთ თითოეული საფრთხე და რისკის ელემენტები და განსაზღვრეთ არსებობს თუ არა მათ შორის კავშირი. არსებობის შემთხვევაში, დაადგინეთ კავშირის მიზეზი.

აღწერეთ რისკები თითოეულ გამოვლენილ ურთიერთკავშირთან დაკავშირებით. მაგალითად:

- არსებობს რისკი, რომ ქალაქში არსებული წყალდიდობა გამოიწვევს X სასტუმროს დატბორვას.
- არსებობს რისკი, რომ უამინდობის შემთხვევაში შეიძლება მოხდეს ავიაკატასტროფა, რომელსაც შეეწირება მრავალი ადამიანის, მათ შორის ტურისტების სიცოცხლე.

აღწერილი რისკები გამოყენებული იქნება ანალიზისა და შეფასების ინსტრუმენტის სახით.

რისკის წყარო	რისკის ელემენტი	ურთიერთკავშირი (მაგალითი)
წყალდიდობა	სასტუმრო	შენობის შეუსაბამო მდებარეობა ცნობილ ქალაქში
ავიაკატასტროფა	ადამიანები, ინფრასტრუქტურა	ყველა ამინდის არაადეკვატური სანავიგაციო საშუალებები აეროპორტში.

რისკების ანალიზის მიზანს წარმოადგენს დანიშნულების პუნქტის წინაშე არსებული რისკების გაგება. აღნიშნულის გაგება ხელს შეუწყობს გადანყვეტილების მიღებას რისკების რეგულირებასთან და რისკების რეგულირების საუკეთესო სტრატეგიების განსაზღვრასთან დაკავშირებით. ეს ნაბიჯი მოიცავს რისკების ალბათობისა და შედეგების ანალიზს, და ასევე, კონტროლის არსებულ ღონისძიებებს.

1. განსაზღვრეთ კონტროლის არსებული ღონისძიებები და შეაფასეთ მათი ეფექტურობა, ალბათობისა და შედეგების მინიმუმამდე შემცირების მიზნით.

წყალდიდობის წინააღმდეგ ბრძოლის არსებული ზომების მაგალითები შეიძლება მოიცავდეს:

- ქალების მართვის სისტემებს;
- ევაკუაციის გეგმებს;
- გამაფრთხილებელ სისტემებს;
- მომზადებულ და სათანადოდ აღჭურვილ საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებს, წყალდიდობის დროს სამაშველო სამუშაოების შესასრულებლად;
- რეაგირებისა და აღდგენის მუნიციპალურ გეგმებს;
- სწავლების (გამოცდების) ყოველწლიურ გეგმებს; და
- სამოქალაქო განათლების პროგრამას.

2. ხარისხობრივი და რაოდენობრივი ანალიზის ფორმების დადგენა.

- ხარისხობრივი ანალიზი – სიტყვები გამოიყენება პოტენციური შედეგების სიდიდისა და ამ შედეგების წარმოშობის ალბათობის აღსაწერად.
- რაოდენობრივი ანალიზი – იყენებს ციფრულ მნიშვნელობებს ალბათობისა და შედეგების აღსაწერად.

მაგალითი: ტურიზმის რისკების მართვის შედეგის ხარისხობრივი მაჩვენებელი ალწერა

	მაჩვენებელი	
1	უმნიშვნელო	დანიშნულების პუნქტის ნორმალური მუშაობის ხელისშემშლელი ფაქტორის არ არსებობა; ვიზიტორების მყუდროების დარღვევის არ არსებობა; ფინანსური დანაკარგის არარსებობა; მედიის ან საზოგადოებრივი ინტერესის არარსებობა.
2	მცირე	მინიმალური ხელისშემშლელი ფაქტორის არსებობა დანიშნულების პუნქტსა და ვიზიტორთა

მომსახურებაში; მცირე ფინანსური დანაკარგი ან მისი არ არსებობა; მედიით გაშუქების ან საზოგადოებრივი ინტერესის არ არსებობა.

3 ზომიერი

მოკლევადიანი ხელისშემშლელი ფაქტორის არსებობა დანიშნულების პუნქტსა და ვიზიტორთა მომსახურებაში; გარკვეული ფინანსური დანაკარგი; შეზღუდული გაშუქება მედიის საშუალებით.

4 მაღალი

ხელისშემშლელი ფაქტორის არსებობა დანიშნულების პუნქტსა და ვიზიტორთა მომსახურებაში 24 საათზე მეტი ხნის განმავლობაში; ფინანსური დანაკარგი, ბრაზი და იმედგაცრუება ვიზიტორების მხრიდან; კრიტიკული განცხადებები მედიის და საზოგადოების მხრიდან.

5 კატასტროფული

ვიზიტორთა მოთხოვნების ვერ დაკმაყოფილება და ნორმალური ტიპსა და დონის მომსახურების ვერ უზრუნველყოფა; სერიოზული ფინანსური ზარალი; დანიშნულების ადგილის ფართო კრიტიკა; საერთაშორისო მედიის კრიტიკული განცხადებები; ჯაგშების მასობრივი გაუქმება.

მაგალითი: ალბათობის ხარისხობრივი მაჩვენებლები

	მაჩვენებელი	აღწერა
A	დიდი ალბათობა	მოსალოდნელია, რომ მოხდება უმეტეს შემთხვევაში
B	სავარაუდო	სავარაუდოდ, მოხდება უმეტეს შემთხვევაში
C	შესაძლო	შეიძლება მოხდეს ნებისმიერ დროს
D	ნაკლებად სავარაუდო	შეიძლება მოხდეს ოდესმე
E	იშვიათი	შესაძლოა მოხდეს მხოლოდ გამონაკლის შემთხვევებში

რისკების ხარისხობრივი ანალიზის მატრიცა – რისკის დონე

ალბათობა	შედეგები				კატასტროფული 5
	უმნიშვნელო 1	მცირე 2	ზომიერი 3	მაღალი 4	
A (დიდი ალბათობა)	H	H	E	E	E
B (სავარაუდო)	M	H	H	E	E

დო)					
C (ზომ იერი)	L	M	H	E	E
D (ნაკ ლებ სავა რაუ დო)	L	L	M	H	E
E (იშვი ათი)	L	L	M	H	H

შემოკლებული აღნიშვნების განმარტება

E: ექსტრემალური რისკი; საჭიროა გადაუდებელი მოქმედებები

H: მაღალი რისკი; საჭიროა ხელმძღვანელობის ყურადღება

M: საშუალო რისკი; მითითებული უნდა იყოს ხელმძღვანელობის პასუხისმგებლობა

L: დაბალი რისკი; სტანდარტული პროცედურებით მართვა

ნებისმიერი რისკი, რომელსაც, დანიშნულების ადგილისთვის შეიძლება ჰქონდეს კატასტროფული, სერიოზული ან ზომიერი (ნეგატიური) შედეგები, და რომელიც დიდი ალბათობით მოხდება, უნდა იყოს პრიორიტეტული. პრიორიტეტების სიის გვერდით დანერგეთ ნებისმიერი რისკი, რომელიც წარმოიშვება ძალიან იშვიათად (თუ საერთოდ წარმოიშვება), და მხოლოდ უმნიშვნელო გავლენას ახდენს დანიშნულების პუნქტებზე. არცერთ დანიშნულების პუნქტს არ გააჩნია რისკის შესამცირებელი ზომების უსასრულო რესურსი. ამიტომ, პრიორიტეტების მიხედვით უნდა შემუშავდეს ზომები დანიშნულების პუნქტის დაცვის უზრუნველსაყოფად. ამ ზომების კლასიფიკაციის ერთი მარტივი, მაგრამ ეფექტური გზა მდგომარეობს შემდეგში:

1. სავალდებულოა, რომ გაკეთდეს
2. უნდა გაკეთდეს
3. შესაძლებელია, რომ გაკეთდეს

ნაბიჯი 4 - რისკების შეფასება

გადაწყვეტილებები უნდა იქნას მიღებული იმის შესახებ, თუ რომელი რისკები უნდა დარეგულირდეს და რა თანამიმდევრობით. რისკების ანალიზის წინა აქტივობები უზრუნველყოფენ ინფორმაციას, რომლის საფუძველზეც მოხდება ამ გადაწყვეტილებების მიღება. გადაწყვეტილებები, რისკების რეგულირების საჭიროებებსა და პრიორიტეტებთან დაკავშირებით, უნდა შეესაბამებოდეს დანიშნულების პუნქტის მოლოდინებს, ღირებულებებს და რისკის ალქმას.

1. რეგულირების საჭიროებები და პრიორიტეტები უნდა განისაზღვროს კლებადობის

მიხედვით. თუ მთელ რიგ რისკებს მინიჭებული აქვთ რანჟირების ერთი და იგივე დონე, სიცოცხლის დაცვა უნდა იყოს ყველაზე პრიორიტეტული, ვიდრე ქონების, ინფრასტრუქტურის, კომუნალური მომსახურების ან გარემოს დაცვის ღონისძიებები.

2. აუცილებელია კონსულტაციები დაინტერესებულ მხარეებთან.

3. დოკუმენტი:

- რისკები, რომლებიც არ ექვემდებარება რეგულირებას
- რისკები, რომელთა რეგულირება მოხდება პრიორიტეტების მიხედვით.
- როგორ იქნა მიღებული გადანყვეტილებები.

ყოველთვის აკონტროლეთ და გაანალიზეთ რისკები, რომელთა რეგულირება არ გაქვთ გადანყვეტილი, რადგან პრიორიტეტები და გარემოებები შეიძლება შეიცვალოს დროთა განმავლობაში.

ნაბიჯი 5 - რისკების რეგულირება

რისკების რეგულირებამდე აუცილებელია ხელმისაწვდომი ვარიანტების განსაზღვრა, თითოეულის შედარებითი უპირატესობების შეფასება და ყველაზე შესაფერისის შერჩევა. ამის შემდეგ უნდა შემუშავდეს და დაინერგოს რისკების რეგულირების გეგმები.

რისკების რეგულირების ხელმისაწვდომი სტანდარტული ვარიანტები მოიცავს შემდეგს:

- რისკის თავიდან აცილება - არ განახორციელოთ საქმიანობა, რომელმაც შეიძლება გამოიწვიოს რისკი;
- შედეგების ალბათობის შემცირება რისკის რეგულირების გზით;
- ინციდენტის შედეგების შემცირება - რისკების შემცირება, მაგ., თანამედროვე სისტემების საშუალებით: შენობების ევაკუაციის გეგმების, საშხეფი სისტემების (სპრინკლერი) და მომზადებული პერსონალის საშუალებით შემცირდება ხანძრით გამოწვეული შედეგები (სასტუმროში) და/ან მდგრადობის გაუმჯობესება (ზარალის ატანის შესაძლებლობა);
- რისკის გადაცემა - სხვა მხარის მიერ რისკის მიღება ან გაზიარება (მაგ. სადაზღვევო კომპანიები - ხელმისაწვდომია თუ არა სადაზღვევო შენატანები/უსაფრთხოება (დაცვა?);
- რისკის შეჩერება - რისკის მიღება და შედეგების მართვის დაგეგმვა (მაგრამ მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ შედეგების მართვა შესაძლებელია, დანიშნულების პუნქტსა და ვიზიტორებზე უარყოფითი ზემოქმედების გარეშე);

- პრევენცია/შერბილება – კანონმდებლობა, სამშენებლო ნორმები და წესები, მინათსარგებლობის მართვა, ადამიანების/ქონების გადაადგილება (მაგ., ქალებიდან), საინჟინრო სტრატეგიები (მაგ., სტრუქტურული მეთოდების, მათ შორის დამბების გამოყენება საფრთხის შესამცირებლად);
- მზადყოფნა – ცნობიერების ამაღლების და საგანმანათლებლო პროგრამების, რეაგირებისა და აღდგენის გეგმების შემუშავება, ტრენინგის და ტესტირების ჩატარება, ვიზიტორთა ინფორმირების, საკომუნიკაციო და გამაფრთხილებელი სისტემების შემუშავება, დანიშნულების პუნქტებს შორის ურთიერთდახმარების მექანიზმების შემუშავება;
- რეაგირება – გეგმების და სტანდარტული სამუშაო პროცედურების განხორციელება, რესურსების ეფექტური მოპოვება და გამოყენება დავალებების შესასრულებლად, ვიზიტორთათვის ზუსტი და დროული გამაფრთხილებელი და საინფორმაციო შეტყობინებების მიწოდება, სამძებრო-სამაშველო ღონისძიებების განხორციელება, რეაგირების პერსონალისთვის პირადი დამცავი აღჭურვილობის უზრუნველყოფა; და
- აღდგენა – ძირითადი სერვისებისა და ობიექტების აღდგენა და ნორმალური ბიზნესის წარმოება დანიშნულების ადგილზე, ფინანსური და ფსიქო-სოციალური მხარდაჭერა, დროებითი საცხოვრებელის გამოყოფა, ფულადი თანხების შეგროვება და განაწილება.

ვარიანტების შეფასების რამდენიმე კრიტერიუმი მოიცავს შემდეგს:

- არის თუ არა ვარიანტი ხელმისაწვდომი?
- არის თუ არა იგი ყველაზე ხარჯ-ეფექტური?
- დაამტკიცებს თუ არა მას მთავრობა?
- მიიღებენ თუ არა მას დაინტერესებული მხარეები, მათ შორის ვიზიტორები?
- შეუწყობს თუ არა ეს ხელს სხვების მიერ რისკების შემცირებასთან დაკავშირებული შემდგომი ღონისძიებების განხორციელებას?
- არის თუ არა ეს ძალიან რთული?
- უზრუნველყოფს თუ არა ეს გრძელვადიან სარგებელს?
- მოხდება თუ არა სარგებელის სწრაფად რეალიზება?
- იმოქმედებს თუ არა ეს უარყოფითად დანიშნულების ადგილზე?
- ჩვენ უნდა დავაფინანსოთ თუ სხვა უწყებებს ან მთავრობას შეუძლია/ უნდა გაინაწილოს ხარჯები?
- წარმოქმნის თუ არა რეგულირების ეს ვარიანტი ახალ რისკებს დანიშნულების ადგილისთვის ან ინდუსტრიისთვის?

