

Channel MORIOKA

アマチュア無線盛岡クラブ
SINCE 1949

平成15年5月号

JA7YCE

ホームページ <http://member.nifty.ne.jp/ja7yce/>

平成15年度通常総会終了

5月10日、労働福祉会館においてアマチュア無線盛岡クラブ平成15年度通常総会が開催されました。出席者数は本人23名、委任状47名の計70名でした。当日欠席された会員には総会資料を同封致しましたのでご覧下さい。尚、役員改選については、以下の通り全役員が再任されました。

会長	JA7JHT
副会長	JA7VFK, JE7RJZ
理事	JA7EU, JA7MFL, JA7QQQ, JA7SYA, JH7PIP, JH7WKQ
監事	JA7BI, JA7SN
顧問	JA7FWR

カリブ海での運用記 最終回

JR7HAN/1 花野峰行

3. セントルシア (J68RN: 11月8日～10日)

さて、最後はセントルシア (J6) です。ここもお邪魔したのはDXシャックのレンタルシャックとして紹介されているJ69Bバーナード・トーマス氏のお宅です。同氏は現在62才で、ラム酒などを作るセントルシア最大の酒造会社の営業部長をしており、かなり多忙なようです。FA Xを送ってもなかなか返事がなく、やむなく、会社と自宅へ何度も電話をしてやっと確認がとれました。それでも、次の電話の時には違う日にちを言い出したりで、こちらも冷や冷やしました。これは後で分かったことなのですが、私の訪問の翌週にJA7SGV鈴木さんが彼のレンタルシャックからQRVする予定があり、同じ日本人のしかも同じ7エリアですので、多忙な彼は少なからず混乱していたのでしょう。彼の場合は、FG5BGと違い、emailだけでは不安ですので、直前まで何度も電話で確認する必要があります。

なお、彼のシャックには、11月8日 (金) の夕方から11月10日 (日) の午後までの2泊しましたが、セントルシア自体には11月5日 (火) の夕方に入っていました。その間、彼に紹介してもらったホテル (Auberge Seraphine) にいましたが、役所や空港からは5分程度と近く便利がいいだけでなく、入り江に面した瀟洒で小綺麗なホテルで大変居心地のいいところでした。おまけに彼の会社から予約を入れてもらったことから10%割引になっており大いに助かりました。

なお、セントルシアに入った日には、彼が空港まで出迎えてくることになっていましたが、私の便が2時間以上も遅れたため、多忙な彼は来ることが出来なかったようでした。余談ですが、LIATはLeaving Islands Any Timeの略 (適当な時刻に出発する、あるいは、いつ出発するのかよくわからん、と言う意味でしょうか) だと言われているようで、出発時刻が当てにならないので有名だそうです。

私の場合、一旦ネビスからアンティグア (V2) で一旦乗り換えましたが、乗り換え後の便が遅れたのでまだよかったです。これが最初の便が遅れたらどうなっていたのかと思いましたが、アンティグアでの乗り換えは、グアデループからキッツに行くときにもありましたが、この時もアンティグアからの乗り継ぎ便が2時間近く遅れました。しかし、まあ、7フライトのう

ち、5フライトはほぼ定刻に飛んだのですから、ヨシとしなければならないのかな、と思っています。

アンティグアからセントルシアまでのフライトは約1時間でしたので、LIATではありましたが、ツインオッターのような小型の飛行機ではなく、同じデハビランドのDash 8 (40人から60人乗り。引き込み脚で、与圧あり) でした。アンティグアは重要なハブになっているようで、直行便のない島々の間は、アンティグア乗り換えが多くなるようです。

なお、またまた余談になりますが、航空会社名をもじった皮肉には、イタリアのALITALIAがAlways Late In Take-off, Always Late In Arrivalの略 (いつも出発が遅れ、到着もいつも遅れる...)、ベルギーのSABENAがSuch A Bad Experience Never Again (こんなひどいめにあうのはもういやだ!) の略、と言うのがあります。このためかどうか知りませんが、ベルギーのナショナルフラッグであったはずのSABENAは倒産して消滅してしまいました。

