



QTC DA ESTADUAL DA LABRE - LABRE-DF 8 de junho de 2024

LIGA DE AMADORES BRASILEIROS DE RÁDIO EMISSÃO - LABRE-DF
Entidade de Utilidade Pública Federal - Reconhecida pelo Ministério das
Comunicações

Estação Oficial: PT2AAA

Membro da International Amateur Radio Union - IARU - Region 2

Bom dia aos radioamadores de Brasília, do Distrito Federal e do Entorno. Nossos cordiais cumprimentos, também, à diligente escuta da ANATEL, sempre nos prestigiando com sua audiência.

Estamos dando início a mais um QTC da LABRE - DF, 60º da atual gestão, com notas e informações de interesse dos Radioamadores, sob a responsabilidade da Diretoria Estadual.

Gostaríamos de enfatizar aos nossos ouvintes privilegiados, que este informativo está aberto a todos os companheiros, que podem contribuir com informações, notícias e dados sobre os assuntos que são de interesse do Radioamador.

Queremos dizer que neste ano de 2024 teremos novas imagens da nossa cidade. Hoje a fotografia que acompanha nosso QTC é da Ponte Juscelino Kubitschek, também conhecida como Ponte JK. Inaugurada em 15 de dezembro de 2002 a estrutura da ponte tem um comprimento de travessia total de 1,2 quilômetros. Este é mais um importante cartão postal de Brasília.

Convidamos a quem está escutando este QTC posteriormente a visualizá-lo quando fique pronto para download e assim poder desfrutar dessa belíssima imagem da nossa cidade. Lembrando que estas fotografias mudarão a cada edição.

Você Labreano que tiver uma boa foto de alguns dos pontos turísticos da cidade, pode colaborar conosco enviando para: martin_butera@yahoo.com.ar

Seus créditos fotográficos serão adicionados!

A palavra do Presidente

Meus amigos e amigas radioamadores e radioamadoras do DF e entorno.

Hoje é um dia muito especial, pois a LABRE Nacional inaugura novas instalações de sua estação oficial, PT2AA, compartilhada com a estação da Labre-DF, PT2AAA.

Contando com sistema irradiante composto por antenas direcionais em duas torres, controladas por rotores e chaves de antenas que permitem a operação paralela com dois transceptores simultaneamente, capazes de cobrir as principais faixas de HF e VHF, transceptores modernos e demais periféricos, incluindo capacidade de ser operada remotamente.

Para marcar a inauguração, a LABRE Nacional, em parceria com a LABRE-DF, está preparando uma grande festa para receber os colegas.

Teremos também palestras do Glauber Viana, PT2AC (CRAEC): “O Concurso Verde e Amarelo (CVA) e a importante contribuição do Exército Brasileiro na difusão do Radioamadorismo em nosso país”. palestra do Ronnan Werneck, PP2RON: “Uma abordagem sobre operação em satélites para radioamadores: LEO, MEO e GEO”, palestra do Lucas Alexandre, PP2LA: “Explorando Limites: O Potencial do QRP e Estações Portáteis”, palestra sobre Buschcraft por PT2AZ/Jeff.

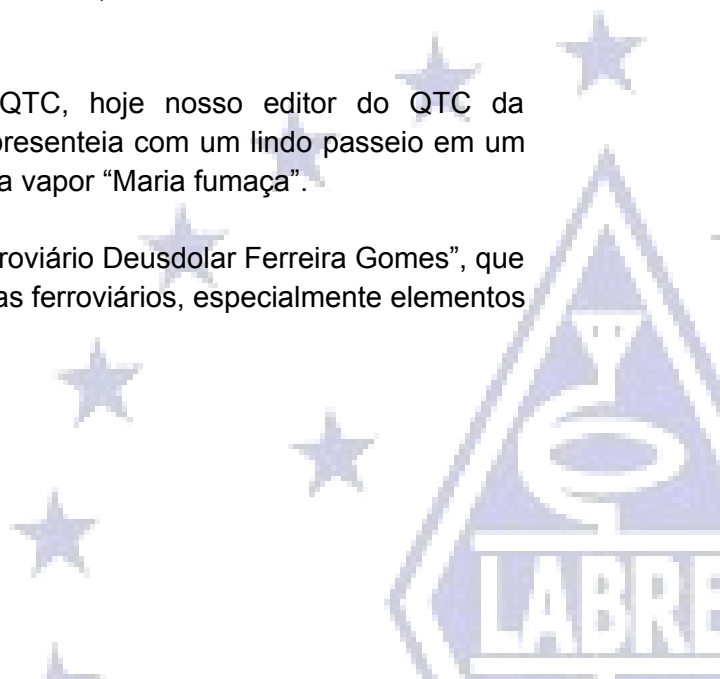
E claro, nosso churrasco especial !!

Lembre-se que é hoje, 8 de junho, a partir das 9 da manhã, na sede da LABRE no Setor de Clubes Esportivos Sul, trecho 4 Lote 1A, Asa Sul.

