



Treenitud rattur rühhib tõusudel mängeldes

Tekst: Rando Soome/Sparta Fotod: Rainer Ojaste

Rattasõidusõbrad käivad teisipäeviti Tallinnas Sparta spordiklubi treeneri Allan Auliku juhendamisel sõidutehnikat lihvimas ja heas seltskonnas mõnusalt aega veetmas.

Missugust tehnikat kasutada kivilisel või soisel pinnasel? Mida teha treppidel? Kuidas sõita õigesti grupis ja kasutada targalt tuult? Mismoodi peaks rahvasportlane tegema kiirustreeningut?

Mitmekordse jalgrattasõidu Eesti meistri Allan Auliku ümber on kogunenud kümnekond entusiasti, kes tahavad piltlikult öeldes rattasõidu hingeelu tundma õppida.

„Pooleteise aastaga olen Spartas õppinud rohkem kui eelmistel hooaegadel kokku,” lausus esimesest tunitist alates osalenud Risto Marjapuu. „Mullu raskena tundunud tõusud ja laskumised on tänava juba mängeldes võetavad.”

Aulik väidab oma vaatlusandmetele toetudes, et ligi pooled rattavõistlustel osalejatest näevad rohkem vaeva, kui peaksid. Sõnaga: väntavad pedaale küll

kire ja andumusega, kuid seda teadlikumalt tehes võiks tulemus olla parem. „Puudujääke on näiteks käikude kasutamise oskuses,” lausus Marjapuu.

Vändata püsti või istudes

Hea näide julgest naisest on Liisa Vatter, kes alustas Spartas maastikusõidu õppimist nullist. Ta oli var-
em maanteel vändanud ja mõnikord ka tööle pedaalunud, ent võistlustel ▶

Treeneri soovitused

Spordiklubi Sparta ja Pro Jalgrattaklubi treener Allan Aulik maastikurattasõidust:

„Treeningul õpime eri sõidutehnikat ning kehahoiakut sõltuvalt pinnasest ja raja kaldenurgast. Näiteks pehmema pinnasega tõusul tuleb viia keha piisavalt taha, et ratas all ringi käima ei hakkaks, laugemal tõusul võib sõita istudes.

Kõvema pinnasega tõusul sõites sõltub kehaasend tõusu pikkusest ja ratturi jõuvarust. Pikemal ja laugemal tõusul on ökonoomsem sõita istudes, lühematel ja järsematel tõusudel püsti mäkke spurtida. Oluline on ka ülekande valik. Istudes tuleks sõita kergema käiguga. Mäest alla sõites on väga oluline kehahoiak ja pidurdamine. Ettevaatlik tuleb olla esipiduri kasutamisel: keharaskus peab olema piisavalt taga, et üle lenksu ei lendaks.

Äärekivist või trepist alla sõites peab samuti olema keharaskus taga, vajaduse korral ka üle sadula. Esipiduri kasutamisel tuleb olla ettevaatlik, et tagaratas õhku ei tõuseks.”

osalemine oli talle kauge muusika. „Olen muutunud maastikul sõites märksa julgemaks ja adrenaliin tõuseb verre, kui järsust mäest pean alla kihutama,” lausus hakkaja naine, kes on õppinud oma keha sõitmisel valitsema ja ratas paremini juhtima.

Mida on ta siis visalt harjutades õppinud?

„Võib-olla kõige olulisem tehnikanipp, mida olen õppinud, on keha-kaalu jaotamine,” selgitas Liisa. „Varem panin jala maha kohe, kui esiratas õhku tõusis või tagaratas hakkas ringi käima. Nüüd viin keharaskuse

taha, kui tagumine ratas ringi käib. Väga järsul tõusul peab korralikult kehaasendit muutma, et tagaratas ei kaabiks.”

Tõusul sõites on Liisa varasalve talletanud oskusi, millal peaks püsti oles vältama, et kõige paremal viisil mäest üles saaks.

„Püsti vändates saab kasutada palju rohkem jõudu ja ratas küljelt küljele kallutades saab inertsist hoogu juurde,” lausus ta. „Istudes tasub võtta lauged ja pikad tõusud, kuid lühikestel teravatel tõusudel on igal juhul õigem püsti vändata.

Oluliseks peab Liisa ka käiguvalikut. Algul tuleb katsetada, millisel tõusul mis käiku kasutada, hiljem oskab juba silma järgi hinnata ja enne tõusu sobiv käik valida. Äärmisel juhul saab käiku tõusul muuta.

Väga järsul laskumisel on oluline keharaskus võimalikult taha viia, et vähendada riski üle lenksu lennata.

