

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ВЕЛОСПОРТА В МОСКВЕ И РОССИИ

О. П. Кокоулина

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова, Москва, Россия

Рассматривается текущее состояние велоспорта в России и мире, шаги, предпринимаемые для его популяризации, а также тенденции его дальнейшего развития. В ходе исследования используется комплексный подход для наиболее полного охвата данной проблемы, поэтому изучены популярные и распространённые виды велоспорта.

Ключевые слова: велоспорт, велодорожки, Федерация велосипедного спорта, велогонки.

Актуальность. Велоспорт сегодня — это не просто разновидность полезной физической активности, а целое движение. Помимо прямой пользы для здоровья, а именно общего укрепления организма, осуществления кардионагрузки, положительно влияющей на работу сердечно-сосудистой системы, и ускоренного очищения лёгких, велоспорт является экологически чистым видом передвижения, что крайне важно для мегаполисов.

Год от года количество приверженцев велодвижения возрастает, однако в каждой стране этот процесс имеет свои особенности. Чтобы детальнее разобраться в текущих тенденциях велоспорта в России, необходимо предметно изучить его разновидности, проанализировать текущую обстановку с оглядкой на мировой опыт и выявить ключевые изменения.

На сегодняшний день выделяют три основные группы: шоссейные и трековые гонки; МТБ-велоспорт — горный велосипед (маунтинбайк) (англ. mountain bike, сокращённо МТВ) и спортивное направление — веломотокросс, или BMX (англ. Bicycle Motocross, велосипедный мотокросс). Каждый из них требует особых навыков и оборудования от спортсмена, а также инфраструктуры, как для проведения соревнований, так и для обычных тренировок [1].

Первая группа — шоссейные и трековые гонки. Сюда включают стандартные гонки на длинные дистанции, гонки на время, трековые, индивидуальные и командные гонки. Каждый из видов требует различных стратегий и подготовки; наличие специального трекового велосипеда, отличающегося от привычного для обывателя прогулочного облегчённой рамой, особыми колёсами и «рогами» на руле; защитного снаряжения.

Гонка на время имеет ограничение в 90 с, за которые участник должен не только преодолеть расстояние, но и прийти к финишу быстрее сопер-

ников. Особой разновидностью является спринт, где отчёт времени ведётся лишь на последнем отрезке трассы.

Трековые соревнования проходят на специальной закрытой площадке, представляющей собой овальный замкнутый круг с наклоном, где спортсмены в процессе гонки должны следить, чтобы наклон рамы и корпуса был 42 градуса.

Шоссейные гонки проводятся на городских либо специально проложенных дорогах, протяжённость которых отвечает нормативу гонки.

Вторая группа, МТБ-велоспорт, — включает в себя велосипедный триал, фрирайд и кросс-кантри. Общим требованием является специально подготовленный горный велосипед с особо прочной рамой, более эффективной тормозной системой и амортизацией, как правило, только передней вилкой. Очень популярному в Европе, в нашей стране к этому виду тоже растёт внимание.

Помимо классического триала, по пересечённой местности в горах, стрит-версия, где в качестве препятствий выступают городские элементы, пользуется отдельной популярностью, поскольку в нашей стране велик процент урбанизации населения.

Фрирайд считается более экстремальной версией, так как гонки проходят по неподготовленным трассам со множеством естественных препятствий в виде обрывов, камней и т. д. В отличие от предыдущих разновидностей трасс для проведения соревнований по данной дисциплине на территории нашей страны достаточно.

Кросс-кантри — это прохождение горных трасс на скорость, но с меньшим количеством экстремальных препятствий. В данном виде велогонщики преодолевают затяжные подъёмы, что требует огромной выносливости. Кросс-кантри является первым велосипедным спортом МТБ, включённым в программу Олимпийских игр.

Последняя группа — спортивное направление BMX; включает BMX racing, vert, flatland. Направление BMX известно особой формой велосипеда и повышенной травмоопасностью. Тем не менее всё больше людей выбирает это направление, особенно в крупных городах, где есть доступ к специальным рампам и всему необходимому оборудованию, особенно «расходным» велоаппаратам, требующим частой замены в связи с повреждениями от падений, ударов и естественного износа на тренировках.

