

NBDX-team op DXpeditie naar Albanië.

Na twee geslaagde DXpedities (naar HB0-Liechtenstein in 2012 en MJ-Jersey in 2013) trok het NBDX team weer op pad.

Ditmaal gingen we naar ZA, Albanië. Dit voormalig Oostblokland ligt geklemd tussen een paar landen van ex-Joegoslavië, Griekenland en de Adriatische Zee.

Het is een nogal heuvelachtig land met weinig zendamateurs. Op de "Most wanted" lijst van clublog (<http://www.clublog.org>) vinden we Albanië terug op plaats 181.

Ter vergelijking: Liechtenstein staat op plaats 236 en het eiland Jersey op 261.

Wij verwachtten dus grote pile-ups! De voorbereiding van deze DXpeditie vroeg wat meer moeite dan de andere expedities die we al deden. Hoewel Albanië een CEPT-land is, moeten buitenlandse amateurs er expliciet een tijdelijke licentie aanvragen via het ministerie voor post en telecommunicatie, de AKEP. Deze aanvraag gebeurt door het invullen van een formulier in het Albanees op hun officiële website. Google translate heeft ons gelukkig kunnen helpen tijdens de administratieve handelingen.

Snel kan je de administratie daar ook niet noemen, maar net na Pasen waren de individuele vergunningen in orde.

Wij zouden actief zijn op de HF banden en ook op 6m, afhankelijk van de propagatie.

De expeditie vond plaats van 6 tot 15 juni 2014. Onze locatie aldaar was een camping in het noorden van Albanië, aan het meer van Shkodër, net over de grens met Montenegro.

Wij zouden daar beschikken over een terrein van ongeveer 2000m², waar er veel ruimte zou zijn om antennes op te zetten. Er zouden 5 stations opgesteld worden: één voor de standaard HF-band (10m-15m-20m), één voor de WARC-band (12m-17m-30m), twee voor de 6-meterband (CW en SSB) en één digitaal station voor PSK en RTTY.

De antennes waren dezelfde zijn als vorig jaar op Jersey: Spiderbeams, dipolen en verticale antennes voor 80 en 40 meter, een kleine HB9CV en een 6 element yagi voor 6 m. Voor het digitale werk gebruikten we een R-5 verticale antenne.

Het NBDX-team bestond deze keer uit 10 operatoren: onze expeditieleider Erik - ON4ANN (ssb), Philippe - ON4ACP (cw), Jose - ON4CAU (cw), Erik - ON4CCV (ssb), Marc - ON4CJY (ssb), Cedric -ON4CKM (ssb), Patrick - ON4DCU (ssb), nieuwkomer Paul - ON5PDV (ssb-digi), Rudi - ON6MI (ssb) en tenslotte Walter - ON8CW (digi).

We werden op deze reis vergezeld door Walters zoon Robin en onze pilot station was, zoals altijd Frans - ON6QB.

Aangezien de afstand tot Albanië 2070 km bedraagt en vele autoverzekeringen Albanië niet opnemen in de polis, werd ook beslist om niet met de hele ploeg naar ginds te rijden.

Walter, Jose en Robin zouden met de bestelwagen en al het materiaal naar Albanië rijden. Philippe kwam na een QRL-verblijf in Italië met trein en ferryboot naar Albanië. De rest van het team vloog met een bekende lagekostenmaatschappij naar Podgorica, de hoofdstad van het nabijgelegen Montenegro. Daar werden 2 auto's gehuurd om naar Albanië te rijden.

Net zoals bij de vorige expedities kwam maanden voor het vertrek een intens email-verkeer op gang en werden verschillende vergaderingen gehouden om allerlei problemen op te lossen.

Ons plan verliep vlekkeloos tot 3 dagen voor de expeditie een vorkheftruck inreed op Walters bestelwagen. De bestelwagen werd dan snel naar de garage gebracht en daar we kregen het slechte nieuws dat de herstelling langer dan 3 dagen zou duren !!

Plan B werd in het leven geroepen. Walter beschikte over een andere, kleinere bestelwagen en samen met een aanhangwagen, zou die dan instaan voor het logistiek transport naar Albanië.

Eén van de problemen was het gebrek aan een bagagerek om enkele lange mastbuizen te vervoeren, maar dankzij Walter en Robin, die keihard en tot een stuk in de nacht werkten gedurende 2 dagen, werd de kleine bestelwagen vertrekkensklaar gemaakt.

We begonnen de bestelwagen en aanhangwagen te vullen en kwamen tot de constatactie dat beide te zwaar geladen waren. Een snel bezoek aan een lokale weegbrug bevestigde onze vermoedens... We zaten wéér met een groot probleem !!

