

### ADVARSEL MOD OVERISNING

DECEMBER, JANUAR, FEBRUAR OG MARTS ER SÆSON FOR OVERISNING. OG OVERISNING KAN – I LØBET AF GANSKE KORT TID - SÆTTE ET TYKT PANSER AF IS PÅ BÅDE STORE OG SMÅ SKIBE. DET GÅR UD OVER SØDYGTIGHEDEN, STABILITETEN OG EVNEN TIL AT MANØVRERE. HERMED OPSTÅR DER EN HØJ RISIKO FOR FORLIS. DERFOR BØR ALLE, DER FISKER, HOLDE ØJE MED HVOR OG HVORNÅR, DER ER RISIKO FOR OVERISNING. DET BEGYNDER AT BLIVE FARLIGT, NÅR VINDSTYRKEN NÅR OP OVER 11 M/SEK, OG NÅR LUFTTEMPERATUREN SAMTIDIG ER UNDER MINUS 1, OG HAVTEMPERATUREN ER UNDER 8°.

DESUDEN BØR MAN PÅ SKIBENE VIDE, HVAD DE KAN GØRE FOR AT NEDSÆTTE DEN FARE, ET OVERISET SKIB ER UDSAT FOR.

### LYT TIL VEJRMELDINGEN

**Lyt til vejrmeldingen, snak med dine kolleger og overvej at blive i havn, hvis der er fare for overisning den dag. Men selvom du mener, at det er sikkert at sejle ud, så tag alligevel dine forholdsregler, så du kan bekæmpe overisningen, hvis den skulle opstå.**

Overisning til havs sker heldigvis ikke hvert år. Men når det sker, rammer det hurtigt og ubarmhjertigt. Indimellem får det tragiske følger.

Det gjorde det senest i februar 2001. Her omkom en kun 21-årig fiskeskipper, da hans enmands-garnjolle pludselig blev så alvorligt overiset, at det forliste i Aalbæk Bugt.

Han er ikke den eneste fisker, der er forlist som følge af overisning. Tilbage i februar 1979 forliste 6 fartøjer i Nordsøen på grund af overisning. Og ikke mindre end femten fiskere omkom! Desuden forsvandt to grønlandske skibe i december 1994. Begge formodes at være forlist på grund af overisning.

### Garder dig mod overisning

- Overisning er yderst farligt, for det sker lynhurtigt og påvirker skibets sødygtighed. Og det er meningsløst at miste sit fartøj og måske oven i købet også sit liv, for ulykkerne kan undgås.

Det understreger Mogens Nielsen fra Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste. Han forklarer, at det kræver to ting at undgå en ulykke, nemlig:

- For det første bør besætningerne lytte til vejrmeldingen for at få at vide hvor og hvornår, der er risiko for overisning. Og hvis der er det, bør man meget alvorligt overveje, om det måske ikke var bedre at blive i havn den dag. Tag også en snak med de erfarne kolleger på havnen som kender til overisning. For det andet bør besætningerne vide, hvad de kan gøre for at nedsætte den fare, som et overiset skib er udsat for.

## OVERRASKET AF ISEN

**I februar 2001 druknede en kun 21-årig fiskeskipper fra Skagen. Tragedien indtraf, da hans enmands-garnjolle pludselig blev så alvorligt overiset, at den kæntrede og forliste i Aalbæk Bugt.**

Allan Nygaard Mikkelsen er ud af en fiskerslægt, og han får sin første båd som blot 14-årig. Og den unge mand bliver også et kendt ansigt ude i den store verden, da et japansk TV-hold laver et portræt af ham. For de synes, at en initiativrig, ung mand er langt mere interessant end de verdensberømte Skagensmalere som Michael Anker og P.S. Krøyer.

I efteråret 2000 bliver den næste af Allans mange fremtidsdrømme til virkelighed, da han køber sin garnjolle og døber den MARTHA S367. For selvom han er ved at uddanne sig til fiskeskipper af 1. grad, så bruger han naturligvis sine fridage og weekender på havet.

### Kendte faren

Tidligt lørdag morgen den 3. februar køber Allan rundstykker og besøger sine forældre og søskende. Han når også at høre vejmeldingen, inden han sejler ud fra Skagen ved 9-tiden. For han er ikke kun en afholdt, men også en dygtig elev på Skagen Skipperskole. Så han ved, at overisning kan udvikle sig og blive farligt. Men alligevel bliver han overrasket over den hurtighed og den styrke, som overisningen sker med netop den dag.

