



SLUŽBA ZA PREISKOVANJE LETALSKIH, POMORSKIH IN
ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN INCIDENTOV

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 82 53

E: maais@gov.si

www.mzip.gov.si

POŽAR NA ITALIJANSKEM ČOLNU

DNE 27.07.2019

2,5 Nm SEVERNO OD IZOLE

– poročilo –

Ljubljana, 02.08.2019

Preiskovalec pomorskih nesreč in incidentov je bil o dogodku obveščen s strani URSP dne 27.07.2019 ob 18:24 uri. Glede na dejstvo, da dogodek ne sodi pod okrilje Direktive 2009/18 ter da se je plovilo potopilo, ogled kraja dogodka ni bil opravljen. Čoln je v celoti pogorel ter se pri vleki proti izolski ladjedelnici tudi potopil (Slika 1).

V ponedeljek, 29.07.2019 je bil preiskovalec obveščen s strani URSP, da kriminalistična policija pričakuje, da si bo dvignjene ostanke potopljenega čolna ogledal tudi preiskovalec pomorskih nesreč in incidentov.

V pripravi na ogled ostankov čolna sem se odločil, da k ogledu ostankov povabim tudi g. Edvarda Roškarja, nekdanjega upravitelja stroja ter nespornega strokovnjaka s področja ladijskih pogonov. Z g. Roškarjem sva se dobila v Marini Izola ob 13:00 uri (Slika 2).

Okoli 14:00 ure so v Marino Izola s čolnom SVOM privlekli potopljeni italijanski čoln ter ga z dvigalom dvignili iz vode (Slika 3). Ob dvigu je nastalo manjše onesnaženje, ki pa je bilo ves čas zaradi ugodnega vetra pod nadzorom.



Slika 1: Goreči čoln

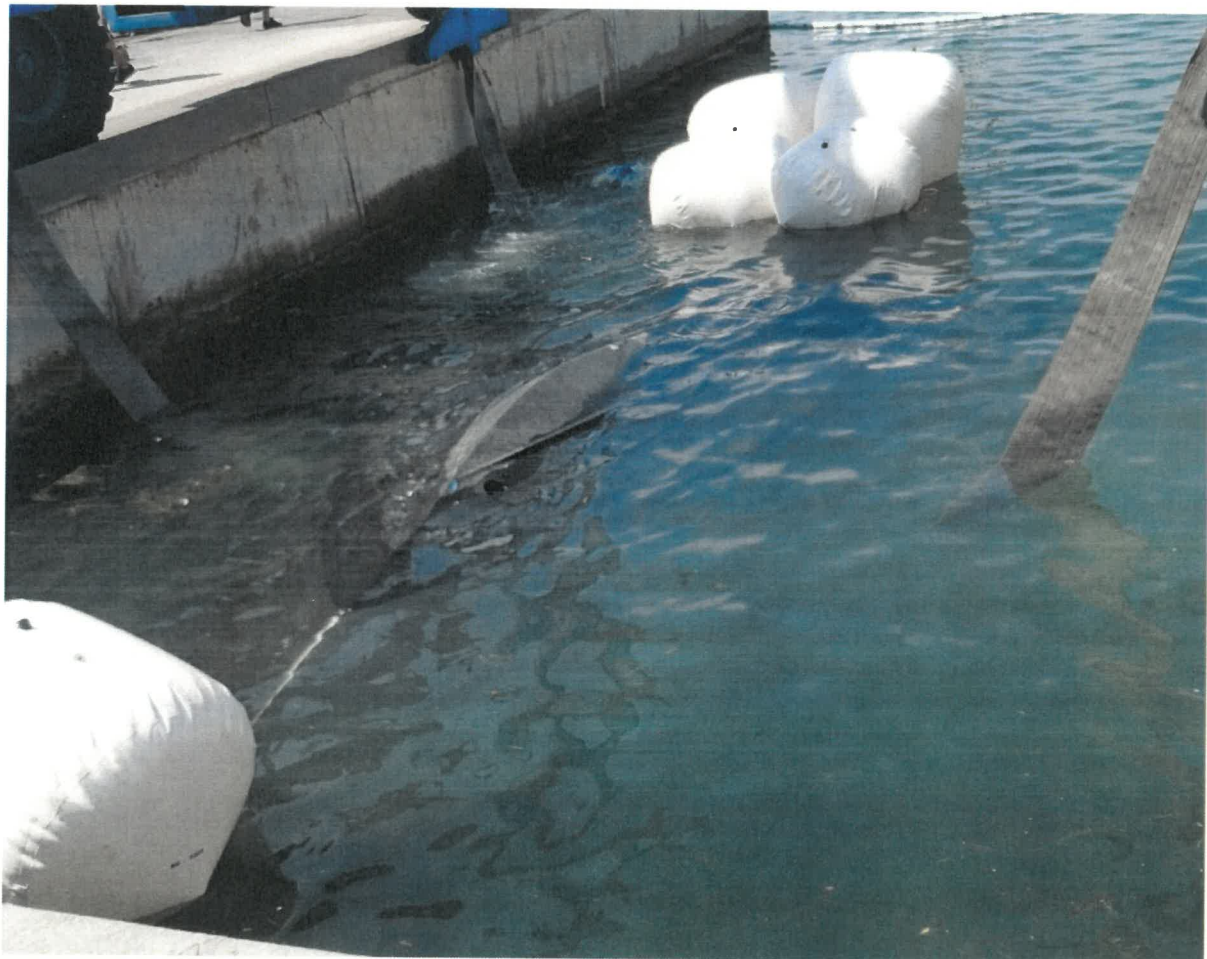
Po dvigu čolna iz vode je bil opravljen ogled čolna.

