



Turvalisus jõel

ehk

kui turvaline on Türi-Tori kiirlaskumine?

Proovin siin nüüd vaadata, millised ohud kiirlaskumisel osalejaid võiksid varitseda ning kuidas nende ohtude õnnetusteks realiseerumist oleks võimalik vältida.

Kõigepealt võistlusest endast.

78 km pikkune Türi-Tori kiirlaskumine on Pärnu jõel toimuv rahvasportlik aerutamismaraton kõigile inimjõul liikuvale veesõidukeile. Seni on sõidetud erinevate süstade, kanuude, sõudepaadi, kummipaate ja raftiparvede, aerulaua ning vesijalgratastega. Võistlus toimub kevadise suurvee ajal, mil veetase on kõige kõrgem ja voolukiirus kõige suurem. Kiire jõgi on huvitav, võimas vool on põnev sõita, kärestikud lasevad oma osavust proovida ja rõõmu kiirest jõest ja võimsast voolust see võistlus tahabki pakkuda. Aga Eestis saab niisuguseid veeolusid ainult varakevadel.

Millest siis ohud alguse võivad saada?

Omavahelistes seostes vaatame kolme tegurit:

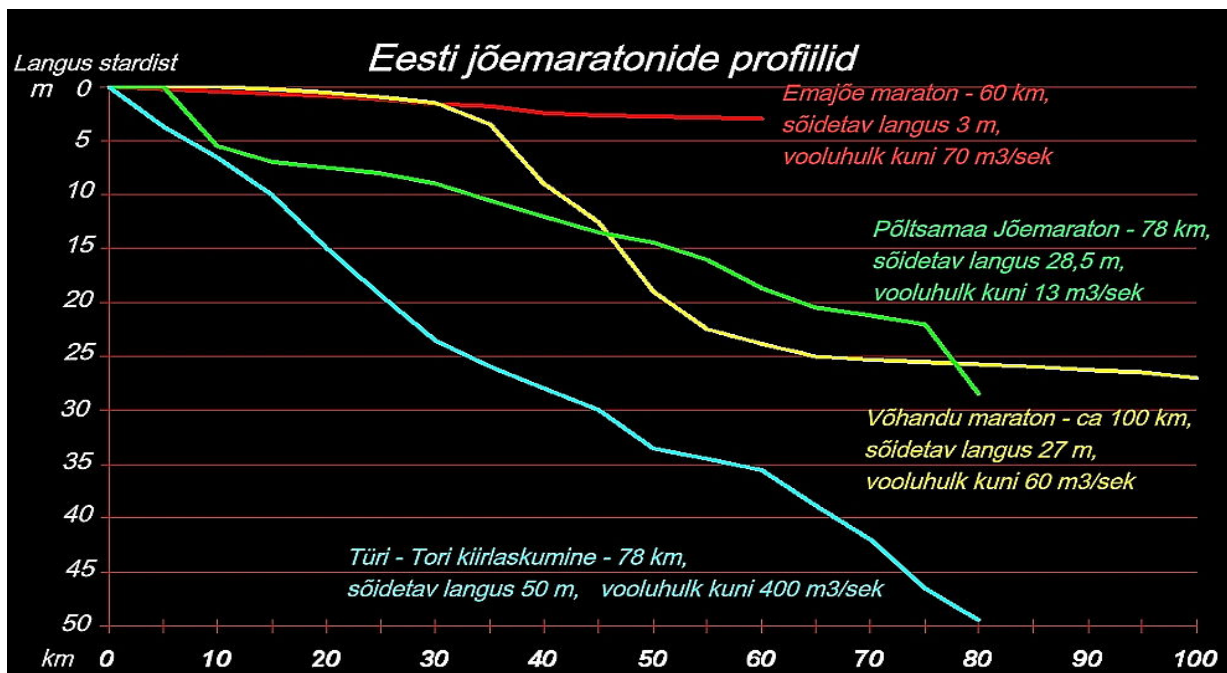
- keskkond, milles võistlus toimub;
- võistlejad, nende eeldatavad kogemused ja oskused;
- võistlejate poolt kasutatav varustus.