Ved frokosttid kalder et par venner ham på VHF og advarer ham om faren for overisning. Allan fortæller dem, at han er opmærksom på det, så han vil sejle tilbage i løbet af en halv times tid. Han mangler lige at hive 3 garn, og han vil tage en line om livet og gå ud og banke is på fordækket.

Det blev den sidste kontakt til MARTHA, for Allan gik ned med sit skib. Og da han derfor ikke var kommet i havn ved aftenstid, slog familien alarm.

Der blev straks sat en storstilet redningsaktion i gang, hvor også redningsfartøjerne blev kraftigt overiset. MARTHAs drivgods og redningsflåde blev fundet inden midnat. Men der kom til at gå hele 13 døgn, før Allan og hans skib blev bjærget.

### Alvorligt overiset

OK-Enheden konkluderer i deres søulykkesrapport, at MARTHA er blevet overiset i "meget alvorlig grad". Og at fiskeskipperen er blevet overrasket over hvor hurtigt, overisningen og slagsiden skete.

Da først skibet begyndte at krænge, trængte der også vand ned i motorrummet. Det har været medvirkende til, at ulykken skete så hurtigt, at Allan ikke nåede at udløse redningsflåden, inden skibet kæntrede og forliste. Vandet kom ind gennem to lodrette rør i bagbords side under lønningen.

MARTHA er bygget i 1977 og er ikke omfattet af krav om syn i forbindelse med køb og salg. Derfor blev fartøjets stabilitet ikke kontrolleret, inden Allan Nygaard Mikkelsen købte det. Det ønsker Allans forældre at få ændret, så andre ikke også risikerer at sætte livet til.

## 8-10 TONS IS PÅ FIRE TIMER

- Overisning er rigtig farligt. Som fiskeskipper er jeg også selv blevet overrumplet, for det er noget lumsk noget! Det fortæller Aage Venø Jensen, der er stationsleder på Skagen Redningsstation. Han glemmer aldrig den 3. februar 2001. Det var den dag MARTHA S367 ikke kom i havn.

Det var en lørdag, og det var koldt. Der var krap sø og vestgående strøm. Vinden blæste 10-14 m/sek., og termometeret viste minus 11°. Med de vejrforhold er der stor risiko for overisning til havs.

Men inde i havnen var der kun en smule is på de både, der lå til kaj. Så da der blev slået alarm, stævnede redningsbåden MRB 37 intetanende ud af Skagen Havn og satte kursen sydøst og mod det område, hvor de vidste MARTHA skulle være. På det tidspunkt var redningsmandskabet ikke klar over, at der den dag var en så alvorlig fare for overisning.

### Tvunget i land

- Efter små fire timers eftersøgning blev redningsbåden tvunget i land. For skibet var dækket af 8-10 tons is og var sunket 20 cm. Alt var tykt af is – gelænder, styrehus og dæk. Radaren virkede ikke, og projektørerne sad fast. Viskerne for vinduerne virkede heller ikke, så mandskabet kunne ingenting se, siger Aage Venø Jensen og uddyber:

- Så der var ingen vej udenom. De var tvunget til at gå i havn og få banket isen af – især det øverste, for det er det farligste. Og redningsbåden så ikke godt ud, da de kom ind. Vi var 7-8 mand om at banke isen af, før de kunne sejle ud igen og fortsætte eftersøgningen.

## DERFOR ER DET FARLIGT

**Når et skib bliver overiset, går det ud over sødygtigheden, stabiliteten og evnen til at manøvrere.**

- Overisningen kan udvikle sig hurtigt. Faktisk så hurtigt at man næsten ikke når at registrere det, før det allerede er for sent, og skibet pludselig kæntrer.

Sådan lyder advarslen fra Mogens Nielsen og Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste.

- Overisning går ud over sødygtigheden, fordi skibet bliver tungere, og fordi skibets fribord og reserve-bæreevne bliver mindre. Det gør også stabiliteten dårligere, for skibets tyngdepunkt bliver hævet. Samtidig forringer overisningen skibets fart og evne til at manøvrere. Alt i alt kan det få katastrofale følger, forklarer Mogens Nielsen.

Han oplyser videre, at skibet kan få slagside, hvis isen fordeler sig forskelligt tværskibs. Samtidig fylder skibet mere, så vinden lettere kan krænge det, og dybgangen kan blive ændret, så skibet kommer til at ligge på "næsen".

