

“2001 希望之旅”最新通訊摘要

台北市帆船協會 提供

聯絡與資料整理：郭廷祥 先生

世界協調時 (Coordinated Universal Time)：UTC 台北時間：TPE

時間	通訊	最新通訊摘要
TPE 2000/3/15 庫拉卡島 →哥倫比亞 航段 26A 第 4 日		a. UTC 21:45，當地晚上 17:45 (TPE 3/16 05:45) 進入哥倫比亞 (Columbia)·卡達吉娜 (Cartagena) 港。 b. 航段 26A 庫拉卡島至哥倫比亞·卡達吉娜 (Cartagena) 港，共航 4 日，航程 454 海浬，航駛 79.25 小時，平均船速 5.72 節。
TPE 2000/3/13 航段 26A 第 2 日		a. 體驗航員黃鴻文的印象「衝擊強烈的經驗」，李繼嗣說「搜遍了字典也想不出有任何形容詞形容這種海上的經驗」。
TPE 2000/3/12 庫拉卡島 →哥倫比亞 航段 26A 第 1 日		a. 停泊整補 5 天後，於 UTC 10:30，當地上午 06:30 (TPE 18:30) 出航，離開荷屬庫拉卡島 (Curacao) Willemstad 港航向哥倫比亞。 b. 出航後風況甚佳，風力約 20 節，吹東風航向西，順風下航行速度達 6 節，船身則左搖右晃前行。
TPE 2000/3/10 荷屬·庫拉卡島 總出航第 442 日		a. Willemstad 為荷蘭殼牌石油的大基地，其煉油廠的一長列大煙囪所冒出的濃濃黑煙與城市內美麗的紅黃色彩荷式建築成極強烈對比，荷蘭佔此三島已有數百年之久，入境手續很文明不亂收費或利用過度繁複的手續，變相收取費用。
TPE 2000/3/9 荷屬·庫拉卡島		a. 體驗航員邱陳振的航行感言：不但克服了暈船而是克服了自我的內在恐懼，即使是飛行半個地球到船上來報到已是一之探險。
TPE 2000/3/8 荷屬·庫拉卡島		a. 入港後發現引擎海水幫浦 (Pump) 的培令 (Bearing) 水封漏水，所幸船上有備份替換後再設法修護原幫浦。 b. 航段 26 體驗航員黃鴻文、李繼嗣定 3/10 到達庫拉卡島 (Curacao)。
TPE 2000/3/7 委內瑞拉		a. UTC 12:00 (當地 08:00) 進入庫拉卡島 (Curacao) 的 Willemstad 港辦理入境；再移往東邊的西班牙灣 (Spanish Water) 錨泊，錨泊後 QTH：N 12°04'·W 068°51'。

→荷屬·庫拉卡島 航段 25 第 2 日 總出航第 439 日		b. 航段特色：一是正側風航行船速快，二是夜間空氣清而無月色，星空顯得更明亮，夜間值班時抬頭觀星，更覺得自己之渺小。 c. 航段 25 委內瑞拉出航至庫拉卡島 (Curacao)，共航 2 日，航程 122 海浬，航駛 25 小時，平均船速 4.88 節。
TPE 2000/3/6 委內瑞拉 →荷屬·庫拉卡島 航段 25 第 1 日 總出航第 438 日		a. 荷屬·Bonaire、庫拉卡 (Curacao) 及阿盧巴 (Aruba) 三島，位於南美洲委內瑞拉·卡拉卡斯市西北外側的加勒比海上。 b. 停泊整補 10 天後，於 UTC 11:00，當地上午 07:00 (TPE 19:00) 出航，離開委內瑞拉 (Venezuela)·波多卡貝羅 (Puerto Cabello) 航向庫拉卡 (Curacao) 的 Willemstad 港。 c. 航段途中風況甚佳正側風航行，只用主帆及前帆即已達 8.5 節船速，降下主帆且把前帆縮捲不到三分之一，免得到達港口時天仍未亮。
TPE 2000/3/5		a. 委國大報 ELCARABOBENO 訪問“跨世紀號”並刊登圖文在頭版。
TPE 2000/3/2		a. 航段 25 體驗航員邱陳振定 3/3 到達委內瑞拉首都卡拉卡斯市。
TPE 2000/2/28 委內瑞拉		a. 駐委國台北經濟文化辦事處紀紹鵬代表及熱心朋友 Alberto 馮先生 (會說華語台僑) 承他們熱心的幫忙。
TPE 2000/2/27 委內瑞拉		a. 航段 24 體驗航員林碧珠、潘永祥預定 2/27 經美國於 2/29 到台。
TPE 2000/2/26 委內瑞拉·波多卡貝羅遊艇港		a. 委內瑞拉盛產石油，農牧發達，富人佔全國人口 10%，窮人佔 90%，沒有中產階級是一大問題，但似永遠也沒有辦法解決，富者愈來愈富窮人永無機會。 b. 波多卡貝羅遊艇港 (Marina Puerto Cabello) 坐車到首都卡拉卡斯市 (Caracas)，約 4 小時車程，整車的車箱隨著車速增加而應聲起舞，車資 \$2,500 委幣 (Boliva) 約合 NT\$125。
TPE 2000/2/25 千里達 →委內瑞拉 航段 24B 第 4 日 總出航第 428 日		a. UTC 12:30，當地 08:30 (TPE 20:30) 進入委內瑞拉·波多卡貝羅 (Puerto Cabello) 遊艇港停泊，停泊後 QTH：N 10°28'·W 068°00'。 b. 銀行換錢費時無效率，且搶匪橫行不是遙遠的故事，想經歷亦不難。 c. 本地僑胞警告「太陽下山入夜後，千萬千萬不要在城內活動。」 d. 航段 24B 千里達至委內瑞拉，共航 4 日，航程 381 海浬，航駛 65.25 小時，平均船速 5.83 節。 e. 航段 24 共航 6 日，航程 474 海浬，引擎航行 2 小時，共航駛 87.75 小時，平均船速 5.40 節。
TPE 2000/2/23 航段 24B 第 2 日		a. 航程中小飛魚千千萬萬，就在船頭處飛躍，在晨光中魚身銀光閃閃真是壯觀，值班時則精神專注在海上的過往船隻以維安全。

TPE 2000/2/22 千里達 →委內瑞拉 航段 24B 第 1 日		a. 停泊整補 9 天後，於 UTC 19:15，當地下午 15:15 (TPE 2/23 03:15) 出航，離開千里達 (Trinidad) 航向位於南美洲的委內瑞拉 (Venezuela) ·波多卡貝羅 (Puerto Cabello)。 b. 航段 24B 千里達至委內瑞拉，約 400 海哩，約需 4-6 天航程。
TPE 2000/2/15 千里達		a. 更換蓄電池：美國製 (Trojan T-105) 12只 6V 電池，由 6 組 12V (6Vx2) 225Ah 組成，蓄電量為 1,350Amp/H。 b. 出航值班：四小時值班制，UTC 00-04 劉、04-08 班、22-02 傅、02-06 馮。
TPE 2000/2/13 格瑞納達 →千里達 航段 24A 第 2 日 總出航第 416 日		a. UTC 15:30 (TPE 23:30) 進入千里達 (Trinidad) ·長格拉瑪灣 (Chaguaramas Bay) 停泊，停泊後 QTH：N 10°40' · W 061°32'。 b. 航段 24A 格瑞納達出航至千里達，共航 2 日，航程 93 海哩，引擎航行 2 小時，航駛 22.5 小時，平均船速 4.17 節。
TPE 2000/2/12 航段 24A 第 1 日		a. 停泊整補 14 天後，於 UTC 17:00，當地下午 13:00 (TPE 2/13 01:00) 出航，離開格瑞納達 (Grenada) 航向千里達 (Trinidad)。
TPE 2000/2/8 台北		a. 航段 24 體驗航員林碧珠、潘永祥及固定航員馮傳智共 3 人本日出發至格瑞納達 (Grenada) 報到。
TPE 2000/2/7 格瑞納達		a. 本日為格瑞納達獨立 26 周年紀念日，受邀參觀大遊行及總督府的酒會，在加勒比海收穫良多，都應感謝林大使及農技團之關懷。
TPE 2000/2/5 格瑞納達 總出航第 408 日		a. 林同樂大使接受格瑞納達電視台現場訪問，台灣新年問題時，並安排劉船長、傅國會、蘇何源一同接受訪問 “2001 希望之旅” 計劃。 b. 前日又因林同樂大使，而與 Young Song FM 電台在空中與格瑞納達人民暢談此行目的。 c. 安排當地台僑參觀 “跨世紀號”。
TPE 2000/2/2 格瑞納達		a. 托我國駐格瑞納達林同樂大使之福，晉見本土最高元首總督。
TPE 2000/2/1 格瑞納達		a. 再移船至格瑞納達遊艇俱樂部 (The Grenada Yacht Club)；停泊後 QTH：N 12°02' · W 061°44'。
TPE 2000/1/31		a. 班賀德眷屬徐蓮英女士等，本日離船經美國返台。
		a. 協會代表團由蘇何源領隊，團員蘇郁婷，定於 1/31 到達格瑞納達，慰勞航員及陪同渡龍年春節，農曆初一為 2/5 (六)。

TPE 2000/1/29 台北 總出航第 401 日		b. 帶有補給品：螺桿組、幫浦零件、發電機鋅塊、信函文件等。
TPE 2000/1/29 聖文森 → 格瑞納達 航段 23B 第 1 日		a. 停泊 2 天後，於 UTC 09:45，當地上午 05:45 (TPE 17:45) 出航，離開聖文森 (St. Vincent) 聯合島 (Union Islands) 航向加勒比海的格瑞納達 (Grenada) 聖喬治市 (St. George City)。 b. 同日 UTC 19:00，當地下午 15:00 (TPE 1/30 03:00) 進入格瑞納達 (Grenada) 聖喬治市 (St. George City) 停泊於 GYS；停泊後 QTH：N 11°34' · W 061°42'。 c. 航段 23B 聖文森聯合島 (Union Islands) 到格瑞納達 (Grenada) 聖喬治市 (St. George City)，共航 1 日，航程 40 海哩，引擎航行 1.8 小時，航駛 9.25 小時，平均船速 4.32 節。 d. 航段 23 共航 2 日，航程 51 海哩，引擎航行 1.8 小時，共航駛 12 小時，平均船速 4.25 節。
TPE 2000/1/27 聖文森·加濃安島 → 聖文森·聯合島 航段 23A 第 1 日		a. 停泊 4 天後，於 UTC 12:30，當地上午 08:30 (TPE 20:30) 離開聖文森·加濃安島 (Canouan Islands)，航向聖文森·聯合島 (Union Islands)。 b. 同日 UTC 15:15，當地上午 11:15 (TPE 23:15) 進入聖文森·聯合島 (Union Islands) 繫泊浮筒；繫泊後 QTH：N 12°35' · W 061°24'。 c. 航段 23A 聖文森·加濃安島 (Canouan Islands) 到聖文森·聯合島 (Union Islands)，共航 0.5 日，航程 11 海哩，航駛 2.75 小時，平均船速 4 節。
TPE 2000/1/25 聖文森·加濃安島		a. 檢查電量發現充放電異常，打開電池箱發現電池端已被高電流溶蝕，現已無蓄電量，本地電池價高，將於千里達時更換。 b. 航段 22 共航 3 日，航程 89 海哩，引擎航行 9 小時，共航駛 19.25 小時，平均船速 4.62 節。
TPE 2000/1/23 聖露西亞·比奎亞 → 聖文森· 加濃安島 航段 22C 第 1 日		a. 停泊 3 天後，於 UTC 13:15，當地上午 09:15 (TPE 21:15) 離開聖露西亞·比奎亞 (Bequia) 的將軍灣 (Admiralty Bay)，航向加勒比海的聖文森 (St. Vincent) 加濃安島 (Canouan Islands)。 b. 同日 UTC 17:30，當地下午 13:30 (TPE 1/24 01:30) 進入聖文森·加濃安島 (Canouan Islands) 任意錨泊；錨泊後 QTH：N 12°42' · W 061°19'。 c. 航段 22C 聖露西亞·比奎亞 (Bequia) 到聖文森·加濃安島 (Canouan Islands)，共航 0.5 日，航程 19 海哩，引擎航行 1 小時，航駛 4.25 小時，平均船速 4.47 節。
TPE 2000/1/20 聖露西亞·索菲拉灣 → 聖露西亞·比奎亞		a. 停泊 1 天後，於 UTC 1/20 10:30，當地上午 06:30 (TPE 18:30)，離開聖露西亞·索菲拉灣 (Soufriere Bay) 出航到比奎亞 (Bequia)。 b. 同日 UTC 21:00 當地下午 17:00 (TPE 1/21 05:00) 進入比奎亞 (Bequia) 將軍灣 (Admiralty Bay) 繫泊浮筒；繫泊後 QTH：N 13°00' · W 061°14'。

亞 航段 22B 第 1 日		c. 航段 22B 聖露西亞·索菲拉灣 (Soufriere Bay) 至比奎亞 (Bequia) 的將軍灣 (Admiralty Bay) ，共航 1 日，航程 53 海哩，引擎航行 6.5 小時，航駛 10.5 小時，平均船速 5.04 節。
TPE 2000/1/20 台北		a. 要求登船者，施打黃熱病 (Yellow Fever) 的疫苗，並帶著國際預防接種證明書 (International Certificates of Vaccination) 俗稱黃皮書隨行。
TPE 2000/1/19 聖露西亞·羅尼灣 →聖露西亞·索菲 拉灣 航段 22A 第 1 日		a. 停泊整補 9 天後，於 UTC 14:00 ，當地上午 10:00 (TPE 22:00) 出航，離開聖露西亞·羅尼灣 (Rodney Bay) 遊艇港出航到索菲拉灣 (Soufriere Bay) 。 b. 同日 UTC 18:30 ，當地下午 14:30 (TPE 1/20 02:30) 進入索菲拉灣 (Soufriere Bay) 錨泊在灣內；錨泊後 QTH : N 13°51' · W 061°03' 。 c. 航段 22A 聖露西亞·羅尼灣 (Rodney Bay) 遊艇港至索菲拉灣 (Soufriere Bay) ，共航 0.5 日，航程 17 海哩，引擎航行 1.5 小時，航駛 4.5 小時，平均船速 3.77 節。
TPE 2000/1/19 聖露西亞		a. 預定 2/12 由聖露西亞出航至千里達 (Trinidad) 停 10 日，預定 3/1 到委內瑞拉·卡拉卡斯。委國因洪水災害，可能流行傳染病，故未知入境限制的狀況，故報到港口可能會移轉至千里達 (Trinidad) ，請準備簽證及機位。
TPE 2000/1/18		a. 體驗航員吳琪齡本日離船返國，預定 1/20 到台北。
TPE 2000/1/15		a. 班賀德眷屬徐蓮英女士等，本日出發經波多黎各到聖露西亞探訪。
TPE 2000/1/11 聖露西亞		a. 安地列斯群島 (Antilles) ·聖露西亞 (St. Lucia) 與台灣時差 -12 小時。 b. 渡大西洋後的第一個熱水澡當然會讓你有一種「都已經忘了洗澡居然會這麼的舒服」。 c. 此地熱帶水果多，香蕉、柚子多汁又價廉，青菜亦因此地多雨及陽光充足長得又厚又青，連檸檬都是那麼的飽滿。
TPE 2000/1/10 加那利群島 →聖露西亞 航段 21 第 21 日 總出航第 382 日		a. UTC 12:00 (TPE 1/11 00:00) 進入聖露西亞 Rodney Bay 遊艇港，停泊後 QTH : N 14°04' · W 060°56' 。 b. 航段 21 西班牙·加那利群島 (Las Canarias) ·大加那利島 (Gran Canaria) ·拉帕瑪 (Las Palmas) 遊艇港航向聖露西亞；共航 21 日，航程 2,686 海哩，航駛 478 小時，平均船速 5.62 節。 c. 航段 21 總言 。沿途風力強勁，貿易風出奇的盛壯，平均風力達 25 節，強風時可達 35 節以上；橫渡大西洋全程，只用了 29 小時引擎。在 2 張小型順風用帆的對稱用帆 (Wing & Wing) 之下，船速平均有 6-7 節，浪高每日不少於 3-5 公尺，在正順風下船左搖右晃非常利害，1.6 公尺高的乾舷，都會忽左忽右的埋入海中，在船上工作備感辛苦，只是甲板上工作量幾乎等於零，順風用對稱用帆 (Wing & Wing) 升上去了之後 17 天沒有動過，一路順風到聖露西亞。

