

**Nr. 21-107 S 070 Vestmannaey VE 54*****Vélavana og eldur í vélarúmi***

Skipaskr.nr. 2954  
IMO 9844681  
Útgerð: Bergur-Huginn ehf.  
Smíðaður: Noregi, 2018, stál  
Stærð: 611 BT  
Mesta lengd: 28,93 m Skráð lengd: 26,55 m  
Breidd: 12 m Dýpt: 6,6 m  
Vél: YANMAR, 2018, 2 x 292 kW  
Fjöldi skipverja: 12

**Gögn:**  
Gögn RNSA



Vestmannaey©Guðmundur Alfreðsson

*Drög að lokaskýrslu afgreidd á fundi 30. maí 2022 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Hirti Emilssyni og Geirþrúði Alfreðsdóttur*

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

***Atvikalýsing:***

Þann 27. október 2021 var Vestmannaey VE 54 á siglingu til Norðfjarðar. Veður: SV 6-8 m/s og þungur SV sjór.

Um kl. 15:00 var trollið tekið um borð og stefnan tekin á Norðfjörð til löndunar. Um kl. 15:40 urðu skipverjar varir við högg frá vélarúminu. Við skoðun kom í ljós að mikill eldur logaði í bakborðs aðalvél. Öllum loftinntökum fyrir vélarúmið var lokað og einnig fyrir eldsneytisloka frá daghylki. Slökkvikerfi vélarúms (Novetec) var ræst og við það slökknaði eldurinn. Bergey VE 144 dró Vestmannaey til hafnar á Neskaupstað.



*Myndir úr myndavélakerfi fyrir brunann og eftir að eldurinn braust út.*

**Við rannsókn kom fram:**

- að vélarúmið var mannlaust þegar eldurinn braust út;
- að tvær aðalvélar voru í skipinu báðar af gerðinni Yanmar 6EY17W;
- að samkvæmt vélstjórunum hefði síðustu 4 til 5 mánuði smurþrýstingur á bakborðs aðalvél verið að lækka en hann átti að vera milli 5 og 6 bör og var kominn niður í 3,4 bör. Á þessu tímabili var búið að skipta um smursúr, smurolúdælu og víxla smurstillilokum milli aðalvéla. Vélin hafði verið opnuð og smurolúdælan keyrð án þess að finna skýringu á þessu þrýstingsfalli;
- að við skoðun hafði stimpilstöng á strokk nr. 3 brotið sig út úr blokkinni báðum megin og sveifarásinn var illa úrbræddur á flestum höfuð- og sveifarlegum;



1

2

3

4

5

6

*Sveifarásinn og vélarblokkin eftir sundurtekt*

- að keyrslutími smurolíu á aðalvélinni var 11.000 klst;
- að skilvindur af gerðinni Westfalia voru notaðar til að hreinsa smurolíuna;

- að samkvæmt upplýsingum í þjónustubók fyrir aðalvélin átti að fara fram smurolíuskipti eftir hverja 2.000 keyrslustundir og smursíuskipti eftir hverja 250 keyrslutíma. Þetta átti við vélar sem voru með 170 lítra smurolíumagn í sveifarhúsi en smurolíumagn á þessari vél var um 600-700 lítrar í sveifarhúsi og smurolíuþró;
- að smursýni sem tekin voru fyrir atvikið sýndu að sót var í smurolíunni;
- að eldurinn blossaði upp út frá heitum málmhlutum og gösum sem kveiktu í gasolíunni þegar hún sprautaðist út frá rofnum eldsneytisólíuleiðslum sem fóru í sundur við vélarbrotið.

### ***Nefndarálit:***

Nefndin telur orsök atviksins vera þá að aukarýmd hefur verið í smurrás vélarinnar þar sem smurþrýstingurinn var fallandi sem endaði með úrbræðslu og vélarniðurbroti. Við fallandi smurþrýsting, án skýringar, hefði verið tímabært að framkvæma upptekt á vélinni.

### ***Sérstök ábending til útgerðar:***

RNSA bendir á að fara yfir vinnufyrirkomulag um borð í skipinu þannig að hægt sé að sinna nauðsynlegu eftirliti með vélbúnaði og viðhaldi á honum.