BMX racing — это соревнование на скорость прохождения особой трассы с препятствиями в виде двойных и тройных трамплинов, лестниц и т. д.

Vert — соревнования проходят внутри особой рампы, где участники совершают различные прыжки как на краях, так и внутри самого сооружения. Данная разновидность считается самой сложной и требует годы тренировок, на которых отрабатывается качество техники и высота самого прыжка. Если соревнования проходят не на искусственном покрытии, а на холмистой местности, то такой вид принято называть dirt.

Последний вид — flatland — подразумевает исполнение трюков на ровной поверхности, что является более безопасным и не требует годы тренировок, как предыдущий тип, что привлекает любителей и начинающих райдеров. В качестве дополнительных препятствий могут быть использованы бордюры, перила, лестницы и т. д., широко распространённые в городе. В данной ситуации дисциплина носит название BMX-Street.

Не стоит забывать про велотуризм и обычные велопоголки на круизных и прогулочных велосипедах. Хотя в данном случае речь не идёт о соревнованиях, райдеры получают пользу для здоровья и, что более важно, присоединяются к велодвижению, становясь наглядным примером для подрастающего поколения. Именно велопоголки являются начальной ступенью для дальнейшего профессионального увлечения и роста юных спортсменов. Таким образом, развитие велоспорта в России можно разделить на две части: первая — развитие любительского велоспорта и популяризация велодвижения; вторая — развитие профессионального велоспорта для дальнейшего участия в соревнованиях как локального, так и международного уровней [2; 3].

Несмотря на широкую распространённость в крупных городах, велошколы сегодня мало распространены по всей России и зачастую базируются

на инфраструктуре велоклубов. К сожалению, до сих пор нет единого реестра велошкол или системы информирования граждан о наличии спортивных клубов в районе их проживания, что делает популяризацию профессионального велоспорта крайне затруднительным процессом.

Тем не менее для профессионалов и участников клубов ежегодно создаётся единый календарь соревнований на сайте Федерации велосипедного спорта — <https://fvss.ru>. Данный портал предоставляет посетителям наиболее полную информацию о результатах соревнований, грядущих спортивных событиях, а также требованиях к спортсменам.

Что касается инфраструктуры для подготовки спортсменов, больше всего затруднений испытывают именно трековые гонки в связи с отсутствием баз для тренировок. На данный момент на всю Россию доступны 11 треков, отвечающих общим стандартам. Из них лишь два крытых трека отвечают всем мировым стандартам и способны принять соревнования (Москва, велотрек «Крылатское»; Санкт-Петербург, велотрек «Локомотив»). Пять открытых треков принимают первенство и чемпионаты России (Тула, тульский велотрек; Пенза, велотрек «Сатурн»; Ярославль, ярославский велотрек; Ростов-на-Дону, велотрек «Локомотив»; Омск, велотрек «Динамо») [4].

В связи с этим многие команды вынуждены базироваться рядом с данными треками либо проводят тренировки за пределами России, как правило, в странах Европы — Нидерландах и Франции, где и само велодвижение, и инфраструктура для неё более развиты. Несмотря на затруднения с материальным обеспечением и предоставлением базы для тренировок, российские спортсмены уверенно держатся на мировой арене велоспорта и показывают достойные результаты, как в индивидуальных, так и в командных соревнованиях. Финансирование спортсменов в основном происходит за счёт спонсоров и клубов, но федеральное правительство старается увеличить помощь этому спортивному направлению. Яркий пример этому — омский велотрек, возведённый за счёт Федеральной целевой программы «Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2006–2015 годы», сданный в эксплуатацию в 2014 г. [3].

Основным преимуществом велоспорта является его простота для обычного спортсмена, поскольку даже если человек не заинтересован спортом высоких достижений и профессиональном участии, ему достаточно иметь базовый велосипед и безопасное

место для проведения тренировки. Как правило, езде на велосипеде в России учатся ещё с детского возраста, поэтому для присоединения к велодвижению не требуется аренда специального зала либо годы долгих и упорных тренировок, а сам спортивный инвентарь — велосипед — становится всё более доступным.

Рассмотрим второй аспект — популяризацию самого велодвижения и развития любительского велоспорта.

