Elementy wyposażenia narciarza tourowego: a) dziób narty z prawidłowo założoną foką, b) przedni zaczep foki ze wzmocnioną nitami zakładką, c) tylny zaczep foki (budowa, zasada działania, montaż i konserwacja fok – zob. s. 18, 36, 38), d) specyfika pracy wiązań tourowych – podczas wędrówki korzystamy z możliwości swobodnego unoszenia pięty, do zjazdu blokujemy je otrzymując pełnoprawny sprzęt zjazdowy, e) w trakcie podejść przydają się składane podpórki, na których opierają się tylne części wiązań (sprzęt tourowy – zob. s. 13).
fot. P. Klimek



Pokrywa śnieżna a warunki turystyki narciarskiej

Rodzaj pokrywy śnieżnej (gatunek śniegu, zob. też podrozdział *Zagrożenie lawinowe*, s. 104) ma kluczowy wpływ na bezpieczeństwo i komfort wędrówki narciarskiej.

Najlepsze warunki narciarskie oferują gruboziarnisty **firn** (pojawia się wiosną, w kotlinkach i żlebach na dużych wysokościach powyżej górnej granicy lasu) i sypki **śnieg ziarnisty**. Oba gatunki śniegu zapewniają bardzo dobrą nośność, poślizg i łatwość manewrowania podczas zjazdów. W trakcie zwykłej wędrówki stwarzają małe opory ruchu, problemy z zapadaniem się nart nie występują. Trzeba pamiętać, że spadek temperatury (związany np. z zacienieniem stoków i zapadaniem zmierzchu) skutkuje zamrażaniem wierzchnich warstw firnu i przeistacza je w łamliwą skorupę, utrudniającą manewry i zwiększającą ryzyko upadku.

Dobrze chodzi się lub zjeżdża także po **zmrożonym śniegu płytkowym**. Powstaje on w obrębie intensywnie wypromieniowujących ciepło wierzchnich warstw puchu świeżego lub zsiadłego. W warunkach dużego mrozu, w wyniku kondensacji zawartej w powietrzu pary wodnej na powierzchni śniegu tworzą się niewielkie lodowe blaszki. Dzięki tym przemianom, zachodzącym równolegle do osiadania warstw, śnieg staje się „szybki", a manewrowanie ułatwione.

Zróżnicowane warunki narciarskie (zależne od grubości warstwy) zapewnia suchy **puch świeży**. Jego zbyt cienka warstewka pokrywająca ziemię nie pozwala na ogół na jakąkolwiek działalność narciarską. Po ciągłej, kilkunastocentymetrowej warstwie wędruje się dobrze, natomiast po bardzo obfitym opadzie problemem jest głębokie zapadanie się nart. Cechą, po której możemy rozpoznać luźny śnieg jest jego ogromna sypkość – ślad zostawiany w takim śniegu przez narty zostaje natychmiast zasypany. Z kolei pozostawanie w głębokim i kopnym śniegu częściowo wyciętego i niezasypującego się śladu, świadczy o tym, że mamy do czynienia ze słabo związaną deską śnieżną. Zjazdy w świeżym, luźnym puchu są bardzo przyjemne i dosyć bezpieczne (mała prędkość, „miękkie" upadki), chociaż manewrowanie jest utrudnione (pamiętajmy, że z krawędzi nie mamy w nieutwardzonym śniegu żadnego pożytku!). Zasadą poruszania się po świeżym puchu jest równe prowadzenie nart i szczególna dbałość o równomierne ich obciążanie. Skręty wykonywać należy płynnymi, delikatnymi ruchami. Wszelkie manewry są tym łatwiejsze, im większą mamy prędkość. Aby ją rozwinąć, powinniśmy (o ile warunki na to pozwalają) zjeżdżać torem zbliżonym do linii spadku stoku. Pamiętajmy jednak, że po długotrwałych, obfitych opadach śniegu znacznie wzrasta zagrożenie lawinowe. W takich warunkach nie wychodzimy w góry, ewentualne zjazdy po świeżym śniegu musimy ograniczyć do całkowicie bezpiecznych, krótkich lub słabo nachylonych stoków.