Desuden er det svært at arbejde med spil og grej, når isen vokser til et tomme-tyk panser på skibet. Dørene bliver også blokeret, og redningsmidlerne bliver sat ud af funktion.

## DERFOR OPSTÅR OVERISNING

**Overisning sker til lands, til vands og i luften. Men det kan blive særdeles farligt for især mindre fiskefartøjer.**

Overisningen opstår, når skumsprøjt fra havvandet flyver gennem den frostkolde luft, rammer det kolde skib og hurtigt fryser til is udenpå skibet – særligt på riggen og overbygningen. Og jo koldere havet er, jo større bliver faren.

Risikoen for overisning afhænger af tre ting, nemlig:

1. Luftens temperatur – når den er under minus 1
2. Havets temperatur – når det er under plus 8
3. Vindens hastighed – bl.a. fordi en kraftig vind giver større bølger og dermed mere vand, der kan fryse fast til skibet.

Derfor kan overisningen også opstå i snevejr, rimtåge, sørøg og ved isslag. Det kan ind i mellem også opstå – eller blive forværret - hvis skibet tager vand over dæk og luger.

Den mest alvorlige overisning sker, når skibet får vind og sø forind. For så rammer skumsprøjtet – og dermed overisningen – højere oppe på skibet.

Hvis vinden derimod er tværs eller agten for tværs, bliver der hurtigere dannet is i luv side af skibet end i læsiden. Hermed er der risiko for, at skibet får slagside.

## CHECK FAREN FOR OVERISNING

**Vær opmærksom på risikoen for overisning, når vindstyrken når op over 11 m/sek, og når lufttemperaturen samtidig er under minus 1, og havtemperaturen er under 8°.**

De vejrforhold opstår i de danske farvande i december, januar, februar og marts. Men faren er størst i februar. Alligevel er det svært for meteorologerne at forudsige overisning, for der er forskel på lufttemperaturen på land og på åbent hav.

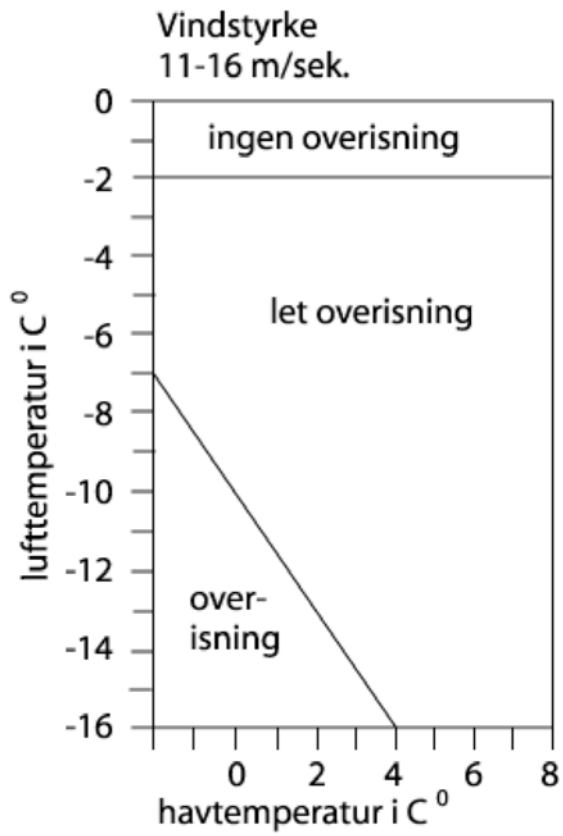
Derfor råder Arbejdsmiljøtjenesten skibene til at måle temperaturen om bord og at se på et skema over vindstyrke. Det giver nemlig en idé om, hvor meget is, man kan forvente indenfor de nærmeste timer.

