

# CQ MILANO



Notiziario della Sezione A.R.I. di Milano

**IQ2MI**

**notizie storie progetti novità**

**Milano 30/05/2014**



Socio AMSAT-Italia n° 255

## 9J2T - Zambia 2014 - Una serie di eventi tutti da raccontare!

Dopo numerose DxPedition in diversi paesi africani pensavamo di avere acquisito un background di conoscenze tali da poter affrontare qualsiasi tipo di inconveniente possa capitare prima, durante e dopo una Dxpedition; ci siamo proprio sbagliati e questa avventura in Zambia ha messo a dura prova non solo le nostre capacità tecnico/organizzative ma anche il nostro stato emotivo avendo vissuto momenti di totale sconforto e rassegnazione contro quella che vogliamo definire una vera e propria tempesta di eventi avversi. Rendervi partecipi di quello che ci è capitato in questi 18 giorni speriamo vi possa far capire che dietro al semplice “*five nine*” e all’immediato upload del vostro QSO nel nostro log online richiede pazienza, costanza e perseveranza nel raggiungere lo scopo ultimo che è quello di dare la possibilità a tutti gli OM di aggiungere una bandierina nella casella desiderata! Durante le precedenti Dxpedition abbiamo avuto diversi e molteplici problemi ma questa volta pensiamo proprio di aver raggiunto l’apice del coinvolgimento nella legge di Murphy. Potete aver il miglior *setup*, aver provato le apparecchiature più di una volta prima della partenza, aver pianificato la vostra trasferta nei minimi dettagli: insomma, tutto perfettamente organizzato fin nel minimo particolare ma state pur certi che c’è sempre qualche cosa che “sfugge di mano”. Chi di voi avrà la pazienza di leggere questo racconto di terra africana avrà la possibilità di rivivere le stesse nostre emozioni. Questa volta non vogliamo soffermarci sulla tecnica delle nostre stazioni o andare a fondo nelle analisi del nostro log. Per questo vi rimandiamo al nostro forum ufficiale [www.hamradioweb.org](http://www.hamradioweb.org) dove potete trovare tutti i commenti e le statistiche di 9J2T. Vogliamo invece scrivere la storia del “dietro le quinte” di una DxPedition i cui protagonisti sono:

I2YSB – Silvano  
JA3USA - Mac  
IK2DIA – Marcello  
IK2CKR – Angelo  
IK2CIO – Vinicio  
I1HJT – Alfeo  
IK2HKT – Stefano

Tutto ha inizio la seconda metà dello scorso anno quando Silvano (I2YSB) e Stefano (IK2HKT), nel loro costante peregrinare alla ricerca di *country* da attivare, si sono imbattuti in 9J2BO grazie ad alcuni spot apparsi sulla rete packet cluster. Una occhiata alla classifica dei “*country most wanted*” e soprattutto alle spedizioni fatte in Zambia negli ultimi 10 anni e subito ci rendiamo conto che una attività da questo *country* potrebbe essere

molto interessante. Scriviamo a 9J2BO il quale gentilmente ci mette in contatto con il funzionario incaricato al rilascio delle licenze. Subito capiamo che qualche cosa non funziona come dovrebbe normalmente accadere perché veniamo autorizzati ad inoltrare tutta la documentazione necessaria tramite e-mail con la promessa che le licenze verranno rilasciate nell'arco di 30 giorni ... Per un paese africano si tratta di fantascienza! Siamo abituati a tempi ben più lunghi e quindi un sesto senso ci suggerisce di stare in allarme. Ed infatti, all'arrivo delle licenze, ci accorgiamo del primo di una lunga serie di problemi che porteranno a trasformare la nostra DxPediton in Zambia in una seria incredibile di vicissitudini. Anziché 9J2T ci viene rilasciato un nominativo per un aeromobile, ovvero 9J2M513 con una potenza di 25 watt. Dopo 8 anni di Africa questo evento non ci spaventa ma, anzi, ci tranquillizza sulla apparente facilità con la quale pensiamo di ottenere le licenze. Per non perdere il conto chiamiamo questo **l'evento numero 1**. Con pazienza spieghiamo della necessità di avere un nominativo



radioamatoriale e che ci venga concessa l'adeguata potenza (almeno 500 watt); non vi stanchiamo nel raccontarvi tutta la trafila ma sappiate solo che per fare ciò sono servite 42 e-mail. Alla fine la licenza arriva e da quel momento iniziamo la ricerca della location ove soggiornare. Tra una opzione e l'altra alla fine decidiamo per il Manchinchi Bay Lodge, un *resort* affacciato sulla punta