Dobrą nośność posiada uleżany **puch zsiadły** (np. zalegający na stoku od trzech dni, przy bezwietrznej pogodzie). Ze zwiększoną zwartością łączy się w tym wypadku większa łatwość manewrowania.

Dużo gorsze właściwości posiada **gips**. Pod wpływem wiatru tworzy on często fantazyjne struktury, „kalafiory" śnieżne, muldy, ławice itp., które utrudniają równe prowadzenie nart (w sensie kierunku i panowania nad prędkością) i mogą stanowić dla narciarza duże zagrożenie. Przewiany gips jest dosyć nośny i nie występują problemy z zapadaniem się nart. Poruszanie się po taflach gipsu zbitego jest już trudniejsze (ciężko się manewruje, narty zostawiają dosyć głęboki, bardzo ostro wycięty ślad). Podkreślić trzeba, że nośność i właściwości poślizgowe płatów gipsu możemy oceniać tylko z punktu widzenia czysto fizycznego. Z punktu widzenia zagrożenia lawinowego pamiętamy, że poruszanie się na stokach z wytworzoną deską śnieżną jest bardzo ryzykowne – na takie stoki najlepiej w ogóle nie wchodzić!

Obecność **mokrego śniegu** również powinna powstrzymać nas przed wchodzeniem na potencjalnie lawinowe stoki. W terenie bezpiecznym (las, płaski teren) wędrówka po mokrym śniegu może być nawet całkiem wygodna, o ile odpowiednio posmarowaliśmy ślizgi lub foki (tak, by nie lepił się do nich śnieg), a niezbyt duża grubość warstwy nie pozwala na głębokie zapadanie się nart. Zwięzłość mokrej pokrywy ogranicza swobodę przesuwania nart (coraz większy opór ruchu). Manewrowanie podczas zjazdu jest mocno utrudnione, najlepszym sposobem zmiany kierunku jazdy na stromych zboczach jest skręcenie nart w powietrzu, w trakcie energicznego podskoku, a na mniej nachylonych stokach skręt przez „przestępowanie", polegający na stopniowym, naprzemiennym przestawianiu nart w pożądanym kierunku.

Szreń i **lodoszreń** nie nadają się zbytnio do zjazdów. Cienka szreń jest bardzo łamliwa (podczas upadku można się pokaleczyć) i uniemożliwia wykonywanie płynnych manewrów. W trakcie zjazdów po tego typu podłożu skręty wykonujemy, podobnie jak w przypadku śniegu mokrego, przekręcając narty w wyskoku lub (przy mniejszych prędkościach) przez „przestępowanie". Lodoszreń zdecydowanie zwiększa ryzyko niebezpiecznego upadku podczas trawersów lub zjazdów. „Dalszy ciąg" to zazwyczaj niekontrolowane zsuwanie się po stoku – jeżeli nie zdołamy zatrzymać się w początkowej fazie ruchu, bardzo szybko nabierzemy ogromnej prędkości. Szczęśliwe zakończenie zdarza się w takiej sytuacji rzadko. Skutki niegroźnej w innych okolicznościach wywrotki mogą okazać się bardzo po-

ważne – następstwem „wjechania" w skały lub zsunięcia się z urwiska będą na ogół ciężkie obrażenia lub nawet śmierć. Jeżdżenie po twardej lodoszreni wymaga nart wyposażonych w bardzo dobrze zaostrzone krawędzie oraz wyśmienitej techniki (podczas zjazdu nie możemy dopuszczać do nabrania rozpędu, co można osiągnąć tylko przez wykonywanie serii trudnych, ryzykownych manewrów). Dopuszczalne jest pokonywanie tego typu stoków pod górę, w rakach lub na nartach wyposażonych w harszle.

