

# Global räddare i sjön

GÖTEBORG: När bilar brann på danska färjan Pearl of Scandinavia i onsdags gick det bra. De 651 ombord behövde inte evakueras.

Lika bra gick det för 4 500 på ett kryssningsfartyg med brand i maskinrummet utanför Kalifornien förra veckan.

Men när färjan Lisco Gloria brann i Östersjön för en månad sedan tvingades över 200 ut i livflottarna. Vädret var lugnt; alla räddades men fartyget fick brinna där det drev och blev totalt förstört.

Då fungerade inte systemen för att avgränsa skador – bränder eller läckor – så att fartyget kunde fungera som "sin egen livbåt".

Och så har det varit länge – från Titanic till Estonia.

Till Pearl of Scandinavia larmades helikoptrar med brandmän ut. Mindre båtar med lotsar, kustbevakare och sjöräddare larmades likaså, förberedelser för att ta emot nödställda i land gjordes innan det stod klart att branden släckts och fartyget kunde fortsätta till Köpenhamn.

Det tar tid att få en passagerare i taget på det torra. Självklart går det snabbare om man kan rädda många på en gång, men ännu är det långt innan First, ett nytt sätt att bistå nödställda, kan bli global standard. Det premiärvissades utanför Vinga under världskonferensen

## First är ett nytt koncept för massräddning som man hoppas ska bli global standard

om massräddning till sjöss i somras.

– Nu är det snacka som gäller, säger Fredrik Falkman, mannen bakom Rescue Runner, en vattenskoter specialbyggd för att plocka upp människor där räddningskryssare inte kan gå, till exempel på grunt vatten men som visat sig

lika nyttig på öppet, stormpiskat hav

First använder också gammal kunskap: Ett fartyg som går i cirkel plattar till havet och rullar inte lika mycket som ett som ligger stilla. Därför skall det fartyg som kommer först till en haveriplats gå varv på varv runt de nödställda.

## Vagga kan lyfta hela flottor

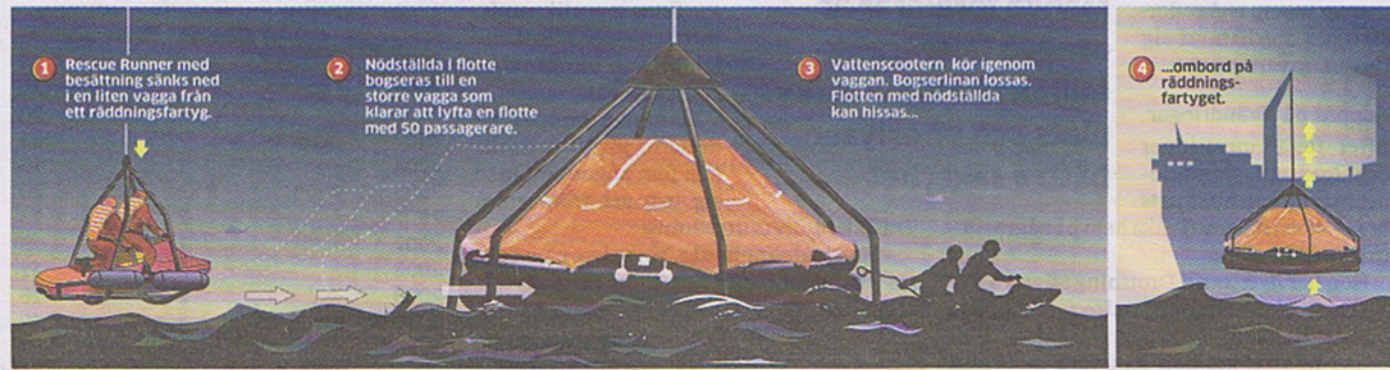
En väsentlig del i metoden är en större vagga, en korg, som kan lyfta hela flottor med nödställda direkt ombord på tillskyndande handelsfartyg.

Men helst skulle de tre bakom metoden se att alla räddningsflottor hade en stropp med lyftögla kraftig nog att klara samma sak.

Senaste "snacket" skedde inför utrustningsexperter i London i slutet av oktober. Falkman och Sjöräddningssällskapets Mikael Hinneron var där på Transportstyrelsens initiativ för att med film och bilder förklara metodens finesser och vilka regeländringar som krävs.

– Vi har fortsatt att göra tester för att se om vi ljuger men det fungerar som förväntat, säger Jörgen Lorén, den tredje i trion av göteborgare och kapten på Stena Jutlandica som spelat en central roll för fullskaleförsök med metoden.

## Så kan en hel flotte räddas ur havet



Källa: Sjöräddningssällskapet

Grafik: ROLAND THORBJÖRNSSON



Bild: KENT HALLGREN

**SÄKER TUFFING.** När Rescue Runner sjösätts med sin vagga från sitt moderfartyg under gång kan den starta direkt med full styrfart framåt. Den klarar också tung bogsering, förklarar Mikael Hinneron, Jörgen Lorén och Fredrik Falkman ombord på Jutlandica..

– Det vi har kvar är att köra i mörker.  
– Flera västlänningar var intresserade, säger Falkman, men representanter för kryssningsindustrin var klart avfärdande liksom länder med bekvämlighetsflagg.

## Hoppas på genombrott i Kina

– Som vanligt fick vi höra att "det där fungerar inte", säger Lorén. Men vi fick också hemläxa att testa mer, vi har fått igång intresset. I

december ska vi hålla föredrag i Danmark. Kanske kommer genombrottet i augusti nästa år då Shanghai i Kina är värd för nästa världskonferens om massräddning till sjöss.

Att det kommer är Christer Lindvall, före detta vd för Sveriges Fartygsbefäls Förening, övertygad om:

– Det finns inte en helikopter i världen som klarar situationen när vi talar om kryssningsfartyg med upp till 7 000 ombord. First är ett

stort steg på vägen; alla tycker att metoden är bra men ingen gör något utan myndighetskrav.

## "Alla positiva"

Erik Eklund, chef för Transportstyrelsens fartygstekniska enhet, är också optimist trots den långa process som krävs för en ny global utrustningsstandard:

– Alla som provat Rescue Runner är positiva.

BJÖRN HANSSON

031-62 46 33 bjorn.hansson@gp.se

## REGELVERKET MÅSTE ÄNDRAS

- Räddningsflottor som ska lyftas med kran får inte vara för stora, max 50 personer. Krav på besättningsman i varje flotte har drivit utvecklingen mot flottor om 150-200 nödställda.
- Förse fartyg med en kran, akteröver där vindturbulensen inte är så stor, för att lyfta ombord flottarna.
- Utrusta fartyg med Rescue Runner för att bogsera flottor och koppla lyftkrokan.