Амстердам, Лондон и ряд других европейских городов показали, что даже крупный мегаполис можно преобразовать в безопасное место для велосипедистов, тем самым не только снизив нагрузку на городскую транспортную систему, увеличив процент велопоездов, но и доказав, что велодвижение способно привлечь широкую публику [5].

Основными драйверами роста велодвижения в Европе стали наличие велодорожек и инфраструктуры, доступность велотранспорта и заинтересованность населения в ведении здорового образа жизни. Основываясь на международной практике, Россия приняла схожие меры, начав с Санкт-Петербурга, Москвы, Омска, Тулы [5; 6].

Для начала были созданы пробные маршруты велодорожек, после чего продолжилось их распространение совместно с новыми точками аренды велосипедов. Не стоит забывать про велопробеги и велопарады по всей России, призванные популяризировать этот вид передвижения [7].

Рассмотрим текущее положение инфраструктуры Москвы для велосипедистов. На начало 2018 г. в городе насчитывалось 124 велодорожки, оборудованных в соответствии с современным стандартом общей протяжённостью 186 км. Однако, рассматривая среднюю протяжённость каждой велодорожки, несложно подсчитать, что каждая имеет протяжённость около 1,78 км. В связи с этим велосипедистам приходится пользоваться городскими дорогами общего пользования для того, чтобы доехать до следующей велодорожки [8; 9].

С 2010 г. действует масштабная программа по повышению эффективности транспортной системы, благодаря которой планируется добиться строительства 90 км велодорожек на улицах города и 140 км в парках. В планах развитие велосети в центре города, инфраструктура для поездок от жилых районов до станций метро и МЦК [9; 10].

Не секрет, что не каждый человек готов иметь свой собственный велосипед. Если спортсмены часто имеют командные боксы, где они оставляют

инвентарь до следующей тренировки, любители должны продумать, как они будут хранить велосипед и обслуживать его. Не каждый любитель готов хранить велосипед у себя дома ради непродолжительных поездок, подвергая свой велосипед риску угона на стоянке.

В связи с этим на территории Москвы организован ряд станций велопроката, где можно арендовать велосипед на время прогулки. Сегодня в Москве организованы точки автоматизированных систем городского проката, включая электропрокат, а именно 380 станций (8 электро), 3 620 велосипедов (130 электро). Благодаря принятым мерам за сезон 2017 г. совершено 2,4 млн поездок; среднегодовой прирост поездок составил +87 % [9].

Для дальнейшего роста числа пользователей велодорожек были приняты меры по комбинированию велосипеда и городского транспорта. На 226 транспортных узлах появилось 3 300 веломест для хранения велосипедов, бесплатный провоз в наземном транспорте, МЦК и пригородных электричках в непиковое время.

Что немаловажно, были обновлены нормативы и правовая база. Появились новые знаки и классификация велоинфраструктуры — для соответствия Венской конвенции, велосипедистов допустили на выделенные полосы, что заметно расширило безопасные возможности передвижения между промежутками отсутствия велодорожек, планируются новые типы разметок, введение велопешеходных светофоров и ряд других мер [6; 9].

Методы исследования. Для дальнейшей модернизации и оптимального распределения текущих ресурсов собирается общая статистика по использованию велопроката (рис. 1). Из диаграммы следует, что 29 % пользователей готовы перейти 30-минутный бесплатный лимит пользования и помимо самой прогулки осуществляют полноценную тренировку. Хотя даже поездка до 30 минут положительно влияет на здоровье. Более того, из рис. 2 видно: максимальный рост проката велосипедов происходит в нерабочие часы, что свидетельствует об использовании велотранспорта как средства досуга. Население предпочитает воспользоваться возможностью проведения небольших физических нагрузок, что в долгосрочной перспективе перерастает в привычку соблюдения графика, регулярного занятия спортом и ведения здорового образа жизни [9–11].