დანიშნულების პუნქტებმა უნდა განიხილონ რეგულირების შეთავაზებული ვარიანტების

ხარჯ-სარგებლის ანალიზი, რათა დარწმუნდნენ, რომ რეგულირება მისაღებია ეკონომიკური თვალსაზრისით. იქ, სადაც ადგილობრივი ან რეგიონული ეკონომიკა დიდად არის დამოკიდებული ტურიზმის ინდუსტრიაზე, ხარჯების განაწილება შესაძლებელია თემის ან სამთავრობო ორგანიზაციებს შორის.

რისკების რეგულირების გეგმა:

რისკების რეგულირების გეგმაში გათვალისწინებული უნდა იყოს შემდეგი ნაბიჯები:

- პასუხისმგებლობების განაწილება;
- ვადების განსაზღვრა;
- განხორციელების მეთოდების განსაზღვრა;
- მოსალოდნელი შედეგების დადგენა;
- წყარო და ბიუჯეტის განაწილება;
- ეფექტურობის ძირითადი მაჩვენებლების და ეტაპების იდენტიფიცირება; და
- მონიტორინგისა და ანალიზის პროცედურების დადგენა.

რეგულარული მონიტორინგისა და ანალიზის პროცედურების დადგენა და განხორციელება ეხება:

- გადანყვეტილებებს და გადანყვეტილების მიღების პროცესებს;
- მოლოდინებს და დამოკიდებულებებს;
- რისკის ახალ წყაროებს;
- რისკის კატეგორიებს (მაჩვენებლებს) და არსებული საფრთხეების პრიორიტეტებს;
- ახლად გამოვლენილ საფრთხეებზე რისკის კატეგორიის და პრიორიტეტების მინიჭებას;
- რისკის ზონაში მყოფ ელემენტებს;
- რისკების რეგულირების არსებული ზომების განხორციელებას;
- რისკების რეგულირების დამატებით ზომებს;
- განხორციელებაზე პასუხისმგებლობას; და
- თითოეული ეტაპის და პროექტის დამთავრების ვადებს.

დაინტერესებულ მხარეებთან უნდა გაგრძელდეს კომუნიკაცია და კონსულტაციები რისკების რეგულირების განხორციელების მიმდინარეობის შესახებ.

ნარჩენი რისკი

ყველა კრიზისის თავიდან აცილება შეუძლებელია.

როგორი ეფექტურიც არ უნდა იყოს რისკების მართვის პროცესები, კრიზისები და სტიქიური უბედურებები მაინც იქონიებს გავლენას დანიშნულების პუნქტებზე და მის ფარგლებში არსებულ ტურისტულ ობიექტებზე. ტურისტულმა ინდუსტრიამ დიდი დანახარჯების ფასად გაიგო, რომ ბიოლოგიური კატასტროფაც (პანდემია) კი საკმარისია იმისათვის, რომ ინდუსტრიამ განიცადოს კრიზისი. ქვინსლენდის მთავრობამ, ავსტრალია (2002) დაადგინა, რომ გარკვეულმა მოვლენებმა შეიძლება გამოიწვიოს ან გააძლიეროს სხვა ფაქტორები; მაგალითად, როგორიცაა ნიუ-იორკში 11 სექტემბერს მომხდარი ტერაქტების შედეგად გაიზარდა ტუროპერატორების საჯარო პასუხისმგებლობის დაზღვევის ღირებულება.

ნარჩენი რისკი - ეს არის ტერმინი, რომელიც ნიშნავს რისკს, რომელიც რჩება რისკების რეგულირებასთან დაკავშირებული ღონისძიებების განხორციელების შემდეგ. ნარჩენი რისკის რეგულირება ითვალისწინებს კრიზისებზე და სტიქიურ უბედურებებზე რეაგირების, ასევე, მათ შემდეგ აღდგენის გეგმების შემუშავებას.

ტურიზმის ინდუსტრიამ უნდა შეიმუშაოს რისკების მართვის გეგმები და სტიქიური უბედურების შემთხვევაში თავისი წვლილი შეიტანოს უწყებათაშორის სამოქმედო გეგმებში.

რეზიუმე

ამ თავში განხილულია კრიზისებისა და კატასტროფების ძირითადი ელემენტები და მათი გავლენა ბიზნესზე/ორგანიზაციებსა და დანიშნულების პუნქტებზე, ასევე, განხილულია ტურისტული ინდუსტრიის როლი რისკების მართვაში. ამ თავში წარმოდგენილია პრაქტიკული ჩარჩო, რომლის ფარგლებშიც ტურისტული დანიშნულების პუნქტებს და კომპანიებს/ორგანიზაციებს შეუძლიათ რისკების იდენტიფიცირება, განხილვა, შეფასება, რეგულირება, მონიტორინგი და ანალიზი. ასევე, განსაზღვრულია ტურიზმის ინდუსტრიის მნიშვნელოვანი როლი კატასტროფების მართვის უწყებათაშორისი გეგმების და სისტემების შემუშავებასა და განხორციელებაში.

გარდა ზემოთ თქმულისა, რისკების განსაზღვრის დროს, გასათვალისწინებელია შემდეგი გარემოებებიც.

საფრთხეები	ადეკვატურად კონტროლდება თუ არა რისკები?

საფრთხე: ველოსიპედს შეიძლება ჰქონდეს დეფექტები რისკი: მექანიკური დაზიანება სახიფათო მომენტში	ველოსიპედები ველოსიპედები უნდა შემოწმდეს შესაბამისი პირის მიერ. ველოსიპედის შემოწმება: გადაადგილებამდე უნდა შემოწმდეს ველოსიპედის ზომის გონივრულობა, მუხრუჭების გამართულობა, საბურავების მდგომარეობა (უნდა იყოს კარგ მდგომარეობაში), ასევე, არ უნდა არსებობდეს ველოსიპედის გაუმართაობის ან დაზიანების რაიმე ნიშნები, რამაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ველოსიპედის მგზავრობისას. ასევე, უნდა შემოწმდეს, რომ ველოსიპედის ტერმინალზე ველოსიპედით უსაფრთხოდ გადაადგილება. ჯგუფმა თან უნდა იქონიოს ტუმბო, საბურავების სარემონტო ნაკრები და ძირითადი ხელსაწყოები.
საფრთხე: სხვა სატრანსპორტო საშუალებებთან შეჯახება, რისკი: გზის და აღჭურვილობის გამოყენებასთან დაკავშირებული გამოცდილების ნაკლებობა.	გზები და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა: ველოსიპედის ტერმინალზე ინსტრუქტაჟი და სწავლება, ასევე, მათი სათანადო ზედამხედველობა უშუალოდ ველოსიპედით გასეირნებისას - ზრდასრულები უნდა იყვნენ ყურადღებით ველოსიპედით გადაადგილების დროს. ყველა ველოსიპედის უნდა ეცვას მაღალი ხილვადობის ქურთუკები/ვილენტები ავტომაგისტრალზე, ხოლო ოფროუდებზე - გამყოლების შეხედულებისამებრ. ერიდეთ ველოსიპედით გადაადგილებას ღამით ან შებინდებისას ველოსიპედის ჩაფხუტების სავალდებულო და სათანადო გამოყენება - ყველა ზრდასრულმა და ახალგაზრდამ უნდა ატაროს ჩაფხუტი გზაჯვარედინებს უნდა აკონტროლებდეს ლიდერი. გამოიყენეთ ველოსიპედისთვის გამოყოფილი ბილიკები, სხვა სატრანსპორტო საშუალებებისგან შორს, შეძლებისდაგვარად
საფრთხე: ველოსიპედით ჯგუფური გადაადგილება რისკი: ჯგუფის წევრების დაკარგვის შესაძლებლობა	იარეთ ერთ ხაზში ერთმანეთის უკან ან წყვილ-წყვილად, გზიდან გამომდინარე. ყურადღებით იყავით, რომ არავინ გამოეყოს ჯგუფს. განიხილეთ გამყოლების (ლიდერების) პოზიცია ჯგუფში (წინ, უკან, წინ და უკან, ლიდერის ჯგუფში გადაადგილება), ახალგაზრდების გამოცდილებიდან გამომდინარე. დროდადრო შეჩერდით და დათვალეთ მონაწილეების რაოდენობა - გამოიყენეთ სია ან რეგისტრაციის წიგნი, საჭიროების შემთხვევაში. წინ მყოფმა ლიდერმა უნდა აკონტროლოს ჯგუფის მოძრაობის სიჩქარე და უზრუნველყოს, რომ ველოსიპედის ტერმინალზე არ გაუსწრონ ჯგუფს. უზრუნველყავით, რომ ჯგუფის ბოლოს იმყოფებოდეს ერთი გამყოლი, ჯგუფის წევრის დაღლის ან ძაღლის გამოლევის შემთხვევისთვის. ლიდერებს უნდა ჰქონდეთ სასტვენები, რომლის საშუალებითაც ისინი ანიშნებენ ჯგუფს, რომ გაჩერდეს და დაელოდოს მათ, რათა დარწმუნდნენ, რომ ჯგუფს არავინ აკლია. უნდა ჰქონდეთ მობილური ტელეფონები, პირველადი სამედიცინო დახმარების ნაკრები და ახლდეთ კვალიფიციური პირი, რომელსაც ნასწავლი აქვს პირველადი დახმარების აღმოჩენის წესები.
მეტეოროლოგიური პირობები საფრთხე: მეტეოროლოგიური პირობები სიცხე / სიცივე / წვიმა რისკი: მზით დამწვრობა/სითბური დარტყმა/ჰიპერთერმია	გამგზავრებამდე შეამოწმეთ, რომ ყველა მონაწილეს აცვია ამინდის შესაფერისი ტანსაცმელი. დარწმუნდით, რომ ყველა ველოსიპედის ტერმინალზე თან აქვს სასმელების პირადი ბოთლები და რეკლამარულად შეისვენეთ ძაღლის აღსადგენად.
საფრთხე: სახიფათო / მოლიპული გზები, წვიმის ან ყინვის გამო რისკი: ველოსიპედიდან ჩამოვარდნა. სატრანსპორტო საშუალებებთან შეჯახება	საჭიროების შემთხვევაში, გადადეთ ან შეამცირეთ ღონისძიების ხანგრძლივობის დრო, თუ ველოსიპედით გადაადგილების პირობები არ არის შესაფერისი. შეამოწმეთ საბურავების და მუხრუჭების მდგომარეობა. გაითვალისწინეთ და აკონტროლეთ ჯგუფის მოძრაობის სიჩქარე. ტან იქონიეთ პირველადი დახმარების ნაკრები.

3. ველოსიპედის ტექნიკური გაუმართაობის აღმოფხვრა.

2. წინასწარი ნაბიჯები (ზომები)

როგორც კი იპოვით ნახვრეტს, გამოიყენეთ მარკერი მის მოსანიშნად. არ მონიშნოთ გახეთქილ ადგილთან ახლოს, რადგან მონიშნული შეიძლება წაიშალოს.



კამერის დანებებამდე, ნახვრეტის გარშემო მსუბუქად გახეხეთ. საკერებლების ნაკრების (patch kits) უმეტესობა შეიცავს ზუმფარის ქაღალდის პატარა ნაჭერს, თუმცა ასევე შესაძლებელია სხვა ზუმფარის ქაღალდის ან თხელი ზუმფარის ტილოს (ქსოვილის ფუძეზე დამზადებული ზუმფარის სახეხი) გამოყენება. გადაჭარბებულმა ხეხვამ ან ძლიერმა ზეწოლამ შეიძლება გააჩინოს ღარები რეზინაზე, რის გამოც საკერებელი ვერ შეასრულებს თავის დანიშნულებას.

თუ შესაძლებელია, სასურველი ადგილი გაასუფთავეთ სუფთა ქსოვილით და სპირტით, ან ნებისმიერი გამხსნელით, რომელიც მოაშორებს გარსს. (იხ. სურათი)

3. საბურავის კამერის შეკეთება GP-2 SUPER PATCH ნაკრების გამოყენებით

GP-2 Super Patch ნაკრები შეიცავს წებოვან საკერებლებს. ნაკრებს არ მოყვება წებო. (იხ. სურათები)

1. საკერებელს მოაშორეთ დამცავი ფირფიტა და დაიჭირეთ მხოლოდ ნაპირებით.
2. საკერებელი მოათავსეთ კამერაზე მონიშნულ ნახვრეტზე.
3. საკერებელს დააჭირეთ თითი, რათა უზრუნველყოთ მისი პერმეტულობა. საკერებლის დასაწებებლად გამოიყენეთ ცერა და საჩვენებელი თითები.
4. კამერა მზად არის დასაყენებლად. არ გაბეროთ კამერა საკერებლის შესამოწმებლად, სანამ არ მოათავსებთ საბურავში. ამან შეიძლება გამოიწვიოს კამერის დაჭიმვა და ფიქსაციის შესუსტება.

4. საბურავის კამერის შეკეთება VP-1 ვულკანიზაციის წებოს (VULCANIZING PATCH) ნაკრების გამოყენებით

წებოს ტიპის საკერებლები, როგორიცაა VP-1 ვულკანიზაციის წებოს ნაკრები, მოითხოვს კამერაზე თვით-ვულკანიზების წებოს თხელი ფენის დადებას საკერებლის გამოყენებამდე.