Bon, snel naar de volgende fase, plan C !!

We moesten bepaalde zaken achterlaten om gewicht te besparen en er werd ook voor elk van de vliegtuigreizigers 15kg extra bagage aangekocht. Er moesten snel keuzes gemaakt worden over wat in België zou achterblijven: de grote mast van onze vrienden van de PRAC, onze grote partytent, een groot deel van onze stoelen, een deel van het gereedschap en nog andere dingen gingen eruit. Rond 21u lokale tijd op woensdag 4 juni vertrokken Walter, Jose en Robin onder de Belgische regen richting Albanië.

De lange reis van 2070 km zou ons voeren via België, Duitsland, Oostenrijk, Slovenië, Kroatië, Bosnië en Herzegovina, terug Kroatië, Montenegro en tenslotte Albanië.

De rest van de groep zou de donderdag vanuit Charleroi richting Podgorica vliegen om dan met gehuurde wagens meteen door te rijden naar Tirana om hun persoonlijke licenties op te halen.

Rond 4u 's morgens (donderdag 5 juni) was de bestelwagen al aan de Oostenrijkse grens. Daar werd een wegenvignet gekocht en tegen tempo 100 reed het logistiek team zuidwaarts richting Graz.

Na een paar uur rijden kwamen ze aan de grens met Slovenië. Daar werd wéér een vignet gekocht en in een wip reden ze nog verder zuidwaarts richting Maribor over de Sloveense autowegen, dan ging het verder richting Zagreb in Kroatië.

Vorbij Zagreb werd de nieuwe autosnelweg gevolgd richting Split. Het weer werd steeds zonniger en warmer, waardoor het gemis aan airco in de bestelwagen steeds heviger werd. Om de 2 à 3 uur werd van bestuurder gewisseld en tijdens die wissels werd een koffie genuttigd en werd er ook regelmatig getankt.

De autoweg volgt de Kroatische kust tot ongeveer 80 km van Dubrovnik, waar, na het rijden door enkele tunnels, de oude kustweg werd bereikt.

De laatste 400 km van onze reis zou verlopen over dit soort hobbelige wegen, waar onze gemiddelde snelheid zakte tot 50 km/u.

Aan de verschillende grensovergangen verliepen de controles snel en vlekkeloos.

We hadden al ons papierwerk verzameld in één map, die veelvuldig werd getoond. De aanwezigheid van officiële documenten met hier en daar een stempel werkte proactief, HI. Aan de grens met Montenegro hadden we één groot probleem: de douanier vroeg onze boorddocumenten en constateerde dat de autoverzekering Montenegro niet dekte. Blijkbaar was er een administratieve fout gebeurd. Dus nu stonden we om 20u lokale tijd en op 300 km van ons doel stil met een groot administratief probleem.

Na wat heen en weer geleuter gaf de douanier ons de optie om aan een grimmig grenskantoorje een tijdelijke Montenegraanse autoverzekering te kopen, wat we ook snel deden. Voor 15 euro hadden we het benodigd document en mochten we de grens over.

Om 23u58 kwamen we aan de grens van Albanië en na een half uurtje onderhandelen met de douaniers mochten we doorrijden richting Shkodër. De asfaltkwaliteit nam zienderogen af en aan een slakkengang kwamen we rond 01u20 (vrijdag 6 juni) aan de poort van onze camping in Shkodër aan.

De camping, Lake Shkodra Resort (<http://www.lakeshkodraresort.com>), ligt langs het meer en wordt gerund door een sympathieke Albanees die enkele jaren in Londen heeft gewerkt.

Na een korte nachtrust en een stevig ontbijt werd vrijdagmiddag begonnen met de opbouw van de stations.

Het 2000 m² grote grasveld dat ons beloofd was bleek door het hoge gras niet geschikt om 2 shacks en de nodige masten op te stellen. De campingdirectie bood ons echter een grote hoek van de camping aan om alles op te stellen.

Op het stuk veld met het hoge gras kwam dan om de 40m/80m HF2V verticale antenne, samen met 80 radialen, die ons altijd goede resultaten gaf.

Daar we de grote partytent in België hadden moesten achterlaten om gewicht te besparen, hadden we een huisvestingsprobleem, HI. Een bezoek aan het nabijgelegen Shkodër gaf ons echter geen soelaas, partytenten zijn blijkbaar een moeilijk te verkrijgen

item in Albanië. Er werden wel een paar stoelen en een paar plasticen afdekzeilen gekocht.