Ugotovitve preiskovalca, skupaj z g. Roškarjem, so bila sledeča:

1. Čoln je v celoti popolnoma uničen in iz ostankov ni moč ugotoviti notranje razporeditve in stanje opreme v času nastanka požara.
2. Ob potopitvi in kasnejšem dvigom je prišlo tudi do osipa delov, ki so sestavljali notranjo opremo.
3. Iz ostankov čolna po požaru in slike 1, je moč sklepati (glede na obširnost poškodb, da je ogenj izbruhnil na krmnem delu plovila in se nato širil proti premcu.

4. Preiskovalec ni imel dostopa do načrta čolna niti do dnevnika vzdrževanja tako, da v času oglada ni bilo mogoče ugotoviti niti tega, kje so se nahajali rezervoarji goriva in na kakšno gorivo so motorji sploh delovali. S strani URSP je bilo povedano, da naj bi bila motorja benzinska.
5. Preiskovalcu ravno tako niso znana dejstva (ker gre za privatni čoln) glede vzdrževanja motorja in kakšen režim vzdrževanja je proizvajalec predpisal, ravno tako ni znano, ali je vzdrževanje opravljal pooblaščen servis ali pa kar lastnik sam.
6. Zaradi popolnoma uničenega čolna na njem ni bilo mogoče identificirati ne stanja pretočnih cevi goriva med rezervoarjem goriva in motorji, niti stanja električnih napeljav in naprav, s pomočjo katerih bi bilo mogoče slutiti na morebitni kratki stik in posledični vir vžiga razlitega goriva.
7. Iz oglada ni bilo mogoče ugotoviti vzroka nastanka požara.

Po opravljenem ogledu in pridobitvi zapisnika zaslišanja potnikov s čolna pa se je pojavila informacija, katera načeloma lahko razloži nastanek požara. Lastnik je namreč izjavil, da je desni motor začel izgubljati na moči ter da so malce kasneje opazili dim na desni strani strojnice ter manjši plamen. Ko so odprli pokrov motornega prostora je zagorelo na vso moč. Ogenj so sicer poskušali pogasiti z dvema prenosnima gasilnima aparatoma, vendar žal neuspešno.



Slika 2: Prevrnjeni čoln v Marini Izola pred dvigom iz vode

Iz navedene izjave se lahko sklepa sledeče:

Desni motor je deloval pod polno obremenitvijo in je nenadoma začel izgubljati nastavljene vrtljaje. Do samodejnega zmanjševanja vrtljajev je lahko prišlo bodisi zaradi zamašenega katerega od filtrov goriva ali zaradi okvare črpalke goriva ali pa poškodbe na sistemu dovoda goriva iz rezervoarja v motor. V tem primeru je zelo verjetno, da je bil dovod goriva poškodovan ter je prišlo do iztekanja goriva na pregreti del motorja. Ob poškodbi dovoda goriva za črpalko se pojavi možnost razpršenja goriva in hitrega hlapenja, kar lahko vodi do eksplozije ali pa samovžiga. Poškodba dovoda goriva pred črpalko goriva vodi zmanjšanju vrtljajev in na kraju tudi zaustavitve motorja.

