



**BOLETÍN RADIAL**  
**COMISION DX Y CONCURSOS**  
**11 ENERO 2015 - 7050 KCS.**

CE3PCG	2441	18	43938	GANADOR INSTITUCION/RC	GALVANO
CE3RR	2160	19	41040	GANADOR GENERAL	PREMIO ANTENA HF
CA2MEM	1975	19	37525	GANADOR DAMA	GALVANO
CD6610	2280	15	34200	GANADOR CATEGORIA CD	100 QSL

CE1LXV	500	10	5000	GANADOR ZONA 1	DIPLOMA GANADOR ZONA
CE2JIM	1520	16	24320	GANADOR ZONA 2	DIPLOMA GANADOR ZONA
CA3MAJ	1890	20	37800	GANADOR ZONA 3	DIPLOMA GANADOR ZONA
XQ4CW	1983	19	37677	GANADOR ZONA 4	DIPLOMA GANADOR ZONA
CE5PHR	2026	20	40520	GANADOR ZONA 5	DIPLOMA GANADOR ZONA
CA6WKD	1641	14	22974	GANADOR ZONA 6	DIPLOMA GANADOR ZONA
CE7JOF	920	12	11040	GANADOR ZONA 7	DIPLOMA GANADOR ZONA
CE8DMT	240	7	1680	GANADOR ZONA 8	DIPLOMA GANADOR ZONA

**DIPLOMA DIGITAL POR E-MAIL**

CE5PRD	1915	19	36385	DIPLOMA 1
CE3MDA	1912	18	34416	DIPLOMA 2
CE3EDQ	1963	16	31408	DIPLOMA 3
CE4RMA	1292	11	28.424	DIPLOMA 4
CE2PJH	1544	15	23160	DIPLOMA 5
CE3RVS	1403	16	22448	DIPLOMA 6
CA3BPR	1590	14	22260	DIPLOMA 7
CE3BC	1469	15	22035	DIPLOMA 8
CE3ETE	1651	13	21463	DIPLOMA 9
CA3SOC	1639	13	21307	DIPLOMA 10
CE4NV	1508	14	21112	DIPLOMA 11
CA4VQS	1424	14	19936	DIPLOMA 12
XQ3RP	1412	14	19768	DIPLOMA 13
CE2HKL	1289	15	19335	DIPLOMA 14
CE3NR	1188	15	17820	DIPLOMA 15
CE2RDL	1283	13	16679	DIPLOMA 16

XQ3SM	1291	12	15.492	<b>DIPLOMA 17</b>
CE4MLN	1271	12	15252	<b>DIPLOMA 18</b>
CE4RG	1644	9	14796	<b>DIPLOMA 19</b>
CE2HI	1221	12	14652	<b>DIPLOMA 20</b>
XQ4NUA	1125	13	14625	<b>DIPLOMA 21</b>
CE3PA	967	10	9670	<b>DIPLOMA 22</b>
XQ6BQ	834	11	9174	<b>DIPLOMA 23</b>
CA4UFC	910	10	9100	<b>DIPLOMA 24</b>
CD7173	961	9	8649	<b>DIPLOMA 25</b>

### **Isla Wowoni YB8K**

Isla Oceánica, denominada con la nomenclatura IOTA "OC-236". Operadores Augusto/YB8IAN, Salmin/YB8IBD, Asrat/YB8KGR, y otros, estarán activos como **YB8K** de Wowoni entre 10-11 enero. Estarán activos de las bandas de HF utilizando los modos CW, SSB y digitales. QSL vía YB8IBD particular solamente. Una búsqueda en el registro en línea estará disponible en ClubLog. Más detalles y actualizaciones en: <http://www.qrz.com/db/YB8K>

