

MV Estonia – Fakta och falska uppgifter 1994-2007 – Bevis för mörkläggning

Föredrag för **E-gruppen** 16 oktober 2007

av civilingenjör

Anders Björkman

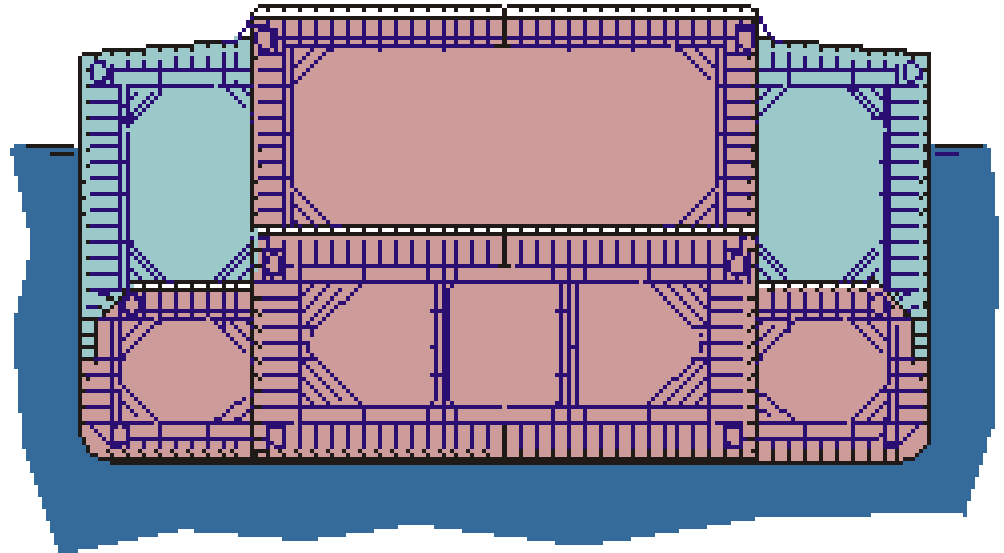
Heiwa Co



Beausoleil - Frankrike

Inledning – vad gör Heiwa Co?

- Sjösäkerhetskonsult
- Startat 1990 för att lansera **Coulombi Egg oil tanker design** – godkänd 1997 av IMO som enda alternativ till dubbelskrov enligt Marpol I/13F(5) – efter analys av 250 tanker kollisioner
- Ansvarig för stort antal färjeombyggnader
- <http://heiwaco.tripod.com>



Estonia är aktuell oktober 2007

- Motion till riksdagen 2007/08:T347 av Kjell Eldensjö (kd)
- **Utredning av Estoniakatastrofen**
- **Förslag till riksdagsbeslut - Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en ny utredning av Estoniakatastrofen**
- **Motivering ...** *”Ett flertal expertutlåtanden samt dykningar som gjordes några dagar efter förlisningen ... ger vid handen i den förklaring haverikommissionen ger i sin rapport – att bogvisiret lossnade – inte är en rimlig förklaring till Estonias förlisning. Tvärtom menar många experter att det måste ha uppstått hål i skrovet under vattenlinjen för att förklara det snabba sjunkförloppet, vilket också observationer vid dykningar visar”...*
- **Regeringen bör därför enligt min mening tillsätta och genomföra en ny, förutsättningslös utredning av Estonia-katastrofen**
- **Stockholm den 2 oktober 2007 - Kjell Eldensjö (kd)**

Estonia är aktuell oktober 2007

... Carl Bildts värsta stund var natten då han informerades om Estoniakatastrofen.

– Jag var nära att avgå. Det svåraste var att man gjorde allt man kunde men visste att det inte var tillräckligt, sa han.

Sydsvenskan 8 oktober 2007

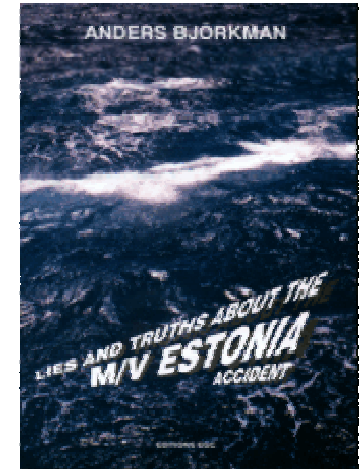
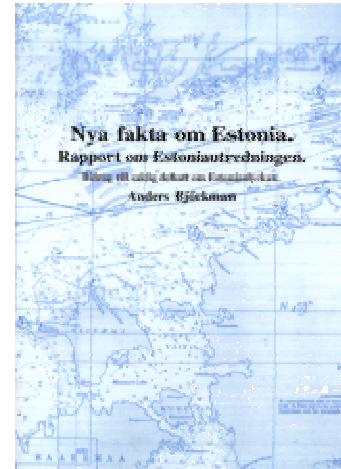
MV Estonia – Fakta och falska uppgifter 1994-2007 – Bevis för mörkläggning

Föredraget är i fyra delar

- 1. En tillbakablick 1994-1999 – JAIC struntade medvetet i riktiga uppgifter**
- 2. En överblick 2000-2006 – fortsatt kritik och debatt; krav på ny utredning**
- 3. Vinnova- och SKL-uppdragen 2006-2008 – mera falska uppgifter! Heiwa Co beskriver dem!**
- 4. Bevis för mörkläggning**

Heiwa Co och Estonia 1994-1999

- 1994 – första kontakt med JAIC/Stenström
- 1996 – DN Debatt artikel
- 1998 – **Lies and Truths about the M/V Estonia accident**
- 1999 – **Nya fakta om Estonia**
- All uppgifter finns på <http://heiwaco.tripod.com>



Del 1

**En tillbakablick 1994-1999 –
JAIC struntade medvetet i
riktiga uppgifter**

Heiwa Co och Estonia 1994-1999

- 1994 bedömde **Heiwa Co** att olyckan orsakades av **skrovläckage**, pga **bristande underhåll**
- Heiwa Co visste att färjan skulle ha slagit runt på en minut om 2 000 ton vatten kom in på bildäcket och sedan skulle ha flutit upp och ned ('*Björkmans axiom*' enligt Knut Carlqvist)
- **Heiwa Co** visste att färjan var sjöovärdig
- **Heiwa Co** meddelade JAIC dessa uppgifter



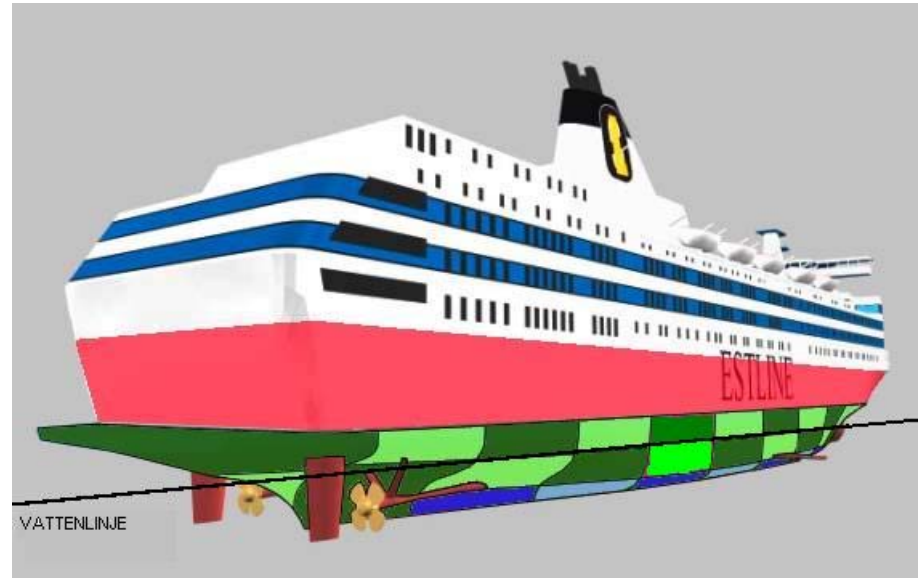
- **JAIC struntade i alla Heiwa Co:s uppgifter!**
- Den obesvarade korrespondensen finns numera i SPF:s Estoniasamling

Occams rakkniv och den vetenskapliga metoden

- Enligt Occams rakknivsmetod bör man inte anta existensen av flera företeelser än som är nödvändigt för att förklara ett fenomen, i detta fall en olycka
- En uppenbar företeelse är naturligtvis enklast att bevisa med vetenskapliga metoder
- JAIC struntade att undersöka en *uppenbar* företeelse (skrovläckage) och presenterade ett mycket komplicerat svar på frågan varför Estoniaolyckan skedde (konstruktionsfel + en lång rad andra märkliga omständigheter) och lyckades inte presentera några vetenskapligt baserade bevis för dessa omständigheter och sina slutsatser.
- **Tvärtom, JAIC utnyttjade felaktiga, förfalskade och vilseledande uppgifter i sin slutrapport!**

Skrov, överbyggnad, däckshus

- **Skrovet** - 7,6 meter djupt - är indelat i 14 vattentäta avdelningar och **är i princip osänkbart!**
- 'Estonia's maximala djupgående var 5.56 meter men var mindre vid olyckan - säg 5.2 meter
- Ovanpå skrovet är **överbyggnaden** (markerad röd cirka 6 meter hög) med **bildäcket** som befinner sig >2 meter över vattenlinjen
- Högst upp är **däckshuset** (vitt med blå ränder) med fönster. Däckshuset är cirka 14 meter högt



- Vattenlinjen är 2.4 meter under (den röda) överbyggnaden/bildäcket
- JAIC blandar medvetet ihop begreppen **skrov**, **överbyggnad** och **däckshus**

Skrov, överbyggnad, däckshus

- Färjan flyter enbart på **skrovet** – enligt Arkimedes princip. Skrovet är därför helt *vattentätt*
- **Överbyggnaden** kan komma under vatten vid stampning och rullning och bidrager till stabilitet i krängt, oskadat läge. Överbyggnaden är enbart *vädertät*. Vid olyckan var överbygganden enligt JAIC öppen i fören, dvs ej vädertät, och full med vatten
- **Däckshuset** är varken vattentätt eller vädertätt och bidrager inte till flytkraft eller stabilitet i krängt läge
- **JAIC antar konsekvent felaktigt i slutrapporten att överbyggnaden är en del av skrovet och att däckshuset är en vädertät överbyggnad. Det verkar vara en medveten misstolkning**

Uppgifter som JAIC glömde 1994!

- **Länspumparna** var igång efter olyckan
- Färjan var läck!
- **Vattentäta dörrar** var öppna
- Vatten kunde spridas i skrovet
- **Livräddningsutrustningen** var fel
- **Evakueringsplanen** fungerade inte
- Etc, etc.

Länspumpar igång efter olyckan!

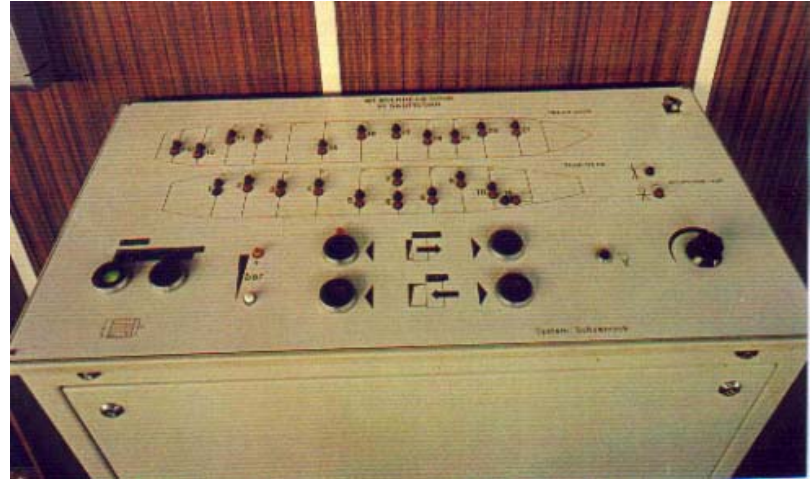
- Det är otroligt att slutrapporten inte beskriver **länspumpsystemet**. När skrovet är läck och färjan sjunker startas **länspumpar**
- 3e maskinist Treu meddelade i TV att det var vatten till knäna i maskinrummet
- Systemtekniker Sillaste uppgav efter olyckan till Estoniakommissionens expert Simo Aarnio att **länspumparna var igång**



- Slutsats – **färjan var läck!**
- **JAIC nämner inte länspumparna i slutrapporten!**

Öppna vattentäta dörrar

- Slutrapporten beskriver inte de vattentäta dörrarna i skrovet, deras antal - 22 stycken - och lägen, och hur de stängs och öppnas och hur lägena indikeras
- Det är en enorm brist, eftersom när ett fartyg sjunker, dvs skrovet vattenfylls, är det mycket viktigt att veta om de vattentäta dörrarna är stängda och hindrar vatten att spridas och fartyget att sjunka



- Uppgiften att vattentäta dörrar stängdes är obevisad
- **Estonias vattentäta dörrsystem uppfyllde ej SOLAS regler. Det var helt fel! JAIC beslöt att inte nämna saken**

Felaktig livräddningsutrustning

- MV Estonia hade 10 livbåtar för 692 personer och 12 livflottar under dävertar för 300 personer – totalt bara 992 personer, trots att hon var certifierad för 2 188 personer. Slutrapporten hävdar felaktigt att MV Estonia uppfyllde de internationella reglerna SOLAS
 - **MV Estonia hade sedan 49 livflottar som skulle slängas överbord och som man fick hoppa och simma till i kolmörkret och det iskalla vattnet för att nå!**
- 
- De 49 livflottarna uppfyllde inte de internationella regelkraven. JAIC beslöt att inte nämna uppgiften₁₅

Evakueringsplanen var fel

- MV Estonia skulle ha haft en godkänd evakueringsplan för **2 188** personer ombord som visar hur cirka 1 000 personer i hytter på fyra däck och 1 100 personer i andra utrymmen på flera däck skall samlas ihop på däck 7 av besättningen och sedan ledas till livbåtar och livflottar för **torrskott övergivande** av skeppet
- 2 188 personer skulle under 30 minuter **torrskodda** ha kunnat överge Estonia. Det var ett absolut krav enligt SOLAS 1974 kapitel III, regel 4 (som senare ändrats) och gällde för Estonia som var byggd 1980 och omflaggad 1993
- MV Estonia uppfyllde inte detta elementära krav.
Hon var icke sjövärdig

Evakuering enligt Sjöfartsverket

- Svenska sjöfartsverkets godkännande av evakueringsplanen visas i kapitel 6.5.2 bilaga 127 i den tyska slutrapporten. Estline och svenska sjöfartsverket gjorde en test den 26 januari 1993 i Tallinn. Man sade att 850 passagerare var ombord + okänt antal besättning
- Kl. 10.37 utlöste man livbåtsalarm
- Kl. 10.38 var 850 (**obs - en minut att samla ihop 850 personer**) passagerare vid samlingsplatserna, 10 livbåtar (för 692 personer) var snabbt i läge för embarkering och
- Kl. 10.55 var övningen avslutad, dvs på 17 minuter lyckades man evakuera fartyget (fast naturligtvis lät man inte 850 personer (om de fanns ombord vid denna tidpunkt?) kliva i livbåtarna som naturligtvis inte heller sänktes i sjön - hälften av båtarna hade ju hamnat på kajen!)
- Sjöfartsverkets uppfattning är att evakueringen utfördes på professionellt sätt! Tyvärr fanns det dock inte plats för 850 passagerare och okänt antal besättning i livbåtarna och 'Estonia' var godkänd för 2 000 passagerare. Och man testade inte livflottarna - de som skulle kastas i sjön och som folk skulle hoppa i sjön för att nå
- **Heiwa Co har inte varit med om att en evakueringsövning med 850+ personer blivit avklarad på 17 minuter**

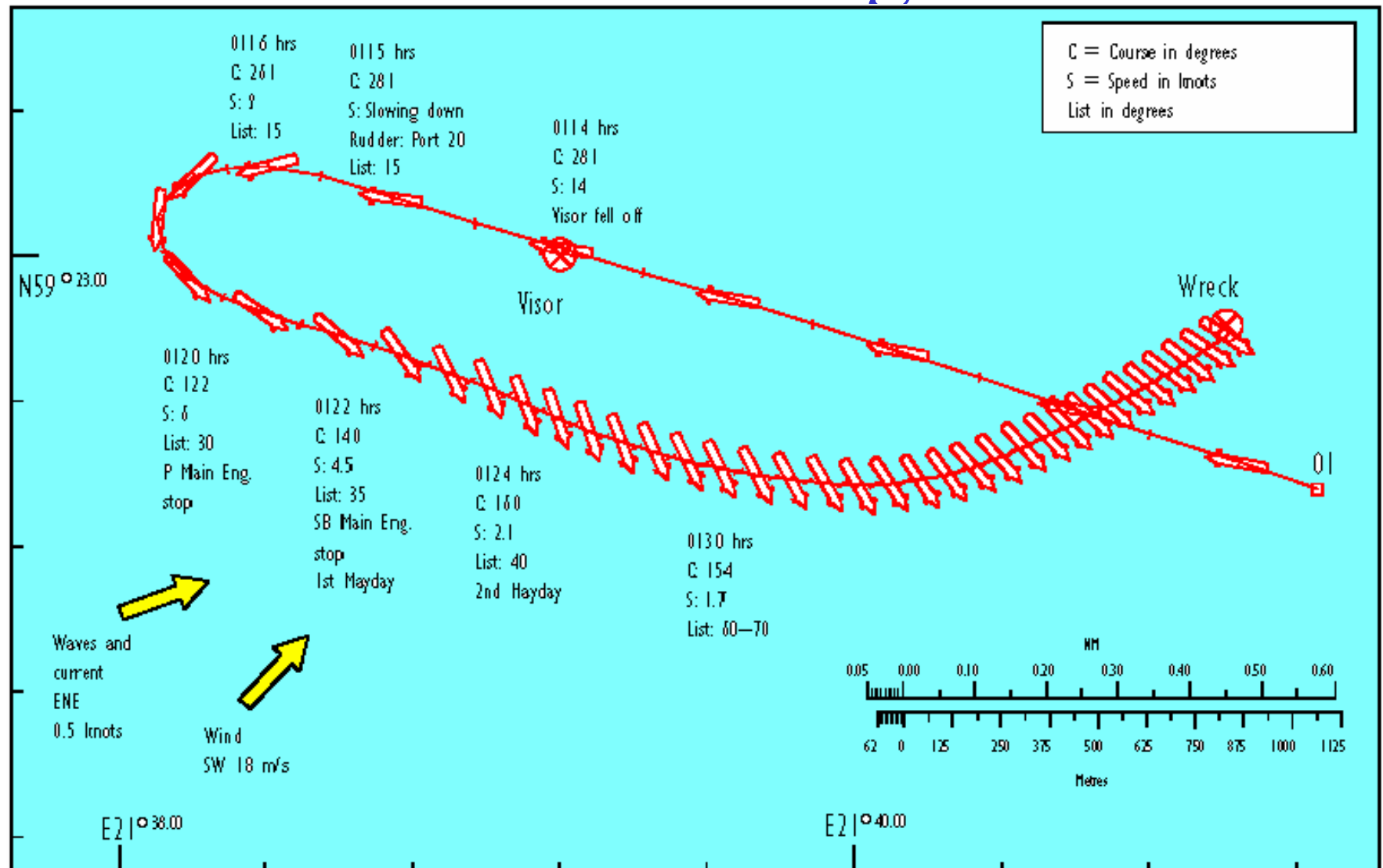
Uppgifter som JAIC glömde 1994-1997!