Finalmente deixo-vos com mais um excelente QTC, hoje nosso editor do QTC da LABRE-DF, Colega Martin Butera (PT2ZDX), nos presenteia com um lindo passeio em um trem histórico, ao som do famoso apito da máquina a vapor “Maria fumaça”.

Martin e sua esposa visitam também o “Museu Ferroviário Deusdolar Ferreira Gomes”, que possui um acervo diversificado de peças sobre temas ferroviários, especialmente elementos de comunicação sobre a Ferrovia.

Desejo a vocês um excelente final de semana!



Gustavo de Faria Franco PT2ADM
Presidente LABRE DF
Vice-presidente e Tesoureiro da IARU região 2

As origens das comunicações ferroviárias no Brasil



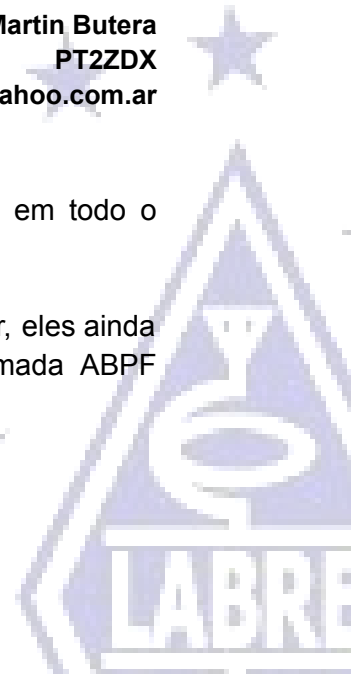
Imagem: Locomotiva a vapor número 604, uma das mais antigas, encontrada no Brasil, fabricada pela The Baldwin Locomotive Works na Filadélfia em 1895



Por: Martin Butera
PT2ZDX
martin_butera@yahoo.com.ar

As locomotivas a vapor movidas a madeira praticamente não existem mais em todo o mundo.

Aqui no Brasil existem poucos trens turísticos puxados por locomotivas a vapor, eles ainda operam graças ao maravilhoso trabalho realizado por uma instituição chamada ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária).



A história das ferrovias no Brasil é muito rica e é movida por diversas reviravoltas. Desde a implantação da primeira ferrovia no país, este setor passou por inúmeras mudanças, tanto positivas quanto de crescimento e desenvolvimento, até problemas estruturais que levaram ao abandono.

A história das ferrovias no Brasil começa com a construção da primeira ferrovia, a “Estrada de Ferro de Mauá”, inaugurada em 1854 pelo então imperador Dom Pedro II.

A obra foi construída no estado do Rio de Janeiro, até então capital do Brasil. A Estrada de Ferro Mauá tinha 14,5 km de extensão. O principal objetivo da estrada era abastecer os portos cariocas com o principal item de extração da economia da época, o ouro. A linha saía da cidade do Rio de Janeiro e chegava a Petrópolis, ambas cidades localizadas no estado do Rio.

A partir da criação desta primeira linha férrea, a história das ferrovias no Brasil começou a conquistar novas áreas.

Após a construção da primeira ferrovia do Brasil, os processos nos setores ferroviários se desenvolveram cada vez mais. Os investimentos começaram a ser incentivados pelo atual governo, que chegou a buscar capital estrangeiro para financiar os projetos. A segunda ferrovia brasileira, a Companhia Ferroviária do Recife e São Francisco, estabelecida no estado de Pernambuco, foi um exemplo de estrutura que se beneficiou de investimentos de empresários ingleses.

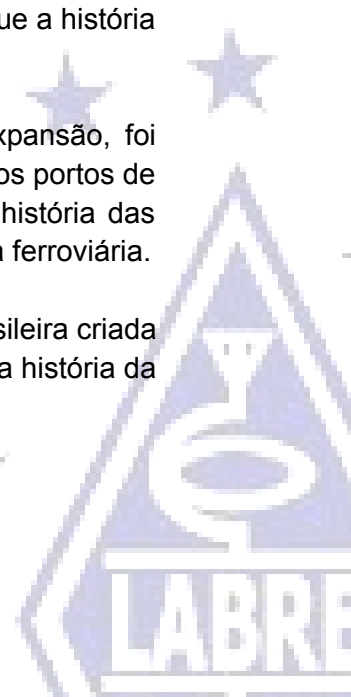
A estação foi inaugurada e iniciou suas atividades em 1858, fato bastante marcante na história das ferrovias no Brasil. A estrada tinha pouco mais de 30 km de extensão, mais precisamente 31,5 km.

O estado de São Paulo também se beneficiou dos investimentos estrangeiros. A primeira ferrovia do estado, a Companhia Ferroviária de São Paulo (SPR), que ligava o porto de Santos, principal porto do país até hoje, a Jundiaí, tinha extensão aproximada de 159 km e também foi possível graças ao investimento inglês no setor.