De campingdirectie kwam ons weer ter hulp met 8 lange piketten en 2 zeilen die ons moesten beschermen van de brandende Albanese zon.

Onmiddellijk werden de shacks opgebouwd en de eerste antennes geassembleerd.

De 6m HB9CV en 6m beam waren snel klaar en de eerste QSO's werden in de log geschreven.

Daarna volgde de assemblage van de grote spiderbeams. Alles verliep redelijk snel en enkele tijd later werden die antennes op hun respectievelijke topbuizen verbonden met de rotors die Walter via een ingenieus systeem aan de mast had bevestigd.

Met verenigde mankracht kwam de eerste mast recht en kort daarna ook de tweede mast. We hadden onmiddellijk al te kampen met stevige pile-ups en de calls kwamen vlotjes in de logs terecht.

De bedoeling was om de 2 grote stations 24 uur per dag te bemannen. Daarvoor gebruikten we voor elk station een uurrooster dat strikt moest nageleefd worden.

Alleen Walter met zijn digitaal station had een vrije rol. De in theorie moeilijke shift van 03.00 tot 06.00 uur bleek populair, mede door de prachtige zonsopgang die rond 04.20 uur plaatselijke tijd te aanschouwen was, terwijl men aan de greyline pile-up bezig was.

Philippe en Jose waren de CW-operatoren van dienst, Walter en Paul waren de digitale-modes-operatoren en de rest van de groep deed SSB. Een groot deel van de QSO's werd gelogd met een aangepaste versie van het opensource programma YFKtest (<http://fkurz.net/ham/yfktest.html>) dat we reeds hadden gebruikt voor de andere expedities. Voor CW werd dit jaar ook opnieuw gebruik gemaakt van onze Arduino nanokeyers (<http://nanokeyer.wordpress.com/>) met licht aangepaste firmware.

De tweede reis naar de hoofdstad Tirana om de overblijvende persoonlijke vergunningen en clublicentie te gaan halen was ook en heel avontuur, met plaatselijke koeien op de 'hoofdweg', een brandende vrachtwagen naast een tankstation en de typische verkeersfiles in de hoofdstad zelf.

Er werd ook gepoogd om een paar WWFF-activaties te doen, maar de verschillende WWFF-referenties waren heel moeilijk te bereiken zonder een 4x4-jeep. Dus werd die activiteit beperkt tot activatie van één referentie dicht bij de zee op zo een 120 km ten zuiden van ons HQ. Dat ritje duurde trouwens meer dan 3 uur per traject, maar ZA-004, Divjaka, werd door het NB-DX-team geactiveerd! We kregen trouwens vele bedankjes voor die activatie. Later op de week werd, tijdens het kastelenweekend, het Rozafa kasteel in Shkodër, met referentie ZA-000012, geactiveerd en daar werden ook veel callsigns in de log geschreven. Regelmatig werden we geplaagd door stroomonderbrekingen op de camping, waardoor we soms midden in een pile-up uit de lucht verdwenen. Gelukkig was de camping voorzien van een back-up elektroceengroep, zodat we na korte tijd weer stroom hadden, en terug snel in de lucht waren.

Regelmatig kwamen andere campingbewoners een kijkje nemen bij onze installaties en stelden vragen betreffende onze activiteiten. Enthousiast gaven wij duiding bij onze opstelling.

Op een dag kwam een Duitse kampeerder ons ook bezoeken, hij stelde zich voor als een radioamateur, maar zei dat hij al een paar jaar niet meer actief was. Hij vroeg ons of we samen iets zouden drinken want hij had nog een vaatje Duits bier in zijn kampeerwagen. Dat vaatje werd in onze frigo gekoeld en enkele uren later door de hele groep geledigd.

Op donderdagmorgen (12 juni) verlieten 4 leden van onze groep Albanië richting België, dus moesten de resterende 6 leden een tandje bijsteken om de log te spijzen, die ondertussen een 18.000 QSO's bevatte.

Het uurrooster werd een beetje aangepast en we bleven noestig de logs vullen.

De hogere banden 12m/10m gingen gelukkig open en we kregen massieve pile-ups te verwerken.

De onweersactiviteit kwam ook op gang en af en toe moesten we de stations afsluiten om mensen en apparatuur te beschermen. Na de onweersbuien leden we ook van de QRN, die het decoderen van de stations bemoeilijkte.

Een Duitse OM bedankte ons veelvuldig omdat hij, in de 50 jaar dat hij als amateur actief was, nog nooit een station uit Albanië op 10 meter had gewerkt.