さて、J6でのライセンスの取得は非常に簡単で、事前にJ69Bに私の米国免許の写しを送付してあり、希望のコールサインを出してありました (J68HNまたはJ68RNを希望)。しかし、彼も多忙なのか何なのか分かりませんが、私がセントルシアに着いた翌日になってようやくライセンスオフィス (National Telecommunications Regulatory Commission; NTRC) に行ってくれたようです (本人の免許の更新もあるような話でした)。後は私がライセンスオフィスに行って手数料を払えば終わりです。11月8日 (金) の午後、仕事を終えた後、バーナードに教えてもらったNTRCのオフィスに行き (目印はAira Simmons School. この裏にある)、手数料 (私の場合実質2日間だけなのでUS10ドルだけ) を払い、その領収書にコールサイン (今回はJ68RN) を記入してもらいOKとなりました。

短期滞在者へのコールの発行は、いちいち過去の発行との重複の有無は調べないようです。出国してしまったらそれでおしまいだから、とのことのような話です。なお、今回ライセンスオフィスの住所、担当者が分かりましたので、今後行かれる方は、ライセンスに関しては、バーナードを通さず、自分で直接書類を郵送した方がよさそうです (私のホームページに書いてありますので、) 必要な方はそちらをご参照ください。http://hanano.jp)。私が手数料を払いに行った時にも、WW CWの時にでも来るのであろうとおぼしきJA局の申請書類の航空便が置いてありました。

さて、J69Bのシャックに戻りましょう。彼の自宅は、セントルシアの首都カストリーズの背後にそびえる高台の上であり、北から西方向は遮るものは何もない、絶好のロケーションに住んでいます。11月8日 (金) の午後にホテルをチェックアウトして待っていると、彼が迎えに来てくれました。奥さんと娘さんも一緒です。途中でスーパーマーケットで食料を調達して、彼の自宅につきました。買った物は、パン、バナナ、リンゴ、水、ジュースです。FG5BGの所もここも冷蔵庫があるので安心です。両方にはコーヒーメーカーもありますから、お湯も沸かせます (私はコーヒーを飲まないのに紅茶を入れました)。

FG5BGの所は、完全な別宅ですので、食事は自分で何とかするか、外食に行くしかないので、ここは、地下室がレンタルシャック (元は息子さんの部屋) で、上の家にJ69Bとそのご家族が住んでいますので、朝食を出してもらえました。なお、息子さんは二人いますが、一人は家を出て働いており、家にいるのは一人だけです。このためか、地下室の部屋はきれいにしてありましたが、がらんとしていました。専用のトイレとシャワーもあり便利です。ただしシャワーは水しか出ませんが (気温が高いのでむしろこの方がさっぱりするくらいです)。

彼は、かなりのお金持ちのようで、地元のヨットクラブのメンバーでもあります。土曜のお昼は、彼のご招待でヨットクラブのクラブハウスへ食べに行きました。ヨットクラブのメンバーは100名ほどで、地元の名士ばかりとクラブハウスのお姉さんが言っていました。

彼は沢山のリグを持っていますが、お気に入りにはTS830Sだそうです。そのほか、TS940S、FT767GXがあり、リニアはAlfa 76Aともう1台アルファを持っています。しかしながら、TS940SはCWはOKですが、USBがダメ、一方、FT767GXはダイヤルが廻らないので周波数の変更はハンドマイクのup/downキーで行わなければならない上、CWフィルターがない、と言ったように問題がありました。

彼は、リニアは部品があれば自分で直しているようですが、リグまでは直すことが出来ない上、アメリカに修理に出すのもお金がかかるため、なかなか直せない、とこぼしていました。一度修理に出せばUS500～600ドルはかかる、とのことで、これだけあれば日本で程度のいい中古リグが買えるね、と話していました。

私の場合は、どうしてもCW中心の運用になりますし、スプリットの運用になりますので、ここでもJR7FBR吉田さんからお借りしたFT-100Dを使うことにしました。彼からはリニアを使っ

たら、と言われましたが、FT-100Dのリレーがアルファのリニアをオンオフできるほどの容量があるかどうか自信がありませんでしたので、ここでも使いませんでした。従って、今回の一連の運用は、全て100Wと言うことになりました。

