

Kolesarjenje v CŠOD Soča



Tomaž Kragelj, profesor športne vzgoje, Center šolskih in obšolskih dejavnosti Soča, Tolmin

Tedni šole v naravi so v CŠOD Soča pretežno naravoslovno obarvani, dodane pa so tudi športne in druge vsebine. Kolesarjenje je kot atraktiven in privlačen šport velikokrat na urniku in ga izvajamo v toplejših mesecih šolskega leta. Vendar pa kolesarjenje skriva tudi nevarnosti in pasti, ki se jih učenci in tudi učitelji gostujoče šole velikokrat ne zavedajo. Kolesarimo z učenci od 7. do 9. razreda in dijaki srednjih šol, pot pa nas vodi iz Tolmina do Kobarida in nazaj.

Kolesarjenje smo v program šole v naravi uvrstili že takoj na začetku delovanja CŠOD Soča v letu 2001. Takrat najprej s krajšimi izleti ob reki Soči. Z izkušnjami so se poti podaljševale in nekaj let je bil standarden kolesarski izlet v dolino reke Tolminke do spominske cerkvice sv. duha v Javorci. Do tam pelje precej hribovita trasa, zato je bilo včasih veliko težav z zmožnostjo učencev, da so zmogli pot na kolesu in ne ob njem, pozitivno dejstvo pa je bila skoraj popolna odsotnost prometa.

Sčasoma smo presedlali na kolesarski izlet na trasi Tolmin – Kobarid, po levem bregu Soče. Vožnja poteka po asfaltu. Start in cilj je na 220 m nadmorske višine pred CŠOD Soča, malica v Kobaridu je 250 m nad morjem. Dolžina poti znaša 34,5 km, skupna vsota vzponov pa je približno 480 m. Možnih je nekaj variacij poti, npr. malica v turističnem kampu ob Soči, obisk groba pesnika Simona Gregorčiča pri cerkvi sv. Lovrenca, zadnji del poti pa se lah-

ko nekaj kilometrov prevozi po makadamu ob reki Soči. Cesta je razgibana, klanci so kratki, a nekateri tudi strmi. Pot pelje skozi vasice, vendar je promet relativno redek. V nadaljevanju opisujem običajen potek dejavnosti.

Jutro

Zbujanju takoj sledi pogled skozi okno in ocena natančnosti vremenske napovedi. V 20 letih, odkar izvajamo programe šole v naravi in tudi sam nabiram izkušnje, je tudi napoved vremena bistveno napredovala, pomagamo si z različnimi spletnimi stranmi in radarsko sliko padavin. V preteklosti je nenatančna vremenska napoved botrovala marsikateri slabi volji, ko smo morali v zadnjem trenutku spreminjati program, a tudi tega se človek skozi leta navadi. Držimo se namreč pravila, da v dežju kolesarjenja ne startamo. Ni toliko težava, če kolesarja ujamejo padavine na poti domov oz. med vožnjo, čeprav tudi mokra cesta pomeni povečano nevarnost, bolj je težaven dež v času priprave in nastavljanja koles, razlage, preizkusa kolesa ... Če učenca premoči, še preden je njegovo telo vsaj malo ogreto, so prsti na rokah mrzli in neodzivni, telo se ohlaja in odreagira s simptomi prehlada.

Navodila

Skupino učencev navadno zberemo v učilnici. Obvezno začnemo z vprašanjem o zdravstvenem stanju in razlogih, ali otroci morda ne morejo ali ne smejo na kolo, ter s kratkimi navodili, kaj vzeti s seboj:

- primerna oblačila, število plasti je odvisno od vremena,
- majhen nahrbtnik,
- pijača,
- malica,
- rezervna oblačila,
- individualne potrebe (pumpica za astmo ...),
- krema za sončenje,
- če imajo: sončna očala, rokavice,
- denar,
- v moj nahrbtnik gredo še prva pomoč, telefon (številko izmenjam s spremljevalnim učiteljem), tlačilka in orodje.