Keskkond

Türi-Tori kiirlaskumine toimub varakevadel, kui õhutemperatuur võib päeval kõikuda 0 ja 10 plusskraadi vahel, võib sadada vihma, lörtsi, rahet koos väga tugeva tuulega või ka olla päikeseline mahe kevadilm.

Veetemperatuur on sel ajal kuni 2- 10 plusskraadi vahel.

Pärnu jõgi on Eesti pikematest veematkajõgedest suurima langusega. Türi – Tori 78 km distantsi stardi ja finiši kõrguste vahe on 50 meetrit ja keskmiseks languseks teekonnal 0,64 m/km kohta.



Aastakeskmise vooluhulgaga (65 m³/sec) võrreldes võib Pärnu jõe suurveeaegne vooluhulk oma tipp hetkel olla kuni 7 korda suurem ja jõe veetase kohati kuni 4 meetrit kõrgem võrreldes suvise veetasemega. Need näitajad annavad aimu sellest, kui tugevalt erineb varakevadine Pärnu jõgi suvisest. Kärestikud ja kunagised

veskipaisud, mis tänaseks on kärestikeks lagunenud, paiknevad kogu distantssi ulatuses võrdlemisi ühtlase jaotusega. Suurvee ajal nähtavale jäänud kärestikud on lühikesed ja lihtsad e. valdavalt otsesõitmiseiga läbitavad ja ei nõua kiirete äkiliste pöörete tegemist ning slaalomisõiduuskusi. Enamus väiksemaid kärestikke on suurvee ajal paksu veekihiga kaetud ja madalate kiviste kärestike asemel on vaid kiire ja tugev veevool. Purustava jõuga kärestikke, kus veevool võiks paadi või vette sattunud sõitja vastu kive paisata ja niimoodi paadi lõhkuda või võistlejale ohuks olla, ei ole. Puuduvad ka Sindi või Pirita jõel Iru elektrijaama paisualusele sarnased tugeva tagasivooluga kohad, kuhu sattunu surutakse voolu poolt vee alla ja kust oleks väga raske välja pääseda. Jändja ja Kurgja paisud, milledest enamus võistlejaid oma paadid ringi kannavad, on suuremate oskustega võistlejatele allasõitmiseks omamoodi maiuspaladeks. Ka ümberminemise korral ei ole seal kaldale pääsemine eriti keeruline. Mõlema paisu all on jõgi suhteliselt madal ka suurvee ajal ja suuremalt jaolt ulatuvad ümberlâinutel jalad kohe põhja ning on võimalik koos alusega kalda poole liikuda. Võistlustassi esimeses kolmandikus on jõgi suhteliselt kitsas ja kallas käeulatuses, keskosas on jõe laiuseks kohati kuni 50 meetrit ja trassi viimasel viiendikul on jõgi kohati üle 100 m lai. Tervikuna on Pärnu jõgi sportliku veematkamise klassifikatsiooni järgi I raskuskategooria (kõige kergem tase) matkajõgi, mis on ka varakevadel jõukohane kõigile, kes veematkamise baaskoolituse läbinud ja voolavas vees kanuu- või süstasõidu juhtimistehnikad omandanud.

Võistlejad

Võistlejate koosseis ja varasemad kogemused on üsna erinevad. On suure kogemusega kärestikuaerutajaid, kes suudavad probleemideta välja tulla igast olukorrast ja aidata nii iseennast kui vajadusel ka teisi. On ka suure kogemusega mereaerutajaid, kelle kogemus küll enamasti mereaerutamisega seotud. On veematkajaid, kes näinud märksa tõsisemaid jõgesid ja kärestikke, kui seda Eesti jõed suudavad pakkuda. On kaitseliidu võistkondi, kes tulnud raftidega koormusmatka tegema või sportlikke seltskondi, kes samuti valinud kevadisel jõel elamuse saamiseks rafti kui kõige stabiilsema aluse. Ja on ka neid, kelle kogemus piirdub mõne varasema kanuu- või süstamatkaga rahulikul suvisel jõel.

Kes võimalikult suurt kiirust tahab saavutada, valib tavaliselt ka võimalikult kiirema paadi. Samas on nii, et mida pikem, saledam ja kiirem alus on osalemiseks valitud, seda kohmakam on temaga kiires voolus manööverdada ja seda suuremaid kogemusi ja tehnilisi oskusi see võistlejalt nõuab.