### **Isla San Martín, VA3QSL Canadá**

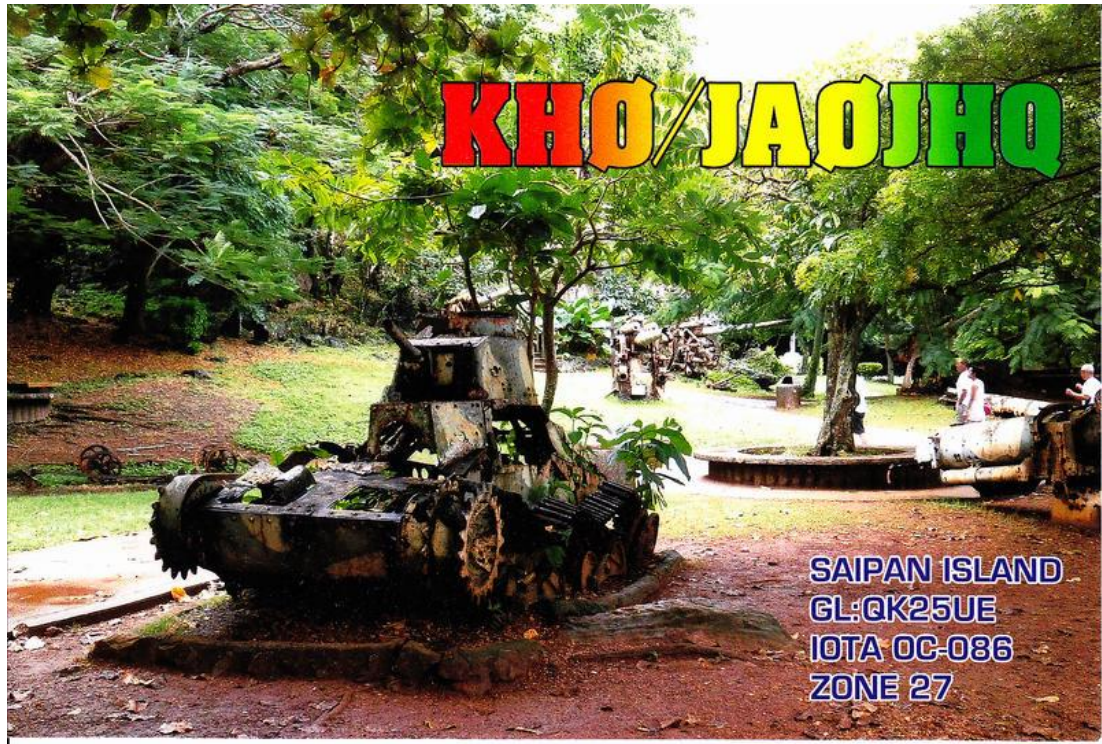
Jeff, VA3QSL estará activo desde la isla del holandés Sint Maarten (NA-105, WLOTA 0711) como **PJ7 / VA3QSL** entre 9-13th Enero. QRV en 40-6 metros SSB y CW, utilizando 100w y un dipolo. QSL vía home call, Bureau o directa (ver: QRZ.com) con SASE \$ 2 para los estadounidenses QSOs, \$ 3 Internacional. LoTW se llevará a cabo en la declaración, a finales de enero.



### **Isla de Tutuila. Samoa Americana**

Nobu, JA0JHQ estará activo desde la isla de Tutuila (OC-045, USi AS007S, WLOTA 4385), Samoa Americana, como **AH0CO/Rh8** entre enero 7-12 2015. QRV principalmente en 30, 17 y 15 metros SSB, CW alguna. QSL vía home call, directa o Bureau





### Isla Diego Garcia, **VQ9XR**

Bob, N7XR will be active again from Diego Garcia Island, Chagos Archipelago 15- 28 January 2015 as VQ9XR.