Quando o ouro acabou, no início do século 20, o café era o principal produto econômico do Brasil e trouxe muitos frutos para o país. Por isso, este é mais um período em que a história das ferrovias no Brasil ganhou novos contornos.

Nesse período, no início do século XX, quando o café estava em franca expansão, foi necessária a ampliação da malha ferroviária para que esse produto chegasse aos portos de exportação. Este período foi um dos mais marcantes no desenvolvimento da história das ferrovias no Brasil, pois o país alcançou grandes números na extensão da malha ferroviária.

A “Companhia Mogiana de Estradas de Ferro” foi uma empresa ferroviária brasileira criada em 1872 com sede na cidade paulista de Campinas. Sua construção faz parte da história da expansão da cafeicultura para o interior do estado de São Paulo.



Na década de 1930, com o declínio da produção cafeeira e os problemas econômicos causados pela Segunda Guerra Mundial, a Companhia Ferroviária Mogiana passou por dificuldades financeiras, o que repercutiu negativamente na prestação de seus serviços e passou a ser controlada pelo Governo do Estado de São Paulo em 1952,

A linha permaneceu em atividade de maio de 1875 até outubro de 1971, quando foi finalmente dissolvida.

Finalmente, em 1984, retomou a atividade como a primeira ferrovia histórica da ABPF e do Brasil.

Hoje faremos uma viagem no tempo, pegando a antiga linha férrea “Companhia Mogiana de Estradas de Ferro”. O trem sai da estação Anhumas, em Campinas, percorrendo 48 km (ida e volta), até a cidade de Jaguariúna, por onde passou. foi catalogado como patrimônio histórico estadual pelo Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo).

O passeio é feito só de ida com a locomotiva a vapor número 338. Esta é uma das mais importantes locomotivas a vapor preservadas no Brasil, seja pelo seu tamanho imponente, seja pela sua raridade: hoje é a única locomotiva de 3 cilindros e medidor métrico que é preservado no mundo.

Foi fabricado em 1925 pela Baldwin Locomotive Works, restaurado pela ABPF na década de 90.

A locomotiva a vapor desloca-se a uma velocidade média de 20 km/h, o que permite desfrutar de uma autêntica viagem no tempo até ao século XIX, ouvindo os dois longos apitos da locomotiva, o toque da campainha e os primeiros movimentos da locomotiva. a velha locomotiva a vapor.

Belas vistas de antigas fazendas de café aparecem ao longo do percurso. Em aproximadamente uma hora e 30 minutos você chegará a Jaguariúna, onde é possível observar a mudança do relevo montanhoso devido à proximidade com o Circuito das Águas de São Paulo, formado por cidades como Serra Negra e Amparo.

Merece destaque o trilho elevado, com 600 metros de extensão e altura máxima de 10 metros, por onde o trem percorre até chegar à estação Jaguariúna, onde nos espera uma visita ao museu ferroviário “Deusdólar Ferreira Gomes”.

Além do museu, a estação funciona dois restaurantes e cervejarias, o Museu Ferroviário, uma feira de artesanato e comida típica brasileira.

Retornaremos do passeio em uma locomotiva diesel-elétrica de primeira geração, encontrada no Brasil, com sua famosa pintura paulista nas cores azul, creme e prata.

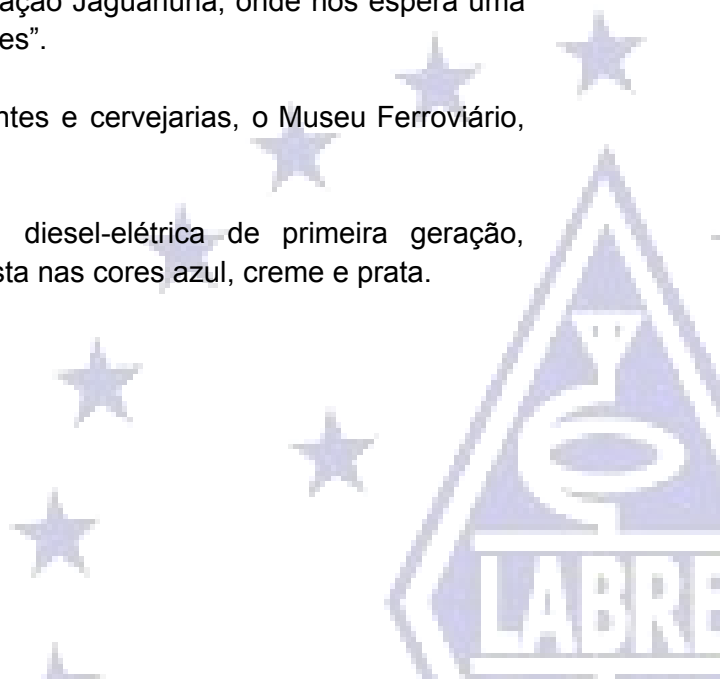




Imagem: Martin Butera (PT2ZDX), com sua esposa, prestes a embarcar no trem para começar o passeio histórico



Imagens: Embarcaremos em alguns vagões restaurados, podemos ver o clássico emblema da EFS, esses vagões pertenciam à Companhia Ferroviária Sorocabana



O que é a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária?

A ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), foi fundada em 1977 pelo francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger e reúne interessados na preservação, resgate, restauração e divulgação da história das ferrovias brasileiras.

Patrick chegou ao Brasil em 1966, no período de transição da tração a vapor para a diesel. Preocupado com o abandono da história ferroviária brasileira, decidiu criar uma entidade de preservação semelhante às existentes na Europa e nos Estados Unidos.

A primeira ação da ABPF foi iniciar uma campanha nacional para evitar o sucateamento de locomotivas a vapor. Com isso, a entidade obteve o apoio da Rede Ferroviária Federal S.A., que de uma só vez entregou 13 locomotivas a vapor desativadas à ABPF.

A segunda grande ação foi conseguir uma extensão desativada para colocar esse material. Após levantamento de trechos desativados no Estado de São Paulo, Patrick optou pela antiga linha troncal Cia. Mogiana, entre Anhumas (Campinas) e Jaguariúna.

E em 1979, a FEPASA – Ferrovias Paulistas S.A. Ele também ofereceu seu apoio e emprestou esse trecho de 24 quilômetros da cidade de Campinas até a estação Jaguariúna. Começou então o árduo trabalho de recuperação da via, recuperando locomotivas, vagões e estações, trabalho que continua até hoje.

Infelizmente, Patrick Dollinger não viu seu sonho totalmente realizado e faleceu em 17 de julho de 1986.

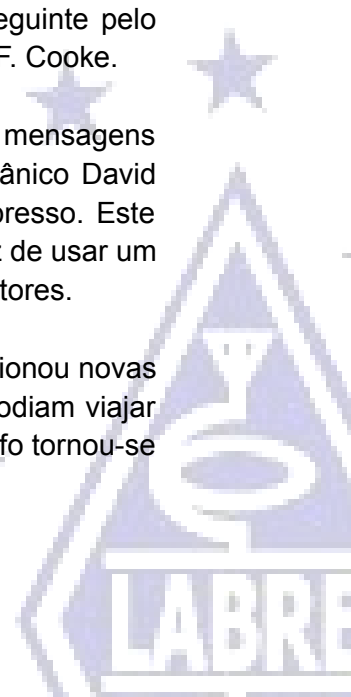
Hoje, a ABPF é uma grande associação, com aproximadamente 4.000 associados, com escritórios e centros regionais espalhados por todo o país, que restaura e opera trens turísticos em diversos estados (prefeituras) de todo o Brasil.

A era do telégrafo e da ferrovia: revolução nas telecomunicações

Todos já conhecemos a história do primeiro equipamento elétrico de transmissão telegráfica que foi inventado pelo americano Samuel F. B. Morse em 1836, e no ano seguinte pelo físico inglês Charles Wheatstone em colaboração com o engenheiro Sir William F. Cooke.

À medida que as linhas de comunicação foram estabelecidas para transmitir mensagens cada vez mais distantes, o telégrafo evoluiu. Em 1855, o físico e músico britânico David Edward Hughes deu uma importante contribuição ao inventar o telégrafo impresso. Este novo dispositivo permitiu a transmissão de caracteres de escrita regular em vez de usar um código criptografado, facilitando a compreensão das mensagens por todos os leitores.

A demanda por comunicações mais rápidas devido à evolução industrial impulsionou novas melhorias no telégrafo. Mensagens que demoravam dias para chegar agora podiam viajar pelo mundo em questão de horas, revolucionando a mídia da época. O telégrafo tornou-se um sistema mundial de comunicação de notícias.



Ao mesmo tempo que o telégrafo revolucionou as telecomunicações, o sistema ferroviário transformava a forma como as pessoas se locomoviam.

Em meados do século XIX, os caminhos-de-ferro expandiram-se rapidamente em todo o mundo, ligando cidades e regiões de forma mais rápida e eficiente do que nunca.

Sem dúvida, o telégrafo e a ferrovia constituíram uma combinação poderosa.

A implantação do telégrafo e a expansão do sistema ferroviário complementam-se perfeitamente. O telégrafo permitiu que as ferrovias se comunicassem entre si e coordenassem suas operações com mais eficiência. Isso resultou em uma melhoria significativa na segurança e pontualidade das viagens de trem.

Além disso, o telégrafo facilitou a transmissão de informações sobre horários de trens, mudanças de rotas e outras atualizações importantes aos passageiros. Isso permitiu que as pessoas planejassem suas viagens de maneira mais eficaz e tivessem uma experiência de viagem mais confortável.

Museu Ferroviário Ferreira Gomes Deusdolar

Ao chegar na estação Jaguariúna, esta é a última parada do antigo trecho da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, inaugurada em 1875.

No percurso histórico desta ferrovia, a estação Jaguariúna teve papel fundamental no escoamento da produção agrícola das terras ricas da região, marcando fortemente a dinâmica do conhecido ramal.