di una penisola in direzione nord sul lago Kariba e che, alla fine, possiamo davvero considerare "Ham friendly". Scopriremo del personale gentilissimo e una disponibilità del tutto inaspettata che ci porta a suggerire questa location a coloro che vorranno effettuare altre attivazioni dallo Zambia. Guardiamo e riguardiamo la location con Google Earth, cerchiamo di ottenere notizie in merito alla corrente elettrica e alla disponibilità di internet, pensiamo anche alla parte "culinaria" e alla fine prenotiamo il nostro soggiorno che sarà dal 28 Febbraio al 17 Marzo 2014. Il tempo passa in fretta e dopo tutti i preparativi l'appuntamento è all'aeroporto di Malpensa il giorno 27 Febbraio nel pomeriggio alle ore 17. Ma ecco **l'evento numero 2** in agguato: Angelo (IK2CKR), incaricato del trasporto del materiale e parte del team in aeroporto, resta intrappolato in un ingorgo causato da un incidente stradale e giunge con circa 1 ora di ritardo. Potete immaginare l'apprensione di Silvano (I2YSB), notoriamente sempre in anticipo di almeno 5 minuti, ma alla fine riusciamo a fare il "check in" ed imbarcare tutte le nostre apparecchiature. Per volare in Zambia abbiamo scelto la compagnia Ethiopian Airline e, essendo la prima volta che utilizzavamo questo vettore, preventivamente ci siamo fatti autorizzare l'imbarco di materiale elettronico e concordato per le spese extra bagaglio. Tutto è andato liscio e tranquillamente aspettiamo la partenza del nostro volo. Il piano prevede una sosta a Roma Fiumicino per poi volare direttamente ad Addis Abeba e quindi cambiare aereo con destinazione Harare (capitale dello Zimbabwe) e terminare il volo a Lusaka (capitale dello Zambia). Ovviamente noi non potevamo saperlo ma **l'evento numero 3** non si fa attendere: in fase di atterraggio a Fiumicino l'aereo viene colpito da un fulmine. Panico a bordo ma fortunatamente il pilota reagisce prontamente e fa atterrare l'aeromobile senza