- Estonia var läck i skrovet!
- Estonia var inte sjövärdig!
- Färjan kunde aldrig transportera passagerare **säkert** på öppna havet!
- JAIC bestämde sig för att strunta i dessa **elementära uppgifter!**
- Dessa uppgifter motiverar fortfarande ny utredning!

JAIC:s tidtabell

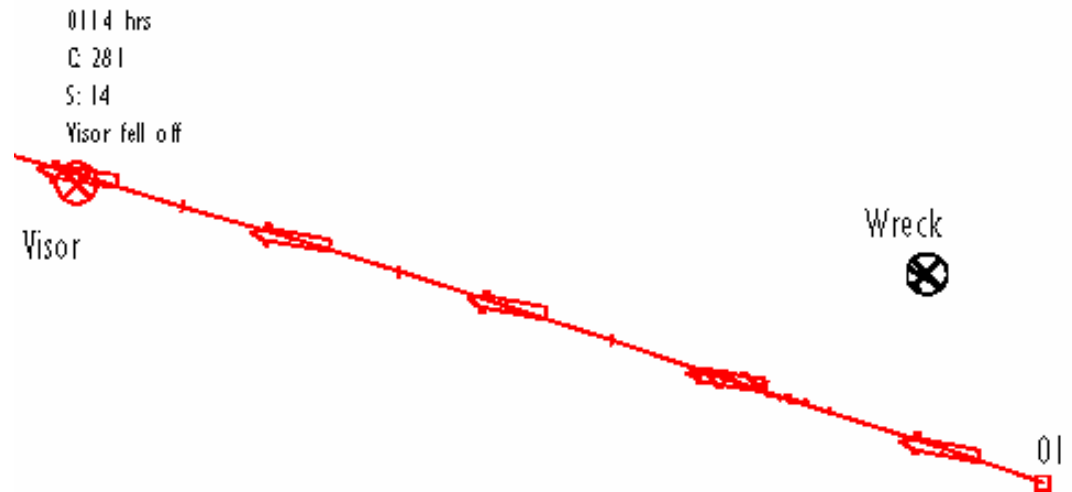
- En korrekt, ansvarsfull haveriutredning bör sammanställa en **tidtabell** för olycksförloppet där vittnesuppgifter kan stämmas av med vetenskapligt beräknade uppgifter och andra observationer
- JAIC:s **tidtabell** stämmer varken med överlevandes vittnesmål eller vad som kan beräknas med vetenskapliga metoder och observationer enligt JAIC:s uppgifter
- Låt oss titta en gång till på **tidtabellen!**

Händelseförloppet mellan kl. 00.55-01.55 enligt JAIC



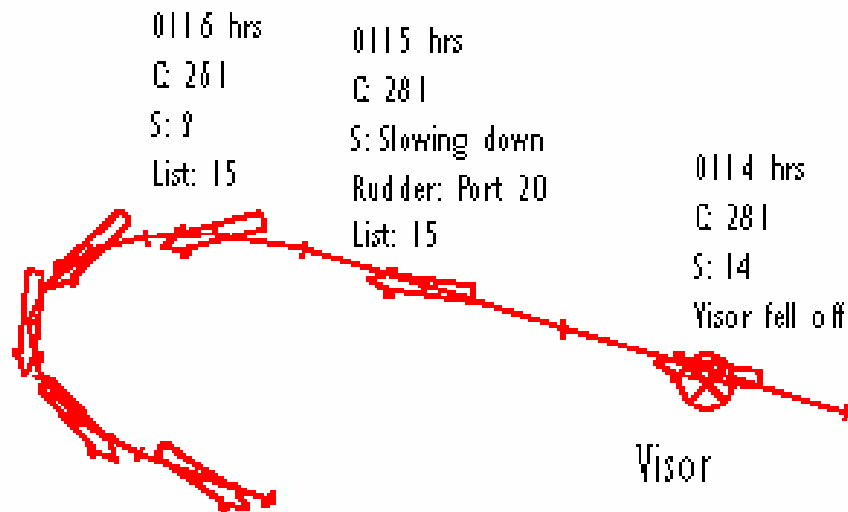
K1. 00.55-01.15 : Oväsen – vågsmällor och stålskador

- Enorma **vågsmällor** uppträder mot förskeppet flera gånger
- Visirarmar och visirlås skadas och rivs av
- Däcksplåt rivs upp, däcksbalkar skärs itu och lyfthydraulik skadas
- Visiret ramlar loss och förstör ramplåsen!
- Det är vaktavlösning på bryggan kl. 01.00



- Vaktmatros Linde sänds ner att kontrollera bildäcket
- **Annars observeras inget anmärkningsvärt enligt JAIC**

K1. 01.15-01.20 hrs: vatten lastas i överbyggnaden



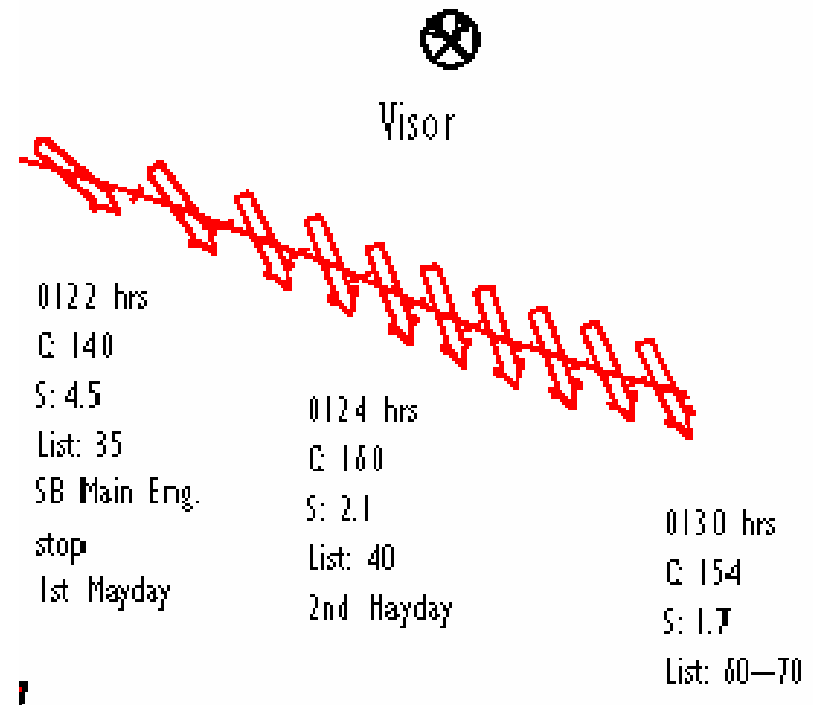
0120 hrs
C: 122
S: 6
List: 30
P Main Eng.
stop



- **Visiret trillar av och bogrampen dras ut!**
- Vatten lastas på bildäcket i **överbyggnaden**
- Färjan kränger 15° och 30°
- Människor evakuerar – hur? Med slagsida 30°?
- Färjan girar skarpt 180°
- 'Fragment' trillar av
- Babords huvudmaskin stannar
- Färjan börjar driva enligt JAIC

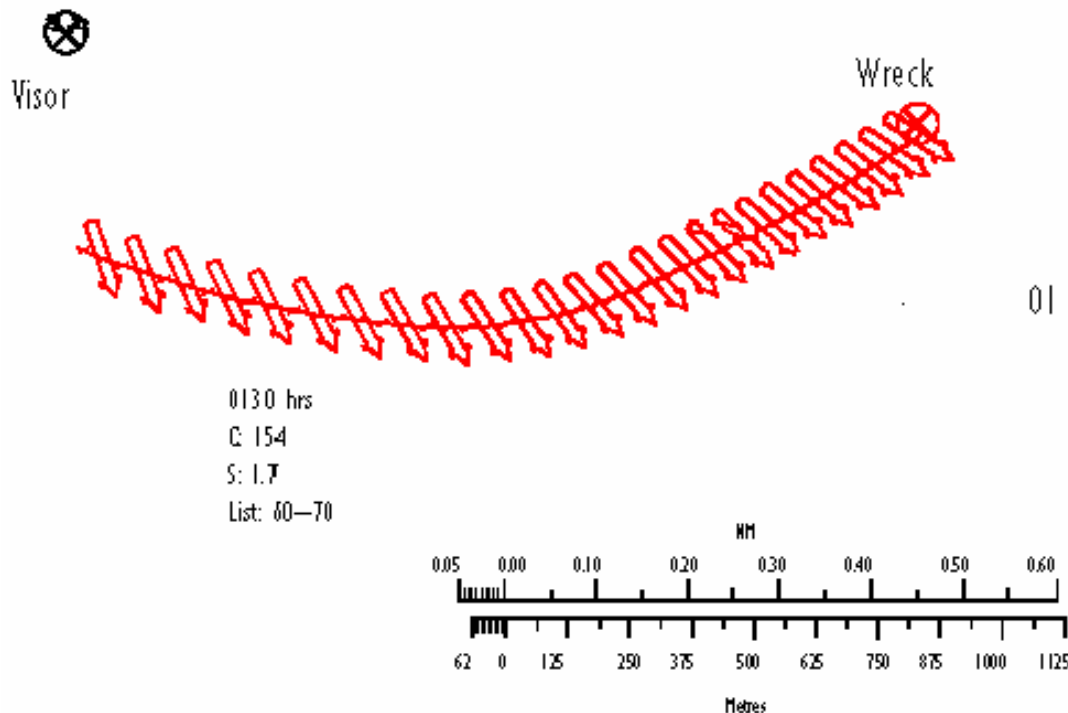
K1. 01.22-01.30 : Mer vatten lastas i överbyggnaden

- Mer vatten kommer in i *överbyggnaden* enligt JAIC trots att bogen är i lä och farten är noll!
- Styrbords huvudmaskin stannar – fartyget driver
- Mayday sänds
- Slagsidan blir 35-40-60-70° enligt JAIC och evakuering är ej längre möjlig
- **Färjan kapsejsar ej!**



- Maskinrumsbesättningen på däck 1 försöker under 10 minuter ballasta färjan upprätt, mm.
- Sedan evakuerar de

K1. 01.30-01.55 : Färjan driver med 2.2 knop under 25 minuter



- >250 personer är på öppna däck och hoppar i sjön när slagsidan är 90° cirka kl 01.30
- Flera av dessa ser Estonia sjunka senare – kl 01.55 – enligt JAIC
- **Överlevande ligger alltså 25 minuter bredvid Estonia i sjön och tittar på sjunkförloppet enligt JAIC!**

Analys av 'bevisade' uppgifter om olyckan

- JAIC anger ett otal förvirrade uppgifter om olyckan men det saknas bevis för alla väsentligheter; **vågkrafter, hållfasthet**, visiret trillar av, **vatten lastat på bildäcket och stabiliteten**, färjan girar och driver under 30 minuter med 2.2 knops fart, etc.
- JAIC kunde inte ens förklara hur färjan sjönk med oskadat skrov under drivförloppet!
- **Uppgifter utan bevis är inte fakta. De är en saga! Totalt ansvarslöst!**

Analys av ‘bevisade’ uppgifter om olyckan

- JAIC skrev en saga – dvs ingen ordentlig olycksutredning ägde rum under tre år!
- JAIC möttes, åt och drack, och talade med media 20 ggr 1994-1997 – men det var ingen korrekt undersökning – utan mest halvsanningar och ursäkter som presenterades!
- Det finns ingen korrekt dokumentation av undersökning, analyser, diskussioner, etc.
- **Det finns inte ens en kopia på manus av den överenskomna slutrapporten mars 1997!**

Påkänningar på visiret i hårt väder

- JAIC påstår att *svenska* modellprov och *finska* simulationer utförda 1995 bekräftar **vågkrafter på upp till 10 MN (1 000 ton)** som slår mot visiret
- Dessa modellprov och simulationer är **falska!**
- Det finns inte någon metod att *skala upp* modellkrafter/belastningar på ett visir till fullskala!
- Det finns ingen godkänd metod att *simulera* vågkrafter på visir (eller förskepp)
- Verkliga vågkrafter vid olyckan kan enbart ha varit 1/10 av de som uppgivits av JAIC!
- **En liten 1 MN (100 ton) vågsmäll hörs och känns över hela fartyget – och besättningen saktar in – och en sådan liten smäll kan aldrig skada visiret!**

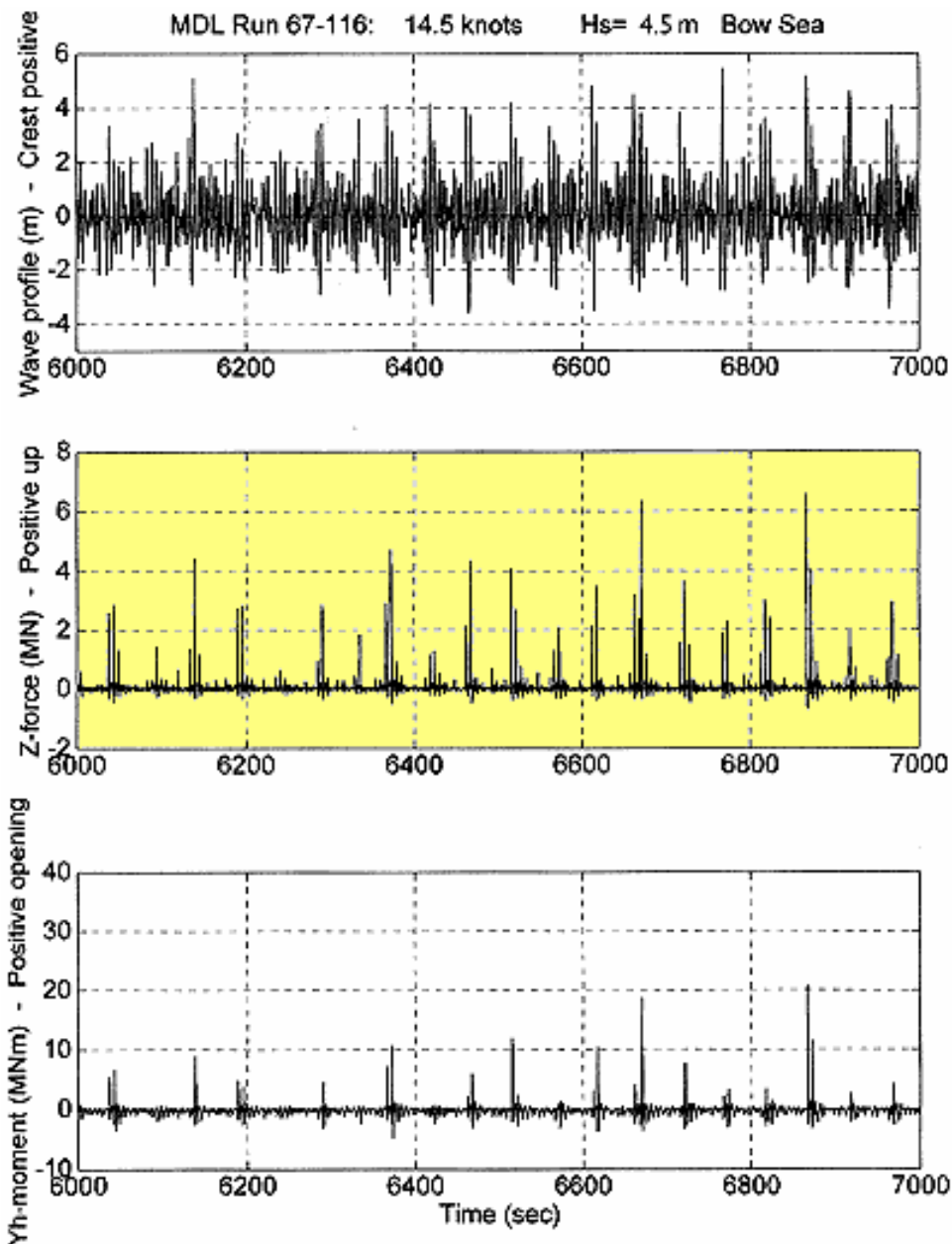


Fig. 12.3 of final report

JAIC:s modellprov utförda av SSPA Marine AB anger 4 MN vågsmällar (Z-force) på visiret var 100e sekund och 2MN smällar var 35e sekund fullskala

Jämförelse med liknande färjor i fullskala visar att det inte är möjligt

Varje smäll är så ljudlig att man saktar ner omedelbart

Inga vågsmällar noterades på MV Estonia innan olyckan

« färjan uppträdde bra i svårt väder »

Modellproven är förfälskade!