Kolesa, čelade

Nato se zberemo na domskem dvorišču pred kolesi, ki jih že predhodno lepo zložim v dve vrsti. Uporabljamo gorska kolesa s sprednjim vzmetenjem. Večina učencev je ob pogledu na kolesa navdušena. Pred začetkom kolesarjenja podam navodila o nastavitvi pasov čelade in nastavitvi koles (predvsem glede višine sedeža in različnih velikosti okvira) ter razložim način prestavljanja. Vsaj dvakrat povem, naj vprašajo, če česa ne razumejo ali ne znajo. V preteklosti je bilo na tem mestu včasih slišati protestiranje zaradi nošenja čelad, v zadnjih letih pa se je to porazgubilo. Za mlade generacije je uporaba čelade postala bolj samoumevna, svoje pa so prispevali tudi naši najboljši kolesarji (Primož Roglič, Tadej Pogačar). Če se najboljši kolesar na svetu vozi s čelado, potem jo je tudi največjemu frajerju v razredu malo lažje dati na glavo.

Znamo kolesariti?

Sledi preizkus kolesa, pri katerem se prepričamo, da ta učencu ustreza. Učenci se zapeljejo do domskega igrišča in nazaj ter preizkusijo, kako je nastavljen sedež, kako reagirajo zavore ... Potem počakajo na parkirišču ob asfaltnem igrišču. Postavim jih v vrsto za bolj podrobna navodila in razlago, kako bo potekal dopoldan.

Na vprašanje, ali obvladate vožnjo s kolesom, pokimajo.

»Znate prestavljati?« »Jaa.«

»Zavirati?« Spet jaaa in kimanje.

»Ste preizkusili in nastavili kolesa?« »Jaaaa.«

Zdi se, da vsi vse znajo in vedo.

V resnici pa je realnost precej drugačna. Poskušam jih postaviti na realna tla. Večina je nastavila sedež prenizko. Najprej popravimo to. Na kateri strani je zadnja zavora? Desni. Zagovarjam način, da učenci, ki nimajo veliko izkušenj, zavirajo samo na zadnjo zavoro. Kar nekaj padcev sem doživel, ko so učenci naredili salto čez krmilo. Prestavljanje? Nekateri znajo, drugi na pol, nekateri pa sploh ne razumejo, za kaj gre. Po prvem kilometru in v prvem položnem klancu mimo Kozlovega roba je takoj jasno, kdo zna prestavljati. Škripanje in lomljenje verige je precej običajen zvok, prav tako pogled na učence, ki vrtijo pedala v prazno, in takšne, ki po ravnini komaj obračajo, v klanec pa ne gre več. Za manj izkušene je najbolj racionalen in varen način ta, da imajo spredaj verigo na srednjem zobniku in prestavljajo samo na desni strani. Torej zaviranje in prestavljanje za večino učencev prilagodimo tako, da ju izvajajo samo z desno roko.

Prvi in glavni cilj dopoldneva in kolesarjenja je, da pridemo vsi živi in zdravi nazaj. Kolesarili bomo s hitrostjo, ki zagotavlja varnost, primerno podlagi, opremljeni in znanju učencev. Vse drugo, kot so gibanje, uživanje in opazovanje lepote narave, je nižje na lestvici pomembnosti. Kako pa je z varnostno razdaljo? Nekaj učencev ve, da mora biti med vožnjo v skupini med njimi najmanj dve kolesi razdalje. Težava je v tem, da vsi otroci nimajo realne predstave, koliko razdalje je to. Pokažemo na primeru dveh koles. Skoraj vsi so imeli v mislih manjšo razdaljo. Poskušam dopovedati, da je varnostna razdalja odvisna od hitrosti vožnje, da morajo imeti



vsaj toliko prostora, da lahko zapeljejo mimo tistega, ki pred njimi pade. Ko vozimo v klanec, smo lahko bolj skupaj, pri vožnji navzdol pa moramo biti bolj narazen. Na cesti, med vožnjo skupine, je to zelo težko izvajati pravilno. Teorija je eno, vožnja po cesti pa drugo. Skupina naravno leze skupaj, zato je varnostna razdalja v resnici večino časa izleta premajhna, in to je glavni vzrok padcev. Pojavi se nepredviden dogodek, sledi sunkovito zaviranje in izguba ravnotežja. Razložim, da gremo na izlet in ne na dirko, to ni Giro in ne Tour, ampak izlet, zato bomo vozili relativno počasi. Vožnja v skupini je nekaj povsem drugega kot vožnja s kolesom v trgovino. Prehitevanja ni. Opozorim na prometne predpise, ki se jih moramo držati, in jih vprašam, ali jih poznajo? Jaaa ... Semafor na glavnem križišču v Tolminu, zavijanje na levo, nasprotni avto ima prednost ...

