tekst ■ Thirza Hoogreef beeld ■ Joey Akkerman

De Superkarpata wordt in 2011 voor de achtste keer georganiseerd. Voorafgaand aan de trophy werd op 15 april een introductieavond in Wenen gehouden waar onder andere het reglement werd uitgelegd en toegelicht en de kabels werden uitgedeeld voor de te gebruiken blackbox. De Superkarpata kent geen roadbook. Deelnemers moeten zelf hun weg zoeken van A naar B binnen een door de organisatie aangegeven corridor. De breedte van de corridor varieert van 100 tot 200 kilometer al naar gelang hoe de corridor past over het gebergte van de Karpaten. Je mag maar een beperkt aantal uren per dag rijden en je krijgt strafkilometers als je buiten de corridor komt.
De winnaar is het team dat de snelste tijd en de minste kilometers binnen de corridor heeft gereden. De trophy wordt in twee etappes gereden zonder hulp van een service team. Deelnemers moeten voor de eerste drie dagen voldoende eten, drinken en brandstof meenemen. Verder mag alles meegenomen en gebruikt worden zolang er maar geen hulp van 'buitenaf' wordt ingeschakeld. Valt een auto uit dan is het team gediskwalificeerd, maar mag nog wel verder rijden voor de fun. Er hebben 21 teams ingeschreven, in totaal 46 auto's. Een team bestaat uit minimaal twee, maximaal drie auto's. We zijn het eerste geheel Nederlandse team. In 2009 heeft Paul van der Zwan meegedaan als bijrijder met een Nederlandse auto in een Zwitsers/Nederlands team. Het samenstellen van een team vergt veel tijd en behoeft de nodige zorgvuldigheid. We zijn dan ook al in het voorjaar van 2010 begonnen met de eerste voorbereidingen en het samenstellen van het team.

SUPERKARPATA TROPHY 2011: DE VOORBEREIDING

Het team:
De eerste enthousiasteling was al snel gevonden: een collega van Paul en mij met een Jeep Wrangler (wel met in het kenteken de letters LR). De tweede bestuurder die we benaderden was al even enthousiast: ons maatje uit de Trial competitie van de Land Rover Club Holland. Het zoeken naar twee bijrijders nam wat meer tijd in beslag, maar na een terloopse opmerking van een LRCH lid tijdens het familie weekend, bleek ook dat snel geregeld.

Omdat je tijdens de trophy meer op elkaar aangewezen bent dan bij andere trophy's en continu met elkaar optrekt (zoals Paul het zegt: de enige privacy die je hebt, is als je met een schep op de schouder en een rol toiletpapier onder je arm op zoek gaat naar een plekje) is het noodzakelijk dat de teamleden onderling goed 'klikken'.

De eerste kennismakingsavond met de teamleden vond plaats in november 2010. Na een korte uitleg van Paul over wat de Superkarpata precies is, ontstonden er leuke enthousiaste discussies en was iedereen al volop bezig met het uitwisselen van ideeën en het maken van plannen. Team 'Trippple Dutch' was geboren!

De teamleden:

Paul van der Zwan en Thirza-Vivian Hoogreef:
Delen naast werk en huis een zwarte Land Rover Defender 90. Zijn vier jaar geleden begonnen met een Freelander omdat dit een stoere auto leek om de caravan te trekken. Na de beginnerscursus off-road rijden, werd de Freelander al snel ingeruild voor de Defender. Om offroad grenzen veilig te kunnen verleggen werd de Defender langzaamaan met de benodigde accessoires aangepast. Doen al drie jaar met veel plezier mee met de Trial competitie van de LRCH en slaan 'nooit' een off-road evenement over. Paul heeft ervaring met de Transylvania Adventure Trophy als bijrijder en als rijder, en heeft in 2009 de Super Karpata als bijrijder gereden. Thirza-Vivian is bijrijder geweest tijdens de Transylvania Adventure Trophy in 2010.

Herman de Bruin en Joey Akkerman:
Herman is recreatief motorcrosser geweest in zijn jonge jaren en heeft tijdens zijn militaire dienstplicht veel in 4x4 wagens gereden. Rijdt sinds 2003 in een groene Land Rover Defender 90 CHT. De auto is in de loop der jaren aangepast aan zwaar terrein rijden. Herman rijdt al jaren met plezier de Trial competities van de LRCH en doet mee aan talloze evenementen en navigatieritten. Joey Akkerman is de bijrijder van Herman en heeft ook al de nodige offroad avonturen beleeft. In 2006 heeft Joey Parijs-Dakar gereden. Daarnaast heeft Joey veel ervaring opgedaan in Tunesië en talloze challenges.

