



## Leer- en verbeterpunten

### van het HLSK gidsopleidingsweekend in Zweden van 7 tot en met 10 maart 2013

De dagtochten zijn geschaatst als HLSK Groep III tur, door Rob, Wim, Carolien, Joris, Ewout en Tom. Het gaat om de volgende tochten:

- SN 41957 Bolmen.
- SN 41999 Åsnen; Mien.
- SN 42119 Torafjärden, Kålfjärden; Tromtöfjärden, Danmarksfjärden.
- SN 42136 Immeln.

Het waren tochten op zoet stöpis en op zout stöpis (SN 42119) van verschillende opbouw en draagkracht. Op de inlands gelegen meren was het stöpis te dik om uit te zagen en zat er een stevige laag kärnis onder (mooi te zien op de Bolmen-foto), maar op zee lukte het zagen wel op een dunnere plek. Daar (op die dunnere plek) bleek niet al te veel kärnis (3 cm) te zitten onder twee lagen stöpis van 2,5 en 3 cm. De oorspronkelijke bedoeling was te oefenen met voorjaarsijs (våris), maar daarvoor was het nog te koud; het was niet te vinden.

Daardoor zijn de doelen verlegd en is het een algemeen opleidingsweekend geworden: planning dagtocht, rekening houden met het weer (wind!), navigatie, route op het ijs, oversteken van råkar, oefenen noodsituaties, harde wind op zee met svinga.

Hieronder vinden jullie de leer- en verbeterpunten, opgedaan tijdens deze trip. Ik heb hier een paar zogenaamde 'buspunten' toegevoegd, die hebben uiteraard alleen betrekking op trips die met de HLSK-bus worden gedaan.

Voor de overzichtelijkheid is de volgende rubrieksindeling gehanteerd:

- I Voorbereiding
- II Planning dagtocht
- III Weer
- IV Wind op zee
- V Route op het ijs, navigatie
- VI Oefenen noodsituaties

- I Voorbereiding

Ondanks dat we geen voorjaarsijs konden vinden, hebben we in de voorbereiding een paar punten geleerd. De opdracht vooraf luidde: "Geef de eerste schaatslocatie aan Wim/Rob door. De locatie moet zo dicht mogelijk in de buurt komen van de wens dat we *tot 12:00 prima kunnen schaatsen*. M.a.w. dat we ter plekke niet langer, maar ook niet korter kunnen schaatsen door ijsomstandigheden. Een plan B voor na 12:00, in de buurt van de eerste locatie, is ook welkom." Onderstaande tabel probeert de leer- en verbeterpunten samen te vatten.

Inzender	Belangrijkste goede punt	Belangrijkste verbeterpunt
Tom	"dus bijvoorbeeld een meer als Immeln (ligt op 73 m)" Tom betreft de hoogte boven zeeniveau. De hoogte van een meer is heel belangrijk voor de ijsvoorspelling.	"Degenererend ijs is ijs dat al het hele seizoen meegaat, dus op nieuw ijs moeten we in beginsel niet zijn", dat klopt niet: ook nieuw ijs degenereert.