		d. 英國航海家的百年名言 。『由歐洲航行到加勒比海再容易也沒有了，你只要一直向南行，直至牛油 (Butter) 開始融化時，向右轉一直走就保證你會到達加勒比海，當然你的導航系統不可在它融化之前就把它吃掉，否則你的導航系統就被你吃掉了』；當然我們跨世紀號上的導航儀共有四套不怕被吃掉。 e. 準備再準備是安全的保障 。自哥倫布 500 多年前渡大西洋至今，渡洋已不再是難事，但準備工作充份與否仍是渡洋的關鍵。 f. 留些給後代 。沿途少見漁船及漂流垃圾是好事，而且還偶見海生物——鯨魚等；但今年氣候反常，連加勒比海都又雲又雨的，委內瑞拉也有洪水，希望人類勿因為求物質生活改善，因而改變了氣候，反而終至人類更大的災難。 g. 破單航程紀錄——海上航行天數、航行距離及大海大洋 。前次航行最長是在印度洋的航段 5，航行 19 天、航程 2,419 海哩；橫渡大西洋航段 21，航行 21 天、航程 2,686 海哩，為目前新紀錄。 。至今已航經四大海二大洋，即南中國海、紅海、阿拉伯海、地中海、印度洋、大西洋，到達加勒比海。
TPE 2000/1/8		a. 前固定航員曾世明在“民間美術號”展覽船別緻的結婚，祝福他們。 b. 夜矇矓「鳥」矇矓 。女性體驗航員吳琪齡分辨不出海平線上遠處的城市燈光，雖只是微光但老水手已可分辨其不同之處。班說：「難怪妳平常值班時都看不到來往的船隻，因為妳連「鳥」都找不到，更何況海上航行的船隻」。
TPE 2000/1/7 航段 21 第 18 日	Sat. Phone	a. UTC 1/7 00:00 (TPE 08:00) QTH：N 15°22' · W 053°12'。 b. 浪高 3-5 公尺，風速 20-25 節，風向東北東，船速 5.5-6 節。 c. 航向正西，距離聖露西亞尚約 400 海哩，約 3-4 天可到港。
TPE 2000/1/6		a. 新固定航員馮傳智，定於春節過後至加勒比海登船報到。 b. 自得其樂 。班賀德做晚餐時很獨樂的在奸笑，將船長最討厭吃的罐裝洋菇，切得碎碎的和在義大利麵醬內，看你船長還吃不吃。
TPE 2000/1/5 加那利群島	Sat. Phone	a. UTC 1/5 00:00 (08:00) QTH：N 16°02' · W 048°00'。 b. 目前緯度如菲律賓約在北緯 16 度，但風強且冷，烏雲過後偶會下雨。

→聖露西亞 航段 21 第 16 日		c. 貿易風 20-30 節，浪高 3-5 公尺，陣風時高至 6 公尺，海上白浪翻飛，船速 7 節，比預期的快。 d. 出航後第 16 天才首次洗澡；大串香蕉已吃完，再無新鮮水果可用。 e. 距離聖露西亞尚約 650 海哩，約 5-7 天內可到港。
TPE 2000/1/3 航段 21 第 14 日 總出航第 375 日		a. UTC 1/3 00:00 (TPE 08:00) QTH：N 16°40' · W 043°03'。 b. 浪高 3-5 公尺，偶會高至 6 公尺，風速 25-30 節。 c. 前段的順風向西南航行及本段的後側風航行，都讓船身搖晃很厲害。 d. 體驗航員吳琪齡瘦得褲子都鬆了，航海對她而言像是一種特殊修行，每天都會期待發生有趣的事情。 e. 飛魚及香蕉樹 - 飛魚第一次飛入駕駛艙，像個飛彈似的擊中劉船長背部，這在多年的航海經歷裡真是第一次。 - 出航時帶了 25 公斤一大串香蕉，漸由綠轉黃吃都來不及，好像船上種了棵香蕉樹。
船籍老問題： 高雄中廣記者問說：2000 年新年的第一道曙光出現在海平線上，船上要如何慶祝及渡過；船上將在公海把自己國家的國旗升起來，因為這是國人第一次從事以帆船環航世界一周的活動，“跨世紀號”至今仍未取得自己國家的船籍老問題，就不懸掛自己的國旗嗎？		
時間	通訊	最新通訊摘要
祝賀 2000 年		a. 班賀德說：在德國過聖誕節互相祝賀詞是『Happy Christmas, Peace on Earth』，意為『聖誕快樂，世界和平』我想這是全人類的期望，就以這句話來迎接公元 2000 年一個全新的世紀。
TPE 2000/1/1 加那利群島 →聖露西亞 航段 21 第 12 日	Sat. Phone	a. 跨千禧年時刻 UTC 1/1 00:00 (TPE 08:00) QTH：N 17°07' · W 038°43'。 b. 班賀德製作了千禧蛋糕，大家在午夜倒數進入 2000 年；早上用牛奶代替香檳迎接千禧年第一道曙光，歡渡新年並相互祝福。 c. 航海日誌寫上 2000/1/1 有些不習慣及感慨。 d. 航向先航行西南方向，再轉至 260 度向西航行。 e. 約尚有 10 天左右的航程，可到加勒比海的聖露西亞。
TPE 1999/12/31		a. 大西洋中 QTH：N 17° · W 037°，致電全國協會理事長及祕書長賀年。
TPE 1999/12/30 總出航第 371 日		a. 高雄市政府新聞處姚文智處長等，去電鼓勵及千禧跨年致意。 b. 金車基金會彭先生；三立電視、高雄中廣都去電訪問千禧跨年心得。
TPE 1999/12/29 航段 21 第 9 日		a. UTC 12/29 00:00 (TPE 08:00) QTH：N 19°53' · W 031°40'。 b. 女性體驗航員吳琪齡預期幾天的暈船，目前已能適應並進入狀況了。

TPE 1999/12/27		a. UTC 12/27 00:00 (TPE 08:00) QTH : N 22°07' · W 027°00' 。
TPE 1999/12/25 總出航第 366 日		a. UTC 12/25 00:00 (TPE 08:00) QTH : N 24°21' · W 021°56' 。 b. 浪高 3-5 公尺，偶會高至 6 公尺。
TPE 1999/12/24 加那利群島 →橫渡大西洋 →聖露西亞 航段 21 第 4 日 總出航第 365 日		a. 離去年高雄港出航，整整 1 年 (365 天) 時間，離家門越近了。 b. 耶誕日班賀德做了一個耶誕蛋糕，加上充氣式耶誕樹和聖誕老公公裝扮，配上平安夜的歌曲，使船上氣氛增添許多趣味。 c. 在慶祝 20 世紀最後一個耶誕節時，外面風大，切、吃蛋糕都在船內，沒一會吳琪齡就將蛋糕餵魚吃了；此時浪高 4 公尺，30 噸重的“跨世紀號”順浪衝下，船兩舷白浪泡沫翻滾，聲勢驚人。
TPE 1999/12/23 航段 21 第 3 日		a. UTC 12/23 00:00 (TPE 08:00) QTH : N 26°28' · W 017°48' 。 b. 強勁的東北向貿易風，風速 25-30 節，船速達 6-7 節，天氣晴偶雨。
TPE 1999/12/21 加那利群島 →橫渡大西洋 →聖露西亞 航段 21 第 1 日 總出航第 362 日		a. 停泊整補 37 天後，於 UTC 13:55，當地下午 13:55 (TPE 21:55) 出航，離開西班牙·加那利群島·大加那利島 (Gran Canaria) ·拉帕瑪 (Las Palmas) 遊艇港，橫渡大西洋航向加勒比海的聖露西亞 (St. Lucia) 。 b. 航段 21 大加那利島 (Gran Canaria) ·拉帕瑪 (Las Palmas) 出航到加勒比海的聖露西亞 (St. Lucia)，約 3,000 海哩，約需 20-30 天航程。 c. 本航段只有三位固定航員，加上一位十足自我挑戰的女性體驗航員，共四位航行。 d. 在風雨中出航，有點像“福龍號”由聖地牙哥在小風暴中開始橫渡太平洋，一出港側浪就將船擺動得很利害。
TPE 1999/12/20 拉帕瑪遊艇港		a. 今年 1999 為 La Nina 年，大西洋颶風盛行，至今仍威脅加勒比海及美國東岸，12 月底或之後才開航，應是正確的渡洋時機。
TPE 1999/12/18 拉帕瑪遊艇港		a. 大西洋 (Atlantic)：依資料「最早適宜」越大西洋的時間為 11 月中旬，但較好的東北貿易風 (NE Trade Wind) 為 1-3 月份；原本預定 10 月份越大西洋是希望及早或趕在到達太平洋東岸的時間是否有可能於颱風季之前橫渡太平洋，但機率少於 30%，因此現更改為 12 月。
TPE 1999/12/17		a. 航段 21 體驗員吳琪齡本日出發至大加那利島·拉帕瑪遊艇港報到。
TPE 1999/12/15 拉帕瑪遊艇港		a. 安裝 Cetrek Auto Pilot 自動駕駛：在原綜合航儀顯示表 (NEXUS) 上加裝感應介面，可與原油壓操舵系統連接，使用原風向儀讀出的數據，因此可以用於操控船隻設定航向：(1) 以羅盤為主、(2) 以 GPS 的航線 (Route) 及航點 (Waypoint) 為主、(3) 以風向為主，以取代原風力自動駕駛 (Monitor Windvane) 。
		a. 導航員班賀德經德國及馬德里返回至大加那利島的拉帕瑪遊艇港，繼續整修以備渡洋。

TPE 1999/12/10 台北		
TPE 1999/12/5 翡翠灣海域		a. 體驗航員搭乘漁船出海體驗航行，由出航時的晴天及 1 公尺浪高至中午時的下雨及 3 公尺浪高，而下午的再出航時港檢所因浪大要員結才能出海，也讓大家體會浪大風強及實際航行時的感受。
TPE 1999/12/1		a. 第二批航員班賀德回國省親及補給，預定停留 10 天。
TPE 1999/11/23 台北		a. 協調體驗航員搭乘漁船體驗航行，預定 12/5 出海體驗。 b. 固定航員甄選等出海體驗航行後，再做最後決定。
TPE 1999/11/21 拉帕瑪遊艇港		a. 世界最大渡洋航海賽，由大西洋競賽巡航比賽 ARC (The Atlantic Rally for Cruisers) 舉辦橫渡大西洋，每年 11 月間由西班牙大加那利群島的拉帕瑪 (Las Palmas, Gran Canaria) 航行到加勒比海的聖露西亞 (St Lucia)，是利用 11 月間吹穩定的東北貿易風，即一直可以順風航行，航程約 3,000 海浬，本年在 11/21 出航，有 235 艘參加。
TPE 1999/11/18 台北		a. 船長劉寧生及傅國會搭乘荷蘭航空經阿姆斯特丹及馬德里回至大加那利島的拉帕瑪遊艇港，繼續整修以備渡洋。 b. 另用聯邦快遞 (FedEx) 寄送四箱補給材料，內有充氣小艇、冷熱交換器、風力發電機、順風專用帆等共 100 公斤。
TPE 1999/11/15 台北		a. 劉寧生、傅國會至〔中華民國〕業餘無線電促進會北部分會及台北市支會，演講及座談。
TPE 1999/11/14		a. 榮譽會員大使夫人瑪莉亞帆友，在陽明山家中宴請 BBQ 烤肉。
TPE 1999/11/13 台北		a. 用舊的 150% 及 120% 的前帆，修改為順風時的專用帆，即順風航行 (Downwind Sail) 時的專用帆；橫渡大西洋及太平洋時，在貿易風帶可用。
TPE 1999/11/12 台北		a. 於國立台灣海洋大學甄選體驗航員，由海洋大學講師趙榆生船長及講師鍾添泉船長與“跨世紀號”劉寧生船長共同主持；有男女同好十多人參加面試，更有遠自南部屏東前來。
TPE 1999/11/10 高雄		a. 跨世紀號劉寧生船長，南下高雄拜會高雄市政府新聞處處長，並安排返國活動及停船事宜。
TPE 1999/11/9 台北		a. 台北市帆船協會為跨世紀號航員接風及洗塵，並預祝航程順利成功。 b. 台北市帆船協會召開第二屆會員大會並由劉愛民先生連任理事長。
TPE 1999/11/6 台北		a. 下午台北市帆船協會舉辦“2001 希望之旅·跨世紀號”座談會；有照片、幻燈片欣賞、行程解說、互動問答等；各界帆友多人參加。

TPE 1999/11/5 台北		a. 下午在體育大樓舉行“2001 希望之旅·跨世紀號”記者會，由〔中華民國〕帆船協會理事長林孟貴女士主持及公佈甄選體驗航員辦法。
TPE 1999/11/4 台北		a. 台北市帆船協會理事長劉愛民與船長劉寧生等與負責跨世紀號公關企畫的堤麥策略行銷公司彭總監及黃經理，一同拜會〔中華民國〕帆船協會新任理事長林孟貴女士、副理事長王錦鐘及秘書長史忠義等。
TPE 1999/10/31 台北		a. 劉愛民理事長指派劉寧生船長及郭廷祥總幹事前往澎湖，代表協會慰問國會及參加公祭。
TPE 1999/10/29 台北		a. 第一批三位國人航員由船長劉寧生帶領回國省親及補給，前往接機有協會會員、帆船界人仕、體驗航員、媒體界等。 b. 預定會見媒體及甄選各開放航段的體驗航員，詳情細節請洽堤麥公司 (02)2773-9732。
TPE 1999/10/28 拉帕瑪遊艇港		a. 班賀德獨自在西班牙錨泊處照顧“跨世紀號”，並由發電機部份及自動駕駛 (Auto Pilot) 等開始整理及維修。
TPE 1999/10/25 拉帕瑪遊艇港		a. 傳國會同好為協會會員及跨世紀號主要航員，傅媽媽於 10/25 台北時間下午 6:45 在澎湖老家過世。 b. 理事長及協會同好們，聽到國會媽媽不幸消息都感到悲慟，請國會在國外期間，要節哀順變，注意身心。
TPE 1999/10/18 拉帕瑪遊艇港		a. 預計將在加那利群島做為期近 2 個月的船隻總體檢，由內到外，由上到下，以做橫渡世界大洋之一的大西洋準備；尤其在充電蓄電系統輔助動力引擎冷卻系統做改善。 b. 將於月底全體航員回台省親 2 星期及甄選開放各航段的體驗航員。