Remko Groen en Bart Doeswijk:
Remko is de trotse eigenaar van een blauwe Jeep Wrangler uit 1991 en is besmet geraakt met het off-road virus waardoor hij steeds meer met de auto is gaan doen. Zoekt altijd naar nieuwe uitdagingen. Vindt het van belang om een situatie van te voren te verkennen en zal dus nooit ergens blind 'induiken'.
Bart Doeswijk zal Remko als bijrijder daarbij terzijde staan. Bart is jaren geleden zijn automobiel carrière begonnen met een Citroen 2CV en heeft in Australië duizenden kilometers offroad gereden, woestijnen doortrokken en stranden en duinen doorkruist met een Lada Niva. Momenteel rijdt Bart een Range Rover Classic uit 1973.

De inschrijving voor de Superkarpata werd op 4 december opengesteld en waarschijnlijk waren wij het eerste team dat zich inschreef. Op 2 januari j.l. hebben wij onszelf als team gepresenteerd bij de organisatie. Zie hiervoor de website **www.superkarpata.com**. ►

De voorbereiding:
Een trophy als de Superkarpata behoeft de nodige voorbereiding. Allereerst moeten er goede afspraken gemaakt worden waarbij onderstaande vragen niet onbelangrijk zijn:

- Hoe worden de kosten verdeeld (inschrijving, diesel, eten, drinken etc.)?
- Wat doen we als een auto binnen het team uitvalt (tijdens de trophy of op weg er naar toe)?
- Hoe zit het met aansprakelijkheidsstelling?
- Welke verzekeringen zijn er benodigd?
- Hoe ga je om met medische problemen?
- Wat nemen we mee aan onderdelen?
- Wat nemen we mee aan recovery spullen?
- Waaruit bestaat de sleutellijst van ieder auto?
- Hoe is de rolverdeling tijdens de trophy?
- Kunnen we mogelijke sponsors vinden?
- Welke navigatiestrategie wordt er gevolgd en met welke hard- en software?
- Etc, etc.

In totaal zijn we vier (lange, gezellige) avonden bij elkaar gekomen om alles door te spreken, afspraken te maken en zaken vast te leggen. Al naar gelang de weken vorderden ontstond een hecht team met veel (e-mail) contact. Er werd onderling geholpen bij het klaar maken van c.q. sleutelen aan de auto's en Paul en Joey hebben de software voor het navigeren op elkaar afgestemd zodat in ieder geval in twee auto's hetzelfde systeem wordt gebruikt.

Bart Doeswijk heeft de sponsering van de werkhandschoenen op zich genomen en het Larocenter in Amstelveen stelt reserve onderdelen voor beide Defenders ter beschikking.

Als voorproefje hebben we, met uitzondering van Herman die helaas verhinderd was, ingeschreven voor het Bikkelweekend op 12 en 13 februari. Dit bleek een enorm succes.

Eerste trainingsdag:
Exact op de afgesproken tijd arriveerde Etienne met zijn Defender 130. In het terrein heeft Etienne eerst alle auto's nagelopen en een inventarisatie gemaakt van wat de sterke punten en wat de zwakke punten zijn per team auto. Wie heeft wat aan recovery spullen en zijn de D-sluitingen, boomlinten etc. geschikt voor een (zware) trophy als de Superkarpata, waarbij ook het gebruik van de highjack de nodige aandacht kreeg. Niet alle spullen waren okay en Herman begon al meteen een lijst te maken voor de nodige aanvullingen op de recovery voorraad.

Vervolgens kregen we een aantal zeer nuttige 'wist u datjes' van Etienne met betrekking tot techniek van de auto's, veiligheid en rijgedrag die we zeker vaak zullen toepassen tijdens de Superkarpata. Zoals het "spelen" met de koppeling en de rem om op en steile helling naar boven te komen op een voor de auto vriendelijke manier oftewel het sparen van het materieel. Maar ook de diverse 'hoge school' liertechnieken werden uitgelegd, voorgedaan en toegepast. Verder veel oefenen met hoe je auto zich gedraagt en uitproberen hoe het gaat om in de eerste versnelling (laag uiteraard) naar boven te gaan, in de tweede versnelling, met en zonder locker. Wat leer je als bestuurder van hoe de auto zich gedraagt, hoe kan je daar je voordeel mee doen en bovenal, om alles heel houden! Het meest spectaculaire was het laten abseilen van de auto's van een helling van circa 80° met een hoogteverschil van circa tien meter uit de hand met een lang lint. De begeleiding van onze coach was van dien aard dat we allemaal vol vertrouwen in ons materiaal en de geleerde techniek naar beneden gingen.
Na het avondeten in het nieuwe restaurant, net voor de entree poort van het terrein, kregen we van Henk Huizing een bolletjes - pijltjes route. Deze route ging om het terrein heen over smalle weggetjes en over bospaden. Om 22.00 uur zijn we gestart met de bijna 28 kilometer lange route. Onderweg drie maal gestopt: tweemaal om de voorste auto van een andere bijrijder te voorzien (zodat alle bijrijders konden kennismaken en oefenen met de navigatie computer en het Terratrip systeem) en eenmaal om te ervaren hoe donker een bos kan zijn. In het donker kan de bijrijder zijn/haar oriëntatie snel verliezen op zoek naar bijvoorbeeld de juiste lierboom die in rechte lijn met de auto moet staat.