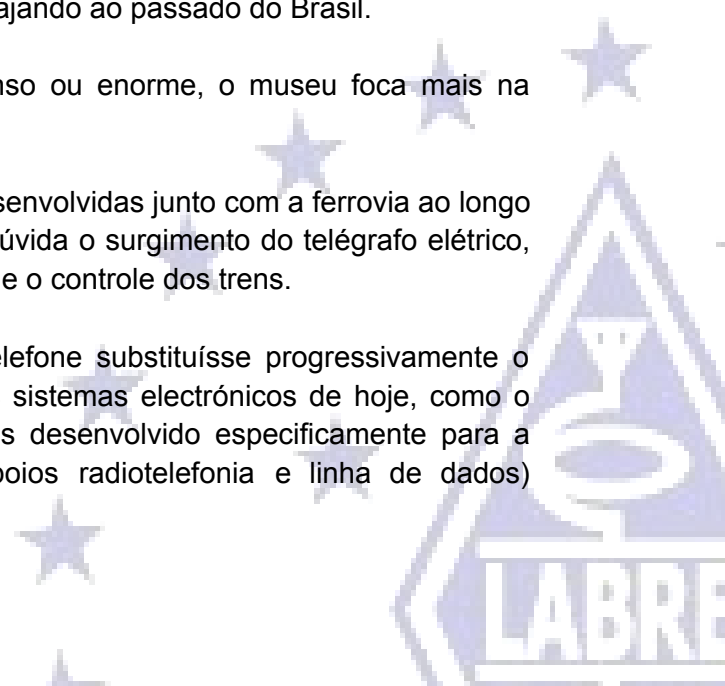
O atual edifício da estação foi inaugurado em 1945 e suas características arquitetônicas neocoloniais conferem ao edifício maior importância entre as demais estações da linha. Atualmente é considerado um importante atrativo turístico da cidade, oferecendo visitação ao Museu Ferroviário “Deus lar Ferreira Gomes”.

Ao chegar na estac o fomos recebidos por pessoas vestidas com roupas de época, o que sem d vida nos faz sentir como se estivéssemos viajando ao passado do Brasil.

Embora o museu não contenha um acervo extenso ou enorme, o museu foca mais na qualidade dos objetos e não na quantidade.

Entre as grandes inovações técnicas que foram desenvolvidas junto com a ferrovia ao longo de sua história no Brasil e no mundo, está sem d vida o surgimento do telégrafo elétrico, que permitiria a rápida transmissão de informações e o controle dos trens.

A incessante evolução técnica fez com que o telefone substituísse progressivamente o telégrafo elétrico e, posteriormente, os modernos sistemas electrónicos de hoje, como o GSM-R (sistema de comunicação digital sem fios desenvolvido especificamente para a comunicação ferroviária, que fornece aos comboios radiotelefonia e linha de dados)



passariam actualmente a permitir que informações instantâneas estejam disponíveis para garantir segurança absoluta na circulação dos trens.

Mas saber como se desenvolveram as antigas técnicas e quais foram os dispositivos e mecanismos que marcaram a evolução das comunicações ferroviárias é de vital importância para todos nós que gostamos de telecomunicações e este pequeno museu cumpre esta importante missão.

O acervo do Museu Ferroviário Deusdolar Ferreira Gomes conta com um diversificado acervo de peças sobre a temática ferroviária, tais como: ferramentas de época, placas de sinalização, máquinas de dispensar e furar bilhetes, cadeados, carimbos de data, móveis de escritório, foles, relógios, telefones, raposas, velocípedes e claro os telégrafos e centenas de outros objetos que são protagonistas do cotidiano das Ferrovias Brasileiras de tempos passados.

Em seu acervo destacam-se peças únicas internacionais; fora do museu, na mesma estação, há uma locomotiva a vapor nº 236 da CM (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro).

Esta locomotiva pertencia à “Estrada de Ferro Oeste de Minas”, construída nos Estados Unidos em 1920 pela Baldwin Locomotive Works, com número de série 54.058.

O museu leva o nome de Deusdolar Ferreira Gomes, considerado no Brasil como “Deus do Trem”.

Deusdolar Ferreira Gomes, foi um homem que iniciou sua carreira ferroviária em 1952, com o cargo de “transportador”, sendo promovido ao cargo de Chefe de Trem na estação Jaguariúna.

Após trabalhar por mais de 30 anos, aposentou-se como “Chefe de Trem” e até o fim da vida ocupou com honras o cargo no Museu Ferroviário de Jaguariúna.

Sua paixão pela profissão e dedicação o levaram a ser reconhecido como o “Deus do Trem no Brasil”.