Kogemustega veematkajate jaoks ja kiirelt voolava vee kogemusega mereaerutajate jaoks pole kevadise Pärnu jõe peal midagi üllatavalt uut. Ainult mereaerutamise kogemusega osalejad või ka varasemalt ainult siledal seisval veel sõitnud osalejad puutuvad aga kokku hoopis teistmoodi olukordadega, kui seni kogetud. Manööver, mis seisva vee peal või merel näeb ühtemoodi välja, on kiirelt voolaval jõel hoopis teistmoodi, sest vesi kannab paati kogu aeg edasi. Napiks võib jääda ka õige sõiduraja valiku oskus, seda eriti kärestikes kivide vahel või tugevas laines, kuna puudub voolava vee mõjusid arvestava sõiduraja valimise ja voolavas vees olevate takistuste märkamise kogemus. Nende kogemuste nappus pakub ridamisi võimalusi oma sõiduvahendiga ümberminekuks ja külma vette ujumasattumiseks. Rohkem tekib ujumisvõimalusi pealt lahtiste kanuudega osalejaile, sest süstasõitjate enamus valdab sõidutehnikaid, mis lubab neil ümberminemise korral end süstast väljumata jälle õigesse sõiduasendisse tagasi aidata. Aga üks vahel tule ka neil süstast väljuda ja ujuda.

Liikumistrajektoori valimisel tuleb osata arvestada ka seda, et juhusliku ümbermineku korral oleks võistleja suuteline iseseisvalt kaldale jõudma. Kitsal jõel on see lihtne, sest kallas on käeulatuses, kuid distantssi viimasel tosinal kilomeetril on jõgi kohati üle 100 meetri lai ja jõe keskel ümber minnes tuleb kaldani jõudmiseks ujuda külmas vees üsna pikk teekond. Tugevama vooluga kohas võib see teekond veelgi pikeneda. Sellisel juhul võib ilma kuivülikonnata ujujat ähvardada alajahtumine ja külmakangestus enne kaldale jõudmist.

Siit jõuamegi jutuga varustuse juurde.

Varustus

Inimest vee peal hoidvate ohutus- või päästevestide kasutamine on nii elementaarne, et sellel ma pikemalt ei peatu. Aga alustame olulisemast ilmastikuga seotud varustusest.

Sooja ilmaga ja hiliskevadise või suvise soojema vee korral pole Eesti jõgedel kanuu või süstaga ümberminemine eriliseks probleemiks. Kallas on lähedal ja veetemperatuur ujumiseks piisavalt kõrge, et rahulikult kaldale jõuda ükskõik millisest olukorrast ja ükskõik millise riietusega.

Varakevadine jahe ilm ja külm vesi esitavad osalejate riietusele tõsisemaid nõudeid, sest veidigi pikemaajase külmas vees viibimine võib endaga kiirelt kaasa tuua alajahtumise.

Süstaga sõitjad kasutavad enamasti kuivülikondi, mis koos aluskihi riietusega on piisav kaitse alajahtumise vastu külma vette sattumise korral ja nii pole ka pikem vees viibimine inimesele ohtlik. Kuid kuivülikonnad on kallid, mõneti ka ebamugavamad ja kui mereaerutajad kasutavad neid aastaringselt, siis valdavalt jõgedel matkajad vajaksid neid vaid mõne korra aastas ja seepärast püütakse kuivülikonna soetamise asemel lihtsamalt läbi ajada. Seepärast kanuumatkajad ja raftidega sõitjad kuivülikondi tavaliselt ei kasuta. Ka on nende sõiduvahendid kiiretest sportlikest süstadest märksa stabiilsemad ning ümberminemise tõenäosus oskaja sõitja jaoks ka väiksem - vähemalt nad ise arvavad seda. Nii sõidetakse selle riietusega, mis pakub mugavat olemist. Niisugusel puhul muutub väga oluliseks kuivade varuriiete olemasolu, et märjakssaamise järel end jälle kiiresti kuivalt ja soojalt riidesse panna.