Важно, чтобы бюджетные средства, выделяемые на данные проекты, действительно приносили

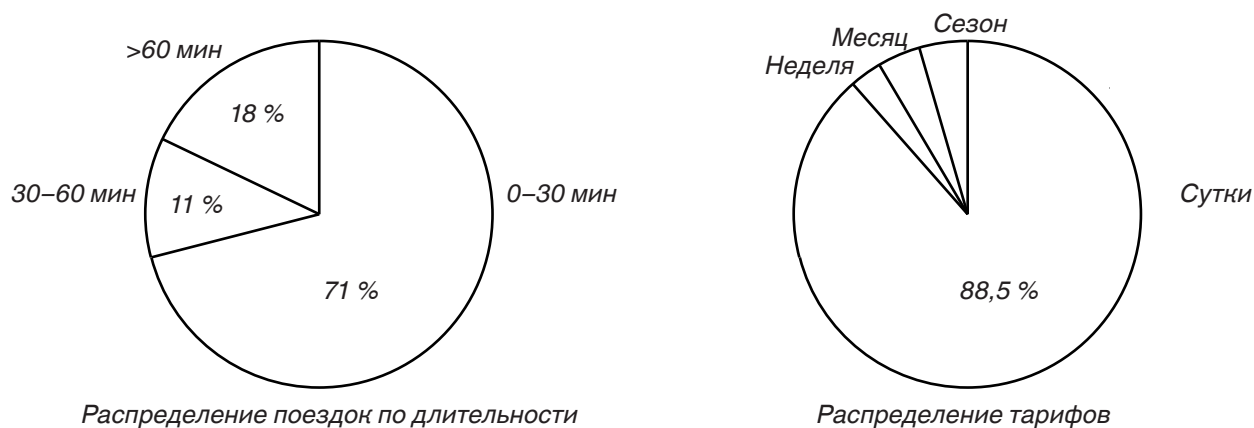


Рис. 1. Статистика по количеству прокатов, тарифам и способам оплаты

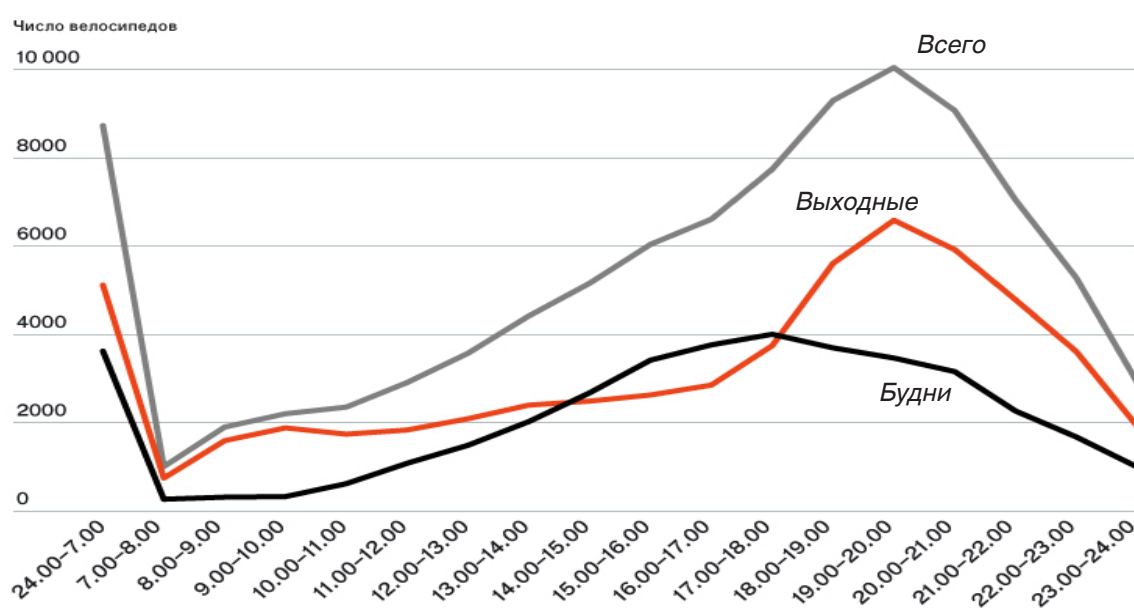


Рис. 2. Почасовая статистика проката велосипедов

пользу, то есть важно, чтобы новой инфраструктурой пользовались. В связи с этим Департамент транспорта Москвы проводит периодические опросы граждан. Последний из них доказывает, что доля активных и потенциальных пользователей этой инфраструктуры выше, чем незаинтересованных жителей (рис. 3) [9].