Na koniec tego podrozdziału uwaga ogólna: **coś takiego jak „stabilne, jednolite warunki śniegowe" praktycznie nie istnieje**. Musimy liczyć się z tym, że zazwyczaj na nawietrznej stronie grzbietu spotkamy nieco inny śnieg niż za przełęczą, na stronie zawietrznej. Inny rodzaj śniegu zalegać będzie nisko położony las, inny napotkamy po wyjściu na odkryty teren podszczytowy. Ogromny wpływ na przemiany pokrywy śnieżnej mają pogoda oraz pora dnia. Zmrożony nad ranem śnieg o dobrych właściwościach jezdnych w południe nadtopi słońce, a taki z kolei wilgotny śnieg pod wieczór pokryć może łamliwa skorupka szreni, deszcz zamieni wierzchnie warstwy w ciężką, plastyczną, utrudniającą manewry masę itd. Wędrując, musimy zdawać sobie sprawę, że dobry lub zły śnieg nie jest „dany raz na zawsze" i na bieżąco trzeba obserwować jego przemiany. Wiedza ta powinna być przesłanką do oceny bezpieczeństwa lawinowego, korekty przewidywanego czasu dotarcia do celu, zmiany trasy wycieczki itp.

Poruszanie się na fokach

Planując wycieczkę, powinniśmy, o ile to możliwe, zaplanować ją tak, by użycie fok było jak najbardziej racjonalne. Najlepiej, jeśli strome i trudne podejścia przypadają na początkową część dnia, później niech czekają nas głównie długie zjazdy. W przypadku obranej już konkretnej trasy, analiza profilu przesądzić powinna o preferowanym kierunku marszu.

Podczas wędrówki staramy się używać fok wtedy, gdy jest to naprawdę potrzebne (czyli na długich podejściach), w pozostałych sytuacjach wygodniej jest poruszać się bez nich (narta ma wtedy lepszy poślizg, stawia mniejszy opór przy przesuwaniu). Z drugiej strony, wspomniana zasada racjonalności powoduje, że zdejmowanie fok na krótkich zjazdach lub odcinkach płaskich między dwoma długimi podejściami oraz w terenie silnie pofalowanym jest nieekonomiczne – przechodząc te odcinki na fokach, zaoszczędzimy czas i pracę potrzebne na ich częsty montaż i demontaż.

Technikę samego poruszania się na fokach sprowadzić można do kilku zasad, według których:

- Na podejściach musimy pamiętać, że foka (podobnie jak łuska) tym lepiej spełnia swoje zadanie, im mocniej i na większej powierzchni dociśnięta jest do śniegu. Podchodząc, prowadzimy narty prosto, zdecydowanie, równomiernie obciążając całą długość ślizgów. Unikamy odruchowego pochylania się do przodu, wykorzystujemy podpórki pod tylne części butów, w jakie wyposażone są wszystkie wiązania tourowe. Do stabilizacji i asekuracji używamy kijków.
- Wędrówka w terenie wyrównanym będzie tym sprawniejsza i mniej męcząca, im lepiej wyrobimy w sobie koordynację i płynność ruchów (dotyczy to oczywiście także wędrówki bez fok, nie tylko na nartach tourowych, ale także telemarkowych, śladowych i biegowych). Poruszając się na nartach, nie stawiamy kroków jak podczas chodzenia pieszo, ale przemieszczamy się, podobnie jak np. łyżwiarze, w miarowym, równym tempie. Ruch narty w pionie powinien być ograniczony do minimum (narta tourowa wraz z plastikowym butem waży dość dużo), odległość pokonujemy płynnie, przesuwając ślizg po powierzchni śniegu. W trakcie przesuwania jednej z nart (wykrocznej) do przodu, powinniśmy lekko odbić się drugą nartą (zakroczną). Każdy jednostkowy cykl sekwencji ruchów składających się na krok obejmuje krótki moment zatrzymania narty i przeniesienia na nią części ciężaru, podczas którego foka (w przypadku nart śladowych łuska, a biegowych smar antypoślizgowy) zyskuje przyczepność, dzięki czemu możliwe jest odbicie. Z ruchami nóg zgrywamy pracę rąk i tułowia – odpychamy się kijkami i utrzymujemy delikatnie pochyloną sylwetkę. Zachowujemy naturalny rozstaw nart – szerokość śladu powinna odpowiadać mniej więcej szerokości naszych bioder. W głębokim śniegu taki płynny ruch będzie siłą rzeczy utrudniony przez zapadanie się – marsz wymagać będzie podnoszenia nart i krótszych, bardziej rwanych kroków.