Kiirlaskumise pikk sõit ja ajalisel pikk päev eeldaks päris paljude vajalike asjade kaasavõtmist. Et enamus eelistab siiski kergema paadiga ja kiiremini sõita ning täiskomplekti matkavarustust kaasa vedada ei taheta, muutub oluliseks varustuse osaks ka võistlejat saatev autoga saatemeeskond. Tavaliselt ootab see oma võistlejat sildade ja kontrollpunktide juures või teistes ligipääsetavates kohtades jõe ääres ja tema peamine ülesanne on kontrollida oma võistleja liikumist ning varustada teda päeva jooksul vajamineva täiendava varustusega. Kuivi riideid, juua, süüa, varuaueru, aidata paati katkestamise järel ära viia või paisudest ringi vedada – mida iganes võistlejal ka vaja ei peaks minema, saatemeeskond (tihtipeale on see üks inimene, teinekord võistlejat saatma tulnud pere) on esimene, kes oma võistlejale toeks tuleb.

Oluline on ka sõiduvahendi ujuvuse tagamine selle veega täitumise järel. Enamusel süstadel ja kanuudel on ujuvus tagatud juba tootja poolt sisseehitatud õhukambritega, kuid osadel paatidel tuleb see tekitada täiendavate vahenditega. Ümberminekujärgne ujuvus kindlustab selle, et paat ei hakka veega täitumise järel põhja vajuma, vaid jääb pinnale ja seda on võimalik püüda ja päästa ka siis, kui sõitja on paadist lahkunud ja kaldale suundunud ning paat omapead allavoolu ujub.

Kui me nüüd eelneva jutu kokku võtame, siis tuleb Türi-Tori kiirlaskumisel osalejail:

- aerutada kiires ja tugevas voolus ning osata nendes tingimustes paati juhtida;
- läbida veerohkeid kiire voolu ja parajalt tugeva lainega kärestikke, kus juhtimisvea tõttu võib paat ümber minna ja vool võib sõitja kaasa kanda;
- Jändja ja Kurgja veskipaisudest paadi kaldalt ringivedamist (juhendi järgi soovitatav tegevus, mis ei sisalda ohtusid) või veskitammist allasõitmist (juhendi järgi lubatud tegevus), millega võib kaasneda ümberminemine ja tugevasse veevoolu ujumasattumise võimalus;
- aerutada laial ja tugeva vooluga jõel, kus ümberminemise korral võib kallas jääda mitmekümne meetri kaugusele ja kaasavedava veevoolu tõttu võib kaldalejõudmine üsna aeglane olla;
- terve päev veeta varakevadiselt jahedas ja muutlikes ilmastikuoludes (võimalikud on lumesadu, rahe, vihm, tugev tuul, aga ka mahe päikeseline ilm) ja jääminekujärgselt külma vee peal koos korraliku füüsilise koormusega.

See on siis teooria.

Ja et praktika on tõe kriteerium, esitame kahe osaleja kirjeldused sellest, mis tegelikult juhtuda võib:

/Siis tuli aeg komplekteerida varustus: kaks komplekti kuivi riideid (üks kanuusse ja teine autosse), tagavarakanuu (varupaat võetakse üldiselt väga harva kaasa – K.R), tagavaraaer, kaks komplekti GPS-e, šokolaad, vesi, 10m nõõri, otsmikulamp, nuga ja igaks juhuks tikud. Hommikul sai arutatud millist riietust kasutada. Kuna oli suhteliselt külm ja lubas sadu ning ei olnud mingit kavatsust kummuli minna, sai dresside peale veetud kilepüksid ja tossude asemel jalga kummikud. Kilomeeter enne lõppu selgus, et valik oli väga vale. Kihutasime finišieelses kärestikus veealusele kivile, mis lihtsalt lõi kanuu kummuli. Sinnani olime sõitnud täiesti kuiva kanuuga. Üritasime kanuud välja saada, aga õnnetus juhtus keset jõge (ma ei saa aru kuidas me küll sellised oinad olime??!!) ja vool oli liiga tugev. Selleks ajaks kui jõudis kohale, et me ei suuda kanuud kaldale lükata, oli enda jaoks juba hilja. Paarimehel õnnestus kaldale rabeleda, aga mind viis vesi kaasa. Üritasin kummikutest ja pükstest vabaneda, aga kummikud olid sooja voodriga ning vees üles pundunud ja ma ei saanud neid ära. Siis nägin keset jõge kivi millest laine üle käis ja üritasin sinna tüürida. Kivi juures oli vesi nii madal, et sain jalad põhja, kuid püsti tõustes viis vool mind uuesti minema, sest olin juba nii nõrk. Mõnikümmend meetrit allavoolu sain uuesti jalad põhja ja siis hoidsin aeru abil ennast nii hästi kui suutsin püsti. Liikusin pikki kivivalli kalda poole, kuni paarimees ulatas aeruga minuni ning vedas kaldale. Mis seal täpselt toimus, on minu jaoks üks suur udu. Kohtasime ühte toredat mammit, kes kupatas meid enda juurde sauna (nad olid just hakanud sauna kütma). Helistasin oma naisele, kes meid autoga kaldal saatis, aga tema ütleb et levi on nii kehva ja ta ei saa ühestki sõnast aru. Tegelikult mul lõug värises nagu õmblusmasina nõel. Andsin telefoni mammile, kes seletas kuhu tulla ja mis ja kuidas./

