

Nr. 042 / 11 Kópanes RE 164**Vélarbilun og dregið til hafnar**

Skipaskr.nr. 1985
IMO nr. 0
Smíðaður: Ytri-Njarðvík 1989 Stál
Stærð: 17,4 brl. 23 bt.
Mesta lengd: 16,1 m Skráð lengd: 14,4 m
Breidd: 3,94 m Dýpt: 1,9 m
Vél: Caterpillar 160 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 2



Kópanes ©Hilmar Snorrason

Gögn:

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmari 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 19. apríl 2011 var Kópanes RE 164 á siglingu um 4 sml NA af Óðinsboða á leið frá Skagaströnd til Tálknafjarðar. Veður N 15-20 m/sek

Skipstjóra fannst að vélin svalt á brennsluolíu og missti kraft. Hann taldi því að olían væri að klárast af neyslutanknum og opnaði því fyrir annan olútank. Þegar hann kom upp í stýrishús aftur var aðvörunarkerfið komið í gang og smurþrýstingurinn fallinn. Stöðvaði þá skipstjóri vélina.

Bátinn rak til suðurs í átt að Óðinsboða og kallaði skipstjóri á aðstoð þar sem hann taldi bilunina vera þess eðlis að vélin yrði ekki ræst að svo stöddu. Vaktstöð siglinga kallaði út neyðarbeiðni og fóru björgunarskipið Húnabjörg og tveir fiskibátar af Ströndum áleiðis að Kópanesi RE. Þegar nær þrjár sml. voru upp í Óðinsboðann kom Unnar ÍS 300 og tók Kópanesið RE í tog. Björgunarskipið Húnabjörg tók síðan við drættinum og fór með Kópanesið inn til Skagastrandar.

Við rannsókn kom fram:

- að sögn skipstjóra sást að dökkt kælivatn, blandað smurolíu, hafði flætt upp úr kælivatnskassa en lítil sem engin smurolía var eftir í vélarþönnunni;
- að sögn skipstjóra voru akkeri gerð klár til að falla þegar nær dró Óðinsboðanum;
- að skömmu áður, eða 6. apríl 2011, varð Kópanes RE vélarvana og var dregið inn til Skagastrandar til viðgerða en þá var skipt bæði um heddpakkningu og leka smurolíulögn að afgastúrbínu samkvæmt viðgerðarskýrslu sem gerð var eftir viðgerð. Sjá mál 038/11;

- að samkvæmt viðgerðarskýrslu eftir seinni bilunina kom eftirfarandi fram:
 - ✓ að smurolíubrennsla vélarinnar hefur eytt upp smurolíunni svo smurolíudælan fór að taka loft á veltunni og þá féll þrýstingur og aðvörunarkerfi fór í gang;
 - ✓ að vélin hafði verið tekin upp aðeins 3.000 keyrslutímum áður. Við þjöppumælingu í sprengirými reyndist allir sílendar vera með jafna þjöppun eða 350 lbs/in² en ætti að vera 450-500 lbs/in² í vél í góðu ástandi. Loftþyngd í sveifarhúsi á vélinni, kaldri og álagslausri, mældist 2 en átti að var í þessu tilvik 0,2. Vélina var því tekin í sundur og kom þá í ljós að stimplar og hringir voru ekki af þeirri gerð sem farmleiðandi krefst. Hónför í strokkum voru nær lárétt en eiga að vera með 45° halla í þessari vél en við hónun að nýju kom í ljós að slífar voru mikið glattaðar sem getur valdið óeðlilegri smurolíubrennslu. Mikið olíubrunnið sótt var á stimpilkollum og undir heddum;
 - ✓ að áspétti í afgastúrbínu var lekt og smurolían lak inn í afgashlið hennar og þaðan út með afgasinu. Eftir níu klukkutíma keyrslu vélarinnar frá síðustu viðgerð höfðu eyðst nær 10 lítrar af smurolíu bæði með því að leka um þéttinguna út í púströrið og ekki síður komið úr sveifarhúsi upp í sprengirýmið.
 - ✓ að fram kemur í véladagbók að smurolíu hafi verið bætt á vélina á fárra keyrslutími fresti, sem ætti að teljast óeðlilegt;
 - ✓ að þéttihring vantaði í öryggislok þenslukers vélarinnar svo kælivatnið bullaði út. Þetta streymi var því ekki merki um að afgasið blési út í kælivatnið. Vöntun á þéttingunni var til þess að súrefnis upptaka í kælivatninu var meiri en ella sem aftur stuðlaði að tæringu vélarinnar svo kælivatnið varð brúnt.

Nefndarálit:

Orsök bilunar var leki í áspétti í afgastúrbínu svo smurolía fór með afgasinu út um púströrið. Einnig var smurolíuastur upp úr sveifarhúsi sem hálf brann í sprengirými en orsök þess voru röng vinnubrögð við hónun slífa, rangt val á stimplum og stimpilhringjum við síðustu upptekt vélarinnar.