

FOKUS ESTONIA

**Status: Paper on findings
20220128**

ESTONIAS RAMP LOSSNADE INTE AV SIG SJÄLV

Under haverikommissionens undersökningar i juli 2021 framkom den sensationella uppgiften att Estonias ombordkörningsramp inte längre satt fast i stängt läge, utan stod bredvid fartyget på havsbotten. Statens haverikommission föreslog att gångjärnen rostade sönder och att rampen fallit av. Men kommissionens egna bilder som togs samtidigt visade att styrbords gångjärn är intakt och synbarligen opåverkat av rost samt att rampens hörn fortfarande sitter fäst i gångjärnet.



Här syns rampen ifrån en vinkel med Estonia underifrån. Det framgår tydligt att även förpiksdäcket hindrar rampen från att spontant hamna i den position den står i nu. Lägg märke till att lera/sand täcker utsidan av rampens styrbordssida. (Foto från fotogrammetrin)

Nu har den fotogrammetriska 3 D scanningen från den privata utredningen ledd av Estlands förre statsåklagare Margus Kurm visat att rampen står på en plats där den omöjliga kan ha hamnat utan yttre påverkan. Rampen satt, efter förlisningen, fastkilad inne i den halvmeter djupa rampkarmen.

- Den del av rampen som fortfarande sitter kvar i gångjärnet visar att rampen varken roterat/öppnats 90° eller dragits ut i sidled. En sådan rörelse skulle dessutom förutsätta att den 12 ton tunga rampen skulle lyftas upp mot ytan.

- Skulle rampen lossat i den övre babordssidan av rampkarmen och fallit ut, skulle rampens insida hamnat utåt istället för som nu, inåt.
- Det omfattande filmmaterialet visar också att rampen inte glidit nedåt i rampkarmen då det saknas skrapmärken på karmen. Till och med färgen sitter fortfarande kvar.
- Inte heller har flikarna från de uppslitna hålen i styrbords frontskott vikts eller plattats till av en fallande eller glidande ramp.



Rampens nedre styrbords hörn sitter fortfarande fäst med intakt gångjärn inne i rampöppningen och är inte sönderrostad. Bild från SHK:s undersökning i juli 2021.

Nedan syns rampens styrbords nedre hörn fortfarande fäst i gångjärnet inne i den halvmeter djupa rampkarmen. Rampen har således inte roterat 90° åt höger för att därefter lossna.

