M2069

Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell

Category: Maritime

Report Title ساحة لليخوت الشراعية عند مدخل المارينا

Initial Report

كان ربان يخت شراعي طوله 17 مترا بغاطس 2.5 متر وطاقم مكون من خمسة أفراد في طريقه في منطقة بحرية كبيرة. يقتربون من الميناء بأعماق مخططة لا ينبغي أن تواجه أي صعوبات. ومع ذلك ، ذكرت مذكرة على الرسم البياني أن مدخل المرسى كان عرضة للتراكم ، وأن السفن يجب أن تتقدم بحذر ، مع مراقبة العمق عن كثب.

تم إنزال الأشرعة على بعد حوالي ميل من مدخل المرسى ، وعمل المحرك. استخدم الطاقم مخططات ورقية حديثة وكتاب تجريبي للمنطقة. هذا حذر من تقارير عن وجود بقع ضحلة تمتد حتى 50 مترًا من كاسر الأمواج في المرسى ، ونصح بإعطاء هذا مرسى واسع.

عندما اقتربوا من المدخل ، أصبح البحر التالي أكثر وضوحًا مع انخفاض العمق. نظرًا لتحذير الكتاب التجريبي ، فقد ظلوا بعيدًا عن نهاية حاجز الأمواج ، وتوقعوا رؤية المنارات الجانبية الثلاثة على الجانب الأيمن وأربع عوامات جانبية من جهة الميناء لإرشادهم إلى الداخل.

بدأوا دورهم نحو اليمين ، بعد أن رأوا مجموعة واحدة من العوامات الجانبية للميناء واليمين داخل المدخل وقاموا بعمل مسار بينهما. تمت مراقبة العمق ، ولكن تم تقليله بسرعة ، حيث انخفض إلى أقل من متر واحد تحت العارضة.

اعتقادًا منهم أن هذه كانت إحدى المناطق الضحلة المذكورة على الرسم البياني ، استمروا في ذلك ، لكن تم تأريضهم بعد ذلك بوقت قصير. تم وضع المحرك في الخلف بقوة ، لكن الانتفاخ كان يقودهم بعيدًا نحو الشاطئ. كانوا قادرين على إحضار القارب إلى البحر باستخدام الدافع القوسي ، وتم نشر المرساة.

لحسن الحظ ، أعيدت السفينة مرة أخرى وتمكنت من الدخول إلى المارينا ، وأخذت مسارًا أقرب بكثير إلى حاجز الأمواج مما نصح به الكتاب الإرشادي ولكنهم لاحظوا في الساعة السابقة أنها تستخدم بنجاح بواسطة سفن من نفس الحجم.

عندما تم رفع القارب من الماء وتفتيشه ، لم يتم العثور على أكثر من ضرر سطحي في لمبة عارضة.

وأوضح المراسل أن هناك أخطاء قد ارتكبت من خلال عدم الرجوع إلى ملاحظات الرسم البياني والتصرف بناء على معلوماتهم المتعلقة بالطمي في المناهج. أصبح المراسل شديد التركيز على النصائح الواردة في الكتاب التجريبي ، الذي كان عمره أربع سنوات ، فيما يتعلق بالبقع الضحلة الممتدة من حاجز أمواج الميناء.

عندما بدأت الأعماق تتقلص ، بدلاً من التوقف والذهاب إلى الخلف ، استمر اليخت في الاقتراب مما أدى إلى التأريض.

كما أبلغ المراسل CHIRP أن محرك اليخت لا يعمل بكفاءة كاملة بسبب توربو غير مشخص في ذلك الوقت. في حين أنه يمكن أن يدفع اليخت بين 6 و 7 عقد في ظروف هادئة ، إلا أنه لم يكن هناك طاقة كافية عند الحاجة في حالات الطوارئ.

Comment

يسلط هذا التقرير الضوء على مخاطر استخدام المصادر غير الرسمية للبيانات الملاحية. كان من المفترض أن يكون التناقض بين العمق الفعلي والمتوقع بمثابة "علامة حمراء" للطاقم حيث لم يكونوا بالضرورة في المكان الذي كانوا يعتقدون أنهم فيه. على الرغم من أنهم التفتوا إلى ما اعتقدوا أنه مسافة آمنة ، إلا أنهم في الواقع استداروا مبكرًا جدًا لأنهم لم يروا العدد المتوقع من البويهات الجانبية. هناك دليل على التحيز التأكيدي في التقرير – شعروا أنهم في المكان المناسب ؛ وشرحوا الأرض المتضائلة بسرعة بأنها "رقعة ضحلة". كان الجواب الصحيح هو الالتفاف وتأكيد موقفهم.

في تعزيز مطلب اعتبار المحرك الذي يعمل بكامل طاقته على متن يخت شراعي عنصرًا أساسيًا للسلامة ، ليس فقط *CHIRP* ترغب وتنفيذ عمليات توقف الاصطدام على MOB للظروف التي حدثت في وقت التأريض ولكن أيضًا لتجنب الاصطدام ، ومواقف مقربة- أرباع الحالات.

Key Issues

الوعي بالظروف – كان الكتاب التجريبي قديمًا لعدة سنوات ومن المحتمل أنه لم يعد يصف أعماق قاع البحر بدقة. لم يكن العدد المتوقع للعوامات الجانبية مرئيًا قبل تغيير المسار حول حاجز الأمواج ، وعلى الرغم من نجاح الدخول الثاني إلى المارينا ، فقد كان هذا يعتمد إلى حد كبير على التخمين من خلال تقدير المسار الذي اتبعته السفن الأخرى.

الاتصالات – كان ينبغي التفكير في الاتصال بسلطات الميناء للاستفسار عن أحدث التغييرات في قاع البحر للتخطيط لنهج أكثر أمانًا للميناء. هل هذا شيء كنت ستفعله إذا كنت تقترب من ميناء لأول مرة؟

الممارسات المحلية – على الرغم من أن معظم المخططات وكتب الإرشاد تصدر سنويًا ، إلا أن العديد من مالكي اليخوت يعترفون فقط بتحديث نسخهم كل بضع سنوات لتوفير التكاليف. هذا اقتصاد خاطئ مقارنة بالتكاليف المحتملة لحادث ما. وبالمثل ، يمكن أن تكون صيانة المحرك مكلفة ولكنها قد تكون الفرق بين حادث وشيك.