problemi. Ovviamente viene fatto un check completo e solo dopo accurati controlli e il relativo ritardo ripartiamo per Addis Abeba. Qui la sosta dovrebbe essere di circa un'ora ma è in arrivo l'**evento numero 4** : il nuovo equipaggio per il volo Addis Abeba / Lusaka è sprovvisto di uno dei due piloti e quindi bisogna attendere il sostituto che giunge solo dopo 2 ore e mezza. Finalmente in volo cominciamo a pensare e pianificare il lavoro che ci attende per il tardo pomeriggio senza fare i conti con l'**evento numero 5**. Atterrati ad Harare gli addetti ai bagagli fanno confusione e alla fine il conto bagagli/passeggeri non quadra. Vengono ricontati tutti i passeggeri per diverse volte e da diversi addetti ma ogni volta il risultato è sempre diverso; si decide per un appello nominale come quello che si faceva a scuola e chiarito il problema si riparte, ovviamente con un ulteriore ritardo di circa 1 ora. Alla fine atterriamo a Lusaka con diverse ore di ritardo e nei nostri pensieri già sfuma la possibilità di poter essere "on air" fin dal tardo pomeriggio del giorno 28. Troppo ottimisti non pensiamo assolutamente a quello che ci attende... Usciti dal controllo immigrazione ci imbattiamo in uno zelante e meticoloso funzionario doganale il quale chiede informazioni sui nostri bagagli e sul tipo di attrezzatura che abbiamo al nostro seguito. Puntualmente l'**evento numero 6** si concretizza; sicuri del fatto nostro mostriamo le licenze e i pagamenti effettuati per tale scopo ma, in maniera inflessibile, ci viene richiesto di aprire una pratica di importazione temporanea delle nostre apparecchiature. Cerchiamo in tutti i modi (ma veramente tutti ! ) di risolvere la situazione ma purtroppo non c'è nulla da fare. Questo tipo di pratica richiede l'ausilio di uno spedizioniere doganale ma soprattutto la presenza del responsabile dell'ufficio doganale che, nostro malgrado, se ne era andato da poco meno di mezz'ora: il ritardo accumulato precedentemente ci ha fatto mancare "all'appuntamento"! Quindi tutto il materiale viene messo sotto custodia dalla dogana in attesa che il giorno successivo la pratica venga espletata. Rammaricati, preoccupati e anche un po' scoraggiati usciamo dall'aeroporto dove ad attenderci troviamo il nostro amico Mac (JA3USA) , giunto 4 ore prima con un volo dal Giappone e che con proverbiale saggezza cerca di tranquillizzarci. Il *resort* ci ha messo a disposizione un pulmino per il trasporto personale e un pick up per il trasporto del materiale. Ovviamente il materiale non l'abbiamo con noi ma il pick up lo dobbiamo pagare comunque. Oltre 300 dollari andati in fumo ... Vabbe, pazienza! Sappiamo che ci aspettano 180 km. di "autostrada" che contiamo di percorrere in circa 2 ore e mezza ... Dopo 2 ore passate nel bel mezzo della lussureggiante vegetazione dello Zambia incontrando sporadicamente qualche capanna isolata e facendo zig-zag tra capre e scimmie che hanno fatto dell' "autostrada" il luogo ideale dove passare la serata, chiediamo informazioni all'autista e scopriamo di essere solo a metà strada ... alla fine capiamo che le 2 ore e mezza previste in realtà sono 4! Arriviamo al Manchinci Bay che già è buio percorrendo l'ultima mezz'ora di strada totalmente in discesa (lo Zambia è un grande altopiano e la location da noi scelta si trova nella parte più bassa del paese). Cominciamo a preoccuparci perché pensiamo di essere finiti nel centro di un imbuto profondo e quindi la peggior location dal punto di vista radioamatoriale. Stefano e Silvano non lo danno a vedere ma si ritengono responsabili di questa scelta che, nel buio della notte africana, pare essere proprio la peggiore e la più scriteriata degli ultimi anni. Giunti a destinazione abbiamo il tempo per dare una occhiata in giro e senza commenti andiamo tutti a cena nella speranza che il giorno successivo sia migliore. Alle 5 del mattino Stefano, Silvano e Alfeo ripartono per Lusaka e dopo aver contrattato per l'incredibile somma di 500 dollari (poi diventati 250) viene espletato tutto il lavoro di "paper work" che richiede oltre 4 ore di attesa; una attesa snervante e ricca di momenti di *suspense* quando, dopo aver presentato tutto in dogana, ci viene rifiutata la richiesta per dei cavilli burocratici. Riformuliamo la domanda in maniera diversa e dopo una ulteriore attesa, finalmente, alle 12,50 ora locale, ripartiamo per la nostra "base" con tutto il materiale a bordo del pick up. Sono stati momenti di grande preoccupazione perché la dogana chiudeva gli uffici alle 13 e, essendo sabato, la riapertura era prevista per il lunedì successivo: se non espletavamo la pratica in mattinata avrebbe significato altri 2 giorni di attesa. Per fortuna ce l'abbiamo fatta. La foto che vedete la dice tutta sulla stato d'animo di quei momenti! Ma ecco l'**evento numero 7**: sabato 1 Marzo, successivo a venerdì 28 Febbraio che coincide con il giorno di paga degli stipendi, significa far confluire

nella capitale una quantità inimmaginabile di persone e automezzi che praticamente paralizzano l'intera viabilità. Il viaggio di ritorno si trasforma in una vera e propria odissea: basti dire che per percorrere i 2 km. che portano dall'aeroporto all'autostrada (chiamiamola così per puro eufemismo) richiedono oltre 1 ora di tempo ! Vengono

informati del contrattempo coloro che sono restati ad aspettarci al *resort* e che, nel frattempo approntavano la connessione internet e localizzavano la posizione migliore per le nostre antenne. Giunti a destinazione alle 18 (ora locale) ci mettiamo subito al lavoro e riusciamo ad essere "on air" con la prima stazione verso le ore 19 e con la seconda alle ore 20. Da subito capiamo che le preoccupazioni in merito alla *location* non sono così fondate: segnali estremamente forti dall'Europa, dalle Americhe e anche dal Giappone ci fanno capire che la scelta è stata giusta e la presenza del lago fa da "amplificatore" ai nostri segnali e ai segnali che riceviamo.