Zmorą wędrówki jest przyklejanie się śniegu do ślizgów nart lub fok, które czasem przybiera rozmiary wręcz uniemożliwiające chodzenie. Najczęściej dochodzi do niego, gdy zamoczona wcześniej foka wejdzie w kontakt z suchym, zmrożonym śniegiem. Zjawisko to można ograniczyć tylko w jeden sposób – stosując odpowiednie smary. Foki zazwyczaj impregnowane są fabrycznie, jeśli jednak widzimy, że zyskały tendencję do namakania (dotyczy to zwłaszcza fok moherowych), możemy zabezpieczyć je sami. Poza specjalistycznymi impregnatami do fok używa się smarów do nart lub np. oleju parafinowego. W terenie najbardziej popularnym, a przy tym skutecznym sposobem przeciwdziałania przyklejaniu się śniegu, jest natłuszczenie ślizgu lub foki kawałkiem świeczki lub bloczkiem parafiny.

Do doraźnego mocowania odpadających fok stosować powinniśmy przede wszystkim przeznaczone do tego kleje w aerozolu. Prowizoryczne przytwierdzenie foki umożliwiają też srebrna, szeroka, wytrzymała taśma izolacyjna (lepiej) lub szeroka, „pocztowa" taśma

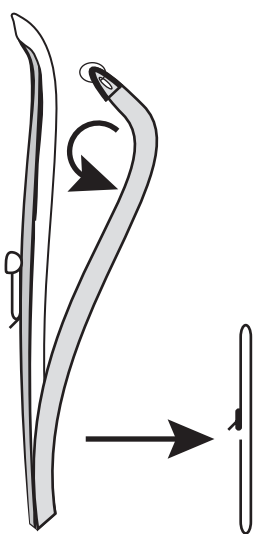
klejąca (gorzej, ze względu na dużą podatność na ścieranie i pękanie). W razie kłopotów oklejamy nią w 2–3 miejscach nartę z foką i wędrujemy dalej. Ten nieco prymitywny sposób utrudnia co prawda efektywne korzystanie z fok (łatwe zakładanie i zdejmowanie), ale w sytuacji awaryjnej pozwala szczęśliwie zakończyć wycieczkę.

Przy okazji należy dodać, że foka lepiej klei się na suche podłoże i „na ciepło", ponieważ klej staje się bardziej plastyczny i lepki w wyższych temperaturach. Warto zatem przetrzeć czymś ślizgi bezpośrednio przed montażem fok, natomiast te ostatnie przykleją się solidniej, jeśli w mroźny dzień, przed spodziewanym podejściem, nosić je będziemy np. pod kurtką, a nie przytroczone do klapy plecaka.

Najwygodniejszym w terenie sposobem składania fok jest składanie „na trzy" (rys. 8). Metoda ta ułatwia niezmiernie zarówno sklejanie fok podczas ściągania narty, jak i przytwierdzanie ich do ślizgu (wystarczy spróbować przykleić prosto i równo rozpostartą na całą długość fokę w warunkach porywistego wiatru, by docenić łatwość mocowania jej „po kawałku"). Oba skrajne odcinki foki zawijamy do wewnątrz (operację rozpoczynamy od odklejenia odcinka „dziobowego") i doklejamy do części środkowej tak, by końce zetknęły się mniej więcej pośrodku. Przechowując złożone w ten sposób foki w domu, powinniśmy zabezpieczyć pozostały w środku, wąski nieosłonięty fragment (najlepiej nadają się do tego zachowane po pierwszym dopasowywaniu odcięte kawałeczki fok).