1. გახსენით წებოს ტუბი და გახვრიტეთ. გახეთქილ ადგილას წაუსვით წებოს თხელი ფენა და თანაბრად გაანაწილეთ მის გარშემო. დატანილი წებო უნდა აღემატებოდეს საკერებლის ზომას. გამოიყენეთ სუფთა თითი ან საკერებლის უკანა მხარე იმისათვის, რომ თანაბრად გაანაწილოთ წებო თხელ ფენად. არ გამოიყენოთ ძალიან ბევრი წებო.



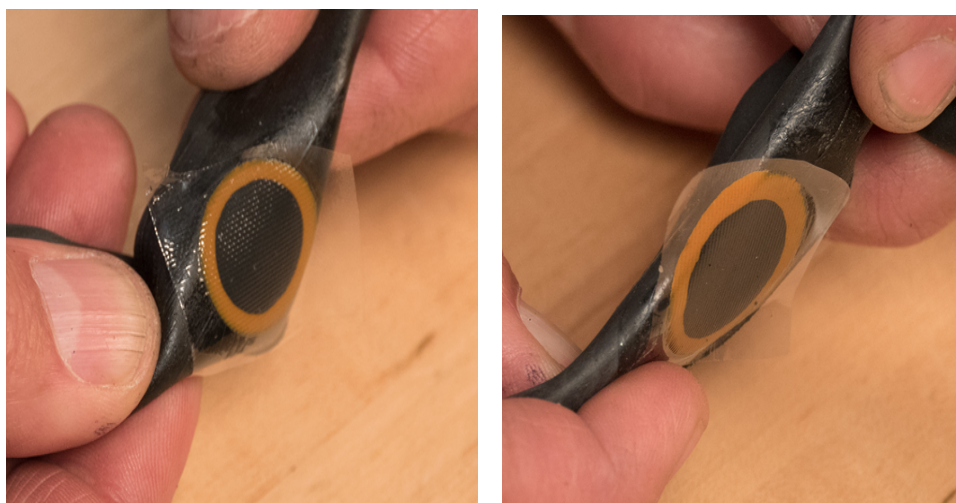
2. დაელოდეთ წებოს გაშრობას. ამას დასჭირდება რამდენიმე წუთი. შესამოწმებლად შეეხეთ არა თავად საკერებელს, არამედ მის გარშემო არსებულ წებოს.
3. საკერებელს მოაშორეთ დამცავი ფირფიტა და დაიჭირეთ მხოლოდ ნაპირებით.
4. საკერებელი დააკარით კამერაზე მონიშნულ დაზიანებულ ადგილზე.



5. საკერებელს დააჭირეთ თითი, განსაკუთრებით კიდეებზე.
6. თუ შესაძლებელია, შეინარჩუნეთ საკერებელზე ზეწოლა რამდენიმე წუთის განმავლობაში.



7. ერთი-ორი წუთის შემდეგ, შეამოწმეთ და დარწმუნდით, რომ საკერებლის ყველა კიდე კარგად არის მიწებებული კამერის ზედაპირზე.



8. საკერებელზე დატოვეთ გამჭვირვალე პლასტიკური საფარი.
9. მოათავსეთ კამერა საბურავში და გაბერეთ.

შენიშვნა: ცელოფანის საფარის დატოვებით, საკერებელი თავისუფლად ისრიალებს საბურავის შიგნით, რაც შეამცირებს მასზე ზეწოლას. ცელოფანის მოშორების შემთხვევაში, საკერებელზე მოაყარეთ ტალკი ან ბავშვის ფხვნილი.

5. საბურავის დროებით შეკეთება TB-2 TIRE BOOT-ით

თუ საბურავი გაიჭრა და გარსი დაზიანდა, ის ვერ შეძლებს კამერის დაჭერას. ზოგიერთ შემთხვევაში მისი დროებით შეკეთება შესაძლებელია TB-2 საბურავის შალითას (booted tire) საშუალებით. საბურავი უნდა შეიცვალოს რაც შეიძლება სწრაფად.



1. იპოვეთ გაჭრილი ადგილი. საბურავის შალითა (Tire boot) მთლიანად უნდა ფარავდეს დაზიანებულ ადგილს.
2. განმინდეთ საბურავის შიდა მხარე დაზიანებული ადგილის ახლოს.
3. მოხსენით შალითას (boot) უკანა ნაწილი. ეს არის ლოგოს საპირისპირო მხარე.
4. საკერებელი გაასწორეთ დასაწებებელი ისე, რომ კიდეები არ სცდებოდეს საბურავის ბორცს. საჭიროების შემთხვევაში, მოაჭერით შალითა (boot) ისე, რომ არ გამოდიოდეს საბურავის ბორტიდან.
5. საკერებელი მოათავსეთ გაჭრილი ადგილის ცენტრში და დაანეჭით მას გარსაცმის შიდა მხარის მიმართულებით.



შენიშვნა: ყოველთვის შეცვალეთ გახეული საბურავები შეძლებისდაგვარად სწრაფად.

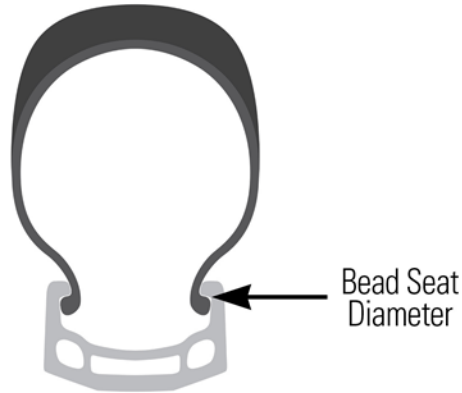
საბურავის, დისკოს და საბურავის კამერის ერთმანეთთან შესაბამისობის სტანდარტები

ამ სტატიაში განხილულია ველოსიპედის საბურავებისა და შიდა კამერების ერთმანეთთან თავსებადობის საკითხები და მოსაზრებები.

1. საბურავები

ველოსიპედისთვის საბურავებისა და კამერების შერჩევისას მნიშვნელოვანია მათი ერთმანეთთან თავსებადობა. არსებობს მრავალი სხვადასხვა ზომის საბურავი და დისკო. სამწუხაროდ, ველოსიპედის ინდუსტრიაში ყოველთვის არ არსებობდა საბურავების სტანდარტების მკაფიო ნომენკლატურა.

საბურავები მზადდება ფოლადის მავთულისგან ან კორდის ქსოვილისგან, რომელიც დაყალიბებულია საბურავის თითოეულ კიდეში, რომელსაც ეწოდება "ბორტი". საბურავის ბორტი ფაქტიურად ქმნის წრეს და ამ წრის დიამეტრი განსაზღვრავს საბურავის ფერსოსთან თავსებადობას. საბურავის ბორტის ზომა უნდა შეესაბამებოდეს ფერსოს საბორტე თაროს (rim bead seat), რომელიც მდებარეობს ფერსოს გარე კიდის ქვემოთ.



საბორტე თაროს დიამეტრი

არ შეეცადოთ საბურავებისა და დისკოების სხვადასხვა დიამეტრის მქონე საბორტე თაროსთან მორგებას. მიუხედავად იმისა, რომ საბორტე თაროს დიამეტრი განსაზღვრავს საბურავის და დისკოს ერთმანეთთან მორგებას, მწარმოებლების მიერ საბურავების ეტიკეტირება ან იდენტიფიცირება საკმაოდ განსხვავდება. სხვადასხვა ქვეყნები ხანდახან იყენებენ სხვადასხვა ნომენკლატურას მარკეტიგში და საბურავების მარკირებისას. ეს იწვევს დაბნეულობას დისკოებისთვის საბურავის არჩევისას და იმედგაცრუებას საბურავის დაყენებისას.

დუიმები

მოძველებული, თუმცა ჯერ კიდევ გავრცელებული სისტემა იყენებს „დუიმის“ აღნიშვნებს, როგორიცაა 26-დუიმი, 27.5-დუიმი, 29-დუიმი. დუიმის ზომა არ ეხება საბორტე თაროს დიამეტრს ან ზომას. სინამდვილეში, დუიმის აღმნიშვნელი რიცხვი არ არის დაკავშირებული დუიმის რეალური ზომასთან. ეს არის უბრალოდ საბურავის სავარაუდო გარე დიამეტრის კოდი. მაგალითად, არსებობს რამდენიმე 26 დუიმიანი საბურავი, რომელთაგანაც გამოიყენება საბორტე თაროს სხვადასხვა დიამეტრი. მაგალითად, 26 x 1 3/8 დუიმიანი საბურავი ვერ შეიცვლება ჩვეულებრივი MTB 26 x 1.5 დუიმიანი საბურავით. ასევე არსებობს სამი უფრო ნაკლებად ცნობილი საბურავის სტანდარტი, რომელსაც ასევე უწოდებენ 26 დუიმიან დიამეტრს, თუმცა არც ერთი არ არის ურთიერთშენაცვლებადი. როგორც წესი, საბურავები, რომელთა ზომები მარკირებულია წილადი რიცხვებით, როგორიცაა 1/2, 3/4 და ა.შ. არ არის ურთიერთშენაცვლებადი ზომებზე, რომლებიც მარკირებულია ათწილადი რიცხვებით, მაგალითად 0.5, 0.75, და ა.შ. მაგალითად, 26" x 1-1/2" საბურავი ვერ შეიცვლება 26" x 1.5" საბურავით. ამ სისტემას არ აქვს ლოგიკური მიზეზი, ეს არის უბრალოდ ის, რასაც მწარმოებლები სთავაზობენ ნომენკლატურისთვის საბურავის შერჩევისას.

ზომების ფრანგული სისტემა

კიდევ ერთი გავრცელებული, თუმცა შეცდომაში შემყვანი სისტემა არის ზომების ძველი ფრანგული სისტემა. რიცხვები წარმოადგენს რეგისტრაციის ნომრებს და არა რაიმეს ზუსტ მაჩვენებლებს. საგზაო ველოსიპედებში ჩვეულებრივ გამოიყენება 700c საბურავი, რომლის ბორცის დიამეტრი 622 მმ-ია.

"700c" არ ეხება ბორტის დიამეტრს. "c" უბრალოდ კოდის სისტემის ნაწილია. ასევე არსებობს 700a და 700b საბურავები და დისკები, მაგრამ არცერთი არ არის ურთიერთშენაცვლებადი უფრო გავრცელებულ 700c-თან. გარდა ამისა, 650b საბურავები და დისკები არ არის შენაცვლებადი 650c საბურავებით. ამ სისტემას არ აქვს ლოგიკური მიზეზი, ეს არის უბრალოდ ის, რასაც მწარმოებლები სთავაზობენ მომხმარებელს ნომენკლატურისთვის საბურავის შერჩევისას.

ISO/ETRTO

ამჟამად, ISO (საერთაშორისო სტანდარტების ორგანიზაცია) სისტემა, რომელიც ასევე ცნობილია როგორც ETRTO (საბურავისა და ფერსოს ევროპული ტექნიკური ორგანიზაცია), უფრო ფართოდ გამოიყენება და უფრო მეტად გასაგებია. ISO სისტემა იყენებს ორ ნომრიან აღნიშვნას, როგორც საბურავის, ასევე ფერსოს ზომებისთვის. უფრო დიდი რიცხვი ყოველთვის არის საბორტე თაროს დიამეტრის მაჩვენებელი. ერთი და იგივე ნომრის მქონე ფერსოები და საბურავები მზადდება ისე, რომ ერთმანეთს შეესაბამებოდეს. მაგალითად, 622-ით აღნიშნული საბურავები ერგება 622-ით აღნიშნულ ფერსოებს, რადგან საბორტე თაროს დიამეტრი ორივესთვის არის 622 მილიმეტრი. ზომების ეს სისტემა მოძებნეთ საბურავზე.

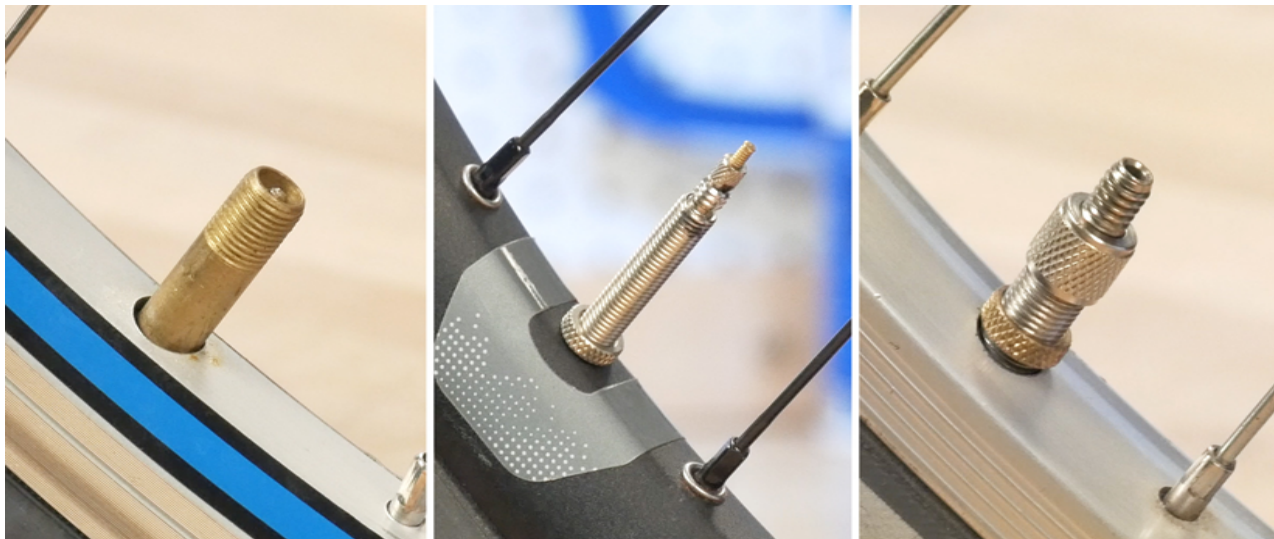


ფერსოს ასევე აქვს ISO ზომის შესაბამისი ეტიკეტი, ორ რიცხვიანი სისტემის სახით. უფრო პატარა რიცხვი არის სიგანე მილიმეტრებში, ფერსოს გვერდულას შიგნით. როგორც წესი, ფართო ფერსოზე ყენდება ფართო საბურავი. ვიწრო საბურავი შედარებით განიერ ფერსოზე ნიშნავს იმას, რომ საბურავის პროფილის ფორმა იქნება ნაკლებად დამრგვალებული. თუ განიერი საბურავი დამაგრებული იქნება ვიწრო ფერსოზე, ის ვერ შეძლებს საბურავის დაჭერას მოსახვევებში, რაც გამოიწვევს საბურავის გვერდზე გადაბრუნებას ან მოტრიალებას. როგორც წესი, ISO საბურავის სიგანე უნდა იყოს ერთნახევარჯერ ან ორჯერ მეტი ISO ფერსოს სიგანეზე. გვერდულებს შორის 25მმ სიგანის მქონე ფერსოსთვის გამოყენებულ უნდა იქნეს დაახლოებით 37–50მმ სიგანის ISO საბურავი.

