

真夏の夜の夢 悪夢編

JH3AEF 東條純一

大阪人にとって成田で飛行機に搭乗するのは誠に不便なものだ。特に午前の成田便ともなれば煩わしいことの上ない。このstoryもそのようなcaseで起こったお話である。

仕事の都合で大阪を最終便に乗れば当然東京で前泊ということになる。この度は品川泊り 翌早朝成田に向かう予定とした。成田に向かう成田エクスプレスの切符も事前に入手した。品川を6時05分に出る成田エクスプレス1号、10号車10Aである。

土曜日の午前6時まえ、さすがの品川駅も閑散としていた。ベンチに腰を下ろす前、指定の13番ホームをくまなく見てまわった。ホームには1号車から順に7号車までしっかりとマークが印されていた。しかし屋根の切れるその先はホームだけが延々と続いていた。10号車はかなし先だなど感じながら屋根のあるホームの中央よりのベンチに腰掛けた。ひと時、遠くのホームをひっきりなしに行き来する電車を、子供のようにキョロキョロ眺めていた。間もなく6時01分発成田空港行き各停が入ってきて、先頭は先ほどのホームの先端まで進み停車した。盛んに「空港にお越しの方は次の成田エクスプレスにご乗車ください。成田エクスプレスは6時5分の発車です」とアナウンスしている。早朝にもかかわらず、かなし数の乗客が乗降し電車はすぐに出て行った。

しばらくすると成田エクスプレスのアナウンスが始まった。

「成田エクスプレスは6両編成で参ります」

エ、エ、エーツツ!!! ななに!!! 6両編成??? 俺の切符は10号車やで???

早朝の6時とあって、あたりに駅員の姿もない、、、どないしてくれんねん!!!

「列車が入ります、白線までおさがり下さい」

案の定、電車は私の座っているベンチよりずっと手前で停車した。とんでもないと思いながらもトランクを引っ張り先頭車めがけてつっ走った。

人の苦労も知らずに「この列車にご乗車のお客様は乗車券のほかに特急券、座席指定券が必要です」

知ってるがな、、知ってるがな、、そんなことゆてんと10号車つないでくれ!!!

ふーふー言いながらやっとのことで先頭車の一番前のドアに飛び込んだ、と同時に電車は動きだした。

6両編成というから当然俺の席など、いや俺の乗る車両すらないのだ。

一体どないなってるねん!!!

しょうがない、ドアを開けて車内へ。シートは全て進行方向向きで満席。一寸腰を下ろす余裕すらない。そのうえ皆の視線が一斉に息せき切って飛び込んだ私の顔に突き刺さった。「お前、指定券も無しに成田までズルするつもりやろう」あろうことが彼らの顔面にはそのような蔑視の眼差しがあるような錯覚にまでとらわれた。

車両の最後尾まで行く勇氣など到底なく、デッキで一時間立っばなしも酷な話。と、ドアわきにあった身障者用の座席を発見、と！あえずここに身を沈めた。健康人の私がこの特別な席に座ることはいささか気のひけることではあったが俺に何らやましいところはないのだ。ようやく皆の視線を全身に浴びる苦痛からは逃れることができた。

しばらくすると警乗が通り過ぎてすぐ先の運転席まで行き引き返してきた。座席のことで何か言われるかなと思いきや素知らぬ顔、ならばと切符を差し出し

「あのう、、、」

乗車券のことは車掌にお申し出ください」とそっけない。



座ってしまった安堵感もあり車窓を眺めながらついうと トントントンと肩をたたかれた。車掌だ。無賃乗車の上に身障者席を占領しよってと言いいたげな形相だが言葉だけはいたって冷静に、、、職業的な一種独特な口調で乗車券を拝見します」

ホイキタ、ホイキタ。ポケットから乗車券を出してすかさず
 「10号車10Aとなっておりますな、大阪で購入したんですが、、、」
 「6両編成で10号車なんかおまへんがな」

車掌ニマツとせす

「この列車は7号車から12号車までの6両編成となっています。どうぞこのままお座りください」
 そんなんあり??? それなら駅でアナウンスするか、張り紙でも出しとけよな、、、
 空港に入ってもまだ「あそこにただ乗りのオッサンおるで」のトラウマは消えなかった。
 これはやっぱり鉄道会社に小言のひとつも言いたくなるケース、皆さん如何ですか。