Более того, в департамент часто направляются просьбы по развитию инфраструктуры, а именно, строительство новых велодорожек и велополос, велопарковок у общественных объектов, мест хранения велосипедов у дома и ТПУ и др.

Принято считать, что велосипед — это сезонный вид транспорта, поэтому тренировки зимой без специальных площадок невозможны. Безусловно, велосипедный поток в зимний период падает,



Рис. 3. Результаты телефонного опроса пользователей инфраструктуры

но даже в это время года количество велосипедистов год от года растёт, что может подтвердить велопарад в Москве 11 февраля 2018 г., который состоялся даже при -15°C [12; 13].

Всего в Москве в 2018 г. запланировано 4 велопарада, призванных повысить внимание к велоспорту и популяризовать его. Самый масштабный проходит весной (в 2017 г. он привлёк 40 тыс. человек) [13; 14].

Другими способами привлечения к велоспорту является активность специальных групп в социальных сетях, рассылка от Департамента транспорта Москвы, другая реклама и открытые мероприятия.

Схожая ситуация наблюдается в Санкт-Петербурге, ранее лидирующем в сфере велотранспорта и велоспорта среди городов России. Даже сегодня, как и в Москве, здесь производится масштабное расширение зон велодорожек и прокладка веломаршрутов, установка парковочных мест и увеличение точек аренды велосипедов.

К сожалению, в других регионах ситуация с велоспортом более напряжённая из-за нехватки средств на обеспечение подобной инфраструктуры и в силу климатических особенностей местности. Тем не менее в рамках программы ФВСП развития велоспорта ряд российских городов получит дополнительные средства на возведение объектов [3; 14].

Очевидно, что в масштабах нашей страны весьма сложно поддерживать инфраструктуру обычных дорог, но поэтапное и качественное строительство объектов велосипедной инфраструктуры позволит не только снизить количество ДТП с участием велосипедистов, но и привлечь граждан к активному образу жизни, сделать спорт более доступным и безопасным.

Так, во многих населённых пунктах, вдали от крупных городов, велосипед уже является популярным способом передвижения. Достаточно немного доработать инфраструктуру, например, путём расширения зоны обочины дорог, чтобы сделать этот вид передвижения безопаснее, а значит, привлечь ещё большую аудиторию. Стоит рассмотреть и строительство велосипедных школ рядом с городскими центрами для дальнейшего привлечения молодых спортсменов, как в шоссейные виды, так и в группу МТБ.

Выводы. В больших городах велоспорт уже помогает облегчить тяжёлую транспортную обстановку и привлекает население к физической активности. В мегаполисах население выделяет

мало времени спорту, поэтому включение в ежедневный маршрут велопрогулки окажет позитивное воздействие на здоровье [15]. На текущем этапе необходимо увеличить охват точек велоаренды и обеспечить все районы безопасными велодорожками и парковками, тогда Россия сможет добиться показателей велопотока, сравнимого с европейскими городами.

Велоспорт — перспективное направление для развития как в крупных мегаполисах, так и по всей территории России. Вместе с совершенствованием инфраструктуры, как для любителей, так и для профессионалов, возрастает число людей, использующих велосипед. Шоссейные гонки и МТБ-велоспорт становятся всё более доступными. Даже приверженцы BMX-направления имеют всё больше возможностей и площадок для проведения тренировок. Главное — не останавливаться на достигнутом. Государственные программы и усилия Федерации велоспорта должны и в будущем расширять спектр возможностей и для профессиональных спортсменов, и для любителей. Население тоже не должно оставаться в стороне, достаточно поддерживать здоровый образ жизни и пользоваться инфраструктурой, что подтвердит востребованность направления и станет драйвером для дальнейшего роста.