Start

Startamo mimo igrišča, proti glavnemu križišču, vozim malce proti sredini ceste in preverjam situacijo. Več časa gledam nazaj kot naprej, opozarjam na razdaljo, vijuganje, držanje krmila ... Na semaforiziranem križišču se zgodi pričakovano – srednji del 19 članske kolone (17 učencev in učenk, dva učitelja) zapelje čez rdečo luč, ustavijo se samo zadnji trije, pa še ti na poziv učitelja spremljevalca, ki vozi na zadnjem mestu. Kljub temu, da so opozorjeni na semafor in cestna pravila, da jih posebej opozorim, naj ne vozijo skozi rdečo luč, se zgodi prav to. Zakaj? Razlago lahko iščem v preveliki količini dražljajev in tudi precejšnji količini navodil. Če hočem pokriti samo varnostni vidik, je tega že kar precej. Učenec se poleg tega znajde v novi situaciji (večina se nikoli ne vozi v večji skupini kolesarjev), če ima še težave s samo vožnjo, prestavljanjem, kolesar spredaj, kolesar zadaj, večini ne uspe pogledati še na semafor. Samo sledijo kolesarjem pred njimi.

Znani eksperiment z gorilo na košarkarskem igrišču, ki sta ga izvedla Christopher Chabris in Daniel Simons leta 1999 na univerzi Harvard je pokazal, da naša osredotočenost na eno zadevo vpliva na to, koliko zaznamo druge okoliščine okoli sebe. Udeležencem eksperimenta sta dala navodila, naj preštejejo, koliko podaj si izmenja košarkarska ekipa v belih oblačilih. Na igrišču je tudi ekipa v črnih oblačilih. Medtem ko igralci tečejo in si podajajo žogo, se med njimi mirno sprehodi v črno gorilo preoblečena oseba. Približno polovica udeležencev gorile ne vidi.

Pri prečkanju križišča v resnici ni ekstremne nevarnosti, ker avtomobili ne bodo štartali, dokler kolona mladih kolesarjev ne prečeka križišča. Kljub temu zavijem s ceste v park in počakam, da se zberemo vsi. Namenoma za odtenek povzdignem glas, poudarim resnost prekrška in možne posledice. Nato krenemo naprej.

Vožnja

V kolikor je skupina relativno homogena, vožnja poteka tekoče. Vnaprej imam predvidene postanke na primernih mestih, kjer lahko učenci prilagodijo oblačila, kaj popijejo in se odpočijejo. Nosilec za pijačo na kolesih ni, ker je to dejavnik povečanega tveganja za padec. Učencem razložim, da ne bomo kar naprej vsi čakali. Če kdo zaostane, čaka samo spremljevalni učitelj, ki vedno vozi na zadnjem mestu. Izgubiti se praktično ni mogoče. Pričakujem pa, da se vsi potrudijo za čim bolj gladko in tekočo vožnjo. To pričakujem tudi od tistih, ki so brez kondicije. Ne pričakujem, da bodo umirali od navora, ampak, da se potrudijo. To pomeni, da ne stopiš s kolesa takoj, ko je prvič težko zavrteti pedala, ker si pozabil prestavljati, ampak da prestaviš v primerno verižno razmerje, vztrajaš in greš naprej. In če res ne gre več v klanec, stopiš s kolesa, greš peš do vrha in potem takoj zopet na kolo ...

Vse to jim povem že pred startom. Zakaj nekdo vztraja tudi v gibanju v coni neudobja, nekdo drug pa ne? So učenci, ki s težavo dohajajo skupino, vendar se ne predajajo, in so učenci, ki sestopijo s kolesa na začetku klanca, ga prehodijo in potem na vrhu, na ravnini ne gredo nazaj na kolo. Kaj žene ene in druge? Ker otroke spoznamo v ponedeljek ob prihodu v šolo v naravi, je težko realno ocenjevati vzroke za to, kaj motivira posameznika. Prepričan pa sem, da večina otrok (in tudi odraslih) zaradi neizkušnosti v vztrajnostnih športih napačno ocenjuje svoje sposobnosti v določenem trenutku. Ko večina misli, da ne more več npr. kolesariti, so pravzaprav še zelo daleč od roba svojih sposobnosti. »Ne morem več« v resnici velikokrat pomeni »nočem več«.