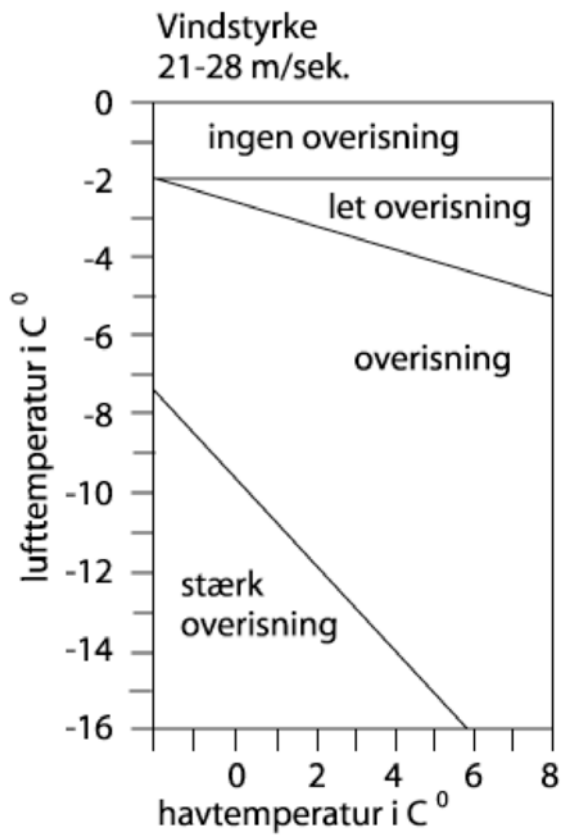
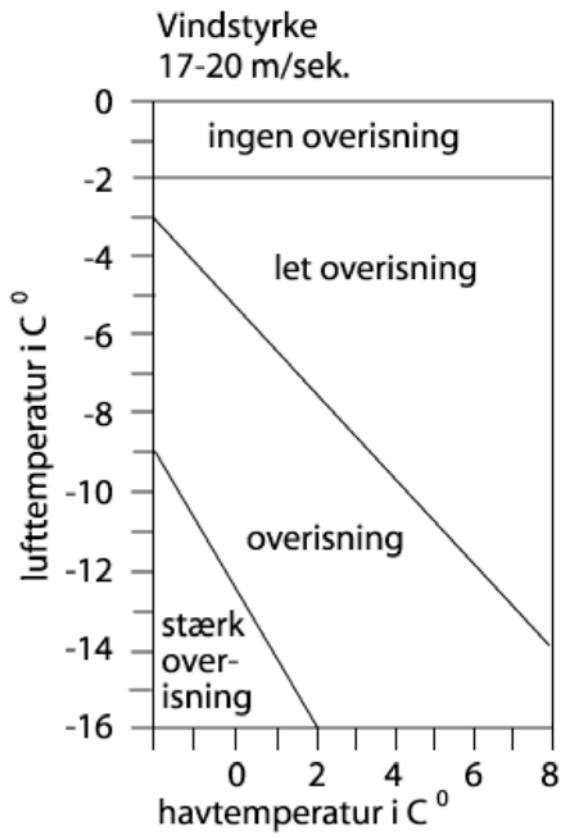
Der er fx risiko for, at skibet bliver dækket af et 4-14 cm tykt lag is indenfor de næste 24 timer, når vinden er 17-20 m/sek., og lufttemperaturen er minus 5° og havet er plus 2°.

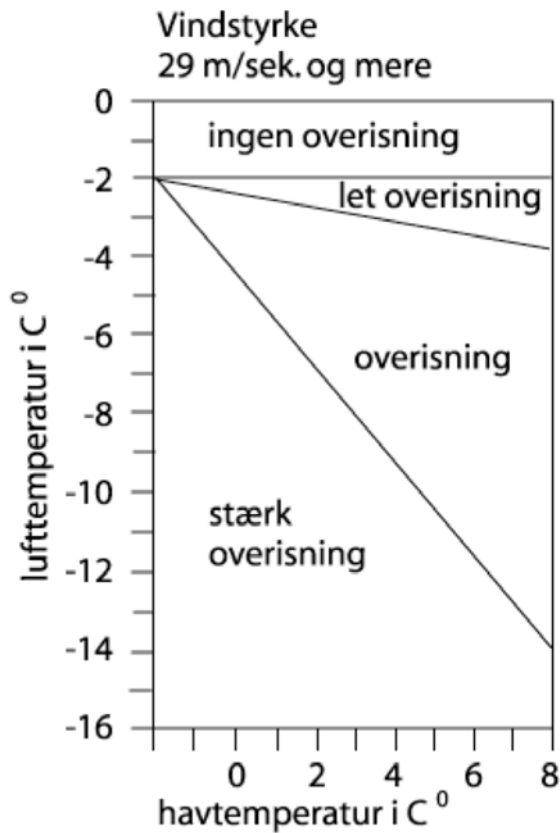
Man taler om let overisning, når der bliver dannet 1-3 cm is på 24 timer. Overisning, når der bliver dannet mellem 4-14 cm is på et døgn. Og stærk overisning, når der bliver dannet mere end 15 cm is på et døgn.