/Paadiks oli meil Trapper Corvuse kanuu, seljas minul õhem neopreensärk, selle peal ja jalas 3mm longjohn, Rafteri papud ja ülemises otsas Hiko Kiara jope. Suht tavaline komplekt mul, millega vee peal käin. Paarimehel oli üleval otsas sama Hiko Rafteri komplekti jakk ja selle peal Palmi kilekas.

...see Corvus on meie tavalise kanuuga võrreldes ikka vägagi närviline paat... tuul hakkas pöördel jälle paati jõega risti suruma. Täiesti siledal veel, küll kiires voolus saime ise hakkama korraliku lollusega. Tahtes paati õigele kursile tagasi pöörata (paremale), kallutasin ennast välja, et teha võimalikult suur kaartõmme vasakult poolt. Samal hetkel otsustas eesmine mees kätt vahetada, et vasakult "peale" sõudes paati paremale poole suunata. Kummulimineku pealt jõudsin ainult korra röögatada ja juba ujusime. Keset jõge. Üsna laias kohas. Vett täis Corvuse ujuvus on umbes sama, mis kirvel või triikraual. Õnneks jõudsin ma vees haarata kanuu ahtripoolsest kandesangast. Tänu vesti kandejõule jätkus ujuvus napilt niipalju, et sain vee all kanuust kinni hoida ja samal ajal ulatus nägu vee peale. Karjusin teise kanuu endale appi ja ka paarimees, kes kalda poole ujus, keeras otsa ringi. Teise kanuu meeste jaoks oli ka olukord uus, sellist päästmist polnud neil varem ette tulnud. Lõpuks saime jalad põhja.

Kaldal hakkas külm. Edasi sõudes sai ka uuesti sooja sisse, aga päästeoperatsiooni jooksul ja pärast kaldal soojenedes oli nii palju kanuuseid möödunud, et polnud enam erilist motivatsiooni jätkata. Varem pole mul pikal

matkal-maratonil ujumist ette tulnud.

Kogemus:

- vees läks elu hapuks seetõttu, et päästisime varustust. Iseenda kaldalesaamine olnuks minuti küsimus. Samas kui teist kanuud poleks olnud appi tulemas, oleks ma ilmselt kanuu võlgu ja oma elunatukese ikkagi kaldale toonud - olin üsna lähedal sellele, et see uppuv kanuu lahti lasta.
- riietus päästis - ilma spetsriieteta poleks üritanudki seal nii pikalt solberdada. Umbes 10 minutit olime kaelani vees - samas suutsime edasi sõita./

Mida siis on võimalik ette võtta, et Türi-Tori kiirlaskumine kõigile turvalisem oleks?

Ka siin vaatame kahte poolt – korraldajad ja võistlejad.

Mida korraldajad saavad teha?