საბურავების შერჩევისას კიდევ ერთ ფაქტორს წარმოადგენს ჩარჩო და ჩანგალი. მიუხედავად იმისა, რომ საბურავი შეიძლება სწორად და უსაფრთხოდ იყოს მორგებული ფერსოზე, ჩარჩოს შეიძლება არ ჰქონდეს შესაბამისი ზომის ღრეჩო. შეამოწმეთ ველოსიპედი, თუ ცვლით საბურავებს უფრო დიდი გაბარიტების მქონე საბურავებით.

2. საბურავის კამერები

ველოსიპედებს აქვთ სამი ტიპის სარქველის ღერო: შრადერი (Schrader), პრესტა (Presta) და ვუდსი (Woods) ("Dunlop").



შრადერის სარქველი

შრადერის სარქველი ან "ამერიკული ტიპის სარქველი" გამოიყენება მანქანებსა და მოტოციკლებზე. ის ასევე გვხვდება ბევრ ველოსიპედზე. ნიპელის (სარქველის ღეროს) დიამეტრი არის დაახლოებით 8 მმ (5/16 დუიმი). სარქველის მკვეთარა შედგება შიდა ზამბარის პლუნჟერისგან, რომელიც ეხმარება სარქველს დახურვაში გაბერვის შემდეგ. სარქველის სიგრძე შეიძლება განსხვავდებოდეს და უნდა იყოს უფრო გრძელი, მაღალი ან ღრმა ფერსოების (დისკების) შემთხვევაში.

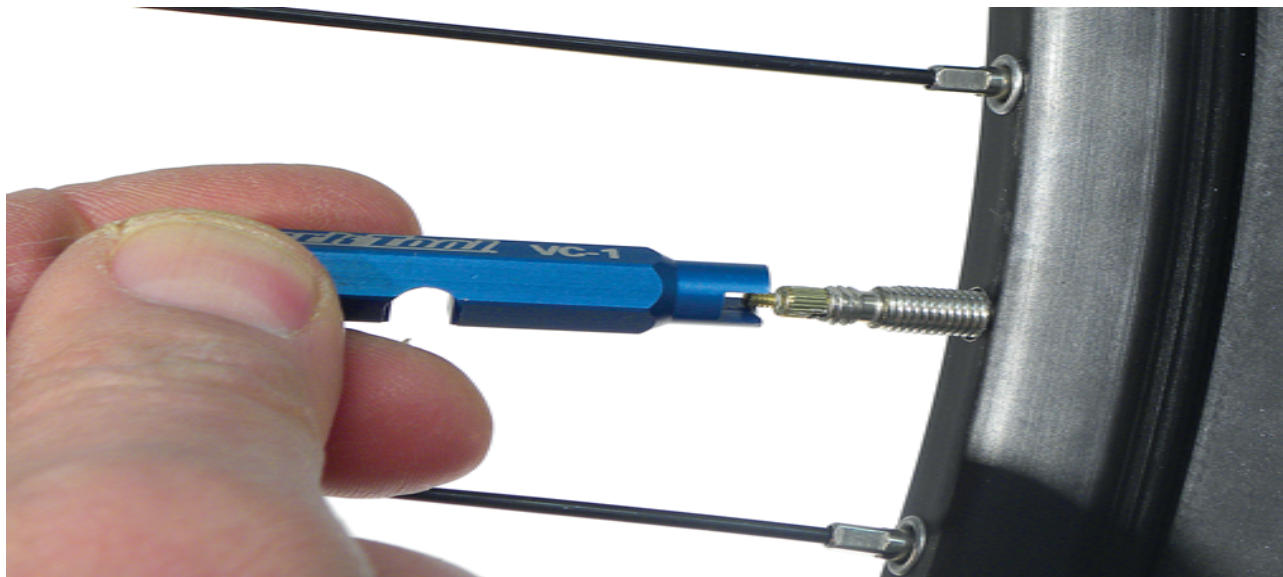
პრესტას სარქველი

პრესტას სარქველი ან ფრანგული ტიპის სარქველი გამოიყენება საშუალო და მაღალი ლირებულების საგზაო ველოსიპედებზე, ასევე შედარებით ძვირი მთის ველოსიპედებზე. პრესტას ღეროების ნომინალური დიამეტრი არის 6 მმ და უფრო წვრილია შრადერის სარქველებთან შედარებით. პრესტას ღეროს ზედა ნაწილზე მდებარეობს სარქველის პატარა საჩერებელი ქანჩი, რომელიც უნდა მოიხსნას ჰაერის კამერაში შესვლამდე.

პრესტას კამერების ზოგიერთი ბრენდი იყენებს სარქველის ლილვს, რომელიც მთლიანად ხრახნიანია და ჩვეულებრივ გააჩნია საჩერებელი ქანჩი ან რგოლი. მათ მოყვება დამატებითი საჩერებელი ქანჩი ან რგოლი. მოუშვით რგოლი ხელით და მოხსენით იგი კამერის დაყენებამდე. შემდეგ დააყენეთ და

ბოლომდე გაბერეთ კამერა. შემდეგ დააყენეთ ჩამკეტი რგოლი და მოუჭირეთ მხოლოდ ხელით. კამერის დაშვებისას, თავდაპირველად მოუშვით და მოხსენით ქანჩი.

პრესტას კამერების ზოგიერთ მოდელებში გამოიყენება მოსახსნელი სარქველის მკვეთარა. შეამოწმეთ სარქველი და ნახეთ აქვს თუ არა ქანჩის ორი გასაღები (**two wrench flats**). გამოიყენეთ სარქველის მკვეთარას ხელსაწყო, როგორიცაა **Park Tool VC-1** ან პატარა გასაშლელი ქანჩის გასაღები, მკვეთარას დასამაგრებლად ან მოსახსნელად.



არსებობს საბურავის კამერის სარქველის ღეროების სხვადასხვა ზომა. ძალიან მაღალი განივი ჭრილის მქონე დისკებისთვის გამოიყენება უფრო გრძელი სარქველის ღეროები (60მმ ან 80მმ). არსებობს სარქველის დამაგრძელებლები, რომლებიც თავსდება პრესტას სარქველზე, რომლის საშუალებით იბერება კამერა (სურ. 2.38). თუ საბურავის კამერაზე გამოიყენება მოსახსნელი სარქველის მკვეთარა, მაშინ გამოიყენეთ დამაგრძელებელი, რომელიც იხრახნება სარქველის შიდა კუთხეში.



ბორბლის ფერსოს (დისკის) სარქველის ხვრელი უნდა შეესაბამებოდეს მილის (კამერის) სარქველს (მექანიზმი, რომლის საშუალებითაც შესაძლებელია საბურავის გაბერვა ან ჩაფუშვა). თუ ფერსოს სარქველის ხვრელი პატარაა პრესტას სარქველებისთვის, შესაძლებელია მისი გახვრეტა (გაბურღვა) და გადიდება 8 მმ-დე, 11/32 დუიმის (8,5 მმ) ხელის ბურღის გამოყენებით. გაბურღვის შემდეგ გამოიყენეთ პატარა მრგვალი ქლიბი ბასრი კიდეების მოსაშორებლად. ფერსოები (დისკები), რომელთა გარე სიგანე 15 მმ-ზე ნაკლებია, არ უნდა გაიბურღოს. ასევე შესაძლებელია მაერთებელი მილის საშუალებით ფერსოში (დისკში) უფრო პატარა პრესტას სარქველის გამოყენება, რომელიც განკუთვნილია უფრო დიდი შრედერის სარქველისთვის.

WOODS/DUNLOP

მესამე ტიპის სარქველი არის "Woods" ან Dunlop სარქველი (ნიპელი). ამ ტიპის სარქველი გვხვდება ნაკლებად ძვირადღირებულ ველოსიპედებზე შეერთებული შტატების ფარგლებს გარეთ. სარქველის (ნიპელის) ღერო ჰგავს შრადერისა და პრესტას კამერის სარქველის კომბინაციას. ღეროს ზედა ნაწილი ვიწროა, მის ქვეშ მდებარეობს დიდი ჩამკეტი რგოლი, ხოლო შემდეგ კი მთავარი ლილვი (ლერიძი).

დანლოპის სარქველიდან (ნიპელიდან) ჰაერის გამოსაშვებად, ნაწილობრივ მოუშვით ქანჩი. თუ ჰაერის არ გამოდის, გადაწიეთ სარქველის წვერი. როდესაც საბურავის კამერა დაიფუშება, მთლიანად მოხსენით ქანჩი. შემდეგ, მოხსენით საბურავი და კამერა, როგორც სხვა ველოსიპედების შემთხვევაში.

დანლოპის სარქველის გასაბერად გამოიყენეთ პრესტასთან თავსებადი ტუმბოს თავი. უბრალოდ მოარგეთ თავი და გაბერეთ. შემდეგ მოხსენით თავი. ამ შემთხვევაში, ჩამკეტი რგოლის მოხსნა არ არის აუცილებელი.

კამერა ზუსტად უნდა შეესაბამებოდეს საბურავის ზომას. თუმცა, თუ საბურავის ბორცის დიამეტრი უმნიშვნელოდ განსხვავდება, მაშინ შესაძლებელია იგივე კამერის გამოყენება. მაგალითად, ISO 630 საბურავის (27-დიუმი) კამერა ასევე ერგება ISO 622 (700c) საბურავს.

საბურავის კამერა ასევე უნდა შეესაბამებოდეს საბურავის სიგანეს, მაგრამ, რადგან საბურავის კამერები ელასტიურია, ერთი საბურავის კამერა შეიძლება შეესაბამებოდეს სხვადასხვა სიგანის მქონე საბურავს. თუ საბურავის კამერა ძალიან ვიწროა საბურავის სიგანისთვის, ის იქნება ძალიან თხელი საბურავის შიგნით გაბერვისას. ეს გამოიწვევს იმას, რომ იგი მარტივად გაიხვრიტება და გაფუჭდება. თუ კამერა ძალიან ფართოა საბურავისთვის, რთული ან შეუძლებელი იქნება საბურავში და ფერსოზე მისი მოთავსება. თუ საბურავი ბოლომდე გაბერილია, კამერის ნაწილი შეიძლება გამოვიდეს საბურავიდან და გასკდეს.

3. საბურავების ზომების ცხრილი

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია მხოლოდ რამდენიმე ველოსიპედის საბურავი. ისინი ჩამოთვლილია ISO დიამეტრის მიხედვით (საბურტე თაროს დიამეტრი).

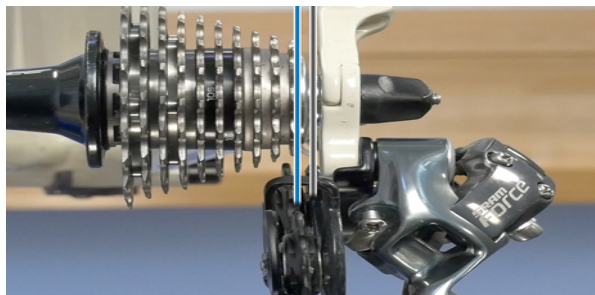
დუიმიანი და ფრანგული სტანდარტის საბურავების ეტიკეტები	ISO (ETRTO) საბურტე თაროს დიამეტრი	საერთო გამოყენება და შენიშვნები
16" x 1" to 2.2"	305	საბავშვო ველოსიპედები BMX
	349	ლიგერადი (Recumbent)
18"	355	BMX ველოსიპედები
18"	400	BMX ველოსიპედები
20" x 1" to 2.2"	406	საბავშვო ველოსიპედები, BMX, თავისუფალი სტილის ველოსიპედები, ლიგარდები (recumbents)
20" x 1-1/2" or 1-3/4"	419	BMX ველოსიპედები, Schwinn ძველი ველოსიპედები
20" x 1-1/8" და უფრო ფართო	451	BMX ველოსიპედები
24" x 1.0" to 2.0"	507	საბავშვო ველოსიპედები MTB, რამდენიმე პატარა საგზაო ველოსიპედი

დუიმიანი და ფრანგული სტანდარტის საბურავების ეტიკეტები	ISO (ETRTO) საბორტე თაროს დიამეტრი	საერთო გამოყენება და შენიშვნები
24"	520	BMX ველოსიპედები
24" x 1-3/8"	540	გორგოლაჭებიანი სავარძლის საბურავები
24" x 1-3/8"	547	Schwinn ძველი საბურავები
26" x 1.0 to 4.8"	559	MTB ველოსიპედები და სქელი საბურავების მექონე ველოსიპედები
26" x 1 1/2". ასევე ეწოდება 650C	571	მცირე ზომის საგზაო ველოსიპედები, რამდენიმე სპეციალური ველოსიპედი ტრიათლონისტებისთვის
27.5" or 650B	584	27.5" ზომის MTB ველოსიპედები
26" x 1-3/8"	590	საგარეუბნო ველოსიპედები (Commuter bikes)
26" x 1-3/8"	597	Schwinn ძველი ველოსიპედები
700c	622	ჩვეულებრივი საგზაო ველოსიპედი, ჰიბრიდი და სხვა
27" x 1-1/4"	630	აშშ-ს ძველი საგზაო ველოსიპედების სტანდარტი ფართო მოხმარების ველოსიპედებისათვის

სიჩქარეთა უკანა გადამრთველის რეგულირება

1. შესავალი

სიჩქარეთა გადამრთველები აღჭურვილია შემზლუდველი ხრახნები, რომლებიც არ აძლევენ გადამრთველს ძალიან შიგნით ან ძალიან გარეთ მოძრაობის საშუალებას. თუ ყურადღებით დააკვირდებით როგორ მოძრაობს სიჩქარეთა გადამრთველი, დაინახავთ შემზლუდველ ხრახნებს, რომლებიც აჩერებენ გადამრთველს ორივე მხარეს მოძრაობისას. შემზლუდველი ხრახნის მთავარი მიზანია, რომ ჯაჭვი არ მოხვდეს ბორბლის მანაში ან ჩარჩოში. H-შემზლუდველი ჭანჭიკის დაჭიმვა (მაგრად მოჭერა) უზრუნველყოფს საზღვრების დაცვას (იხილეთ სურათი). იგი უნდა დაყენდეს შიდა კბილანასთან რაც შეიძლება ახლოს.