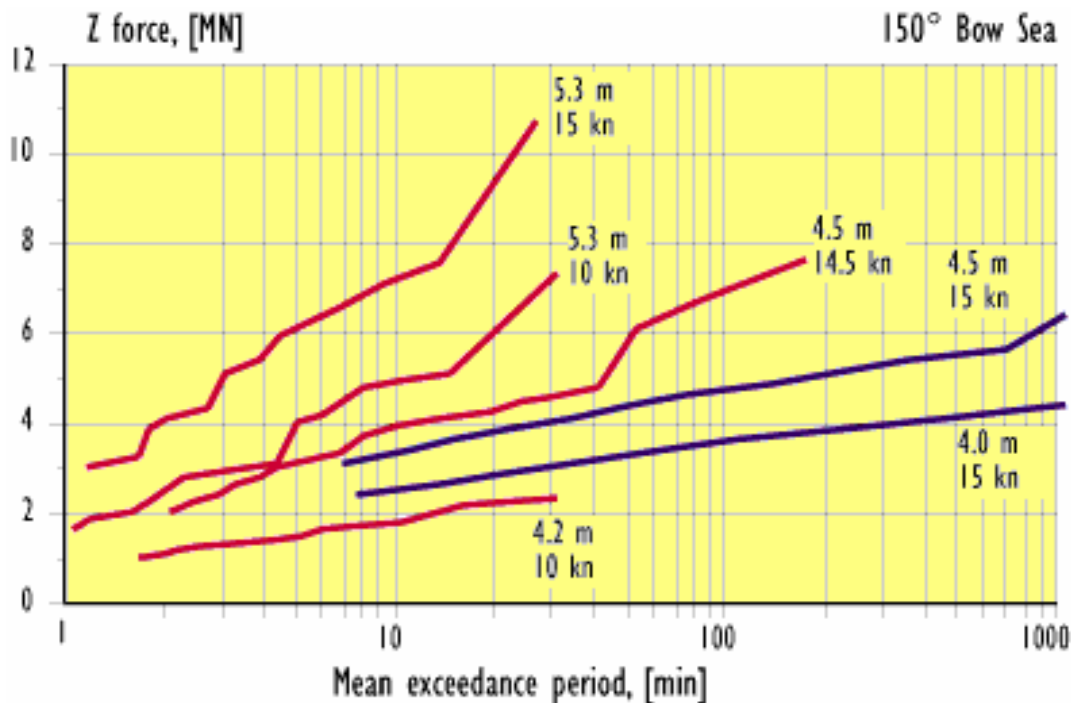


Fig. 12.7 of final report

Slutrapporten anger sedan andra uppgifter:

Modellprov (**rött**) visar nu vågsmällar >4 MN var 10e minut (SSPA:s modellprov varje minut! – förra bilden) och >6 MN var 40e minut

Simulationer (**blått**) visar vågsmällar >4 MN var 30e minut och >6 MN var 800e minut

Både modellprov och och simulationer är falska!

Externa krafter på visiret

- JAIC påstår att kortvariga våglaster på 3-7 MN (300-700 ton) skadade och förstörde visirlås och gångjärn
- Hållfasthetsanalysen är felaktig och kan ej göras om av oberoende experter
- Självklart kan en liten, verklig, vågsmäll på 1 MN (100 ton) aldrig orsaka några skador eller att visiret trillar av – **den skulle enbart ha hörts och känts av alla ombord!**

Exempel på felaktig hållfasthetsanalys:

Belastningen (7.9 MN) på visiret (en bakåt-uppåt-i sidled riktad vågsmäll under en tiondels sekund) är för stor och reaktionskrafterna i lås och gångjärn är felaktiga, t.ex. > 400 ton i varje gångjärn.

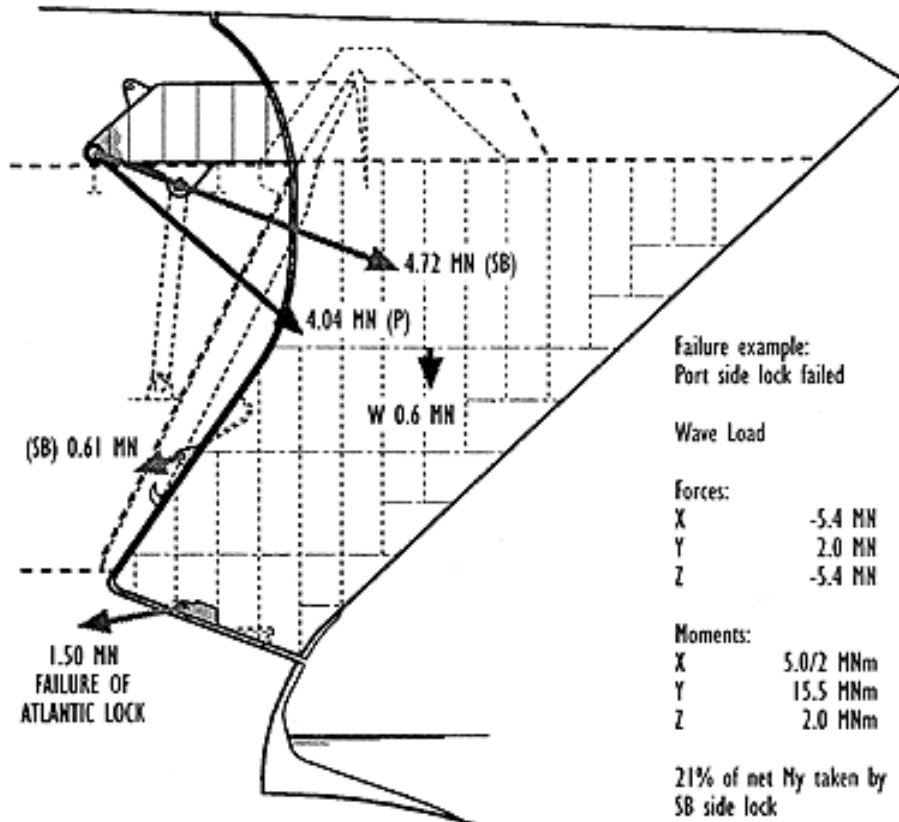


Fig. 15.5 of final report

Gångjärnen är faktiskt obelastade!

Vatteninflödet i överbyggnaden

- JAIC anger visst vatteninflöde på bildäcket den första minuten. **Heiwa Co** beräknade tidigt att det skulle vara fem gånger större!
- JAIC anger att *ökande* mängder vatten sedan kom in under 10 minuter (kl 01.20-01.30) när färjan stannat med bogrampen i lä. **Heiwa Co** anser att vattnet då rinner ut!
- Inga korrekta beräkningar finns
- Varför? – **så snart färjan stannar, utan att ha kapsejsat, så skulle allt vatten ha runnit ut av sig självt!**

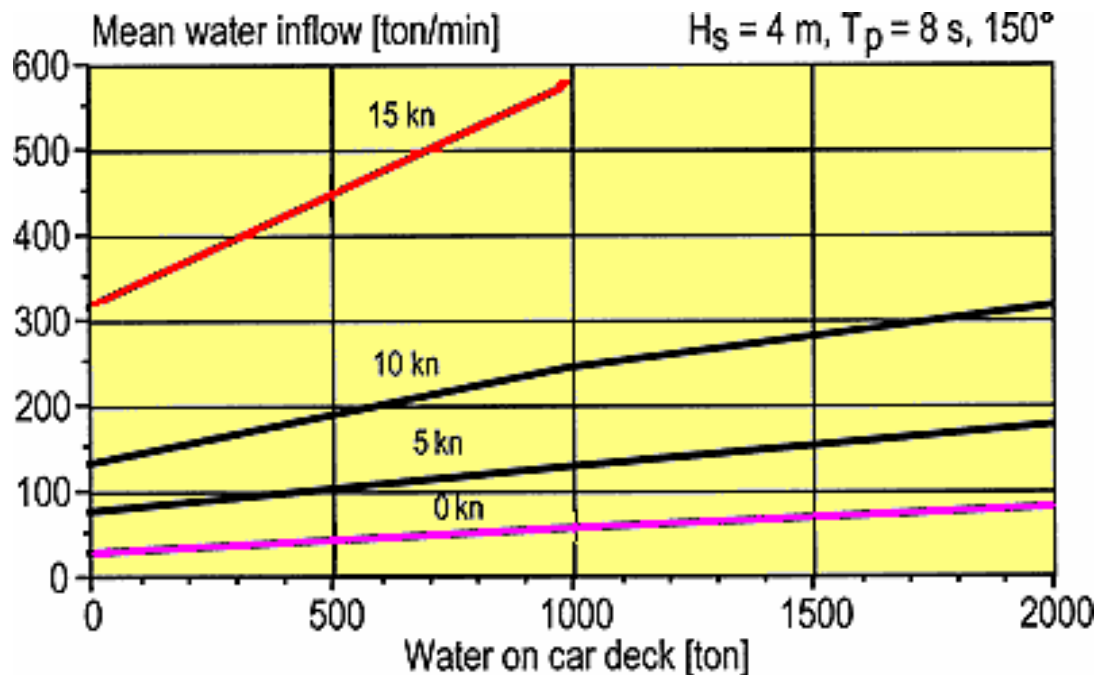


Fig. 12.16 of final report

Verkligt vatteninflöde är $>1\ 800 \text{ ton/min}$ vid 15 knop (inte **300-550 ton/min!**) och färjan skulle ha kapsejsat och flutit upp och ned efter en minut

Alla JAIC:s beräkningar är falska!

Med 0 knop –**ingen hastighet** – rinner naturligtvis vattnet ut av sig självt!

Initialstabilitet med oskadat skrov och vatten i överbyggnaden

- **Vatten lastat på bildäcket i överbygganden är ett vanligt, elementärt stabilitetsfall för ett flytande fartyg med oskadat skrov**
- Vattnet på bildäcket rinner åt sidan och kränger färjan
- Vattnet rinner i längskeppsled och trimmar fartyget
- **Vattnet rinner naturligtvis ut när fartyget stannar**
- Om vattnet inte kan rinna ut leder en viss mängd vatten till kapsejsning (1 600 – 2 000 ton för Estonia)
- Resultat - *färjan kränger, kapsejsar och flyter upp och ned*
- **Fartyget sjunker aldrig!**
- Alla JAIC:s stabilitetsberäkningar är felaktiga!

Intitialstabilitet med oskadat skrov och vatten i överbyggnaden

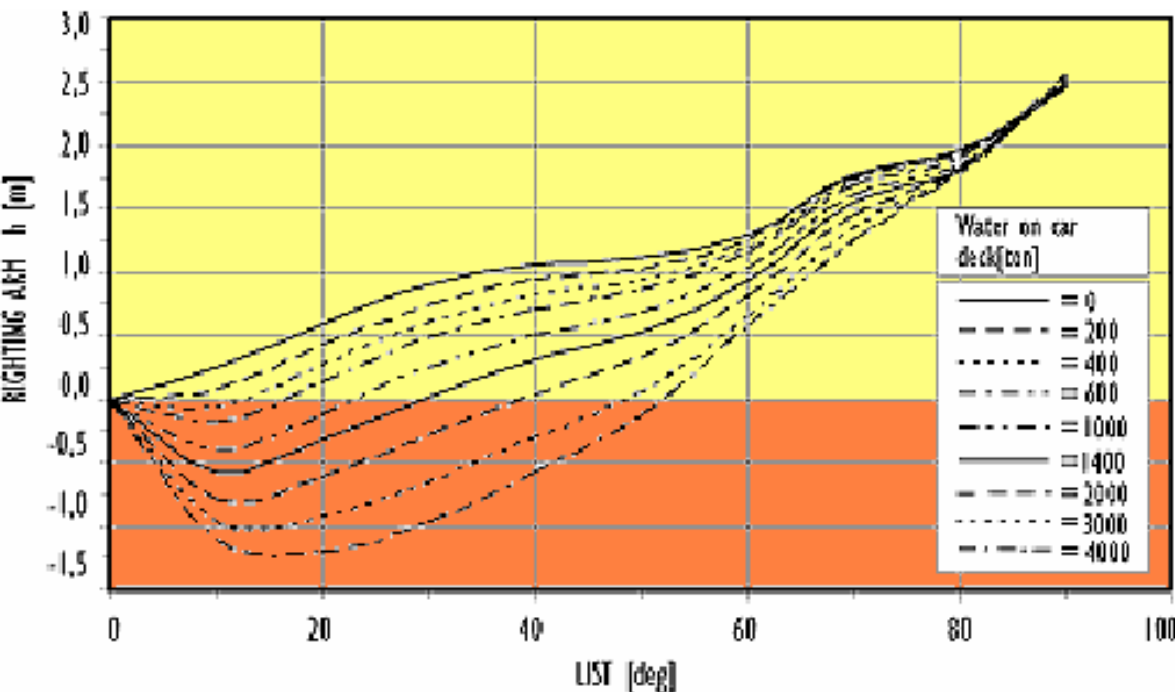


Fig. 12.12 of final report

JAIC:s kurvor för rätande hävarm (GZ) anger att färjan varken kapsejsar eller sjunker!

De är 100% fel

JAIC antar att däckshuset (däck 4-8) är 100% vattentätt!

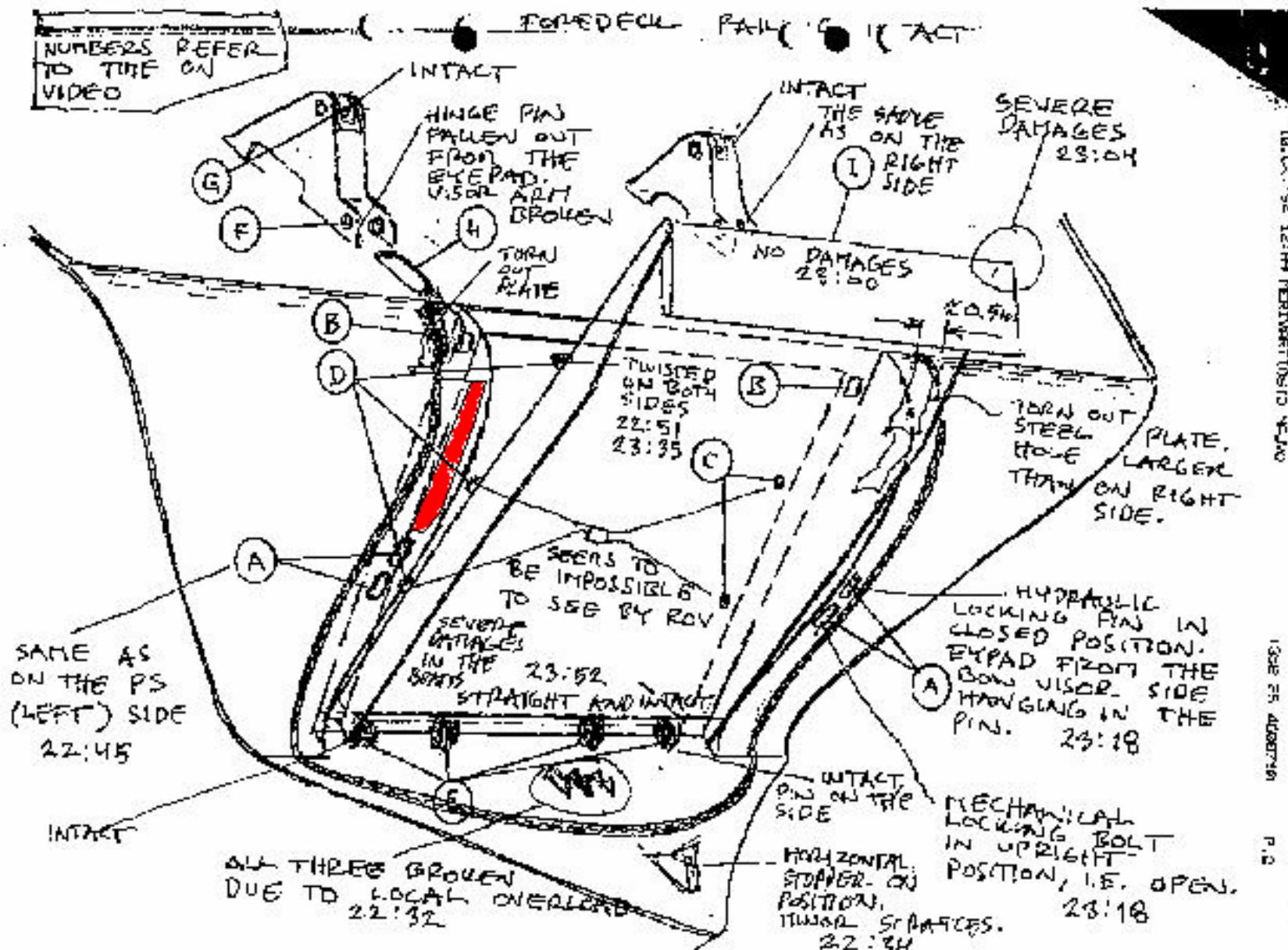
Inget däckshus är vattentätt!

