

Nr. 20-129 S 093 Lagarfoss**Vélarvana og dreginn til hafnar**

IMO nr. 9641314
Útgerð: Eimskip hf.
Smíðaður: Kína, 2014, stál
Fánaríki FAS
Stærð: 10.106 BT
Mesta lengd: 140,68 m
Breidd: 23,20 m Dýpt: 8,70 m
Vél: MAK, gerð: 9M43C, árg: 2012, stærð: 9000 kw.
Fjöldi skipverja: 12



Lagarfoss ©Hilmar Snorrason

Gögn:

Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2021 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni og Hirti Emilssyni.

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

Atvikalýsing:

Þann 27. desember 2020 var Lagarfoss á siglingu frá Reykjavík til Argentía á Nýfundnalandi. Veður: SSA 17-21 m/s. Ölduhæð 5-6 m.

Þegar skipið var stutt um 230 sml SV af Garðskaga stöðvaðist aðalvélin fyrirvaralaust og í ljós kom að skynjari í sveifarhúsi (*oil mist detector*) hafði stöðvað hana. Reynt var að ræsa aðalvélin aftur og gekk hún þá í 2 til 3 mínútur þar til skynjarinn stöðvaði hana aftur.

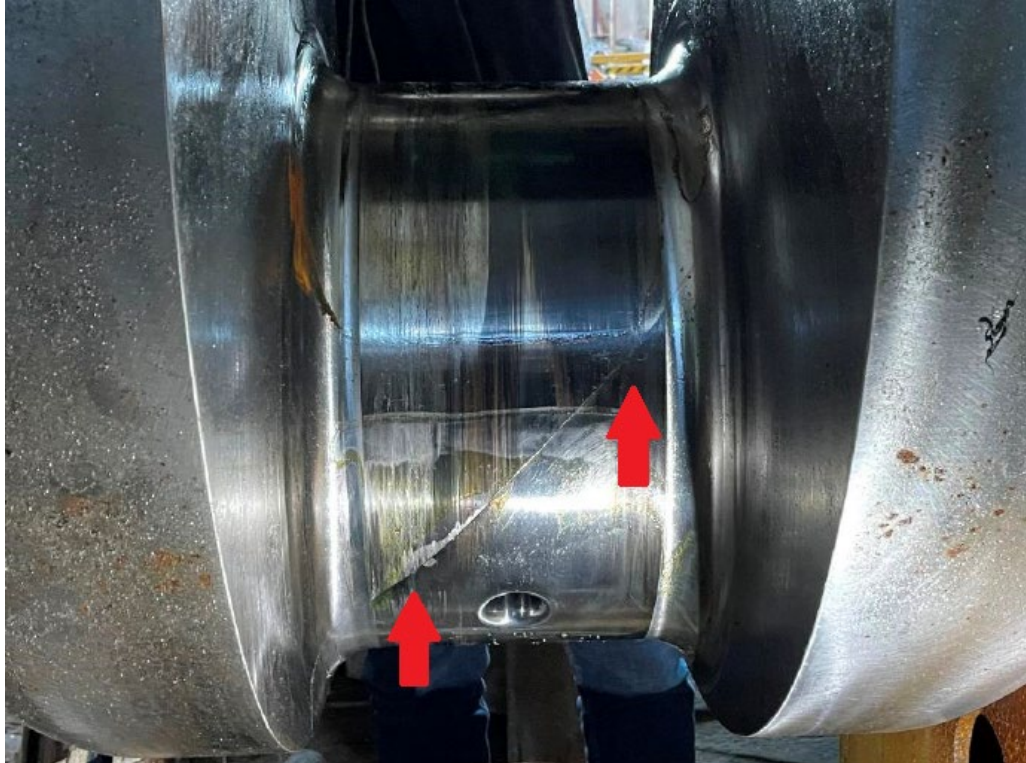
Sveifarhúsið var opnað og hiti mældur á legum. Á sveifarlegu nr. 4 reyndist hitinn 20°C hærrí en á öðrum sveifarlegum. Í framhaldi var vélinni tórnað og kom þá í ljós að málmflögur voru með jöðrunum á sveifarlegu nr. 4 og töluvert af málm í sveifarhúslokum og sveifarhúsbotni við strokk nr. 4.

Óskað var eftir aðstoð en varðskipið Þór fór á móts við Lagarfoss og dró skipið til hafnar í Reykjavík.

Við rannsókn kom fram:

- að vélstjórar unnu við að taka upp stimpil á strokki nr. 4 sem gekk ágætlega þar til komið var að því að losa upp á sveifarleguboltum en annar þeirra losnaði strax en róin á hinum festist eftir tæpan einn snúning;
- að við frekari skoðun á sveifarás aðalvélar kom í ljós að sprunga á sveif nr. 4 og í framhaldi var hætt tilraunum til að gera við út í sjó;
- að aðalvélin var átta ára gömul og keyrslutíminn á henni var 33.619 klst;

- að við sundurtekt kom í ljós að sprungan á sveif nr. 4 sem náði upp á bæði andvægin;
- að hægt var að finna fyrir misgengi í sprungunni sem hafði skafið innan úr sveifarlegubakkanum sem var í raun úrbræddur;



Myndin sýnir sprunguna á sveif nr. 4 sem lá upp á andvægin báðum megin.

- að aðalvélín var línuð upp og sveigjumæld áður en hún var rifin og mælingar voru í lagi;
- að sveifarásinn var sendur til rannsóknar hjá vélaframleiðanda. Niðurstaðan úr þeirri skoðun var að upphafspunktur sprungunar reyndist vera 1,5 mm undir yfirborði sveifar nr. 4. Við rannsókn á sprungunni benti allt þessa að gjall hafi komist í efnið í framleiðslu og við þetta gjallinnskot hafði myndast spenna í málmum sem að lokum leiddi til málmþreytu og sprungumyndunar í sveifarásnum;
- að allar greiningar á efnasamsetningu, uppbyggingu efna og eiginleika þeirra sýndu að það var allt innan marka viðeigandi staðla sem miðað er við og var það því útilokað sem orsakabáttur;
- að viðgerð á aðalvélinni fór fram í Reykjavík.

Nefndarálit:

Orsök atviksins var framleiðslugalli á sveifarás aðalvélar.