

かもめプロペラ

「ゲートラダー」性能向上で取組み

「Sea Japan 26」でセミナー

かもめプロペラ（板澤 一樹社長）は4月22日、東京ビッグサイトで開催された日本最大の国際海事展である「Sea Japan 2026」において、「探船者から見たゲートラダーシステム」最新の搭載実績および外航船への展開」と題してセミナーを行った。講師は板澤社長と技術部プロペラ設計グループ兼新技術開発グループの角谷拓紀主任が務めた。

講演では、まず板澤社長が「ゲートラダーシステム」の概要および最新の搭載実績について説明。ゲートラダーは、特殊舵に求められる操船性に加え、高い省エネ性能も実現していることが特長。2017年に初号機を搭載した内航コンテナ船が就航し、海上公試でフラップラダーを搭載した同型船と比較したところ、14%の省エネ効果を確認できたことから製品化。現在までに内航船や外航船、漁船、練習船の10隻に採用されている。

今後については、ばら積み船やリーフアコンテナ船、プロダクトタンク船の練習船「大島丸」船

長へのインタビューをビデオで上映。その中でゲートラダーのメリットとして、◇オートパイロットは従来舵と比較して違和感なく使用できる◇従来舵と比較して省エネ◇

角谷氏は、「探船性能・省エネ・安全性を同時に実現する次世代の操船システムとして引き続き開発を進める」と意欲を示した。



進化する「ゲートラダー」について説明

舵機室が非常に静か◇片舷でも操船が可能◇軸抜き時に舵を外さなくてもよい。一方、デメリットとして、◇クラッキングモード時に前進行止が発生◇舵が2枚あり舵板が片持ち梁のような構造なのでその分のメンテナンスコストが不明——などを挙げた。

これらのヒアリング結果を踏まえ、同社では課題解決および性能向上に向けた取り組みを進めている。その一つがクラブニングモードであり、舵板の形状を工夫することで完全な真横移動が可能となった。昨年就航した内航タンカー2隻に実装し、高い評価を得ている。また、ゲートラダー専用の舷でも操船が可能◇軸抜き時に舵を外さなくてもよい。一方、デメリットとして、◇クラッキングモード時に前進行止が発生◇舵が2枚あり舵板が片持ち梁のような構造なのでその分のメンテナンスコストが不明——などを挙げた。

その中から昨年就航し

