



■ Lód popękany, w dali woda. To lepszy czas na kawę, oczywiście na brzegu



■ Taki widok tafli lodowej skłania do dokładnego jej sprawdzenia przed rozpoczęciem ślizgów

o twardości lodu. Nośność lodu na początku sezonu bardziej zależy od jego grubości, bowiem erozja nie naruszyła jeszcze jego struktury. Natomiast w końcu sezonu, gdy dzień jest długi, wiatry ciepłe, pojawiają się deszcze, erozja lodu postępuje szybko. Zmniejsza się znacznie nośność lodu, podczas gdy grubość zmniejsza się niewiele.

Niekiedy nawet gruby lód ma nośność wykluczającą żeglugę – i to trzeba rozpoznać! Pojawiają się liczne przetainy, przez które woda spływała pod lód. Woda znika z lodu bardzo szybko, a jego powierzchnia staje się matowa. Tego ostrzeżenia absolutnie nie wolno lekceważyć.

### BEZPIECZEŃSTWO NA LODZIE

Zagłębmy się w „listę zagrożeń i zasad bezpieczeństwa”, pamiętając, że nie jest ona zamknięta;

1. Warunki atmosferyczne śledźmy koniecznie przez cały sezon lodowy; notujmy przynajmniej temperaturę powietrza, opady i zachmurzenie.

2. Poglębiajmy swoją wiedzę o lodzie, zestawiając panujące warunki atmosferyczne z aktualnym stanem lodu.

3. Nie zapominajmy, że grubość lodu nie jest wykładnikiem jego nośności, zwłaszcza podczas ociepleń wiosennych.

4. Lód możemy obdarzać ograniczonym

jedynie zaufaniem, stan jego trzeba zawsze kontrolować przed zamierzoną żeglugą.

5. Na lód wchodzimy ostrożnie; jeśli potrzeba – to z pomostu lub po „kładce” zaimprovizowanej z desek, drabin itp.

6. Nie wychodzmy na lód samotnie, róbmy to zawsze w towarzystwie innych osób lub ślizgów i pozostawiamy w zasięgu wzajemnej widoczności z nimi.

7. Na lodzie nie trzymajmy rąk w kieszeniach, patrzmy przed siebie i pod nogi.

8. Jeśli granice bezpiecznej żeglugi nie są oznaczone, „określmy je w pamięci” za pomocą orientacyjnych namiarów na dobrze widoczne obiekty brzegowe.

9. Unikajmy rejonów i miejsc znanych jako niebezpieczne. Należą do nich:

- trasy nurtów i wszelkie miejsca, w których występują prądy pod lodem, podmywając go od dołu i powodując jego erozję. Jest to tym groźniejsze, że zmiany zachodzą dość szybko i mogą być niezauważone na powierzchni lodu,

- ujęcia wody, odpływy ścieków oraz przepompownie,

- zwężenia przy wyjściu z zatok,

- okolice mostów,

- wejścia do kanałów,

- miejsca znane jako źle zamarzające oraz miejsca losowo niebezpieczne, do których należą: przemoczone zasy śnieżne dające

początek oparzeliskom, także kałuże oraz pęknięcia lodu i szczeliny.

10. Pamiętajmy, że żegluga przez mniejsze szczeliny, o szerokości nieprzekraczającej 10 proc. długości płoży, jest możliwa, ale tylko prostopadle do nich, ze zmniejszoną szybkością i poluzowanym żaglem (mniejsze obciążenie płóz). Przy ociepleniach lodu w okolicach krawędzi ulega degradacji znacznie szybciej i przed decyzją o pokonaniu szczeliny warto sprawdzić stan krawędzi lodu.

11. Także dość szeroką szczelinę, której krawędzie są słabe, można pokonać po kładce ze ślizgu. Do manewru należy zrzucić żagiel i po zwinięciu przywiązać do ślizgu. Wtedy cały manewr jest niezależny od kierunku i zmian wiatru. Ślizg należy podprowadzić do szczeliny, następnie pchając go od rufy, ustawić nad szczeliną tak, by płoża sterowa znalazła się za szczeliną, a boczne pozostały przed nią. Podczas tych czynności warto ślizg ubezpieczać wolnym końcem szota lub linką ratowniczą. Ślizg jest teraz kładką, po której można przejść na drugą stronę szczeliny. Pozostaje jeszcze ściągnąć go całkowicie na drugą stronę szczeliny, wypróbowane miejsce przejścia oznaczyć i żeglować.

12. Szczelina szeroka, ze słabym lodem w pobliżu krawędzi wymaga już prawdziwej kładki trzypasmowej. Do akcji potrzebne są trzy lub dwie osoby – musimy więc na nie cierpliwie poczekać i szczelinę pokonać wspólnie. Nad szczeliną układa się trzy niezależne kładki z desek lub drabin, których