Teambuilding Fürstenau:
In samenwerking met Henk en Annemarie Huizing hebben we van vrijdag 15 tot en met zondag 17 april een teambuildingsweekend in Fürstenau georganiseerd.

Etienne Richter van X-treme 4x4 company, die erg veel ervaring heeft met off-road rijden, het prepareren van off-road auto's en instructie bijeenkomsten organiseert, was bereid onze sponsor te zijn. Etienne wilde ons helpen om de team spirit op een hoger niveau te brengen en heeft in samenwerking met Paul en Joey een programma voor het weekend Fürstenau samengesteld. Op vrijdag 15 april vertrokken we met onze teamauto's richting Fürstenau. Henk Huizing stond letterlijk op ons te wachten bij aankomst en ging meteen koffie en thee zetten. Daarna werden al snel de eerste flessen van ons favoriete biermerk (geen sponsoring, dus ook geen naamsvermelding) opgetrokken en werden de laatste offroad ervaringen besproken, geanalyseerd en beoordeeld. Na een gezamenlijke BBQ (vergezeld van de nodige flessen van het favoriete biermerk) hebben we onze bedden opgezocht in afwachting van het programma dat de volgende dag om 09.00 uur zou beginnen.

De laatste flessen van ons favoriete biermerk moesten toch echt leeg vóór de terugreis, dus daar hebben we ons maar toe gezet. Om 02.00 uur hebben de laatste teamleden hun slaapzakken opgezocht.

Tweede trainingsdag:
Eerst werden de stickers van X-treme 4x4 company op weerszijde van de auto's geplakt. Dat bleek nog een precies karwei maar het resultaat was er naar. De auto's zagen er picobello uit met het fleurige geel en wit van de sponsor. Het programma van de eerste dag werd voortgezet op de zondag. Er werden dekens over de ramen van de auto's gelegd en probeer dan maar eens met behulp van een kompas en horloge in het terrein een vierkant te rijden. Het is dan de bedoeling dat je uitkomt bij het punt van vertrek. De kunst is om je snelheid constant te houden en de seconden bij te houden zodat je weet wanneer je moet insturen voor de volgende bocht. Het doel is op je gevoel met beperkte middelen te navigeren als de techniek het zou begeven. Een bijzonder leuke oefening was de bestuurder blinderen om vervolgens door de bijrijder het terrein doorgepraat te worden, uiteraard met obstakels als diepe kuilen (cross axle), boomwortels etc. Tot slot wisselen bestuurder en bijrijder en mag de bestuurder eens uitproberen hoe belangrijk de aanwijzingen van de bijrijder zijn als je daar 'blindelings' op moet vertrouwen.

Rond 15.00 uur vertrok Etienne weer na de laatste uitleg over welk gereedschap er mee moet (per auto). Daarna hebben we nog een rondje gemaakt over het terrein. De laatste uitdaging van de dag wilde we toch ook nog proberen voordat we huiswaarts gingen. De steile zanderige helling achter de betonplaat met ankerpunten. Met gezamenlijke inspanning lukte het ons om binnen redelijk korte tijd, de drie auto's veilig boven op het plateau te krijgen. Aansluitend hebben we de auto's afgespoeld en de banden weer op spanning gebracht. Nog even snel een groepsfoto (voor het clubblad), tanken en een hamburger voordat we weer naar het Westen reden, terug naar huis.

We waren het er allemaal over eens dat we een top weekend hebben gehad. Veel geleerd, veel gedaan. En voor wat de Superkarpata ... we zijn er klaar voor! ■

Het vervolg staat in het volgende LRCH magazine

ÜBERSETZUNG (Google)

Superkarpata Trophy 2011: Vorbereitung

Die Superkarpata Trophy ist eine ganz andere als das Siebenbürgen Adventure Trophy der Kroatien Trophy.
Der offizielle Start des Superkarpata Trophy beginnt in Wien, beginnt die eigentliche Trophäe irgendwo in Rumänien. Der Spielplatz ist in den Karpaten gelegen, aber genau da, wo bleibt bis zur letzten Minute geheim, um die Teilnehmer.