“反聖嬰現象” (La Nina) —— 偏冷現象：

西班牙語，意為「年輕女孩」、「聖嬰的姐妹」；指“反聖嬰現象”、“拉妮娜現象”或“女嬰現象”即出現偏冷現象——為因東太平洋海水溫度偏冷情形，只產生在頻率式的海面溫度變化；即“聖嬰現象” (El Nino) 的相反。

“聖嬰現象” (El Nino) —— 偏暖現象：

為西班牙語，意為「上帝之子」、「男孩」、「幼年基督」、「壞小孩嬰孩」。在十九世紀為秘魯漁民所發現，漁民發現每年 12 月耶誕節前後，在南美洲赤道附近的東太平洋海域，緊臨秘魯和厄瓜多爾的沿岸，會出現一股從赤道由北往南的季節性暖海流，魚群會連帶減少，當地漁民取此現象稱為“聖嬰”。這股季節性海水溫度上升的現象、影響全球氣候的現象一般可以持續幾個月，但並不是氣象學上所謂的“聖嬰現象”；科學家將東太平洋海水持續偏暖達半年以上 (至多一年半) 的情況稱為“聖嬰現象”。其高海溫現象通常會在次年 2、3 月終止，但有些年分，偏暖的海溫會一直持續，甚至影響到全球的氣

候，使天候變遷反常，太冷或太熱、暴風雪、豪雨、海水溫度增高、如在不出現季節有颱風出現等；本世紀平均值約每隔 3-7 年出現一次。

時間	通訊	最新通訊摘要
TPE 1999/10/17 拉帕瑪遊艇港		a. 航段 20 航行中大西洋的貿易風似有若無，航行在貿易風帶的邊緣，真正的貿易風應由加那利群島 (Las Canarias) 開始，但今年氣象專家說是“反聖嬰” (La Nina) 年，希望不致影響大西洋的貿易風。
TPE 1999/10/16 拉帕瑪遊艇港		a. 至目前為止用「引擎」航行了：麻六甲海峽、三分之一的印度洋、十分之八的紅海、幾乎整段的地中海；期望大西洋的貿易風，能吹掉一直用「引擎」的困擾。

加那利群島 簡介：

西班牙·加那利群島 (Las Canarias) ，位在非洲大陸西北摩洛哥外海，於 1497 年後成為西班牙領土，由 7 個大島和其他 13 個大小島嶼組成，行政上劃分東西兩區，原住民為體型高大而性情和善的克安基族。

時間	通訊	最新通訊摘要
TPE 1999/10/15 卡薩布蘭加 →加那利群島 航段 20 第 5 日 總出航第 296 日		a. 本日進入西班牙·加那利群島·大加那利島 (Gran Canaria) ·拉帕瑪 (Las Palmas) 遊艇港，錨泊後 QTH：W 015°25' · N 28°07' 。 b. 因 ARC 比賽在 11 月，所有船位都已保留給參賽船，只得錨泊在外。 c. 航段 20 摩洛哥·卡薩布蘭加航向西班牙·加那利群島 (Las Canarias) ·大加那利島 (Gran Canaria) ·拉帕瑪 (Las Palmas) 遊艇港；共航 5 日，航程 516 海浬，航駛 93.5 小時，平均船速 5.51 節。 d. 航段 20 總言大多無風，70% 多用輔助動力引擎前進，但無風、無浪更是考驗大家要忍受輔助動力引擎的噪音實在不容易，在關閉引擎後大家都噓了一聲，鬆了一口氣。
TPE 1999/10/13 18:40	Sat. Phone	a. UTC 10/13 10:40 (TPE 18:40) QTH：W 012°15' · N 30°46' 。 b. 無風用引擎前進中；離加那利群島約 240 海浬，約 2 天可到達。
TPE 1999/10/12 18:15 總出航第 293 日	Sat. Phone	a. UTC 10/12 00:00 (TPE 08:00) QTH：W 008°56' · N 33°16' 。 b. UTC 10/12 08:00 (TPE 16:00) QTH：W 009°41' · N 32°47' 。 c. 無風，出航到現在都用引擎前進中；約離 400 多海浬，約 4 天可到達。
TPE 1999/10/11 卡薩布蘭加 →加那利群島 航段 20 第 1 日 總出航第 292 日		a. 停泊整補 8 天後，於 UTC 11:15，當地上午 11:15 (TPE 19:15) 出航，離開摩洛哥·卡薩布蘭加航向西班牙·加那利群島 (Las Canarias) 。 b. 出航時天陰下著小雨，受附近雲團影響吹微弱西南風，北非的摩洛哥是航程中最後拜訪的非洲國家。 c. 航段 20 摩洛哥·卡薩布蘭加出航到西班牙·加那利群島 (Las Canarias) ·大加那利島 (Gran Canaria)，約 500 海浬，約需 5-7 天航程。

TPE 1999/10/10 卡薩布蘭加		a. 此地沒有遊艇港，只有個人經營的停船位置，做生意不老實，又有許多從未曾聽聞之各種奇怪費用，確定每條停靠過的船都有完全一樣的經驗，因為在此期間已有許多人在抗議中解纜開航。
TPE 1999/10/8 卡薩布蘭加		a. 此地水果價低，葡萄每公斤 9 元台幣，吃到肚皮脹到朝天為止，好像金魚吃得太飽，貪吃到肚皮脹到翻轉朝天仍不止。
TPE 1999/10/6 卡薩布蘭加		a. 卡薩布蘭加是摩洛哥最大都市，乃摩國的領空大門，屬非洲國際都市之一；卡薩布蘭加的當地語意謂“白宮”，前受法國統治故有其風味。 b. 電影名著《北非諜影》即在此拍攝。
TPE 1999/10/3 塔利發 →卡薩布蘭加 航段 19 第 2 日 總出航第 284 日	Sat. Phone	a. 老遠就看到大清真寺的尖塔，卡薩布蘭加到了。UTC 13:00 (當地時間同 UTC) 進入摩洛哥 (Morocco)·卡薩布蘭加 (Casablanca) 停泊。 b. 航段 19 西班牙·塔利發航向摩洛哥·卡薩布蘭加 (Casablanca)，共航 2 日，航程 174 海浬，航駛 30.75 小時，平均船速 5.65 節。 c. 預計 10/11 出航至西班牙的大加納利群島 (Gran Canaria-Tenerife)。
Iridium 鈹衛星電話費率： 鈹衛星電話費率 1999/7/1 起：鈹手機 (船上) 撥出每 10 秒計費 NT\$16 (由台灣以外地區撥)；中華電信國際長途通話 1999/10 起：由原本 NT\$225 / 分鐘降為 NT\$64 / 分鐘 (由台灣固定電話撥給鈹手機)。 直布羅陀海峽： 溝通地中海與大西洋的海峽，位於西班牙最南部和非洲西北部之間，長 58 公里，最窄處在西班牙的馬羅基角和摩洛哥的西雷斯角之間，寬僅 13 公里；海峽風向多為東風或西風。		
時間	通訊	最新通訊摘要
UTC 1999/10/2 10:15 塔利發 →卡薩布蘭加	Sat. Phone	a. 出航時港內風速達 34 節，在強風中解纜，出港後降至 25 節以下，目前順風、順浪、流水尚可。 b. 目前 QTH：W 005°51'·N 35°51'；快要通過直布羅陀海峽 (Strait of Gibraltar)。
TPE 1999/10/2 西班牙·塔利發 →摩洛哥·卡薩布		a. 停泊整補 9 天後，於 UTC 06:15，當地上午 08:15 (TPE 14:15) 出航，離開西班牙·塔利發 (Tarifa) 港航向摩洛哥 (Morocco)·卡薩布蘭加 (Casablanca)。

蘭加 航段 19 第 1 日		b. 航段 19 西班牙·塔利發 (Tarifa) 出航到北非的摩洛哥 (Morocco) ·卡薩布蘭加 (Casablanca) ，航程約 200 海浬，約需 2-3 天航程。
TPE 1999/10/1 塔利發		a. 發現問題有：(1) 起動馬達 (已修好) (2) 電池量不足 (8 個月前才買新的) (3) 發電機 (誤報) ；解決方法：將充電器設定升高充電量。
TPE 1999/9/29 塔利發 總出航第 280 日		a. 前陣子連連燒掉 2 個啟動電磁開關，經確定是起動馬達 (Starter Motor) 出了問題，拆下後有 25 公斤之重，帶進城找工廠修理一般需數日之久，何時開航？ b. 國會在地中海的最後機會整裝釣魚去，結果帶回一臉笑容及一桶魚及一隻大螃蟹而回，不過清蒸大蟹是最佳宵夜，每個人尤其是青木義一更把頭埋到蟹殼內了。
TPE 1999/9/28 塔利發 總出航第 279 日		a. 天氣轉涼日落後涼風習習，令大夥感到最好快快南下，否則季節將不利，晚上著一床睡袋仍覺有些許涼意，再加以停泊位置不很理想，更使大家心念，但起動馬達要何時修妥？
TPE 1999/9/27 塔利發		a. 本日班賀德坐車進去直布羅陀採購航行指南 (Pilot Book) ，順便接日本帆友青木義一。
TPE 1999/9/27 塔利發 總出航第 278 日		a. 塔利發 (Tarifa) 是西班牙本土的最南端之地。 b. 環航四大天然瓶頸之一，通過歐非之間的直布羅陀海峽，強勁的向東流水，伴著強風及海流，更要經由窄口由地中海進入大西洋。 c. 在西班牙塔利發等待適當的時機進入大西洋。
TPE 1999/9/17 西班牙·帕瑪 →西班牙·阿米瑞亞 航段 18 第 5 日 總出航第 268 日		a. UTC 07:30 當地上午 09:30 進入西班牙·阿米瑞亞 (Almeria) 附近的遊艇港避風，停泊後 QTH : W 002°33' · N 36°48' 。 b. 辦公室小姐說「你們現在才來呀！」，「已有許多船早在昨天就入港避風了！」她說的沒錯，這二天 4 公尺高的浪，都幸有下風擋布 (Lee Cloth) 才不致掉下床來。 c. 在地中海往西出口，現在已是季節末期，且愈往西愈難，就好像是紅海愈往北愈難一樣。
TPE 1999/9/16 西班牙·帕瑪 →英屬·直布羅陀 航段 18 第 4 日		a. 第 4 天晨 (半夜) 西風更強 (向西走)，船艙連連插水，有點紅海的味道，船速達不到 2 節，而氣象報告得知風將更增強，決定就近找避風港，雖然目的地直布羅陀只有不到 120 海浬的距離，但正面與大自然對抗終佔不了便宜。
		a. UTC 02:00 風突然掉至 5 節，風轉為東南東及後轉為西南西風，只好啟用引擎航行。 b. UTC 18:43 於 QTH : 000°00' · N 37°34' “跨世紀號” 通過東西經零度，即往後由西經度開始算起。

TPE 1999/9/14 東西經零度 航段 18 第 2 日		
TPE 1999/9/13 西班牙·帕瑪 →英屬·直布羅陀 航段 18 第 1 日 總出航第 264 日		a. 停泊整補 7 天後，於 UTC 12:15，當地下午 14:15 (TPE 20:15) 出航，離開西班牙·馬霍卡·帕瑪 (Palma) 航向直布羅陀 (Gibraltar)。 b. 航段 18 西班牙·馬霍卡 (Majorca) ·帕瑪 (Palma) 出航到英屬 (UK) ·直布羅陀 (Gibraltar)，航程約 500 海哩，約需 5-7 天航程。 c. 出港後吹南南東風 10-15 節，航向 220 度，正側行駛 (Beam Reach) 船飛快，達 6.5-7 節船速，好久未嚐此滋味了。
TPE 1999/9/12		a. 體航員名歌手陳昇、劉靜德因故停留在帕瑪市未能隨船，實為憾事。
TPE 1999/9/8 台北		a. 航段 18 體驗航員名歌手陳昇、劉靜德本日台北出發，經巴黎、杜拜、巴塞隆那，於 9/9 到西班牙的馬霍卡 (Majorca) 的帕瑪 (Palma) 報到。
TPE 1999/9/7 西班牙·馬霍卡·帕瑪市		a. 因在無簽證狀況下入境，結果是入境不用蓋章，出境也免蓋，只要不離開帕瑪市即可，但條件是每晚都必須回船，海關及填單全免，更沒人來看船或是什麼的。 b. 西班牙小餐廳很可愛要價公道，許多人飛行千里，就是要到這種小餐廳，享受那種西班牙氣氛。
TPE 1999/9/6 突尼西亞 →西班牙·馬霍卡 航段 17B 第 5 日 總出航第 257 日		a. 清晨改吹東北風，但已近帕瑪 (Palma)，因夜間不入港就等待天亮。 b. 航段 17B UTC 07:15 當地時間 08:15 (TPE 15:15) 入港至西班牙·馬霍卡 (Majorca) ·帕瑪 (Palma)；停泊於帕瑪市立遊艇港；停泊後 QTH：E 002°38' ·N 39°33'。 c. 航段 17B 共航 5 日，航程 456 海哩，航駛 92.25 小時，平均船速 4.94 節。 d. 航段 17 共航 8 日，航程 693 海哩，航駛 138 小時，平均船速 5.02 節。
TPE 1999/9/5		a. 本日又無風，至 13:30 時才吹起東南東風 10-15 節，船速 3-4 節。
TPE 1999/9/4		a. UTC 11:00 才起風，風速 10-15 節，船速 4.5-5 節。
TPE 1999/9/3		a. 整天無風，只得使用引擎。
TPE 1999/9/2 突尼西亞 →西班牙·馬霍卡 航段 17B 第 1 日 總出航第 253 日		a. 停泊整補 6 天後，於 UTC 11:00，當地中午 12:00 (TPE 19:00) 出航，離開突尼西亞航向西班牙·馬霍卡 (Majorca) ·帕瑪 (Palma)。 b. 航段 17B 突尼西亞出航到西班牙·馬霍卡 (Majorca) ·帕瑪 (Palma)，航程約 500 海哩，約需 4-6 天航程。 c. 風況尚可，吹西北風，航速 4-3 節。

