

# M2069

*Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell*

**Category:** [Maritime](#)

**Report Title** Парусна яхта сіла на міліну біля входу до маріни

## Initial Report

Шкіпер і п'ять членів екіпажу 17-метрової парусної яхти з осадкою 2,5 м перебували в умовах глибокої води. Вони наблизилися до порту, де нанесені на карту глибини не повинні були представляти ніяких труднощів. Однак у примітках зазначалося, що вхід до гавані схильний до замулення, і що треба діяти обережно та уважно стежити за ехолотом.

Приблизно за милю від входу до гавані вітрила були спущені, а двигун був увімкнений. Екіпаж використовував актуальні паперові карти та лоції для цього району. В них попереджалося про повідомлення про міліни, що тягнуться до 50 м від хвилерізу гавані і які радилося обходити.

Коли вони наблизилися до входу, попутні хвилі стали більш помітними у міру зменшення глибини. Пам'ятаючи про попередження лоції, вони трималися подалі від кінця хвилерізу і очікували побачити три праві латеральні вогні та чотири ліві латеральні буї, які вкажуть їм напрямок.

Побачивши єдину пару буїв лівої та правої сторони біля входу, вони розпочали поворот праворуч і спрямували курс між ними. Глибина контролювалася, але швидко зменшувалася, досягаючи менше 1 м під кілем.

Вирішивши, що це одна з мілководних областей, зазначених на карті, вони продовжили рух, але незабаром сіли на міліну. Двигун працював у режимі "повний назад", але хвилювання тягнуло їх все далі до пляжу. Вони змогли вивести судно у відкрите море за допомогою носового підрулюючого пристрою і стати на якір.

На щастя, судно знялося з міліни, і вони змогли зайти у гавань, взявши курс набагато ближче до хвилерізу, ніж це було рекомендовано лоцією, але який, за їхніми спостереженнями, в попередню годину успішно використовувався суднами аналогічного розміру.

Коли човен був піднятий з води та оглянутий, на кільовому бульбі були виявлені лише поверхневі пошкодження.

Звітувач пояснив, що помилки були допущені через те, що він не прийняв до уваги примітки до карти і діяв з огляду на замулення. Звітувач занадто зосередився на порадах чотирирічної лоції щодо мілін, що тягнуться від хвилерізу гавані.

Коли глибини почали зменшуватися, замість того, щоб зупинитися і дати задній хід, яхта продовжила рух, що призвело до посадки на мілину.

Звітувач також повідомив CHIRP, що двигун яхти працював не на повну потужність через несправність турбонагнітача, яка на той момент не була виявлена. Хоча в спокійних умовах яхта могла розвивати швидкість від 6 до 7 вузлів, в екстрених випадках потужності було недостатньо.

## Comment

У цьому звіті висвітлюється небезпека використання старих джерел навігаційної інформації. Невідповідність між фактичною та очікуваною глибиною повинна була стати "червоним прапором" для екіпажу і навести на думку, що вони опинилися не там, де думали. Хоча вони повернули на безпечній, на їхню думку, відстані, вони зробили це занадто рано, тому що не побачили очікуваної кількості латеральних буїв. У звіті є докази упередженості підтвердження: вони відчували, що перебувають у правильному місці, і пояснили швидке обміління місцевості "зоною малої глибини". Правильним рішенням було б розвернутися і перевірити свою позицію.

CHIRP хочуть підкреслити, що повністю справний двигун на парусній яхті є важливим елементом забезпечення безпеки не тільки у випадках посадки на мілину, але і для запобігання зіткнень, ситуацій "людина за бортом" і виконання раптових зупинок у випадках небезпечного зближення.

## Key Issues

**Ситуаційна обізнаність** - Лоція вже кілька років як застаріла, і цілком ймовірно не дасть точного опису глибин морського дна. Очікувана кількість бічних буїв не була помітна до зміни курсу біля хвилерізу. Хоча друга спроба входу до гавані була успішною, вона в основному базувалася на здогадах та оцінці маршруту, яким слідували інші судна.

**Комунікація** - Для планування більш безпечного підходу до порту треба було розглянути можливість звернення до портових органів по інформацію про останні зміни морського дна. Чи такими були б ваші дії, якби ви наблизилися до порту вперше?

**Місцеві практики** - Хоча більшість карт та лоцій випускаються щороку, багато власників яхт визнають, що з метою заощадження оновлюють свої екземпляри лише раз на кілька років. Це уявна економія в порівнянні з потенційними витратами у випадку інциденту. Аналогічним чином, технічне обслуговування двигуна може бути дорогим, але між аварією і потенційним інцидентом є різниця.