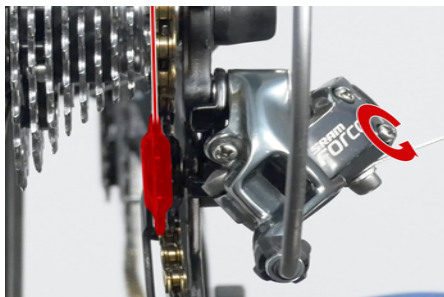
უმეტესობა თვლის, რომ H-შემზლუდველი ხრახნი სწორად არის დაყენებული, თუმცა ხდება ისე, რომ ტროსის დაჭიმვა აჩერებს გადამრთველს და არა შემზლუდველ ხრახნს. ზამბარა გამუდმებით ექაჩება გადამრთველს გარეთ, ხოლო ტროსი გამუდმებით ექაჩება ამ ზამბარას, რათა მოხდეს გადართვა. ესეთი გადართვები ურთიერთკავშირშია კბილანებთან და როდესაც თქვენ გადადიხართ უმცირეს კბილანაზე, ფიქრობთ, რომ ყველაფერი წესრიგშია. ასეთ შემთხვევაში, ტროსი, რომელიც აკავებს გადამრთველს ადგილზე და შემზლუდველი ხრახნი, შეიძლება არასწორად იყოს დაყენებული. თქვენ ამას ვერ გაიგებთ, სანამ არ ამოიღებთ ტროსს. ეს კეთდება გადამრთველის მბრუნავი მექანიზმის მარეგულირებელის საშუალებით.

დაიწყეთ სიჩქარეების გადამრთველის საკიდის (კრონშტეინი, რომელზეც მაგრდება უკანა გადამრთველი) ვიზუალური შემოწმებით. ის არ უნდა იყოს მოხრილი (მოლუნული). ამისათვის, იხილეთ ჩვენი ვიდეო საკიდის გასწორებასთან დაკავშირებით. თუ ველოსიპედს აქვს რამდენიმე წინა ჯაჭვური ვარსკვლავა, წინა გადამრთველი გადაიყვანეთ ყველაზე დიდ ჯაჭვურ ვარსკვლავაზე, ხოლო შემდეგ უკანა გადამრთველი გადაიყვანეთ ყველაზე პატარა კბილანაზე.

თუ ჯაჭვი არ გადადის ყველაზე პატარა კბილანაზე, მას სავარაუდოდ აჩერებს შემზლუდველი ხრახნი ან ტროსი. ამისათვის, რამდენჯერმე შეაბრუნეთ H-შემზლუდველი ხრახნი საათის ისრის საწინააღმდეგოდ. დაატრიალეთ პედალი და ნახეთ, გადაადგილდება თუ არა ის გარეთა მხარეს. თუ ის კვლავ არ ირთვება გარე მიმართულებით, გადამრთველის კორპუსზე არსებული მარეგულირებელი რამდენჯერმე მოაბრუნეთ საათის ისრის მიმართულებით. დაატრიალეთ ბორბალი, რათა ნახოთ ხდება თუ არა გადართვა. შედეგად, ჯაჭვი უნდა იყოს განთავსებული ყველაზე პატარა კბილანაზე, და გადამრთველ მექანიზმში აღარ უნდა ისმოდეს დატკაცუნების ხმა.

2. ზედა (H-) შემზღუდველი მარეგულირებელი ხრახნი

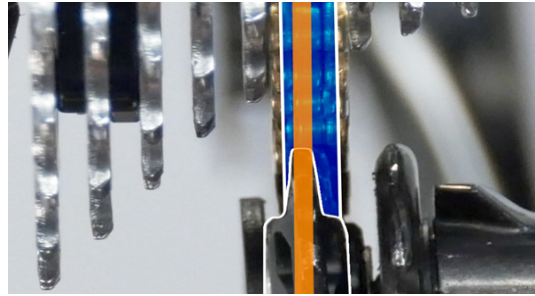
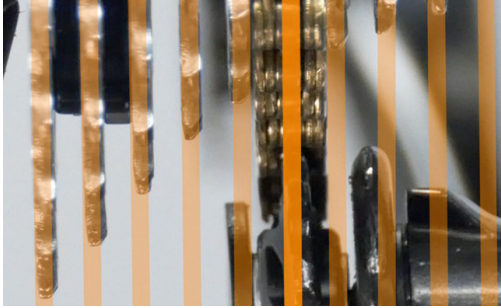
თუ შემზღუდველ ხრახნები არამარკირებულია, აიღეთ ერთი და ატრიალეთ, და თან დააკვირდით გადამრთველს. თუ გადამრთველი არ მოძრაობს, სცადეთ სხვა შემზღუდველი ხრახნი. H-შემზღუდველი ხრახნი მოიყვანს გადამრთველს მოძრაობაში. თავდაპირველად მჭიდროდ მოუჭირეთ H-შემზღუდველის მარეგულირებელი ხრახნი. შემდეგ, მოუშვით H-შემზღუდველი ხრახნი, სანამ ის არ აღმოჩნდება უშუალოდ ყველაზე პატარა კბილანას ქვემოთ. აიღეთ სახრახნისი და მოუჭირეთ H-შემზღუდველი ხრახნი ნახევარი ბრუნით. ყური დაუგდეთ ძალიან ხომ არ ხმაურობს პედლების ტრიალის დროს. თუ ტრანსმისიიდან არ ისმის ხმაური, მოუჭირეთ ხრახნი, სანამ არ გაიგონებთ მომდევნო კბილანაზე ჯაჭვის ხახუნის ხმას. როგორც კი გაიგონებთ გადაჭარბებულ ხმაურს, დაიწყეთ H-შემზღუდველი ხრახნის მოშვება მეოთხედი ბრუნით, სანამ ხმაური არ შეჩერდება.



გადაატრიალეთ მილისის მარეგულირებელი საათის ისრის საწინააღმდეგოდ რამდენიმე ბრუნით. აზრი მდგომარეობს იმაში, რომ დავაბრუნოთ იგი დაახლოებით იქ, სადაც ადრე იყო. არ ინერვიულოთ, თუ სიზუსტეს ვერ დაიცავთ. რაც შეეხება L-შემზღუდველ ხრახნს, ჩვენ არ დავარეგულირებთ მას, სანამ არ დავარეგულირებთ გადამრთველის ინდექსაციას და ტროსის დაჭიმულობას.

3. ინდექსაციის რეგულირება

ინდექსაციის პროცესი მდგომარეობს მიმმართველი შკივის (ბორბლის) კბილანებთან გასწორება ისე, რომ ყოველი დამატებითი ცვლა ემთხვეოდეს თითოეულ კბილანას. მილისის მარეგულირებელი მექანიზმი იძლევა ამ რეგულირების საშუალებას. შენიშვნა: არსებობს რეგულირების მისაღები დიაპაზონი, რაც ნიშნავს იმას, რომ შეიძლება არსებობდეს მილისის რეგულირების ერთზე მეტი პოზიცია, რაც უზრუნველყოფს გადაცემათა კარგ გადართვას.



თუ ველოსიპედს აქვს ორი წინა ჯაჭვური ვარსკვლავა, დარჩით ყველაზე დიდ ჯაჭვურ ვარსკვლავაზე, ხოლო, თუ თქვენს ველოსიპედს აქვს სამი წინა ჯაჭვური ვარსკვლავა, გადართეთ შუა ჯაჭვურ ვარსკვლავაზე. ჩვეულებრივ ტემპში პედლების ტრიალისას, სიჩქარეთა გადამრთველი გადართეთ მხოლოდ ერთ ინდექსირებულ სასხლეტზე (indexed click) ერთი დატკაცუნებით. ერთი დატკაცუნება უნდა რთავდეს ერთ და მხოლოდ ერთ სიჩქარეს. თუ ჯაჭვი ვერ ერგება შემდეგ კბილანას, გადამრთველის სახელური დააბრუნეთ ყველაზე გარე სასხლეტზე და ერთი სრული ბრუნით მოაბრუნეთ მილისის მარეგულირებელი საათის ისრის საწინააღმდეგოდ. კვლავ სცადეთ გადართვა და გააგრძელეთ ამის კეთება სანამ არ გადაირთვება. თუ თქვენ მოუშვებთ მბრუნავი მექანიზმის მარეგულირებელს და ის გარეთ გამოვა ან თუნდაც ოდნავ გამოვა, მაშინ ისევ მოუჭირეთ ბოლომდე და შემდეგ ისევ მოუშვით ერთი ან ორი შემობრუნებით. დარწმუნდით, რომ იმყოფებით ყველაზე შორ გარე პოზიციაზე და ყველაზე პატარა კბილანაზე, და მოხსენით ჯაჭვის ჩაკიდებული მხარე მომჭერი ჭანჭიკის საშუალებით.



თუ სიჩქარეთა გადამრთველს გადართავთ ერთი დატკაცუნებით და გადაცემათა გადამრთველი გადავა ორ ვარსკვლავაზე, დაბრუნდით ისევ პირველ კბილანაზე, მოაბრუნეთ მილისის მარეგულირებელი საათის ისრის მიმართულებით ერთი ბრუნით და ხელახლა სცადეთ გადართვა. როდესაც ჯაჭვი გადამრთველის ერთი დატკაცუნების შემდეგ იქნება მეორე ვარსკვლავას კბილზე, შესაძლებელი იქნება გადაცემათა გადართვის ზუსტად დარეგულირება.

ატრიალეთ მილისის მარეგულირებელი მანამ, სანამ ის არ გასცდება პირველი გადანაცვლების მისაღებ დიაპაზონს. პედლების დატრიალებისას თქვენ გაიგონებთ ხმას. დარწმუნდით, რომ ხმაურის წყაროს

მოდის ჯაჭვიდან, რომელიც ედება მომდევნო შიდა კბილანას. შემდეგ ნელა გადაატრიალეთ მილისის მარეგულირებელი საათის ისრის მიმართულებით, სანამ ხმაური არ გაქრება. მიუხედავად იმისა, რომ ეს არის ადექვატური პარამეტრი ამ კბილანასთვის, ახლა თქვენ უნდა შეამოწმოთ ყოველი მომდევნო კბილანა კასეტში. თითოეულ პოზიციაზე გადართვისას მოუსმინეთ ხომ არ ისმის ზედმეტი ხმაური ტრანსმისიიდან. თუ ხმაური მოდის რომელიმე კბილანიდან, მოაბრუნეთ მილისის მარეგულირებელი საათის ისრის მიმართულებით მეოთხედი ბრუნით. შემდეგ კვლავ გადართეთ კბილანაზე და მოუსმინეთ ხომ არ ისმის ისევ ზედმეტი ხმაური. გაიმეორეთ და გააგრძელეთ შემოწმება მანამ, სანამ არ დაარეგულირებთ მილისს, რომელიც უზრუნველყოფს კარგ გადართვას თითოეულ უკანა კბილანაზე, გარდა ყველაზე დიდი კბილანისა. ყველაზე დიდ კბილანაზე გადასვლა მოგვიანებით განხორციელდება.

ესლა განახორციელეთ გადართვა თითოეულ კბილანაზე და შეამოწმეთ ხომ არ ისმის ხმაური და რამდენად გამართულია გადაცემათა გადართვა. თუ რომელიმე ამ გადართვიდან მიმდინარეობს ნელა, ამის გამოსწორება შესაძლებელია მილისის მარეგულირებლის კიდევ მეოთხედი ბრუნით შემოაბრუნებით საათის ისრის მიმართულებით. ჩვენი ინდექსაცია ახლა სწორად არის დაყენებული და დროა გადავიტანოთ L-შემზღუდველი მარეგულირებელი ხრახნი.