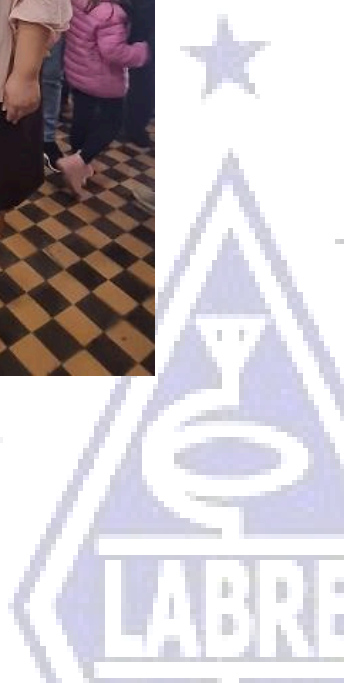




Imagem: Martin Butera (PT2ZDX), na placa de entrada do Museu Ferroviário "Deusdolar Ferreira Gomes"



Imagens: Martin e Ligia são recebidos no museu por pessoas com roupas de época





Imagens: Martin e Ligia são recebidos no museu por pessoas com roupas de época



Imagem: Martin Butera (PT2ZDX), junto com elementos de comunicação ferroviária





Imagem: Vista completa dos elementos de comunicação ferroviária pertencentes ao museu “Deusdólar Ferreira Gomes”



Imagem: Vista bem de perto de um telégrafo impresso, pertencente ao museu “Deusdólar Ferreira Gomes”, grande protagonista da evolução das comunicações ferroviárias no Brasil e no mundo

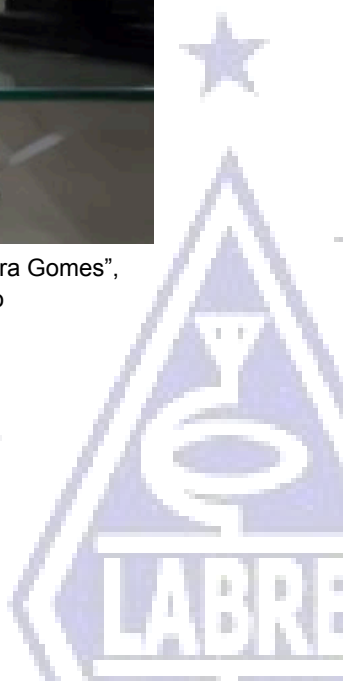




Imagem: Podemos ver registros antigos e máquinas de escrever, além de outras peças utilizadas na antiga ferrovia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.



Imagem: Telégrafos e telefones utilizados na antiga ferrovia da “Companhia Mogiana de Estradas de Ferro”



Imagem: Vista aproximada de um telefone usado na antiga ferrovia no
"Companhia Mogiana de Estradas de Ferro"





Imagem: Escritório de época utilizado por la “Companhia Mogiana de Estradas de Ferro”



Imagem: coleção de diversas placas ferroviárias





Imagem: Réplica de uma locomotiva a vapor, que era utilizada pela “Companhia Mogiana de Estradas de Ferro”



Imagem: Outras réplicas de locomotivas a vapor, muitas delas funcionam na vida real e foram restauradas pela ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária)





Imagem: No centro da sala, há uma bela maquete, que representa o percurso da antiga
“Companhia Mogiana de Estradas de Ferro”





Imagem: Martin Butera (PT2ZDX), junto a um importante sistema de comunicações ferroviárias da época, preparado para a não colisão de comboios vulgarmente chamado de "bastão elétrico"





Imagem: Ligia, esposa de Martin e fotógrafa desta matéria, junto com mais peças de comunicação ferroviária comumente chamadas de “bastões elétricos”



Imagem: Martin Butera (PT2ZDX), ao lado do elemento de comunicação mais importante da época, o famoso “Printed Telegraph”, inventado pelo físico e músico britânico David Edward Hughes

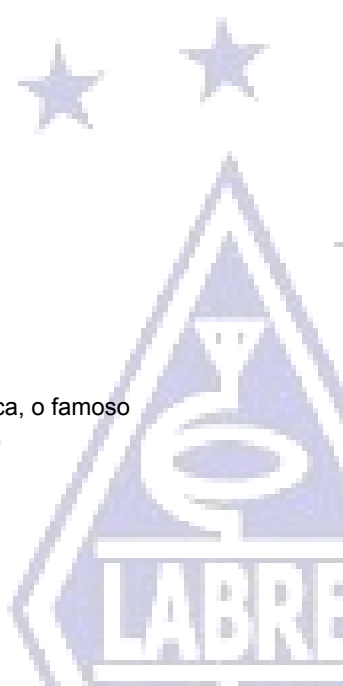




Imagem: Ligia usando o icônico boné da ABPF
(Associação Brasileira de Preservação Ferroviária)



Imagem: Fora da estação Jaguariúna,
Há um lindo relógio restaurado dos anos 60





Imagem: Ligia em frente ao museu, na própria estação Jaguariúna, ao lado de outra peça do museu, a locomotiva a vapor número 236, da CM (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro).

Esta locomotiva pertencia à “Estrada de Ferro Oeste de Minas”, construída nos Estados Unidos em 1920 pela Baldwin Locomotive Works, com número de série 54.058.