Luuk	<p>"Mijn advies zou het meer Möckeln zijn. Er is waarschijnlijk stöpis en dat wordt sneller zacht dan kärnis en daarom is het het proberen waard"</p> <p>Goed punt achteraf. Bij zoveel koude gaf eigenlijk alleen steupijs een kansje om iets van verval te vinden</p>	<p>"het ijs moet 's nachts weer temperaturen onder 0 hebben en overdag weer meer dan 3-5 graden" Dat hoeft niet. Ook bij andere temperaturen kan ijs 's nachts hard worden en overdag degenereren; zon-in/uitstraling, wind, luchtvochtigheid zijn minstens net zo belangrijk.</p>
Ewout	<p>"Verderop bij Mariestad is zwart ijs. In die buurt wordt ook voorjaarsijs expliciet genoemd: tochrapport 55282" Goed om te doen: Ewout heeft SN gescand op voorjaarsijs.</p>	<p>"Omdat we op zoek zijn naar voorjaarsijs, ben ik op zoek gegaan naar zwart ijs, volgens mij krijgen we bij steupijs alleen maar zacht ijs waar niet in te schaatsen valt" Dat is niet zo: steupijs is 's morgens vaak prima te schaatsen, en dat was conform de opdracht.</p>
Carolien	<p>"op donderdag op een niet te groot meer bij Växjö of Ljungby goed te schaatsen tot 'precies' 12.00. Het is daar woensdagmiddag na een koude nacht en ochtend (+4) warm, 4 tot 5 graden met weinig wind" Carolien zat het dichtste bij de plek die we uiteindelijk met z'n allen kozen; plus ze betreft 'weinig wind' erin. Helaas kwam die voorspelling niet uit: het windje was stevig op Bolmen, en dat houdt het ijs langer hard, omdat warmte sneller afgevoerd wordt.</p>	<p>"stroming in een meer agv meer smeltwater" dit zou kloppen als we het over gebieden hebben waar stromen/rivieren vanuit hogere bergen (Noorwegen, west Zweden boven Arvika) doorheen lopen, zoals Färnebofjärden; maar in zuid Zweden is het niet echt merkbaar; hoogstens zijn sommige sund's verder open, zoals de doorstroom in Åsnen die we gezien hebben.</p>
Joris	<p>"Ik zou donderdag naar Asnen gaan. In ieder geval goed schaatsbaar en als de zon goed schijnt heb je daar aan het begin vd middag wellicht voorjaarsijs" Joris noemt zon los van de temperatuur en dat is voor voorjaarsijs meestal inderdaad het belangrijkste.</p>	<p>"Ik begrijp de opdracht niet zo goed wat je bedoelt met dat je niet <b>langer</b> dan tot 12.00 uur kan schaatsen. Het lijkt me juist het meest zinvol om te richten op een plek waar je zo lang mogelijk kan schaatsen?" Joris plaatst schaatsen boven leren. Op zich niet gek, maar soms is leren belangrijk.</p>
Johan	<p>"Jullie zouden kunnen beginnen op Västersjon." Dat was achteraf inderdaad de kansrijkste optie geweest: weinig hoogtemeters, ver in het zuiden, dicht bij de westkust.</p>	<p>"Met name voor het voorjaarsijs testen lijken me er in Zuid Zweden volop kansen. 's Nachts lichte tot mogelijk een matige vorst en overdag zon. Met name op de zonnige plekken uit de wind zal het ijs de invloed van de zon gaan merken." Dit is niet uitgekomen. Zeker achteraf gezien: we hebben ons allemaal (ook Wim en Rob) vergist in de koude, droge wind die het ijs alle dagen perfect hard hield, ook 's middags.</p>
Algemeen		<p>Niemand heeft genoemd dat de kracht van de instraling van de zon beschouwd kan worden door de grondtemperatuur van Trafikverket (zichtbaar via thermometers op SN) te bekijken. Hoe groter het verschil overdag tussen de twee temperatuurcurves op SN, hoe groter de kans op voorjaarsijs (als de grondtemperatuur hoger is dan de luchttemp). Aan de hand van vastgesteld tempverschil van vandaag met de weervoorspelling van morgen kun je dan uitspraak doen over kans op voorjaarsijs op een bepaalde plek.</p>

## II Planning dagtocht

- Voor het systeem 'zoeken, boeken' is mobiel internet in Zweden (en liefst ook Duitsland voor de heenweg) essentieel. Iedere gids moet een Telia dongel (laten declareren bij de Stichting HLSK?) hebben met 'veckosurf' (kosten voor een week internetten op de trip boeken) en een laptop en moet weten hoe het werkt.