### República de Palau, **T88HK, T88HS, T88KC, T88RR, T88SM**

Yu T88HK (JE6DND), Hiro T88HS (JA6KYU), T88KC (JA6KCC), Yasu T88RR (JA6UBY), y Mike T88SM (JA6EGL) estarán activos desde la isla de Koror (WW Loc. PJ77FI), República de Palau (OC-009), en 7-15th enero. Piensan operar en CW, SSB y RTTY en 160-6 metros. QSL directa verificando sus propios indicativos

### BRASIL, **PQ60ICN**, Aniversario.

Llamada especial para celebrar los 60 años del Club de Yates de Natal, estará en el aire durante todo el mes de enero de 2015. **PQ60ICN** llama la atención sobre el 60 aniversario del Club Náutico de Natal. QSL via PS7GL, directa, Mesa y LoTW. Sitio Web: <http://www.grz.com/db/PQ60ICN>

HI24JF  
CQ 11  
ITU 13  
QSL via PS7GL

**PQ60ICN**  
late Clube do Natal  
60 anos de atividades

## CALENDARIO DE FAROS

09/01-16/01 8T5MQT

Sagar Island

QSL VU2NRO (d/B)

09/01-13/01 PJ7/VA3QSL

St. Maarten Island

QSL H/CALL (d/B)



## MISCELANEO DX

Fernando de Noroña es una isla Brasileña en medio del Atlántico entre América y África, en ella se produjo un grave accidente Aéreo. El vuelo 447 de Air France (AF447) fue un vuelo internacional entre el Aeropuerto de Galeão, de Río de Janeiro, y el Aeropuerto Charles de Gaulle, de París. El 1 de junio de 2009, un avión Airbus A330-203,

### HIPOTESIS DE LA TRAGEDIA

Imágenes satelitales proporcionadas por la agencia estadounidense NOAA que muestra las variaciones en el clima en el trayecto del vuelo 447. La primera imagen fue tomada a las 00h (UTC) del 1 de junio y la segunda a las 06h del mismo día.

La reconstrucción del accidente realizada por Airbus y la BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile) determinó, a partir de los 24 mensajes automáticos enviados en 4 minutos por el computador de mantenimiento a bordo, que el vuelo 447 afrontó condiciones atmosféricas adversas súbitas con una alta densidad eléctrica (tormenta eléctrica) y gradientes térmicos provocados por masas de aire caliente en ciclo ascendente-descendente hacia zonas muy frías a partir de las 23:10 (UTC-3).

Aparentemente, la alta tecnología de la aviónica del Airbus jugó en contra, ya que a partir de los escasos restos del fuselaje y de los mensajes del computador de mantenimiento, se ha planteado una hipótesis que ha ido cobrando cada vez mayor fuerza y es que el vuelo 447 afrontó una Zona de Convergencia Intertropical con al menos dos frentes sucesivos de mal tiempo en desarrollo.

El avión estuvo a punto de perderse a partir de las 23:10 en medio de un amplio campo de nubes de tipo **Cumulo-Nimbus, y los tubos Pitot** (cabe mencionar a modo de aclaración); que son sensores de presión situados debajo del fuselaje del avión, El tubo de Pitot se utiliza para calcular la presión total, también denominada *presión de estancamiento*, *presión remanente* o *presión de remanso* (suma de la presión estática y de la presión dinámica). Lo inventó el ingeniero francés Henri Pitot en 1732. Lo modificó Henry Darcy, en 1858. Se utiliza mucho para medir la velocidad del viento en aparatos aéreos y para cuantificar las velocidades de aire y gases en aplicaciones industriales. Mide la velocidad en un punto dado de la corriente de flujo, no la media de la velocidad del viento.



## REPITIENDO;

El avión estuvo a punto de perderse a partir de las 23:10 en medio de un amplio campo de nubes de tipo **Cumulo-Nimbus, y los tubos Pitot** alcanzaron el punto de rocío y se obturaron con hielo, provocando que la computadora de vuelo desconectara, sin intervención humana, el piloto automático; el cual mantenía la aeronave en vuelo auto-controlado en un momento muy crítico en que las corrientes transversales de viento actuaban con fuerza sobre el aparato, y además existían cambios térmicos relevantes entre las zonas que iba atravesando el avión.