TPE 1999/8/31 突尼斯		a. 泊船旁的突尼西亞人有條動力船，請他們喝台灣老人茶，他們則回請到他家吃突尼西亞傳統餐叫 Kus-Kus。
TPE 1999/8/28 突尼斯		a. 港務官員告知停泊費 DINA\$5 / 天，後來才知是 DINA\$35 / 天 (約 US\$30 / 天)，且水費為 US\$7.60 / 天，實在不合理，經理論後在離港前告知只用 2 小時的水，他們亦接受總共只收 1 天的水費，此遊艇港為公設，在突尼斯 (Tunis) 市近郊，可停泊 150 艘船，但大部為本地船，外來訪客稀少，也許是收費太不合理之故。
TPE 1999/8/27 馬爾它 →突尼西亞 航段 17A 第 3 日 總出航第 247 日		a. 航段 17A UTC 07:00 當地時間 08:00 (TPE 15:00) 入港至突尼西亞 (Tunisia) 的突尼斯 (Tunis) 的 Sidi Bou Said 遊艇港停泊；停泊後 QTH：E 010°21' · N 36°51'。 b. 這港口小又淺，水又濁無法看清水底，因而困在砂底上約 5 分鐘，再加車後才脫困，但幸無任何妨礙。 c. 航段 17A 共航 3 日，航程 237 海哩，航駛 45.75 小時，平均船速 4.96 節。
TPE 1999/8/26 航段 17A 第 2 日		a. UTC 09:30 才開始有風，升上 150% 大前帆、全主帆，航速 4-5 節，吹的是與季節反常的南風。
TPE 1999/8/25 馬爾它 →突尼西亞 航段 17A 第 1 日 總出航第 245 日		a. 停泊整補 6 天後，於 UTC 09:15，當地早上 10:15 (TPE 17:15) 出航，離開馬爾它維力它港 (Valletta Harbor) 航向西班牙馬霍卡 (Majorca) ·帕瑪 (Palma)。 b. 航段 17 馬爾它 (Malta) 出航到西班牙·馬霍卡 (Majorca) ·帕瑪 (Palma)，航程約 600 海哩，約需 7-12 天航程。 c. 本日無風大多用引擎。 d. 本航段 17 因時間及其他原因，故無體驗航員登船至為可惜。
TPE 1999/8/22 馬爾它·維力它港 (Valletta Harbor) 總出航第 242 日		a. 馬爾它海關聽說我們來自台灣，就很高興說他的名字叫 “Formosa”，一切手續就非常好辦，不但幫忙填單子，也通知隔壁管理入出境的警察說「他們來自台灣，我們歡迎特別來賓」移民警員告之，搭乘帆船入境馬爾它先不用蓋章，只需在出境前一天辦離境手續即可，既沒看護照也沒問有否簽證，駕帆船到陌生國家就有這種方便，沒有簽證也可環航世界。
TPE 1999/8/19 札金斯歐 →馬爾它 航段 16 第 4 日 總出航第 239 日		a. UTC 07:45 當地時間 08:45 (TPE 15:45) 入港至馬爾它 (Malta) 停泊；停泊於馬爾它北邊的維力它 (Valletta) 海灣內的海灣 (亦是一天然良港) 的 Msida Creek Marina；停泊後 QTH：E 014°29' · N 35°53'。 b. 航段 16 共航 4 日，航程 366 海哩，航駛 97 小時，平均船速 3.77 節。

TPE 1999/8/18 札金斯歐 →馬爾它 航段 16 第 3 日		a. 中途風況不甚很好，約有三分之一時間使用帆駛，三分之二時間使用引擎航駛，兩位體驗航員都能了解。 b. 航行中趙老師常閱讀有關馬爾它及意大利的資料，以便接續的旅遊。
TPE 1999/8/17 札金斯歐 →馬爾它 航段 16 第 2 日 總出航第 237 日		a. 希臘出境在警察局辦理，警局如同戰場，忙進忙出荷槍實彈的警察身著迷彩裝，有些臉上還劃上黑色顏料，好像第三次世界大戰要爆發，佈滿灰塵的辦公桌，成堆的紙杯、礦泉水瓶、紙盒、塑膠袋、煙頭、廢紙，一疊疊狀似已放置一年以上的喝完待洗的咖啡杯，白色杯身已變成黃褐色了，所幸不用等到第三次世界大戰結束，就可以先行離開，看看在護照上蓋的出境章，也不知道是真的還是假的，反正好像可以出境了。 b. 港務由海岸防衛隊 (Coast Guard) 承辦，就如同其他的一樣，反正希臘各地各有其不同的規定，都是「一團混亂」；身著白制服的警衛一邊看著我們的船籍說明，一邊問說：「你對希臘的印象如何？」好個問題，班賀德答說：「希臘一日不如一日，尤其是希臘人，比 20 年前要差多了」，「我實在不願這麼說，但事實如此」。結果出人意外的只收 4 天的泊港費而不是 10 天，是否希望改變其印象呢？
TPE 1999/8/16 札金斯歐 →馬爾它 航段 16 第 1 日 總出航第 236 日		a. 停泊整補 9 天後，於 UTC 06:45，當地早上 09:45 (TPE 14:45) 出航，離開希臘札金斯歐 (Zakynthos) 航向馬爾它 (Malta)。 b. 航段 16 希臘札金斯歐 (Zakynthos) 出航到馬爾它 (Malta)，航程約 400 海浬，約需 4-7 天航程。
TPE 1999/8/14 札金斯歐		a. 因為季節因素，更希望能儘早離開希臘，尤其吃膩了希臘的燒烤，怎麼講都是一盤又乾、又硬、又黑炭烤焦焦的食物，而且又冷呢。
TPE 1999/8/12 札金斯歐		a. 航段 16 體驗航員海洋大學老師趙榆生船長出發，經雅典轉火車到希臘札金斯歐；另一位體驗航員曹立德於 8/14 同路線出發報到。
TPE 1999/8/10 札金斯歐 總出航第 230 日		a. 港內全為泥地 (Mud) 有很好的抓地力；此港無水、無電、無廁、無浴，但要收費希幣 DR\$4,200 (約 US\$13 / 天)，以所支付的與所回收的不成比例，相當不合算。
TPE 1999/8/7 雅典 →札金斯歐		a. UTC 01:00 才於微風下升起全主帆、110% 前帆、航速約 1.5-2 節。 b. UTC 06:00 當地時間 09:00 (TPE 14:00) 入港至希臘的札金斯歐 (Zakynthos) 停泊；停泊於城的東邊的 Limin Zakynthos 港內的 Saint-Nicolas Pier 中間；停泊後 QTH：E 020°53' · N 37°46'。 c. 航段 15 共航 3 日，航程 148 海浬，航駛 32.8 小時，船速 4.51 節。

航段 15 第 3 日 總出航第 227 日		
TPE 1999/8/6 雅典 經 科林斯運河 → 札金斯歐 航段 15 第 2 日		a. 開航後 2 小時起風有 10 節，浪高 0-0.5 公尺、用全主帆、110% 前帆，地中海風況時變，帆上上下下，但平均白天風況較差，夜航較好，體航員更願留在駕駛艙，多利用機會掌舵，而不願回到艙內睡覺。 b. 於 UTC 05:45 到達科林斯 (Corinth) 運河的東邊 E 023°00' · N 37°54' 上岸辦手續及繳通行費約 US\$220 等候至 06:30 開始通過運河於 07:15 到達運河西邊 E 022°57' · N 37°57' 。
TPE 1999/8/5 雅典 → 札金斯歐 航段 15 第 1 日 總出航第 225 日		a. 停泊整補 8 天後，於 UTC 20:30，當地晚上 23:30 (TPE 8/6 04:30) 出航，離開希臘雅典 (Athens) 航向希臘札金斯歐 (Zakinthos) 。 b. 航段 15 希臘雅典 (Athens) 出航到札金斯歐 (Zakinthos)，航程約 250 海浬，約需 3-6 天航程。
TPE 1999/8/3		a. 航段 15 體驗航員何宏儒出發到希臘雅典，並帶有衛星電話配件、Wichard 牌的扣環 (Shackle)、起錨機用的保護器 (Solenoid) 等。
TPE 1999/7/30		a. 航段 15 體驗航員張純華出發到希臘雅典。
TPE 1999/7/28 吉亞島 → 雅典 航段 14C 第 1 日	行動電話	a. 於 UTC 7/28 03:45 由吉亞 (Kea) 島出航至希臘的雅典 (Athens) 。 b. UTC 14:15 當地時間 15:15 (TPE 22:15) 入港至希臘 (Greece) 的雅典 (Athens) 停泊；停泊於 Alimos Marina，QTH：E 023°42' · N 37°54' 。 c. 航段 14C 吉亞 (Kea) 島至希臘雅典，航程 53 海浬，航駛 10.5 小時，平均船速 5.04 節。 d. 航段 14 共航 3 日，航程 105 海浬，航駛 22 小時，平均船速 4.77 節。
TPE 1999/7/27 史若斯 → 吉亞島 航段 14B 第 1 日 總出航第 216 日		a. 於 UTC 7/27 05:15 史若斯 (Siros) 小島出航至吉亞 (Kea) 島，當日 11:40 入港至吉亞 (Kea) 島；錨泊後 QTH：E 024°24' · N 37°38' 。 b. 航段 14B 史若斯小島至吉亞 (Kea) 島，航程 30 海浬，航駛 6.5 小時，平均船速 4.61 節。
TPE 1999/7/26 米克諾斯 經 史若斯 經 吉亞島	行動電話	a. 停泊整補 12 天後，於 UTC 07:30，當地上午 10:30 (TPE 15:30) 出航，離開希臘米克諾斯 (Mikonos) 航向希臘雅典 (Athens) 。 b. 航段 14 希臘米克諾斯 (Mikonos) 出航到希臘雅典 (Athens)，航程約 100 海浬，約需 2-4 天航程。

→雅典·史若斯 (Siros) 航段 14A 第 1 日		c. 當日 UTC 7/26 12:30 入港至史若斯 (Siros) 小島，下錨在海灣內，砂底抓力好，錨泊後 QTH : E 024°56' · N 37°23' 。 d. 航段 14A 米克諾斯至史若斯小島，航程 22 海浬，航駛 5 小時，平均船速 4.4 節。
TPE 1999/7/24		a. 航段 13 體驗航員徐亞樑及黃榮信本日回國。
TPE 1999/7/23 總出航第 212 日		a. 理事長劉愛民及會員王惠姮，出發參加航段 14 的航程。 b. 補給紅色大燈籠及六角型宮燈等，以增加船上靠港時的我國風味。
TPE 1999/7/20 歐諾斯灣		a. 參觀天體的大本營 Paradise Beach，傳國會的感想是一隻隻的海狗在晒太陽；但等看到同性戀的天體海灘營時才會更驚訝呢。
TPE 1999/7/15 斯凡諾斯·歐諾斯灣 總出航第 204 日		a. 7/14 當日曾遇 32 節北風，縮小主帆至 R2，連 110% 前帆都要收起來，改用 80% 的次前帆 (Staysail)，近風行駛 (Close Hauled)，每半小時至一小時的換帆工作，是地中海常見的景象。另一特色是下錨困難。 b. 全船航員已有近一個月未曾洗過淡水澡了。 c. 航段 13 體驗航員徐亞樑及黃榮信本日離船。
TPE 1999/7/14 斯凡諾斯 →米克諾斯 航段 13C 第 1 日 總出航第 203 日		a. 於 UTC 7/14 03:30 由斯凡諾斯 (Sifnos) 出航至米克諾斯 (Mikonos)，當日 16:00 入港至希臘 (Greece) 的米克諾斯 (Mikonos) 西南方的歐諾斯灣 (Ornos Bay) 內錨泊；錨泊後 QTH : E 025°19' · N 37°25' 。 b. 航段 13C 斯凡諾斯 (Sifnos) 至米克諾斯 (Mikonos) 的歐諾斯灣 (Ornos Bay)，航程 59 海浬，共航 12.5 小時。 c. 航段 13 共航 3 日，航程共 126 海浬，共航駛 26 小時。
TPE 1999/7/12 愛歐斯 →斯凡諾斯 航段 13B 第 1 日 總出航第 201 日		a. 於 UTC 7/12 04:30 由愛歐斯 (Ios) 出航至斯凡諾斯 (Sifnos)，當日 13:30 到達；錨泊後 QTH : E 024°44' · N 36°56' 。 b. 此航段用全主及次主帆，110% 前帆，風力 15-20 節或 5-10 節。 c. 航段 13B 愛歐斯 (Ios) 至斯凡諾斯 (Sifnos)，航程 42 海浬，共航 9 小時。
TPE 1999/7/11 斯瑞亞 經 經愛歐斯 經 斯凡諾斯 →米克諾斯		a. 停泊整補 6 天後，於 UTC 7/3 05:30 出航，離開希臘斯瑞亞 (Thira) 航向希臘米克諾斯 (Mikonos) 。 b. 航段 13 希臘斯瑞亞 (Thira) 出航到希臘米克諾斯 (Mikonos)，航程約 80 海浬，約需 1-2 天航程。 c. 於當日 11:00 到達愛歐斯 (Ios)；錨泊後 QTH : E 025°22' · N 36°38' 。 d. 航段 13A 斯瑞亞 (Thira) 至愛歐斯 (Ios) 小島，大多無風使用引擎，航程 25 海浬，共航 4.5 小時。

航段 13A 第 1 日 總出航第 200 日		
TPE 1999/7/9 維哈達遊艇港		a. 航段 13 體驗航員徐亞樑及黃榮信本日出發經雅典轉米克諾斯報到。 b. 由楊志成帶回的 NIKON-F3 相機已修妥，再由航段 13 體航員帶去。
TPE 1999/7/8		a. 航段 12 體驗航員曾恒梅及陳文岳本日離船。
TPE 1999/7/6 維哈達遊艇港 總出航第 195 日		a. 本航段大多縮小主帆至 R2 及全升次帆及配合 110% 的前帆，風力 15-20 節，但每半小時至 1 小時的換帆是很常見的，由半小時無風到風力增為 25 節，海面滿是白浪頭，浪高 1-2 公尺，也是很常見的。
TPE 1999/7/5 安那費 →斯瑞亞·維哈達 遊艇港 航段 12C 第 1 日 總出航第 194 日		a. 於 UTC 7/5 06:30 由安那費 (Anafi) 出航至斯瑞亞 (Thira)，當日 14:15 入港至斯瑞亞 (Thira) 的維哈達遊艇港 (Vlihada Marina) 停泊；停泊後 QTH：E 025°26' · N 36°20'。 b. 航段 12C 安那費 (Anafi) 至斯瑞亞，航程 24 海哩，共航 7.5 小時。 c. 按照希臘的 Pilot Book 資料決定錨泊的小海灣，因海草、硬砂底、石塊而二小時仍未能錨泊完成，在二小時的高速唧筒 (Pump) 油壓起錨機，其油壓油也因而沸騰而失效無法工作，最後用手與主絞盤人工來起錨。 d. 幸運的是在前往另一可能錨泊點之前，發現在斯瑞亞島的南方，岸邊桅桿矗立，入港後得知為新建一年半的小型港，維哈達遊艇港 (Vlihada Marina)，是可安心停靠的漁港式遊艇港。 e. 航段 12 共航 4 日，航程共 221 海哩，共航駛 44 小時。
TPE 1999/7/4 安那費港 總出航第 193 日		a. 安那費 (Anafi) 為一漁港式的小型遊艇港，最令人懷念是島小觀光客少，豐富的人生歌唱及希臘傳統的舞蹈在老人的身上表露無遺，是最令人感動的。沒有卡拉 OK，沒有麥克風，使一切都變的更美好。下午 9 點天黑至清晨 2 點，曲不終人不散，仍依依不捨。一行人離開時向他們一一致意，樂乎與「顧客」的老人都並未因語言不通而造成任何與我們溝通的障礙。
TPE 1999/7/3 亞士提帕拉亞 →安那費港 航段 12B 第 1 日		a. 於 UTC 7/3 05:00 由亞士提帕拉亞 (Astipalaia) 出航至安那費 (Anafi) 當日 15:00 到達；停泊後 QTH：E 025°46' · N 36°20'。 b. 航段 12B 亞士提帕拉亞 (Astipalaia) 至安那費 (Anafi)，航程 52 海哩，共航 10 小時。
TPE 1999/7/2 羅德港 經 亞士提帕拉亞 →斯瑞亞		a. 於 UTC 7/2 10:00 中途錨泊亞士提帕拉亞 (Astipalaia)；停泊後 QTH：E 026°26' · N 36°33'。 b. 此地小海灣海底長滿海草，下了 7 次錨未能成功，結果以 100 公尺長的繩索與鐵鍊捆在岩壁上，才能解決停泊的問題。 c. 航段 12A 羅德島至亞士提帕拉亞 (Astipalaia)，航程 145 海哩，共航 26.5 小時。