„Kui kogu raskus langeb esirattale, võib see hõlpsalt iga väiksemagi takistuse taha kinni jääda ja siis on salto kerge tulema. Sadula taga püsides on esiratas kerge ning veereb kergemini juurikatest ja kividest üle,” andis Liisa õpitut edasi.

August üle või läbi?

Keharaskuse taha viimine on oluline ka treppidest alla sõitmisel, see vähendab põrutust ja parandab esiratta veeremist.

„Trepidest alla sõitmisel on oluline valida piisav kiirus, sest liialt väikese kiirusega kipub esiratas astmetel keerama ja võib hoopis risti minna,” selgitas rattaentusiast.

Kui teel tuleb ootamatult ette auk või mõni väiksem takistus, on kõige



ohutum püüda sellest üle hüpata või vähemalt esiratast veidi tõsta. Kui esiratad on august või takistusest üle, veereb tagumine ratas juba kergemalt. Kui esiratad hooga auku kinni jääb, pole võimalik olukorda päästa.

„Esiratta tõstmist saab harjutada tasasel pinnasel. Hetkel, kui tõstad esiratad, tuleb kerge käiguga peale vändata,” vahendas Liisa Sparta treeningutel kogetut.

Järskude kurvide võtmisel on oluline kehaga kaasa kallutada. Näiteks vasakule keerates tuleks keha viia

sadulast vasakule poole ja ratas rohkem püstises asendis hoida. „Nii hoiad ratas tasakaalus ja saad järske kurve palju suurema kiirusega läbida. Olu-line on see oskus „singlitel” puude vahel laveerides,” nentis naine.

Hooga mäest üles

Pro Jalgratturite Klubi treenerina tegutseva Auliku hinnangul käivad Sparta treeningutel kahte sorti spordisõbrad: ühed on kunagi endale ratta ostnud ning nüüd selle keldrurgast välja otsinud, teise rühma moodusta-

vad harrastajad, kes on tüdinenud üksi metsas sõitmisest ja vajavad uusi tehnikanippe ning mõnusat seltskonda.

„Seltskond on lihtsalt oiuline,” kiitis Marjapuu. „Kambakesi kukkuda on ju lõbusam kui üksi.”

Liisa Vatterist on Allani näpunäidete järgi saanud himurattur, kes ei jäta naljalt vahele ühtegi Elioni rattavõistlust.

„Olen rattaspordist täielikus sõltuvuses. Mulle meeldib Elioni-võistluste mõnus õhustik,” lausus ta ja tõi näiteks, kuidas konkurendil aidati keaset võistlust kummi vahetada ja kaasõitjaid on lükatud märke.

Hämmastav on ka Liisa areng Elioni rattamaratonidel. Kui ta mais Tallinna rattamaratonil oli üldarvestuses 783. ning naiste rühmas 27. kohal, siis juulis 70-kilomeetrisel Elva maratonil sai ta vastavalt 466. ja 7. koha.

Auahnete eesmärkide täitmiseks on Liisa nõu küsinud ka Sparta toitumisspetsialistilt Margus Silbaumilt. Viimase poole aastaga on naine üheksa kilo alla võtnud!

„On ikka suur vahe, kas rühkida mäest üles 60-või 70-kilosena,” kiitis Liisa oma valikut. ■

Kuidas sõita teiste tuules?

Harrastusrattur Liisa Vatteri tähelepanekud:

„Kruusa- või asfaltteel tasub hoida teiste ratturite tuulde, et kasutada nende liikumisest tekkivat nn tuulekotti. Selleks peab püsima eessõitjal võimalikult kannul. Soovitatav võiks eessõitja tagaratta ja sinu esiratta vahe olla 30 sentimeetrit, julgematel veel väiksem. Siis saab maksimaalselt vastu tuule mõju vähendada. Kasutegur kaob, kui vahe on juba kaks meetrit. Siis võib olla isegi raskem sõita kui üksinda.

Küljetuules sõites tuleks end hoida eessõitja tuulevarjulisemal küljel. Puhub tuul paremalt, tasub sõita teise ratturi vasakul poolel. Eessõitja tagaratas ja sinu esiratas võiksid olla kohakuti. Kui tuul puhub diagonaalis, tuleb hoida natuke tahapoole.

Tuules sõitmisel on viisakas aeg-ajalt kohti vahetada. Kui eessõitja väsis, liigub ta enamasti natuke tuulepoolesele küljele ja vähendab kiirust. See on märguande, et keegi teine läheks gruppi vedama. Samuti võib tulla keegi tagant ja ise vedama minna. Grupis sõitjad lähevad siis talle järele või jätkavad samas tempos. Võistlustel näeb kahjuks tihti ka rattureid, kes sõidavad küll meelsasti tuules, kuid ise vedada eriti ei viitsi.”