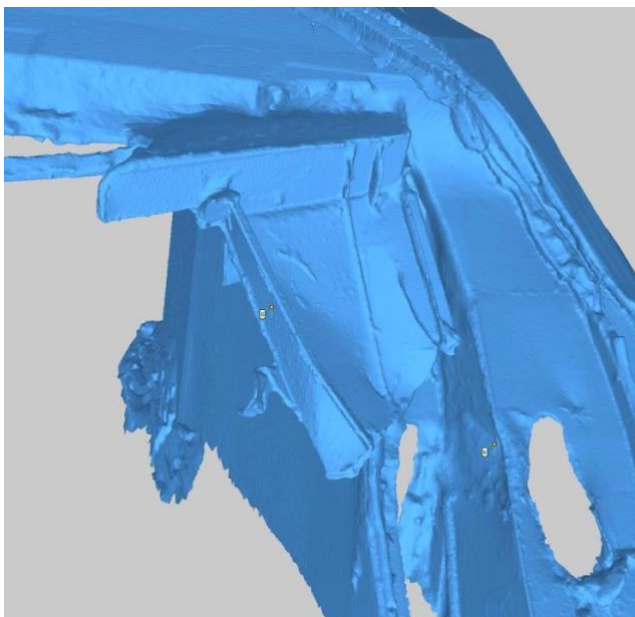
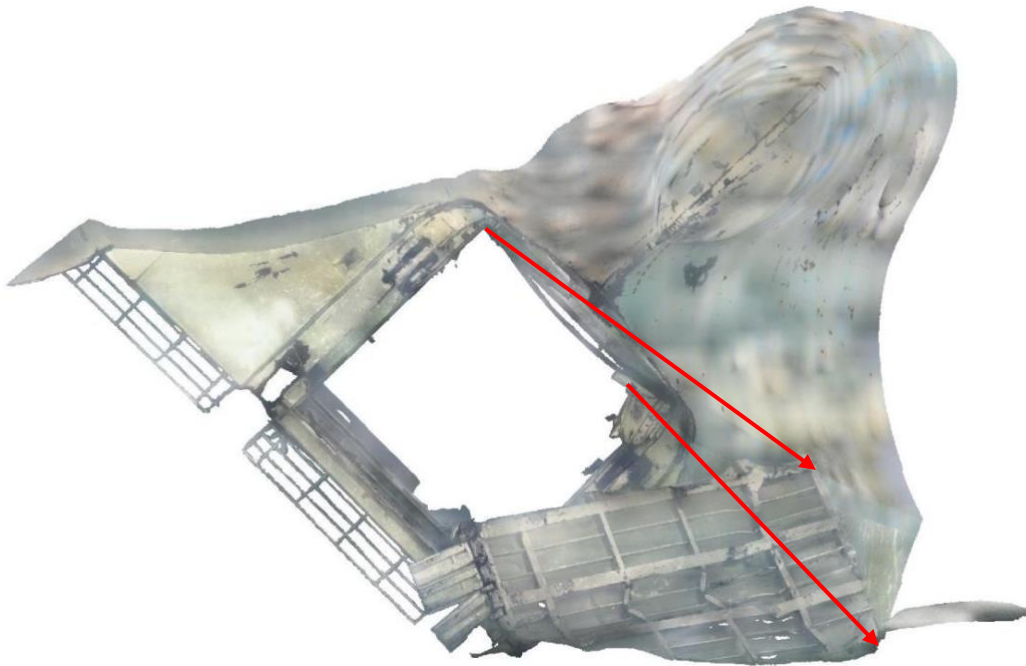
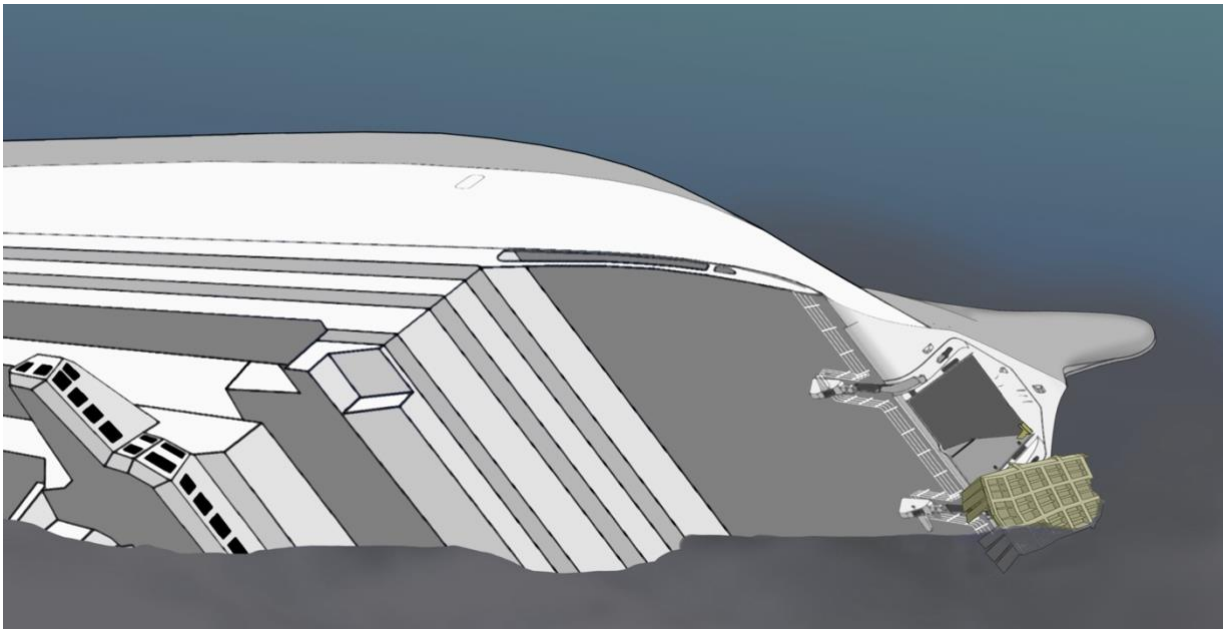


Foto från den fotogrammetriska 3 D scanning där färgskiktet avlägsnats.

De fotogrammetriska 3D bilderna visar att rampen står 3 – 5 meter längre åt höger än den skulle gjort om den spontant flyttats i sidled och sedan fallit rakt ner.



Fotogrammetrisk orthomosaik av bogområdet. Bulben syns överst till höger i bild. Rampens position på botten är 3 – 5 meter längre till höger än om den skulle fallit ut av sig själv.



På denna illustration visas översiktligt hur fartyget låg på botten 2021 med rampen stående djupt nere i bottensediment och lera. Rampens övre del är begravd dryga två meter och den nedre delen nära nog lika mycket. Minst en av de "flaps" som utgör ombordkörningsplåtar saknas helt, de övriga på styrbords sida är begravda om de fortfarande finns kvar.

Styrbords nedre ramphörn är av särskilt intresse att undersöka. Bilden nedan, tagen under Bemis/Rabes dykningar år 2000, visar en säregen skadebild som varken kommenterats, analyserats eller förklarats av JAIC. Som rampen står nu är en undersökning av detta hörn inte möjlig då sand/lera täcker rampens båda styrbords hörn upp till två och en halv meters höjd.



Rampens styrbords nedre hörn år 2000 med en mycket kraftig skada av sidobalken.