航段 12A 第 2 日 總出航第 191 日		
TPE 1999/7/1 羅德港 →斯瑞亞 航段 12A 第 1 日 總出航第 190 日		a. 停泊整補 9 天後，於 UTC 7/1 07:30 當地上午 10:30 (TPE 15:30) 出航，離開希臘羅德港 (Rodhos) 航向希臘斯瑞亞 (Thira)。 b. 航段 12 希臘羅德港 (Rodhos) 出航希臘斯瑞亞 (Thira)，航程約 130 海浬，約需 2-3 天航程。
TPE 1999/6/29		a. 航段 12 體驗航員曾恒梅及陳文岳本日出發經雅典轉羅德島報到。
TPE 1999/6/25 羅德港 總出航第 184 日		a. 羅德港的古城 (距停船處約 3 分鐘步行)，需經過二道又高又厚的城牆，其石塊的質感十分好看，城門橋可升降之結構仍在牆上。 b. 航段 12 體航員曾恒梅、陳文岳預定 6/29,28 台北出發至羅德島報到。
TPE 1999/6/24 羅德港 總出航第 183 日		a. 這世界七奇之一的巨大石像，真的曾經存在這個港口，在“奧德賽”中描繪的十分精彩。 b. 體驗航員劉玲珍及楊上堅本日下午離船另搭渡輪至雅典。
TPE 1999/6/22 瑪瑪里斯 →羅德島 航段 11B 第 1 日 航段 11 共 6 日		a. UTC 08:00 當地時間 10:00 (TPE 16:00) 入港至希臘 (Greece) 的羅德港 (Rodhos Harbor) 停泊；停泊後 QTH：E 028°14' · N 36°26'。 b. 航段 11B 瑪瑪里斯至羅德島共航 0.5 日，航程 25 海浬。 c. 航段 11 共航 6 日，航程共 459 海浬。
TPE 1999/6/21 瑪瑪里斯海灣 總出航第 180 日		a. 出港航行至海灣內下錨探索及拍攝“克麗斯汀”航行時的雄姿。 b. 航段 11B 土耳其 (Turkey) 瑪瑪里斯 (Marmaris) 出航到希臘 (Greece) 羅德島 (Rodhos)，航程約 25 海浬，約需 0.5 天航程。
TPE 1999/6/19 拉納卡港 經 瑪瑪里斯 →羅德島 航段 11A 第 5 日 總出航第 178 日		a. 因航行甚順，臨時轉到在希臘羅德島北方約 25 海浬的土耳其 (Turkey)，於 UTC 06:30 當地時間 08:30 (TPE 14:30) 入港至土耳其 (Turkey) 的瑪瑪里斯 (Marmaris) 停泊；停泊後 QTH：E 028°16' · N 36°48'。 b. 航段 11A 至瑪瑪里斯共航 5 日，航程 434 海浬，航駛 91 小時，平均船速 4.76 節。 c. 此地仍維持相當的美麗，本地人也很友善，小丘上的石造古堡可俯瞰整個海灣，因多增加停泊港體驗員劉玲珍及楊上堅很興奮及高興。 d. 準備停泊二天後再航至海灣內下錨，做些探索及拍航行時照片。

		e. 預定 6/22 (二) 到達希臘 (Greece) 的羅德島 (Rodhos) 。
TPE 1999/6/15 拉納卡港 →羅德島 航段 11 第 1 日 總出航第 174 日		a. 停泊整補 9 天後，於 UTC 6/15 0?:00 當地下午 0?:00 (台北 1?:00) 出航，離開拉納卡港航向希臘 (Greece) 的羅德島 (Rodhos) 。 b. 航段 11 賽普勒斯 (Cyprus) 拉納卡港 (Larnaca) 出航到希臘 (Greece) 羅德島 (Rodhos)，航程約 450 海哩，約需 2-4 天航程。
TPE 1999/6/14		a. 航段 11 體驗航員劉玲珍及楊上堅本日出發經雅典轉拉納卡報到。
TPE 1999/6/10		a. 航段 10 體驗航員楊志成離船返國。
TPE 1999/6/9 拉納卡港		a. 愈往西行 (歐洲大陸) 物價越貴，將在此地採買儲存 6 個月份量。 b. 航段 11 體驗航員劉玲珍及楊上堅已準備出發的手續。
TPE 1999/6/8 拉納卡港 總出航第 167 日		a. 航段 11 如果天候可行及不影響下航段出航時間，會順道航經土耳其 (Turkey) 的瑪瑪里斯 (Marmaris)，儘量可看出地中海的特色。 b. 前往 Nicosia 市辦好希臘的申根簽證，並在城內拍些記錄片。
TPE 1999/6/7 台北		a. 體驗航員在瑪姬 (Maggie) 颱風剛過，由萬里鄉龜吼港出海體驗 6 個小時，海況 2-3 級風、但浪較大點 1-2 公尺、風向東南偏南風；航員來自各地區及各行各業，如歌手陳昇等都是參加本梯次的候選甄試者。 b. 航前在會員郭伯嘉醫師支援下，檢查體驗航員的牙齒及供醫療建議。
TPE 1999/6/6 阿沙奎隆 →拉納卡 航段 10 第 3 日 總出航第 165 日		a. UTC 04:00 當地時間 06:00 (TPE 12:00) 入港至賽普勒斯 (Cyprus) 的拉納卡港 (Larnaca) 停泊；QTH：E 033°38' · N 34°55'，離原定預定港利馬索 (Limassol) 約有 45 分鐘車程，預定在此停泊 7 天左右。 b. 航段 10 共航 3 日，航程 212 海哩，航駛 45.3 小時，平均船速 4.66 節。
TPE 1999/6/4 阿沙奎隆 →利馬索 航段 10 第 1 日 總出航第 163 日		a. 停泊整補及至內地記錄 13 天後，於 UTC 6/4 06:45 當地上午 09:45 (TPE 14:45) 出航，離開阿沙奎隆港航向賽普勒斯的利馬索 (Limassol) 。 b. 航段 10 以色列 (Israel) 阿沙奎隆 (Ashqelon) 至賽普勒斯 (Cyprus) 的利馬索 (Limassol)，約 190 海哩，2-4 天航程。
TPE 1999/6/3 阿沙奎隆港		a. 以色列時放掉船上飲用水再行加滿新水，原本只用掉一櫃的水而已。 b. 更換每 150 小時應保養的引擎機油。

TPE 1999/6/2		a. 地中海航段體驗航員，預定 6/7 (一) 搭乘海釣船出海體驗航行。
TPE 1999/6/1 台北		a. 劉寧生船長於 19:30 搭乘荷蘭航空返回以色列阿沙奎隆港，繼續地中海航段的準備及環航任務。 b. 航段 10 以色列 (Israel) 阿沙奎隆 (Ashqelon) 至賽普勒斯 (Cyprus) 的利馬索 (Limassol)，約 190 海哩，2-4 天航程，預計 6/4 出航。
TPE 1999/5/31 台北		a. 上午在高雄市政府新聞處長姚文智陪同下，拜會謝長廷市長，感謝市府給予“跨世紀號”的所有協助，並報告出航及航行的狀況。
TPE 1999/5/30 台北		a. 上午於基隆市國立海洋大學，甄選第二梯次『地中海航段體驗航員』。 b. 歡迎各位報名，詳情請洽堤麥策略行銷有限公司 (02)2773-9732。
TPE 1999/5/28 台北		a. 下午 14:00 於基隆市國立海洋大學，舉行『環航與我』演講會。 b. 歡迎各位同好參加演講會，詳情請洽堤麥公司 (02)2773-9732。
TPE 1999/5/26 台北		a. “2001 希望之旅·跨世紀號”劉寧生船長，於體育大樓舉行環航中返國甄選第二梯次『地中海航段體驗航員記者會』。
TPE 1999/5/25 台北		a. 劉寧生船長於 17:20 搭乘荷蘭航空返抵中正機場，多位體驗航員及媒體記者至機場接機及訪問。
TPE 1999/5/23 阿沙奎隆港 總出航第 151 日		a. 劉寧生船長定於 5/25 下午返國甄選地中海航段的體驗航員，預定停留 5-6 天活動後返回以色列阿沙奎隆，繼續環航任務。 b. 返台活動行程可電詢：堤麥策略行銷有限公司 (02)2773-9732。
TPE 1999/5/22 蘇伊士 →蘇伊士運河 →阿沙奎隆 航段 8、9 第 4 日		a. 於 UTC 5/22 03:30 (TPE 11:30) 到達以色列的阿沙奎隆遊艇港 (Ashqelon Marina)；QTH：E 034°33' · N 31°41'。 b. 楊志成下午經轉巴士到達阿沙奎隆遊艇港，並登船報到。
TPE 1999/5/20 蘇伊士 →蘇伊士運河 →阿沙奎隆 航段 8、9 第 2		a. UTC 05:30 (TPE 13:30) 於運河中途站提姆薩赫湖 (Lake Timsah) 的 Ismailiya 更換領航員 (Pilot) 後，再度由 Ismailiya 出航。 b. 航段 10 體航員楊志成本日攜帶數位攝影機及補給零件等，由台北飛經埃及開羅轉 14 小時的巴士，到以色列的阿沙奎隆港 (Ashqelon) 登船報到，並準備下航段的工作。 c. 劉寧生船長預定於停泊以色列阿沙奎隆港期間內，返國甄選地中海航段的體驗航員。

日 總出航第 148 日		
TPE 1999/5/19 蘇伊士 →蘇伊士運河 →阿沙奎隆 航段 8、9 第 1 日 總出航第 147 日		a. 停泊整補記錄 22 天後，於 UTC 5/19 06:30 (TPE 14:30) 出航，離開埃及蘇伊士 (Suez Yacht Club)，進入蘇伊士運河 (Suez Canal)。 b. UTC 15:00 到達運河中途站提姆薩赫湖 (Lake Timsah) 的 Ismailiya；QTH：E 032°16'·N 30°34'。 c. 航段 8 埃及蘇伊士 (Suez) 經蘇伊士運河 (Suez Canal) 至埃及賽德港 (Port Said) 約 100 海浬，2 天航程，不停靠賽德港。 d. 航段 9 賽德港 (Port Said) 至以色列 (Israel) 阿沙奎隆 (Ashqelon)，約 120 海浬，2 天航程，預定停泊 7-10 天。
蘇伊士運河 (Suez Canal) 簡介： 蘇伊士運河 (Suez Canal) 位於埃及東北部，貫通蘇伊士地峽，連接地中海與紅海，西岸是埃及尼羅河三角洲低地及東岸是崎嶇不平的西奈半島 (Sinai Peninsula)；運河由提姆薩赫湖 (Lake Timsah)、大苦湖 (Great Bitter Lake)、小苦湖 (Little Bitter Lake) 等三個湖泊及人工開鑿的航道組成，為不設船閘的海平面運河；運河由面臨地中海的賽德港 (Port Said) 起編有距離的公里數，算到蘇伊士 (Suez) 止全長共有 162 公里 (87.4 海浬)，運河有特別的航行規定。		
時間	通訊	最新通訊摘要
TPE 5/18 蘇伊士 總出航第 146 日		a. 自蘇丹加滿後再次加滿柴油 1,400 公升，每小時約耗油 8 公升。 b. 本地水質我們較不習慣，預定到達以色列後再行加滿。 c. 已報出境，北上通過運河為上午時間，小船在大船先行後再行出航。
TPE 5/17 蘇伊士 總出航第 145 日		a. 船停在蘇伊士帆船俱樂部 (Suez Yacht Club) 即已在蘇伊士運河河口，在甲板上即可欣賞到萬噸巨輪在砂丘後緩緩移動，會令你以為是眼睛看錯了。
TPE 5/13 蘇伊士 總出航第 141 日		a. 剛由開羅 (Cairo)、亞力山卓 (Alexandria)、路克索 (Roxer) 等工作記錄回來，已換組再出去工作記錄。 b. 大型船隻一般通過運河早已先行申請，小型船隻則於前一天通知代理行申請即可，需有一名領航 (Pilot) 在船上，但要付點行情小費。
TPE 5/11 蘇伊士		a. 停在這裡又見到了許多老友，例如在斯里蘭卡的 Zen、在吉布地的一些船也在這裡又碰面。
TPE 5/9 蘇伊士		a. 母親節由 QTH：E 032°34'·N 29°56'，即蘇伊士帆船俱樂部 (Suez Yacht Club) 發出祝賀卡，祝福天下媽媽天天快樂。

