



Aerutamise tehnikad matkakanuudele.

1. Aerutamise otsetehnika

Eesmärgiks on liikuda võimalikult kiiresti edasi ja otse. Elementidest kõige tehnilisem ja kauem õpitav. Algajad võiksid jälgida, et istudes oleks selg sirge või nõgus (mitte kükas, sest siis väsid ruttu ära). Tähelepanu tuleks pöörata järgmistele momentidele:

- Tõmmet alustada võimalikult eest.
- Tõmbe aeg hoia aeru võimalikult püstiselt.
- Tõmme lõpeb puusa juures. Ei ole mõtet tõmmet taha venitada, sest peale puusa jääb aerulaba nurk selliseks, et füüsika reeglite järgi hakkab toimuma pidurdus.
- Tõmbes on siis jõud, kui tõmme toimub ka kere pöörde abil (õlavöö ja selja lihased) ning mitte ainult käte jõul. Selle tunde ja tehnika saab kätte, kui käed jäävad tõmbe aeg suhteliselt sirgeks s.t et ei kõverdu küünarnukkidest rohkem kui 25-35°.

2. Kaartõmme (K.)

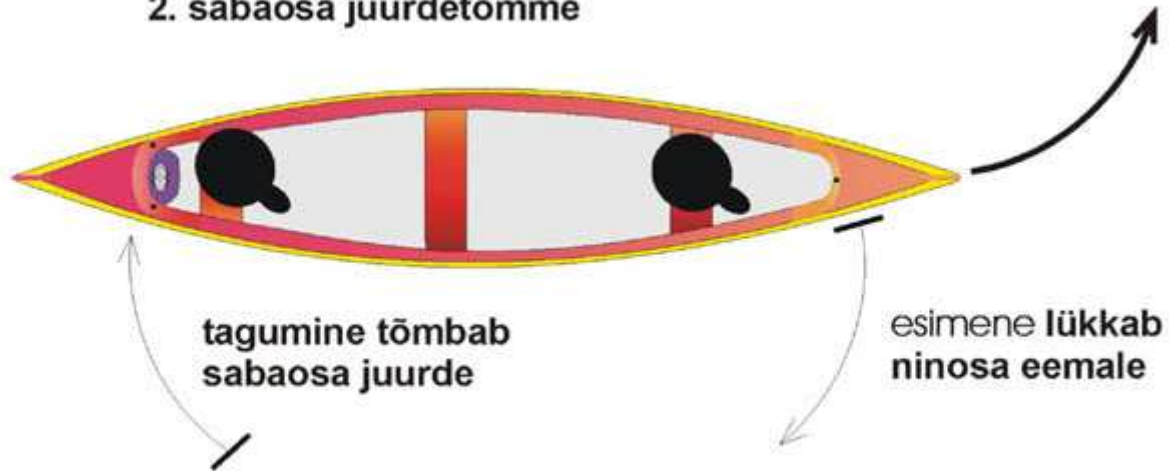
K. eesmärgiks on panna kanuu pöörlema. K. koosneb kahest osast:

- ninaosa eemalelüke
- sabaosa juurdetõmme.

Vähegi kogunud kanuumatkajad kasutavad K. alateadlikult alati. Olete ju kuulnud, kui öeldakse eessõitjale ehk pootsmanile, et tõmba paremalt, tõmba paremalt(hea on, kui on viisakas kapten). Kuna matkajatel otseaerutamise tehnika on nii nagu on, siis selles n.n. paremalt tõmbamisega lükatakse tegelikult paadi nina veidi vasakule. Toimubki K. esimene osa ehk ninaosa eemalelüke ja kanuu saavutab soovitud trajektooriga mingi osa. Vähem olen näinud aga kapiteneid (selline kõrge nimi tagumise sõitja kohta), kes oskavad peale pootsmani käsutamise K. teist osa ehk sabaosa juurdetõmme. Tegelikult on asi lihtne. Tagumine, ehk kapten, teeb lihtlabase tõmbe küljelt saba suunas. Peale paariminutilise harjutamise saavad enamuses kõik selle külgtõmbega hakkama. Üldiselt lihtne võtte, ja kui see kätte saadakse, kasvab käänelise jõe kurvide võtmise kiirus oluliselt. Ehk kogunud sõitja ei pidurda enam kalli lihasjõuga saavutatud kanuuhoogu maha pidurdava tüürimisega. Edasiviiva K. teise osaga - saba juurdetõmbega, saavutatakse kiiruse säilimine. Nii lihtne see ongi.

Kaartõmme koosneb kahest osast:

1. ninosa eemale lükkamine
2. sabaosa juurdetõmme



3. Tüürimine (T.)

T. on niivõrd tähtis, et väärub kanuumatkamisel eraldi käsitlemist. T. õpitakse ära mitmepäevasel matkal tavaliselt teisel päeval, kui esimene päev on tuidimuseni kaldast kaldasse kinni sõidetud. Millegipärast hakkab terve mõistus tööle alles siis, kui füüsika seadused õlavõotmes väsinud lihasvalu näol esile tungivad ja enda hingevalus nähakse jälle kaaslasti sulgkergelt eest ära liuglemas kaunil veepinnal. Kas ei teki jõuetuse tunne? Sellele on lihtne lahendus – õpi tüürimine ära.