Imagem: Outra imagem vista por outro ângulo da emblemática locomotiva número 236 da CM (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro)



Imagem: Ligia ao lado de uma das primeiras locomotivas diesel-elétricas de primeira geração, encontradas no Brasil, com sua famosa pintura paulista nas cores azul, creme e prata





Imagem: Martin e Ligia retornam à estação Anhumas, em Campinas São Paulo, mas desta vez os vagões serão puxados por esta bela locomotiva diesel-elétrica de primeira geração, localizada no Brasil, com sua famosa pintura paulista em azul, creme e prata



Imagem: Ligia em carroça, construída no Brasil na década de 1950





Imagem: Outra vista de uma carroça brasileira da década de 1950

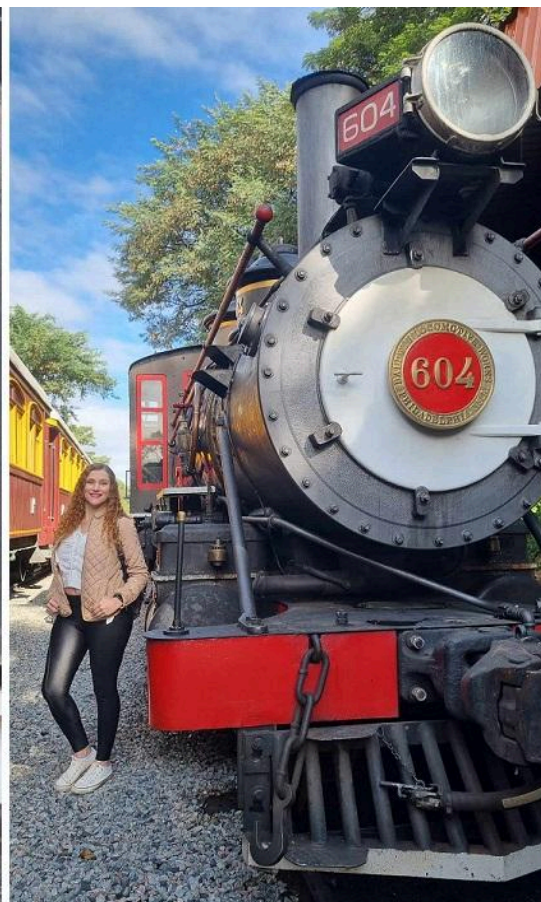


Imagem: Martin e Ligia retornam à estação de Anhumas, em Campinas São Paulo





Imagem: Na estação Anhumas, em Campinas São Paulo, podemos continuar vendo locomotivas a vapor estacionadas, sendo uma delas as emblemáticas 604 e 505



Imagens: À esquerda podemos ver a placa da empresa alemã L. Schwartzkopf de 1927, pertencente à locomotiva a vapor 505, à direita Lúcia na locomotiva a vapor 604, construída pela The Baldwin Locomotive Works na Filadélfia em 1895





Imagens: Dentro da estação Anhumas, em Campinas São Paulo, também há uma maquete de todas as estações e do trajeto que fizemos neste passeio de trem



Imagens: Podemos ver trens de diferentes escalas utilizados na maquete da estação Anhumas, pertencente à ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária)



Conclusão final de: Martin Butera, sobre o legado do telégrafo e da ferrovia e o lento declínio e abandono dos trens no Brasil

O legado do telégrafo e da ferrovia no século XIX é inegável. O telégrafo foi o precursor das telecomunicações modernas, lançando as bases para o desenvolvimento de sistemas de comunicação mais avançados, como o telefone e a Internet.

A era do telégrafo e das ferrovias no século 19 foi uma época de grandes avanços nas telecomunicações e nos transportes. Esses avanços transformaram a forma como as pessoas se comunicavam e se moviam, abrindo novas possibilidades e encurtando distâncias. Hoje, continuamos a usufruir dos benefícios destas inovações que lançaram as bases da sociedade moderna.

A República Federativa do Brasil ocupa uma área total de 8,5 milhões de km² (47% da América do Sul), número que o coloca como o quinto maior país do mundo em área.

Dada a dimensão do Brasil, contar com uma extensa rede de infraestruturas de transporte é crucial para a coesão económica e social de um território com 212 milhões de habitantes. Atualmente, o Brasil possui uma malha ferroviária de 28.525 quilómetros, segundo a Associação Nacional de Transportes Ferroviários do Brasil, o que a torna Torna-se o oitavo país do mundo com a rede mais extensa.