Poruszając się poza przygotowanymi trasami, na ogół zmuszeni będziemy do **przecierania drogi** w głębokim śniegu. Czynność ta należy do bardzo pracochłonnych – powoduje szybką utratę sił. Podczas wędrówki poruszamy się zwykle „gęsiego" – osoba idąca jako pierwsza pracuje w tej sytuacji najciężej, podczas gdy ostatnia przemieszcza się niemal bez wysiłku po równo wyciętym i utwardzonym śladzie. A zatem, wędrując w tym szyku, powinno się co jakiś dokonywać rotacyjnych zmian osoby prowadzącej. Ze zmianami tymi nie należy czekać do wyczerpania się sił prowadzącego, lecz przeprowadzać je częściej, w razie potrzeby nawet co kilka, kilkanaście minut. Z przecierania zwolnić można osoby najsłabsze, kontuzjowane itp. Łatwość marszu na końcu da takim osobom *handicap*, dzięki któremu tempo poruszania się grupy opowiadać będzie wszystkim uczestnikom. W innych przypadkach zawsze dostosowujemy szybkość marszu (i trudności techniczne trasy) do umiejętności i kondycji osoby najsłabszej.

Rysunek 8 *Składanie fok w terenie. rys. P. Panczakiewicz*



Poruszanie się w lesie

Wędrując, a zwłaszcza zjeżdżając przez las, należy patrzeć zarówno pod nogi, jak i przed siebie – samo omijanie drzew nie wystarczy – lawirując między nimi, wystrzegamy się nie tylko „spotkania z pniem", ale cały czas uważamy na wiszące lub sterczące gałęzie, leżące na dnie lasu wiatrołomy, zasypane przez śnieg kamienie i pieńki, płożące się zarośla, mogące podciąć nam nogi, pędy ostrężyn, wykroty, zlodowaciałe albo podmokłe wiosną koleiny, kryjące błotne kałuże itp. Zjeżdżając przez stromy las, nigdy nie szarżujemy, nie urządzamy zawodów w slalomie między drzewami itp. Poruszamy się ostrożnie, powoli, szerokimi, płaskimi zakosami. Jeśli nachylenie jest niewielkie, możemy jechać mniej więcej na wprost.

Podczas zjazdów leśnymi drogami starajmy się zbytnio nie rozpędzać – zima jest okresem zwiększonej aktywności leśników w zakresie pozyskania drewna, więc za zakrętem drogi zamiast „puchowego śniegu trenu" może czekać na nas ciągnik zrywkowy lub przegradzający drogę pień. Na dobrze znanych nam drogach również musimy zachować pełną ostrożność – nigdy nie wiadomo, czy np. na wykorzystywanej przez nas często leśnej przecince nie pojawił się wiatrołom lub ścięte przez leśników drzewo. Na wąskich spadzistych leśnych drogach jedynym wykonalnym sposobem hamowania jest na ogół hamowanie „pługiem".

Licząc na poruszanie się szlakiem, pamiętajmy, ze leśne wąskie ścieżki są z reguły kompletnie zasypane i nic w terenie nie świadczy o ich obecności. Wydeptany trakt ukryty jest pod śniegiem, znaki szlaku są często zamaskowane przez nawiany śnieg lub szadź. Szersze drogi wykryć znacznie łatwiej, ich przebieg wyznaczają (poza oczywistą przecinką w lesie) jednostronne lub obustronne skarpy, „tarasowatość" na nachylonym stoku i przerzedzenia widoczne w koronach drzew (warto zatem spojrzeć czasem do góry).

Krótkie, bardzo strome odcinki pod górę, pokryte kopnym, sypkim śniegiem (np. przydrożne skarpy, strome zbocza jarów, uskoki stoku w lesie itp.) najwygodniej pokonywać na fokach, podchodząc po płasko wznoszącym się zakosie, a nie w linii największego spadku.

Pamiętajmy, że w lesie jest zawsze dużo mniej światła niż w terenie otwartym. Jeśli po całym dniu wędrówki po-

łoniną krótko przed zmrokiem zjeżdżamy z powrotem do lasu, z pewnością po wjechaniu pod okap drzew konieczne będzie użycie czołówek.