定員合計290名(普通車262名、グリーン車28名)



列車名	NEX 1号	NEX 1号 3号	NEX 3号	NEX 3号
河口湖発				
計15分				
富士山月尾				
大高八王子			0550	
立国三吉			0555	
横須賀子倉			0604	
鎌倉船塚			0610	
北鎌倉船塚			0617	
大戸横武蔵小			0620	
大池新浜品東				
千四佐成空				
成田空港				
大池新浜品東	0555		0634	
千四佐成空	0601		0640	
成田空港	0616	0605	0647	0654
大池新浜品東	0618	0612	0658	0654
千四佐成空	0715	0718	0752	0756
成田空港	0718		0756	
運転日	毎日運転	毎日運転	毎日運転	毎日運転

(上) NEX 車両案内 (車両編成/車内設備) (右) NEX 時刻表
 JR東日本 ホームページより引用

東條さん、成田行きお疲れさまでした。

JR東日本のホームページで成田エクスプレスについて少し調べてみました。

上の車両編成図と右の時刻表からみると
 東條さんの乗車された大船発の NEX1号 7号車～12号車、6両編成が06:12に東京駅に到着、その直後に同じ編成の新宿発の NEX1号 1号車～6号車、6両編成が東京に到着し、これら2列車を連結して NEX1号 1号車～12号車、12両編成が出来上がるようですね。

6号車～12号車」の特殊編成の列車、車両停車位置をしっかりと案内してほしいですね。

編集子 JA3AOP/ 杉山 追記



10月にTF,OXに行きました。
 (左) 博物館での一コマ JH3AEF/ 東條

Land Rover シリーズ2 (1958- 1978)の消防車。
 ワークホースとしていろんな用途のものが作られました。英軍特殊空挺隊の砂漠での保護色のピンクパンサー (右) JA3AOP/ 杉山