4. ვედა (L) -შემზღუდველი მარეგულირებელი ხრახნი

H-ხრახნის მსგავსად, L ხრახნი მჭიდროდ მოუჭირეთ და ოდნავ უკან მოაბრუნეთ, სანამ არ გასწორდება. ეს უზრუნველყოფს, რომ სიჩქარეთა გადამრთველის გადართვისას ჯაჭვი არ გადასცდება ყველაზე დიდ კბილანას და არ მოხვდება ბორბლის მანებზე. ჯაჭვი გადაიტანეთ ყველაზე დიდ წინა ვარსკვლავასთან ახლოს. გადაიტანეთ სიდიდით მეორე უკანა კბილანაზე. ახლა სცადეთ ყველაზე დიდ კბილანაზე გადართვა, რათა განსაზღვროთ, სად მდებარეობს L-შემზღუდველი ხრახნი. თუ ჯაჭვი არ გადადის, მაშინ L ხრახნი ძალიან მოჭერილია და ეს არის ის, რაც ჩვენ ახლა გვჭირდება. თუ ჯაჭვი ნელა გადადის ყველაზე დიდ კბილანაზე, ეს ნიშნავს, რომ L ხრახნი ძალიან მოჭერილია. თუ ისმის ხმაური, როცა ჯაჭვი მდებარეობს ყველაზე დიდ კბილანაზე, ესე იგი L ხრახნი ძალიან მოჭერილია. თუ ჯაჭვის გადართვა ხდება ყოველგვარი ხმაურის გარეშე, L ხრახნი არ არის ძალიან მოჭერილი. გადაატრიალეთ გადამრთველი ერთი ბრუნით (დატკაცუნებით) და მოუჭირეთ L ხრახნს საათის ისრის მიმართულებით ერთი ბრუნით და კვლავ შეამოწმეთ. გაიმეორეთ ეს პროცესი მანამ, სანამ L ხრახნი მჭიდროდ არ მოეჭირება. თუ L ხრახნი ძალიან მჭიდროდ არის მოჭერილი, მაშინ, მოატრიალეთ L ხრახნი ერთი მეოთხედი ბრუნით სანამ არ გაქრება ძლიერი ხმაურის და ნელი გადაადგილების ნიშნები. L-შემზღუდველი ახლა დაყენებულია.

შემოწმების სახით, მოახდინეთ დამატებითი ზეწოლა გადამრთველზე და დააკვირდით გადაცემათა უკანა გადამრთველს. საკისრის გარსაკრი არ უნდა შედიოდეს შიგნით.

5. B-ხრახნი

გადამრთველების უმეტესობა გარკვეული ფორმით არეგულირებს მანძილს მიმმართველ ბორბალსა (შკივსა) და კბილანებს შორის. ამ მანძილს აკონტროლებს B ხრახნი, ანუ, კორპუსის კუთხის ხრახნი.



ეს მოწმდება, როდესაც ჯაჭვი დგას ყველაზე პატარა წინა ვარსკვლავას კბილზე და ყველაზე დიდ უკანა კბილანზე. გზისა და მთის ველოსიპედების სიჩქარეთა გადამრთველების უმრავლესობა საჭიროებს 5-დან 6 მილიმეტრამდე დაშორებას. ამ მანძილის გასაზომად შეგიძლიათ გამოიყენოთ ექვსწახნაგა შლიცის გასალები. ამ მარეგულირებელზე ნუ დახარჯავთ ბევრ დროს. თუ ველოსიპედის გადართვა კარგად ხდება, B ხრახნი სავარაუდოდ მდებარეობს რეგულირების მისაღებ დიაპაზონში. მანძილის გასაზრდელად მოუჭირეთ B ხრახნს, ხოლო შესამცირებლად მოუშვიტეთ B ხრახნი. თუ B ხრახნში მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეგაქვთ, ორჯერ შეამოწმეთ ინდექსაციის რეგულირება. სხვა შემთხვევაში, ყველაფერი მზადაა და თქვენი გადამრთველი სწორად არის დარეგულირებული.



დისკის მექანიკური რეგულირება

ამ სტატიაში განხილულია მექანიკური სამუხრუჭო სისტემების მუშაობა და რეგულირება. ინფორმაცია დისკოს როტორის დაყენების შესახებ იხილეთ სამუხრუჭო დისკოს მოხსნის და დაყენების ნაწილში.

1. შესავალი

დისკური მუხრუჭის სისტემებში გამოიყენება მარწმული მუხრუჭი, რომელიც დამონტაჟებულია ჩარჩოს ლიოების ან ჩანგლისებრი დეტალის ბოლოების ახლოს, ასევე, როტორი (სამუხრუჭო დისკი), რომელიც მიმაგრებულია მილისაზე. სამუხრუჭო ხუნდები მოთავსებულია დისკური მუხრუჭის კავში და მიმაგრებულია სამუხრუჭო დისკზე (როტორზე). დისკური მუხრუჭის კავი (მარწმული მუხრუჭები)

ანელებს ველოსიპედს, ველოსიპედის სიჩქარისა და ენერგიის სიბოძად გარდაქმნის გზით. დისკური მუხრუჭები შეიძლება ეფექტური იყოს სველ ამინდში, რადგან ტალახში და წყალში დამუხრუჭება ყოველთვის წარმოადგენს პრობლემას. სისტემას, ბორბლისა და ველოსიპედის შენელების შედეგად, შეუძლია გამოიყოს სიბოძის მნიშვნელოვანი რაოდენობა. ყოველთვის დაელოდეთ როტორის და მარნუხული მუხრუჭის გაგრილებას.

დისკურ (მექანიკურ) სამუხრუჭო სისტემებში გამოიყენება სამუხრუჭო ტროსის მქონე მარნუხული მუხრუჭები (**calipers**), რომლებიც არის ფერსოს მუხრუჭების მსგავსი (**rim caliper brakes**), და შიდა სამუხრუჭე ტროსი და კორპუსი შეერთებულია მუხრუჭის სახელურებთან.



მექანიკურ დისკურ მუხრუჭებში გამოიყენება ორი სამუხრუჭო ხუნდი, რომელიც მდებარეობს სამუხრუჭო დისკის (როტორის) ორივე მხარეს. დისკური მუხრუჭის კონსტრუქციიდან გამომდინარე, შესაძლებელია, რომ ორივე სამუხრუჭო ხუნდი აწვებოდეს დისკს სინქრონულად. თუმცა არსებობს ალტერნატიული კონსტრუქციები, სადაც სპეციალური დგუში აწვება მხოლოდ ერთ სამუხრუჭო ხუნდს, რომელიც მდებარეობს დისკის მეორე მხარეს. დამუხრუჭების ძალა დგუმს გადაეცემა სამუხრუჭო ტროსის საშუალებით.

საჭეზე არსებული ბრტყელი სამუხრუჭო სახელურები, რომლებიც გამოიყენება მექანიკურ დისკურ მუხრუჭებთან, თავსებადია მარნუხულ და ფერსოს მუხრუჭებთან (**linear pull caliper rim brakes**). საჭეზე სახელური დაყენებული უნდა იყოს ისე, რომ მოსახერხებელი და ადვილი იყოს მასზე ხელის ჩაჭიდება. სამუხრუჭო კორპუსი და სამუხრუჭო ტროსი იგივეა, როგორც ფერსოს და დისკური მუხრუჭის (**rim caliper brakes**) შემთხვევაში. მოამზადეთ კორპუსი და ტროსები, მარნუხული და ფერსოს მუხრუჭების მსგავსად.

2. დისკური მუხრუჭის სუპორტის რეგულირება

Avid® სუპორტის კონსტრუქციაში მუხრუჭის ხუნდსა და როტორს შორის მანძილი შიდა მხრიდან უნდა იყოს დაახლოებით ორჯერ უფრო მეტი, ვიდრე გარეთა მხრიდან. შეიძლება რთული იყოს ამ თანაფარდობის გაზომვა და მიღწევა, თუმცა მუხრუჭი იმუშავებს მაშინაც კი, თუ თანაფარდობა არ იქნება ამ ზუსტი პროპორციის შესაბამისი.

გარე ხუნდი მოძრაობს როტორისკენ, როდესაც სამუხრუჭო ტროსი ქაჩავს სახელურს, რომელსაც მოქმედებაში მოყავს სუპორტი. შიდა ხუნდი რეგულირდება როტორის მიმართულებით ან მისგან მოშორებით, ხუნდის მარეგულირებელი სახელურის საშუალებით, თუმცა მისი ფიქსირება ხდება დამუხრუჭების დროს. მოძრავი ხუნდი ღუნავს (აბრუნებს) როტორს დაფიქსირებული ხუნდისკენ დამუხრუჭებისას. მოძრავი გარე ხუნდი ასევე იყენებს მარეგულირებელ სახელურს, რათა ხუნდი პარალელურად განათავსოს როტორთან. ერთი სრული ბრუნი აბრუნებს ხუნდს დაახლოებით 1 მმ-ით.



3. დისკური მუხრუჭის სუპორტის ერთ ხაზზე გასწორება (CALIPER ALIGNMENT)

MTB ველოსიპედების მექანიკურ დისკურ მუხრუჭებში გამოიყენება მუხრუჭის სახელური. ხუნდის მარეგულირებელი სახელური მიმართავს ხუნდს როტორისკენ. Avid® დისკურ მუხრუჭებში გამოიყენება სფერული სახსრის სისტემა დისკური მუხრუჭის სუპორტის სამაგრი ჭანჭიკებისთვის. ეს სისტემა იძლევა მარნუხული მუხრუჭის როტორთან ერთ ხაზზე გასწორების საშუალებას.



მექანიკური სუპორტის ხუნდების ერთ ხაზზე გასწორების პროცედურა შემდეგია (შენიშვნა: შიდა და გარე ხუნდების მარეგულირებელი ხრახნის მქონე სუპორტებისთვის):

1. თუ სუპორტი მიმაგრებულია გადამყვან კავზე, დარწმუნდით, რომ კავი მთლიანად არის მიმაგრებული ჩარჩოზე ან ჩანგალზე.
2. სუპორტის სამაგრი ქანჭიკები მოუშვით ისე, რომ თავისუფლად გაჩერდეს კავზე ან მუხრუჭის სუპორტზე.
3. მოუშვით სამუხრუჭე ტროსის მარეგულირებელი ან სამუხრუჭე ტროსის დამჭერი ქანჭიკი, თუ მიმაგრებულია.
4. დარწმუნდით, რომ ხუნდების მარეგულირებელი ორივე სახელური ბოლომდე მობრუნებულია საათის ისრის საწინააღმდეგოდ, რათა ხუნდები მთლიანად მოაშოროთ როტორს.
5. გარე ხუნდის მარეგულირებელი სახელური მოაბრუნეთ დაახლოებით 1/2 ბრუნით საათის ისრის მიმართულებით.
6. შიდა ხუნდის მარეგულირებელი სახელურ მოაბრუნეთ საათის ისრის მიმართულებით, სანამ შიდა ხუნდი სრულად არ დამაგრდება და არ ჩაკეტავს როტორს. ეს ხელს უწყობს როტორის ზედაპირზე სუპორტის კორპუსის და ხუნდების გასწორებას. შენიშვნა: ხუნდების ზუსტი გამართვა აუცილებელია.
7. მჭიდროდ და კარგად დაამაგრეთ სუპორტის თითოეული სამაგრი ქანჭიკი.
8. მოქაჩეთ მუხრუჭის ტროსი და დაამაგრეთ მომჭერი ქანჭიკი. სუპორტის სახელური არ უნდა მოძრაობდეს ზევით მუხრუჭის მოშვებისას.
9. განსაზღვრეთ მანძილი ხუნდებს შორის. გარე ხუნდის მარეგულირებელი სახელური მოუშვით დაახლოებით 1/4 ბრუნით საათის ისრის საწინააღმდეგო მიმართულებით. შიდა ხუნდის მარეგულირებელი სახელური მოუშვით დაახლოებით 1/2 ბრუნით საათის ისრის საწინააღმდეგო მიმართულებით. ღრწო შიდა ხუნდსა (ფიქსირებული ხუნდი) და როტორს შორის უფრო დიდი უნდა იყოს, ვიდრე გარე ხუნდსა და როტორს შორის.
10. ხელი მოუჭირეთ მუხრუჭის სახელურს იმისათვის, რომ შეამოწმოთ მუხრუჭის სუპორტი. დაარეგულირეთ სახელურის მოდულაციის პარამეტრი და გადაადგილეთ ხუნდები როტორიდან შიგნით ან გარეთ, ხუნდების მარეგულირებელი ორივე სახელურის საშუალებით. 2:1 თანაფარდობის

შესანარჩუნებლად, მოაბრუნეთ ხუნდის მარეგულირებელი უძრავი სახელური ორჯერ მეტი დატკაცუნებით, ხუნდის მარეგულირებელი მოძრავი სახელურისგან განსხვავებით. მაგალითად, თუ არსებობს უფრო თავისუფალი მოდულაციის საჭიროება, 4-ჯერ დაჭერით მოაბრუნეთ ხუნდის მარეგულირებელი შიდა სახელური საათის ისრის საწინააღმდეგოდ, ხოლო ხუნდის მარეგულირებელი გარე სახელური მოაბრუნეთ საათის ისრის საწინააღმდეგოდ მხოლოდ 2 დატკაცუნებით (გადატრიალებით).



მარეგულირებელ მბრუნავ ნაწილზე ტროსი დაჭიმეთ ისე, რომ ამძრავი მხარი (მექანიზმის მოძრავი ნაწილი) სრულად გაიხსნას და დაბრუნდეს საწყის მდგომარეობაში. არ გამოიყენოთ მუხრუჭის სახელურის მარეგულირებელი მბრუნავი მექანიზმი ან ტროსის დამჭერი ჭანჭიკი, ხუნდების ცვეთის თავიდან აცილების მიზნით. სუპორტის სახელური შეიძლება წინ ეღობებოდეს სუპორტის კორპუსს და ხელს უშლიდეს როტორზე ხუნდების ზემოქმედებას.

4. ხუნდის მოხსნა და შეცვლა

ხუნდების ცვეთიდან გამომდინარე, გამოიყენეთ ხუნდების მარეგულირებელი სახელურები, რათა ხუნდები უფრო ახლოს მიუახლოვდეს როტორს. ველოსიპედით გადაადგილებისას, ორივე ხუნდის ცვეთა მოხდება ერთდროულად. მოაბრუნეთ ხუნდის მარეგულირებელი ფიქსირებული სახელური და ხუნდის მარეგულირებელი მოძრავი სახელური ერთი და იგივე რაოდენობის დაწკაპუნებით, რათა შეინარჩუნოთ 2:1 თანაფარდობა ხუნდსა და როტორს შორის. მუხრუჭის ხუნდები უნდა მოიხსნას და შეიცვალოს, თუ ხუნდის სისქე, ლითონის დამჭერის ჩათვლით, 3 მმ-ზე ნაკლებია.

