

Nr. 145 / 13 Kaldbakur EA 1**Vélarbilun**

Skipaskr.nr. 1395 IMO nr. 7363205
Smíðaður: Pasajes Spáni 1974 stál
Stærð: 941,2 brl. 1330 bt.
Mesta lengd: 68,66 m Skráð lengd: 59,86 m
Breidd: 11,6 m Dýpt: 7,5 m
Vél: 2* MaK 2090 kW 1973
Fjöldi skipverja: 13



Kaldbakur ©Hilmar Snorrason

Gögn:
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 6. október 2014 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni og Pálma K. Jónssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 16. september 2013 var Kaldbakur EA 1 að leggja frá bryggju á Akureyri. Veður: N 14-18 m/sek

Búið var að sleppa landfestum og skipið komið um eina og hálfu skipslengd frá bryggjunni þegar aðalvélar stöðvuðust. Skipstjóri lét gera akkeri klár en rek skipsins var suður með fjörunni og beið skipstjóri með að láta falla þar sem hann óttaðist að skutnum gæti þá slegið upp í fjöruna þegar skipið snerist á akkerinu.

Þar sem ádrepari á stb. aðalvél var ekki tengdur hafði hún aðeins kúplast út vegna aðvörunarkerfisins en bakb. aðalvél stöðvaðist, Vélstjóri gat handkúplað stb. vélinni inn og haldið henni þannig þar til siglt hafði verið úr hættu. Var skipið aðstoðað að bryggju í Krossanesi þar sem gert var við bilunina.

Við rannsókn kom fram:

- að yfirvélstjóri sagði að í landlegunni hefði spenna á landrafmagni verið flöktandi og slegið út en vaktmaður slegið því inn aftur. Þegar vélstjórar komu til skips, fyrir brottför, ræstu þeir báðar aðalvélar skipsins en gátu ekki kúplað gírnum inn með sjálfvirkum hætti sem vélarnar keyra báðar inn á. Þeir kúpluðu því saman handvirkt í gegnum öryggiskerfið og var þá lagt úr höfn en þegar álag óx stöðvaði öryggiskerfið vélarnar;
- að til að kúpla stb vél inn á aðalgírin aftur þurfti að setja aðvörunarkerfið á „Handvirkt“, þá var hægt að hafa hana virka fram hjá öryggiskerfinu;
- að yfirvélstjóri sagðist hafa tekið eftir að ljós á öryggiskerfi vélanna hafi verið dauf en tengdi það ekki við bilun í búnaðinum. Hann taldi að þegar

verið var að koma vélinni í gang þá hafi öryggiskerfið fengið straum frá varaafli, sem er frá 24 V rafgeymum, án þess að þeir gerðu sér grein fyrir því og spennan hafi ekki verið fullnægjandi til að fæða kerfið. Þess vegna gátu þeir ekki kúplað saman með sjálfvirkum hætti og þegar nota átti skrófu þá þvarr varaaflsorkan og öryggiskerfið stöðvaði vélarnar;

- að spennugjafinn keyrir beint inn á aðvörunarkerfið og einnig fyrir hleðsluna á rafgeymanna;
- að sögn yfirvélstjórans hafði hleðslutækið fyrir varaaflsgeyma brunnið og öryggi í kerfinu slegið út svo að öryggiskerfið hafði enga aðalspennu. Þetta taldi hann hafa gerst þegar spennufall varð á landrafmagninu og því hafi verið lág spenna á varaaflinu þar sem hleðslan hafði orðið óvirk;
- að yfirvélstjórinn sagðist hafa ætlaði að finna út hvað kom í veg fyrir að hægt væri að kúpla gírnum inn með sjálfvirkum hætti eftir að haldið var úr höfn því það lægi alltaf svo mikið á að komast á sjó;
- að yfirvélstjórinn sagði að þegar verið var að fara yfir kerfið kom í ljós að straum- og spennumælur fyrir hleðslu rafgeyma höfðu einhverju áður verið aftengdir og því ekki sýnt stöðu hleðslunnar (mælarnir stóðu á núlli). Vélstjórar hafi því þurft að fylgjast með spennu á geymum með því að mæla hana með lausum mæli.

Nefndarálit:

Orsök atviksins var að landrafmagni sló út með þeim afleiðingum að hleðslutæki brann yfir.