Sammanfattning av JAIC:s 'bevisade' uppgifter om olyckan

- **Vågkrafterna på visiret är fel eller förfalskade**
- **Hållfasthetsanalyserna är fel eller förfalskade**
- **Vatteninflödesberäkningarna är fel eller falska**
- **Stabilitetsberäkningarna är fel eller falska**
- **Fartyget sjunker aldrig**
- **JAIC har inte lyckat presentera några bevis av något slag!**
- **Förvirrande! Men folk är ju godtrogna!**

Sammanfattning av JAIC:s 'bevisade' uppgifter om olyckan

- Men det är värre än så - JAIC meddelar inte ens sanningen om alla skador på överbyggnaden!
- JAIC uppger att **överbyggnadens** sidor är oskadade (förutom att rampen är halvöppen)!
- **Inget stort hål kan ses på videofilmer av vraket, enligt JAIC!**



Styrbords överbyggnads försida är oskadad enligt JAIC!

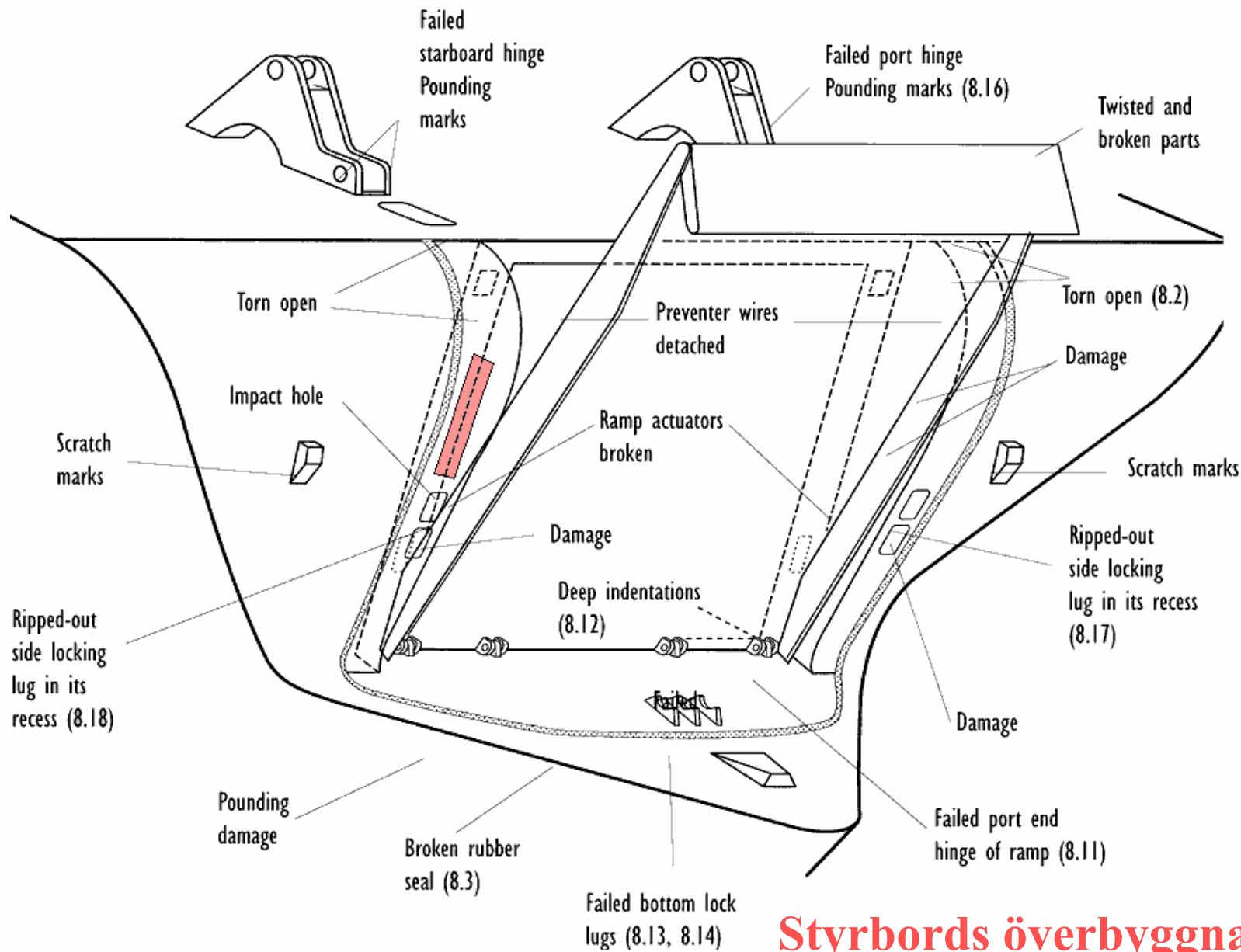
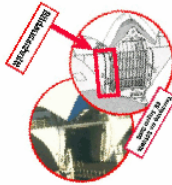


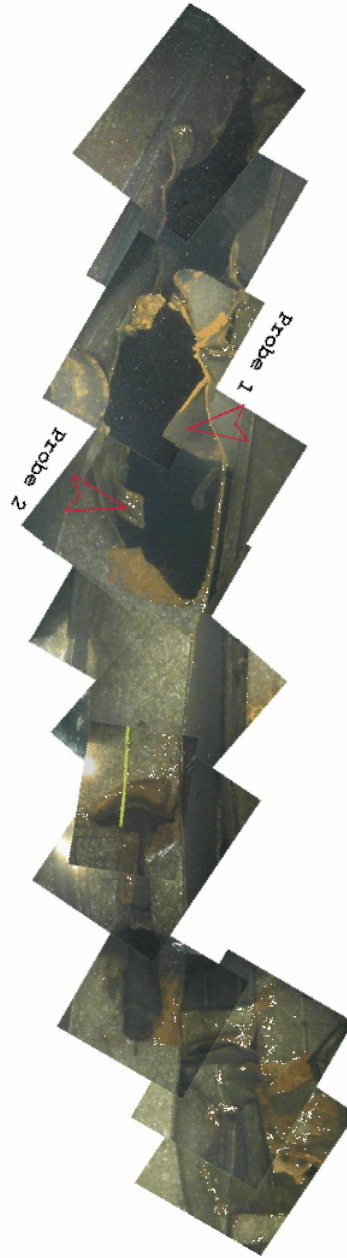
Fig. 8.1 of final report

**Styrbords överbyggnads
försida är oskadad enligt
JAIC!**

I verkligheten finns ett
2.0 x 0.6 meter hål på
styrbords försida.
Denna skada kan
enbart ha orsakats av
en **explosion!**



När uppstod detta hål?



Det sprängda hålet i överbyggnaden som inte existerar enligt JAIC

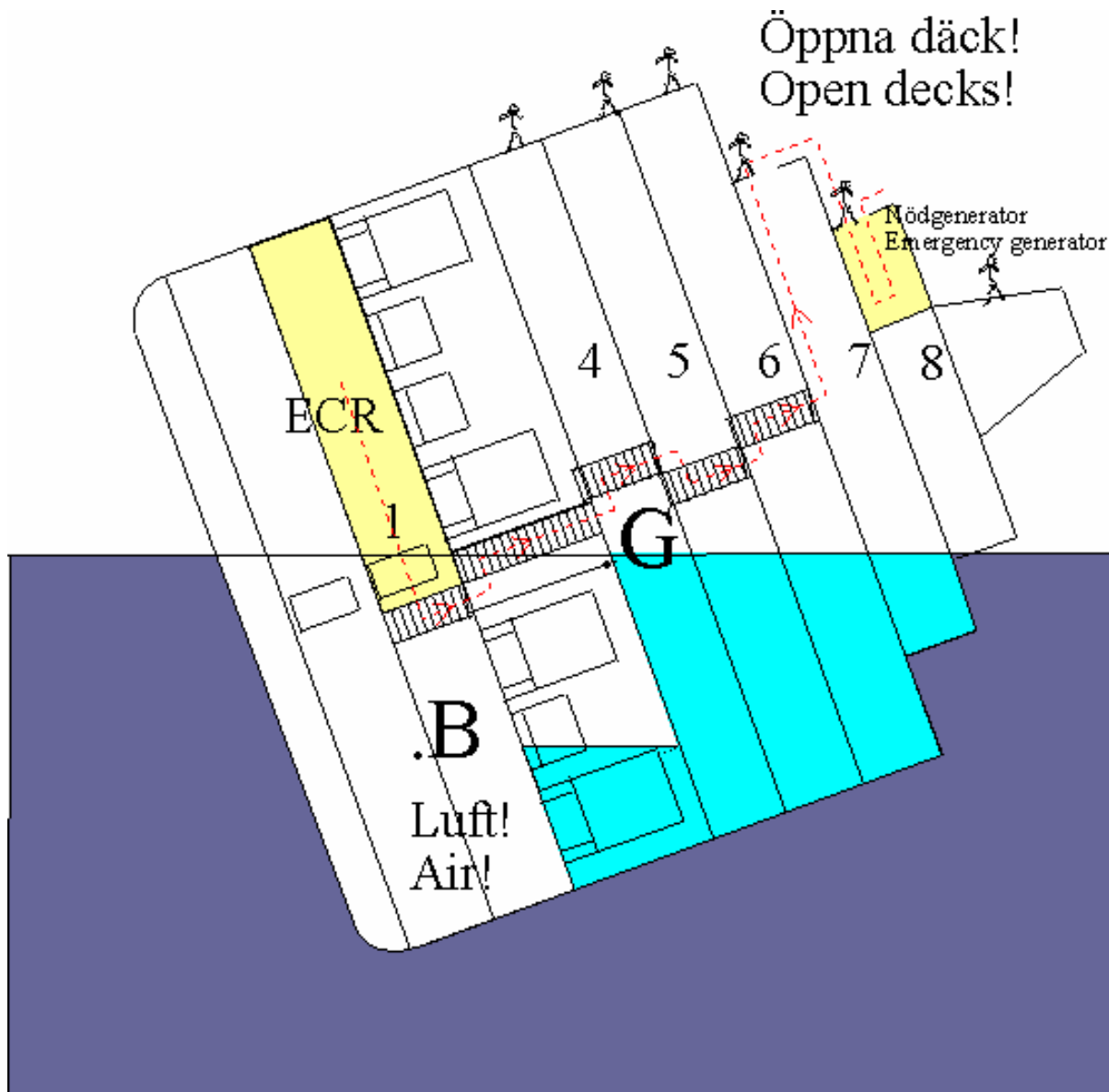


Det sprängda hålet i överbyggnaden som inte existerar enligt JAIC

- **Enligt Heiwa Co:s uppfattning uppstod hålet när visiret sprängdes loss under vatten efter olyckan!**
- **Sannolikt existerar inte hålet på filmer tagna 2 oktober men kan ses på filmer tagna 7 oktober 1994! SKL undersöker just nu den saken – som beskrivs vidare i Del 3!**

Maskinrumsbesättningens berättelser

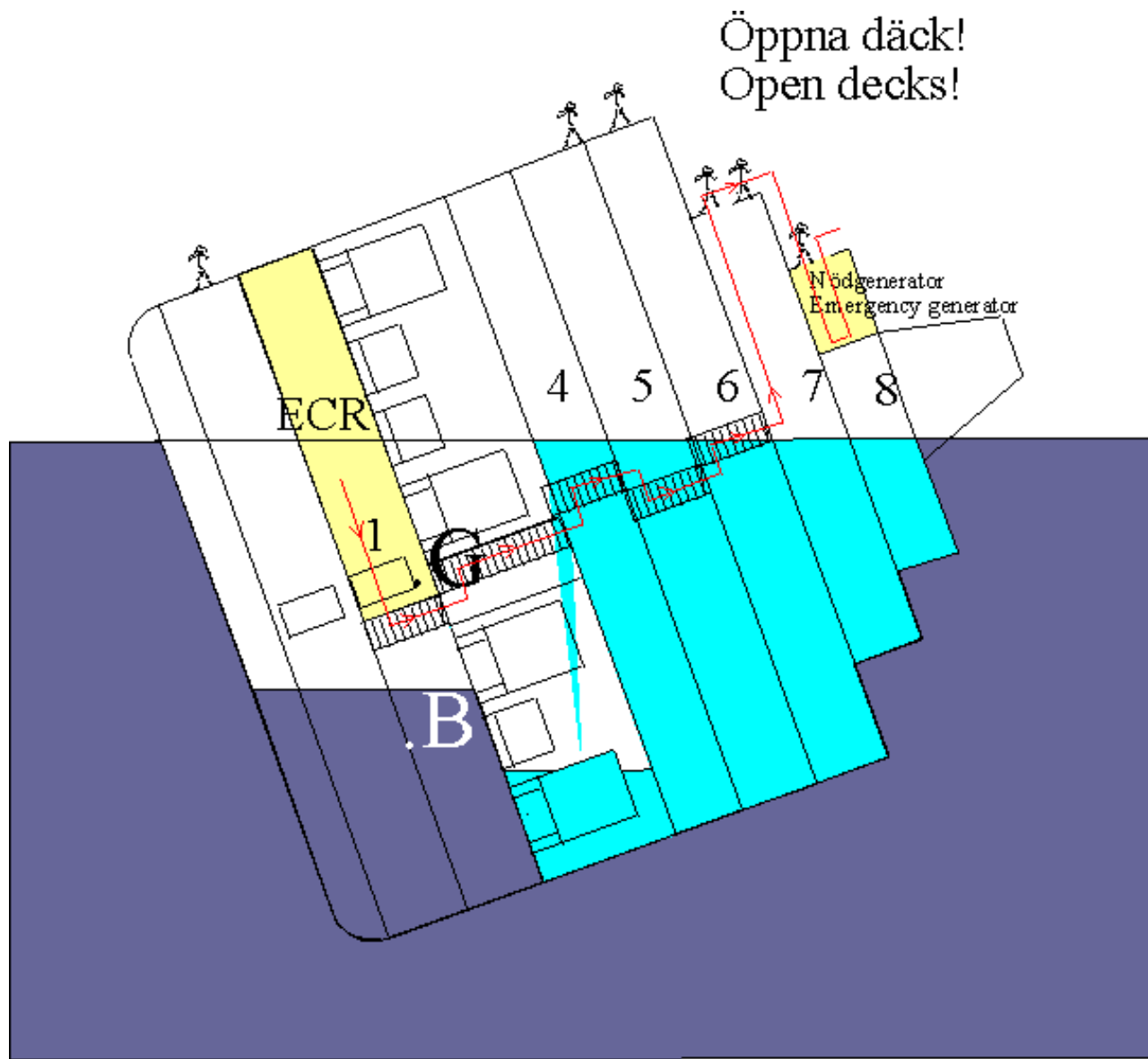
- Maskinrumsbesättningen (True, Sillaste och Kadak) anger att de stannade 5-10 minuter i ECR på däck 1 för att rädda fartyget och sedan undkom till däck 8, när slagsidan var $>50-60^\circ$!
- **Det är inte möjligt att ta sig ut från ECR däck 1 till däck 8, när krängningen är $>15^\circ$!**
- Så Treu, Sillaste och Kadak var aldrig på däck 1!
- **Så även maskinrumsbesättningens vittnesmål är fel eller falska (förutom uppgiften om vatten till knäna i maskinrummet innan slagsida uppstod)!**



'Estonia' med 70 graders krängning kl. 01.30.
'Estonia' with 70 degrees heel at 01.30 hrs.

Det finns ingen
möjlighet att
komma ut från
ECR däck 1 till
däck 8 och sedan
upp på babords-
sidan 12 meter
högre upp när
slagsidan är 70°!

I detta läge, skrovet
fyllt med luft, med
tyngdpunkt **G** 8
meter t.h. om
flytcentrum **B** är
 $GZ = -8$ m och
färjan kapsejsar!



Inte ens om Estonia flyter stabilt (G rakt över B), pga läckage och med skrovet delvis fyllt med vatten, och med 70° krängning kan personer i ECR ta sig ut till däck 8 och sedan upp på babordssidan 12 meter högre upp.

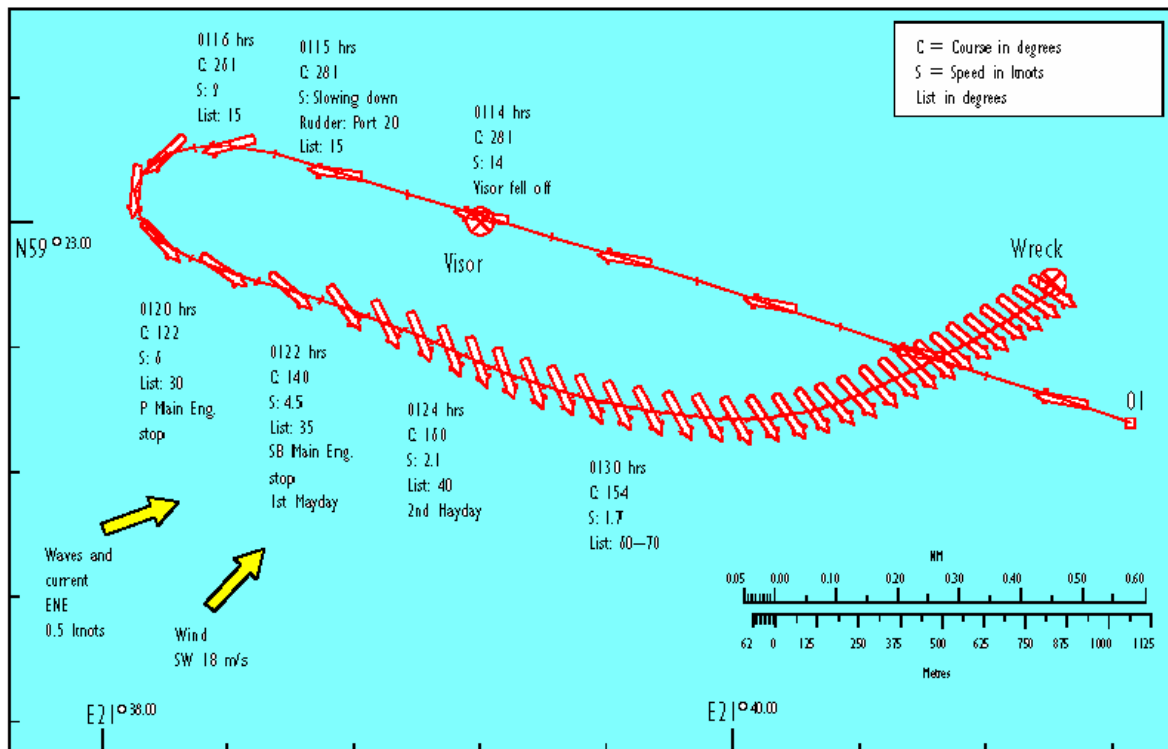
Hela däckshuset är då vattenfyllt!