მექანიკური სამუხრუჭო ხუნდები უნდა მოიხსნას და შეიცვალოს, თუ ხუნდის სისქე, ლითონის დამჭერის ჩათვლით, 3 მმ-ზე ნაკლებია.

მექანიკური სამუხრუჭო ხუნდების მოხსნის და გამოცვლის პროცედურა შემდეგია:

1. ველოსიპედი მოათავსეთ სპეციალურ სადგამზე და მოხსენით ბორბალი.
2. თანაბრად მოუშვით ხუნდის მარეგულირებელი ორივე სახელური.
3. ხელი მოკიდეთ სახელურს ხუნდის ბოლოს, გადანიეთ სუპორტის კორპუსის ცენტრისკენ და განიეთ ხუნდი გარეთ და დააშორეთ სუპორტს. იგივე მოქმედება გაიმეორეთ მეორე ხუნდისთვის.
4. სახელური მიიტანეთ სუპორტის კორპუსის ცენტრთან და ამოხსნით ამოსაღებად. დაიმასხოვრეთ ხუნდის უკუქცევითი ზამბარის მდებარეობას და მოხსენით ზამბარა ხუნდებიდან.
5. ახალი ხუნდები მოათავსეთ ხუნდის უკუქცევითი ზამბარაზე. ზამბარა მოქცეული უნდა იყოს ახალ ხუნდებს შორის. სამონტაჟო სახელური ასიმეტრიულად არის დაყენებული ხუნდზე.
6. ზამბარის ხიდი გაასწორეთ ერთ ხაზზე სუპორტის ლოკატორებთან. ფრთხილად მოუჭირეთ უკუქცევითი ზამბარას და ხუნდებს. ხუნდები ჩასვით სუპორტის კორპუსში. უკუქცევითი ზამბარა და ხუნდები მოათავსეთ თავის ადგილზე.
7. ხუნდები ჩასვით სუპორტის კორპუსში
8. დააყენეთ ბორბალი.



დამატებითი რჩევები და ინფორმაცია:

ცხელ ამინდში ვარჯიშისას, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია იცოდეთ სერიოზული დაავადების, სითბური დარტყმის სიმპტომების შესახებ, რომლის დროსაც სხეულის ტემპერატურა სწრაფად იმატებს და ვეღარ იკლებს. დაავადებათა კონტროლისა და პრევენციის ცენტრის (CDC) თანახმად, ეს სიმპტომებია: სხეულის მაღალი ტემპერატურა, წითელი, ცხელი ან მშრალი კანი ყოველგვარი ოფლიანობის გარეშე; აჩქარებული პულსი; თავის პულსირებადი ტკივილი; თავბრუსხვევა; გულისრევა; ან გონების ნაწილობრივ დაბინდვა. თუ თქვენ განიცდით ამ სიმპტომებს, თავი შეაფარეთ გრილ, ჩრდილიან ადგილს და მიმართეთ სამედიცინო დახმარებას.

გაყინეთ წყლის ბოთლები წინა ღამით. გაემგზავრეთ რაც შეიძლება ადრე. დაგეგმეთ შესვენებები და გაგრილების მიზნით, თავზე გადაივლეთ გრილი წყალი. ყოველთვის შეისვენეთ ჩრდილში, თუ იგრძნობთ, რომ გადახურდით. ღია ცის ქვეშ სიარულის ნაცვლად, ეცადეთ რომ იაროთ ტყეში. არ იმგზავროთ შუადღის სიცხეში; უსაფრთხოების მიზნით იარეთ მეგობრებთან ერთად.

ზამთარში: „არ ჩაიცვათ თბილად როდესაც აპირებთ გარეთ გასვლას და ველოსიპედით გასეირნებას. ველოსიპედით გამგზავრებამდე ოდნავ უნდა გაციოდეთ“. ზამთარში ველოსიპედით სიარული შეიძლება იყოს რთული. არ გარისკოთ და არჩევანი გააკეთეთ სამთო ველოსიპედზე.

თოვლზე მეტი მდგრადობისთვის, ზედმეტად არ დაბეროთ საბურავები. თქვენი ნონიდან გამომდინარე, საბურავებში წნევა შეიძლება იყოს 15 ფუნტი კვადრატულ ინჩზე (psi) ან ნაკლები. (აუცილებლად ჩაატარეთ ექსპერიმენტი და შეამოწმეთ წნევა საბურავებში შემოდგომაზე, რათა არ დაგჭირდეთ საბურავების გამოცვლა შუა ზამთარში). ასევე, სცადეთ გამოიყენოთ ყველაზე ფართო საბურავები, რომელსაც დაამაგრებთ თქვენს ველოსიპედზე. თუ გასურთ, რომ ველოსიპედს ჰქონდეს ოდნავ მეტი წნევის კონტროლის სისტემა (traction) მოყინულ გზაზე, შეიძინეთ ნკირებიანი საბურავები.

ტალახსა და თოვლში გადაადგილებისას, ველოსიპედის ნაწილებზე გროვდება უამრავი მარილიანი, ჭუჭყიანი წყალი, რამაც დროთა განმავლობაში შეიძლება გამოიწვიოს კოროზია და დაზიანება. აუცილებლად გარეცხეთ თქვენი ველოსიპედი, ან სულ მცირე, გაწმინდეთ ან მსუბუქად გარეცხეთ იგი, როგორც კი დაასრულებთ ველოსიპედით სეირნობას.

ერთ-ერთი პირველი წესი, რომელსაც ყველა ველოსიპედისტი სწავლობს, არის ის, რომ არასოდეს გამოიყენონ WD-40 ველოსიპედზე, თუმცა მისი შეფრქვევა ჩარჩოზე გასეირნების წინ დაგეხმარებათ საბურავებიდან ყინულისა და ტალახის „მოგერიებაში“. გასეირნების და ველოსიპედის გაწმენდის შემდეგ, შეაშურეთ იგი ველოსიპედის ჯაჭვს იმისათვის, რომ მოაშოროთ ზედმეტი ტენი.

როგორც წესი, პირველ რიგში იყინება ხელები და ფეხები, რადგან სხეული ორიენტირებულია სხეულის ტემპერატურის შენარჩუნებაზე. კიდურების თბილ მდგომარეობაში შენარჩუნება უზრუნველყოფს სასიამოვნო მოგზაურობას, ამიტომ სასურველია ველოსიპედისთვის განკუთვნილი თბილი ხელთათმანების ტარება.

ცივ ამინდებში ველოსიპედისთვის განკუთვნილი ზამთრის ყელიანი ფეხსაცმელი უზრუნველყოფს ველოსიპედით კომფორტულ გადაადგილებას.

ყოველთვის ატარეთ ორი წყვილი ხელთათმანი- ერთი შედარებით მძიმე და ერთი მსუბუქი - ტემპერატურის ცვლილებებთან გასამკლავებლად. მსუბუქი ხელთათმანები უზრუნველყოფს თითების ოდნავ მეტ მოქნილობას და თქვენ შეძლებთ დაშვებული საბურავის უფრო სწრაფად და მარტივად შეცვლას.

თან იქონიეთ დამატებითი შალის წინდები, რომელიც გამოგადგებათ, თუ გასეირნებისას შემთხვევით ფეხები დაგისველდებათ გუბებში ან ძალიან ცივ წყალში.

ზამთარში დღეები ბევრად მოკლეა და მალე ბნელდება, რაც ამცირებს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებას. ველოსიპედის წინა სახელურზე ყოველთვის იქონიეთ მინიმუმ ერთი, მცირე ზომის, დამუხტვადი სანათი იმ შემთხვევისთვის, თუ მგზავრობისას დიდი ხნით შეისვენებთ. ასევე, ველოსიპედზე იქონიეთ მოციმციმე უკანა შუქები, იმისთვის რომ გზაზე იყოთ შესამჩნევი. ასევე, რეკომენდირებულია მაღალი ხილვადობის ტანსაცმლის ტარება.

ზამთრის თვეების მიუხედავად, დღის საათებში ველოსიპედით გადაადგილებისას, უნდა გამოიყენოთ მზისგან დამცავი კრემი სხეულის ნებისმიერ დაუცველ ადგილზე, მაგალითად სახეზე. ეს განსაკუთრებით აუცილებელია, მაშინ, როცა მინა არის დათოვლილი, რადგან თოვლს შეუძლია ულტრაიისფერი გამოსხივების თითქმის 90 პროცენტის არეკვლა. თქვენი კანი შეიძლება სერიოზულად გამოშრეს ზამთარში კი და ისეთი დამცავი საშუალებების გამოყენება, როგორიცაა მზისგან დამცავი კრემი, დამატენიანებელი ან თუნდაც ვაზელინი, დაეხმარება თქვენს კანს ტენიანობის შენარჩუნებაში. ასევე, არ დაგავიწყდეთ ტურის ბალმის გამოყენება.

ველოს ტიპები: ყოველწლიურად ინარმოება 100 მილიონზე მეტი ველოსიპედი. ამჟამად, 1 მილიარდზე მეტი ველოსიპედი გამოიყენება მთელს მსოფლიოში. ამ სტატისტიკის გათვალისწინებით, გასაკვირი არ არის, რატომ არის ველოსიპედით სიარული ერთ-ერთი საუკეთესო და დროის სასიამოვნოდ გატარების საშუალება მათთვის, ვისაც სურს შეამციროს ინსულტისა და გულის დაავადებების რისკი.

ველოსიპედებს საკმაოდ მრავალფეროვანი ისტორია აქვთ, რომელიც დაახლოებით 600 წელზე მეტს ითვლის. ეს ველოსიპედები ძალიან განსხვავდებოდა დღევანდელი ველოსიპედებისგან. დროთა განმავლობაში, დიდი ინოვაციების წყალობით, ისინი მნიშვნელოვნად განვითარდნენ, რამაც მკვეთრად შეცვალა მისი ყველა ფორმა და ფუნქცია.

ველოსიპედების ისტორიაში არსებული ძალიან საინტერესო მცდარი წარმოდგენა არის ის, რომ ლეონარდო და ვინჩი 1940-იან წლებში დახატა ველოსიპედების რამდენიმე მოდელი, რომლებსაც ძალიან თანამედროვე სახე და ფორმა ჰქონდათ. ამობობდნენ, რომ ესკიზები მე-16 საუკუნეში აღმოაჩინეს, თუმცა ბევრი ისტორიკოსი ამტკიცებს, რომ ეს ნახატები არასოდეს შეცვლილა სამუშაო მოდელებად, რის გამოც, მიაჩნიათ რომ ჩანახატების არსებობა არ შეესაბამება სინამდვილეს.

კიდევ ერთი მცდარი მოსაზრება, რომელიც გავრცელდა ძველ დროში, იყო ის, რომ პირველი ველოსიპედის გამოგონება მოხდა 1860-იან წლებში, ფრანგი მამა-შვილის პიერ და ერნესტ მიშოს მიერ, რომლებიც ძირითადად ეტლების წარმოებით იყვნენ დაკავებული. მიუხედავად იმისა, რომ მათ, 1861 წელს, გამოიგონეს მბრუნავი სახელურების და პედლების მქონე ველოსიპედი, არ არსებობს არანაირი მტკიცებულება იმის შესახებ, რომ სწორედ მათ შექმნეს პირველი პედლებიანი ველოსიპედი.

სინამდვილეში ვინ შექმნა პირველი ველოსიპედი?

ითვლება, რომ პირველი პრაქტიკული ველოსიპედი გამოიგონა გერმანელმა ბარონმა კარლ ფონ დრაისმა 1817 წელს. მან ამ ველოსიპედს დაარქვა "მორბენალი მანქანა", რადგან იგი შედგებოდა ორი ბორბლისგან, რომლებიც დაკავშირებული იყო ერთმანეთთან ერთი ცენტრალური ლითონის ძელით. ეს იყო თვითმგორავი ველოსიპედი, რომელსაც პედლების ნაცვლად ჰქონდა სახელური, რომლის საშუალებითაც ხდებოდა წინა ბორბლების მართვა. როგორც ამბობენ, თავდაპირველად ამ ველოსიპედმა გაიარა 13 კილომეტრი საათზე ნაკლებ დროში, რაც ძალიან შთამბეჭდავი იყო, რადგან იგი იწონიდა თითქმის 22 კილოგრამს.

გზის ველოსიპედის ამოცნობა შესაძლებელია მისი ჩამოწეული ან წინ გადმოწეული საჭით და თხელი საბურავებით. ქვევით მოხრილი სახელურები, როგორც წესი, ძალიან მსუბუქია, რაც გეხმარებათ აეროდინამიკური პოზიციის დაკავებაში. მსუბუქი ჩარჩოს მქონე ამ ტიპის ველოსიპედი განსაკუთრებით კომფორტულია სხვადასხვა სახის გამოყენებისთვის, მათ შორის რბოლისთვის, ტურებისთვის, ვარჯიშისთვის, გრძელ დისტანციებზე გასეირნებისთვის და ყოველდღიური გადაადგილებისთვის.