- **Buspunt.** In de bus moet een mobiel accespoint gemaakt worden, zodat meer mensen tegelijk internet op kunnen (gidsen gaan voor als het te langzaam wordt). De buslaptop moet al bij vertrek startklaar staan in het laptopvak en iedere ochtend vanuit de vandrарhem weer startklaar gezet worden.
- 'Zoeken, boeken' is het systeem dat de meeste schaatsuren garandeert. Vanuit 'zoeken, boeken' kan moeiteloos overgeschakeld worden naar 'boeken, zoeken', dat 's middags meer rust geeft omdat de groep eerder in de vandrарhem is. Maar, het beste ijs vinden is lastiger als de faciliteiten voor 'zoeken, boeken' niet aanwezig zijn, want als je direct na het schaatsen naar de vandrарhem gaat, zonder naar het ijs/weer te kijken, kun je in een gebied zitten waar minder goed ijs is, of waar het die nacht sneeuwt. Dan moet je alsnog de volgende ochtend gaan rijden, waardoor je minder tijd hebt voor plan B et cetera.
- **Buspunt.** 'Zoeken, boeken' wordt voor deelnemers leuker als ze mee kunnen kijken. Er moet een mogelijkheid komen om het laptopbeeld op het busscherm te krijgen.
- Per target-area zou er een 'schaatsgids' moeten worden geschreven van aantrekkelijke dagtochten, met tips en weetjes per meer/zeegebied in die area.

### III Weer

- Als de gids moeite heeft met de tegenwind kan hij/zij er voor kiezen om in twee groepen met minimaal 20 meter afstand te rijden. In de eerste groep doet dan een sterke man/vrouw het kopwerk met de gids er achter, de tweede groep kan kiezen wie zij op kop zet. In geval van een plurning gaan de voorste twee er dan door, maar de rest niet. In geen geval dicht achter elkaar in één rij met één kopman/-vrouw gaan rijden.
- Goed nadenken over windkracht en –richting bij het plannen van de dagtocht kan de belasting die harde tegenwind kan betekenen enorm terugbrengen. Aarzel bij harde wind niet om, na een paar kilometer meewind, in het begin je plan om te gooien; vergeet in dat geval niet de rest van de groep in te lichten over het hoe en waarom.
- Verwachtingen blijven maar verwachtingen. Blijf oplettend, ga er niet van uit dat een bepaalde wind wel 5 m/s zal zijn omdat het de verwachting was, maar zet de werkelijke wind af tegen je eigen referentiekader en eventueel het referentiekader van andere groepsleden. Zorg dat je óf hebt leren denken in m/s of in staat bent je eigen Beaufort referentiekader naar m/s te vertalen. Op groot water kan 6 m/s voldoende zijn om de boel in beweging te krijgen; op zee en de grote meren zijn de windrichting en met name windverandering, zowel in sterkte als richting, essentieel om te volgen.

### III Wind op zee

- Zie ook het vorige punt. Op zee is voortdurende waarneming van wind en windrichting cruciaal voor de veiligheid. Er is altijd open zee, dus als de wind afluandig is kan het ijs gewoon vertrekken. Afluandige wind is daarom in beginsel een 'no go' factor om buiten eilanden te komen, ook als de wind minder dan 6 m/s snelheid heeft.
- Op zee is er altijd stroming; ijsdiktes kunnen fors variëren door stroming en stromingswervelingen, inkomst van warm water van zee, getijde, luchtdrukverschillen, menging van zoet/zoutlagen, monding van zoet water vanuit rivieren, ophoping door wind in sund/fjord/vik, opwaaiing van zout water op het ijs en ijs dat in de diepte

ontstaat vanuit verschil tussen zoet en verschillende zoutlagen. Blijven checken door regelmatig te prikken. Zie het uitgezaagde stukje in SN 42119.