T. tuleks jälgida järgmist

- Kanuu liikumistrajektoori eest vastutab kapten ning tüürib kapten. Eest ei ole võimalik kanuud efektiivselt T.
- Põhimõtteliselt saab kanuud T. siis kui kanuu kiirus on suurem või väiksem voolu kiirusest. Null kiirusega voolu suhtes T. ei toimi. Siis tuleb kasutada teisi võtteid, mis hoogu annavad või pidurdavad. Näiteks kaartõmme, sabaosa eemalelükke või otseaerutamist.
- T. tuleb võimalikult tagant – siis on pidurdav moment kõige väiksem.
- T. erivariant on sabaosa eemalelükamine. S.o. efektiivne kiireks ja järsuks suuna muutmiseks. Vähegi kogunud matkajad teevad seda alateadlikult niigi, pannes aeru küljepeale pidurdavalt vette, et kivist või puust mööda põigata.

Tüürimine

1. Tõmbe lõpus jäetakse aer endast tahapoole ja väikeste liigutustega korrigeeritakse sõidutrajektoori. Pidurdab minimaalselt.



2. saba eemalelülke on tugevalt hoogu pidurdav ja paat pöördub järsult



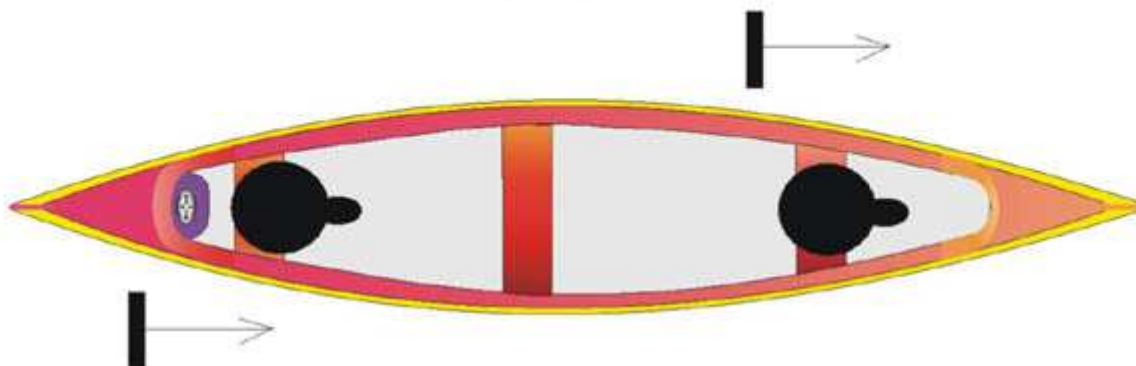
4. Pidurdamine (P.)

P. on vajalik halvima ärahoidmiseks. Võte on elementaarselt lihtne. Kui matkale lähete proovige korraks oma täislastis kanuuga hoog sisse võtta ja siis täiega pidurdada ehk täishoopealt hakata tagurpidi aerutama. Ja seda tehke kohe tugevalt, jõuga. Saate tunnetuse kätte.

Näiteks sõidate kerge vooluga jões, kaugelt juba näha, et puu on ette langenud ja et kusagilt kalda ligidalt saab mööda. Tundub ohutu. Aga lõpuks ollakse ikka kuidagi küljega vastu seda mahalangenud puud, kus oksad nägu kraapimas ning vool ohtlikult kanuud kallutamas. Sellisest situatsioonist väljaukerdamiseks tuleb paadist välja astuda, kusagilt tirida ja sikutada, jalad märjaks teha. Tüüpiline koht kus minnakse ümber või kukutakse vette.

Mida siis teha? Kõigepealt pidurdage hoog maha juba enne (ohutus kauguses) ja vaadake ning hinnake situatsiooni. Siis on suhteliselt lihtne ju märgata, et kus on see koht, kus väljatulemata saab läbi sõita või alt pugeda. Pidurdamine ehk äkitselt tagurpidi sõitma hakkamine ongi see asja iva, mis annab sõitjatele aega olukorda analüüsida. Pole mõtet oodata, et mida vool teeb, märgates äkki, et ammu oleks pidanud midagi ette võtma.

Pidurdamine ehk tagurpidi aerutamine



Kanu sõidu põhitõed.

1. Kanuu ohutu liikumise eest vastutab tagumine sõitja ehk kapten
2. Ära haara kätega okstest – tõenäosus kummuli minna on üle 50%. Algajad lähevadki kummuli, sest nad ei raatsi lahti lasta.
3. Parem enne välja hüpata ja kiirelt tegutseda, et kanuu kividelt või puuderisust ära tõmmata (või muust olukorrast päästa), kui hiljem uppunud asju ja kanuud jõepõhjast otsida. Kärestikud ja kiire vooluga kohad on üldjuhul madalad ning seetõttu võimalik kindlalt jalgadel seista. Kui jalgu või käsi, puule, kivile, maha jne... ei saa toetada, siis pole mõtet kanuust niisama minema ujuda.
4. Kanuud on kergem tüürida, kui aerutad sisekurvi poolt. (Sirge peal pole vahet kummalt poolt aerutad).
5. Kiire vooluga kohtades ole valmis tugevalt pidurdama, et ohte vältida.
6. Kui minnakse kaldale, tõmmatakse kanuu kindlalt kuivale. Liikuv vesi on nii mõnedki kergelt kaldale tõmmatud paadid lahti loksutanud ja vool siis minema viinud.
7. Suuremates mägijõgedes kehtib reegel, et kui surra, siis kangelaslikult. Mis tähendab, et vaatamata kuidas lained sinu paadikest pilluvad või kallutavad, tuleb kogu aeg edasi tõmmata, rütmi kaotamata, lõpuni. See on kärestikes kiirlaskujate kuldreegel. (kevadise suurvee ajal on Baltikumi suurim kärestik Jägalas, kosest kohe allpool)
8. Igal reeglil on erandid.