1. Püüda anda võistlusega seotud materjalides põhjalik informatsioon võistlusolude ja võimalike tekkivate ohuolukordade kohta, et iga osaleda soovija saaks kaaluda oma võimete ja kogemuste sobivust Türi-Tori kiirlaskumisel osalemiseks.
2. Anda selgesõnaline soovitus võistluse infos, et korraldajate arvates on see võistlus ainult piisava kogemuse ja oskustega veesportlaste jaoks ning algajatel uljaspeadel on targem eemale hoida.
3. Anda konkreetseid veetasemetest ja ilmaoludest tulenevaid soovitusi mõnede keerulisemate kohtade läbimiseks.
4. Kaardistada võistlustrassil kärestikud ja paisualused, mis pakuvad enam võimalusi ümberminemiseks ja panna nende juurde kuivülikondades turvameeskonnad. Varasemalt on meil olnud kaks õppinud merepäästjatest koosnevat meeskonda – üks paadiga ja teine kaldameeskonnana, ning need on liikunud vastavalt etteantud ajagraafikule koos võistlejatega mööda jõge allapoole, et olla järgmises kohas valmis vajadusel appi minema. Lisaks õppinud päästjatele on mõnes nõ. „igaks juhuks“ kohas valves ka viskeliinidega korraldusmeeskonna liikmeid. Kuna igal aastal on veetase erinev ja sellest tulenevalt ka kärestike iseloom muutuv, siis vaadatakse trass iga kord enne võistlust uuesti üle ja pannakse kokku konkreetne turvaplaan just selleks võistluseks.
5. Vajadusel tuleb käigupealt muuta võistluse reegleid. Kurgja paisu alla oli enne eelmist võistlust ehitatud kalapääs ja selle kõrvale risti jõge tihe, paatidele paari napi läbipääsuga kivivall, mis pidi kalad kalapääsu juurde suunama. Veetaseme ja väga tugeva tuulelainerituse tõttu oli võistluspäeval see kivivall raskesti märgatav ja paatide lõhkumise tõenäosus üsna suur. Kurgjal tegutsenud kohtunikud otsustasid kõigile osalejale keelata paisust allasõitmise ja suunata kõik võistlejad oma paate paisust ja kivivallist mööda kandma. Tagantjärele tekitas see keeld tugevamate sõitjate hulgas paraja poleemika, sest nemad oleksid ilmselt sealt probleemideta suutnud läbi sõita. Võib-olla. Korraldajatel tuleb aga turvalisuse teema puhul lähtuda kõige nõrgemate võimetega osalejaist (kelle ette äraarvamine on pea võimatu) ja sellest, et reeglid on kõigile samad.

Mida võistlejad saavad teha?

Polegi nagu väga palju, mida vaja oleks-

- taga oma paadile ujuvus ka selle ümbermineku korral;
- oska „näha“ jõge ja vali ohutu sõidutrajektoori;
- oska ära kasutada veevoolu ja kiires voolus manööverdada;
- oska näha kärestikes takistusi ja leida nende vahelt enda jaoks ohutu läbipääs;
- sõida nii, et oled vajadusel suuteline ümberminemise järel ise kaldale jõudma.

- ja kõige olulisem:

vali oma võimetele vastav sõiduvahend ja turvaline varustus, ja küsi endalt nende valikute puhul et „mis siis saab, kui...?“. Seda nii paadi kui riietuse valiku puhul. Ja pea meeles, et inimesel on kalduvus keskkonda alahinnata ning oma võimeid ülehinnata.

Türi-Tori kiirlaskumisele tullakse teravaid elamusi saada ja oma oskusi-võimeid proovima. Kõige suuremaks ohuks sellel võistlusel ei ole mitte keskkond ega ka kehvapoolne varustus – sest aastakümneid on veematkajad käinud kõige karmimatel jõgedel ja tänapäevasest varustusest ei osatud siis unistadagi. Kõige suuremaks ohuks iseendale on kogemuste ja oskusteta adrenaliinilaksu himustaja, kes selle „laksu“ saabudes ei oska või ei suuda füüsiliselt sellega hakkama saada.

Ja lõpuks veel üks väga oluline asi, eriti väiksema kogemusega osalejate jaoks – kui kahtled endas, et oskused võivad mõne kärestiku jaoks nõrgaks jääda, ära häbene seda endale tunnistada. Igast liiga raskena tunduvast kärestikust võib süsta või kanuu ka maad mööda ringi vedada ja seejärel edasi sõita. Ka kõige kogenumad veematkajad väldivad ülemääraste riskide võtmist, kui on tahtmine paat kindla peale terveks jätta või ise kuivana edasi sõita.

Koit Raud,
Türi-Tori kiirlaskumise korraldaja,
MTÜ Matkahunt