- Open zee is nooit ver weg. Bij harde wind loopt de forse deining onder het ijs door: svinga. Dicht bij open zee in de richting van het water doet de svinga het ijs breken in steeds smaller worden langwerpige banen die scharnieren aan hun buurbanen (en dus min of meer los zitten) en zo de deining verwerken. Maar ook als de banen breder worden of als het ijs geheel niet breekt loopt de deining onder het ijs door. Bij kusten van eilandjes die daaraan blootgesteld worden breekt het ijs door de als gevolg van ondiepte weer oplopende deining net als bij de ijsrand. Hoe harder het waait, hoe meer deining, hoe kleiner de svinga schotsen worden. Ga nooit met een hele groep bij elkaar op relatief kleine svinga schotsen staan. Hou continu de windrichting in de gaten. Heb groot respect voor de svinga en bedenk dat het verschijnsel ook mooi vanaf veilige afstand kan worden waargenomen.
- Indien je svinga nadert vanuit beschutting en een snelle terugweg gegarandeerd is, is het goed om een paar minuten stil te staan op een grote, door deining bewegende schots. Je leert de svinga te herkennen; het voelt als een lichte duizeligheid. Dit is goed omdat het kan gebeuren dat je op svinga schaatst zonder dat je het merkt, omdat svinga zich kilometers ver onder niet-brekend ijs kan voortbewegen. Heb je het gevoel van stilstaan 'ontdekt', probeer dan een stukje te schaatsen op svinga ijs: probeer het gevoel te herkennen, zodat je later vanzelf voelt dat je op svinga ijs staat of schaatst. Merk je later ooit dat je op svinga ijs schaatst, ga gelijk richting kant om te checken of je niet tussen twee soorten brekend ijs schaatst: aan de ijsrand en aan de (ei)landkant.
- Forse deining kan ook aan de orde zijn terwijl er weinig wind is. Als het een paar honderd kilometer verder op zee hard heeft gewaaid, kan die deining gemakkelijk de kust bereiken. Check dus op zee ook van te voren het weer op grotere afstand en wees ook alert op svinga tijdens weinig wind



Foto 1. Het breken van ijs aan de ijsrand op zee door svinga. Svinga = golven die onder het ijs



Foto 2. Het breken van ijs aan de landkant van zee door svinga die zich onder het ijs verplaatst tot aan de kant.



komen en daardoor het ijs verticaal op en neer laten bewegen. Op de achtergrond open water.  
*Foto Rob Mulders*

Tussen brekend ijs aan de ijsrand en brekend ijs aan de landkant kan niet-brekend ijs zitten.  
*Foto Rob Mulders*

#### IV Route op het ijs, navigatie

- Als je een råk nadert en je schaatst niet ver uit de kust, maak dan een flauwe bocht richting de kust die je bij het begin van de råk brengt. Zo kun je zonder te stoppen de råk van het eerste begin af checken op oversteekopties en kun je blijven schaatsen tot een kansrijke plek (kan ook aan het begin zijn!).
- Als je een smal beginnend råk of smal släppråk nadert, maak op tijd een flauwe 90 graden bocht, schaats er langs, prik er met de stok al schaatsend een paar keer in en stap er over heen, maak de bocht terug en schaats door. Op deze manier hou je de snelheid erin en voorkom je dat deelnemers eigen plekken gaan proberen.
- Als het ijs moeilijker schaatsbaar wordt, probeer dan op een duidelijke en gedecideerde manier een aantal opties: dichterbij de kust, juist verder naar buiten, naar de overkant van het (smalle) meer e.d. Zo loop je niet het risico beter ijs te missen en bovendien laat je aan de groep zien dat je als gids je best doet om het mooiste ijs te vinden en dan legt men zich gemakkelijker neer bij slechter ijs. Leg bij zigzaggen aan de groep uit wat je aan het doen bent.
- De 1:100.000 kaarten zijn minder geschikt voor gecompliceerde meren en zee. Indien beschikbaar dient gewerkt te worden met 1:50.000 kaarten van Utekartan. Tijdens een trip heen- en weer schakelen tussen 1:100.000 en 1:50.000 stelt stevige eisen aan de kalibratie van het "schaal afstand/werkelijke afstand" gevoel. Wees je daar bewust van. Raadpleeg regelmatig de kaart en zorg dat je dat snel kan.

#### VI Oefenen noodsituaties

- Moeten we veel vaker doen. Moet een ingebakken onderdeel van iedere dagtrip worden. Zie ook het document 'oefenen noodsituaties' op de HLSK-website.
- Ook gecompliceerdere situaties moeten vaker geoefend worden, zoals twee man er door op dun ijs, te ver weg om de lijn te kunnen gooien. In zo'n situatie moeten er twee aangeliende schaatsers gaan buikschuiven tot ze dicht bij genoeg zijn om de geplurden een lijn te kunnen gooien. De overgebleven schaatsers trekken daarna de tweetallen terug op veilig ijs. Eén persoon moet de leiding nemen bij de reddingsoperatie, de gidsen spreken van te voren af wie dat doet, met als back-up (als de twee gidsen er door zijn) de laatste man.