



Kompetansekurs for sykkelpiloter

Innhold

Del 1.

Teoretisk gjennomgang av prosjektet

1. Bakgrunn historie
2. Grunnleggende retningslinjer

Del 2

Praktisk gjennomgang av sykkelen:

1. Styring/balanse
2. Bremseser
3. Bruk av kalesje
4. Batteri / ladning
5. Sykkel-computeren
6. El-motor / gasshåndtak

Sykkelturen:

1. Passasjerer
 - Sikker ombordstigning
 - Viktige hensyn, komfort, teppe, overtrekk
2. Sikkerhet i alle ledd
3. Hastighet
2. Passasjeren i hovedfokus.
3. Samtalen, hygge, den gode opplevelsen
4. Tilpasse turen til passasjeren
5. Ta hensyn til komforten til passasjerene (kulde, vind, varme osv.)

Del 1.

1. Bakgrunnshistorie:

«Sykling uten alder» startet opp i det små i 2012. Det var initiativtager Ole Kassow som var opphavet til ideen.

Han var en aktiv «ung» mann i 40 årene som var svært glad i å sykle. På sin daglige sykkeltur til og fra arbeid, syklet han forbi et pleiehjem som lå i nabolaget. På utsiden satt det en eldre mann som het Thorkild. Han var svært glad i å være ute i solen og han satt der og vinket til de som syklet eller gikk forbi. Ole Kassow registrerte denne gamle mannen som virket så hyggelig. Han begynte å tenke på at der inne på pleiehjemmet var det nok mange beboere i tillegg til Thorkild som i sine tidligere år hadde benyttet sykkelen til sine daglige gjøremål. Nå var det nok slik at de ikke lenger hadde den muligheten til å komme seg ut i de fri. Tanken utviklet seg videre hos Ole Kassow; hvordan kan vi få flere av de eldre på institusjoner ut i de fri?

Etter noe tid, og mange tanker, bestemte han seg for å leie en «sykkeldrosje» – en Rickshaw. Han ville tilby beboerne på pleiehjemmet en gratis sykkeltur ut i de fri. Men han hadde noen tvilstanker – hva ville de si til at det kom en fremmed mann inn og ville ha med seg beboere ut på tur. Han kunne bli avvist.

Men han tok mot til seg og gikk inn, traff på en pleier og fikk lagt frem hvem han var og hva han ville. Pleieren sa «et øyeblikk» og forsvant inn en dør. Etter en stund kom hun ut igjen med en eldre dame i armen og sa; «Gjertrud og jeg vil svært gjerne ha en tur». Gjertrud og pleieren satte seg foran i Rickshaw'en og de syklet innover mot København sentrum og ned til kaien. Etter en utrolig flott tur, bar det tilbake til pleiehjemmet. Han leverte sykkelen tilbake der han hadde leid den og tenkte at «det var det».

Men historien stoppet – heldigvis – ikke der. Den var så vidt begynt. Dagen etter, ringte bestyrerinnen på pleiehjemmet og spurte: «Hva har du gjort med Gjertrud?» Gjertrud hadde vært så begeistret for sykkelturen at hun hadde skravlet i vei til de andre beboerne på hjemmet. Nå var det kø – de andre beboerne ville også ut på sykkeltur.

Fra denne enkle ide og spede start, har «Sykling Uten Alder» utviklet seg i voldsomt tempo og ble fort utbredt over hele Danmark. I 2013 kom den første sykkelen til Norge. Starten her til lands gikk noe tregere, men i løpet av de siste 5 årene, har minst 250 kommuner anskaffet slike sykler (2020). Vi får ukentlig forespørsler fra steder rundt i landet som vil ha hjelp til å komme i gang.

2. Grunnleggende retningslinjer.

Hele hensikten med Sykling uten alder, er å få mennesker ut på tur. Mennesker som ellers ikke har mulighet til å komme seg ut på egenhånd. Da er det viktig av vi tenker på at det er dette mennesket (passasjerens) som er det viktigste elementet her. Altså må passasjerens ve og vel ha hovedfokus. Det er den enkelte passasjer vi skal gi en god opplevelse. At piloten også får en god opplevelse (og litt mosjon), er jo en flott bonus.

Med dette i tankene, må vi ha klart for oss hva som gir passasjerens en god opplevelse. Noen av dem har ikke vært ut på lang tid – enkelte ikke på flere år.