TPE 5/6 蘇伊士 總出航第 134 日		a. 蘇伊士海灣 (Gulf of Suez) ；好像是一個風巷，所有的風都經過這裡南下，在風巷航行時漫天的塵土在強風下飛揚，一眼望不盡的塵土，把遠處甚或幾海裡近處的沙漠都遮著使你看不清楚。 b. 更甚之的是紅海產油，油井的上方多為燃燒瓦斯的火焰，在暗夜強風下發出的紅光照亮了半邊天空，好似地獄之火似的，感覺到人類無窮盡的向大自然需索，令人恐怖。
TPE 5/4 蘇伊士 總出航第 132 日		a. 由紅海航入蘇伊士海灣 (Gulf of Suez) 後航道更窄，同時可見兩岸景色，但強風說來就來，可由 5-10 節於半小時之內突增為 30-35 節，而且能避風之錨泊地也不多，風起時塵土把陸地的山形都遮著。 b. 更令人困擾的是有些航行指南 (Cruising Guide) 上的建議好錨地，根本就抓不著海床，有三個地點我們共下錨不少於 25 次，都因海底地質可能為平台式珊瑚而流錨，只好勉強繼續前行或換地點或用繩索繫於棄置碼頭。
TPE 5/2		a. 班賀德太太本日出發前往開羅 (Cairo)，帶有文件及航員們家書等。
TPE 5/1 蘇伊士 總出航第 129 日		a. 紅海航段 (Red Sea) ；以季節而言 4 月份為北上最好的時機，再過一個月 (5 月) 時，其西北風會更增強，至 8 月份風更增強為 70 節左右。 b. 總言之，紅海航段北上時機只有這一、二個月才較合適 (但仍不保證西北風不會吹強至 35-40 節)，但這兩個月仍只有很少數的船南下，其原因是向東渡印度洋的季節還要再等二個月 (即到 6、7 月份) 才合適之故；南下則是每年約有 11 個月份都合適。
TPE 4/30 總出航第 128 日		a. 我們到達蘇伊士數天後風勢減弱，於兩天內為數超過 40 艘的帆船一下子都一起湧入蘇伊士 (Port Suez) 。 b. 但大輪船則無所謂 35 節的風勢，完全不受影響，有些油輪在灣內油井裝油時，附近 2 海裡嚴禁煙火，當然每個人都會遵守這規定。
TPE 4/29 蘇伊士 總出航第 127 日		a. 在紅海可避風的各錨泊地，約有 50 多艘船被強風受困。 b. 現停泊在運河管理局的帆船俱樂部碼頭，只到有 4 艘帆船。 c. 有幾艘受困在一個錨地，已超過 14 天之久且無法上岸，眼見一天天飲水短少，他們一點辦法也沒有。 d. 改變航程由蘇伊士通過運河後，過境賽德港直航至以色列 (Israel) 的特拉維夫 (Tel Aviv) 約停一星期，再航經愛琴海希臘古文明的島嶼。
UTC 1999/4/28 08:45 TPE 16:45 蘇伊士 總出航第 126 日	Sat. Phone	a. 班賀德 (Bernhard Dorper) 的生日，又一次的在海上渡過，難為他了。 b. 所有關心的帆友們一起祝福他，生日快樂！ c. 以蘇伊士為埃及的基地，航員分二批去開羅及尼羅河等參觀及記錄，約停留三星期。 d. SSB 的 HF 天線在紅海段被強風吹斷掉，可見風力之大。

TPE 1999/4/27 蘇丹 →蘇伊士 航段 7 第 17 日 總出航第 125 日	Sat. Phone	a. 經過一夜的好眠，清晨風力減為 15-20 節，立即出航，中途風力雖曾增為 20-25 節，但一路上穩定的前進。 b. 於 13:00 時，浪高急減，風雖強至 20 節但無浪，船速可增為 5-6 節。 c. 4/27 當地 19:00 UTC 17:00 (TPE 4/28 01:00) 停泊於運河管理局帆船俱樂部 (Canal Authority Yacht Club) QTH：E 032°34'25" · N 29°56'54"。 d. 航段 7 共航 17 日，航程 850 海浬 (含返回 El Tur 原錨泊地的 83 海浬)，航駛 175 小時，平均船速 4.85 節，引擎使用 174 小時。 e. 圓滿安全的完成由高雄港至紅海段的挑戰，接下是運河及地中海段。
UTC 1999/4/26 10:00 TPE 18:00 蘇丹 →蘇伊士 航段 7 第 16 日 總出航第 124 日	Sat. Phone	a. 於 04:30 到達 Marsa Thelemet 避風，下錨數次未成功，因海底為平台式珊瑚礁，CQR 錨抓不著，最後用繩繫於新建無人使用碼頭下風處。 b. 目前下錨 QTH：E 032°38' · N 29°03'；本段航行 95 海浬；離蘇伊士港尚有 60 海浬；衛星電話中可聽出背景是持續斯斯叫的強風聲。 c. 船旁即為珊瑚礁的島嶼，另有 14 艘大漁船也一同在此避風灣避風。 d. 根據氣象資料，未來五天的氣象預報尚有持續的強風特報。
紅海 (Red Sea)、蘇伊士海灣 (Gulf of Suez)、蘇伊士灣 (Suez Bay) 簡介： 紅海 (Red Sea) 由南側的 Bab el Mandeb 海峽起算，東側有屬於亞洲的沙烏地阿拉伯 (Saudi Arabia)、葉門 (Yemen)，西側有屬於非洲的埃及 (Egypt)、蘇丹 (Sudan)、衣索匹亞 (Ethiopia)，紅海為長條狀長約 1,200 海浬，最後航經北側的哥柏海峽 (Strait of Gubal) 進入蘇伊士海灣 (Gulf of Suez)，蘇伊士海灣貫通埃及的東北部，使其東側為西奈半島，蘇伊士海灣為狹長狀長約 200 海浬，海灣內有很多鑽油平台 (Oil Platform) 及原油裝載區 (Terminal)，航道分開為北行靠右，南行靠左；蘇伊士海灣的最北即為蘇伊士灣 (Suez Bay)，所有經運河北行的船隻都在此集結等待進入蘇伊士運河 (Suez Canal)。		
時間	通訊	最新通訊摘要
TPE 1999/4/25 蘇丹 →蘇伊士 航段 7 第 15 日		a. 於 04:30 由 El Tur 避風處出航再度北上，風速 20-25 節，浪高 2-4 公尺，航速 2.5-3 節。 b. 採用步步為營方式前進，有把握再出航或前行，一切以安全為考量。
TPE 1999/4/23 蘇丹		a. 於 07:00 由 El Tur 避風處出航，航行至 18:00 時無法繼續北上，當時風速達 35 節，浪高 2-5 公尺，附近又無合適的避風錨地，只好回航至 El Tur 避風處，於 24:00 回航到 El Tur，本日共航行 83 海浬。

→蘇伊士 航段 7 第 13 日 總出航第 121 日		b. 回程時順風及順浪，航速可達 8-9 節，最高達 10 節，與北行時的辛苦下，平均航速只有 3 節是要快了許多。
TPE 1999/4/20 航段 7 第 10 日 總出航第 118 日		a. 因風速達 30-35 節、船速 1 節、浪高有 3-4 公尺；於 06:00 被迫航入 El Tur 避風錨泊，其下錨的 QTH： $E 033^{\circ}36' \cdot N 28^{\circ}13'$ 。 b. 無人珊瑚礁島 Gezirat Wadi Gimal 航行至 El Tur 避風共航 246 海浬。
UTC 1999/4/19 10:50 TPE 18:50 蘇丹 →蘇伊士 航段 7 第 9 日	Sat. Phone	a. 劉理事長去電了解：風勢持續正頂風，風向北北西，因避風已在紅海埃及的 Geziret Wadi Ginal 無人島下風處停泊五天之久。 b. 本日風平浪靜趕緊出航，預計到蘇伊士港 (Suez)，約需 +7-10 天。 c. 運河要排班等候，故到賽德港的時程尚未能估算。
UTC 1999/4/16 14:00 TPE 22:00 蘇丹 →蘇伊士 總出航第 114 日	Sat. Phone	a. 台北帆友們聚會及分享航海樂趣，並去衛星電話祝福及鼓勵。 b. 島上發現並拍攝記錄有 2 個漁鷹巢，各有 2 個及 3 個蛋，漁鷹展翼約有 2 呎長，會因保護鳥蛋而做攻擊。 c. 在下錨避風時釣上一條魚，將其紅燒美口，昨日也釣有一條。
UTC 1999/4/16 08:00 TPE 16:00 航段 7 第 6 日	Sat. Phone	a. 目前下錨的 QTH： $E 035^{\circ}10' \cdot N 24^{\circ}38'$ 為一無人小島前方半公里處。 b. 此下錨處有 4 條船在避風，分批探訪無人島並插上旗幟。 c. 小艇舷外機吊回前艙內時，意外滑落而未傷及人員及機器，要小心。
TPE 1999/4/15 蘇丹 →蘇伊士 總出航第 113 日		a. 有的船已到此地五星期之久，都是因天候因素而走不成。 b. 因風勢太強走不成，已在可避風的淺灘處下錨暫時停泊。 c. 有些利用黃昏到天亮時段航行約 30-50 海浬，再找合宜處下錨暫泊。
TPE 1999/4/13 蘇丹 →蘇伊士		a. 前幾天升帆時，主桅上升帆索不小心飛走至次桅桿上，曾世明有在 5-6 級風中爬上十多公尺高的次桅桿經驗。 b. 距離蘇伊士港 (Suez) 尚有 380 海浬，因持續正頂風 25-30 節風速，使船速降為只有 1-2 節。

航段 7 第 3 日 總出航第 111 日		c. 一直是正頂風航行，前二天尚可較正常航行，本日起得看情形。
TPE 1999/4/11 蘇丹 →蘇伊士 航段 7 第 1 日 總出航第 109 日		a. 停泊整補 4 天後，UTC 4/11 10:00 當地中午 12:00 (TPE 18:00) 出航，離開蘇丹港，航向埃及·蘇伊士 (Suez)。 b. 航段 7 蘇丹·蘇丹港至埃及·蘇伊士 (Suez)，約 820 海浬，15-20 天航程，共設有 18 個轉點 (Way Point)。
TPE 1999/4/9 蘇丹港 總出航第 107 日		a. 更換主引擎機油、油心、檢查柴油濾心、清洗甲板、補鏽點、清廚房、廁所等。 b. 預定變更航線不停吉達，因紅海一路正頂風風速達 25-40 節，現直航至蘇伊士；航段 7 預定 4/12 (一) 當地早上出航至埃及蘇伊士 (Suez)。
TPE 1999/4/7 吉布地 →蘇丹 航段 6 第 5 日 總出航第 105 日		a. UTC 4/7 12:11 當地時間 14:11 (TPE 20:11) 入港至蘇丹港 (Port Sudan) 下錨停泊，預定停留補給 5 天左右。 b. 進港下錨後 QTH：E 037°13'38" · N 19°36'49"，引擎共航行 93 小時。 c. 航段 6 共航 5 日，航程 623 海浬，航駛 100 小時，平均船速 6.23 節。
UTC 1999/4/7 00:00 TPE 08:00 吉布地 →蘇丹		a. QTH：E 038°32' · N 19°10'。 b. 曾世明錢包內只掉些小零錢，謝謝大家的關心。 c. 縮小腰圍 2.5 英吋相信嗎？大家忙著改腰圍，是最佳瘦身保證班。
UTC 1999/4/6 00:00 TPE 08:00	Sat. Phone	a. QTH：E 040°07' · N 17°22'，風向北風、風速 5-10 節、引擎航 23 小時。 b. 劉愛民理事長去電衛星電話至紅海，鼓勵全體航員並注意人船安全。
UTC 1999/4/5 00:00 TPE 08:00 航段 6 第 4 日		a. QTH：E 041°45' · N 15°10'。 b. 紅海段無風，天氣很炎熱，用引擎航行中，也縫縫補補帆具及衣物。
UTC 1999/4/4 00:00		a. QTH：E 043°07' · N 13°14'。 b. 紅海水域多暗礁及島嶼，不是無風就是正頂風，不宜迎風換舷航行。

TPE 08:00 吉布地 →蘇丹		
TPE 1999/4/3 吉布地 →蘇丹 航段 6 第 1 日 總出航第 101 日		a. 停泊整補 10 天後，UTC 4/3 07:50 當地早上 10:50 (TPE 15:50) 出航，離開吉布地，經 Straits of Bab el Mandeb 海峽進入紅海，航向蘇丹的蘇丹港 (Port Sudan)。 b. QTH：E 043°07'·N 11°35'；風向東風、風速 5 節。 c. 航段 6 吉布地至蘇丹港 (Port Sudan)，約 600 海浬，5-7 天航程。
TPE 1999/4/2 吉布地 總出航第 100 日		a. 受紅海風況影響需靠西側航行，原航段 7 可能改變為蘇丹至蘇伊士。 b. 請本地人協助借用 35mm 套筒工具，調整引擎進出汽閥門 (Valve)。 c. 參觀咖啡儀式，由備器材、升火、薰香、烘焙、煮沸、享用等共用 2.5 小時。 d. 航段 6，預定明日 4/3 (六) 當地早上出航至蘇丹港 (Port Sudan)。
TPE 1999/4/1 吉布地 總出航第 99 日		a. 已在此辦妥埃及簽證 (VISA)，可充份記錄尼羅河生態及金字塔史記。 b. 每天都有接收中央廣播電台的華語新聞節目，可惜只有 15 分鐘。 c. 衛星電話在吉布地完全無法使用，因吉布地尚未加入鉅計劃。
TPE 1999/3/30 吉布地		a. 基地經 DHL 寄來的補給已經收到，多謝帆友們的關懷卡片。 b. 吉布地還是貧富差距很大，曾世明於晚上外出時皮夾被扒。
TPE 1999/3/29 總出航第 96 日		a. 神秘的黑暗大陸非洲第一站吉布地 (Djibouti)，其複雜的人種可令人觀看幾天而仍感新奇，黑膚女子之美在世界時裝界當紅有其理由。
TPE 1999/3/26 吉布地		a. 本地作息因氣溫關係，時間為上午 07:00-11:00，中午休息，再稍晚 16:00-20:00。 b. 配合白天作息，引擎及桅索具保養、食品清點等，晚八時後再用晚餐。
TPE 1999/3/24 吉布地 航段 5 第 19 日 總出航第 91 日		a. 3/24 當地時間 11:20，UTC 08:20 (TPE 16:20) 入港至俗稱黑暗大陸的非洲首站吉布地 (Djibouti) 下錨停泊，預定停留補給 7-10 天左右。 b. 航段 5 共航 19 日，航程 2,419 海浬，航駛 436 小時，平均船速 5.54 節。
UTC 1999/3/24 03:50 TPE 11:50	Sat. Phone	a. QTH：E 043°43'·N 11°43'，引擎持續運轉航行。 b. 預定 5 小時後可入港到吉布地共和國 (Djibouti)。

TPE 1999/3/23 航段 5 第 18 日		a. 基地經 DHL 補給至吉布地，有帆具用螺絲桿、趕麵棍、航員信函、帆友們關心及祝福的卡片、最新航海資訊等。
UTC 1999/3/23 00:00 TPE 08:00		a. QTH : E 046°35' · N 12°21' 。
UTC 1999/3/22 09:00 TPE 17:00 航段 5 第 17 日	Sat. Phone	a. QTH : E 047°59' · N 13°03' 。 b. 引擎持續自 3/21 下午使用至今，航速約有 6 節。 c. 距離吉布地共和國 (Djibouti) 約 300 海浬，預計 +3 天可以到達。
UTC 1999/3/22 00:00 TPE 08:00		a. QTH : E 048°56' · N 13°18' ，前 24 小時航程 126 海浬。
UTC 1999/3/21 00:00 TPE 08:00 斯里蘭卡 →吉布地 航段 5 第 16 日 總出航第 88 日		a. QTH : E 050°54' · N 13°50' ，前 24 小時航程 121 海浬。 b. 順風故用史邊克帆，但是風況微弱，使史邊克帆張不飽滿。 c. 下午後改用引擎航駛，航速約有 6 節。 d. 本日航入屬於非洲的亞丁灣 (Gulf of Aden) 。
UTC 1999/3/20 00:00 TPE 08:00 航段 5 第 15 日		a. QTH : E 052°54' · N 13°23' ，前 24 小時航程 130 海浬。 b. 風況維持順風，只用 150% 前帆來拉前航行。
UTC 1999/3/19 00:00 TPE 08:00 總出航第 86 日		a. QTH : E 055°08' · N 13°17' ，前 24 小時航程 157 海浬。 b. 風況維持順風，只用 150% 前帆來拉行。
UTC 1999/3/18 00:00		a. QTH : E 057°44' · N 13°37' ，前 24 小時航程 130 海浬。 b. 使用 150% 前帆 + 全主帆，後再改為 110% 前帆 + 主帆 R1 航駛。

