



Strand

Mál nr.: **2024-060-S-025 Flugaldan Ak 66**

Dagsetning: **28. október 2024**

Staðsetning: **Súgandafjörður**

Atvik: **Bátur strandar**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

Samantekt

Þann 28. október 2024 strandaði Flugaldan AK 66 í mynni Súgandafjarðar. Veður var logn en vestlæg undiralda. Var Flugaldan dregin af strandstað og farið með hana til hafnar á Suðureyri.

1. Helstu staðreyndir

Flugaldan AK 66

Skipaskrár. nr. 2664

Útgerð: Gummi El ehf.

Smíðaður: Mótun, 2005

Stærð: 17 BT

Mesta lengd: 12,77 m

Breidd: 3,72 m

Vél: CUMMINS, 302 kW, 2005

Fjöldi skipverja: 2



2. Atvikalýsing

Um kl. fjögur að morgni 28. október 2024 lagði Flugaldan af stað í veiðiferð frá Suðureyri við Sógandafjörð. Stefnan var sett út á Hala til handfæraveiða. Tveir voru í áhöfn og var skipstjórinn við stjórn frá höfn en hinn fór í koju. Siglt var með 7-8 hnúta hraða til að minnka olíunotkun en báturinn gat gengið 14-16 hnúta. Þegar komið var út úr Sógandafirði setti skipstjórinn stefnu á Halamið eða 317°rv. Þegar siglt hafði verið um klukkustund sneri báturinn við og tók stefnu 158°rv. en þá var skipstjórinn, að eigin sögn, sofandi og varð ekki var við stefnubreytinguna. Báturinn sigldi á um átta hnúta ferð í lítilsháttar sveigju til stjórnborða í um 5 sjómílur eða þar til báturinn strandaði við Klifjavík yst í sunnanverðum Sógandafirði (mynd 1).

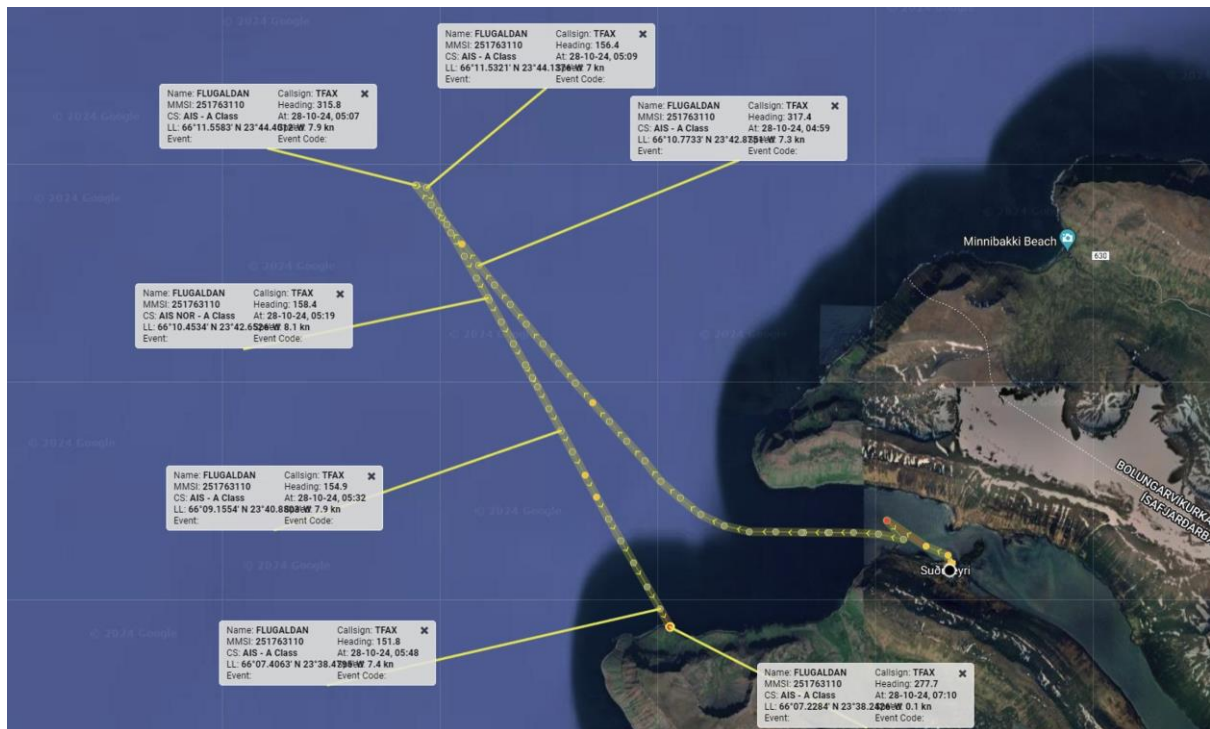
Þegar báturinn strandaði var að falla að og kom undiraldan stjórnborðsmegin aftan á hornið. Skipstjórinn kallaði eftir aðstoð á rás 16 en fékk ekkert svar. Vaktstöð siglinga, sem heyrð hafði kallið, hafði samband við skipstjórnann símleiðis og boðaði í framhaldinu björgunaraðila frá Flateyri, Suðureyri og Bolungarvík til aðstoðar.