Zondagmorgen werd de situatie nog eens geëvalueerd en zaten we rond de 23.000 QSO's. 25.000 leek ons echter een mooier getal om af te sluiten en dus werd beslist om door te gaan tot 17.00 uur lokale tijd om die doelstelling te halen.

Daarna begonnen we met het afbreken van de stations en masten. Gelukkig voor ons was het opgehouden met regenen zodat we veilig ons werk konden volbrengen.

Met een welverdiend avondeten en daarna een straffe Raki, aangeboden door de campingdirectie, gingen alle leden naar hun respectievelijke slaappleaatsen om de laatste nacht op Albanese bodem door te brengen.

De volgende morgen (maandag 16 juni) werden we wakker met een serieuze regenbui en moesten bestelwagens en aanhangwagens nog ingeladen worden. Omdat een vliegtuig niet wacht, moesten 4 van ons met één van de huurwagens terug naar de hoofdstad Podgorica, in Montenegro. We bleven met 3 (Walter, Robin en Philippe) over om verder op te ruimen, en de bestelwagens te laden alvorens de lange reis richting België aan te vatten.

Die ochtend was het weer zeer grimmig en hadden we af te rekenen met hevige onweders. Terwijl we aan het schuilen waren in de bestelwagen sloeg de bliksem op een 10-tal meter van ons in op de elektriciteitscabine van de camping. Dat gaf een luide knal, heel veel licht en een zwart geblakerde verdeelkast als resultaat. Uiteraard was er over heel het kampeerterrein geen elektriciteit meer.

Tegen de middag stopte het even met regenen en konden de masten op het dak van de bestelwagen bevestigd worden. Ondertussen was een lokale techniker bovenop de hoogspanningscabine aan de leiding aan het werken. De veiligheidsnormen in Albanië lijken heel wat flexibeler dan bij ons, HI. Na een kwartiertje was er terug stroom op de camping. Toen omstreeks 15 uur in de namiddag alles ingeladen was, werd er nog een middagmaal genuttigd en konden we vertrekken, na een uitgebreid afscheid van het campingpersoneel. Met enkele uren vertraging waren we dan toch onderweg richting België! Op aanraden van de lokale bevolking reden we nu het meer van Shkodër rond langs de Zuidkant.

Bij de heenreis werd, op aanraden van de GPS, de Noordkant genomen maar de wegen daar zijn in zeer slechte staat. We bereikten snel de grens met Montenegro, waar we zonder veel problemen doorreden. De baai van Kotor staken we nu over met de veerboot vanuit Lepetane. Dat scheelt meteen 80 km met de andere weg, die helemaal rond de baai gaat. Aan de grens met Kroatië was er even een discussie met de douane van Montenegro die zich afvroeg wat wij met die grote buizen op het dak deden.

We probeerden voorzichtig een uitleg te verzinnen en toonden na een tijd onze documentatiemap over radioamateurisme. Toen ze dat zagen waren de douaniers ineens heel vriendelijk: "Had dan toch direct gezegd dat jullie radioamateurs zijn.

Vooruit, rij maar door!".

Het werd stilaan donker en we zochten snel een camping, die we dan ook vonden in Molunat. Onze tenten waren nog doordrenkt met Albanese regen van de vorige nacht en we dachten die te laten drogen tijdens ons avondmaal. De tenten werden dus opgesteld en helemaal open gelaten om de zeebries haar droogwerk te laten doen. Het onweer had ons echter achtervolgd... In het campingrestaurant moesten we met lede ogen toekijken op een plots onweer van jewelste waar we niet eens door konden lopen om de tenten af te sluiten. Na een lang dessert was het gestopt met regenen en konden we de waterschade opmeten. Er was niet veel aan te doen en er werd in de minst natte tent overnacht.

De volgende dag werd heel Kroatië doorkruist (met een kleine doorgang in Bosnië). We hadden een droge nacht net voor de grens met Slovenië. Op woensdag 18 juni doorkruisten we Slovenië, Oostenrijk en Duitsland om dan via Aachen en een klein stukje Nederland terug in Belgenland aan te komen. Een technisch probleempje met de bestelwagen in Oostenrijk kostte ons nog een uurtje reistijd maar de laatste 1200 km werden bijna in één trek gereden. Donderdagochtend om 4 uur waren we thuis.

Bij veilige aankomst van de laatste 3 expeditieleden konden we besluiten dat onze Albanië-reis succesvol beëindigd was.

Het algemeen gevoel binnen de groep was dat we een puik resultaat neergezet hebben. De vele berichtjes met 'thanks for new one' of 'new mode' deden ons duidelijk veel plezier. We hebben ook veelvuldig geprobeerd om de kleinere stations uit de pile-ups te halen en zelfs een paar keer specifiek op qrp-stations geroepen, met het nodige respect van de qro-stations die op ons riepen.