Det er ikke nødvendig i starten å ta så veldig lang tur. For noen kan det være nok med 10 minutter. Andre en halv time eller mer. Det er viktig å ta brukeren på alvor, og tilpasse turen til den enkelte. Vi vil etter hvert komme borti brukere med svært ulike behov og ønsker.

Start med små korte turer og øk på etter hvert. Mange eldre er engstelige. De ansatte på Institusjonen vil være behjelpelige med dette. Det er mange hensyn å ta; demens, benskjørhet, lammelser, kols osv. Mange er trette og orker ikke så mye. Vær oppmerksom på alle disse faktorene og tilpass turen til brukeren og utvide med lengre og lengre turer etter hvert som brukeren blir tryggere (og ønsker det).

«Sykle sakte – Svinge mykt»

For at passasjerens skal ha en god opplevelse, er det viktig at han/hun føler seg trygg. I denne sammenheng er det også viktig å påpeke hastigheten. Opplevelsen av fart er mye sterkere for den som sitter foran enn for den som sykler. Sykkelturen skal primært foregå i gangfart. Man skal kunne føre en samtale om ønskelig. Kanskje skal man stoppe opp og slå av en prat med folk man møter. Husk at noe av opplevelsen for brukeren, er å komme ut og møte andre mennesker. En annen, men svært viktig ting, er at i større fart, vil ujevn vei og humper føles mye kraftigere og kan til dels også være farlig for mennesker med benskjørhet. Sikkerhetsmarginene blir også gradvis mindre ved høyere fart.

På lengre turer på fin jevn vei, kan man – når det er hensiktsmessig – øke farten. Men å kjøre over 15 km/t skal ikke være nødvendig. Tester har vist at passasjerens trives best når hastigheten ligger mellom 12 og 15 km/t (på rette strekninger og god vei).

Primært skal dette være en god opplevelse for passasjerens som de ønsker å gjenta. Har man dette i tankene hele tiden, går det bra.

Dette avsnittet om hastighet er så viktig at vi har tatt det med både her under grunnleggende retningslinjer og i del 2 under Hastighet.

Del 2

Praktisk gjennomgang av sykkelen

- **Styring/balanse**

Her er det viktigste å påpeke forskjellen fra en vanlig 2-hjulsykel. Man dreier hele fronten («sittekassen») når man skal svinge, i stedet for bare å lene seg litt over til siden.

Når man svinger, blir tyngdepunktet forskjøvet, samtidig som sentrifugalkraften vil trekke sykkelen rett frem. Derfor kan vi ikke nok presisere vårt viktigste motto om sikkerhet: **«Sykle sakte – Svinge mykt»!**

Bakfiets- og trioBike-syklene har et vanlig sykkelstyre, noe som gjør den enkel å manøvrere. På Christianiabike-sykkelen har man et annerledes styre som gjør at man må endre på grepet når man svinger. Svinger man til høyre, bytter man grep med venstre hånd til midten av styret og motsatt når man svinger til venstre.

- **Bremser**

Bruk fortrinnsvis bakkbremsen. Forbremsen tar (nesten) alltid mye kraftigere, og det er fare for bråbrems. Brems alltid opp i god tid før en sving, slik at du ikke risikerer brå oppbremsing i svingen, eller for høy fart – noe som kan føre til velt.

I nedoverbakke, er det lurt å holde bremsen (fortrinnsvis bakkbremsen) så vidt inne. Dette kjenner/hører passasjerer, og det vil (erfaringsmessig) gjøre at han/hun føler seg tryggere. Bli farten for stor i utforbakke, kan det føles som du som pilot ikke har kontroll – og passasjerer har absolutt INGEN kontroll. Det er altså passasjerens ve og vel vi skal tenke på. Skal man nyte turen, må man først og fremst føle seg trygg!

- **Bruk av kalesje**

Sett deg inn i hvordan kalesjen fungerer. Det er litt ulikt på de forskjellige syklene. Mange passasjerer synes kalesjen er i veien for utsikten, så spør alltid om de vil ha den oppe eller ikke. På trioBike-sykkelen (2015/16-modellen) må du passe på å vippe opp spilene som holder kalesjen på plass. Gjør man ikke det, vil spilen vri seg, og kalesjen blir ubrukelig. På 2017-modellen dette sterkt forbedret. Sørg for å sette deg inn i hvordan den fungerer før du legger ut på tur.

Dersom det er litt vind, kan kalesjen gjøre det mye lunere for passasjerer.