Poruszanie się w terenie otwartym

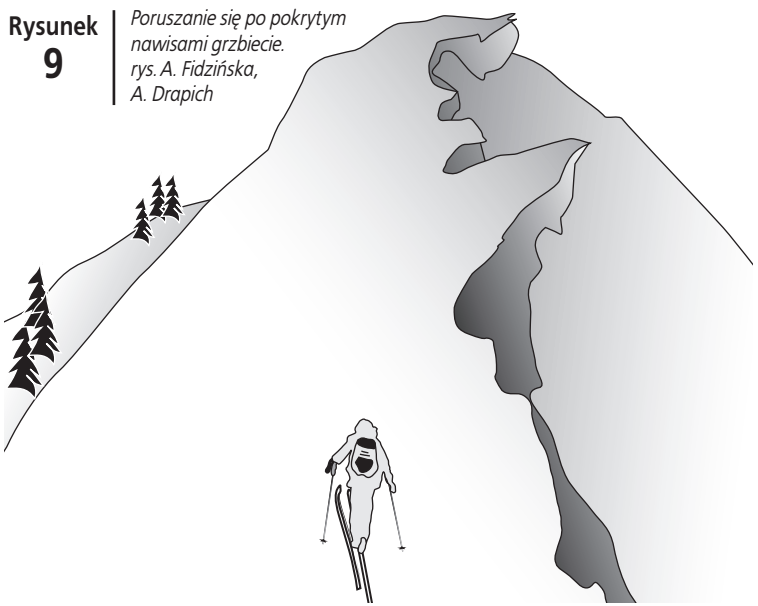
Poza kilkoma wyjątkami (rozległe śródleśne polany, pozbawione roślinności wysokopiennej dna dolin itp.) przez teren otwarty rozumie się zazwyczaj cały obszar rozciągający się w górach powyżej górnej granicy lasu, a zatem rejon potencjalnie lawinowy. Poruszanie się w takim terenie wymaga zachowania kilku podstawowych reguł bezpieczeństwa (zob. też podrozdział *Zagrożenie lawinowe*, s. 104). W szczególności należy pamiętać, że:

- **Naturalnym polem działalności lawin są wszelkie formacje wklęsłe (kotły, żleby, rynny, depresje, zbocza dolinek itp.).** Podczas wędrówki trzymamy się zatem formacji wypukłych, przede wszystkim grzbietów, unikamy zaś poruszania się po wklęsłych fragmentach stoków (podejść, trawersów, zjazdów).
- **Największe niebezpieczeństwo lawin pojawia się na stokach o nachyleniu 30–60º.** Największy procent zanotowanych wypadków przypada na dolny przedział tego zakresu: 30–45º. Unikamy więc stoków o takim nachyleniu, pamiętamy przy tym, że nawet wędrując po względnie bezpiecznym zboczu, musimy się orientować co jest wyżej – lawina spaść może na nas (samoistnie lub oberwana przez narciarzy) także z wyższych partii stoku. Powiązanie dostępności stoków o danym nachyleniu z obwiązującym (podanym w komunikacie) stopniem zagrożenia lawinowego umożliwia tzw. Elementarna Metoda Redukcyjna Muntera (zob. ramka, s. 114).
- **Wędrując grzbietami i graniami, poruszamy się po ich nawietrznej stronie, w bezpiecznej odległości od nawisów śnieżnych.** Ponadto nigdy nie przekopujemy się przez nawisy, nie skaczemy z nich na stok poniżej itp. Wszystkie te nieodpowiedzialne działania niosą w sobie ogromne ryzyko oberwania lawiny.
- **Poruszając się w terenie, należy zwracać baczną uwagę na charakter, stan i zachowanie pokrywy śnieżnej.** Nigdy nie wychodzimy w teren zagrożony lawinami po obfitych opadach śniegu lub deszczu, a także jeśli w trakcie wędrówki zaobserwować możemy świeże lawiniska. Ewakuujemy się ze zbocza, jeśli obciążony przez nas śnieg wibruje, wydaje głuche odgłosy, trzeszczy, załamuje się i pęka w osiadające tafle. Omijamy szarawe ławice zbitego, nagromadzonego przez wiatr śniegu. Znajomość charakteru pokrywy jest ważna nie tylko dla oceny ryzyka lawinowego, ale także z czysto praktycznych względów, np. szybko odkryjemy, że na otwartym terenie polne drogi zasypane są często głębokim, nawianym śniegiem, zaś tuż obok na skarpie znajduje się wygodna do wędrowania cienka zmrożona warstwa. Nieco więcej informacji o gatunkach śniegu znaleźć można w podrozdziałach *Pokrywa śniegowa a warunki turystyki narciarskiej*, s. 58 oraz *Przyczyny powstawania lawin, gatunki śniegu*, s. 104).
- **Na bieżąco obserwujemy zmiany pogody.** Jeżeli zbierają się chmury (także, jeśli zmienia się pułap chmur – obejmują one szczyty), zaczyna padać deszcz lub śnieg, zrywa się wiatr lub formuje się mgła, póki widoczność jest jeszcze dobra, przyśpieszamy tempo marszu, opuszczamy eksponowane granie i stoki, dokonujemy korekt trasy wycieczki, rozpoczynamy odwrót bezpieczną drogą, itp.
- **Jeśli warunki zmuszają nas do pokonania niebezpiecznego zbocza, myślimy długo (oceniając ryzyko, wybierając najbardziej bezpieczną drogę, analizując możliwości obejścia itd.), działamy natomiast szybko.** Czas pobytu w niebezpiecznym miejscu staramy się ograniczyć do minimum.
- **Wysokie pionowe skały omijamy w bezpiecznej odległości.** Tuż przy nich tworzą się często głębokie szczeliny, zamaskowane czasem łamliwymi taflami śniegu. Do szczelin tych może podciekać woda, w ich rejonie łatwo tworzą się kryształy szronu wgłębnego, w efekcie pokrywa śnieżna u podnóża skalnych ścian lub na stoku pokrytym strzelistymi wychodniami, głazami itp. jest często niejednorodna i osłabiona. W niektórych okolicznościach skały urozmaicające stok mogą posłużyć jako osłona przed schodzącą lawiną – schowanie się za masywną skałą może uchronić nas przed porwaniem lub zasypaniem śniegiem.
- **Jeżeli wyżej opisane niebezpieczeństwa nie występują, wykorzystujemy niektóre pozbawione śniegu formacje skalne (grzędy, ławice kamieni itp.) do pokonania lub obchodzenia niebezpiecznego odcinka trasy.** Jeżeli istnieje możliwość bezpiecznego obejścia zagrożonych oberwaniem lawiny miejsc, powinniśmy tę szansę wykorzystać. Często trzeba będzie zdjąć narty i nadłożyć nieco drogi, ale na pierwszym miejscu zawsze należy stawiać bezpieczeństwo. Każda sytuacja musi być w tym przypadku rozpatrywana indywidualnie, np. obchodzenie „podejrzanego" zbocza po stromych zalodzonych płytach jest (o ile nie mamy raków) co najmniej tak samo niebezpieczne, jak pójście po śniegu – w sytuacjach takich najlepiej nie ryzykować i poszukać zupełnie innej drogi lub zawrócić.
- **Mając do wyboru zjazd rozległym otwartym stokiem bez żadnych widocznych elementów stabilizujących (szerokich tarasów, płatów częściowo zasypanej kosówki) lub zjazd stokiem, na którym są one obecne, wybieramy tę drugą możliwość.** Przy zachowaniu wszystkich innych cech (nachylenie, wystawa) ryzyko zejścia lawiny po bogato urzeźbionym, pokrytym zasypaną częściowo gęstą roślinnością zboczu jest mniejsze.

● **Podczas podejść zachowujemy co najmniej kilkunastometrowe odstępy między kolejnymi osobami, podczas zjazdów większe – minimum kilkudziesięciometrowe.** W zależności od warunków terenowych i stopnia zagrożenia odstępy te można modyfikować, nigdy jednak nie należy redukować ich poniżej podanych wartości. Na kartach lawinowych wykorzystywanych w metodzie *STOP or GO* (zob. s. 111) proponuje się np. zachowanie dziesięciometrowych odstępów podczas podejść stokami o nachyleniu większym od 30º, przy zjazdach po zboczach do 35º – odstępy trzydziestometrowe, zaś po bardziej stromych stokach zalecane jest zjeżdżanie pojedynczo. Zachowanie nawet największych odstępów nie ma sensu, jeśli oddalone od siebie osoby ustawione są w jednej linii spadku – stok jest co prawda lokalnie mniej obciążony, jednak w przypadku oberwania się lawiny stojące niżej osoby będą miały bardzo ograniczone możliwości ucieczki i lawina najprawdopodobniej zagarnie je wszystkie.

