

Kriser under issejlads

(Øst Grønland)

Bjærgning i Scoresbysundfjorden

M/S Nungu Ittuk

Skibet er på alle måder bygget langt over højeste isklasse, og havde endvidere monteret et helikopterdek agten for aptringen. På rejserne nord for Angmagssalik blev der normalt medbragt en mindre helikopter inkl. pilot og mekanikker. Desuden blev der også medbragt en lille slæbebåd og pramme for losning på disse destinationer.



M/S Nungu Ittuk passerer Færøerne

Foto: markusherzig.com

I juli 1988 afgik M/S Nungu Ittuk fra Grønlandshavnen i Aalborg til Scoresbysund i Nordøst Grønland. Skibet var helt tillastet med forsyninger til byer og bygder på den grønlandske østkyst. På denne rejse havde vi således også helikopter om bord til isrecco. observationer under forcering af storisen.

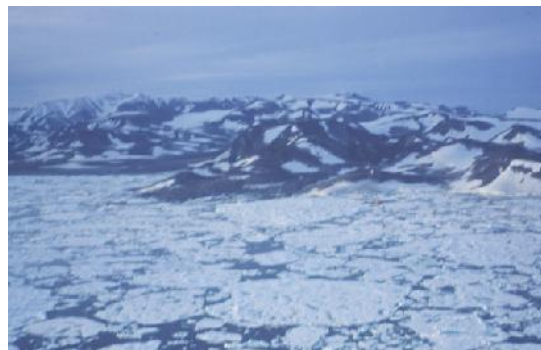
M/T Betty Teresa

Dette skib er et tankskib bygget til sejlads i arktiske farvande, men er dog ikke nær så stort og heller ikke i samme høje isklasse som M/S Nungu Ittuk.

I juli 1988 var M/T Betty Teresa på rejse til Scoresbysund med mange hundrede tons dieselolie til byens store tankanlæg.

Scoresbysund ankerplads

I juli måned ankrede M/S Nungu Ittuk op på ankerpladsen i Scoresbysund for ekspedition af årets første forsyninger. Både på ankerpladsen og ude i selve Scoresbysund fjorden – der er verdens største fjordkompleks – var der megen stori der var drevet ned og ind fra det endnu nordligere polarhav.



Scoresbysund ankerplads set fra helikopter

Foto: Bjarne Rasmussen

Både besætningen om bord samt folkene på land havde dog stor erfaring i at losse i pramme og derpå slæbe lasten til land, så det var alt i alt en noget rutinepræget ekspedition af forsyningerne.

Efterhånden var der kun nogle få timer arbejde tilbage inden vi kunne lette anker og sejle videre til næste destination der var flyvepladsen Constable Point længere inde i fjordsystemet (Hurry Inlet).

SOS !

Pludseligt lød der en melding fra vor kaptajn:

”Stop øjeblikkeligt med ekspedition af forsyninger; vi går M/T Betty Teresa til undsætning. Hun har knækket et skrueblad og kan dårlig sejle igennem storisen ude i fjorden. Skibets kaptajn er nu

nervøs for at blive presset op på den sydlige klippekyst af den megen storis derude. Desuden medbringer skibet mange hundrede tons dieselolie hvilket kan medføre en kæmpe miljøkatastrofe i det sårbare arktiske miljø.”

Vi smed øjeblikkeligt alt hvad vi havde i hænderne, og kæmpede os frem til M/T Betty Teresa. Hun kunne ikke forcere storisen på grund af havariet med skruen, men dog godt manøvrere ganske lidt. Kaptajnerne blev da enige om, at M/S Nungu Ittuk skulle slæbe M/T Betty Teresa til ankerpladsen i Scoresbysund. Her kunne hun så losse forsyningen af dieselolie til byen hvorefter skibet kunne trimmes forover og delvis fritlægge skruen. Derpå kunne der monteres et nyt skrublad til erstatning for det mistede (Skibet var bygget til en sådan operation), og hun kunne fortsætte til Constable Point med flyvebenzin til flyvepladsen der.

M/S Nungu Ittuk kommer M/T Betty Theresa til undsætning i Scoresbysundfjorden.

Billedet er taget oppe fra den medbragte helikopter på M/S Nungu Ittuk, og hvis man kigger godt efter på billedet kan man se begge skibe i storisen/vinterisen.



M/S Nungu Ittuk sejler ned til M/T Betty Theresa
Foto: Bjarne Rasmussen

Bjærgning

Vor kaptajn på M/S Nungu Ittuk sejlede derpå helt hen til M/T Betty Teresa hvorpå vor fortøjningstrosser blev monteret som slæbetrosser. Desuden havde vi konstant vagt med en brandøkse til at hugge slæbetrosserne over såfremt vi pludseligt sad fast i isen.