Список литературы

1. История велосипедного спорта и его дисциплины // Velofans.ru. — URL: <http://velofans.ru/raznoe/istoriya-velosipednogo-sporta-discipliny>
2. Екимов, В. Программа развития велоспорта России от Вячеслава Екимова / В. Екимов // Velolive.com. — URL: https://velolive.com/velo_news/828-programma-razvitiya-velosporta-rossii-ot-vyacheslava-ekimova.html
3. Стародубцев, А. Президент Федерации велоспорта: трек, BMX и маунтинбайк — приоритетные для России дисциплины / А. Стародубцев // ТАСС. Информационное агентство России. — URL: <http://tass.ru/opinions/interviews/4430074>
4. Треки — Россия // Velostar.ru. — URL: http://www.velostar.ru/index.php?active_page=1001
5. PRESTO (популяризация велосипеда как общедоступного вида транспорта для ежедневных поездок) — проект европейской программы Intelligent Energy. Развитие и популяризация велосипедного транспорта // Rupperecht-consult. — URL: https://www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx_rupperecht/RU-PRESTO_Cycling_Policy_Guide_Infrastructure.pdf
6. ГОСТ 33150-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования. Дата

введения 2016-02-01. — URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200123908>

7. В России начался велосипедный бум // Velomesto.com. — URL: <https://velomesto.com/magazine/in-russia/v-rossii-nachalsya-velosipednyi-bum/>

8. Портал открытых данных города Москвы // Портал открытых данных Правительства Москвы. — URL: <https://data.mos.ru/opendata/897>

9. Как будет работать велопрокат в 2018 году // Веломосква. — URL: <http://mos.bike/news/>

10. Московский транспорт // Единый транспортный портал. Московский транспорт. — URL: <http://transport.mos.ru/?category=32>

11. Итоги сезона велопроката в Москве // Велоафиша. — URL: <http://velo.afisha.ru/page3.html>

12. Хромцова, М. Велокультура в России: краткое введение / М. Хромцова // ЭКА. Зелёное движение

России. — URL: <http://ecamir.ru/experts/Velokultura-v-Rossii-kratkoe-vvedenie.html>

13. В столице прошёл третий зимний велопроезд // Москва 24. — URL: <https://www.m24.ru/news/gorod/11022018/24616>

14. Федерация велосипедного спорта России. ФВСР является официально уполномоченным управляющим органом для всех дисциплин велосипедного спорта на территории РФ // Официальный сайт Федерации велосипедного спорта России. — URL: <https://fvsr.ru/>

15. Гусар, Ю. Езда на велосипеде: польза и вред для здоровья / Ю. Гусар // FB.ru Жизнь. Экономика. Наука. Авто. Отдых. Хай-тёк. Здоровье. — URL: <http://fb.ru/article/250222/ezda-na-velosipe-de-polza-i-vred-dlya-zdorovya-velosipednyie-progulki-na-svejem-vozdue>

Поступила в редакцию 3 мая 2018 г.

Для цитирования: Кокоулина, О. П. Тенденции развития велоспорта в Москве и России / О. П. Кокоулина // Физическая культура. Спорт. Туризм. Двигательная рекреация. — 2018. — Т. 3, № 2. — С. 16–22.

Сведения об авторе

Кокоулина Ольга Павловна — кандидат педагогических наук, доцент кафедры физического воспитания, Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова. kokoulinaop@mail.ru

PHYSICAL CULTURE. SPORT. TOURISM. MOTOR RECREATION 2018, vol. 3, no. 2, pp. 16–22.

Trends in the Development of Cycling in Moscow and Russia

O.P. Kokoulina

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
kokoulinaop@mail.ru

This article examines the current state of cycling in Russia and worldwide, the steps taken to promote it and the trends of its further development. The study uses an integrated approach to address the problem in the most comprehensive way, so the most popular and widespread types of Cycling will be studied.

Keywords: *cycling, cycling lane, Federation of Russian cycling sport, cycling races.*

References

1. Istoriya velosipednogo sporta i yego distsipliny [History of Cycling and its disciplines]. *Velofans.ru*. Available at: <http://velofans.ru/raznoe/istoriya-velosipednogo-sporta-distsipliny> (In Russ.).

2. Yekimov V. Programma razvitiya velosporta Rossii ot Vyacheslava Ekimova [Program for the development of Cycling sports of Russia Vyacheslav Yekimov]. *Velolive.com*. Available at: https://velolive.com/velo_news/828-programma-razvitiya-velosporta-rossii-ot-vyacheslava-ekimova.html (In Russ.).