Tiriamo un grande respiro di sollievo e subito andiamo a cena per poi riprendere l'attività radio approfittando anche della presenza di Mac il quale si fermerà per una sola settimana. Tutto risolto? Mai parlare prima del tempo: ecco l'**evento numero 8**, ovvero, dopo qualche minuto la tensione dell'energia elettrica passa "magicamente" da 220 a 140 volt. Siamo comunque tranquilli perché un moderno generatore da 20 kW è di scorta per queste evenienze: peccato che non funzioni! Ci viene assicurato che è una situazione momentanea (e fortunatamente sarà così) e dopo circa un'ora la tensione torna regolare. Altro respiro di sollievo. Nel bel mezzo della notte, però, ecco arrivare l'**evento numero 9**: connessione internet bloccata con conseguente mancanza di upload del log e del packet cluster. Il giorno successivo (domenica) facciamo intervenire il provider di zona (lautamente pagato) e fortunatamente risolviamo anche se la lentezza della connessione non ci permette di effettuare lo streaming video su Livestream e Ustream. La cosa ci rammarica ma non possiamo farci niente: alla fine preferiamo avere una connessione lenta ma sicura piuttosto che una veloce ma instabile. Il secondo giorno vede tutti al lavoro e a fine giornata tutte le stazioni sono pronte e attive sulle varie bande. Subito ci rendiamo conto dell'eccezionale performance delle bande alte a dispetto di una propagazione quasi inesistente per le bande basse. Non ci rassegniamo e le inventiamo tutte soprattutto per migliorare la ricezione per la top band e per i 40 e 80 metri. Montiamo una beverage, una



DHDL, una Diamond Loop e per migliorare la trasmissione in 80 metri pure un elemento parassita alla verticale degli 80 metri. Tutto inutile o quasi: le bande basse non "tirano"! Dopo diverse prove riteniamo che l'antenna migliore di ricezione per le bande basse in questa location è la Diamond Loop: ed ecco l'**evento numero 10** ! Nel bel mezzo di una delle poche notti ove un "barlume" di propagazione ci permette di ascoltare qualche segnale, un ramo cade da una pianta andando a colpire in pieno il supporto orizzontale del loop spezzandolo

in due. A notte fonda poco è possibile fare e sistemere l'antenna solo la mattina successiva. Ma finirà l'attacco di Murphy? Seguiteci e lo scoprirete! La quarta mattina, girando la SpiderBeam della stazione CW in maniera troppo veloce a causa della presenza nelle vicinanze di un coccodrillo, si sgancia un tirante e l'antenna cade. Secondo

voi dove poteva finire l'antenna se non su di un tirante della verticale dei 40/80 m! **Evento numero 11** confermato con le due antenne a terra e alcune canne rotte. Sistemiamo come meglio possiamo e rimettiamo tutto a regime cercando di posizionare tutto in maniera tale da evitare di imbatterci nuovamente nel coccodrillo il quale, probabilmente, aveva fatto di quell'aerea la sua dimora mattutina! Iniziamo anche le operazioni in RTTY e, come per incanto, ecco che l'amplificatore lineare si spegne. Fusibile saltato e, ovviamente, quello di ricambio non si trova: meno male la carta stagnola fa il suo dovere e anche l'**evento numero 12** viene messo in archivio. Come molti sanno le nostre stazioni sono "multi uso", ovvero ogni stazione è configurata per fare SSB, CW e RTTY. Dato che i 20 metri sono aperti solo alla mattina e in tarda serata,