Nu udførte kaptajnen på M/S Nungu Ittuk et stykke fremragende sømandsarbejde. Han styrede og manøvrerede M/S Nungu Ittuk i mange, mange timer gennem den svære storis samtidigt med at han slæbte M/S Betty Teresa der ikke kunne bakke optimalt.

Nu kom vor medbragte helikopter os virkeligt til gavn på en helt ny måde. Det blev aftalt med piloten, at han skulle medbringe en af skibets navigatører for isrecco. Denne navigatør skulle så vurdere hvor der var mest sejlbart for M/S Nungu Ittuk med slæbet, og derpå skulle piloten lande på en passende isflage således, at kaptajnen på M/S Nungu Ittuk havde helikopteren at styre efter.

På billedet er piloten således landet på en isflage; i dette tilfælde sammen med mig for at tage et beskrivende billede af hele situationen.

Bemærk, at det er nærmest umuligt for M/S Nungu Ittuk at bryde sig vej gennem isen; skibet er nødt til at sejle der hvor der er en smule åbent vand.



M/S Nungu Ittuk slæber M/T Betty Theresa
Foto: Bjarne Rasmussen

Det er rimeligt nemt at se oppe fra en helikopter på det første billede, men meget svært at se jo længere man kommer ned som det fremgår af det andet billede. Vurderingen kunne også kun gælde for kortere tidsrum idet vind og strøm konstant kværner rundt med storisen.

Heldigvis var vejr og vind forholdene meget gunstige under hele bjærgningen, og vel fremme på ankerpladsen efter mange timers slæb i storisen fortsatte vi arbejdet med de sidste timers ekspedition af forsyningerne.

Åh nej – ikke igen !

Efter endt ekspedition ved Scoresbysund var vi nu fremme ved flyvepladsen i Constable Point, og her gentog vi nu rutinemæssigt ekspeditionen af forsyninger via pramme.

Da vi var færdige og havde gjort søklar for rejsen tilbage til Grønlandshavnen i Aalborg lød det pludseligt: Vi skal ned og slæbe M/T Betty Teresa fra Scoresbysund til Constable Point !

Det viste sig nu, at det store tankanlæg i Scoresbysund **ikke** kunne modtage tilstrækkeligt med dieselolie fra M/T Betty Teresa således, at skibet kunne trimmes tilstrækkeligt fremover for reparation af skruen.

Som sagt så gjort, vi sejlede derned hvorefter vi slæbte skibet gennem storisen til Constable Point hvor hun kunne losse den nødvendige mængde således, at skruetøjet kunne repareres.

Derpå fortsatte vi rejsen til Aalborg/Grønlandshavnen uden yderligt dramatik

Arktisk beredskab I

Siden 1988 har jeg ofte tænkt på hvad myndighederne mon ville have gjort for at bjærge M/T Betty Theresa og dermed undgå en potentiel stor forurening af verdens største fjordkompleks – hvis ikke lige netop polarskibet M/S Nungu Ittuk befandt sig i Scoresbysundfjorden på dette gunstige tidspunkt ?



Tankskibet Exxon Valdez

Foto: internettet

Arktisk beredskab II

I 2010 skete der en enorm havmiljøforurening med råolie under Deepwater Horizon katastrofen i Den mexicanske Golf.

Jeg finder det meget tankevækkende, at dette enorme råolie udslip faktisk kunne rummes i bare 3 tankskibe på størrelse med Exxon Valdez !



Storis i Scoresbysundfjorden

Foto: Bjarne Rasmussen

Der var over 1000 skibe og over 5000 personer involveret i at rydde op efter denne oliekatastrofe – og det får mig til at spekulere på hvad myndighederne og olieselskaberne mon vil gøre under et sådant olieudslip hvis det skete i isfyldt farvand på den grønlandske østkyst under en eventuel olieudvinding i de kommende år ?

Se mere i menu Video på min private ”none profit” hjemmeside **iceguide.dk**

Kriser under issejlads

(Øst Grønland)

Isbjerg ret for !

M/S Kista Arctica ex. M/S Nungu Ittuk

I årene 1993, 1994, 1997 og i 1998 var jeg mønstret som styrmand på M/S Kista Arctica (ex. M/S Nungu Ittuk). I løbet af disse år besejlede vi hele den grønlandske kyst lige fra Qaanaaq i nordvest Grønland og hele vejen rundt Kap Farvel og op til Danmarkshavn i nordøst Grønland.