3. Starodubtsev A. Prezident Federatsii velosporta: trek, BMX i mauntinbayk — prioritety dlya Rossii

distsipliny [President of the Cycling Federation: track, BMX and mountain bike-priority for Russia discipline]. *TASS Informatsionnoe Agentstvo Rossii* [News Agency of Russia]. Available at: <http://tass.ru/opinions/interviews/4430074> (In Russ.).

4. Treki — Rossiya [Tracks — Russian Federation]. *Velostar.ru*. Available at: http://www.velostar.ru/index.php?active_page=1001 (In Russ.).

5. PRESTO (Populyarizatsiya velosipeda kak obshchedostupnogo vida transporta dlya ezhdnevnykh poyezdok) — proekt evropeyskoy programmy Intelligent Energy. Razvitie i populyarizatsiya velosipednogo transporta [PRESTO (Popularization of Bicycle as a pub-

lic mode of transport for daily trips) is a project of the European Intelligent Energy program. Development and popularization of Bicycle transport]. *Rupprecht-consult* [Rupprecht-consult]. Available at: https://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/RU-PRESTO_Cycling_Policy_Guide_Infrastructure.pdf (In Russ.).

6. GOST 33150-2014. Dorogi avtomobilnyie obshchego polzovaniya. Proektirovanie peshehodnyih i velosipednyih dorozhek. Obschie trebovaniya. Data vvedeniya 2016-02-01 [GOST 33150-2014 highway. Design of pedestrian and Bicycle paths. General requirements. Date of introduction 2016-02-01]. Available at: <http://docs.cntd.ru/document/1200123908> (In Russ.).

7. V Rossii nachalsya velosipednyiy bum [In Russia began Cycling boom]. *Velomesto.com*. Available at: <https://velomesto.com/magazine/in-russia/v-rossii-nachalsya-velosipednyiy-bum/> (In Russ.).

8. Portal otkrytykh dannyykh goroda Moskvy [Open data portal of the city of Moscow]. *Portal otkrytykh dannyykh Pravitel'stva Moskvy* [Open data Portal of the Government of Moscow]. Available at: <https://data.mos.ru/opendata/897> (In Russ.).

9. Kak budet rabotat' veloprokat v 2018 godu [How to work the Bicycle in 2018]. *Velomoskva*. Available at: <http://mos.bike/news/> (In Russ.).

10. Moskovskiy transport [Moscow transport]. *Edinyiy transportnyiy portal. Moskovskiy transport* [Unified transport portal. Moscow transport]. Available at: <http://transport.mos.ru/?category=32> (In Russ.).

11. Itogi sezona veloprokata v Moskve [The end of the season the bike in Moscow]. *Veloafisha*. Available at: <http://velo.afisha.ru/page3.html> (In Russ.).

12. Hromtsova M. Velokul'tura v Rossii: kratkoye vvedenie [The culture of Cycling in Russia: a brief introduction]. *EKA Zelenoe dvizhenie Rossii* [Green movement of Russia]. Available at: <http://ecamir.ru/experts/Velokultura-v-Rossii-kratkoe-vvedenie.html> (In Russ.).

13. V stolitse proshyol tretiy zimniy veloparad [In the capital has passed the third winter Bicycle parade]. *Moskva 24*. Available at: <https://www.m24.ru/news/gorod/11022018/24616> (In Russ.).

14. Federatsiya velosipednogo sporta Rossii. FVSR yavlyaetsya ofitsialno upolnomochennym upravlyayuschim organom dlya vseh distsiplin velosipednogo sporta na territorii RF [Russian Cycling Federation. Fvsv is the officially authorized governing body for all disciplines of Cycling in the territory of the Russian Federation]. *Ofitsialnyiy sayt Federatsii velosipednogo sporta Rossii* [Official website of the Russian Cycling Federation]. Available at: <https://fvsv.ru/> (In Russ.).

15. Gusar Yu. Ezda na velosipe: polza i vred dlya zdorovya [Cycling: benefits and harms to health]. *FB.ru Zhizn. Ekonomika. Nauka. Avto. Otdyih. Hay-tek. Zdorove* [FB.ru Life. Economy. Science. Auto. Rest. High tech. Health]. Available at: <http://fb.ru/article/250222/ezda-na-velosipe-polza-i-vred-dlya-zdorovya-velosipednyie-progulki-na-svejem-vozduhe> (In Russ.).