ANTは、高さが10mほどのタワー上にV44NEFと同じA3S(40m用DP付き)が乗っています。シャックの脇にモズレーのTA34(4エレトライバンド八木)が、高さ3mほどに固定されていました。JA向けには、こちらの方がいいと言うことでしたので、今回はこのTA34を使用しましたが、方位が北から若干東に向いているようでしたので、必ずしもJAの方向を向いてはいないようでした。他のANTは、40/80m共用のワイヤー逆VとWARCバンド用ワイヤー逆Vがありました。なお、彼は、タワーをクランクアップにしてもっと高くし、force12のビームに乗せ変えたいと思っているとのことでした(JA2EZD米塚氏がforce12のANTを持ってくることになっているのだが、なかなか持ってこないなあ、とのことでした)。

さて、現地の金曜日夕方から運用を開始しました。日本の土曜朝からのJIDX Phoneに出るつもりでしたので、その前はCWでJAサービス、ということで、21:44Zに21.010でCQを出すと、さっそくJA1SLS局から呼ばれました。すでにJAがオープンしています。開始後10分もしないちにJA7JHT伊藤会長とも交信できました。その後、JA7EU、JA7SN、JA7MFL各局とも交信できました。

まだまだCWでJAから呼ばれていましたが、コンテスト開始の23Zになりましたので、予定通り、21.180のSSBにQSYしましたところ、待ちかまえていたように、JA7SN、JA7EU、JA7JHT各局からコールされました。この目的は、QSLマネジャーをして下さっているJM7MFB大畑さんと交信するために周波数を確保すること。さっそく待機していた大畑さんと交信しようとしたが、なにやら向こうでは「国内のQRMがあつてきびしい」と言っているとのQSPが伊藤会長からありました。ところが、このとき「きびしい…」とか何とか言っているのが当方にもかすかに聞こえてきましたので、気合いを入れて呼んでみるよう伝言しました。かすかにではあります。JM7MFBがコールを始めたのがはっきり受信できました。こちらから5208を送ったところ、大畑さんも了解でき、4403をもらって無事交信に成功しました。

JIDXコンテストの方は結局21メガでの35交信だけでしたが、そのうちの最後の3局はランニング局を呼びに回ったものでした。呼ばれた方は、まずは、弱い信号の日本人に呼ばれておや、と思い、次にZone 8で驚いたり、喜んだりだったようでした。

その後は、CWを中心に運用しました。11月9日(土)朝には、まだ暗いうちから起きて7メガと10メガでCQ JAを連発しましたが、全くダメでした。その夕方(JAは11月10日(日)の朝)のJAのパスは多数のJAと21メガのCWで交信できました。このとき、初めて、忘れていたQRZ QRP?をやったのですが、状態がいまいちだったようで、多数のQRP局が呼んでくれているのが聞こえるのですが、コールサインを確認できるまでに至らず、残念ながら交信できませんでした。

翌日曜は午後からトリニダッド(9Y)への移動ですので、この日は早めに休み、翌朝も無理に早起きせず体調の維持に努めました。夜明け頃起き出し、再び7メガや10メガでCQ JAを連発しましたが、全くダメで、やむなく適当にEUやWを相手に遊んだ後、J69Bのご家族に朝食をごちそうになりました。結局、J6では7メガ、10メガでは全くJAと交信できませんでした。その後、持参のPCに入っている、私のシャックや家族の写真、タイやチベットの写真、FGやV4の写真などを見せるなどした後、EUやWと遊んで、現地の16時頃(20Z頃)にQRTし、今回の一連のQRVは終わりになりました。結局、J6ではJIDXコンテストでの35交信を含んで1,286交信(CW 1,186、SSB 104)でした。

4. 最後に余談の余談

カリブ地域はアメリカン航空のネットワークが充実していますので、今回は、成田(NRT)～ニューヨーク(JFK)～サンファン(SJU)～ドミニカ(DOM)、トリニダッド(POS)～マイアミ(MIA)～ワシントンDC(DCA)～ニューヨーク(JFK)～成田(NRT)をアメリカン航空にしました(島々の間はLIATなどのローカル便を利用)。最後におまけとして、これに絡んだ余談の余談などをいくつかご紹介します。笑い話の種にでもどうぞ。

その1 = 同時多発テロ以降初めて米国に行きましたが、米国内のセキュリティチェックは格段に厳しくなっています。ゲート入口での通常のチェック(これも以前よりはきちんとやっている)以外にも、アメリカン航空独自で抜き取り検査を行っており、外国人の私はほとんど毎回チェックを受けました。この時は、靴を脱ぎ(靴の中を調べられる)、金属物は身体から全て外して(ポケットに入れた鍵や小銭も全部出す)股を広げ、両手を水平に伸ばして立

