مدال طلای غریب علی زنگی‌آبادی در بازی‌های آسیایی ۱۹۸۶ سئول

کوچ درخشان مرد آسفالتی به محله اغنیا

وصال روحانی
Vesal Rohani

حتی خود علی زنگی آبادی هم فکر نمی‌کرد در بعدازظهر آن روز خاص روی پیست مصنوعی ورزشگاه مدرن دوچرخه‌سواری شهر سئول مدال طلای ماده ۳۰ کیلومتر «دور امتیازی» پیست را ببرد.

اصلاً زنگی‌آبادی را برای چنین کاری نساخته بودند. او متخصص «پیست» نبود و بچه «جاده» بود و تمامی عمر ورزشی‌اش با کار و تمرین در جاده و با شرکت در مسابقات استقامت روی جاده‌های طویل و بیرون شهر سپری شده بود. جاده‌هایی آسفالتی و گاهی پرچال و چوله که آنها را به مردانی بسیار پخته تبدیل کرده بود.

شاید بیش از ۸۰ درصد رکابزنان ایران چنین وضعیتی داشته باشند و با اینکه در ۳۰ سال اخیر پیست بازان خوبی هم پیدا کرده‌ایم اما تقریباً تمامی ستارگان دوچرخه‌سواری ایران از جاده و از مسابقات این رده و به‌ویژه در ۱۰۰ کیلومتری جاده و ۱۸۰ کیلومتر انفرادی جاده آمده‌اند.

مقدمات بازی‌های آسیایی ۱۹۸۶ اما فرق‌هایی با ادوار قبلی داشت؛ وقتی زنگی‌آبادی و سایر منتخبان تیم ملی دوچرخه‌سواری ایران برای آن رقابت‌ها تدارک می‌دیدند و فدراسیون در یک برنامه‌ریزی ادغامی و احتیاطی از تمامی نفرات خواست صبح‌ها تمرین آمادگی جسمانی داشته و سپس روی جاده کیلومترها رکاب بزنند، برنامه عصرگاهی آنها کار روی پیست بود و این باور وجود داشت که حتی برای جاده‌بازها هم این یک تدبیر موفق است زیرا عکس‌العمل‌های لحظه‌ای آنها در فرصت‌های سخت و وضعیت‌های باریک را بیشتر و سرعت آنها را در کوتاه مدت بهتر و بیشتر خواهد کرد.

من استقبال کردم

زنگی آبادی در دل پاییز ۱۳۹۸ و به‌واقع ۳۳ سال بعد از شاهکارش در سئول می‌گوید: من بیش از هر کسی از این قضیه استقبال کردم زیرا از ابتدا هم اعتقاد داشتم اگر اجازه بدهند در رشته‌های استقامتی و طولانی‌تر پیست شرکت کنم شانس موفقیت‌ام کم نخواهد بود. مواد سرعتی و کوتاه روی پیست واقعاً از دسترس من خارج بود اما هر چه طول مسافت یک مسابقه روی پیست بیشتر می‌شد، شانس من هم فزونی می‌گرفت زیرا ما جاده‌بازان استقامتی برای درخشش در ۳۰ کیلومتر دور امتیازی شرایط لازم را داریم اما در مواردی که به سرعت نور برگزار و تمام می‌شوند، هیچ کاره‌ایم و آخر می‌شویم. ۲۰۰ متر سرعت، کایرین و «تیم اسپرینت» از این قبیل موارد هستند.

اصلاً فکر نمی‌کردیم

با این حال تا یک روز مانده به برگزاری مسابقه ۳۰ کیلومتر دور امتیازی پیست در «سئول ۱۹۸۶» هنوز معلوم نبود که مقام‌ها و مسئولان تیم دوچرخه‌سواری ایران زنگی‌آبادی را برای حضور در این رقابت انتخاب کنند.

در شب قبل از مسابقه غلامحسین کوهی یکی از بهترین‌های تاریخ دوچرخه‌سواری ایران و از بزرگان دهه ۱۹۷۰ میلادی که مدال‌های آسیایی زیادی برده بود و تیم ایران را در سال ۱۹۸۶ در سئول هدایت می‌کرد، رو به زنگی آبادی کرد و گفت برای دور امتیازی آماده شود و علی به وی گفت مشکلی برای این قضیه ندارد.