La tripulación cuyo capitán no se encontraba en su puesto en el momento y tuvo que volver apresuradamente, se vio obligada a tomar el control manual del avión cuando éste volaba a gran velocidad en aire muy tenue, con grandes gradientes térmicos de  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$  para pasar a  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  y luego a  $23\text{ }^{\circ}\text{C}$ ; es decir, corrientes cálidas en ciclo de ascenso-descenso, para volver a zonas de bajas temperaturas con micro cristales de hielo, provocando la obturación de los tubos Pitot y de este modo, creándose una cadena de eventos. El avión ya en control manual, en algún punto debió ser succionado por una masa de aire en descenso.

Las presiones de onda supersónicas cambiaron entonces de centro de gravedad trasladándose desde las alas a la punta del avión, haciendo que éste se desestabilice y entre en una súbita caída vertical a gran velocidad, sometiendo el fuselaje a presiones extremas que destrozaron la cabina.

Los investigadores determinaron que el avión chocó con el agua más o menos intacto, y se sumergió a una profundidad de 4,5 km yendo a dar a un lugar de profundas quebradas y gran cantidad de sedimentos.



The image shows a screenshot of a BBC iPlayer page. At the top, there is a navigation bar with the BBC logo, a 'Sign in' button, and menu items for News, Sport, Weather, Shop, Earth, and More. A search bar is located on the right. Below the navigation bar, the main title 'TWO Lost: The Mystery of Flight 447' is displayed in large white text on a dark teal background. Underneath the title, there is a 'Home' button. The central part of the page features a large image showing a scene from the program, likely a laboratory or workshop where investigators are examining wreckage. To the right of the image, there is a 'Last on' section with the BBC One logo, the date 'Tue 8 Jun 20', the time '02:35', and 'BBC ONE'. Below the image, there is a message: 'This programme is not currently available on BBC iPlayer'. At the bottom of the page, there is a brief description: 'In the early hours of 1 June 2009, Air France flight 447, en route from Rio de Janeiro to Paris, disappeared over the Atlantic Ocean. This programme explores the mystery of what happened to the plane and the search for the wreckage. 1 hour'.

Es un misterio aún el por qué la tripulación no evitó directamente el frente de mal tiempo; pero existen evidencias de que al menos hubo una modificación mínima del plan de vuelo por parte del piloto.

También, un programa emitido por la BBC llamado "Lost: The Mystery of Flight 447" presentaba la teoría de que probablemente un cúmulo de nubes de menor tamaño, pero más cercano a la aeronave, pudo haber ocultado la tormenta de mayor tamaño del radar meteorológico del avión, lo

que hubiera hecho que los pilotos no hubieran tenido información correcta de la fuerte tormenta a la que se acercaban hasta que ya fue demasiado tarde para evitarla.

**Leonardo "Leo", Ferreira... PP1CZ Estará activo desde la Isla Fernando de Noroña como PYØF, entre el 8 y el 15 de enero de 2015. QRV en todas las bandas posibles en HF en modos CW/SSB/RTTY. QSL: DIRECT, OQRS, LOTW, BUREAU**

**PYØF/PP1CZ PPØF PUØF**  
Fernando de Noronha Island

FERNANDO DE NORONHA  
■ PYØF/PP1CZ  
■ PPØF  
■ PUØF  
op. Leo Ferreira  
Caixa Postal 5099  
AC Leitao da Silva  
29045-970 Vitoria  
Brasil  
WAZ 11 ITU 13 IOTA SA003

Confirming QSO / SWL Report

Confirming QSO's with	Day	Mo	Year	UTC	MHz	2-way	RST

Thanks for QSO / QSL **73, Leo**

Morro do Pico

My special thanks to PYØFF Andre and PUØFNI Morena for their help in this operation.  
My special thanks to my family, they had the patience and let me enjoy the pile ups.



COMISION DX Y CONCURSOS  
ENERO 5, 2015