

długość musi zapewniać bezpieczne przejście zarówno przez samą szczelinę, jak i przez wątpliwy lód przy obu jej krawędziach. Powinny one być ułożone w odległościach odpowiadających poprzecznym rozstawom płóz. Ślizg ze zwiniętym żaglem przenosi się za dziób i końce płozownicy. Kładkę najlepiej pozostawić, przyda się przy powrocie z lodu. Sprawdzone przejście trzeba oznaczyć. Podczas pokonywania szczelin wszystkie osobiste środki bezpieczeństwa należy mieć na i przy sobie.

13. Oznaczanie miejsc niebezpiecznych i bezpiecznych przejść jest niepisany obowiązek każdego żeglarza lodowego. Brak jednak dotychczas jednolitych zasad oznaczania. Zwyczajowo przyjęło się oznaczać niebezpieczeństwa chorągiewkami czerwonymi, a bezpieczne przejścia niebieskimi. Jest to przestrzegane podczas regat. Poza nimi bywa różnie, nie jest jednak lekceważone. Oznacza się więc tylko miejsca szczególnie niebezpieczne oraz niebezpieczeństwa nietypowe dla danego akwenu. Do oznaczania stosuje się wszelkie dostępne przedmioty i materiały, które są dobrze widoczne i są „miękkie” – nie stanowią zagrożenia dla szybkiej żeglugi. Mogą to być np. chorągiewki dowolnych kolorów i kształtów, gumowe słupki drogowe, tyczki, gałęzie, buty, torby z ubraniami itp. Wszystkie te znaki trzeba „zakotwiczyć”, by ich wiatr nie przesunął po lodzie. Niestety, taka różnorodność „znaków” utrudnia rozpoznanie niebezpieczeństwa czy też bezpiecznego przejścia.

■ Obowiązek sprawdzenia wytrzymałości lodu przed regatami bojerowymi spoczywa na organizatorach imprezy



ARCHIWUM JERZEGO NOWAKOWSKIEGO

Na ogół wiadomo o co chodzi, ale jeśli są jakiegokolwiek wątpliwości, koniecznie trzeba sprawdzić. Nawet takie oznaczenia zwracają uwagę – a to już bardzo dużo!

14. Zabezpieczenie regat bojerowych zapewniają organizator i komisja regatowa. Nie zwalnia to jednak startujących od przestrzegania zasad bezpieczeństwa.

15. Gdy zdarzy się, że pomoc jest potrzebna, nie wolno się wahać z jej wezwaniem.

16. Na wszystkich spoczywa moralny obowiązek spieszenia z pomocą każdemu, kto jej potrzebuje.

SCHYLEK SEZONU

To okres, w którym należy wzmocnić czujność. W ciągu sezonu zdobyliśmy sporo doświadczenia, nabraliśmy pewności siebie, bywa też, że pojawiło się troszkę nonszalancji. Lód wprawdzie jeszcze gruby, ale jego erozja jest już zaawansowana i nośność mniejsza. Lód utracił elastyczność, pod obciążeniem jest skory do pęknięcia, a przez szczeliny przedostaje się woda. Wszelkie dotychczas zamrożone pęknięcia i szczeliny otwierają się w pierwszej kolejności, powstają też nowe. Zamarznięte oparzeliska „otwierają się”, a niemal każda zaspas śnieżna lub pozostałość po niej są potencjalnie nowymi oparzeliskami. Krawędzie otworów w lodzie podlegają niszczącym wpływom atmosferycznym, ulegają szybkiej erozji i grożą odłamaniem już w większej niż zwykle odległości od krawędzi. W takich przedwiośnianych warunkach żegluga



■ Przy brzegu, miejscami, śnieg jest przemoczony, ale lód nośny ma wystarczającą nośność



■ Przyrząd zwany „wykałaczką” – służący do sprawdzania wytrzymałości lodu

grozi awariami, a czasem kąpielą, trzeba więc wzmocnić czujność. Pamiętajmy też, że udzielenie pomocy w takich warunkach jest znacznie trudniejsze niż w środku sezonu.

Możemy uniknąć przykrych przygód, ale pod warunkiem: znajomości lodzi lodowej, respektowania zasad bezpieczeństwa na lodzie i rozważli. Lepiej za wcześnie niż za późno – to najlepsza zasada przy decyzji o rezygnacji z wyjścia na wiosenny lód!

SPROSTOWANIE

W numerze grudniowym naszego miesięcznika w artykule Wojciecha Kuźnickiego pt. „Poznaj lodową locję” zabrakło podpisów pod zdjęciami (str. 62). Powinny one brzmieć (po kolei – od lewej do prawej): „Przekładaniec” – na warstwie lodu nośnego leży warstwa lodu wtórnie zamrożonej wody; Poziom wody obniżył się i pojawiły się pęknięcia; Leżący na lodzie śnieg, z którego powstaje śniegolód; Zanieczyszczenia wewnątrz lodu obniżają jego nośność. Za powstały błąd serdecznie przepraszamy autora i czytelników.

Redakcja