'Estonia' med 70 graders krängning kl. 01.30.
'Estonia' with 70 degrees heel at 01.30 hrs.

Simuleringen i Figur 13.2 i slutrapporten

Figur 13.2 i slutrapporten är en medveten förfalskning

(det är en plott av ett oskadat fartyg som driver, pga mycket stark ström som ändrar riktning. Fartyget sjunker aldrig. Plotten är gjord mha en navigationsdator)



När uppgifter är fel!

IMO Assembly Resolution A.849 (20) och svensk lag:

Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents

”13. Återöppnande av utredningar –

När nytt bevis för en olycka presenteras skall det bli fullständigt bedömt och remitteras till andra, väsentligt intresserade Stater för lämplig behandling.

När nytt bevis som väsentligt ändrar beslut av omständigheterna under vilket olyckan skedde, och som väsentligt ändrar slutsatserna i relation till orsaken eller några följdrekommandationer, skall Staterna omvärdera sina beslut”

Del 2

**En överblick 2000-2006 –
fortsatt kritik och debatt;
krav på ny utredning**

Heiwa Co och Estonia 2000-2006

Heiwa Co har meddelat regering och myndigheter felen i JAIC:s utredning. Det har bidragit till diskussion, debatt och krav på ny utredning 2000-2006, även i Riksdag och KU, som finns dokumenterad på **Heiwa Co:s** hemsida:

[Bo Wallin - 3 mars 2000](#)

[Mona Sahlin juni 2000](#)

[SHK november 2000](#)

[Mona Sahlin december 2000](#)

[Remissbehandling 2000](#)

[Brev till regeringen 2001](#)

[Svar från regeringe 2001](#)

[Sakligt och opartiskt om gravfridslagen 2001](#)

[Nya uppgifter 2001](#)

[Trafikutskottet 2001](#)

[Riksdagen december 2001](#)

[Vinnova](#)

[SPF](#)

[Riksdagen 30 maj 2002](#)

[KU-anmälan 2002 och regeringens svar](#)

[Konstitutionsutskottets](#)

[bedömning maj 2002](#)

[Moderata synpunkter 2002](#)

[SPFs sjunkförlopp mars 2003](#)

[Riksdagen maj 2003](#)

[Riksdagen mars 2005](#)

[Riksdagen april 2006](#)

[Riksdagen juni 2006](#)

[Vinnovas sjunkförlopp juni 2006](#)

[Jan Heweliusz och Estonia](#)

[Le Joola och Estonia](#)

[Protokollet](#)

[Tysta Leken](#)

[Estoniakrisen](#)

[Livlinan som brast](#)

[Jutta Rabe 2002](#)

[Estoniabluffen](#)

[SPFs Estoniasamling](#)

[Kriskommunikation](#)

[Snabba räddningsbåtar](#)

Heiwa Co och Estonia 2000-2006

Tyvärr har **Sjöfartsverket** och **Statens Haverikommission, SHK**, 2000-2006 meddelat regeringen att **Heiwa Co:s** alla observationer är fel – de anger istället:

- Färjan var visst sjövärdig
- Livräddningsutrustning och evakueringsplan var helt korrekta
- Olycksförloppet är rimligt och slutrapporten är komplett utan fel
- Skrovet är oskadat, färjor flyter på däckshus, etc, etc!

Heiwa Co anser att:

- **Sjöfartsverket och SHK är intellektuellt ohederliga och bidrar till försämrad sjösäkerhet!**
- Men JAIC glömde att förklara sjunkförloppet – och det skall göras nu av **Vinnova!**
- Och filmerna skall undersökas av **SKL!**

Heiwa Co och Estonia 2000-2006

- 2000-2006 har **Heiwa Co** ändrat uppfattning om olycksorsaken
- Det är sannolikt att smällar och skrovläckage orsakades av en **kollision kl. 00.55!**
- Ett bevis för **kollisionen** är den oförklarade skarpa bucklan i visiret!
- JAIC anger att bucklan orsakades, när visiret kolliderade med bulben, men det är inte möjligt

Kollision som olycksorsak

Bucklan i visiret verkar orsakad av en kontakt med ett vertikalt föremål i vattnet!

Det har föreslagits att det kan vara akterfenan på en ubåt (!) eller själva ubåtstornet eller något annat



Ytterligare skador under vattenlinjen på Estonias skrov antyder att Estonia skrapade emot föremålet och att läckage då uppstod

Del 3

**Vinnova- och SKL-uppdragen
2006-2008 – mera falska
uppgifter! Heiwa Co
beskriver dem!**

Analys av filmer

- I beslut 37/2006 uppdrog regeringen åt SKL att genomföra en analys av originalmaterial på bild- och filmmaterial från M/S Estonia
- *"Genom analysen (av originalmaterial) skall så långt det är möjligt fastställas om (officiellt tillgängligt) bild- eller filmmaterial redigerats, manipulerats eller på annat sätt förvanskats ..."*

Analys av filmer

- I regeringsbeslut 37/2006 hänvisades enbart till två filmningar, dels **2 oktober** på uppdrag av JAIC och dels **2-5 december 1994** på uppdrag av svenska Sjöfartsverket
- Av okänd anledning nämns ej finsk **filmning vid vrakplatsen 5 oktober, ny finsk filmning av vraket 7-9 oktober 1994** och omfattande finsk filmning av visiret den **18 oktober** på uppdrag av JAIC och i **november 1994** av svenska/finska fartyg vid visirbärgningen
- Heiwa Co har informerat SKL om följande.⁵⁵

Finska filmer oktober 1994

- **2 oktober 1994** fotograferades vraket på 70 meters djup av två finska ROV (fjärrstyrda undervattens-) kameror (Jutta och Semi) utan dykare. Visiret uppgavs saknat!
- **5 oktober** filmades, bl.a. *'fragment'* inkl. en *'stålplåt'* som ser ut som visiret ... och man undrar vad det kan vara? ... och varför regeringen inte anger att SKL skall studera den filmen. Den filmen är enligt kommissionen beviset att Estonia skulle ha girat 180° 2 500 meter väster om vrakplatsen och 800 meter väster om visirets uppgivna fyndplats och där tappade en massa *'fragment'*

Finska filmer oktober 1994

- **7-9 oktober** ROV-filmade finnarna vraket igen och enligt SHK:s dagbok aktbilaga B 2 är det fyra filmer av bl.a. **visiret**; *"Datum 1994-10-14, aktbilaga B 2, Inkommen handling - 4 st videofilmer (ramp, visir m.m.) tagna 94-10-08--09"*.
- **18 oktober** ROV-filmade finnarna visiret på havsbotten (man uppgav att man hittat det 1 600 meter väster om vraket)
- I november filmades visiret igen på havsbotten i samband med bärgning av det

Finska filmer undersökta

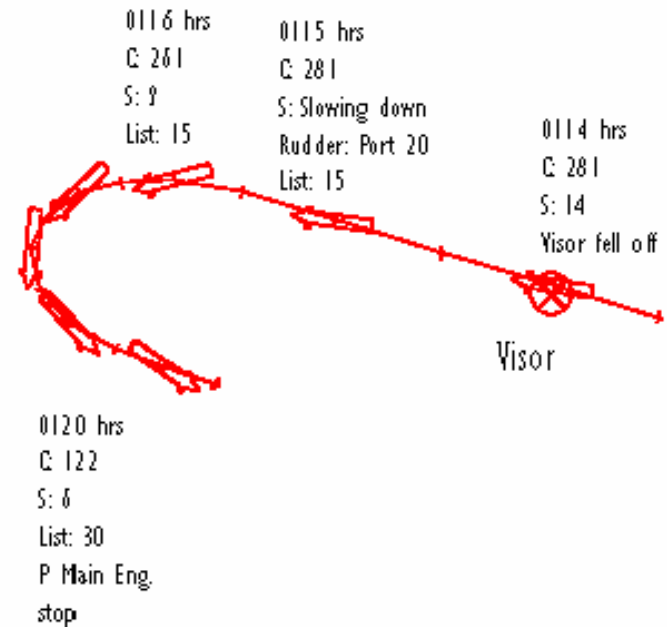
- SKL har hittills identifierat 33 olika originalband hos svenska och finska myndigheter. Av dem har man har fått in 11 från den finska sidan. De övriga 22 originalen är från svenska myndigheter
- Alla videoband som SKL fått in har digitaliserats i augusti 2007 och arbetet fortgår vad gäller frågan om manipulation
- Arbetet går först ut på att undersöka om banden är i original eller utgörs av kopior. **Samtliga band från Finland är klara** vad gäller den första delen av undersökning och analysen av de svenska banden pågår för närvarande. Laboratoriet har begärt en förlängning av lånetiden eftersom SKL:s uppdrag har förlängts i enlighet med regeringsbeslut FÖ2006/2569/CIV

Finska filmer innehåller kopierat material

- SKL har kommit fram till att *'på tre av de finska banden finns kopierat material där SKL saknar ursprungsmaterialet'*. Laboratoriet har därför ställt en begäran till den finska myndigheten, där SKL önskar få tillgång till detta material

Heiwa Co:s frågor till SKL

- Filmer tagna den **2 oktober 1994** - hur många är de, är de original, total filmtid och finns det avbrott i dem? Anges position för filmfartyget? **Ses visiret?** Anledningen är att JAIC uppgivit att 16 timmar film tagits medan enbart cirka 8 timmar hittills visats för allmänheten. Och en **falsk vrakposition** angavs!
- Film tagen den **5 oktober 1994** - visas '*stålplåten*'? Position? Djupet? Anledning är att JAIC uppgivit att man filmat '*fragment*' och en '*stålplåt*' på havsbotten och det vore intressant att se vad det kan vara. Senare uppger JAIC att det är ett '*soltak*'.



- 'Fragmenten'** skulle enligt JAIC visa att färjan girade 2 500 meter väster om vrakpositionen

Heiwa Co:s frågor till SKL

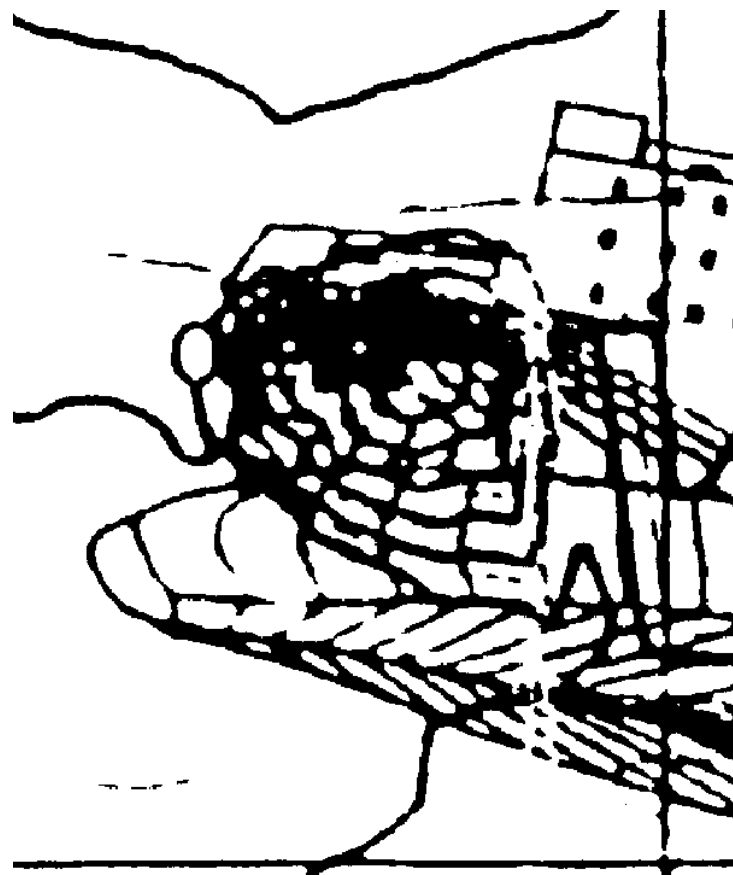
- Filmer tagna **7-9 oktober 1994** av vraket igen - hur många är de, är de original, total filmtid och finns det avbrott i dem?
- Beträffande **skador i förskeppet**, **speciellt hålet i överbyggnadens styrbords förskott** - är de exakt likadana på filmer den **7-9 oktober** som på filmer tagna den **2 oktober**? Är rampens läge detsamma **2 och 7-9 oktober**?



- Anledning är förstås att se om förändringar skett på vraket mellan **2 och 7-9 oktober 1994** och klargöra **när det sprängda hålet uppstod!**

Heiwa Co:s frågor till SKL

- Filmer tagna **18 oktober 1994** av bogvisiret - hur många är de, vem filmar, är de original, total filmtid och finns det avbrott i dem? Var filmar man? Anges **position** för filmfartyget? *Anledning är att uppgifter föreligger att visiret filmades vid/under vraket!*
- **Vilka finska filmer innehåller kopierat material?**
- SKL (Håkan Bergstedt) har meddelat att de har tyvärr inte möjlighet att besvara specifika frågor under 2007
- SKL (Sabine Rütten) kommer att redovisa sin undersökning till Försvarsdepartementet den **3 mars 2008**



SSPA:s uppdrag för Vinnova

- 2006 fick **SSPA** i uppdrag av **Vinnova** att förklara Estonias sjunkförlopp och rapportera i september 2008 (senare ändrat till mars 2008)
- SSPA bad **Heiwa Co** komma med synpunkter på hur uppdraget skulle utföras
- SSPA har bekräftat **Heiwa Co:s** beräkningar att **initialt vatteninflöde (ton/minut) är sju, åtta gånger större än vad som angivits av JAIC!**

Estonias vatteninflöde 2007

Februari 2007 utförde SSPA modellprov att fastställa **initialt vatteninflöde** (innan kapsejsning) genom en öppen ramp på Estonia vid fart 14.5 knop och 150° head seas i oregelbunden sjögång med signifikant våghöjd 4.2 m

Resultatet är att inflödet är 2000-2500 ton/minut!

Enligt JAIC var det 310 ton/minut!

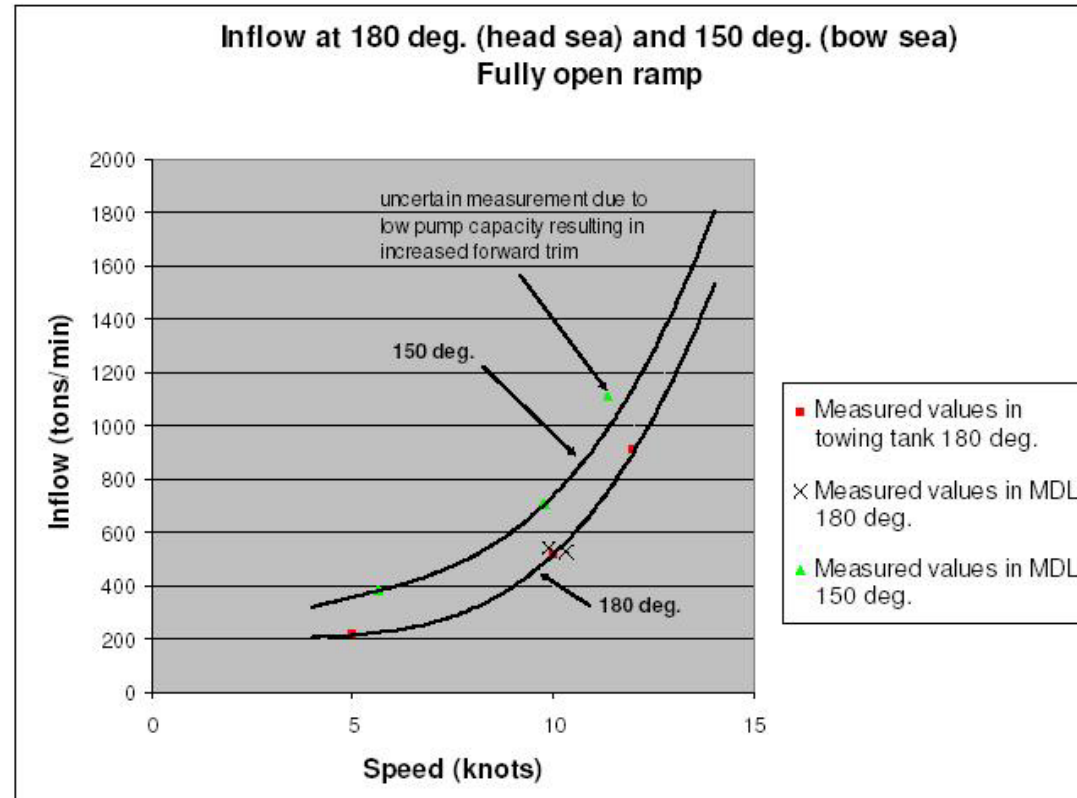
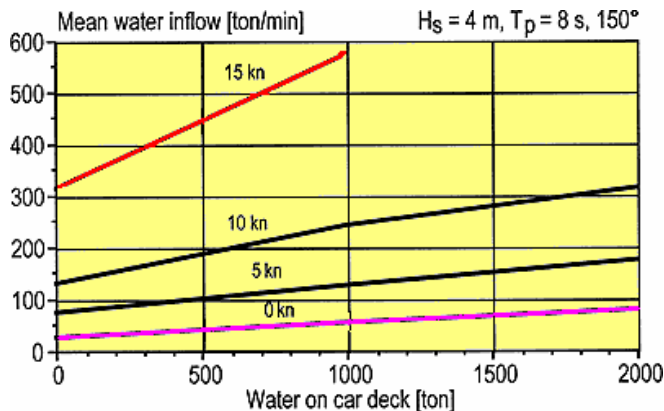