ველოსიპედის დიდი, თხელი საბურავები საშუალებას გაძლევთ გადაადგილდეთ სხვადასხვა რელიეფზე თითქმის ყოველგვარი ძალისხმევის გარეშე. ეს ველოსიპედი აღჭურვილია შესანიშნავი სამუხრუჭო სისტემებით და ამორტიზაციის მახასიათებლებით, რომლებიც ადვილად უმკლავდებიან სერიოზულ უსწორმასწორო გზებს, ქვებს, გრუნტის გზებს. მთის ველოსიპედი განკუთვნილია ციკაბო რელიეფზე გადაადგილებისთვის, რის გამოც, სხვა გზის ველოსიპედებთან შედარებით, მათი უმეტესობა აღჭურვილია შედარებით დაბალი გადაცემათა კოლოფის სიჩქარეებისგან. მათ, როგორც წესი, აქვთ 26 დუიმიანი ან 29 დუიმიანი სიგანის საბურავები. ისინი ასევე აღჭურვილია მტკიცე კომპონენტებითა და ჩარჩოებით, ბრტყელი საჭით და ამორტიზატორებით, რაც ეხმარება ველოსიპედისტებს კლდოვან მთის ბორცვებზე მარტივად გადაადგილებაში.

ტურისტული ველოსიპედები თითქმის ისეთივეა, როგორიც ტრადიციული საგზაო ველოსიპედები, გარდა რამდენიმე განსხვავებისა, და იდეალურია გრძელ მანძილებზე ველოტურებისთვის. ტურისტულ ველოსიპედებს გააჩნიათ მიმაგრების რამდენიმე წერტილი, რომელთა დახმარებით შეგიძლიათ მიამაგროთ ფრთები, ტუმბოები, ფანრები, საბარგულები, წყლის ბოთლები და მრავალი სხვა. მათ ასევე აქვთ ძალიან მტკიცე ჩარჩოები, რაც იძლევა მძიმე ტვირთის ტარების საშუალებას, როგორც წინა, ასევე უკანა საბარგულზე.

აუცილებლად შეამჩნევდით, რომ ბევრ ტურისტულ ველოსიპედს გააჩნია უფრო გრძელი თვლების ბაზა, რომელიც სპეციალურად შექმნილია იმისათვის, რომ ველოსიპედისტმა უფრო მეტად აკონტროლოს ველოსიპედი, მათი სიმძიმის დაბალი ცენტრის გამო. ტურისტული ველოსიპედების უმეტესობა ასევე აღჭურვილია დისკური მუხრუჭებისგან, რომლებიც უზრუნველყოფენ დამუხრუჭების ძალას, განსაკუთრებით გრუნტის გზებზე. ტურისტული ველოსიპედების განმასხვავებელ მახასიათებელს

წარმოადგენს მათი განიერი ან ნახევრად კოტეიანი საბურავები, რომლებიც სპეციალურად შექმნილია უხეშ ხრეშიან გზებზე სასიარულოდ.

დასაკეცი ველოსიპედი ითვლება შესანიშნავ კომპანიონად. ისინი ძალიან მარტივად იკეცება და ნავით, მანქანის საბარგულით ან მეტროთი მათი გადატანა არ წარმოადგენს არანაირ პრობლემას. ასევე, შესაძლებელია მათი დაკეცვა და გადასატანი ჩანთით გადატანა, რაც ძალიან კომფორტულია მგზავრებისთვის, რომლებსაც არ აქვთ სათავსო სახლში ან სხვაგან.

დასაკეცი ველოსიპედის რამდენიმე ძირითადი მახასიათებელი მოიცავს პატარა ზომის ბორბლებს, რომელთა უმეტესობა არის 20 დუიმი, რომელთა საშუალებითაც ველოსიპედი ადვილად გადაადგილდება უსწორმასწორო გზებზე და ორმოებზე და უზრუნველყოფს თქვენს კომფორტს ველოსიპედით მგზავრობისას. კიდევ ერთი შესანიშნავი მახასიათებელი არის ის, რომ მათ აქვთ რეგულირებადი ფუნქციები დასაკეცი ჩარჩოზე, საჭეზე და უნაგირზე, რაც აადვილებს მისი დაკეცვის პროცესს. უმეტესობას ასევე აქვს რეგულირებადი სასხლეტები, რომლებიც აადვილებს ველოსიპედის დაკეცვას.

ფიქსირებული გადაცემის მქონე ველოსიპედებს ან ტრეკის ველოსიპედებს ძირითადად იყენებენ მრბოლელები და სპორტსმენები, რომლებიც ემზადებიან პროფესიონალური რბოლებისთვის. ამის მთავარი მიზეზი არის ის, რომ, ამ ველოსიპედს აქვს ერთი სიჩქარე, რაც ნიშნავს, რომ ამ ტიპის ველოსიპედით თქვენ ვერ შეძლებთ თავისუფალი ბორბლით დაშვებას. ეს იმაზე მეტყველებს, რომ ველოსიპედისტებმა ან მრბოლელებმა, რომლებიც იყენებენ ამ ველოსიპედს, უნდა გამოიყენონ ფეხების ძალა, რათა ველოსიპედის ჯაჭვმა იტრიალოს და არ შენეღდეს ველოსიპედის მოძრაობა.

ერთ სიჩქარიან ველოსიპედს შეიძლება ჰქონდეს რამდენიმე მუხრუჭი და სხვადასხვა სტილის საჭე. როგორც წესი, ველოსიპედისტებმა პედლები გამუდმებით უნდა ატრიალონ რათა განავითარონ პედლების ტრიალის მაღალი ტემპი..

BMX არის **Bicycle Motor Cross**-ის აბრევიატურა. ამ ტიპის ველოსიპედი არის ერთ სიჩქარიანი ველოსიპედი, რომელიც სწრაფად მოძრაობს მოკლე გრუნტიან ტრასებზე, და თავისი ბუნებით ძალიან ჰგავს ავტოსპორტს. აბრევიატურა ასევე ხშირად გამოიყენება ერთსიჩქარიანი და 20 დუიმიანი ბორბლის მქონე ნებისმიერი ველოსიპედის დასახასიათებლად.

BMX ველოსიპედი იდეალურია მათთვის, ვინც აპირებს თავისი ველოსიპედით ტრიუკების შესრულებას და ხტუნვას. ეს ველოსიპედები სპეციალურად ამისთვისაა შექმნილი და გააჩნიათ მტკიცე და ხანგრძლივ დიზაინი და სტრუქტურა. მათ აქვთ პატარა ჩარჩოები, ერთი სიჩქარე და ოც დუიმიანი ბორბლები, რაც ნიშნავს, რომ ისინი ძალიან გამძლეა და მათი მოვლა-შენახვა ძალიან ადვილია საშუალო სიჩქარის მქონე ველოსიპედთან შედარებით.

Cruiser (კრუიზერი) ველოსიპედები ხვდებიან საერთო ტერმინის "სპეციალური ველოსიპედების" ქვეშ, და გააჩნიათ ძალიან კონკრეტული დანიშნულება და მახასიათებლები, რაც მათ განასხვავებს სხვა ტიპის ველოსიპედებისგან. ეს ველოსიპედები განკუთვნილია ქალაქსა და გარეუბნებში გასეირნებისთვის. ამ ველოსიპედების უმეტესობას აქვს უფრო ფართო 26 დუიმიანი საბურავები. მათი დასაჯდომი ადგილი კომფორტულია, რაც უზრუნველყოფს მოდუნებულ პოზიციას.

ჰიბრიდული ველოსიპედი არის გზის, მთის და ტურისტული ველოსიპედის დიზაინის მიქსი, რაც მას ხდის უფრო „უნივერსალურ“ და ფართო სპექტრის გამოყენების ველოსიპედად. ამ ველოსიპედებს, როგორც წესი, აქვთ დიდი ზომის ბორბლები და საოცრად კარგად და ადვილად გადაადგილდებიან როგორც მოკინრყლულ ტრასებზე, ასევე მოუკინრყლავ გზებზე. ეს ველოსიპედები ასევე აღჭურვილია ბრტყელი სახელოურებით (საჭით), უკეთესი ხედვისა და კომფორტული გადაადგილებისთვის, და დისკური მუხრუჭებით, რაც უზრუნველყოფს არასტაბილურ ამინდის პირობებში სწრაფ დამუხრუჭებას.

ბევრ ჰიბრიდულ ველოსიპედს, რომელიც მიიჩნევა სამსახურში, სკოლასა თუ ქალაქგარეთ გადაადგილებისთვის მოსახერხებელ მოდელად, აღჭურვილია ფრთებით, საკიდრებით და განათების სისტემებით. თუმცა, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ არსებობს სხვადასხვა ტიპის ჰიბრიდული ველოსიპედი. ამიტომ, ველოსიპედი უნდა შეარჩიოთ თქვენს საჭიროებებზე დაყრდნობით.

ველორბოლის ველოსიპედები პირველ რიგში განკუთვნილია გრუნტიან ტრასებზე რბოლისთვის, რომელიც მოიცავს სხვადასხვა დაბრკოლებებსა და წინაღობებს. ეს ველოსიპედები ძალიან მსუბუქია, თუმცა ამასთანავე საკმაოდ გამძლე და მტკიცე, რათა გაუმკლავდეს რბოლის ინტენსიურ პირობებს, რაც ხშირად შეიძლება მოიცავდეს ტროტუარებზე, ბალახსა და გრუნტის გზებზე გადაადგილებას. ველოკროსის ველოსიპედის უმეტესობას მოყვება ნახევრად კოტებიანი საბურავები იმისათვის, რომ ველოსიპედმა შესძლოს რელიეფის ნებისმიერ სირთულეების დაძლევა.

ელექტრო ველოსიპედი - მათი პოპულარობა იზრდება. ეს ველოსიპედები აღჭურვილია ელექტროძრავით, რომლის დამუხტვაც შესაძლებელია ჩვეულებრივ როზეტში შეერთებით. როდესაც პედლებს ატრიალებთ, ელექტროძრავა გეხმარებათ სწრაფად გადაადგილებაში და ბორცვების ადვილად დაძლევაში.

ველოსიპედის მრავალი სახეობა ხელმისაწვდომია ელექტრი ვერსიებში, მათ შორის მთის ველოსიპედები, საგზაო ველოსიპედები და ჰიბრიდული ველოსიპედები (სამსახურში, სკოლასა თუ ქალაქგარეთ გადაადგილებისთვის).

დამატებით ველოტურის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სარეკომენდაციო რჩევები

გთავაზობთ იმ საკითხების ჩამონათვალს, რომელიც დაგეხმარებათ ველოსიპედით უსაფრთხოდ გადაადგილებაში ტურის დროს.

1. ყოველთვის ატარეთ ჩაფხუტი, თვალის დამცავი სათვალეები და მაღალი ხილვადობის (ამრეკლავი) ტანსაცმელი.
2. არ იაროთ ველოსიპედით ყურსასმენებით. თქვენ უნდა გესმოდეთ ყველაფერი რაც თქვენს გარშემო ხდება. ეს არის მეორე მნიშვნელოვანი ფაქტორი წინა ხედვის შემდეგ.
3. ეს ასევე ეხება უკანა ხედს. ველოსიპედზე ან ჩაფხუტზე გეკეთოთ უკანა ხედვის სარკე.
4. იქონიეთ შუქფარი (საშუბლე სანათი) და მოციმციმე უკანა სანათი. ეს უკანასკნელი მკვეთრად შესამჩნევს გზით უკნიდან მოახლოებული ტრანსპორტისთვის

5. არ იაროთ ღამით

6. მიიღეთ განსაკუთრებული სიფრთხილის ზომები განათების გარკვეულ პირობებში, მაგალითად, როდესაც მოძრაობთ აღმოსავლეთით, ამომავალი მზის მიმართულებით, რადგან სატრანსპორტო საშუალებებმა, რომლებიც მოძრაობენ იმავე მიმართულებით შეიძლება ვერ შეგამჩნიონ

7. მოერიდეთ გადატვირთულ გზებზე მგზავრობას, სადაც არ არის გზის პირი.

8. გაჩერებისას, საავტომობილო გზიდან მანძილი უნდა იყოს მინიმუმ 10 ფუტი.

9. გამოიშვავეთ ველოსიპედის დილით შემონმების ჩვევა. შეამონმეთ ხომ არ არის მოშვებული ჭანჭიკები, შეამონმეთ ხომ არ საჭიროებს მუხრუჭები რეგულირებას, და საკმარისად არის თუ არა გაბერილი საბურავები.

10. ველოსიპედის სახელურზე დაამაგრეთ ზარი. ეს განსაკუთრებით გამოგადგებათ საერთო გამოყენების ბილიკებზე, სადაც შეძლებთ ფეხით მოსიარულების და სხვა ადამიანების გაფრთხილებას თქვენი უკნიდან მიახლოების შესახებ.

11. დაიცავით საგზაო მოძრაობის ყველა წესი და ნიშანი ისე, თითქოს მანქანას მართავდეთ; მაგ., გაჩერდით და დაელოდეთ სანამ არ გამწვანდება წითელი შუქნიშანი.

12. მოერიდეთ სხვა სატრანსპორტო საშუალებების ცუდი ხილვადობის მონაკვეთებს, და ყოველთვის ანიშნეთ ხელით თუ აპირებთ შემობრუნებას ან გაჩერებას.

13. ერიდეთ გაჩერებულ მანქანებს, რომელთა კარები შეიძლება იღებოდეს ქუჩის მხრიდან.

14. ველოსიპედით გადაადგილებისას არ აწარმოოთ მიმონერა!

15. ველოსიპედით გადაადგილებისას არ დალიოთ!

16. ყოველთვის თან იქონიეთ პირადობის მოწმობა და საკონტაქტო ინფორმაცია თქვენს საფულეში ან სახელურის ჩანთაში ექსტრემალური შემთხვევებისთვის.

17. ჩაკეტეთ თქვენი ველოსიპედი მისი დატოვებისას, და თან წაიღეთ ძვირფასი ნივთები (საფულე, კამერა და ა.შ.).

18. კემპინგის დროს ღამე გაატარეთ კანონით ნებადართულ ტერიტორიაზე, მხოლოდ ოფიციალურად განსაზღვრულ ბანაკებში, სახელმწიფო მიწებზე, სადაც ნებადართულია ბანაკის გაშლა, ან კერძო ტერიტორიაზე, რომელზეც მიიღეთ ბანაკის გაშლის უფლება.