cerchiamo di massimizzare le nostre prestazioni e mettiamo on air il piccolo "KX3" della Elecraft non solo per l'RTTY ma anche per la SSB. Peccato che, nonostante tutte le prove fatte a casa, il microfono non vuole proprio funzionare ... Fortunatamente abbiamo un microfono di scorta e l'**evento numero 13** ci crea solo una mezz'ora di ritardo per approntare i nuovi cavetti di connessione necessari allo scopo. Nello stesso frangente anche il computer della stazione RTTY si blocca in maniera irreversibile e dobbiamo riformattare e re-installare tutto il software perdendo altro tempo prezioso. Fortunatamente tutto il log è già sul sito web e quindi, anche se in apprensione, facciamo le cose con calma onde evitare errori potendo contare sul backup del log sul nostro server in Italia. La connessione internet non ci permette miracoli ma possiamo verificare che tutto sia in ordine ... ma così non è! Parliamo dell'**evento numero 14**, ovvero la cancellazione della nostra pagina dal sito QRZ.COM su cui molti dei nostri corrispondenti fanno affidamento per usufruire delle informazioni relative alla richiesta di QSL. Svegliamo il nostro fidato *softwerista* Giacomo (IH9GPI) nel bel mezzo della notte e dopo qualche ora scopriamo che un software di routine dei gestori di qrz.com è andato "in palla" ed ha eliminato i nostri dati. Giacomo ripristina tutto e dopo qualche ora siamo nuovamente a regime anche con quello. Questo ci fa capire come sia importante avere qualcuno in Italia che abbia accesso al nostro sistema e possa fare gli interventi necessari in caso di bisogno. Che spedizione! ... Cosa ci aspetta ancora? Durante la prima settimana la stazione SSB accusa un notevole rumore di fondo, un vero e proprio *noise*, che non permette di ricevere le stazioni che arrivano con segnali bassi: diamo colpa ad una linea elettrica che passa nelle vicinanze e ce ne facciamo una ragione. Solo dopo attenti controlli fatti in un momento di pausa scopriamo che uno dei due alimentatori dei commutatori automatici delle antenne si era guastato generando l'indesiderato noise. Eliminiamo lo switch elettronico e mettiamo un vecchio e sempre affidabile commutatore manuale e con questo archiviamo anche l'**evento numero 15**. I giorni passano in fretta e dopo una settimana dobbiamo salutare Mac (JA3USA) che visibilmente commosso rientra in Giappone (da dove ci collegherà nei giorni successivi dai 10 ai 40 metri). Mancando l'apporto prezioso di Mac e sapendo che il modo SSB è più richiesto rispetto al modo CW, si reclutano gli operatori del CW a dar man forte alla stazione SSB. Dopo circa 10 giorni di attività inizia la saga dei DUPE CONTACT ... cerchiamo in tutti i modi di informare i nostri corrispondenti affinché si evitino i QSO doppi ma nonostante questo sono stati numerosi coloro che ci hanno collegato più di due volte sulla stessa banda e nello stesso modo ... Una perdita di tempo che preferiremmo evitare! Pensiamo quindi sia utile mettere degli spot sulla rete cluster chiedendo "*no dupe qso*". Ed ecco l'**evento numero 16**, che possiamo definirlo un evento divertente. Questo il messaggio ricevuto da UT6UA che gentilmente ci informa: "In Polish and Ukrainian

languages “dupe” means “Ass” (culo in italian). Maybe it’s better to use “double” in this cases”. E chi lo sapeva ? ... Ne abbiamo imparata una nuova! Ci siamo fatti quattro risate ma, ricordatevi se mai vi dovesse capitare, di scrivere *double* e non *dupe*! Arriva il terzo



week end di spedizione ma non avevamo fatto i conti con i contest in programma: soprattutto il Russian Contest ci crea parecchi problemi di “double” QSO e quindi cerchiamo di evitare le bande adibite a contest effettuando solo qualche QSO come check log e passando a tutti il numero progressivo 001 per dar modo a chi il contest lo faceva per competere di avere un moltiplicatore appetibile. Lo stesso è stato fatto in occasione dell’ARRL SSB del weekend precedente facendo una piccola apparizione sulle bande aperte con gli USA e dando la possibilità di