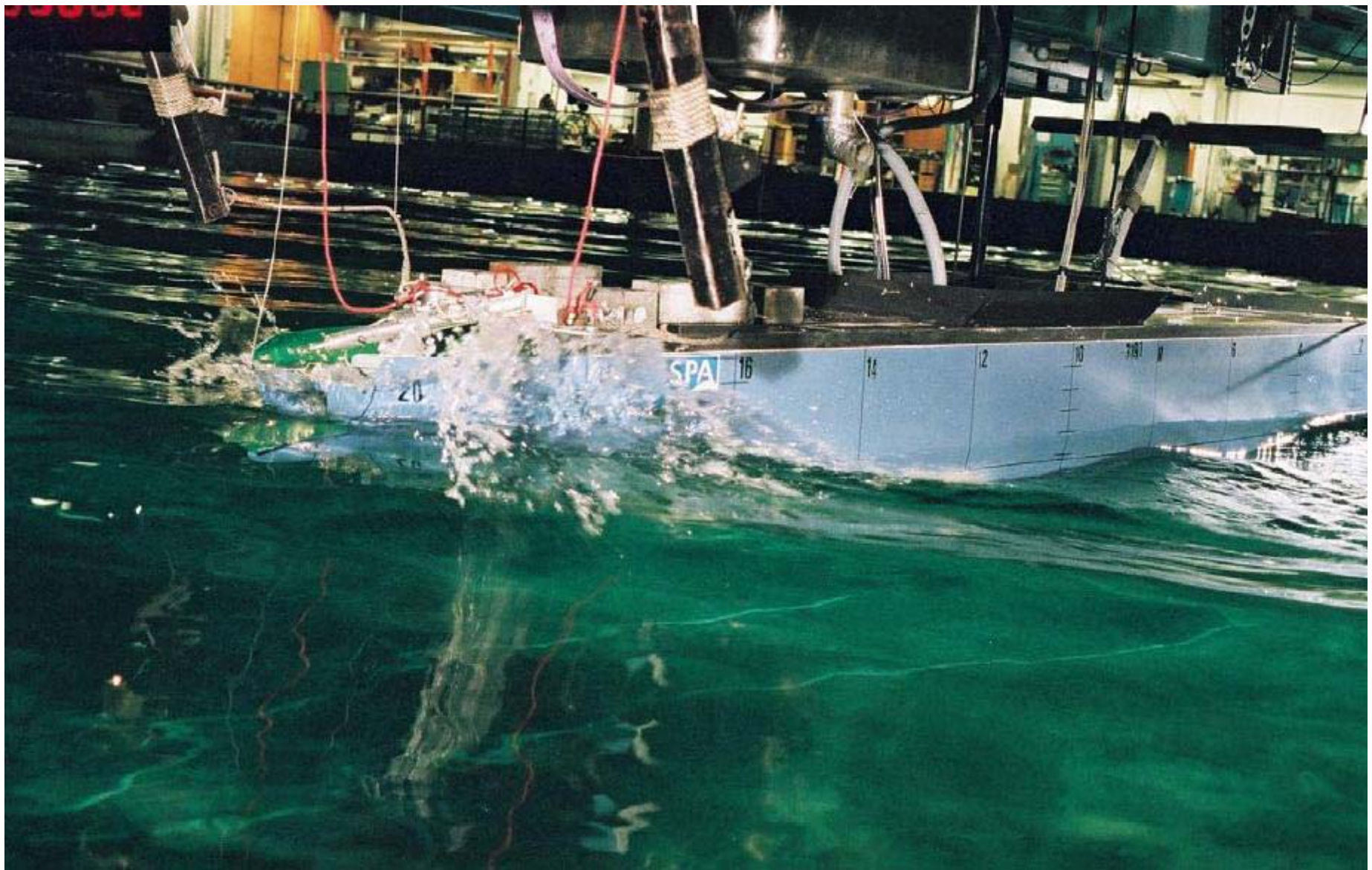
Figure 4: Initial inflow at 180 deg. and 150 deg. heading (head and bow sea)

Fart	5 knop	10 knop	15 knop
JAIC	80	130	310
SSPA	350	700	>2000

Jämförelse JAIC/SSPA – initialt vatteninflöde ⁶⁴ton/minut



11.2 knop – inget trim! (Modellen hålls fast och kan varken kränga, trimma eller stampa)



5 knop – 1 meter förligt trim! (Modellen hålls fast i trimmat läge)



8.5 knop – 25° krängning! (Modellen hålls fast i krängt läge)



Närbild när rampen är över vågorna!

SSPA:s modell för vatteninflöde

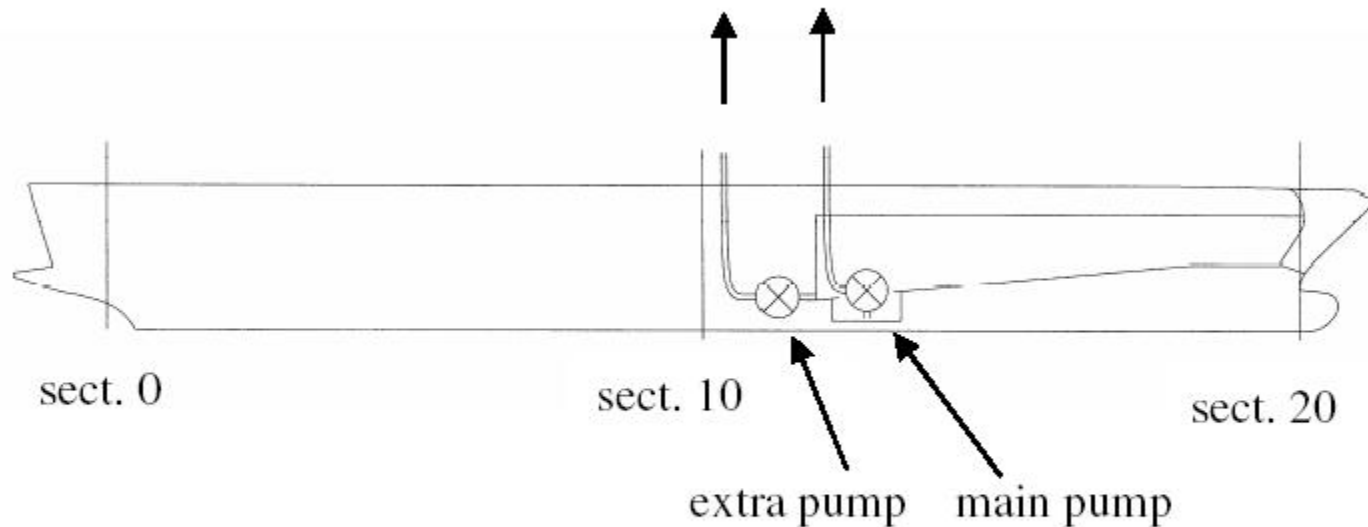


Figure 3. *Sketch of pump arrangement for the inflow tests*

I tester som motsvarade 14.5 knop kom det in så mycket vatten på bildäcket att pumparna i modellen inte kunde pumpa ut inflödet! Men SSPA drog ändå följande slutsats:

SSPA:s slutsats om vatteninflöde

The bow ramp flooding tests indicated that the flooding was very sensitive to speed. Also heading and heel angles have a significant influence on the flooding, as well as trim. The tests indicated that initial flooding in the order of 2000-2500 tons/min could be expected with a fully open bow ramp in high speed and heeled condition. With only a gap of one meter in the upper part of the ramp the inflow was only 65 tons/min.

Resultatet innebär naturligtvis – enligt '*Björkmans axiom*' – att modellen kapsejsar inom en minut fullskala. Ovan prov utfördes med en modell där vatteninflödet samlades upp i en tank under bildäcket och pumpades ut under provet, dvs modellen krängde och trimmade inte fritt. **Heiwa Co** uppmanade SSPA att göra om provet och inte pumpa ut vattnet utan tillåta modellen kränga fritt till 90 grader och kapsejsa!

SSPA:s senaste modellförsök

- SSPA utförde kompletterande modellprov i maj 2007
- Skeppsmodellen hade eget maskineri och var radiostyrd i oregelbunden sjö ($H_s = 4.2$ m) och med 14.5 knops fart och öppen ramp
- **För att förhindra kapsejsning (sic), dvs krängning 180° upp och ned som startar vid $33-37^\circ$ slagsida med 1600-2000 ton vatten (fullskala) lastat på bildäcket försågs modellen med en extra 100% tät flyttank (skum) ovanpå däck 4, dvs ovanpå bildäcksöverbyggnaden, däck 2-4**
- Flyttanken stoppar därför krängning redan när däck 4 kommer under vatten vid cirka 40° slagsida, vilket naturligtvis är helt fel. Denna flyttank hindrar även modellen att trimma och stampa i krängt läge
- I verkligheten är utrymmet ovanpå däck 4 ett däckshus med enkla fönster och dörrar (däck 4-8) som varken är vatten- eller vädertätt och som vattenfylls genast när det kommer under vatten. **Det finns ingen flytkraft ovanpå däck 4!**

SSPA:s senaste modellförsök

- Modellrampen kunde knappast ha varit modellerad korrekt; den var troligtvis för lätt. Den sågs stänga sig '*då och då*' under proven; en 16 ton fullskaleramp i stål skulle ha fallit ner permanent under vågorna och fungerat som en plog som tvingade upp vattnet in på bildäcket hela tiden
- Om last på bildäcket (lastbilar och person bilar) simulerats är oklart. Eftersom förliga delen inte var lastad (100% permeabilitet) skulle mer vatten ha samlats där än midskepps och akterut som var fullt med fordon (ca 60% permeabilitet). Modellen borde därför ha trimmat på fören under provet
- **Modellen var därför ej korrekt och representerade ej MV Estonia vid olyckstillfället!**

SSPA:s senaste modellförsök

- Två testkörningar gjordes
- De ansvariga personerna, Claes Källström och Björn Allenström, drar följande slutsatser:
- I båda körningarna krängde modellen 15° efter omkring en halv minut fullskala (med 600 ton vatten på bildäcket) och 25° efter en minut fullskala (1200 ton vatten på bildäcket)
- *"Skeppsmodellen fick till sist en krängvinkel omkring 46-47 grader efter omkring 3-4 minuter"*



Ship model in a stable heeled position

Notera flyttanken av skumplast ovanpå överbyggnaden!

SSPA:s senaste modellförsök

Stabilt flytläge i 4.2 meter vågor efter 3-4 minuter enligt SSPA

Slagsidan är cirka 46-47 grader och trimmet 5 meter på aktern. >3 000 ton vatten är lastat på bildäcket

Modellen flyter enbart m.h.a. 'däckshuset' fullt av skumplast!



Ship model in a stable heeled position

Sjunkförloppet har inte startat!

Heiwa Co om SSPA:s prov

- Anledningen till 40% reducerat vatteninflöde under en minut (1 200 ton/min istället för >2 000 ton/min) är att modellrampen stängde sig '*då och då*' under provet
- Tidpunkten när modellen skulle kapsejsa vid 33-37° slagsida anges ej och hur trimmet då var
- **Skeppsmodellen borde ha trimmat på fören och kapsejsat vid 33-37° krängning redan efter en minut orsakad av 1 600-2 000 ton vatten på bildäcket (fullskala) och sedan flutit upp och ned**
- Det förhindrades dock, pga den extra 100% täta flyttanken av plastskum ovanpå modellen, som modellen då flöt på. Kapsejsningen stoppades vid 40° slagsida och mer vatten kunde komma in när modellen fortsatte framåt.
- **Det är naturligtvis helt orealistiskt och ovetenskapligt!**

Heiwa Co om SSPA:s prov

- Uppgiften att skeppsmodellen till sist fick en krängvinkel $46-47^\circ$ ($>3\ 000$ ton vatten på bildäcket) och stort aktertrim är utan betydelse eftersom det lastfallet inte är stabilt!
- **Stabilitet är då enbart möjlig, m.h.a. den extra 100% täta flyttanken på däck 4-6, som inte existerar i verkligheten**
- **SSPA fuskar med sina modellprov!**

SSPA om Heiwa Co:s kritik

- I Svensk SjöfartsTidning 14 september 2007 anger Källström/Allenström att "... *fartygets krängningsvinkel, till följd av vatteninträngningen på bildäcket, ökar till ca 46-47 grader. Detta sluttillstånd är stabilt* (sic) *med öppen bogport så länge som endast bildäcket är vattenfyllt* (sic). ... Björkmans utläggning om det förenklade (sic) däck, däck 4, ovanför bildäcket är felaktigt i detta sammanhang eftersom syftet inte var att studera vatten på något annat däck än bildäcket. ”
- 17 280 m³ skumplast fullskala ovanför däck 4 är alltså ett 'förenklat däck' som inte vattenfylls och som förhindrar kapsejsning

SSPA:s sjunkförlopp

- I augusti 2007 har SSPA angett ett sannolikt sjunkförlopp:

Sannolikt sjunkförlopp



- (1) Vatten på bildäck: Krängning 46 - 47 grader
- (2) Kapsejsning: 180 grader
- (3) Vatten genom centre casing: Sjunker med aktern först

SSPA:s sjunkförlopp

- SSPA anser följande vara klart i augusti 2007:

Research study on sinking sequence of MV Estonia



Idag vet vi bland annat:

1. Sjunkförloppet startade ca 10 min tidigare än angivet i JAIC.
2. Inströmningshastigheten genom helt öppen ramp (bogvisiret borta) är upp till fyra gånger högre än angivet i JAIC.
3. Krängningsförloppet om vatten strömmar in genom en helt öppen ramp och stannar kvar på bildäcket är att fartyget inom en minut kränger 25 grader och efter 3-4 min intar ett stabilt krängningsläge på 46-47 grader (förutsatt att inget vatten tränger in på däcken ovan bildäck, i så fall ökar givetvis krängningsvinkeln).
4. MV Estonias initiala krängning måste vara orsakad av vatten på bildäcket. ca 2500 m3 kom in mellan 01:00-01:30
5. MV Estonia kapsejsade när däcken ovanför bildäcket fylldes med 55 000 m3 vatten.
6. En öppning av 2 m2 hos en vattenfylld centre casing är tillräcklig för 11 000 m3 vatten att rinna in i de nedre däcken mellan 01:34 och 01:52, resulterande i ett sjunkförlopp med aktern ner först.

Sjunkförloppet startade 10 minuter tidigare

- Det stämmer att
 1. **Sjunkförloppet startade ca 10 min tidigare än angivet i JAIC.**
- Det innebär att JAIC:s vittnesuppgifter vad som hände kl. 01.00 – 01.15 inte gäller längre; vaktavlösning på bryggan, kl 01.00, vaktmatrosens uppdrag kl. 01.00-01.15 att gå ner till bildäck och titta, Mayday sänt 20 minuter efter slagsidan (inte 5 minuter), osv!
- Men det var inget ***sjunkförlopp*** som då startade enligt JAIC kl 01.02 – utan påstådd ***lastning av vatten på bildäcket!*** Estonias skrov är antaget oskadat och Estonia flyter!
- **Trots att tiderna nu inte stämmer, tror SSPA fortfarande på alla andra uppgifter av JAIC!**

Inströmningshastigheten är fyra gånger högre ...

- Det stämmer också att
- 2. **Inströmningshastigheten genom helt öppen ramp (bogvisiret borta) är upp till fyra gånger högre än angivet i JAIC.**
- **Den är inte upp till fyra gånger större – snarare sex, åtta enligt modellproven**
- Det innebär att slagsidan skulle uppstått 6-8 ggr snabbare än vad JAIC rapporterar
- Och det stämmer inte med vad överlevande upplevt och meddelat
- **SSPA tycks dock inte fundera över det**

Krängningsförloppet

- SSPA:s tredje 'slutsats' är intressant:
- 3. Krängningsförloppet om vatten strömmar in genom en helt öppen ramp och stannar kvar på bildäcket är att fartyget inom en minut kränger 25 grader och efter 3-4 min intar ett stabilt krängningsläge på 46-47 grader (förutsatt att inget vatten tränger in på däckan ovan bildäck, i så fall ökar givetvis krängningsvinkeln).
- Ingen överlevande har rapporterat 46-47° slagsida efter 3-4 minuter. **Då hade de aldrig kommit ut!**
- Och naturligtvis tränger vatten omedelbart in på däckan ovan bildäcket i **däckshuset**, dvs **fartyget kapsejar redan när slagsidan >33-37°**
- Det är '*Björkmans axiom*'

Estonias initiala krängning

- SSPA:s 4e 'slutsats' är fel:
- 4. **MV Estonias initiala krängning måste vara orsakad av vatten på bildäcket. ca 2500 m³ kom in mellan 01:00-01:30**
- Enligt SSPA:s modellprov 2007 kommer >2 000 ton vatten in på bildäcket, däck 2, mycket snabbare - på mindre än en minut - och det leder alltid till omedelbar kapsejsning – krängning och stabilt flytläge 180°!
- SSPA tycks inte ha förstått att deras modellprov visar att JAIC:s olycksförlopp inte är möjligt!
- **Krängningen kunde naturligtvis lika gärna ha uppstått, pga läckage och fritt vatten på däck 0 i skrovet**

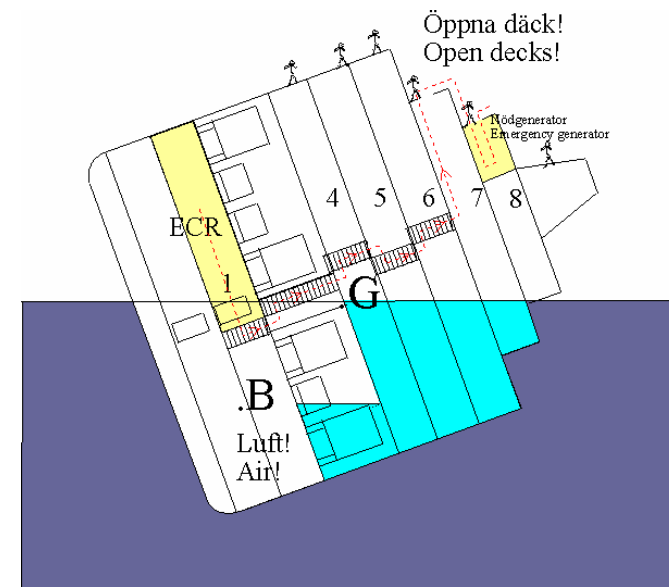
Kapsejsning

- SSPA:s 5e 'slutsats'

5. MV Estonia kapsejsade när däck 4 ovanför bildäcket fylldes med 55 000 m³ vatten.

är vetenskapligt tokstollereri!