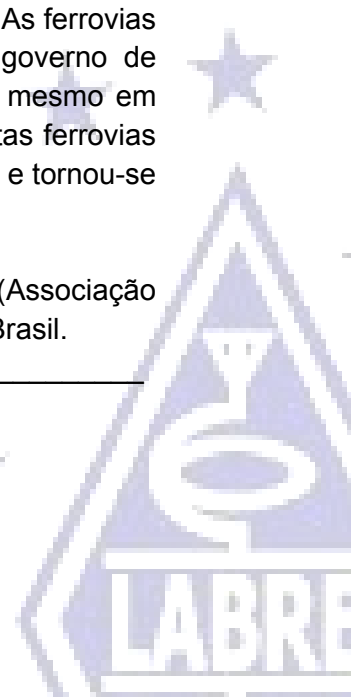
Porém, diferentemente de outros países de porte semelhante como Rússia, Austrália, Canadá ou Estados Unidos que possuem ferrovias em todo o país, no Brasil ela é reduzida principalmente às linhas de metro e eléctrico nas grandes cidades, actualmente com apenas duas linhas de longa distância, isto deve-se a diferentes questões políticas.

O declínio e o abandono dos trens no Brasil começaram lentamente na década de 1930, marcado pelo primeiro mandato do presidente Getúlio Vargas.

O então presidente do país passou a priorizar fortemente os investimentos nas linhas rodoviárias brasileiras, tornando-se o principal setor de transporte de cargas.

Assim, as ferrovias ficaram sem grandes investimentos, impedindo sua expansão. Esse panorama só mudou na década de 1960, no governo de Juscelino Kubitschek. As ferrovias atingiram o pico de quilometragem durante aquele breve período. Após o governo de Juscelino, chegou a era dos governos militares e a expansão voltou a cair, mesmo em declínio. Até o final do período do regime militar, o cenário não mudou, e muitas ferrovias acabaram abandonadas e sucateadas, enquanto o setor rodoviário se expandiu e tornou-se muito superior ao setor ferroviário.

É por isso que podemos perceber a importância vital do trabalho da ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), para manter viva a história dos trens no Brasil.



Códigos QR interativos, aponte seu celular e curta os vídeos

Este é um artigo interativo, prepare seu celular para apontar os diferentes códigos QR, para ter uma experiência mais interativa, com lindas imagens desse passeio especial.

¡Vamos começar!!



Aniversariantes do período de 8 de junho a 22 de junho de 2024

Aos aniversariantes, nossos votos de paz, amor, saúde e felicidade. Estendemos esses votos aos associados ou dependentes que, por não estarem constando em nosso cadastro, não tenham sido lembrados, bem como aos radioamadores e operadores da faixa do cidadão que estejam aniversariando neste período.

08- FLAVIO FARNESE DIAS MARTINS, cristalóide de Wilson Dias Martins, PT2WL

09- ANDRÉ LUIZ SILVA DE ALMEIDA, cristalóide de Martinho Alves de Almeida, PT2MJ

09- CAMILA FABIANA ALVES CAVALCANTI, cristalina de Raimundo Xavier Cavalcanti, PT2OR

10- VIVIANE MACENA, cristalina de Ricardo Nóbrega Guimarães, PU2ETE

10- ADOLPHO PORTA, PU2APZ

10- JOÃO PEREIRA DOS SANTOS, PT2AJ

12- Leila Rodrigues – xtal de YWSTTER DAYAN DE MOURA - PT2YW

12- ENIVALDO ALVES SILVA, PT2CA

14- ODORICO TOCANTINS DE ARAÚJO, PT2TA



- 14- ÉRICA BARROS ROCHA, cristalina de Walter Pereira da Rocha, PU2EWR
- 15- ANTONIO SEVERINO DA SILVEIRA, PT2ZN
- 16- WANDYR ALVES LABIANCA, PT2BS
- 16- MARIO LOUREIRO FERREIRA
- 17- LIDNALDO COELHO MACHADO, cristalóide de Ednaldo Coelho Machado, PT2ECM
- 17- RAFAEL RODRIGUES MAGALHAES, cristalóide de Joselito Magalhães de Lima, PT2JML
- 19- RAFAELA NOLETO DE MAGALHAES, cristalina de Joselito Magalhães de Lima, PT2JML
- 19- ADRIANO GOMES, PP2FUI
- 20- ADOLFINA OLIVEIRA STUCKERT, (PU2DUU) cristal de Roberto Franca Stuckert, PT2GTI
- 21- BRENO SILVA DE ABREU, cristalóide de Edimar Rodrigues de Abreu, PT2ERA
- 21- HENRIQUE DE ST. HELENA CORRÊA NETO, PP1OM

Encerramento

Neste momento encerramos a transmissão de nosso QTC de número 60 de 2024 agradecendo aos colegas que participaram e a todos aqueles que de uma maneira ou de outra tomaram conhecimento do mesmo.

Este boletim foi elaborado por PT2ZDX, Martin Butera e está sendo lido por: PU2AKA ,Armando Costa.

Fiquem à vontade para comunicar-se por e-mail com nosso diretor e editor do QTC da LABRE-DF, no seguinte e-mail: martin_butera@yahoo.com.ar

Contribuindo assim com suas notícias e experiências no mundo do radioamadorismo. Antes de darmos a palavra aos colegas anteriormente inscritos para as suas considerações e sugestões, consultamos se mais algum colega deseja se inscrever, encerrando aqui ao nosso QTC de hoje,

LISTA DE PRESENÇA