racimolare il punto prezioso a chi il contest lo faceva per davvero. Questa situazione ci ha anche chiarito che le bande basse proprio non “andavano”: abbiamo passato diverso tempo ad ascoltare gli 80 e i 160 metri sapendo che, in occasione di tale eventi, sono on air stazioni bene attrezzate: vi assicuriamo che i segnali erano inesistenti! I numeri di questa spedizione si commentano da soli; guardano gli “slot” di banda possiamo e potete realizzare l’andamento della propagazione. Abbiamo messo a log quasi 20mila QSO in 10 metri e oltre 10mila QSO per ognuna delle altre bande alte (ad eccezione dei 17 metri) anche se vi possiamo assicurare che abbiamo curato tutte le notti le bande basse ma senza grandi successi. Grandissima soddisfazione (non poteva essere altrimenti) dai 6 metri dove abbiamo a log oltre 1800 QSO! ... Anche qui collegamenti con segnali “da paura” oltre S 9 quasi tutte le sere. Trovate alcune registrazioni di QSO su YouTube che sono esplicative in tal senso. Alla fine portiamo a casa un bottino che supera i 71 mila QSO ma soprattutto un numero di QSO unici (ovvero di nominativi singoli lavorati) che si avvicina di poche decine ai 25 mila nominativi differenti. Visto il numero degli “eventi” possiamo ritenerci soddisfatti ma ... non è finita qui! Il rientro prevede di nuovo la pratica di chiusura dell’importazione temporanea aperta al nostro arrivo. Tutto fila liscio se non per l’**evento numero 17**, ovvero il ritardo del nostro aereo di due ore ... averlo saputo prima potevamo sfruttare al pieno anche l’ultima notte anziché smontare tutto alla sera per essere pronti al mattino alle 5 per il nostro viaggio di rientro ... Avremmo potuto arrotondare il conteggio totale a 72 mila QSO ma visto i presupposti siamo pienamente soddisfatti del risultato a prescindere dagli eventi. Nonostante il ritardo del volo il viaggio di ritorno si è svolto senza particolari problemi. Atterriamo a Malpensa alle 7 di mattina di martedì 18 Marzo e pensiamo che, con il numero 17 nel conteggio degli eventi e notoriamente non proprio auspicabile per i più superstiziosi, possiamo chiudere la nostra spedizione. No, non è finita! ... All’arrivo a Malpensa i contenitori delle canne che supportano le antenne verticali vengono misteriosamente scambiati per contenitori adatti al trasporto di armi, e in particolare di fucili! Si concretizza quindi l’**evento numero 18** che chiude questa saga tragicomica con mezz’ora di ispezione da parte della polizia addetta ai controlli dell’aeroporto. Dobbiamo aprire tutto e dopo un attento controllo viene chiarito l’equivoco. Adesso si ... Possiamo davvero dire che è finita!!! Usciamo dall’aeroporto, ci salutiamo e ognuno prenda la via di casa. Sappiamo di aver fatto del nostro meglio anche se alcuni OM si lamenteranno per la mancanza del QSO su una o su un’altra banda, ci sarà chi criticherà la nostra rigidità nel chiedere forzatamente “no dupe”, anzi “no double” QSO, e ancora qualcuno che sui forum scriverà: “*quelli*” proprio non li collegherò mai più perché non sanno fare radio. Noi ci mettiamo tempo, passione e denaro e siamo convinti che molti di voi apprezzano il nostro “lavoro” (se non altro i numeri lo dimostrano!) ma soprattutto apprezzano l’Ham Spirit con cui operiamo durante le nostre attivazioni.

Abbiamo a log un gran numero di stazioni QRP, agli operatori delle quali diamo sempre una particolare attenzione sapendo il sacrificio e l'estenuante attesa dedicata a "cogliere l'attimo", stazioni /portatile ed anche una misteriosa stazione francese /T che scopriremo poi essere /Tractor (un contadino con licenza radioamatoriale che durante il lavoro di aratura del proprio campo ha trovato il tempo ma soprattutto il modo di collegarci! ) ... Dopo tanti anni di DxPedition il /T è stato un "new one"! Non possiamo che ringraziare le nostre due stazioni pilota IK7JWY – Arturo e IK0FTA – Sergio che anche in questa occasione sono stati di fondamentale aiuto, il nostro fraterno amico IH9GPI – Giacomo, gli sponsor, le Sezioni ARI, le Associazioni ed i singoli OM che da tempo ci aiutano economicamente nel nostro peregrinare in giro per il mondo e su cui contiamo anche per il futuro ... Noi non ci fermiamo e siamo già al lavoro per la prossima meta!  
**Grazie a tutti !!!**



Direttamente via WEB, come ci hai richiesto, ti inviamo questo messaggio aperiodico informativo interno emesso e spedito via rete all'indirizzo da te indicatoci il **30/05/2014** per tutta la comunità Radioamatoriale/SWL/BCL . Per eventuali nuove iscrizioni, variazioni di indirizzo di posta elettronica, cancellazioni, arretrati, **scrivi a: [info@arimi.it](mailto:info@arimi.it)** Il notiziario è un sistema di comunicazione dell' **A.R.I.** - Associazione Radioamatori Italiani – **Sezione di Milano** riservato esclusivamente agli iscritti alla mailing-list, il cui contenuto non può essere divulgato a terzi senza espressa autorizzazione dell'A.R.I. Sezione di Milano o dei rispettivi autori; ogni utilizzo o divulgazione difforme di questa mail costituisce violazione della Privacy dell'A.R.I. Sezione di Milano o degli autori ed i responsabili potranno incorrere nelle sanzioni previste dalla Legge. Se vuoi venirci a fare visita, sarai il benvenuto, ti aspettiamo presso il Centro Scolastico di via Giulio Natta 11 - 20151 Milano (fermata Lampugnano - metropolitana linea 1/rossa) tutti i martedì (non festivi) dalle ore 21.00 alle ore 24.00. Se vuoi contattarci telefonicamente ci troverai al numero **02 38009501** (sempre al martedì negli orari citati) oppure se non puoi venirci a trovare, siamo su <http://www.arimi.it>