完全SDRトランシーバ "TRX-305" について

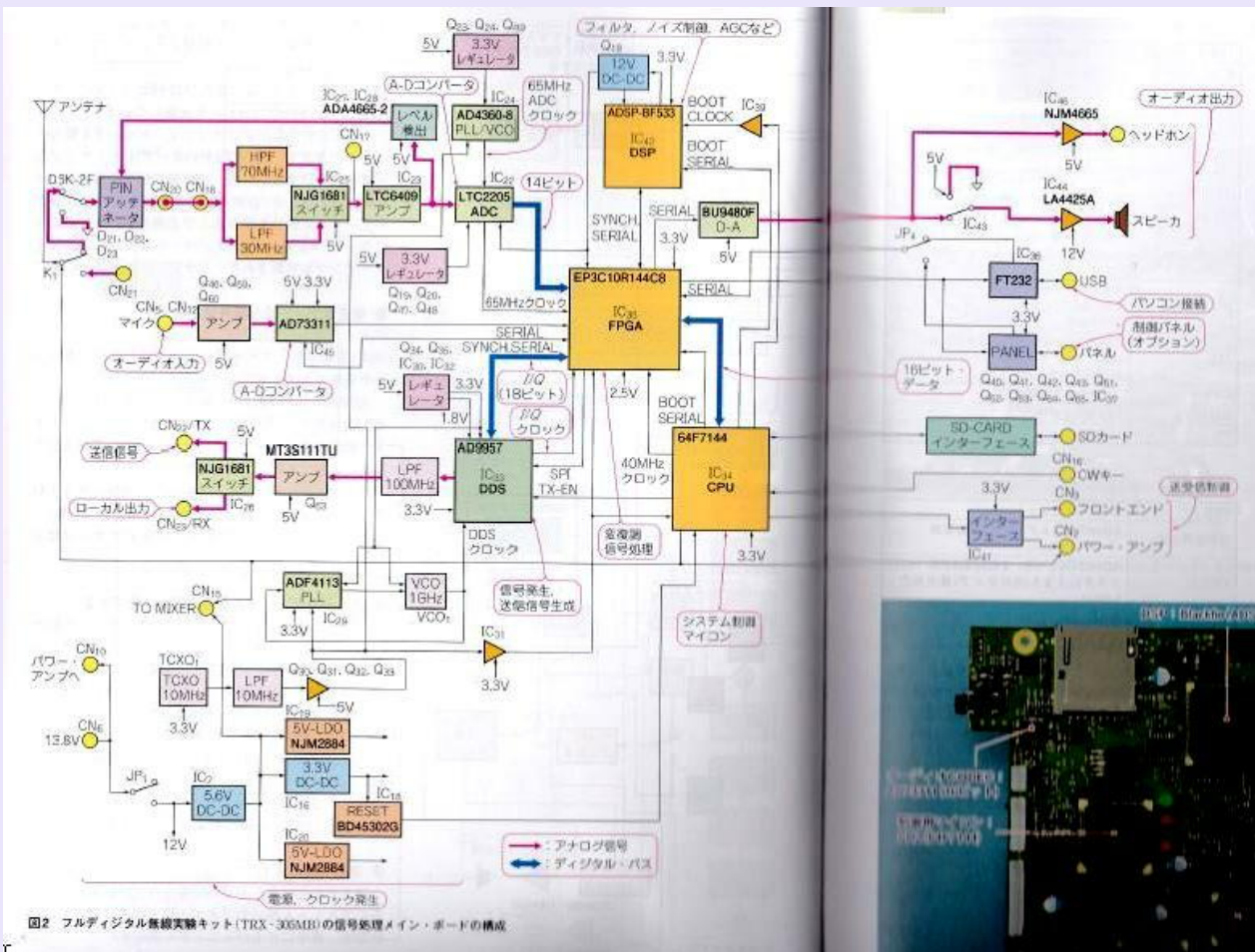
JA3IVU 北井 十生

2015年のハムフェアでICOMからIC7300が発表され、みなさんの話題となっています。2014年9月号の「トランジスタ技術」誌で「フルデジタル無線」と記事になったトランシーバ実験キットRX-305を2014年のハムフェアで予約をし、その年の11月に送られてきた。本来はフルデジタル無線の実験をするためのものであるため本体のみでは出力3dbmである。5Wの1.5AアンプとBPFとスタンドアロンで使用できるよう通常の無線機のような操作ができるようになっている。

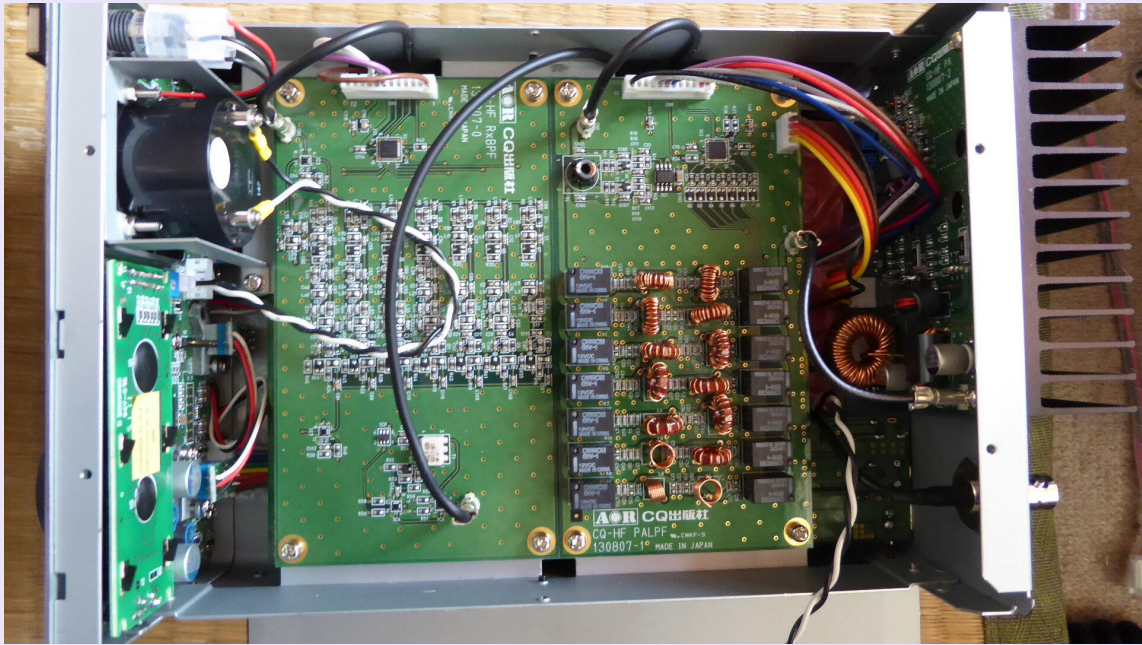
- 1) 送信系
マイクからの信号をA-D変換し、FPGAのデジタル信号処理で変調を行い、DDSで変調(I/Q変換)されデジタルの直交ミキサで直接変調周波数を発生させています。これはDDS(Direct Digital Synthesis) ICでD-A変換とI/Qミキサで行っています。
 - 2) 受信系
受信した信号はATTとBPFを通ったあとA-D変換され、FPGAとDSPでデジタル信号処理を行い、D-A変換されたあとスピーカーから出力されます。
 - 3) アナログ変調、復調(実験用)
SSB,AM,CW,ナローFM,ワイドFM、RZ-SSBなど
 - 4) デジタル変調、復調(実験用)
GMSK,C4FM,BPSK,QPSK,QAM,OFDMなど
 - 5) 変調方式
直接I/Q(直交)変調(クロック1GHz)
 - 6) 通常の変調
AM,LSB,USB,CW,NFM
- なお、説明、計算式等はトランジスタ技術 2014年9月号 CQ誌 2015年9月(P96~P109)に解説記事がありますのでごらん下さい。
(Sn Cos フーリエ級数 行列式などと頭が痛くなります)



