

JOB REPORT

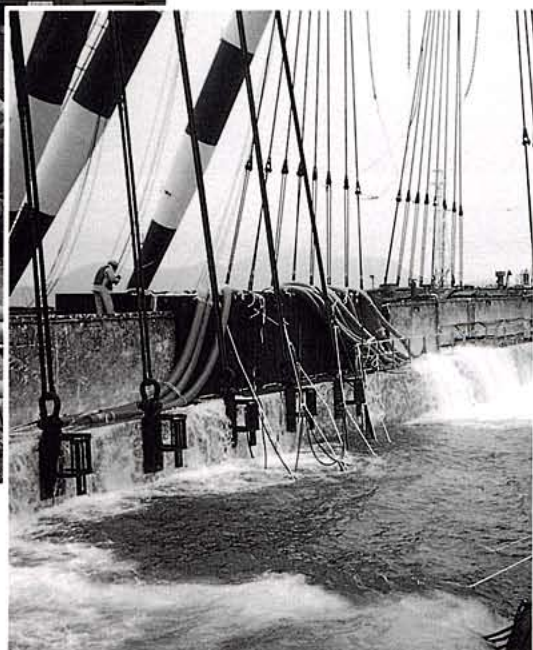
日本初！ 大形沈没船引き揚げ作業

5月2日、愛媛県越智郡宮窪町九十九島沖で、自動車運搬船オレンジ・コーラル号(7,627トン)がタンカーと衝突し、輸出用自動車913台を積んだまま沈没した。

現場の来島海峡は1日千隻を越える船舶が行き交う過密航路で、水深21mの海底に沈む巨大船は危険な「人工暗礁」になるので、今治海上保安部の指示により、深田サルベージ建設(本社大阪市)が引き揚げ作業を行なうことになった。最も問題になったのは船内に200klも重油が残っているので、海底での解体ができないということであった。そこで技術陣が検討を重ねた結果、クレーン、排水、空気注入を同時進行させる「三位一体作戦」を採ることになった。船内の海水は約4万トンと推定されるが、排水作業を請負った長浜産業㈱の依頼により、桜川ポンプもこの作戦に参加することになった。

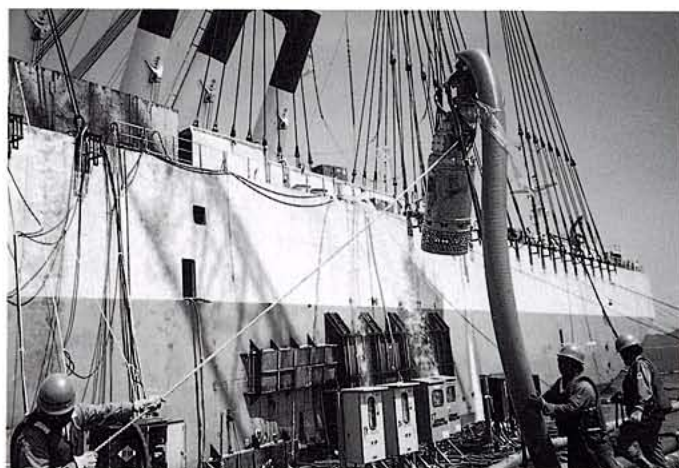
まずポンプすべてをケーブル100m付にする作業から始めた。ポンプおよびケーブルすべてを船内に沈めた後でダイバーがケーブルの先端を引き上げる手順なので、CT KITを使用し、ケーブル先端には水切加工を施した。絶縁低下を防ぐためである。すべてのサクションホースも用意したが、これら排水準備のために1ヶ月を要した。

6月23日、引き揚げ作業前日。すでに船内にセットされているポンプ16台のケーブルを加工し、運転盤にセットする。絶縁はすべて無限大、発電機10台(90KVA~300KVA)の点検も完了し、後は指示を待つだけである。





6月24日、午前4時現場着。最終チェックを行う。午前7時、いよいよクレーン巻き揚げ開始。ワイヤーがピンと張り、クレーン船がグッと沈み込んだ。ゆっくりと巻き上げてゆく。約2時間後、最上甲板が海面に姿を現わした。その直後、指令本部より排水スタートの指示が飛んだ。16本のホースの先端より勢いよく水しぶきが上がった。ここからはポンプが主役である。排水は順調に進み、午後3時ごろには船首の「ORANGE CORLAL」の文字も見ることができた。午後4時、ポンプが汚水を吸い始めたのでポンプを停止。オ号に乗り移り4時、3時を船底にセットし、それと同時に8時、6時は撤去（8時、6時は4層目に入っており、船は7層構造）。船内にはまだ2万トンの海水が残っていると思われるが、計算では排水完了は明日の午後4時前後になる。それまでは持久戦である。



6月25日、みんなが見守る中、オレンジ・コーラルの赤い喫水線が見え、53日ぶりに原形のまま海上に姿を完全に現わした。しばらくして排水終了の無線が本部より入り、我々の役目も無事に終了した。

原形のまま大形沈没船を引き揚げるという国内初の試みに参加できたことに感謝すると共に、無事終了したことにホッと胸をなでおろしながら船を後にした。

使用ポンプ

- U-2608A × 4台
- UL-2256A × 12台
- UL-2104A × 10台
- UL-283B × 10台



UL-283B



UL-2104A