

M2069

Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title Pagsadsad ng sailing yacht sa marina entrance

Initial Report

Ang skipper ng isang 17m sailing yacht na may draught na 2.5m at may limang crew ay naglalakbay sa malawak na dagat. Bumaybay sila sa port na may charted depth. Subalit, nakasaad sa isang chart note na ang marina entrance ay prone sa silting at ang mga barko ay dapat magpatuloy sa paglalayag na may pag-iingat, at dapat ay mahigpit na bantayan ang depth sounder. Ang mga layag ay binabaan isang milya mula sa marina entrance, at umaandar ang makina. Ang mga crew ay gumamit ng up-to-date paper charts at pilot book para sa lugar na iyon. Nakapagbigay ng babala ang mga ulat nito na may mga mababaw na lugar na lumalawig hanggang 50m mula sa marina breakwater, at pinayuhan kami na magkaroon ng malawak na berth. Habang papalapit na sila sa pasukan, ang kasunod na dagat ay naging mas malinaw habang nabawasan ang lalim nito. Habang isinasaisip ang babala ng pilot's book, nanatili silang clear mula sa dulo ng breakwater, at inaaasahan na makakakita ng tatlong starboard-hand lateral beacons at apat na port-hand lateral buoys upang magabayan sila.

Nagpasimula silang lumiko pa starboard, na nagkaroon ng single set ng port at starboard lateral buoys sa loob ng pasukan at nagkaroon ng kurso sa gitna nila. Minomonitor nila ang lalim, subalit mabilis itong nabawasan, bumaba ng 1m sa ilalim ng keel.

Sa paniniwala na isa ito sa mga mababaw na lugar na nakasaad sa chart, nagpatuloy sila, subalit sumadasad ilang sandali lamanag. Ang makina ay ginawang matigas sa bandang likuran, subalit ang swell ang nagiging pwersa nila papunta sa dagat. Nagawa nilang maibalik ang bangka sa dagat gamit ang bow thruster, at ang anchor ay na-deploy.

Sa kabutihang palad, muling lumutang ang bangka at nakapag-motor papasok sa marina, gamit ang kurso na mas malapit sa breakwater kaysa sa ipinayo ng pilot book, subalit napansin nila ito sa nakaraang oras na matagumpay na nagamit ito ng bangkang kasing laki nila. Noong maiangat na ang bangka sa labas ng dagat at ininspeksyon, wala namang nakitang higit pa na superficial damage sa keel bulb.

Nililaw ng reporter ang mga pagkakamaling nagawa dahil sa hindi paggamit sa chart notes at ang kanilang aksyon na ginawa mula sa impormasyon nila kaugnay ng silting sa pasukan. Naging masyadong nakatuon ang reporter sa payo ng pilot book, na luma na ng apat na taon, kaugnay ng

mababaw na patches na umaabot mula sa harbour breakwater.

Nang magsimulang bumaba ang depth, imbes na huminto at pumunta pa-astern, nagpatuloy ang yate sa pasukan na nagresulta ng grounding.

Ipinaalam din ng reporter sa CHIRP na ang makina ng yate ay hindi gumagana sa full efficiency nito dahil sa panahon na iyon ay may hindi nasuri at sirang turbo. Habang nakakapag-propel ang yate sa pagitan ng 6 at 7 knots sa kalmadong kondisyon, wala itong sapat na kakayahan kung sakaling kailanganin sa panahon ng emergency.

Comment

Binigyang diin ng ulat na ito ang mga panganib ng paggamit ng hindi opisyal na sources ng navigational data. Ang pagkakaiba sa aktwal at inaasahang lalim ay dapat naging 'red flag' sa mga crew na hindi sila dapat andoon sa lugar na inaakala nilang dapat ay andoon sila.

Bagama't lumiko sila at inakala nilang nasa safe distance na sila, sa totoo, napaaga ang pagliko nila dahil hindi nila inasahan ang bilang ng lateral buoys. Mayroong ebidensya ng konfirmasyon ng bias sa ulat – inakala nilang nasa tamang lugar sila; at ipinaliwanag nila ang mabilis na pag-shoaling ground sa 'shallow patch'. Ang dapat na tamang sagot ay ang bumuwelta at kumpirmahin ang kanilang posisyon.

Nais na palakasin ng CHIRP ang mga requirement upang makunsiderang buo ang engine performance ng isang sailing yacht at esensyal na safety item, hindi lang para sa pangyayaring naranasan sa panahon ng pagsadsad, kungdi para din maiwasan ang banggaan, MOB situation at pagsasagawa ng pagpigil sa pagsalpok sa mga close-quarter cases.

Key Issues

Situational awareness- Ang pilot book ay ilang taon ng luma at hindi na nito wastong maisalarawan ang seabed depths. Ang inaasahang dami ng lateral buoys ay hindi nakikita bago ang pagbabago ng kurso sa palibot ng breakwater, at bagama't ang second entry papasok sa marina ay matagumpay, ito ay base sa panghuhula sa pamamagitan ng pagtanya at paggaya sa rutang ginawa ng ibang barko.

Communications- Ang pakikipag-ugnayan sa port authorities patungkol sa pinakabagong seabed changes ay dapat nakunsidera upang maplano ang mas ligtas na pagpasok sa port. Ito ba ay isang bagay na gagawin mo kung papasok ka sa isang port sa unang pagkakataon?

Local Practices- Bagaman karamihan sa mga chart at pilotage books ay nilalathala taon-taon, maraming mga may-ari ng yate ang umaamin na bumibili lang sila ng kopya nito matapos ang ilang taon, upang makatipid sa gastos. Ito ay maling pagtitipid kumpara sa potensyal na gagastusin kapag nagkaroon ng insidente. Kagaya nito, maaaring magastos din ang engine maintenance,

subalit malaki ang pagkakaiba sa pagitan ng aksidente at near-miss.