Z vidika varnosti je delitev oz. drobljenje skupine na manjše dele do neke mere celo smiselna. Celotna skupina npr. 19 kolesarjev ob upoštevanju varnostne



Trasa kolesarjenja



razdalje zasede zelo veliko dolžino ceste. Prehitevanje nepotrpežljivih voznikov je včasih zelo nevarno. Tudi zato je zelo pomembna komunikacija v skupini, da se informacija o ovirah na cesti in avtomobilih ustno čim hitreje prenaša v obe smeri.

Tehnične težave na kolesih, predrte zračnice, zavore in odpuščeni vijaki se lahko pojavijo nenadno, zato je smiselno imeti s seboj osnovno orodje, s katerim lahko hitro uredimo težavo. V primeru hujših težav na pomoč priskoči osebje OE Soča, ki pripelje nadomestno kolo.

Na kolesarjenju do Kobarida naredimo predvidoma tri postanke, z bolj športnimi skupinami samo dva. So pa seveda tudi dnevi, ko gre vse narobe in se zazdi, da ne bomo nikoli na vmesnem cilju. Vstop v Kobarid je kratek, a strm klanec, zato je polurna pavza za učence in učitelje dobrodošla.

Vožnja nazaj ima zopet svoje zakonitosti. Utrujenost se večja, zato proti koncu poti popušča tudi koncentracija in disciplina pri vožnji. Včasih kdo preprosto ne razume, da poti še ni konec in da je potrebno poskrbeti za varno vožnjo vseh udeležencev. Ko ne zaleže noben pogovor, je najskrajnejši ukrep, ki zagotovo deluje, sestop celotne skupine s kolesa in hoja ob robu ceste nekaj sto metrov. Potem tudi najbolj razboriti najstniški uporniki razumejo, da določeno vedenje na kolesu ne pride v poštev.

Cilj

Prihod v rahlem spustu v Tolmin za večino pomeni katarzo, za nami je lep kos kolesarjenja. Težav s semaforjem tokrat ni. Pripeljemo se pred dom Soča, parkiramo kolesa in odložimo čelade. Pogovorim se z učenci, naredimo hitro analizo dopoldneva,

poudarim pozitivne zadeve in jih pohvalim. Nekateri so prvič prevozili tolikšno razdaljo, lahko so ponosni na to. Tudi jaz sem zadovoljen, odnesli smo jo brez padcev in poškodb.

Nato gremo vsi pod tuš. Rak rana šolskega športa v Sloveniji je neprilagojenost urnika in telovadnic za higieno vadečih učencev in dijakov po koncu vadbe. Kdo se z veseljem prepoti v prvih urah pouka in potem preživi v tem stanju še nekaj ur v šoli in npr. vožnjo v avtobusu proti domu? Ga ni junaka.

Na vožnji domov sledi samokritična evalvacija dneva, kaj je bilo dobro, kje bi lahko reagiral bolje ... Vedno je prostor za napredek.

Zaključek

Kolesarjenje je zagotovo najbolj nevarna dejavnost, ki jo izvajamo v šoli v naravi na ČŠOD Soča. Na začetku poklicne poti sem želel vse izpeljati brez padcev in nezgod, izkušnje pa so pokazale, da to ni mogoče. Moja naloga torej ni, da preprečim vse padce, to je nemogoče, ampak da minimiziram možnosti za to, da se zgodijo. Padci se bodo žal zagotovo zgodili, lahko pa poskrbim, da jih bo čim manj in da posledice ne bodo prehude. Vse razlage, priprava koles, prilagajanje in nastavljanje opreme, ocena fizičnih zmožnosti učencev, pogovor z učiteljem spremljevalcem, ocena stopnje discipline v skupini, motiviranje učencev, učenje prestavljanja in zaviranja, ocena hitrosti vožnje in prometnih situacij na cesti, vse je narejeno s ciljem, da varno izpeljemo kolesarjenje z učenci v nepredvidenih okoliščinah ceste.

Viri in literatura

Burnik, S., Petrovič, D., Gratej, L., Zubin, A., Jereb, B., Doupona, M., Dolenc, M. (2012): *ABC dejavnosti v naravi*. Ljubljana: Fakulteta za šport. Chabris, C., Simons, D. (2010): *The invisible gorilla*. Dostopno na http://www.theinvisiblegorilla.com/gorilla_experiment.html