- **Batteri / ladning**

Sjekk batterikapasiteten før turen. Dersom forrige bruker av sykkelen har glemt å sette sykkelen til lading, kan det være redusert rekkevidde på batteriet. Pass alltid på at DU setter sykkelen til lading etter turen – så slipper neste pilot å oppleve det samme 😊

Det er ikke nødvendig å ta ut kontakten så snart batteriet er full-ladet. Elektronikken styrer dette, og slår av laderen, og går over på vedlikeholdslading. La ikke batteriet bli helt utladet. Dette kan skade batteriet.

Dersom sykkelen blir stående over lengre tid uten å være i bruk (f.eks. på vinteren), bør batteriet lades minst én gang i måneden.

- **Sykkel-computeren**

For å slå på el-systemet på sykler med Promovec-motor, setter du nøkkelen i batteriet og vrir **en liten** omdreining mot høyre. Da skal baklyset tennes. Deretter trykker du på den lille hvite knappen til høyre på sykkel-computeren. Etter noen få sekunder, vises litt forskjellig informasjon i displayet. Det viktigste er hastigheten (store tall) og batterikapasitet. «Assist»-nivået trenger du ikke tenke på da det er «gassen» som avgjør hvor mye hjelp motoren skal gi deg.

Bakfiets med Shimano Steps-motor, har et display med noen knapper. Trykk på «on/off»-knappen for å aktivere el-systemet. Her har man også et sett knapper på venstre side på styret – to grå og en svart. For å få hjelp av motoren, må man bruke «de små grå» - bokstavelig talt 😊 I utgangspunktet står det «OFF» i displayet. Trykker du på den øverste grå knappen, endres dette til «ECO», «NORMAL» og «HIGH». Skal du starte f.eks. i en bakke, kan du bruke walk-funksjonen. Da trykker og holder du inne den nederste grå knappen til du hører et pip. Da står det «WALK» i displayet. Trykk så og hold inne den samme knappen, og motoren vil hjelpe deg i gang.

På trioBike-sykler med BionX-motor, brukes det ikke nøkkel i batteriet. Trykk på knappen øverst til høyre på displayet, og el-systemet starter. Her er heller ikke noe gass-håndtak. Motoren reagerer kun på pedaltrykk. Imidlertid reagerer ikke motoren før man har litt fart (ca. 2 km/t). Husk på dette når du vurderer å stoppe i en bakke – da kan det være tungt å komme i gang igjen. Når du er i gang, trykker du en gang på den samme knappen, og du er tilbake til normal funksjon.

- **El-motor – gasshåndtak (gjelder ikke Bakfiets eller trioBike med BionX el-system)**

Når el-systemet er startet opp, er det bare å «trå til». For å aktivere motoren, vrir du på gasshåndtaket på venstre side. Du bestemmer hvor mye kraft motoren skal gi ved å vri mer eller mindre på «gassen» – som på en moped/motorsykkel. Pass på at du slipper «gassen» når du skal bremse, før en sving og i nedoverbakke.

Det er viktig at du setter deg godt inn i sykkelens funksjoner før du begynner å sykle med passasjerer. Ta noen turer – gjerne med friske mennesker som passasjerer – slik at du blir godt kjent med sykkelen. Når du er trygg på sykkelen, kan du fokusere på selve turen den dagen du tar med andre passasjerer!

Sykkelturen:

1. Passasjeren

Sikker ombordstigning:

- Pass på at håndbremsen er på, slik at sykkelen ikke beveger seg når passasjeren skal opp i setet.
- For mye vekt på fotbrettet kan forårsake at sykkelen vipper.
- Om passasjeren er i stand til å sette seg opp i setet på egenhånd, bør du selv sitte på sykkelsetet. Derved minsker faren for at sykkelen skal vippe. Se for øvrig instruksjonsvideo på: <https://syklingutenalder.com/opplaering/>
- På trioBike-sykkelen, tar du bort platen i midten av fotbrettet. Da kan passasjeren sette seg i setet uten å måtte trå på fotbrettet.
- På Bakfiets-sykkelen skyver man forbrettet inn for enkel påstigning, og drar det ut når passasjeren(e) har satt seg i setet.

Viktige hensyn, komfort, teppe, overtrekk

- Bruk ekstra teppe om det er kaldt for passasjeren under turen.
- Bruk det vindtette regntrekket dersom dette fulgte med sykkelen.
- Bruk gjerne en ekstra pute for passasjerer som liker mykere sete.
- På kalde dager kan du bruke en skinnfell i setet – det varmer godt.
- Pass opp for humper og hull i veien. Husk at noen passasjerer kan være beinskjøre eller ha vondt i ledd og muskler.