M/S Kista Arctica på den grønlandske østkyst

Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen

Kap Broer Ruys

I 1998 var jeg atter en gang med på ”Den lange østkystrejse” helt op til Danmarkshavn. Efter endt ekspedition af gods i Danmarkshavn blev kursen sat sydover bound for Ella Ø og Mestersvig.

Denne strækning blev ikke uden en vis dramatik som det måske kan anes fra dette uddrag af min private *Arktisk logbog* fra rejsen:

Efter afsejling fra Danmarkshavn fredag den 13. august klokken 1100, sejlede der tæt under Store Koldewey, Lille Pendulum, Clavering Ø samt Kap Broer Ruys i 1-3/10 storis.

Rejsen var sat til Ella Ø og Mestersvig, men ved Kap Broer Ruys fredag den 14. august mødte skibet svære forekomster af storis samt vinteris der ikke ”var gået” endnu.



M/S Kista Arctica ved Kap Broer Ruys

Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen

Man afventede bedring i issituationen, og i mellemtiden blæste det kraftigt op fra en nordlig retning hvorved der opstod et meget kraftigt ispres på skibet med en krængning på 5 grader bagbord til følge, endvidere var der begyndende nyisdannelse i storisen samt hyppige forekomster af tæt tåge.

Torsdag den 20. august lettede ispresset så meget, at skibet kunne forcere gennem storis af 9/10 conc. op under Kap Broer Ruys og videre nordpå til ca. SØ af Eskimonæs hvorefter der kunne sejles i 1-5/10 storis ud til åbent hav mod Kulusuk samme dag klokken 2400. Medvirkende til den hurtige sejlads var opklaring samt at man kunne ”styre sig ud af det” i det klare vejr; ligeledes kunne navigatørerne foretage hyppige isreconoceringer med helikopteren.

Isbjerg ret for !

Det klare vejr fortsatte nu ikke i ret lang tid efter at vi havde forladt området ved Kap Broer Ruys.

Vejret var fortsat ret stille, men nu blev det tåge med spredt pakis og enkelte isbjerge rundt omkring skibet.



M/S Kista Arctica under tågesejlads

Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen

På broen befandt sig vagthavende styrmand – som er undertegnede - og vagthavende matros som udkig og endeligt skibets kaptajn. Vi var alle meget rutinerede i besejling af disse arktiske farvande under disse vind, vejr og isforhold. Jeg havde derfor ingen problemer med både at småsludre med kaptajnen samtidigt med at jeg håndstyrede skibet uden om isskoser og isbjerge. Under sådanne forhold er skibets radar egentligt ikke til megen nytte idet skærmen er helt fyldt med ekkoeer fra is objekterne.

Et skib er nemmest at styre i spredt drivis når det gør en god fart gennem vandet, og som den rutinerede styrmand jeg var, gav jeg derfor skibet lidt mere fart trods tågen.

Pludseligt opstået krise

Pludseligt råbte vagthavende matros ISBJERG
RET FOR !

Nu havde jeg et splitsekund til at træffe et valg:
skulle jeg dreje skibet væk fra kursen mod
isbjerget eller skulle jeg begynde at bakke
skibet ?



Isbjerg set i klart vejr

Foto: Bjarne Rasmussen

Hvis jeg drejede skibet for hurtigt kunne jeg risikere at dreje skibet over mod et nyt isbjerg som ellers ikke kunne ses i tågen – hvis jeg derimod begyndte at bakke skibet kunne jeg risikere at jeg ikke kunne nå at stoppe skibet inden det ramte isbjerget ret for !

Jeg valgte at styre direkte mod isbjerget forude som jeg kunne se, alt imens jeg stille og roligt begyndte at bakke med maksimalt effekt på skibets motor og skrue. Hvis jeg bakkede for hurtigt med motoren og skruen gav det nemlig ikke maksimalt bakkeeffekt !

Bump !

Sekunderne sneglede sig afsted og føltes som lange år alt imens skibet hastigt nærmede sig isbjerget.

Med et ganske let bump ramte skibets isforstærkede forstavn direkte på isbjerget, og derpå lå skibet stille.

Hvad nu ?

Der blev helt stille i styrehuset, thi alle var udmærket klar over, at det havde været ganske tæt på noget langt mere voldsomt end et stille bump. Skibet fortsatte sejladsen uden skader overhovedet, men farten blev reduceret og der ikke snakket mere end højest nødvendigt på resten af vagten !

Dags dato har jeg derfor en vision om en *Interaktiv Virtuel reality krise-simulatorer med 3D effekt og special effects* for træning i at håndtere sådanne situationer med rettidigt omhu.

Samt ikke mindst formidle, at rutine og erfaring kan sløve mere end godt er !!

Se mere i menu Video på min private ”none profit” hjemmeside **iceguide.dk**