

Nr. 044 / 12 Jón Gunnlaugs ÁR 444**Leki í að ljósavélarúmi**

Skipaskr.nr. 1204
Smíðaður: Reykjavík 1972 Stál
Stærð: 104,6 brl. 175,2 BT
Mesta lengd: 28,6 m Skráð lengd: 24,2 m
Breidd: 6,4 m Dýpt: 5,5 m
Vél: Caterpillar 416 kW 1971
Fjöldi skipverja: 5

Gögn:
Gögn RNS



Jón Gunnlaugs ©Hilmar Snorrason

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

Atvikalýsing:

Þann 20. maí 2012 var Jón Gunnlaugs ÁR 444 að rækjuveiðum í Kolluál um 5 sml norðan Rifshafnar. Veður: A 10-12 m/sek.

Á toginu fór rafmagn af skipinu kl. 02:40 og við nánari eftirgrennsln kom í ljós að í ljósavélarúmi í stafni var kominn mikill sjór sem ekki fannst orsök fyrir. Ljósavélar gengu eðlilega en ekki var hægt að slá inn rafmagn þar sem austurinn hafði komist í rafmagnstöflu og voru því ljósavélar stöðvaðar.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og kom Magnús SH fljótlega á vettvang og björgunarbátur frá Rífi með dælur en þá var ljóst að austurinn hafði ekki vaxið og var honum dælt útbyrðis og siglt svo inn til Rifshafnar. Við nánari skoðun sást að verulegur leki var á sjókerfinu fyrir spúlinn.

Við rannsókn kom fram:

- að rafmagnsdrifin sjódæla fyrir spúlinn var í gangi en kolapétting á driföxli hafði brotnað svo sjórinn flæddi út með öxlinum en þegar dælan hætti að snúast vegna rafmagnsleysis stöðvaðist innstreymið. Dælan hafði ekki verið stöðvuð þegar aðgerð og frágangi lauk eftir síðasta hal upp úr kl. 23:00 en þá var lokað fyrir spúlinn á þilfarinu;
- að á þilfarinu er kúluloki til að loka fyrir sjóinn á þilfarið. Vélstjóri telur líklegt að höggið sem kom á lögnina frá þessari skyndilegu lokun hafi brotið kolapétti en dælan var farin að slitna verulega með tilheyrandi rýrnun á efni. Frá spúldælunni í ljósvélarýminu var ekki

framhjáhlaupsventill eins og var á þilfarinu á lögninni frá spúldælu í vélarúmi en á þá lögn kom ekki sambærilegt högg og á kerfið í ljósavélarýminu;

- að brunndæla í ljósavélarýminu var tengd í gegnum flotrofa sem festur var á súðina. Lensidælan fór ekki í gang þar sem flotholtið rakst utan í rör og skorðaðist þar fast. Að sögn vélstjórans gaf hann flötinu selbita sem losnaði við það og hefði sennilega gert það í einhverjum veltingi en í þetta skipti hreyfðist skipið ekkert;
- að austursaðvörun var í ljósavélarýminu en hún varaði ekki við auknum austri. Skipstjóri sagði að hún hafi verið reynd við síðustu búnaðarskoðun með því að ýta á þar til ætlaðan rofa (könnun á straumrásum kerfisins) og reyndist þetta þá í lagi. Vélstjóri sagði að í ljósavélarýminu hafi búnaður austuraðvörunarinnar verið tvær flotkúlur í lokuðum hólki (röri). Kúlan stóð föst í rörinu vegna útfellingar en eftir að hólkurinn hafði verið hreinsaður með sandpappír lék flotkúlan eðlilega í honum. Samskonar austurdæla og sjódælan var tengd í þennan flotrofa en hún átti að hefja austur þegar aðvörun kom í kerfið;
- að önnur austurdæla (brunndæla) var í ljósavélarúminu tengd í gegnum flotrofa en flotholtið hafði skorðast undir röri svo dælan var ekki ræst þegar austur safnaðist í kjölsogið. Þegar rýmið var þurrausið ýtti vélstjórinn aðeins við flotholtinu og taldi hann að það hefði losnað ef veltingur hefði verið en alls ekki stöðvast svona.

Nefndarálit:

Nefndin telur orsök sjósöfnunar megi rekja til hönnunargalla þar sem ekki var hugsað til þess að mikil högg gætu komið á lagnir frá dælum.

Sérstök ábending:

Nefndin beinir því til vélstjóra að huga vel að búnaði og forðast búnað sem geti valdið miklum höggum eða yfirþrýstingi á lagnir og dælu.