

M2069P

Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title Um veleiro encalhado na entrada de uma marina

Initial Report

O capitão e cinco tripulantes de um veleiro de 17m com um calado de 2,5m estavam em passagem por uma grande área marítima. Eles se aproximaram de um porto com profundidades mapeadas que não deveria ter apresentado dificuldades à navegação segura. No entanto, uma nota afirmava que a entrada da marina era propensa a assoreamento e que as embarcações deveriam proceder com cautela, mantendo um olhar atento sobre o ecobatímetro.

As velas haviam sido arriadas a cerca de uma milha da entrada da marina e o motor ligado. A tripulação usava cartas náuticas e instruções de praticagem no local atualizados. Os documentos alertavam sobre águas rasas que se estendiam até 50m do molhe da marina e aconselhavam buscar um amplo berço de atracação.

À medida que se aproximavam da entrada no canal, o mar ficou mais agitado, já que a profundidade diminuía. Atentos às instruções de entrada do porto, eles se mantiveram longe do molhe e esperavam ver as boias sinalizadoras do canal (três de boreste e quatro de bombordo) para guiá-los.

Eles começaram sua guinada a boreste, tendo visto um único conjunto de boias sinalizadoras de bombordo e boreste dentro da entrada do canal e passaram entre elas. A profundidade foi monitorada, mas reduziu rapidamente, caindo abaixo de 1m sob a quilha.

Na crença de que esta era uma das áreas rasas observadas no gráfico, eles continuaram, mas encalharam pouco depois. O motor foi colocado com toda força a ré, mas o *swell* estava levando-os ainda mais em direção à praia. Eles foram capazes de trazer a proa do barco para o mar usando o *bow thruster* e largaram o ferro n'água.

Felizmente, a embarcação voltou a flutuar, e eles foram capazes de entrar na marina, fazendo uma navegação muito mais próxima do molhe do que o aconselhado pelas instruções de praticagem local, mas que eles haviam observado na hora anterior sendo usado com sucesso por embarcações de tamanho semelhante.

Quando o barco foi retirado da água e inspecionado, nada mais do que danos superficiais foram encontrados na quilha.

O colaborador esclareceu que erros foram cometidos ao não se referir às notas na carta náutica e agir com base em suas informações sobre o assoreamento nos arredores. O colaborador havia se concentrado demais nas instruções de praticagem local, que tinham quatro anos, sobre as áreas de assoreamento que se estendiam do molhe do porto.

Quando a profundidade começou a diminuir, em vez de parar e dar máquinas a ré, o veleiro continuou com a aproximação, resultando no encalhe.

O colaborador também informou ao CHIRP que o motor do veleiro não estava funcionando com eficiência total devido a um turbocompressor, na época não diagnosticado, quebrado. Embora pudesse impulsionar o iate entre 6 e 7 nós em condições calmas, não havia potência suficiente quando necessário em uma emergência.

Comment

Este relatório destaca os perigos do uso de fontes mais antigas de dados de navegação. A discrepância entre a profundidade real e esperada deveria ter sido uma “bandeira vermelha” para a tripulação de que eles não estavam necessariamente onde pensavam que estavam. Embora eles tenham guinado a uma distância que pensavam ser segura, eles haviam guinado cedo demais porque não viram o número esperado de boias de sinalização. Há evidências que se confirmam pelo relatório, de que eles sentiram que estavam no lugar certo porque acharam que a redução de profundidade rápida já era a área assoreada. A ação correta seria guinar e confirmar sua posição.

O CHIRP quer reforçar a exigência de que um motor de propulsão em um veleiro deve ser considerado um item de segurança essencial, não apenas para as circunstâncias experimentadas no momento do encalhe, mas também para evitar colisões, abalroamentos, situações de homem ao mar e executar paradas de emergência para evitar colisões em casos de curta distância.

Key Issues

Consciência situacional – As instruções de praticagem utilizadas estavam vários anos desatualizadas, e é provável que não descreviam mais a batimetria local com precisão. O número esperado de boias de sinalização não era visível antes da alteração do rumo em torno do molhe. Embora a segunda entrada na marina tenha sido bem-sucedida, isso foi baseado principalmente em suposições, estimando o rumo que outros navios haviam seguido.

Comunicações – Entrar em contato com as autoridades portuárias para perguntar sobre as últimas mudanças na batimetria local deveria ter sido considerado para planejar uma aproximação mais segura do porto. Isso é algo que você faria se estivesse se aproximando de um porto pela primeira vez?

Práticas locais – Embora a maioria das cartas náuticas e instruções de praticagem sejam emitidas anualmente, muitos proprietários de veleiros admitem atualizar apenas suas cópias a cada poucos

anos para economizar nos custos. Esta é uma falsa economia em comparação com os custos potenciais de um incidente. Da mesma forma, a manutenção do motor pode ser cara, mas pode ser a diferença entre um acidente e um quase-acidente.