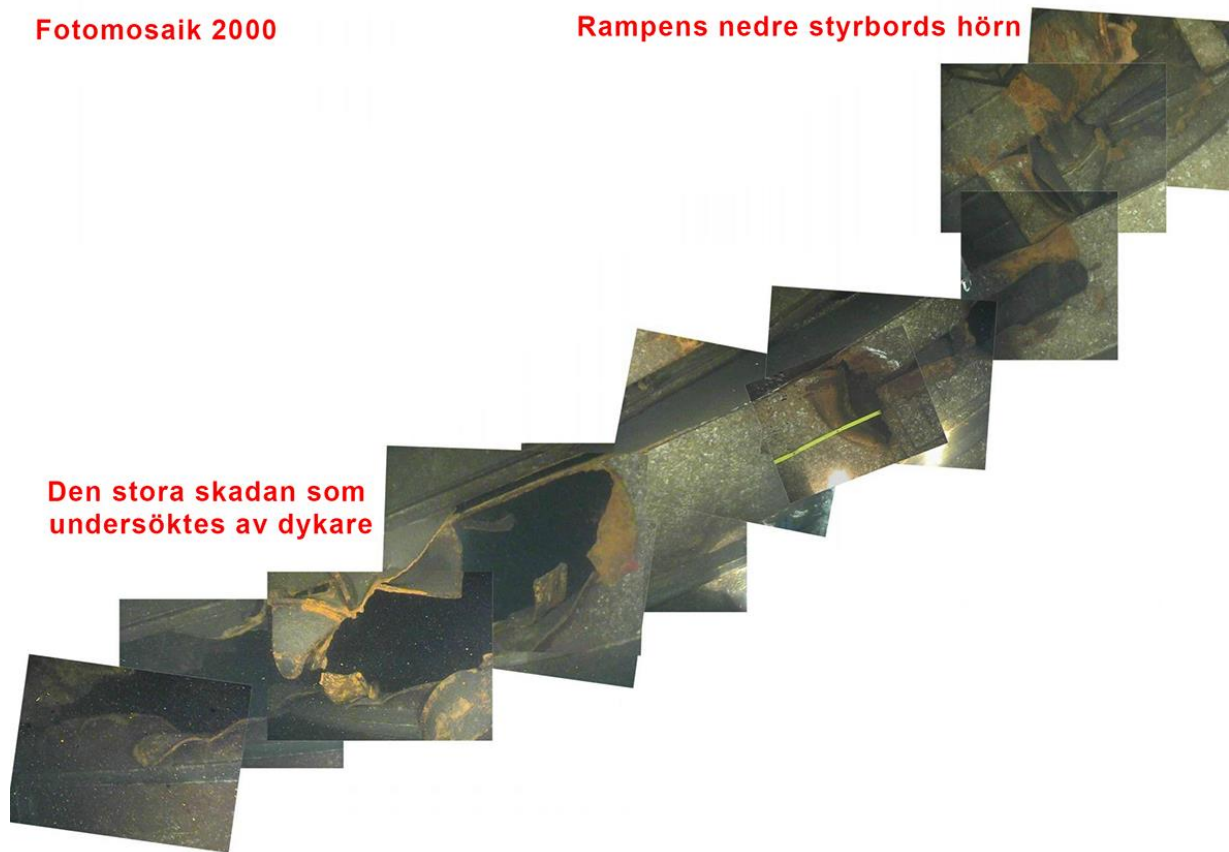
Vidare står rampen nu så att den helt döljer det stora hålet i styrbords frontskott som filmades utförligt under Bemis/Rabes dykningar år 2000. Några av världens främsta experter på undervattenssprängningar ansåg att hålet med dess utfläktade sidor måste ha orsakats av detonationer. Skadan varken kommenterades, analyserades eller förklarades av haverikommissionen JAIC.



År 2000 undersöker dykare den stora skadan i frontskottet som nu inte är åtkomlig då rampen döljer skadan.

Fotomosaik 2000

Rampens nedre styrbords hörn



Den stora skadan som undersöktes av dykare

Slutsats:

1. Rampen kan inte spontant ha hamnat i sitt nuvarande läge.
2. Rampen har, sommaren 2021, betydligt mer omfattande och helt nya skador än den hade vid de filmdokumentationer som gjorts under åren 1994, 1996 och år 2000.
3. Som rampen står nu döljs det stora hål som Bemis/Rabes expedition filmade år 2000 och som några av världens främsta experter på sprängskador ansåg orsakats av detonationer. Hålet varken kommenterades, analyserades eller förklarades av JAIC. Inte heller rampens nedre styrbords hörn är därför möjligt att undersöka.

Fortsatta utredningsuppgifter:

1. Rampen måste bärgas. Rene Arikas i den estniska haverikommissionen har sagt att detta skall göras.
2. Rampens skador, såsom hörn och gångjärn, samt dess fram- och baksida måste undersökas.
3. Bottenområdet på rampens baksida måste undersökas.
4. Det stora hålet som fläkts upp inifrån och ut i styrbords frontskott och som filmades av Bemis/Rabe måste undersökas och förklaras. Fotogrammetrisk 3 D scanning samt ytterligare prover för metallurgisk analys måste tas.
5. Den klaff på rampens översida som saknas måste lokaliseras och bärgas.

En analys av skadorna på rampen filmade 1994, 1996, 2000 och 2021 gjord av Independent Fact Group (IFG) finns på: <https://factgroup.uk/onewebmedia/Ramp2021SE.pdf>