

タイタニック号の操縦性能について

08C07047 清水 唯

1912年4月14日、ホワイトスター・ラインの新造大型客船タイタニック号は、サウザンプトンからニューヨークへ向かう処女航海の途中、夜11時40分ごろに波静かな北大西洋上ニューファウンドランド沖にて冰山に衝突し、約2時間40分の後、大混乱の中に沈没した。2,200名あまりの乗客・乗員のうち、救助されたのは700名あまりで、1,500名以上が船と運命を共にするという大惨事となった。

その後、1985年9月1日にアメリカとフランスの合同調査隊によって海底3,773mに眠るタイタニック号が発見された。事故後、またタイタニック号発見後に多くの調査がなされ、様々な事故原因が指摘されている。例えば、以下のような事故原因が挙げられている。

- ・ 冰山情報の見逃し
(無線通信は当時乗客の電報窓口として見られており、その目的でフル回転していた)
- ・ 冰山発見の遅れ
(波静かな海であったため冰山に白波が立ちにくく、発見しにくい状況であった。また、双眼鏡が紛失していたことが原因につながるという説もある)
- ・ 救命ボートの数
(19世紀から20世紀にかけての船舶の急速な大型化に対し、救命ボートの規則は以前のまま残されてしまっていた)

来年、タイタニック号沈没事故からちょうど100年を迎える。タイタニック号の大惨事は、人間の知識と技術に対する過信と奢りが引き起こしたことであると言っても過言ではない。そのことが、100年経った今も、人々の関心から消え去らない要因の一つではないだろうか。

今回私は、タイタニック号の操縦性能の面から、タイタニック号が冰山を避けきれなかったことを検証したいと思う。そのために次のようなことを調査する予定である。

- ①タイタニック号の推進器と舵
- ②その操縦性
- ③クイーンメリー2、クイーンエリザベス2の推進器と舵
- ④その操縦性、タイタニック号との比較
- ⑤タイタニック号の操縦性が事故原因の一因であるかの考察
(⑥最近の大型客船の推進器 ex.POD 推進器)