● **Poza opisanymi wyżej sytuacjami wymuszającymi rozluźnienie szyku (w tym wymagającymi pojedynczych zjazdów) nigdy nie dzielimy grupy!** Pożądane jest, by poszczególne osoby zawsze (także np. podczas wędrówki w lesie) zachowywały między sobą kontakt wzrokowy – w razie kontuzji, wypadku, awarii sprzętu itd. umożliwi to zatrzymanie całej grupy, szybką pomoc itp. Jeśli z jakichś powodów utrzymanie kontaktu wzrokowego jest niemożliwe (np. podczas pokonywanego pojedynczo trawersu lub zjazdu, w trakcie którego dana osoba „chowa się" za skałę, załamanie zbocza itp.), należy przed podjęciem działania na wstępie jednoznacznie ustalić miejsce zbiórki uczestników (bezpieczne i możliwie blisko położone), z którego po połączeniu grupy wyruszyć będzie można w dalszą drogę.

Rysunek 9 *Poruszanie się po pokrytym nawisami grzbiecie. rys. A. Fidzińska, A. Drapich*



● **Przed wejściem na potencjalnie niebezpieczny teren zapinamy dokładnie kurtkę i inne części ubrania, zakładamy rękawice, rozwijamy sznury lawinowe, odczepiamy tasiemki łączące wiązania z butami, uwalniamy dłonie z pasków kijków; *piepsy* powinniśmy przestawić na nadawanie przed rozpoczęciem wycieczki (zanim wyjdziemy w góry), po uprzedniej kontroli ich działania (na trasie trzymamy je pod kurtką, przypięte do specjalnej uprzęży).**

● **W sytuacjach ograniczonej widoczności (mgła, ciemność, śnieżyca) unikać należy podejmowania wszelkiego ryzyka, zwłaszcza w przypadku poruszania się po nieznanym i trudnym technicznie terenie.** Niedopuszczalne są zwłaszcza zjazdy po nierozpoznanych zboczach, mogących kryć niewidoczne pułapki. W takich warunkach tym bardziej uważamy, aby nie podzielić grupy. Kontakt pomiędzy uczestnikami bardzo ułatwia **gwizdek** – dzięki niemu możemy szybko określić pozycję niewidocznej osoby, zasygnalizować swoją, przywołać resztę grupy na pomoc itp. Trasę planujemy tak, aby przed zmrokiem, z zapasem czasu dotrzeć do celu. W razie następującego lub przewidywanego załamania pogody rezygnujemy z dalszego marszu i wycofujemy się pierwszą bezpieczną drogą.

● **Miejsca postojów (odpoczynków) wybieramy „z głową".** Nigdy nie zatrzymujemy się w miejscach niebezpiecznych, pod wiszącymi na skałach „kalafiorami", na stromych odcinkach stoków itp. Wybieramy w miarę możliwości miejsca osłonięte od wiatru – jeśli nie wędrujemy, organizm szybko się wychładza, a wiatr znacznie potęguje to zjawisko.

● **Naczelna zasada górska brzmi: W TERENIE NIGDY NIE ZOSTAWIAMY NIKOGO W OSAMOTNIENIU**. Nie pozwalamy na odłączanie się od grupy pojedynczych osób, nie zostawiamy w tyle wolniejszego wędrowca, nie opuszczamy osoby kontuzjowanej, która nie jest w stanie samodzielnie iść (np. obiecując, że wrócimy za jakiś czas z pomocą) itd.

Podstawy techniki jazdy poza przygotowanymi trasami

Podstawowe umiejętności, jakie musi opanować każdy adept turystyki narciarskiej lokują się w trzech grupach obejmujących technikę poruszania się