TPE 08:00 斯里蘭卡 →吉布地		
UTC 1999/3/17 03:40 TPE 11:40 總出航第 84 日	Sat. Phone	a. QTH : E 059°34' · N 11°49' 。 b. 浪況合宜，日夜奔馳航駛中，大家都睡的很好。 c. 距離北非的吉布地約 1,000 海浬，預計 +10 天航程可到達。 d. 班賀德與傳國會自從在斯里蘭卡得了感冒後，現在已經好多了。
UTC 1999/3/17 00:00 TPE 08:00 斯里蘭卡 →吉布地 航段 5 第 12 日		a. QTH : E 059°53' · N 11°37' ，前 24 小時航程 150 海浬。 b. 使用 110% 前帆 + 全主帆 + 次主帆，共 3 張帆航駛。 c. 天氣晴朗 / 東北季風 / 浪高 1-2M / 風速中強。
UTC 1999/3/16 00:00 TPE 08:00 航段 5 第 11 日 總出航第 83 日		a. QTH : E 062°15' · N 10°26' ，前 24 小時航程 133 海浬。 b. 使用 110% 前帆 + 全主帆 + 次主帆，共 3 張帆航駛。 c. 晴朗 / 穩定東北季風 / 浪高 1-2M 。
UTC 1999/3/15 08:00 TPE 16:00 斯里蘭卡 →吉布地	Sat. Phone	a. QTH : E 063°42' · N 09°41' ；約在阿拉伯海的中央位置。 b. 目前海域深度約為 4,000 多公尺。 c. 有了新補給的食譜後，中午都嘗試著吃麵食類如蔥油餅等。
UTC 1999/3/15 00:00 TPE 08:00 斯里蘭卡 →吉布地 航段 5 第 10 日		a. QTH : E 064°18' · N 09°28' ，前 24 小時航程 114 海浬。 b. 下午改用 110% 前帆 + 全主帆 + 次主帆，共 3 張帆航駛。 c. 天氣晴朗 / 東北季風 / 浪高 1-2M / 風速強。

UTC 1999/3/14 00:00 TPE 08:00 航段 5 第 9 日 總出航第 81 日		a. QTH : E 067°57' · N 08°22' , 前 24 小時航程 95 海浬。 b. 使用 150% 前帆 + 全主帆 + 次主帆 , 共 3 張帆航駛。 c. 天氣晴朗 / 北風 / 浪高 1-2M / 風速穩定。
UTC 1999/3/13 00:00 TPE 08:00 斯里蘭卡 →吉布地 航段 5 第 8 日		a. QTH : E 069°08' · N 07°30' , 前 24 小時航程 128 海浬。 b. 使用 150% 前帆 + 全主帆 + 次主帆 , 共 3 張帆航駛。 c. 天氣晴朗 / 北風 / 浪高 1-2M / 風速穩定。
UTC 1999/3/12 03:30 TPE 11:30	SSB	a. 目前分析航段 6 (紅海段) , 可能會受強風影響而靠西延蘇丹側航行。 b. 如紅海段靠西側航行時 , 停泊國港預定為蘇丹港 (Port Sudan) 。
UTC 1999/3/12 00:00 TPE 08:00 航段 5 第 7 日 總出航第 79 日		a. QTH : E 069°19' · N 07°11' 。 b. 使用 150% 前帆 + 全主帆 + 次主帆 , 共 3 張帆航駛。 c. 天氣晴朗 / 北風 / 浪高 1-2M / 風速穩定。
UTC 1999/3/10 00:00 TPE 08:00 斯里蘭卡 →吉布地 航段 5 第 5 日		a. QTH : E 073°51' · N 08°02' ; 航經馬爾地夫 (Maldives) 北方 , 穿越緯度 8 度海峽 (Eight Degree Channel) 續往西航行。 b. 出航時裝有椰子、鳳梨、香蕉等 , 因熱帶氣候而早熟已爛掉一些。
UTC 1999/3/9 00:00 TPE 08:00 總出航第 76 日		a. QTH : E 075°22' · N 08°17' 。 b. 近日風況一直不穩 , 半數無風 , 半天用引擎。

UTC 1999/3/8 00:00 TPE 08:00 航段 5 第 3 日		a. QTH : E 077°07' · N 07°26' ; 航經印度 (India) 最南端外側。 b. 印度洋的阿拉伯海 (Arabian Sea) , 預期風況不穩且氣候炎熱。
UTC 1999/3/7 00:00 TPE 08:00 斯里蘭卡 →吉布地		a. QTH : E 078°55' · N 06°24' ; 航離斯里蘭卡 (Sri Lanka) 西側。 b. 本第 5 航段為 “跨世紀號” 航行至目前最長的單一航段。
TPE 1999/3/6 斯里蘭卡 →吉布地 航段 4 第 12 日 總出航第 73 日		a. 停泊整補 10 天後, UTC 3/6 04:50 (TPE 12:50) 出航, 離開斯里蘭卡·加里港 (Galle Harbor) , 橫渡印度洋續航向亞丁灣 (Gulf of Aden) 的吉布地共和國 (Djibouti) 。 b. 航段 5 斯里蘭卡·加里至吉布地, 約 2,450 海浬, 27-40 天航程。
TPE 1999/3/5		a. 基地收到駐新加坡台北代表處新聞組, 電視訪談及錄音帶、剪報等。
TPE 1999/3/2 總出航第 69 日		a. 取回 6 只充飽電的電池, 再送 6 只去充電。 b. 3/1 滿月日 (Full Moon) , 每個月滿月日斯里蘭卡全國都休假一天。
TPE 1999/2/28 斯里蘭卡·加里港		a. 曾世明與傅國會到 Kottagota 漁村錄攝小村風光。 b. 劉寧生在加里鎮, 遇有一採龍蝦的潛水夫, 其生活情境都拍在特寫。
TPE 1999/2/27 總出航第 66 日		a. 拍攝帆船獨木舟 Sailing Fishing Boat (Fishing Outrigger w / Sail) 捕魚記錄片, 有開航前準備、出航、升帆、捕魚、回航、售魚、家庭生活等。 b. 補購不足的到港國禮節用的小型國旗; 加滿柴油價格約 NT\$10 / L 。
TPE 1999/2/26 斯里蘭卡·加里港		a. 船上發電機無法將「新電池, 未充飽過的電池」充飽, 故岸上充電中。 b. 引擎保養更換機油、機油濾心、燃油濾心; 檢查螺槳、飲水等。 c. 本地奶茶味香如天上人間才可得, 其價格為 NT\$1.50 / 杯。
UTC 1999/2/24 00:00 TPE 08:00 馬來西亞	SSB	a. 2/24 當地時間 17:30 , UTC 12:00 (TPE 20:00) 入港至文明古國斯里蘭卡西南方的天然海灣加里港下錨停泊, 預定停留補給 7-10 天。 b. 下錨停泊 QTH : E 80°13'81" · N 06°02'00" 。 c. 航段 4 共航 12 日, 航程 1,360 海浬, 航駛 268 時, 平均船速 5.07 節。

→斯里蘭卡 航段 4 第 12 日 總出航第 63 日		d. 加里港為一被椰林所圍繞的港，港內有各式帆船 22 艘之多，是由各航向的途中航過來停靠，“2001 跨世紀號”是為有為而來的。 e. 預期將是拍攝記錄片最豐富一站，因帶帆漁船就在四周辛勤捕魚著。
UTC 1999/2/23 00:00 TPE 08:00 馬來西亞 →斯里蘭卡 航段 4 第 11 日 總出航第 62 日	SSB	a. QTH：E 083°15' · N 07°09'；昨日 2/22 共航 130 海浬。 b. 風速 10-15 節 / 吹西北風 / 用史邊克帆 / 船速 5-6 節。 c. 班賀德降史邊克帆時遇到瞬間暴風雨 (Squall)，反被升帆索拉上去。 d. 預計明天可以到達斯里蘭卡·加里。 e. 基地經 DHL 補給至斯里蘭卡，有拖式發電機零件、麵食類食譜及最新航海年曆 Nautical Almanac 等。
UTC 1999/2/22 00:00 TPE 08:00 航段 4 第 10 日		a. QTH：E 085°25' · N 07°33'。 b. 風速 10-15 節 / 天氣晴朗 / 北北東風 / 全用史邊克帆 / 船速 4-6 節。
UTC 1999/2/21 00:00 TPE 08:00 航段 4 第 9 日		a. QTH：E 087°12' · N 07°40'。 b. 天氣晴朗 / 吹東北風 / 用 110% 前帆或史邊克帆 / 船速 4-5 節。
UTC 1999/2/20 00:00 TPE 08:00 航段 4 第 8 日		a. QTH：E 089°16' · N 07°20'。 b. 天氣晴朗 / 吹東北風 / 用史邊克帆 (Spanker) / 船速 5 節。
UTC 1999/2/19 00:00 TPE 08:00 航段 4 第 7 日		a. QTH：E 091°03' · N 06°59'。 b. 風速 5-6 節 / 東北風 / 用史邊克帆 (Spanker) / 船速 3-4 節。
UTC 1999/2/18 00:00		a. QTH：E 092°23' · N 06°39'。 b. 風況不穩 / 無風至東北風 / 用引擎航行 / 船速 0.5-5 節。

TPE 08:00 航段 4 第 6 日		
UTC 1999/2/17 00:00 TPE 08:00 航段 4 第 5 日 總出航第 56 日		a. QTH : E 094°06' · N 06°06' 。 b. 風況不穩 0-5 節 / 北風或南風 / 船速 2-5 節 / 用史邊克帆或引擎航行 。 c. 早上剛通過印尼北方小島，開始航入印度洋北方海域 (Indian Ocean) 。
UTC 1999/2/16 00:00 TPE 08:00 航段 4 第 4 日 總出航第 55 日		a. QTH : E 096°34' · N 05°48' 。 b. 大年初一，船上佈置過節氣氛及互相拜年，並祝賀關心的帆友們。 c. 無風 / 引擎航行 / 船速 6 節。
UTC 1999/2/15 00:00 TPE 08:00 航段 4 第 3 日 總出航第 54 日		a. QTH : E 098°40' · N 04°51' 。 b. 除夕日，航員們電話回家報安及拜年。 c. 無風 / 引擎航行 / 船速 7 節。
UTC 1999/2/14 00:00 TPE 08:00 航段 4 第 2 日		a. QTH : E 100°08' · N 03°19' 。 b. 無風 / 引擎航行 / 天候晴朗。
TPE 1999/2/13 馬來西亞 → 斯里蘭卡 航段 4 第 1 日 總出航第 52 日		a. 停泊整補 8 天後，於 UTC 2/13 07:45 (TPE 2/13 15:45) 出航，離開馬來西亞·狄克森港·海軍上將遊艇港；QTH : E 101°50' · N 02°28'，續航向斯里蘭卡·加里，熱心僑胞們與當地媒體都前來歡送祝福。 b. 航段 4 馬來西亞·狄克森港至斯里蘭卡·加里，約 1,300 海浬，18-28 天航程；本航段會在海上渡過農曆春節，除夕為 2/15 (一)。
TPE 1999/2/12 馬來西亞·狄克森港		a. 新換裝蓄電池共 12 只 6V 電池，由 6 組 12V (6Vx2) 220Ah 組成，蓄電量為 1,320Amp/H；預定明天 2/13 出航。

TPE 1999/2/10 總出航第 49 日		a. 電池自動偵測器未能測出故障，應是電池壽命已用了 2 年 3 個月，緊急詢價置換中。 b. 航段 4 原預定明天 2/11 出航，現因蓄電池問題預定延至 2/13 出航。
TPE 1999/2/9 馬來西亞·狄克森港 總出航第 48 日		a. 去麻六甲一天半拍攝記錄相關的航史及文化特色，此最早發達的貿易古城已被聯合國列管為世界級古蹟。 b. 晚上返回船後發現電力全無，緊急研擬對策中。 c. 航段 3 體航員林渭清及曹咪咪，昨日 2/8 離船經新加坡 2/10 返國。
TPE 1999/2/6 馬來西亞·狄克森港 總出航第 45 日		a. 狄克森港 (Port Dickson) 為小型港市故以商船入境方式，只准許航員在狄克森港市範圍內活動，另辦理劉愛民、鄭有利、郭廷祥等出境。 b. 由駐馬來西亞台北經濟文化辦事處主持的“2001 希望之旅·跨世紀號”記者會，在海軍上將遊艇港俱樂部舉行。 c. 規劃至麻六甲拍攝相關鄭和下南洋的航史及當地文化特色。 d. 船隻及海關的手續繼續辦理中。
TPE 1999/2/5 新加坡 →馬來西亞 航段 3 第 2 日 總出航第 44 日		a. UTC 08:00 (TPE 16:00) 入港至狄克森港 (Port Dickson) 的海軍上將遊艇港 (Admiral Marina)，是一設備完善去年底剛開幕啟用的遊艇港。 b. 駐馬來西亞台北經濟文化辦事處安排媒體在港邊迎接入港及採訪。 c. 航程中教導體航員如何升帆、索具整理、煮食等並揚起史邊克帆 (Spanker) 簡稱袋帆、主帆 (Main Sail) 及次主帆 (Mizzen Sail)，非常壯觀。 d. 在導航班賀德操控下，順利進入淺灘多礁的狄克森海軍上將遊艇港。 e. 星期五下午為回教的假日，故未能辦理入境手續。 f. 航段 3 共航 2 日，航程 165 海浬，航駛 29.5 小時，平均船速 5.59 節。
TPE 1999/2/4 新加坡 →馬來西亞 航段 3 第 1 日 總出航第 43 日		a. 停泊整補 16 天後，於 UTC 2/4 02:30 (TPE 2/4 10:30) 出航，離開新加坡樟宜帆船俱樂部 (Changi S.C.)，續航向馬來西亞·狄克森港，熱心僑胞們及當地華文等媒體都前來歡送祝福及採訪。 b. 航段 3 新加坡·樟宜至馬來西亞·狄克森港，約 200 海浬，3-8 天航程。 c. 麻六甲海峽為踴擠的狹窄航道，大部時間需開引擎跟隨船隊前行，並配合 110% 的前帆；海峽的狹窄航道瞭望工作是非常的重要。
TPE 1999/2/3 新加坡·樟宜 總出航第 42 日		a. 劉愛民理事長帶隊前往新加坡鼓勵打氣，成員有民生報記者鄭有利、郭廷祥、許文屏、許碧蓮、徐蓮英等帆友。 b. 新加坡電視 TCS 現場新聞節目，訪問劉寧生船長及郭廷祥總幹事。 c. 劉愛民理事長於樟宜帆船俱樂部，宴請駐新加坡台北代表處及僑胞並與當地帆友們互相交流。