2. Hjelm og sikkerhetsbelte.

Det er ikke påbudt med hjelm, men for å være gode forbilder og fordi vi er godt synlige i det offentlige rom, er det ønskelig (!) at pilotene bruker hjelm og refleksvest.

Passasjeren bestemmer selv om han/hun vil bruke hjelm, men mild overtalelse virker ofte godt... 😊. Det viktigste er at **passasjerene spennes fast med sikkerhetsbelte!**

3. Hastighet.

Dette er svært viktig og har høy prioritet. Husk vårt motto: «**Sykle sakte – Svinge mykt**». Turen blir mer behagelig og vellykket på alle måter med en lav hastighet. Motoren kutter (i henhold til lovverket) ved 25 km/t. Imidlertid bør man ikke sykle fortere enn 15 km/t. Veiens beskaffenhet (bredde, ujevnheter o.l.) har stor innvirkning på hvordan farten føles for passasjeren!

Sykle også så sakte at det vil være naturlig å stoppe og slå av en prat med mennesker dere møter langs veien.

4. Passasjeren i hovedfokus.

Passasjeren skal alltid være i hovedfokus. Det er for denne vi er ute på tur. Dersom han/hun skal ha det beste utbytte av turen, er det viktig at han/hun føler seg trygg. Sykle på en slik måte at det aldri er tvil om at du har full kontroll.

I nedoverbakker er det viktig å holde litt på bremsen. På denne måten kjenner passasjerer at du som pilot har kontroll. Husk at denne sykkel er ikke bygd for fart og spenning!

Ta hensyn til humper og hull i veien. Eldre mennesker med utfordringer med benskjørhet eller vondt i ledd og muskler, merker ujevnheter lettere enn en ung frisk pilot.

5. Samtalen, hygge, den gode opplevelsen.

Erfaringer fra både Danmark og Norge, viser at samtalen vi kan klare å skape underveis, er av stor betydning for passasjerer. Husk at mange sitter inne, tause og uten kommunikasjon dag ut og dag inn. Selv om det kan være litt vanskelig i starten å få i gang en samtale – at du ikke får svar – så bare fortsett. Det har vist seg før, at passasjerer som var helt eller delvis uten språk, har begynt å snakke igjen etter flere turer ut i det fri. Vær tålmodig.

6. Tilpasse turen til passasjerer.

Spør passasjerer om hvor de vil sykle. Ikke alle er i stand til å svare på det, men be pleie-personalet eller pårørende om hjelp med dette. Svært mange ønsker å se igjen sitt barndomshjem eller besøke områder hvor de har bodd eller jobbet tidligere i livet.

Tenk også på lengden på turen og på hva den enkelte orker eller er i stand til. Spør gjerne passasjerer om han/hun har det bra.

7. Ta hensyn til komforten til passasjerer (kulde, vind, varme osv.)

De fleste vil nok sykle i fint vær, men det er fullt mulig å sykle i overskyet vær også. Da er det viktig å tenke på hvilken type klær som er hensiktsmessig å ha på. Mange eldre fryser lett og er mer følsomme for vind. Er det svært varmt derimot, kan for mye tøy være ubehagelig. Også dette er det hensiktsmessig å få hjelp til av pleiere eller pårørende.

Se også opplæringsvideoer på vår hjemmeside:

<http://syklingutenalder.com/opplaering>

God sykkelstur!

Opplæringsbevis

Dato:/..... 20.....

Pilot (frivillige) :.....

Ansvarlig

Daglig leder Bø Frivilligsentral, Elisabeth Haugen

Opplæring godkjent:

(Ansvarlig signatur)

Alle sykkelpilotene registreres som frivillig hos Bø Frivilligsentral. (Eget skjema fylles ut)

Som medlem i «Sykling uten alder – Norge» er brukerne av syklene dekket av vår ulykkes- og ansvarsforsikring. (Ulykkesforsikringen gjelder personer under 70 år)

Men den beste forsikringen er:

Sykle sakte – Svinge mykt

Sjekkliste

Opplæring av nye piloter

Bakgrunnshistorien

Grunnleggende retningslinjer

Sykkelen

Styring/balanse

Bremser

Kalesje

Batteri / lading

Sykelcomputeren

El-motoren / gasshåndtak

Sykkelturen

Passasjeren

- Sikker ombordstigning

- Viktige hensyn

Hjelm og sikkerhetsbelte

Hastighet

Passasjeren i hovedfokus

Samtalen

Tilpasse turen