Ker je verjetno prišlo do manjšega puščanja goriva se je le to (tudi zaradi temperature v strojnici) zelo hitro vnelo. V vsej tej kombinaciji pa so potniki dodatno odprli pokrov motornega prostora ter s tem povečali dotok svežega zraka, kar je bilo za nenadzorovan izbruh ognja usodno.

V nadaljevanju se nahaja časovnica dogodkov, kakor jo je pripravila URSP, ki je tudi koordinirala akcijo reševanja.



Slika 3: Dvignjen čoln

13:42 na Vhf Ch.16 prestrežemo klic italijanskega čolna, kako kliče kapitanijo Venezia, da imajo požar na čolnu pribl. 1Nm nad Izolo. Meni se na klice ne javijo. Kasneje ugotovimo, da so bili v resnici 2,3 Nm severno od Izole.

13:43 pokliče Rijeka MRCC in pove, da so tudi oni prestregli klic na pomoč. Povejo, da so slišali, da naj bi bile tri osebe na čolnu, kasneje ugotovimo, da je bilo v resnici šest oseb na gorečem čolnu.

13:44 preko 112 vprašam gasilce, ali imajo možnost gašenja na morju. Povejo, da nimajo možnosti. Naknadno je bilo z gasilci dogovorjeno, da bodo trije gasilci z opremo čakali na car. pomolu, da jih prepeljemo na kraj nesreče, če bi bilo to potrebno.

13:45 poslan čoln SI-11 (patrola Štor in študent Fon) na kraj dogodka.

13:50 telefonira privat slo čoln izpred Belih skal, da grejo tudi oni na pomoč, če bi bilo potrebno koga pobrati iz morja.

13:35 OKC pošlje na kraj dogodka pol.čoln P-16.

13:54 o dogodku obveščen Vladović, kateri naknadno obvesti tudi Bajca in Besednjaka.

13:59 aktivirali vlačilca Neptun na gašenje.

14:00 SI-11 na kraju požara.

14:01 P-16 na kraju dogodka.

14:05 izpluje vlačilec Neptun. O dogajanju obveščen direktor.

14:09 javi SI-11, da so potegnili iz morja 6(šest) lt. Državljanov, ki so poskakali v morje iz gorečega čolna. Povejo, da je en lažje poškodovan (odrgnine na kolenu), ostali v blažjem šoku.

14:10 preko 112 naročili zdr. reševalno ekipo na car. Pomol v Izoli, da pregledajo rešene ljudi iz zgorelega čolna.

14:12 pride direktor, ker je bil predhodno obveščen o dogajanju.

14:14 SI-11 odpelje rešence proti car. Pomolu v Izoli.

14:18 vpokličemo dežurno posadko SVOM-a (Peroša, Gombač).

14:20 SI-11 pripluje do car.pomola v Izoli in preda rešence v pregled in oskrbo reševalni zdr. ekipi, katera je prispela istočasno na pomol.

14:20 vlačilec Neptun pripluje na kraj nesreče in prične z gašenjem gorečega čolna.

14:35 Policija prevzame ponesrečence v svoj postopek.

14:45 SI-11 pinovno odpluje proti gorečemu čolnu, kamor pripluje ob 14:54.

14:49 telefonsko obvestim MRCC Roma o dosedanjem dogajanju in o stanju rešencev.

15:10 izpluje SVOM z SI-20. Na čolnu je tudi Steffe', ki je sam prišel, ker je izvedel za dogajanje.

15:23 SI-20 pripluje na kraj nesreče.

15:25 po prihodu SVOM-a SI-11 odpluje in nadaljuje z redno patrolo.

15:32 vlačilec Neptun začne z vleko izgorelega čolna proti Ladjedelnici Izola.

15:35 se z 112 in gasilci dogovorimo, da Neptun ali SVOM odvede izgoreli čoln, iz katerega se še vedno vali dim, v Ladjedelnico Izola.

15:52 javi SVOM, da se je izgoreli čoln, zaradi poškodb, malo pred ladjedelnico potopil. Pozicija potopitve ostankov čolna je 45°32,7'N in 013°39,9'E.

15:57 SI-20 odpluje proti Kopru.

Dr. Janez POŽAR

Preiskovalec pomorskih nesreč in incidentov