



2018年が良い年でありますよう



淡路島へちょっと移動

JH3AEF・JA3IVU

さる 12月 16-17 日と一晩のローバンド運用に淡路島洲本市由良地区に移動運用をしてきました。

いつもは JH3AEF 東條さんが一人であちこちに出かけているとお話しをお聞きし、同行させていただきました。

12月 16 日昼過ぎ、淡路島に向け、阪神高速から明石大橋を通り、神戸鳴門高速で洲本市由良地区へ到着しました。

早速、東條さんは 160m 用の LW を立て、私は AH-4 と 23m のワイヤーで LW とイギリス製の 40m と 30m のアンテナを立てました。実はこのアンテナを使用するのは初めてでした。以前、島本さんが海外運用でよく使われているアンテナと紹介されたいたものです。

コイルのタップとエレメントの角度を変えて同調をとるもので簡単に VSWR が 1.2 程度に調整できます。また、組み立ても簡単で 10 分もあれば立てられます。

リグは東條さん IC7300M、私が IC7000M を使用しました。

暗くなってくるとさすがに車内でも寒くなってきますので服や毛布にくるまっでの運用となりました。東條さんは 160m の CW を私は 80m,40m,30m のデジタルモード (JT65, FT8) を運用しました。

160m は海外の入感はなく JD1 のみ、デジタルは Eu や W が入感するが呼んでも応答なく、近場のみの QSO でした。次回は LW でなく、DP を立ててみようかと考えています。

(文: JA3IVU)



左手前 AH-4+LW

右奥 160m LW



イギリス製垂直ダイポールアンテナ

Panama Canal

J13USA 島本 正敬



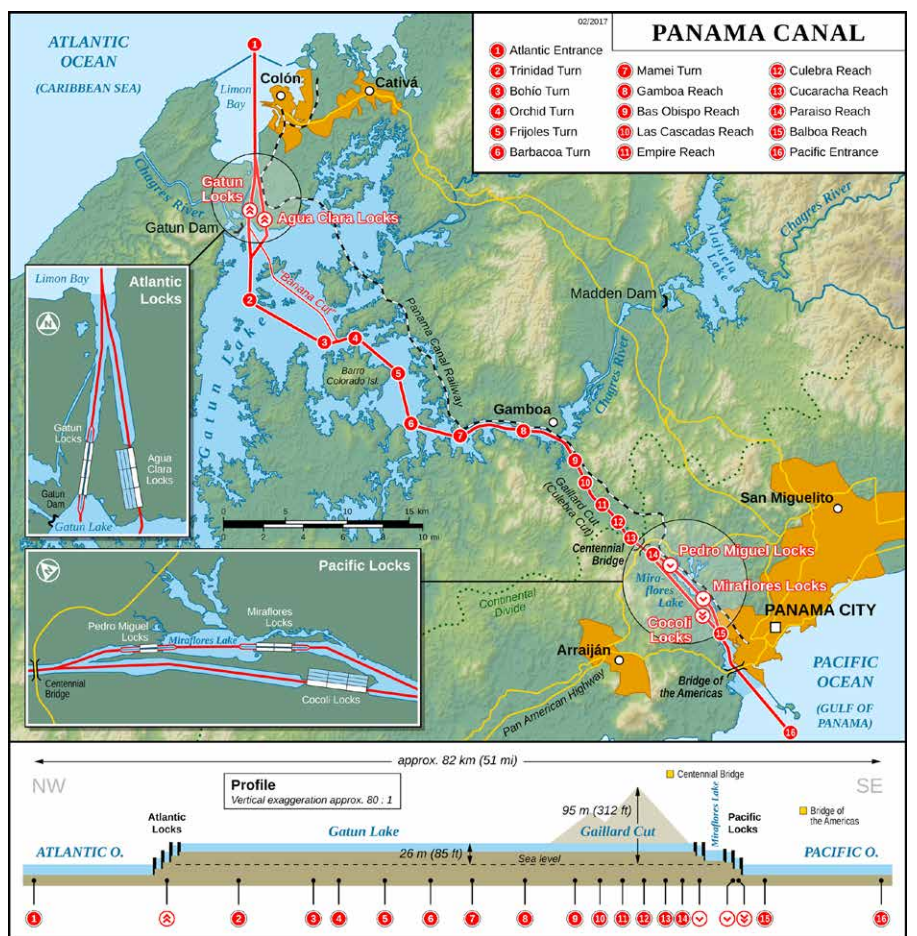
僕にとっての最初のクルーズは2016年9月のバンクーバーから横浜への16日間の船旅でした。退屈するかなどの心配を無用なものにしたのは用意された数多くのイベント、その中に毎日異なったテーマを取り上げたレクチャーがありました。ある日のテーマはパナマ運河。パナマ運河を通過するために設けられた船の最大許容幅をぎりぎりいっぱいにした船が、ロックと呼ばれる水門通路を通過する際、船体と水路壁との間が1mにも満たないという話がありました。全長300mもある巨大船の側面と水路壁との間がたった1m以下!!それが本当なのか、もし本当ならどうやって? そのレクチャーをきっかけにパナマ運河が突然興味の対象になったのです。それを自分の目で確かめたいと、それから1年あまり経った2017年12月のパナマ運河クルーズに参加することになりました。米フロリダ州のフォートローダーデールを出港し、コロンビアを経由した後にパナマ運河を通過。その後、コスタリカ、ニカラグア、メキシコ2港に1日ずつ寄港した後、ロスアンゼルスまで16日間のクルーズです。その全部をお話していると長くなりますので、驚異のパナマ運河通過のお話をご紹介しますと思います。



