

Nr. 101 / 11 Teistan RE 33**Vélarvana og dregin til hafnar**

Skipaskr.nr. 7261
IMO nr. 0
Smíðaður: Hafnarfirði 1990 plast
Stærð: 5,6 brl. 4,9 bt.
Mesta lengd: 8,49 m Skráð lengd: 8,07 m
Breidd: 2,42 m Dýpt: 1,52 m
Vél: Yanmar 139 kW 1998
Fjöldi skipverja: 1



Teistan©Hilmar Snorrason

Gögn:

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

Atvikalýsing:

Þann 9. ágúst 2011 var Teistan RE 33 á veiðum í Faxaflóa. Veður: Hægviðri.

Á siglingu 17 sml NV af Garðskaga varð skipstjóri var við að skrúfan snerist ekki þrátt fyrir að vél og gír gengju eðlilega. Hann hafði samband við strandstöð og óskaði eftir aðstoð við að draga bátinn til hafnar.

Björgunarskipið Einar Sigurjónsson var sendur til að draga bátinn til hafnar í Reykjavík.

Við rannsókn kom fram:

- að vélin er í skutnum og snýr þannig að gírin er framan við hana. Frá gírflangsnum aftur í skutleguna, sem er gúmmílega, er skrúfuásinn um 160 sm langur og liggur undir vélinni. Á miðjum ásnum liggur hann til stuðnings í burðarlegu. Ásinn er því ekki sýnilegur þar sem hann liggur undir vélinni;
- að við skoðun á skrúfuöxlinum kom í ljós að hann var brotinn í sundur á milli gírflangsins og burðarlegunnar;
- að þegar tengja átti nýjan ás var ljóst að sveigja kæmi á hann. Við nánari skoðun og mælingu á vélinni kom í ljós að vélapúðarnir höfðu gengið saman svo vélin lá neðar eða um 11 mm að framan og um 7 mm að aftan enda er vélin þyngri að framan en að aftan sökum gírsins;
- að sögn eiganda höfðu vélapúðarnir verið endurnýjaðir þremur árum áður og keyptir frá vélaframleiðanda. Við skoðun á þeim sást að gúmmíð fyllti út í stálhólkana sem hylja það og virtust púðarnir í fullkomnu lagi nema gúmmíð

var meira pressað saman en í upphafi. Þeir voru því settir aftur undir vélina og hún stillt af fyrir tengingu á nýja skrúfuásnum.

Nefndarálit:

Orsök óhappsins var breyting á undirstöðum vélarinnar sem varð til þess að skrúfuásinn „jagaðist“ í sundur.

Nefndin beinir því til hlutaðeiganda aðila sem setja niður vélar á nýja gúmmípúða að sveigjumæla að nýju eftir nokkurn keyrslutíma eða þar til engin breyting finnst við endurteknar mælingar.