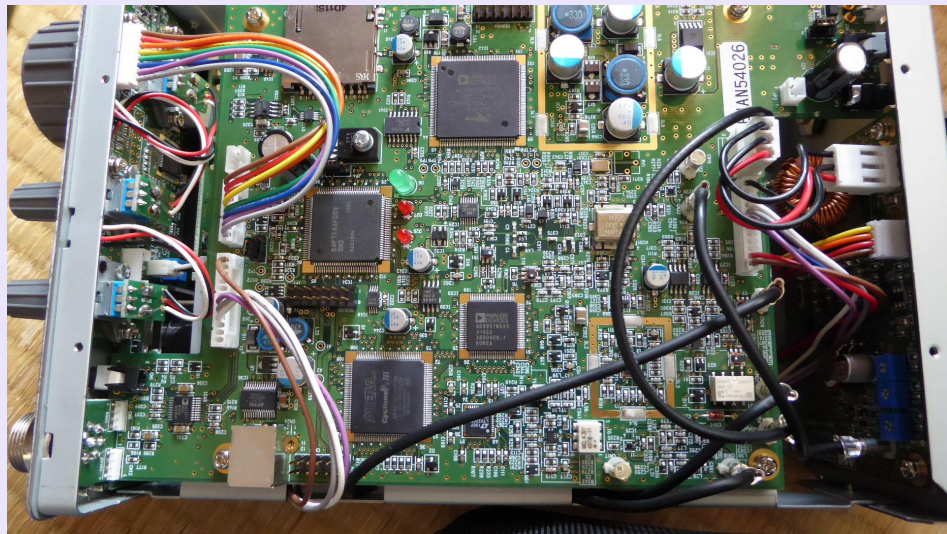
8) 外観正面(上)



9) 内部 (左縦-操作パネル 左基板-受信BPF 右基板-送信BPF 右縦-PA基板)



10) 内部(メインボード)



11) キット組み立て

- 基板間のピンソケットのハンダづけ
- 操作基板、受信と送信のBPF基板、PA基板のハンダづけ

12) PCをつなぎソフトウェアをダウンロードする。

13) DC電流計、高周波電力計をして、PAのアイドル電流を調整する。

14) 製作の感想

・パーツが小さく、ハンダづけが作業が大変だった。 油断をするとすぐとまりのピンと仲良くついてしまった。

15) 無線局の変更申請

運用するためには変更申請が必要のため、CQ出版から系統図、変調方式、終段等を取り寄せ、JARDの保証認定を受け、変更申請を行い許可された。

16) 運用してみた

- 受信感度はIC7200やTS480と差はない。
- 選択度はCWは300Hz SSBは2.7kHzのDSPフィルタとなり 良く効いている。
- SSBの受信音は自然な音 AMの放送はきれいな音 (フィルタを30kHzまで広げられる)
- 内部にコアなどのフィルタや高周波用のシールドがないので回り込みをおこす。特にSWRが1.5を超えると送信出力が不安定となる。
- 7MHzで国内と近隣諸国であればCWのQRPでQSOできる。

急いで記事を作りましたので間違いがあるかも知れませんが、ご容赦をお願いします。