今回のクルーズ船はIsland Princess (92,000トン、295m x 32m、最大乗客数2,200、乗組員数900)、米国のクルーズ会社の船ですが、船籍登録はバミューダです。ですから、国際水域を航行するこの船でアマチュア無線局を運用するにはバミューダの免許が必要です。



今回は大西洋(カリブ海)側から太平洋側へ向かってパナマ運河を通過します。これを世界地図で見ると、東から西へパナマ運河を通過するように感じますが、実際にはこの辺りは南米側が東、北米側が西という地形です。そんなこともあり、パナマ運河は大西洋側が北西、太平洋側は南東という配置になります。



大西洋側から運河に入るとすぐに、Gatun Locksという名の閘門が現れます。それを通過するとGatun湖に入ります。それを進むと運河に入ります。運河を25km程進むとPedro Miguel Locksに到達し、その後小さな湖を通過すると最後の閘門Miraflores Lockに達する全区間がパナマ運河です。途中のGatun湖はダムでせき止めて作られた大きな人口湖で、湖水の水面は海拔26mあります。ですから、大西洋側からこの湖に入るには26m船を上昇させる必要があり、そのために3段階の閘門が用意されているのです。船が中に入ると前後の水門が閉められて水が注入され水位が8mほど上昇します。そして水位が次の段と同じとなると、前の水門が開かれて船は次の水門へと移動します。そして、再び8mほど、とこれを3度繰り返して湖の水面まで船を運ぶのです。この3段の通路は両側コンクリートです。しかも、300m長もある船を通すのに、船体と水路壁との距離は



並行した対向水路を大西洋側に出てる船

なんと2フィート、60cmほどしかないのです。水位が上がるたびに次の水門へと船を移動させるのですが、その60cmを保ちながら移動させるのです。水路の両側には船体と水路壁との間隔を一定に保つため制御をするための牽引車用のレールが引かれています。水路内での船の移動はこの牽引車が行うと思っていたのですが、この牽引車は船の左右の制御をするためのもので、前進させるのは船自体の動力だと聞きました。この牽引車は船の大きさ等に応じて、2～8台が一隻の船舶の移動に利用されます。また、この場合の複数の牽引車は集中制御され、ワイヤーの引っ張り具合、移動速度等、バランスを保って船舶の左右の動きを止める仕掛けになっています。



水位上昇前と上昇後 (同じ場所で撮影)



ここまでの話は従来のパナマ運河を通過する話です。より大きい船を通すために新しい開門が建設され運用を開始しました。従来の開門は2隻同時に通過できるように水路や水門が2セット用意されているのですが、新しいものはより大型のための水路を4組として準備されていますが、一組だけが完成しているだけです。

通行料金は興味のあるところでしょう。通常の船舶は大きさその他により料金が異なるとのことですが、おおよそ日本円で500～600万円程度とのこと。数時間の通行の割には高いという印象を受けるかもしれませんが、南米の南端を回るための燃料費や時間を考えれば妥当な料金だそうです。今回初めて知ったのですが、パナマにとっては運河は観光資源として活用しているのです。今回のクルーズも運河見物がメインイベント。ですから、クルーズ船に対しては乗客数に応じて料金を請求することによって、その料金は一人当たり約300米ドル。今回乗ったクルーズ船には2000名弱の乗客が乗っていたので、支払った金額は6千万円余りとか。湖でクルーズ船をもう一隻見かけましたので、それだけで当日のクルーズ船通過による売り上げは一億円を超えていることとなります。しかも、支払いは通過の2日前までに現金での支払いが必要だそうです。



湖から運河に入っていく日本のLPG運搬船 越州丸



太平洋側と大西洋側間のコンテナ輸送のためのパナマ運河鉄道



運河沿いの唯一の町 Bamboá



運河の両岸は熱帯雨林



運河に架かる橋は二つ。現在3つ目を建設中



Newsletter

<http://ji3zag.net/html/nl.html>

会報を自由にダウンロードすることができます

Monthly meeting

at International House Osaka
the 2nd Friday of each month

Web: <http://ji3zag.net/>

Rollcall

Every Saturday 00:00UTC @21.370MHz