- **MV Estonia kapsejsade aldrig!**
- Däck 4 ovanför bildäcket är ett **däckshus utan flytkraft** som fylls direkt när det kommer under vatten och kan ej fördröja eller orsaka kapsejsning oavsett volym
- **Estonia sjönk efter slagsida med först reducerad och senare ständigt ökande slagsida, dvs var stabil under hela sjunkförloppet enligt alla överlevande**



'Estonia' med 70 graders krängning kl. 01.30.
'Estonia' with 70 degrees heel at 01.30 hrs.

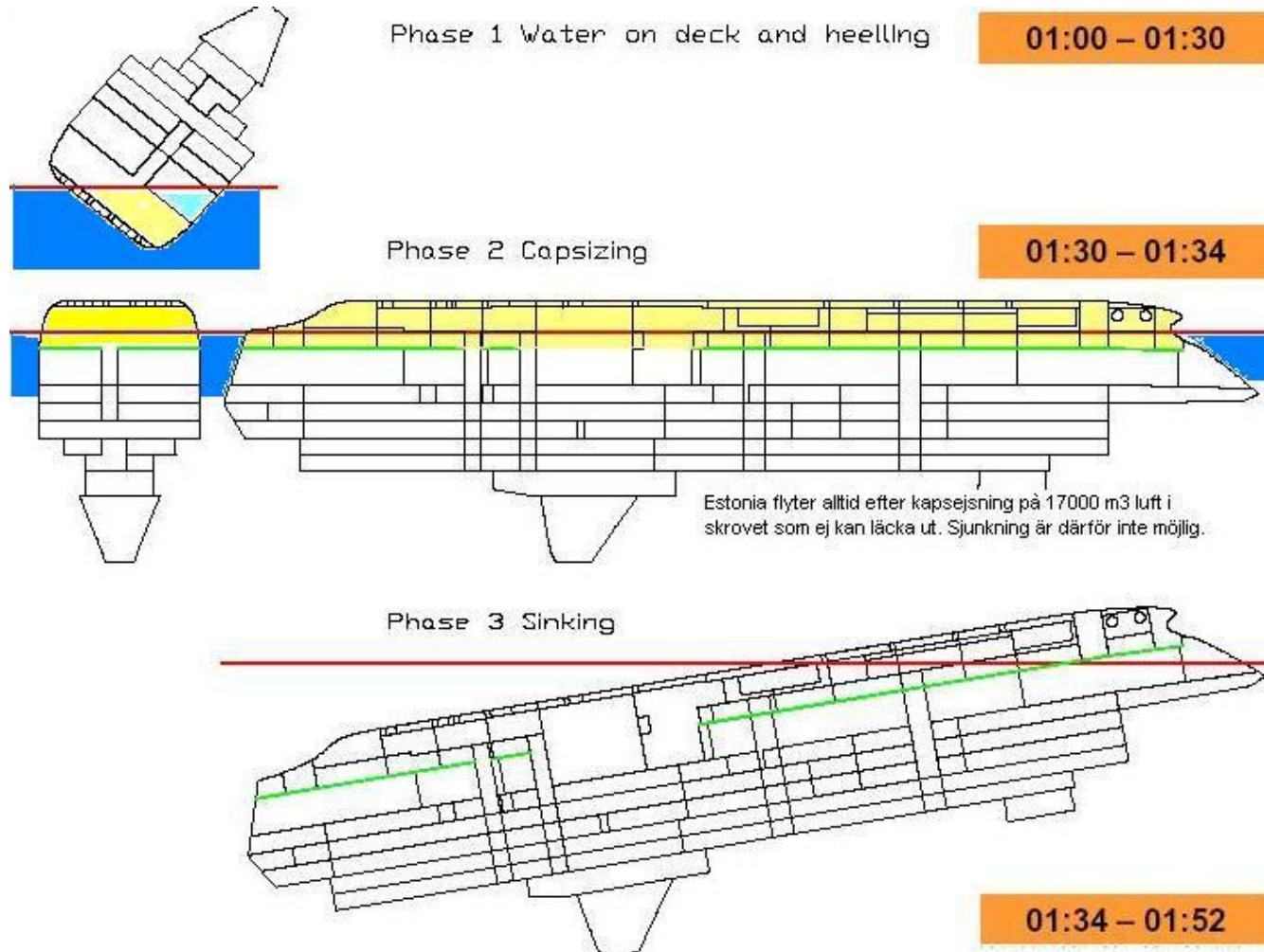
Sjunkförlopp med aktern först

- SSPA:s 6e 'slutsats'
- 6. En öppning av 2 m² hos en vattenfylld centre casing är tillräcklig för 11 000 m³ vatten att rinna in i de nedre däckerna mellan 01:34 och 01:52, resulterande i ett sjunkförlopp med aktern ner först.

är ytterligare vetenskapliga galenskaper

- Anledningen är helt enkel att de '*nedre däckerna*', dvs skrovet, nu, efter kapsejsning, befinner sig ovanpå centre casing, överbyggnad och däckshus
- **Och då startar inget sjunkförlopp kl. 01.34!**
- **Vatten kan naturligtvis inte rinna uppåt!**

Omöjlig sjunkning efter kapsejsning



Om Estonia kapsejsar kl 01.30-01.34, pga vatten lastat på bildäcket enligt SSPA, kan hon aldrig sjunka kl. 01.52! **Hon flyter på 17 000 m³ luft i skrovet som aldrig kan komma ut!**

Flytläge efter kapsejsning



Flytläge efter kapsejsning



Flytläge efter kapsejsning

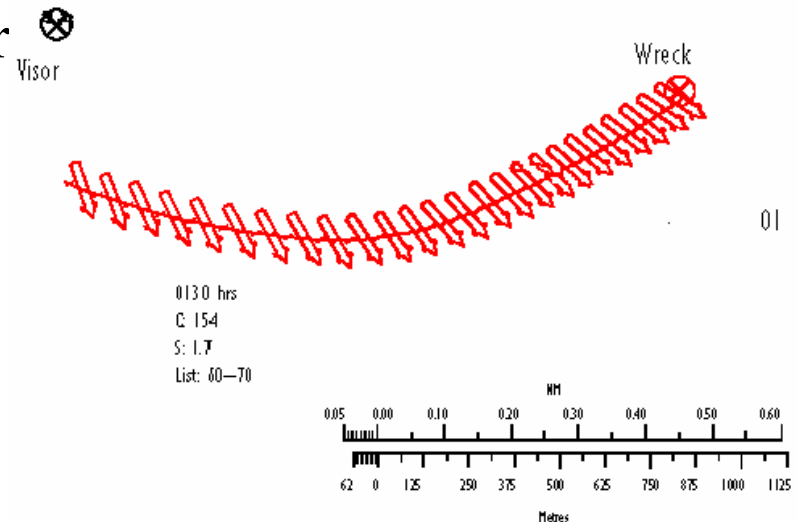


Flytläge efter kapsejsning



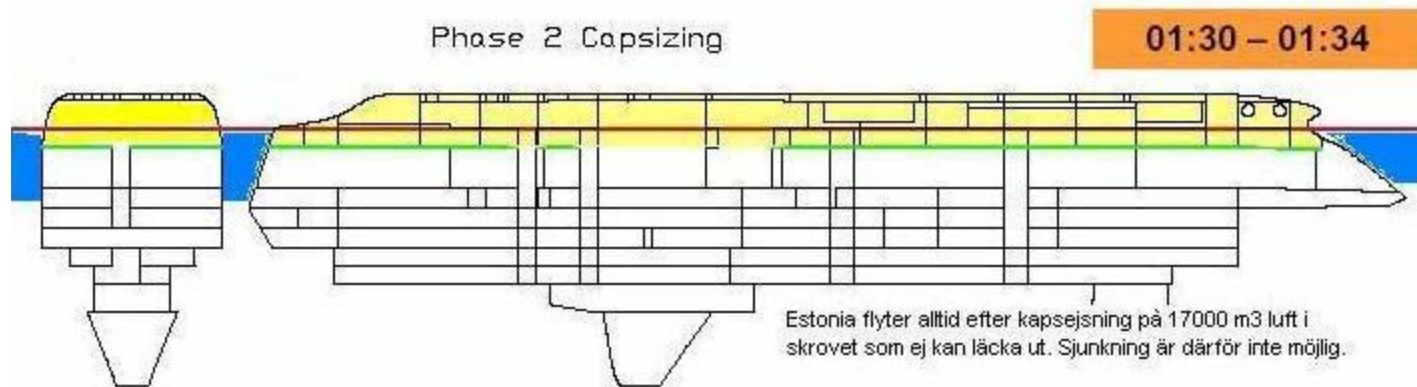
Estonia driver med 2 knops fart i 20 minuter efter slagsida och kapsejsning

- I SSPA:s majrapport 2007 anges vidare att Estonia driver med ca 1 knops fart, pga vågor, efter att ha intagit stabil (sic) slagsida. SSPA anger också att drivhastigheten ökar till 2 knop om man tar hänsyn till vind!
- I Svensk Sjöfarts Tidning 14 september 2007 anger SSPA igen att vågor och vind visst driver ett kapsejsat fartyg med 2 knops fart
- **Anledningen är Estonia måste driva i 20-30 minuter för att nå 'vrakpositionen'**



Estonia driver med 2 knops fart i 20 minuter efter slagsida och kapsejsning

Situationen är alltså följande när Estonia driver upp och ned med 2 knops fart, pga vågor och vind enligt SSPA:



- Skrovet är cirka 2.5 meter över vattenlinjen (ca 5 000 m³ volym) medan resten av skrov, överbyggnad och däckhus (totalt ca 80 000 m³ volym, 12 000 ton vikt) är under vatten. Det är 17 000 m³ luft i skrovet
- Det hela liknar ett 12 000 ton isberg! Det mesta är under vatten!
- Naturligtvis kan inte 4.2 m vågor och 20 m/s vind driva detta isberg med 2 knops fart! **Men det är vad SSPA anger!**

Estonia driver med 2 knops fart i 20 minuter efter slagsida och kapsejsning

- Avslutningsvis anger SSPA att Estonia – isberget - plötsligt försvinner – sjunker – kl. 01.52!
- Ett försvunnet eko på en radarskärm skulle vara beviset för det
- Men ingen överlevande har meddelat att de flöt vid sidan om Estonia i 20-30 minuter medan Estonia sjönk
- **Så Estonia kan i princip aldrig driva till vrakplatsen enligt JAIC:s tidtabell och SSPA:s modellprov och slutsatser**

SSPA:s sjunkförlopp

- **SSPA:s sjunkförlopp 2007 är alltså inte möjligt! Ett fartyg varken driver eller sjunker efter kapsejsning!**

Sannolikt sjunkförlopp

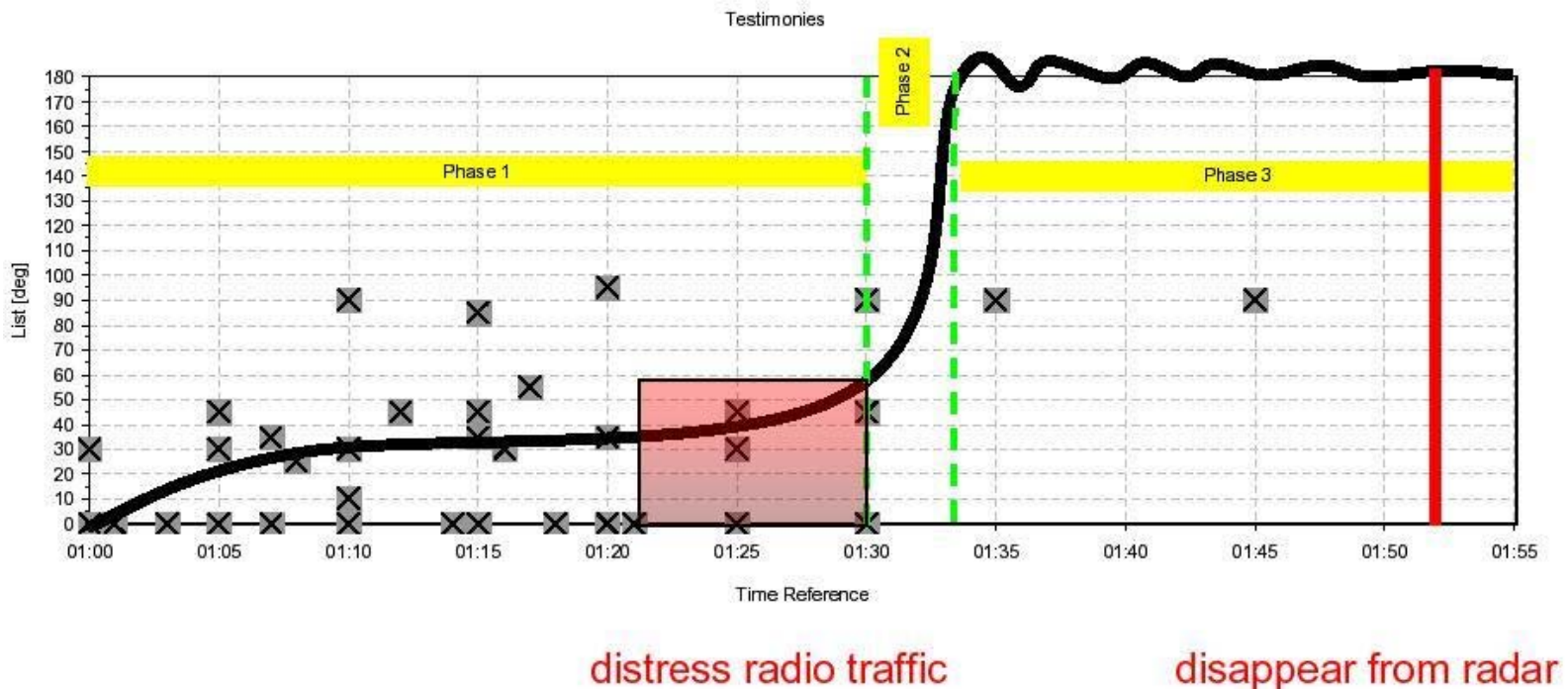


- (1) Vatten på bildäck: Krängning 46 - 47 grader
- (2) Kapsejsning: 180 grader
- (3) Vatten genom centre casing: Sjunker med aktern först

SSPA:s 2a Loss scenario

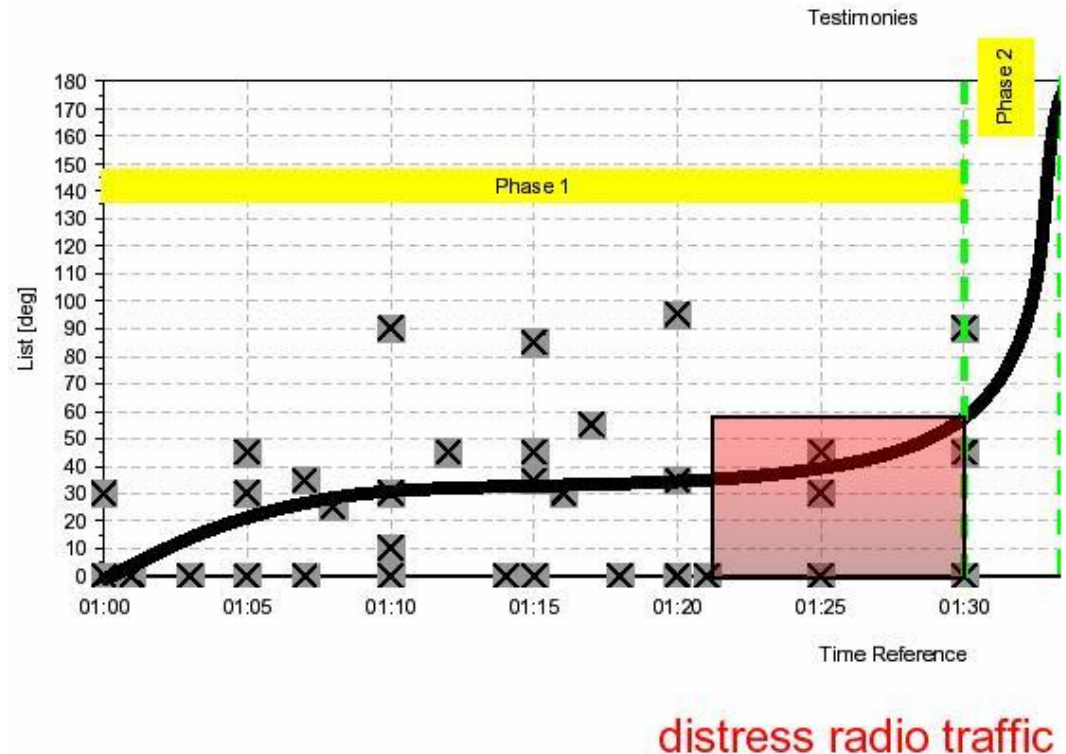
SSPA har producerat ett andra Loss scenario:

Loss scenario



SSPA:s 2a Loss scenario

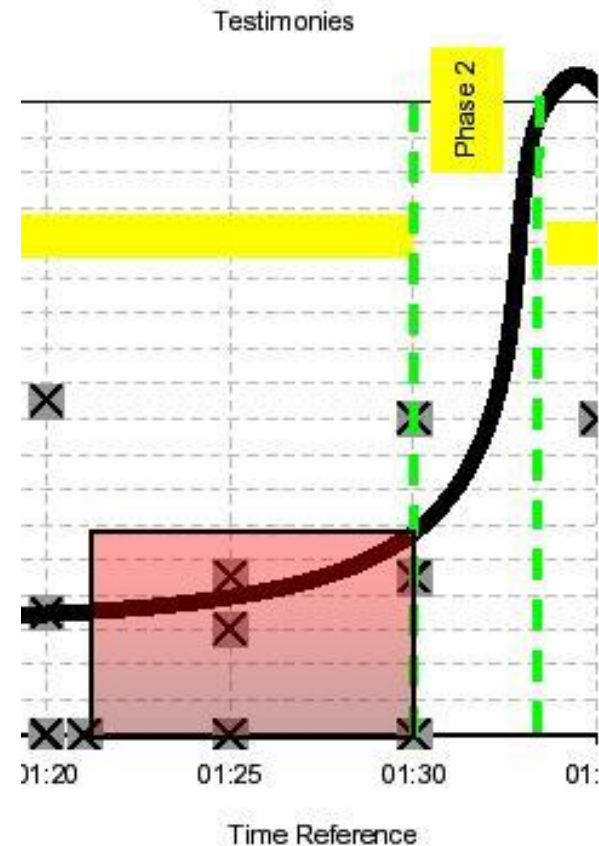
- I det andra Loss scenariot tar det 10 minuter att kränga 35 grader (2 000 ton lastat?) och *sedan är slagsidan konstant under 15 minuter* – inte 3-4 minuter att nå 46-47 graders slagsida enligt modellproven!