Onze dank gaat naar de directie en het personeel van het Lake Shkodra Resort, die heel goed voor ons gezorgd hebben. Het eten in het plaatselijk restaurant was heel smaakvol en goedkoop, het plaatselijke Tirana-bier smaakte lekker en de infrastructuur op de camping was top.

Verder ook onze hoed af voor de Albanese bevolking, die ondanks de *taalbarrière*, moeite deed om met ons te communiceren en ons allerhande nuttige informatie te verschaffen.

Onze dank gaat verder ook naar Robin die, ook al is hij geen amateur, bergen werk heeft verzet voor onze onderneming. Hopelijk wordt hij gebeten door de radiomicrobe, HI.

Onze expeditieleider Erik ON4ANN, was blij met het groepsresultaat, de pile-ups waren fantastisch en door ons sterk signaal was de discipline ook goed aan de andere kant van de pile-ups.

Tot slot nog een afsluiter van Paul ON5PDV, de nieuwkomer in onze groep, die het volgende schreef: "Het was voor mij de eerste keer dat ik meeding met een DXpeditie, en wat voor een eerste keer!

Ik had vorig jaar (toen het NB-DX team op DXpeditie was gegaan naar Jersey en het verhaal bracht in de club) eens laten vallen dat ik dit wel eens zou willen doen.

DXpeditie teamleader Erik, was dit niet vergeten en polste in maart of ik interesse had om mee te gaan op DXpeditie naar Albanië.

Eerst twijfelde ik wat, maar na enkele dagen hakte ik toch de knoop door, omdat zo'n kans zich niet elke dag voordoet en de keuze voor Albanië, hoe langer ik erover nadacht, misschien nog een extra vleugje spanning aan het avontuur toevoegde.

Achteraf kan ik alleen maar zeggen dat ik zeer blij ben om deze ervaring te hebben mogen delen!

De DXpeditie was voor mij een uitermate positieve ervaring, op 3 vlakken:

1) op hobby vlak: voltijds kunnen bezig zijn met de hobby, met mensen die minstens even gepassioneerd zijn, met materiaal dat een plezier is om te bedienen, ...

Om eens aan de andere kant van de pile-ups te zitten was ook een zeer interessante ervaring, namelijk trachten zoveel mogelijk callsigns te decoderen en verbindingen te maken, het tempo, de QSO-rate hoog te houden en de pile-ups te 'controleren'.

Vast te stellen welke oproepen in de pile-ups het best hoorbaar zijn, enz.

Het doet je nadenken over de beste manier om door een pile-up te geraken als operator thuis, we proberen dat binnenkort wel eens uit...

2) op menselijk vlak: ik was nieuw in de groep dit jaar en dan is het zowel voor de groep als voor het toetredend individu afwachten of het 'klikt'. Ik kende wel alle andere OM's van occasionele bijeenkomsten, maar toch, het is altijd afwachten.

Naast de sessies aan de microfoon, morsesleutel of digitaal station, rest er dan ook veel tijd voor gesprekken waar je mekaar als persoon beter leert kennen en dat is ook fijn.

Ook de bijna spontane manier waarop de groep in team samenwerkte om de verschillende technische 'probleempjes' die zich voordeden (zie rest van het artikel) op te lossen, is ietwat speciaal. I.e. het is niet dat hierop getraind wordt en toch schijnt elk zijn rol te kennen (de groep heeft natuurlijk al eerdere DXpedities achter de rug en dat is dan ook een interessante kant van DXpedities: ervaring opdoen).

3) op maatschappelijk vlak: zeggen dat we Albanië hebben gezien is een overstatement, maar we hebben uiteraard meer gezien dan alleen onze shacks.

Zo zijn we toch een aardig stuk door het land gereden (een 100-tal km naar hoofdstad Tirana, om onze vergunningen op te halen) en dan zie je toch wat van het landschap, de lokale mensen, de bedrijvigheid.

Wat mij opviel was dat er nog heel veel handenarbeid bestaat in Albanië; onkruid wieden of het land bewerken met de zeis... 's morgens beginnen, 's avonds stoppen... en de volgende dag opnieuw.

In ieder geval zijn we zeer vriendelijk onthaald door alle mensen die we hebben ontmoet.

Ik wens iedereen - ook alle stations die ons gewerkt hebben - te bedanken voor deze zeer fijne ervaring !"

73 vanwege het NBDX-team