امروز او می‌گوید: به مربی‌مان گفتم ایرادی ندارد و برای این کار آماده‌ام. من در تهران کلی در این رشته‌ها تمرین کرده بودم. با این حال اصلاً فکر نمی‌کردم طلا بگیرم. نقره هم نه و فقط احتمال می‌دادم که روی سکو بایستم و مثلاً سوم شوم و آن هم نه زیاد. این فقط یک احتمال خفیف و گمانه‌زنی ضعیف بود.

دلیل اصلی نگاه نه چندان خوشبینانه زنگی آبادی به مسابقه مورد بحث این بود که وی اصولاً روی پیست راحت نبود. او پر توان بود و تکنیک و کارآیی لازم را داشت اما چون تخصص‌اش روی جاده بود و در مواد استقامتی پیست نیز سال‌ها به کارآیی وی کم

شروع کار حداقل ۱۰۰ میلیون آب می‌خورد

علی زنگی‌آبادی چه توصیه‌هایی برای سران ورزش و بهبود اوضاع دوچرخه‌سواری دارد: «توصیه؟ فرض کنید که داشته باشم. مگر گوش می‌دهند؟ به هر حال این یک رشته بسیار پر مدال است و حیف است آن را رها کنند. اکثر قریب به اتفاق قهرمانان این رشته به طبقات فرودست جامعه تعلق دارند و این در حالی است که هزینه‌های پرداختن به این ورزش به سبب گرانی کمرشکن وسایل آن به حدود ۱۰۰ میلیون تومان بالغ می‌شود و در نتیجه مال طبقه اشراف است. منظورم مخارج تأمین کفش و کلاه ویژه این ورزش و البته خود دوچرخه است که اگر نوع عالی آن را بخواهید، همین حدود پیاده‌اید. وزارت ورزش هم می‌گوید پول اهدای کمک‌های اضافی به این ورزش را ندارد و دست‌ها از هر جهت بسته است. بدتر از همه اینها روی کار آمدن افراد غیر تخصصی در فدراسیون دوچرخه‌سواری و اعطای مهم‌ترین پست‌ها به آنها است. آدم‌هایی که در عمرشان حتی برای یک‌لحظه در سربالایی کشنده یک مسابقه ۲۰۰ کیلومتری جاده قرار نگرفته‌اند تا ببینند ضربان قلب آن رکابزن پرتلاش از فرط دغدغه از ۱۶۰ و ۱۸۰ هم بالاتر می‌رود. آنها باید اسپانسر بگیرند اما از یک سو عین خیالشان نیست و از طرف دیگر جذب سرمایه‌گذاران برای هزینه‌کرد پول‌شان در رشته‌های بدون بازده سریع، کار هر کسی نیست. فدراسیون باید تعداد مسابقات این رشته در طول سال را بیشتر کند و افرادی که در این نهاد هستند باید اهل این ورزش و متخصص آن باشند. چیزی که متأسفانه نیست و دقیقاً به همین سبب است که این ورزش پیوسته عقب‌تر می‌رود و دائماً دچار نزول بیشتر می‌شود. ببینید ستاره‌هایمان چقدر کم شده‌اند. همین اندک ستارگان ۱۰ سال اخیرمان متفرق یا بازنشسته شده‌اند و یک رجبلو مانده است و یک دانشور و مشتی جوان که تا پخته شوند، این ورزش پیر می‌شود. اینها همه محصول کارکرد یک فدراسیون ناکارآمد است.

حق‌گشا و فرد بهترین بودند

بهترین دوچرخه‌سواران تاریخ ایران چه کسانی هستند. آنها به جمع قدما تعلق دارند یا از بچه‌های نسل‌های جدیدتر هستند؟ علی زنگی‌آبادی با اولویت دادن به نسل متقدم و پیشتاز ندانستن نسل متأخر می‌گوید: «انتخاب‌های من در این زمینه به دهه ۱۹۷۰ میلادی برمی‌گردند. دوره‌ای که خود من به‌عنوان کارآموز این رشته حاصل کار بزرگان آن نسل را زیر نظر داشتم و نگاه می‌کردم و درس می‌گرفتم. من به حسن فرد و خسرو حق‌گشا رأی می‌دهم. مردان ممتاز دهه ۱۳۵۰ خودمان و دهه ۱۹۷۰ میلادی. رکابزنانی که چند بار در آسیا اول شدند و قهرمانی‌های با ارزشی را برای ایران به ارمغان آوردند. به نسل فعلی بی‌اعتنایی نمی‌کنم و برعکس برای‌شان احترام قائلم اما سقف و حد و حدودی که نسل طلایی دهه ۱۹۷۰ ما به آن رسیدند، هرگز توسط نسل‌های بعدی تکرار نشد.»