

Nr. 056 / 09 Sóley Sigurjóns GK 200**Strandar í Sandgerði**

Skipaskr.nr. 2262
Smíðaður: Danmörku 1987, stál
Stærð: 428 brl. 728 bt.
Mesta lengd: 43,26 m Skráð lengd: 38,36 m
Breidd: 10,4 m Dýpt: 7,03 m
Vél: Wärtsilä 1036 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 12

Gögn:

Lögregluskýrsla
Gögn RNS



Sóley Sigurjóns©Emil Páll Jónsson

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 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 4. júní 2009 var Sóley Sigurjóns GK 200 á siglingu til hafnar í Sandgerði. Veður: Logn.

Þegar komið var inn fyrir innsiglingarbauju í Hamarssundi breytti skipstjóri stefnu með sjálfstýringu en fljótlega varð honum ljóst að stefnubreyting var of lítil og skipið sigldi austur úr merkjum. Hann skipti yfir á handstýri og beygði meira til stjórnborða og vel vestur fyrir næstu bauju til að víkja fyrir tveimur bátum sem komu á gagnstæðri stefnu. Siglt var þétt meðfram grynningu rétt áður en komið var aftur inn í merkin og þá var beygt til bakborða til að halda þeim. Þá svaraði skipið seint stýrinu og beygði áfram til vesturs með þeim afleiðingum að það strandaði í rennukambinum.

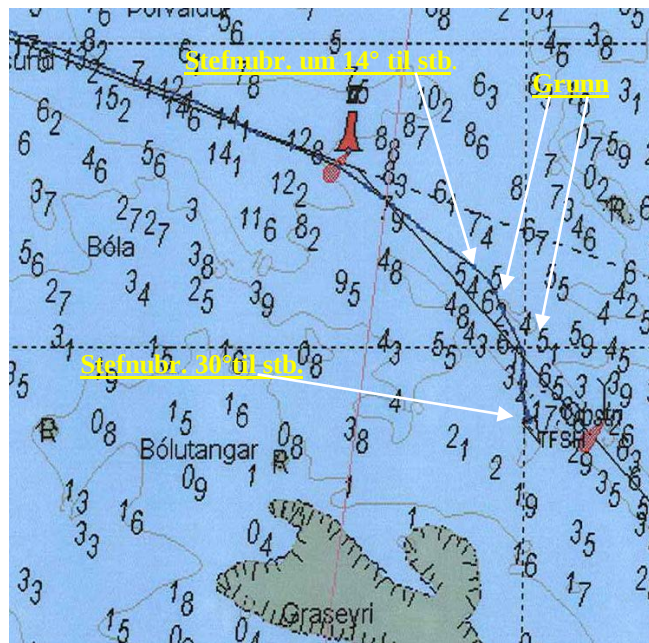


Sóley Sigurjóns á strandstað

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð en þar sem útfall var nýbyrjað var aðgerðum frestað þar til á næsta flóði og náðist skipið þá á flot.

Við rannsókn kom fram:

- að skipstjóri taldi að siglingahraði hafi verið sjö hnútar rétt fyrir strandið en hann hafi minnkað ferð þegar hann kom inn í merkin inn Hamarssundið. Hann minntist þess ekki að hafa breytt hraða eftir það enda ekki venja að gera það fyrr en komið var inn fyrir innri bauju. Fyrir liggja upplýsingar úr AIS auðkennikerfinu um að haldinn hraði skipsins hafi verið 9,6 hnútar inn Hamarssundið en var kominn niður í 8,2 hnúta rétt fyrir strandið;
- að vörðuð leið inn Hamarssund er 110° r.v. og þegar komið er inn að fyrstu bauju tekur við vörðuð leið með stefnu 139° r.v. sem leiðir inn í þrönga rennu sem í megindráttum er afmörkuð af fimm metra jafndýpiskanti og er hún 50 metra breið á milli kantanna;
- að AIS-kerfið sýnir siglingu skipsins og fellur það að lýsingu skipstjóra. Fyrst eftir að beygt var inn í átt að rennunni grynnaði verulega sem dró jafnt og þétt úr höldnum hraða. Stefubreyting var ekki nægjanleg svo skipið fór austur úr merkjum og var því beygt svo haldin stefubreyting var 14° til stjórnborða en á siglungunni er siglt þétt meðfram grynningu á bakborða. Þegar bógalda frá bakborðsbóg lendir á grynningunni verður yfirþrýstingur sem ýtir við bógnum til stjórnborða. Meðan skipið siglir framhjá grynningunni tekur lárétt sog (suction, bank effect), á miðsíðu og aftur að skutöldu, völdin og sogast skutur að grynningunni til bakborða svo stefubreyting varð allt að 30° til stjórnborða eða í allt að 180° r.v og meðal haldin stefna er 173° í um 16 sek. Skipið sigldi því stjórnlaust þennan tíma á 8,2 hnútum höldnum hraða með 38° horni í legu siglingarrennunnar en undir þessu horni er rennan 90 metra breið á þessum stað eða rúmar tvær skipslengdir;
- að skipið strandaði kl. 05:05 sem er um $1\frac{1}{2}$ tíma eftir flóð og ætti því dýpi, samkvæmt flóðtöflu, á fimm metra jafndýpislínunni að vera 7,8 metrar.
- að skipið risti 4,2 metra að framan en að aftan 5,8 metra og þegar skipið kemur með rúmlega níu hnúta hraða inn á grunnsævi minnkar haldinn hraði þegar bæði bóg- og skutalda hækkar með meðfylgjandi sozi á skut og lóðrétt sozi (squat). Undirþrýstingur á miðsíðu vex sem verður til þess að dýpi undir kili minnkar (djúprista skips eykst). Þessir kraftar (lóðrétt



Sigling skipsins samkvæmt AIS kerfi

sog, squat og lárétt sog, bank effects) aukast með auknum sigldum hraða skipsins og minnkuðu dýpi. (Sjá handbókina „Leiðarstjórnun skipa“ eftir Guðjón Ármann Eyjólfsson. 6. kafla Gagnvirkir sog- og þrýstikraftar);

- að ekkert straumkort er til af svæðinu en suðurfall er samfara útfalli að mestu meðfram Reykjanesinu. Ekki eru neinar upplýsingar um hvort bakfalls gætir nálægt ströndinni á þessu svæði en hvort sem þess gæti eða ekki hefur straumur áhrif á haldna stefnu.

Nefndarálit:

Nefndin telur orsök strandsins vera þá að siglt var á of mikilli ferð inn rennuna sem olli þrýsti- og sogáhrifum sem takmarkaði stjórn hæfni skipsins.