Að höfðu samráði við björgunaraðila ákvað skipstjórinn að reyna ekki að fara frá borði og í land fyrr en þeir kæmu og gætu aðstoðað. Þar sem einungis var einn björgunarbúningur um borð klæddi hásetinn sig í hann og fór fram í stefni og þaðan í land með hjálp björgunaraðila. Þar klæddi hann sig úr björgunarbúningnum og kom honum til skipstjórans sem klæddi sig í hann og fór sömu leið í land. Ástæða þess að aðeins einn björgunarbúningur var um borð var að sögn skipstjórans að hann hafði tekið einn björgunarbúning með sér þegar hann fór í róður með öðrum bát sem þriðji maður og hafði gleymt að taka hann með sér til baka.

Þyrla Landhelgisgæslunnar kom á staðinn og tók skipbrotsmennina um borð og flaug með þá til Suðureyrar.

Björgunaraðilar náðu síðan Flugöldunni af strandstað og björgunarskipið Gísli Jóns dró hana til hafnar á Suðureyri.

Handstýri og útstöð (repeater) sem staðsett voru á byrðingi bátsins stjórnborðs megin voru tekin til rannsóknar og fengnir óháðir tæknimenn til að skoða búnaðinn. Þar sem þessi búnaður var tengdur sjálfstýringu bátsins var ætlunin að athuga hvort hann hefði valdið biluninni í sjálfstýringunni, sem var af gerðinni Simrad AP 70.



Mynd 1. Ferill Flugöldunnar.

3. Greining

Við skoðun á handstýri og útstöð kom í ljós að í hvoru tveggja var mikill raki og spansgræna hafði myndast sem að öllum líkindum leiddi til þess að búnaðurinn sendi röng merki í stjórn tölvu sjálfstýringarinnar (sjá myndir 2-6). Við mælingu kom í ljós að mikil útleiðsla var í búnaðinum og samsláttur merkjakapla.

Eftirlit og viðhald á búnaðinum, sem átti að vera vatnsheldur, var því ekki nægjanlegt.



Spansgræna, sem orsakast af raka, hefur að öllum líkindum leitt til þess að búnaðurinn sendi frá sér falsmerki.



Mynd 2. Rafkerfi handstýris.

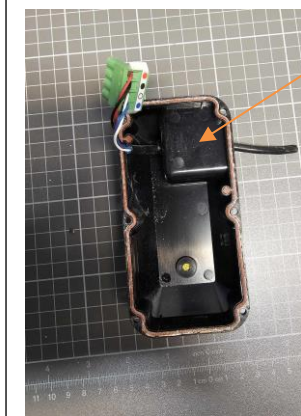
Mynd 3 stýrispinni



Mynd 4. Rafkerfi útstöðvar.

Við jaðar loks á útstöðinni var mikil selta og lokið sjálft rakt. Ekki voru merki um spansgrænu en ljóst að lokið var óþétt.

Selta



Raki var í loki



Mynd 5. Útstöðin.

Mynd 6.

Fram kom í máli skipstjórans að fyrir róðurinn hafi hann lítið getað sofið eða í um það bil 3 tíma. Hann var því illa sofinn og þreyttur þegar hann lagði af stað í veiðiferðina.

4. Niðurstöður

Ástæða þess að Flugaldan strandaði var að skipstjóri bátsins sofnaði.

Skipstjóri lét úr höfn án þess að vera með björgunarbúninga fyrir alla skipverja eins og reglur kveða á um. Gúmmíbjörgunarbáturinn var að auki kominn þrjá mánuði fram yfir lögbundna skoðun.

5. Mikilvægar ábendingar

Til þess að skipstjórnarmenn geti haldið fullri árvekni þurfa þeir ávallt að vera vel hvíldir og ber að kalla til annan á stjórnarpall eða fresta för þar til þeir hafa náð eðlilegri hvíld. Nefndin bendir á ríka skyldu skipstjóra til að hafa björgunarbúnað um borð eins og reglugerðir segja til um.

*Lokaskýrsla samþykkt 19. maí 2025 af Geirprúði Alfreðsdóttur, Hilmarí Snorrasyni, Guðmundi Frey
Úlfarssyni, Pálma Jónssyni og Hirti Emilssyni.*