ち、磁気センサーの棒で体中をなで回されます。また、持ち込み荷物も全部開けられ、ノートPCは個別に検査されます(通電させられた場合もありました)。なお、FBRさんからお借りしたFT-

100Dは、なくすといけないのでザックに詰めて背負っていましたが、聞かれたときには「Radioだ」と答えただけでOKになりました。このように厳重な検査です。このため、ゲートには早めに行っていないと乗り遅れかねないこととなります。ご注意ください！！

その2 = アメリカン航空だけのこともかもしれませんが、米国内線や近隣国への国際線は、2時間を超えるフライトであっても機内食が出なくなったようです。例えば、ニューヨークからサンファンは約3時間、トリニダッド(9Y)のポートオブスペインからマイアミは約2時間、マイアミからワシントンDCも約2時間で、以前なら確実に機内食が出たはずだったのですが、結局飲み物とお菓子しか出ず、機内食を当てにして食事をとらなかった私はひもじい思いをすることになってしまいました。ザックに入れた非常用のカロリーメイトがこんなに役立つことはありませんでした。価格競争のあおりを受けてサービスが低下したのでしょうか??? 結局、機内食が出たのは日本/米国の長距離国際線だけでした。皆様もご注意ください！！

その3 = 11月12日(火)は、トリニダッドからマイアミ経由でワシントンDCまでの移動でした。このため、マイアミで米国の入国手続きをしましたが、これが思いの外時間がかかり、あやうくワシントンへの連絡便に乗り損ねるところでした。これは、マイアミには中南米各国からの便が集中して到着し、しかも乗り継ぎの待ち時間が少なくなるよう、ほぼ一斉に到着し、ほぼ一斉に乗り継ぎ便が出発するようになっており、入国審査場に一気に多量の人があふれることになるからです。中南米の人々で英語のうまい人いや、ビザやパスポートに不備のある人などなどが少なからずいて、サンフランシスコやニューヨークでの入国審査のようにテキパキと運びません。数十分間列にならびっぱなしでもさっぱり進まず、さすがの私もかなりあせりました。幸い、米国人の列が早めに空いたので、そちらに回るよう指示され、何とかかなりました。これなら、最初から、外国人用の列ではなく、米国人用の列に並んでおけばよかったと思いました。その後、荷物を拾ってから税関審査を受け(ここも長蛇の列)、その出口で連絡便の係の人に荷物を預け、乗り継ぎ便のチェックインもせずとにかくゲートまで一直線で走り(空港がでかいので遠い!!!)、ゲートで搭乗券を発券してもらってなんとか連絡便に滑り込みました。皆さんもご注意ください！！

その4 = 帰国後、QSLマネジャーのJM7MFB大畑さんから、「今回のQSLがDXCCに有効になるよう、関係書類は送ってあるんだろうね」とプレッシャーを掛けられました。ダイレクト請求をしてきた人の多くが、「ニューをありがとう」とか「バンドニューでした」と書いているようです。せっかく私のQSLでDXCCを申請しても、必要書類が届いていないので認められない、ということになったらQSLマネジャーとしても申し訳ない、ということのようです。そこで、重い腰を上げ、ARRLのDXCC担当者にemailで確認してみました。すぐに返事が来ましたが、「今回の運用に関しては特に書類は送らなくて結構」とのことで、拍子抜けしました。米国から見てカリブ(特に今回運用したFG、V4、J6のような所)は、日本から見た小笠原がグアムのようなものなのでしようから、これらのエンティティからの運用などめずらしくはないから、ということのようです。

編集後記

原稿を募集しています、様式は、手書き、e-mailどちらでも結構です、ご連絡いただければこちらから取りにお伺いいたします、お気軽にご連絡下さい。

de JA7QQQ

JA7MFL	020-0108	盛岡市東黒石野1-8-10	須藤 裕
		電話 019-661-7466	メール ja7mfl@mx5.nisiq.net
JA7QQQ	028-3303	紫波町高水寺字田中177-24	中村 浩
		電話 019-672-2958	メール genkou@radiomorioka.com

