

I gang med projektet

... de får tilsendt fra Japan – og det tager tid. Vi har et problem, for målingerne er grundlaget for hele projektet. Velkommen til den virkelige verden, hvor et er teori og noget andet er praksis. Vi kontakter det tyske firma, der har produceret vibrationsmåleren. De oplyser til vores store held, at de har en afdeling i Singapore, og at de har et ekstra batteri på lager. Så langt så godt.

Nu er næste projekt at fremskaffe en frekvensanalysator, således vi kan foretage frekvensmålinger på de forskellige støjkilder. Det lykkes efter mange timers søgen på internettet at finde et japansk computerprogram, som er i stand til at kunne lave 1/3 frekvensanalyse. Vi køber softwaren, og tager ud i byen og køber en speciel instrumentalmikrofon, som skal være specielt egnet til denne slags målinger. Ja, nettet er et godt værktøj og så handler det om at se muligheder og ikke lade sig slå ud af begrænsninger.



En anderledes kultur

Et godt eksempel på den anderledes kultur i Singapore er, at der på siden af vagt huset ind til værftet hænger "gabestokken". Her er billeder af tidligere medarbejdere, som er blevet afskediget pga. tyveri eller svindel - og ved siden af hænger lister med bøder og straffe iht. lovgivningen i Singapore. Lovgivningen er meget stram i forhold til lille Danmark. Bl.a. står angivet at straffen for at stjæle et æble fra en offentlig park er en bøde på 2000 Singapore dollars (7200 d.kr) samt 2-5 stokkeslag. Det er forbudt at tygge tyggegummi, og derfor må det heller ikke indføres i landet. Det er forbudt at spytte og smide affald på gaden, ryge på offentlige steder, undlade at trække ud på toilettet, gå over gaden uden for fodgængerfeltene og meget andet. Det straffes med bøde på op til 1000 S\$, og der er advarselsskilte alle vegne.

Vil I med til Dubai?

Nogle dage efter vores jagt på måleudstyr bliver vi kontaktet af vores kontaktperson på værftet, og han spørger om vi er interesserede i at sejle med riggen til Dubai. Dette takker vi selvfølgelig ja til, da det er en enestående mulighed for at få vores målinger i hus, samt følge dagligdagen og arbejdslivet ombord på en borerig.

Nogle dage senere flytter vi ind på riggen, hvor vi får tildelt et to-mandsværelse med eget toilet og bad. Riggen står stadig placeret på havbunden ved kajen, og de sidste finesser og detaljer er ved at blive færdiggjort. Endelig kommer der nogle slæbebåde, som bliver forbundet til riggen. Riggens ben bliver kørt op via det såkaldte jackingsystem, vi flyder, og slæbebådene sætter kurs ud mod en hollandsk heavylifter, der skal fragte os til Dubai.

En heavyflifter er en slags stort fragtskib, som blandt andet anvendes til at fragte borerigge, havareerede skibe, og andre store ting der ikke kan fragtes på andre måder. Heavyfliftere har i skroget indbygget nogle kæmpe tanke som bliver fyldt med havvand, hvilket gør at den midterste del af skroget/skibet dykker adskillige meter under havets overflade.



Da vi ankommer til heavyflifteren kan vi kun se agter samt stævn, resten skroget er under vand. RESILIENT bliver trukket ind mellem agter og stævn, og via nogle store trosser og spil på heavyflifteren bliver riggen fikseret i den ønskede position på dækket. Herefter bliver vandet fra heavyflifterens ballasttanke tømt via

nogle store pumper, og heavyflifteren hæver sig således op fra vandet igen, så den laveste del af skroget er cirka 2 meter over havets overflade.

På den cirka 2½ uge lange sejltur følger vi den daglige gang på riggen, hvilket giver et meget bedre indblik i, hvordan riggen er skruet sammen. Vi får endelig foretaget alle de ønskede lydmålinger, og får lavet en slags rangliste over de forskellige støjkilder. Dagene ombord bliver også anvendt til at af få læst op på relevant teori.

Turen var en rigtig god oplevelse og vi får talt en masse engelsk, idet der var besætningsmedlemmer fra både Skotland, Australien, Sri Lanka, Indien, England mm.

En borerig er noget andet end et kollegieværelse...

Forholdene om bord på riggen er luksuriøse. Om morgenen bliver der serveret pandekager, spejlæg, bacon og alt andet ønskeligt. Til frokost og aftensmad er der stor varm buffet med et stort varieret og lækkert udvalg af kød og retter. Det gør godt ved to studerendes ganer og maver.

Arbejdstiderne ombord på riggen er for dagholdet fra 7-19, og for natteholdet fra 19-7. Besætningen, der er om bord på riggen, kører en 28-28 turnus, altså 28 dages arbejde og så 28 dage fri. Værelserne bliver daglig rengjort, og vasketøj kan man indlevere døgnet rundt, og hente det igen få timer efter. Om bord på riggen er der både "recreation room" med poolbord, computerrum, samt træningslokale.



Men det er ikke kun sjov det hele. På et tidspunkt bliver alle kaldt til møde i riggens galley, hvilket er betegnelsen for kabyssen ombord. Det er ikke kun vejret, med orkan og tsunamier, der er en trussel til søs - også pirater kan ligge på lur. Vi bliver informeret om at vi skal sejle igennem et område hvor der findes pirater, og vi bliver informeret om sikkerhedsprocedurerne. Blandt andet skal der stå vagter på dækket og holde udkig. Det er en lidt underlig fornemmelse at skulle krybe til køjs med ideen om at der kunne komme pirater, noget man normalt kun har set i biografen med en kæmpe cola og et smørret grin.

Nu er vi så tilbage i Singapore igen, hvor vi følger opbygningen af den næste rig. Desuden er vi kommet godt i gang med skriveprocessen i vores projekt. Indtil videre har vi haft en rigtig god og lærerig praktik. Det har været en kæmpe oplevelse at følge et så stort projekt, som opbygningen af en borerig. Desuden har vi har fået et godt indblik i, hvordan den verden vi ønsker at gøre karriere indenfor er, og det har ikke skræmt os, tværtom - vi er top-motiverede. Boligforhold og den måde der er blevet sørget for og taget imod os har været ud over alle forventninger. Der har været styr på tingene, og alting har virket særdeles professionelt.

Ønskes en visuel rundvisning på riggen kan denne ses på www.maersk-contractors.com ved at trykke på High efficiency Jack-Ups.