- Däckshuset är tydligen inte under vatten under 15 minuter

SSPA:s 2a Loss scenario

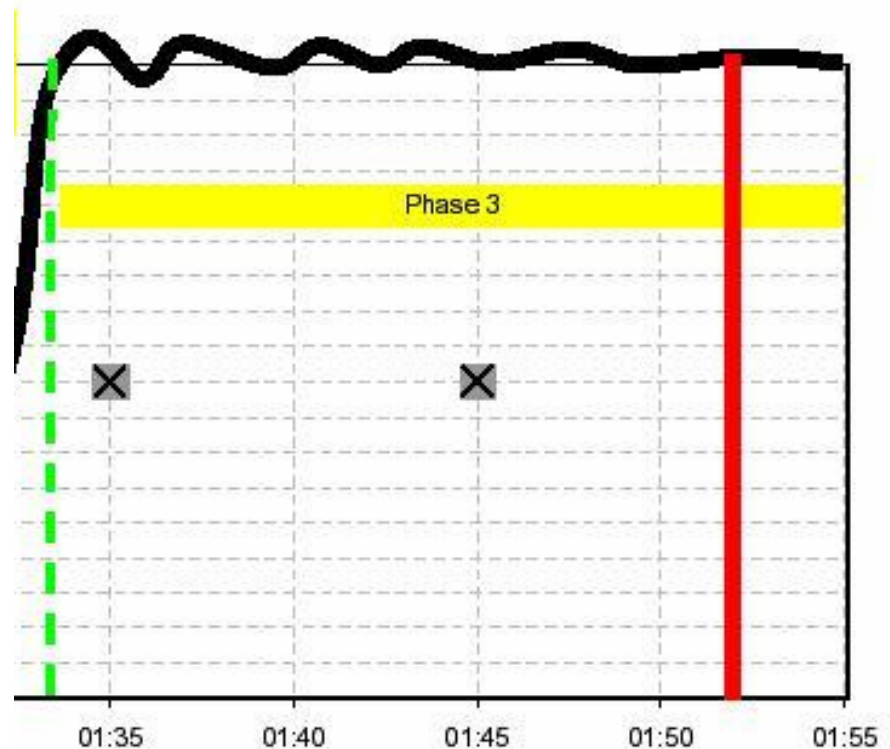
- K1. 01.25-01.30
ökar plötsligt
slagsidan till 60
grader – tydligen
vattenfylls hela
däckshuset, däck 4-
7?
- K1. 01.30-01.34
'kapsejsar' Estonia
och flyter upp och
ner – 180 grader
slagsida – men ses
på radar



distress radio traffic

SSPA:s 2a Loss scenario

- Kl. 01.34 startar tydligen *'sjunkförloppet'*?
- Estonia flyter och driver upp och ned med 2.2 knops fart i ytterligare 18 minuter till kl. 01.52 då hon sjunker – men hur gick det till?



c

disappear from radar

SSPA:s 2a Loss scenario

- Hur tryckte vatten ut luften ur det intakta uppochned flytande skrovet?
- Vart tar luften vägen?
- SSPA skall besvara den frågan i mars 2008!
- Det är den, s.k. SEK 8 000 000:- frågan, eftersom det är vad svenska skattebetalare betalat för SSPA:s vetenskapliga (sic) undersökningar

SSPA:s Loss scenarier

- Heiwa Co anser att SSPA:s Loss scenarier är märkliga eftersom, t.ex. en färja inte flyter på ett förenklat däck 4-6 med 17 280 m³ skumplast efter att ha krängt 46-47 grader på 3,4 minuter, driver med >2 knop, etc.
- **SSPA:s Loss scenarier är rena fantasier! Hur kan SSPA ha uppfunnit dem? Tror de fortfarande på JAIC:s numera, bevisat falska uppgifter?**
- Vid kontakt med SSPA-konsortiet anges att all **Heiwa Co:s** kritik är '*very unreasonable*'
- Men SSPA skall också bedöma andra loss scenarier inkl. **Heiwa Co:s**! Det ingår i uppdraget!

Heiwa Co:s 'Loss scenario'

oktober 2007

- MV Estonia sjönk sannolikt, pga **skrovläckage** och vattenfyllnad av **skrovet** under bildäcket!
- Läckagen – total öppning 0.2-0.3 m² i skrovet orsakades sannolikt av en kollision **kl 00.55** då sjunkförloppet inleds
- Läckagen observerades och **länsumpar** startades
- **Kl 01.02** hade 400-600 ton vatten läckt in och initialstabiliteten (GM) var noll. Estonia rullade kraftigt >30° och intog sedan stabil slagsida 15°
- **Mer vatten läckte in i skrovet och slagsidan minskade till <12°, så att folk kunde ta sig ut under 10 minuter medan färjan sjunker vidare**

Heiwa Co:s 'Loss scenario'

oktober 2007

- **Kl 01.15** kom **överbyggnaden** akterut under vatten och vatten strömmade in på däck 2 (bildäcket) där genom akterrampen som glipade
- Krängningen ökade då från 12° – 90° under 15 minuter medan Estonia trimmade mer på aktern under fortsatt sjunkning
- Mayday sänds **kl 01.23** (slagsida 40°). **Kl 01.30** var slagsidan 90° med stort trim på aktern
- **Kl 01.36** sjönk Estonia
- **Visiret satt kvar på överbyggnaden under hela sjunkförloppet!**
- SKL:s analyser av de finska filmerna kan nog bekräfta den hypotesen 3 mars 2008

Heiwa Co:s sammanfattning

oktober 2007

- **Efter olyckan uppgav JAIC en falsk vrakposition, så att visiret kunde bärgas vid vraket!**
- **Alla uppgifter om visiret är falska**
- SSPA:s senaste slutsatser om vatten på bildäck kl 01.00-01.30, kapsejsning (sic) kl 01.30-01.34 och långsam sjunkning kl 01.34-01.52 är inte möjliga
- **Ett fartyg som kapsejsar flyter alltid upp och ned och driver inte!**
- **Sjösäkerhet kan enbart förbättras med ärliga olycksutredningar och vetenskapligt korrekta sjunkförloppsstudier**

Upp till bevis

- Eftersom inget skepp någonsin har sjunkit snabbt, pga **kapsejsning**, och eftersom de flesta skepp som sjunkit snabbt gjort det, pga **läckage under vattenlinjen**, vore det logiskt att ha startat Estoniautredningen 1994 med frågan om MV Estonia blev läck under vattenlinjen
- Det hände aldrig. Istället meddelade och utredde ansvariga myndigheter en enda olycksorsak; visiret i överbyggnaden hade trillat av och vatten hade lastats där uppe över vattenlinjen, och struntade i alla uppgifter om motsatsen
- **Så skall naturligtvis inte en korrekt olycksutredning utföras som allmänheten och anhöriga har rätt till**

Del 4

Bevis för mörkläggning

Beviset

- Vad kan det vara?
- Kommer ni ihåg Occams rakknivsmetod som nämndes inledningsvis?
- Enligt Occams rakknivsmetod bör man inte anta existensen av flera företeelser än som är nödvändigt för att förklara **ett** fenomen, i detta fall att det handlar om en **mörkläggning**. Vad finns det för bevis?
- **Heiwa Co** har ju just presenterat det!

Beviset

- **Den enda logiska förklaringen varför MV Estonia sjönk är läckage under vattenlinjen; alla bevisade uppgifter tyder på det**
- JAIC:s treåriga utredning 1994-1997 utan ett ord om skrovläckage utan att skrovet var intakt antyder att **en mörkläggning organiserades, utfördes och väsentliga uppgifter förtegs!**
- Denna slutsats förstärks av hur snabbt alla riktiga bevis förstördes från olycksplatsen, att hela utredningen var hemlig, att senare **alla**, s.k. vetenskapliga utredningar visats vara fel eller förfalskade medan ledande politiker säger allt är OK!

Beviset

- **Denna mörkläggning är prima facie bevis att ansvariga myndigheter och tidigare och senare utredare deltog och deltar i organiserade lagbrott; mened, spridande av osann utsaga rörande rättshandling, förtigande av sanning, stämpling till mened (av besättningen), bevisförstöring, rent bedrägeri, fusk med forskningsrapporter, ryktesspridning, etc. Något för jurister att bita i.**

Slut

Tack för uppmärksamheten!

Lycka till med E-gruppens framtida verksamhet!

Mera info och uppdateringar på

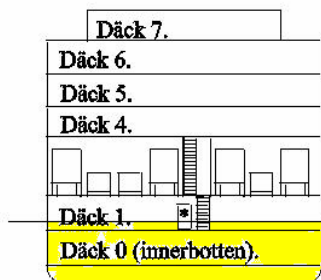
<http://heiwaco.tripod.com>



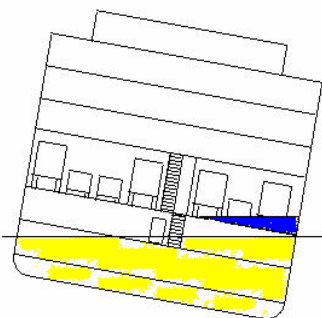
Appendices

- Björkmans axiom: Se nästa sida.
- När vatten lastas på bildäcket hamnar det i sidan och kränger fartyget och fartygets tyngdpunkt **G** förflyttas åt sidan. När **G** passerar flytkraftens angreppspunkt **B** (figur 1D) blir den rätande hävarmen $GZ < 0$ och fartyget kapsejsar = flyter upp och ned
- Vid vanligt läckage under vattenlinjen är fartyget stabilt under hela sjunkförloppet

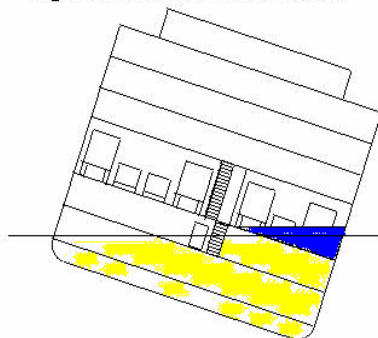
Figur 2.16.1. Vatten på bildäck. 1D. 2000 ton vatten på bildäck, nu under krängd vattenlinje. 34° krängning. Vatten på däck 4 och 5. Däck 1 är torrt. Rätande hävarm $GZ=0$. Fartyget slår runt.



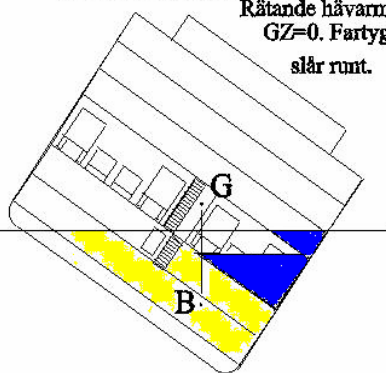
1A. Utgångsläge. (* vattentät dörr)



1B. 600 ton vatten på bildäck ovanför krängd vattenlinje. 10° krängning. Inget vatten rinner ner till däck 1.



1C. 1200 ton vatten på bildäck, som fortfarande är över krängd vattenlinje. 20° krängning.



1E. 90° krängning under instabil kapsejsning. Färjan slår runt på mycket kort tid (sekunder). Tyngdpunkt G utanför flytcentrum B!

1F. Slutläge. Skeppet flyter upp-och-ned på oskadat, tätt undervattensskrov.

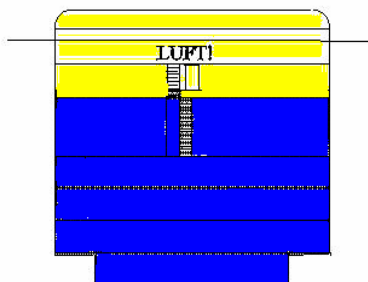
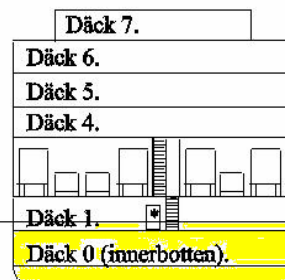
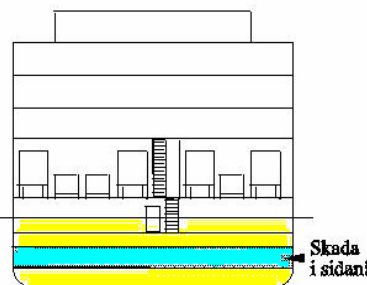
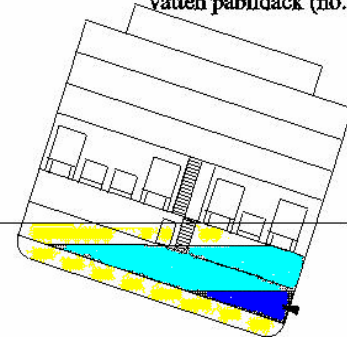


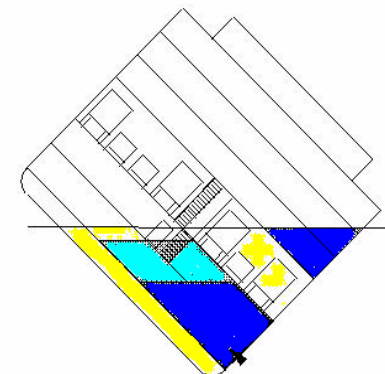
Fig. 2.16.2 Vatten under bildäck. 2D. Skeppet har krängt 15° (GoM < 0) till nytt jämviktsläge där fria vätske- ytor är mindre (GoM > 0). Inget vatten på bildäck (no. 2).



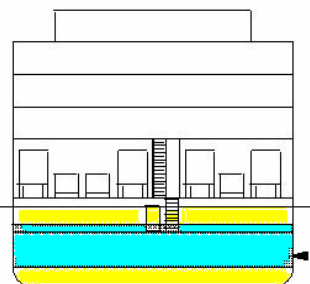
2A. Utgångsläge. (* vattentät dörr)



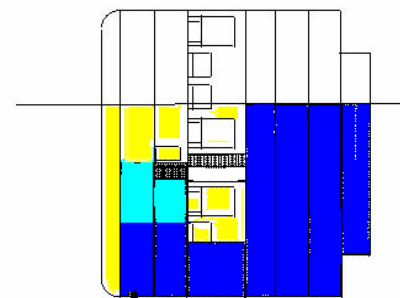
2B. Undervattensskrovet Skadat. 300 ton vatten på innerbotten i en eller två vattentäta utrymmen. GoM reducerad. 0° krängning.



2E. 45° krängning. Vatten sprids på däck 1 genom öppna vattentäta dörrar och fyller utrymmen på däck 0. Vatten på däck 4 och 5. STABILT LÄGE!



2C. 600 ton vatten i skeppet. Vatten sprids på däck 1 genom de vattentäta dörrarna. 0° krängning. GoM nästan 0. Andra utrymmen på däck 0 fylls.



2F. 90° krängning. Skeppet slår inte runt utan sjunker när vatten tränger in både ovan och under garaget. STABILT LÄGE!

WARNUNG VOR SELBSTMORD

Diesen Rat will ich dir geben:
Wenn du zur Pistole greifst
und den Kopf hinhältst und kneifst,
kannst du was von mir erleben.

Weißt wohl wieder mal geläufig,
was die Professoren lehren?
Daß die Guten selten wären
und die Schweinehunde häufig?

Ist die Walze wieder dran,
daß es Arme gibt und Reiche?
Mensch, ich böte deiner Leiche
noch im Sarge Prügel an!

Laß doch deine Neuigkeiten!
Laß doch diesen alten Mist!
Daß die Welt zum Schießen ist,
wird kein Konfirmand bestreiten.

War dein Plan nicht: irgendwie
alle Menschen gut zu machen?
Morgen wirst du drüber lachen.
Aber besser kann man sie.

Ja, die Bösen und Beschränkten
sind die Meisten und die Stärkern.
Aber spiel nicht den Gekränkten.
Bleib am Leben, sie zu ärgern!

Erich Kästner