*Kilde: "Overisning af fiskeskibe", Industriministeriet, 1979*

## DIAGRAMMER TIL BESTEMMELSE AF OVERISNINGSGRAD







*Bemærk: For farvandene 1 - 21 udsendes varsel om let overisning også ved forventning om vindhastigheder mellem 7- 10 m/s og lufttemperatur  $\leq -2$  C*

## FAKTABOKS

### DET KAN DU GØRE, FØR DU SEJLER UD:

- Sæt dig ind i vind- og vejrforholdene i farvandet. Studer vejrkort og vejrudsigter og find den nærmeste nødhavn
- Vær opmærksom på lastens fordeling
- Vær opmærksom på, at det kan være farligt at have forsyninger og grej stuvet på åbent dæk
- Sikr dig, at der er varmt tøj til alle om bord
- Sørg for at have værktøj om bord til at bekæmpe overisning – bl.a. koben, langskaftede økser, ishakker, metalskrabere, skovle, træ-køller og stræktøve

*Kilde: "Overisning af fiskeskibe", Industriministeriet, 1979.*

## FAKTABOKS

### DET KAN DU GØRE, NÅR DER OPSTÅR OVERISNING:

- Indstil alt fiskeri, tag alt grej om bord og sæt det under dæk eller stuv det som under storm
- Søg væk fra det område, hvor der er risiko for overisning. Søg mod beskyttede farvande, læ-kanter og områder med varmere hav- og lufttemperaturer og mindre vind
- Hold dig i nærheden af andre skibe
- Stuv tønder, containere, fiskekasser og redskaber i lukkede rum så langt nede i skibet som muligt. Sur det forsvarligt
- Fir lossebomme af og sur dem
- Dæk dækspil, wiretromler og både med presenninger
- Stræk stræktovne langs dækket
- Frigør læseporte og klar dækket
- Luk alle luger og døre på dækket, så de er vandtætte
- Giv vandballasten den størst mulige stabilitet
- Kontroller alt nød- og redningsudstyr
- Etabler tovejs-kommunikation med kystradioen og skibsradioen og aftal tidspunkter for kontrol-opkald

*Kilde: "Overisning af fiskeskibe", Industriministeriet, 1979.*

## FAKTABOKS

### DET KAN DU GØRE, NÅR SKIBET ER BLEVET OVERISET:

- Send en sikkerhedsmelding
- Check diagrammet for at se hvor meget overisning, du kan forvente
- Hold radiokontakt til det nærmeste skib og den nærmeste kystradio
- Fjern isen – Det kan gøres med koldt vand under tryk, varmt vand eller damp eller ved at brække den af med værktøj
- Fjern også det tyndeste lag is og issjap fra dæk og overbygning
- Hold øje med stabiliteten – Hvis skibets rulningsperiode bliver mærkbart forøget, bør du straks gøre alt for at øge stabiliteten
- Alle besætningsmedlemmer skal have varmt tøj og livline på
- Pas på med forfrysninger
- Hold antenner, skibsllys, læseporte, spygatter, redningsflåde, stag, vant, mast, rigning, døre og ankerspil fri for is
- Fjern isen fra de store flader og begynd øverst – dvs. på broen og dækshuset – for selv lidt is i højden forringer stabiliteten væsentligt
- Hvis der opstår slagside, så fjern isen for at undgå krængning
- Hvis skibet bliver overiset forude, så det kommer til at ligge på "næsen", så fjern hurtigt isen. Flyt evt. vandballasten agterover
- Kontroller at skibet er tæt

*Kilde: "Overisning af fiskeskibe", Industriministeriet, 1979.*



## SEND EN SIKKERHEDSMELDING TIL ALLE SKIBE

**Send en sikkerhedsmelding til alle skibe, hvis dit skib bliver overiset.**

Indtil 1. februar sender man en sikkerhedsmelding på nødfrekvensen 2182. Og man indleder den med at sige "Securite" tre gange. Dernæst oplyser man:

- Skibets navn
- Tid (GMT), dato og position
- Lufttemperatur
- Havtemperatur – hvis muligt
- Vindstyrke og vindretning

### SÅDAN KAN EN NØDMELDING FX LYDE:

**Securite - Securite - Securite**

**Alle skibe (3 gange)**

**Her er "skibsnavn" (3 gange)**

**Er udsat for overisning**

**1400 GMT, 14. februar, 56° 10´ N, 7° 20´ Ø**

**Lufttemperatur -5°**

**Havtemperatur +2°**

**Vind NV, 25 m/sek.**

*Artiklen har været bragt i Fiskeri Tidende under "Miljø og sikkerhed"*