		d. 在港內訪問越南建造的中國古代雙桅方帆船 Sao-Mai 號，由 28 歲法國年青人計劃，並結合其國內青少年的航程教育，共同來勉勵。
TPE 1999/2/1 總出航第 40 日		a. 明日航段 3 體航員曹咪咪出發至新加坡報到。 b. 航段 3 新加坡·樟宜至馬來西亞·狄克森港，預定於 2/4 早上由樟宜帆船俱樂部出航。
TPE 1999/1/30 新加坡·樟宜 總出航第 38 日		a. 船上紀念電台呼號 “ BM q MM ” Marine Mobile，將於 UTC 2/4、2/5 11:00-12:00 及備用日 UTC 2/6 02:00-03:00 於 HF/SSB 7.060Mhz & 14.290Mhz 上網操作。 b. 由姚開陽帆友提供 “ 2001 希望之旅·跨世紀號 ” 專屬網頁更豐富了有照片等，別忘了上網去，網址為 http://www.lioncity.com.tw/sail 。 c. 周末由新加坡電信 (SingTel) 贊助的帆賽，有上百艘的樂觀型 (Optimist) 參加，希望在台的贊助商及帆友們有朝一日可在台灣見到這畫面。
TPE 1999/1/29 新加坡·樟宜 總出航第 37 日		a. 在新加坡台北工商協會會務餐會中，報告 “ 2001 希望之旅 ” 的意義及其精神，會場有駐新加坡台北代表處歐陽瑞雄代表、僑務委員陳子忠先生、工商協會鍾會長及王正彥副會長等，並捐助現金支持與鼓勵；會中並為國人首顆衛星 “ 福爾摩沙一號 ” 在天空運轉及航行於地表的 “ 2001 希望之旅 ” 相映於三大洋五大洲上而慶賀。 b. 感謝王清泉帆友提供訂製的不鏽鋼管件。
TPE 1999/1/26 新加坡·樟宜 總出航第 34 日		a. 航段 3 體航員林涓清本日攜帶零件補給及航員們的家書出發至新加坡報到，並登船準備下航段的準備暖身工作。 b. 由姚開陽帆友提供 “ 2001 希望之旅·跨世紀號 ” 專用網址已出爐並建構資料中，網址為 http://www.lioncity.com.tw/sail 。
TPE 1999/1/24 新加坡·樟宜		a. 繼續維修航儀等設備及整補必要的零件。 b. 做商船事業的僑胞驗船師席國忠先生，協助解決購料等問題。
TPE 1999/1/21 新加坡·樟宜 總出航第 29 日		a. 上午由錨泊處移船到樟宜帆船俱樂部 (Changi Sailing Club) 所屬停泊區繫泊 (Mooring)。 b. 中午會見本地華人媒體，他們樂於報導華人主導的環航活動。 c. 下午拜會駐新加坡台北代表處歐陽瑞雄代表。
TPE 1999/1/20 新加坡·樟宜		a. 至移民局及海關辦理入境及報關手續。 b. 航段 2 體航員陳滄聽及蘇祐生定於 1/21 返國。
UTC 1999/1/19 00:00 馬尼拉	SSB	a. UTC 00:00 (TPE 08:00) 入港錨泊 (Anchoring) 於樟宜 Netsteel 船廠外水域。 b. 單日航程以 1/15 的 161 海浬，平均 6.7 節為最佳。 c. 航段 2 共航 13 日，航程 1,415 海浬，航駛 285 小時，平均船速 4.96 節。

→新加坡 航段 2 第 13 日 總出航第 27 日		
UTC 1999/1/18 02:45 TPE 10:45 馬尼拉 →新加坡 航段 2 第 12 日 總出航第 26 日	SSB	a. QTH : E 104°40' · N 02°17' ; 東北風 / 風速 15-20 Kts / 浪高 1-2 公尺。 b. 只用 150% 前帆，航速約 6 節。 c. 距新加坡約 100 海浬，預計明日 1/19 可進新加坡港。 d. 每日 TPE 18:00-18:15 定時通訊。 e. 航段 3 新加坡至馬六甲航段，預定提前至 2/4 出航。
UTC 1999/1/16 00:00 TPE 08:00 馬尼拉 →新加坡 航段 2 第 10 日 總出航第 24 日	SSB Tmax	a. QTH : E 107°50' · N 06°12' 。 b. 東北風 / 順風航向 / 天氣晴朗 / 風速 15-20 Kts / 浪高 2-3 公尺。 c. 只用 150% 前帆，航速約 6 節。 d. 每日平均航程約 120-140 海浬；最快一日有 161 海浬。
UTC 1999/1/14 07:00 TPE 15:00 馬尼拉 →新加坡 航段 2 第 8 日	SSB Tmax	a. QTH : E 111°17' · N 07°01' (UTC 00:00) ; 船上一切安好。 b. 目前航行在越南外海，東南航向航行中。 c. 明日 TPE 5-7pm 配合媒體 SSB#1201 待命開機。 d. 預計 +5-7 天航程到達新加坡，約在 1 月 19 至 21 日。
UTC 1999/1/12 10:10 TPE 18:10 馬尼拉 →新加坡	Sat. Phone	a. QTH : E 112°42' · N 11°03' 。 b. 東北季風 / 天氣晴朗 / 風速 12 Kts / 浪高 1-2 公尺。 c. 只用 150% 前帆，航速約 4.5 節。 d. 本航段定時在星期一、三、五連絡。 e. 明日會航經南沙南威島 (Spratly Island) 外側，約在 E 111°55' · N 8°40' 。

航段 2 第 6 日 總出航第 20 日		
UTC 1999/1/10 00:00 TPE 08:00 馬尼拉 →新加坡 航段 2 第 4 日		a. QTH : E 115°39' · N 12°37' 。 b. 東北季風 / 天氣陰雨 / 風速 6 級 / 浪高 2-4 公尺。 c. 只用 110% 前帆，航速約 6 節。 d. 將航經南沙群島的太平島外側，約在 E 114°15' · N 10°20' 。
UTC 1999/1/9 00:00 TPE 08:00 馬尼拉 →新加坡 航段 2 第 3 日		a. QTH : E 117°33' · N 12°35' 。 b. 東北季風 / 天氣陰 / 風速 4-5 級 / 浪高 1-3 公尺。 c. 只用 150% 前帆，航速約 5 節。 d. 航線規畫由南中國海上的南沙群島外圍航駛，以避開險礁水域。
UTC 1999/1/8 00:00 TPE 08:00 馬尼拉 →新加坡 航段 2 第 2 日		a. QTH : E 119°21' · N 13°35' 。 b. 吹正順風，但走後側行駛 (Broad reach)，較為穩定，航速約 5.5 節。 c. 全體航員練習熟悉各種緊急應變步驟及過程。
UTC 1999/1/7 10:10 TPE 18:10 馬尼拉 →新加坡	Sat. Phone	a. QTH : E 120°23' · N 14°12' ；馬尼拉灣外。 b. 灣內無風，用引擎航駛 4 小時 15 分鐘，出馬尼拉灣後才有風。 c. 東北季風 / 天氣晴朗 / 風速 15-20 節 / 浪高 0.5 公尺。 d. 只用 110% 前帆，航速約 5 節。 e. 預計 +15-20 天航程到達新加坡，約在 1 月 22 至 27 日。
UTC 1999/1/7 04:30 TPE 12:30 馬尼拉	Sat. Phone	a. 停泊整補 8 天後，於 UTC 1/7 03:15 (TPE 1/7 11:15) 出航，離開菲律賓·馬尼拉 Yacht Club，續航向新加坡，熱心僑胞們都前來歡送。 b. 駐菲代表贈送茶葉及陳漢卿帆友贈送冰淇淋以解渴。 c. 預定傍晚時通過馬尼拉灣 (Manila Bay) 南口。

→新加坡 航段 2 第 1 日 總出航第 15 日		d. 航段 2 菲律賓·馬尼拉至新加坡，約 1,500 海浬，25 至 35 天航程。 e. 航段 2 增加體航員陳滄聽及蘇祐生二位生力軍來為帆船運動打併。
UTC 1999/1/6 22:30	Fax	a. 昨日 1/5 TVIS 新聞現場及 1/6 中廣的訪問，有助全民瞭解帆船運動。
TPE 1999/1/4 19:30 馬尼拉		a. 近日參加駐外及台僑界新年團拜及交流，並記錄本地人生活的特色。 b. 感謝旅居馬尼拉陳漢卿帆友協助 (台北帆船俱樂部資深會員)；世界各地帆友們都是熱心的。 c. 預定 1/7 中午前出航往新加坡。
TPE 1999/1/3 馬尼拉		a. 航段 2 體航員陳滄聽及蘇祐生，攜帶補給品及航員們的家書出發至菲律賓·馬尼拉報到，並登船準備下航段的準備暖身工作。 b. 航段 1 湯桂崑於 12/31 返家；另楊志成在菲停留至 1/10 再行回國。
UTC 1998/12/29 17:00 TPE 12/30 01:00 航段 1 出航第 7 日	SSB	a. 預定白天入港至 Manila Yacht Club 停泊。 b. 預定在港停泊整修 8 天。 c. 航段 1 共航 7 日，航程 614 海浬，航駛 135 小時，平均船速 4.54 節。 d. 本航段共 7 日。
UTC 1998/12/28 06:30 TPE 14:30 航段 1 出航第 5 日	SSB	a. QTH：E 119°27'·N 15°33'；呂宋島西側。 b. 東北季風 / 航速約 5 節 / 天氣晴朗。 c. 只用 150% 前帆，來調適剛出航航員的體況。 d. ETA 約 2 天後到達菲律賓馬尼拉。
UTC 1998/12/27 00:30 TPE 08:30 航段 1 出航第 4 日	Sat. Phone	a. QTH：E 119°37'·N 17°10'；呂宋島西側 (約航 300NM)。 b. 東北季風 / 巴士及呂宋海峽風力 20-35Kt / 航速有 6 節 / 天氣晴朗。 c. 只用 110% 前帆，來調適剛出航航員的體況。 d. 夜晚看流星，是體驗航員有生以來第一次看這麼多的流星。 e. 目前風速降為 10Kt / 航速約 2 節。

UTC 1998/12/24 08:30 TPE 16:30 出航日		a. 高雄港鼓山漁會碼頭出航，也是耶誕夜，祝福他們順利平安。 b. 航段 1 台灣高雄至菲律賓馬尼拉，約 700 海哩，8-13 天航程。
--	--	---

航段 1： 共航 7 日，航程 614 海哩，航駛 135 小時，平均船速 4.54 節。

航段 2： 共航 13 日，航程 1,415 海哩，航駛 285 小時，平均船速 4.96 節。

航段 3： 共航 2 日，航程 165 海哩，航駛 29.5 小時，平均船速 5.59 節。

航段 4： 共航 12 日，航程 1,360 海哩，航駛 268 小時，平均船速 5.07 節。

航段 5： 共航 19 日，航程 2,419 海哩，航駛 436 小時，平均船速 5.54 節。

航段 6： 共航 5 日，航程 623 海哩，航駛 100 小時，平均船速 6.23 節。

航段 7： 共航 17 日，航程 850 海哩 (含返回 El Tur 原錨泊地的 83 海哩)，航駛 175 小時，平均船速 4.85 節 (引擎使用 174 小時)。

航段 10： 共航 3 日，航程 212 海哩，航駛 45.3 小時，平均船速 4.66 節。

航段 11： 共航 6 日，航程共 459 海哩。(航段 11A 共航 5 日，航程 434 海哩，航駛 91 小時，平均船速 4.76 節；航段 11B 航駛 0.5 日，航程 25 海哩。)

航段 12： 共航 4 日，航程共 221 海哩，航駛 44 小時。(航段 12A 航程 145 海哩，航駛 26.5 小時；航段 12B 航程 52 海哩，航駛 10 小時；航段 12C 航程 24 海哩，航駛 7.5 小時。)

航段 13： 共航 3 日，航程共 126 海哩，航駛 26 小時。(航段 13A 大多無風使用引擎，航程 25 海哩，航駛 4.5 小時；航段 13B 航程 42 海哩，航駛 9 小時；航段 13C 航程 59 海哩，航駛 12.5 小時。)

航段 14： 共航 3 日，航程共 105 海哩，航駛 22 小時，平均船速 4.77 節。(航段 14A 航程 22 海哩，航駛 5 小時，平均船速 4.4 節；航段 14B 航程 30 海哩，航駛 6.5 小時，平均船速 4.61 節；航段 14C 航程 53 海哩，航駛 10.5 小時，平均船速 5.04 節。)

航段 15： 共航 3 日，航程 148 海哩，航駛 32.8 小時，平均船速 4.51 節。

航段 16： 共航 4 日，航程 366 海哩，航駛 97 小時，平均船速 3.77 節。

航段 17： 共航 8 日，航程 693 海哩，航駛 138 小時，平均船速 5.02 節。(航段 17A 共航 3 日，航程 237 海哩，航駛 45.75 小時，平均船速 4.96 節；航段 17B 共航 5 日，航程 456 海哩，航駛 92.25 小時，平均船速 4.94 節。)

航段 19： 共航 2 日，航程 174 海哩，航駛 30.75 小時，平均船速 5.65 節。

航段 20：共航 5 日，航程 516 海哩，航駛 93.5 小時，平均船速 5.51 節 (70% 多用輔助動力引擎)。

航段 21：共航 21 日，航程 2,686 海哩，航駛 478 小時，平均船速 5.62 節。

累計：海上 148 日，共航 13,961 海哩 (25,855 公里)，2000/1/10 止總出航共 382 日。

航程：全程 27,240 海哩 (50,500 公里)，已航行 13,961 海哩 (25,855 公里) 即 51.25%，已超過環航一半航程。

日數：全程約 25 個月 (1998/12 - 2000/1) 約 760 日，已航行 382 日即 50.26%，已超過環航一半日數。

航段 22：共航 3 日，航程 89 海哩 (引擎航行 9 小時)，航駛 19.25 小時，平均船速 4.62 節。(航段 22A 共航 0.5 日，航程 17 海哩，引擎航行 1.5 小時，航駛 4.5 小時，平均船速 3.77 節；航段 22B 共航 1 日，航程 53 海哩，引擎航行 6.5 小時，航駛 10.5 小時，平均船速 5.04 節；航段 22C 共航 0.5 日，航程 19 海哩，引擎航行 1 小時，航駛 4.25 小時，平均船速 4.47 節。)

航段 23：共航 2 日，航程 51 海哩 (引擎航行 1.8 小時)，航駛 12 小時，平均船速 4.25 節。(航段 23A 共航 0.5 日，航程 11 海哩，航駛 2.75 小時，平均船速 4 節；航段 23B 共航 1 日，航程 40 海哩，引擎航行 1.8 小時，航駛 9.25 小時，平均船速 4.32 節。)

航段 24：共航 6 日，航程 474 海哩 (引擎航行 2 小時)，航駛 87.75 小時，平均船速 5.40 節。(航段 24A 共航 2 日，航程 93 海哩，引擎航行 2 小時，航駛 22.5 小時，平均船速 4.17 節；航段 24B 共航 4 日，航程 381 海哩，航駛 65.25 小時，平均船速 5.83 節。)

航段 25：共航 2 日，航程 122 海哩，航駛 25 小時，平均船速 4.88 節。