

Nr. 059 / 12 Guðrún EA 58***Eldur í höfn***

Skipaskr.nr. 2753
 Smíðaður: Akureyri 2008 Plast
 Stærð: brl. 31,8 bt.
 Mesta lengd: 14,98 m Skráð lengd: 14,96 m
 Breidd: 4,59 m Dýpt: 1,67 m
 Vél: Yanmar 368 kW 2008
 Fjöldi skipverja:



Guðrún ©Guðmundur ST. Valdimarsson

Gögn:
 Lögregluskýrsla
 Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 14. júní 2012 lá Guðrún EA 58 við bryggju í Hríseyjarhöfn.

Skipstjóri var að undirbúa bátinn undir búnaðarskoðun og hafði komið slökkvitækjum frá borði til flutnings í skoðun. Þegar verið var að hífa björgunarbátinn í land þá fann hann reyklykt sem lagði út um stýrishúshurðina. Hann hringdi á slökkvilið og fór strax og sótti slökkvitæki en þá var mikill reykur kominn í framskipið en enginn eldur sást fyrir en hann sprautaði inn í lofttúðu að miðstöðvarkerfi bátsins.

Slökkvilið staðarins kom og slökkti eldinn sem komið hafði upp í rými undir gólfi en þar var hitaskiptabúnt með rafmagnsblásara sem blés heitu lofti um íverurýmið.

Við rannsókn kom fram:

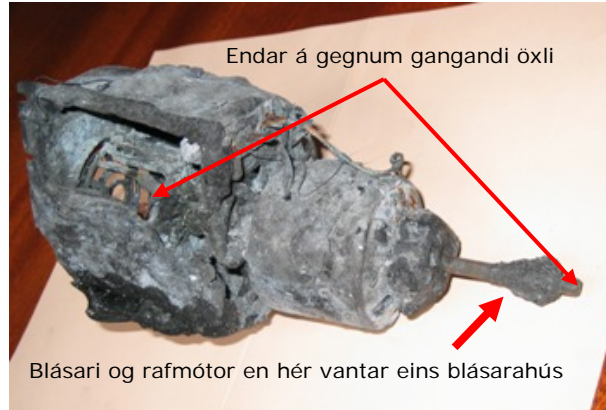
- að blásarinn á hitakerfinu er festur á afturþili botnrýmis (blásararými) undir gólfinu í framskipi. Hann var frá fyrirtækinu Kalori S.A.S. af gerðinni Hercules ED4. Hann er búinn einum 24V, 165W rafmagnsmótor sem knýr tvö tromlubásarakefli í plasthúsi og skila þau 450 m³/klst. Allur umbúnaður búnaðarins er úr plasti nema hitaskiptabúntið og rafmótorinn sem eru úr



CHAUFF HERCULES ED4
 Hitaskiptirinn með stútum fyrir heitt loft að framan og tveir tromlubásarar að aftan en á milli blásaranna er rafmótorinn

málmi. Blásararnir dæla kalda loftinu inn á hitaskipibúntið tengt kælivatnskerfi vélarinnar. Loftið hitnar við að fara í gegnum búntið og dreifist með Ø 55 mm lögnum um íverurými bátsins;

- að áður en þessi blásari var settur í bátinn var annar blásari í bátinum. Hann hafði stöðvast og var fastur og var þá nýr blásari sömu gerðar settur í bátinn. Ekki liggur fyrir hvers vegna eldri blásarinn bilaði;
- að eftir skoðun á brunastað kom í ljós að eldsupptök voru í hitakerfinu og höfðu blásararnir og mótörinn fallið af hitaskiptinum. Blásarinn sem dró að sér loft frá síðunni var mikið bruninn og var ekkert eftir af honum annað en lítill plasthringur á mótöröxlinum. Hinn



blásarinn sem sneri inn að miðskipi var tiltölulega lítið bruninn en nokkuð bráðnaður og aflaga;

- að loftun niður í blásararýmið var niður með síðunni á bak við bekkina. Því var meiri hættá á að óhreinindi eins og ló kæmi í ytri blásarann en þann innri og settist í blásaratromluna;
- að blásararnir eru þriggja hraða og tengdir með hitaskynjara en þrátt fyrir það voru þeir alltaf í gangi að sögn skipstjórans þó svo báturinn lægi í höfn og væri landtengdur. Blásararnir gætu því hafa verið búnir að gang í 17.000 klukkustundir en það er helmingur þess tíma frá því báturinn var smíðaður.

Nefndarálit:

Ekki er ljóst hvers vegna kviknaði í hitablásaranum.