Einleitung:

Die Superkarpata im Jahr 2011 zum achten Mal. Bevor die Trophäe eingeführt wurde 15. April eine Nacht in Wien, wo unter anderem die Regeln wurden erklärt und erläutert und die Kabel sind für den Einsatz blackbox verteilt worden.
Die Superkarpata hat keine Roadbook. Die Teilnehmer müssen ihren eigenen Weg von A nach B zu finden in einem Korridor von der Organisation festgelegt. Die Breite des Korridorsreicht von 100 bis 200 km je nachdem, wie die Gang passt über die Berge der Karpaten. Sie können nur eine begrenzte Anzahl von Stunden pro Tag Strafe Kilometer entfernt und Sie erhalten, wenn Sie aus der Flur. Der Gewinner ist das Team mit der schnellsten Zeit und mindestens innerhalb des Korridors hat gefahrenen Kilometern. Die Trophäe wird in zwei Stufen ohne die Hilfe eines Service engagiertes Team. Die Teilnehmer haben die ersten drei Tage genug zu essen, zu trinken und Kraftstoff mit ihnen, kann alles enthalten und weiterhin so lange wie keine Hilfe von "außen" aktiviert ist verwendet werden. Ist ein Auto, wird disqualifiziert, dem Team, kann aber immer noch auf zum Spaß zu fahren.
Es gibt 21 Teams registriert insgesamt 46 Autos. Eine Mannschaft besteht aus mindestens zwei, maximal drei Autos.
Wir sind die erste ganze niederländische Team. Im Jahr 2009 nahm Paul van der Zwan, wie ein holländischer Pkw in einem Schweizer / niederländische Team. Die Zusammenstellung einer Mannschaft braucht Zeit und erfordert Sorgfalt. Wir sind bereits im Frühjahr des Jahres 2010 begannen die ersten Vorbereitungen und der Montage des Teams.

Das Team:

Der erste Fan war schnell gefunden: ein Kollege von Paul und mich mit einem Jeep Wrangler (oder in das Fahrzeug mit den Buchstaben AE). Der zweite Fahrer näherten wir uns zeigte sich ebenfalls begeistert: unser Kumpel aus der Trial Wettbewerb des Land Rover Club Holland. Die Suche nach zwei Co-Piloten nahmen etwas mehr Zeit, aber nach einer beiläufigen Bemerkung von einem Mitglied LRCH während Wochenende mit der Familie, fand auch, dass besiedelt schnell.

Denn während die Trophäe mehr voneinander abhängig vor anderen Wettbewerben sind und kontinuierlich miteinander beschleunigt (wie Paulus es ausdrückt, die nur der Privatsphäre haben Sie, wenn Sie eine Schaufel auf der Schulter und eine Rolle Toilettenpapier unter dem Arm haben Blick geht an einer Stelle), ist es notwendig, dass die Team-Mitglieder gut 'Klick'.

Die erste Nacht der Begegnung mit dem Team-Mitglieder fand im November 2010. Nach einer kurzen Erklärung, was Paul ist genau das Superkarpata, entstand große Diskussionen und begeistert waren alle schon fleißig mit dem Austausch von Ideen und Pläne. Team Trippple Dutch war geboren!

Die Team-Mitglieder:

Paul van der Zwan und Tirza, Vivian Hoogreef:
Parts neben Arbeit und zu Hause einen schwarzen Land Rover Defender 90. Sein vor vier Jahren mit einem Freelander, denn dies ist eine schwierige Auto schien die Karawane ziehen. Nach dem Anfängerkurs off-road, war der Freelander bald für den Defender ausgetauscht. Off-Road-Grenzwerte sicher drücken Sie den Defender allmählich auf die erforderliche Zubehör angepasst. Drei Jahre getan haben viel Spaß zusammen mit der Testversion von der Liga und schlagen LRCH "nie" Ereignis auf einem Off-Road. Paul hat die Erfahrung in Siebenbürgen Adventure Trophy als Beifahrer und Fahrer, und im Jahr 2009 den Super Karpata als Beifahrer gefahren. Thirza, hat Vivian in der Passagier Siebenbürgen Adventure Trophy im Jahr 2010 gewesen.

Herman Brown und Joey Akkerman:
Herman ist ein Freizeit-Bike-Fahrer war in seinen frühen Jahren und während seines Militärdienstes in vielen 4x4-Fahrzeugen gefahren. Läuft seit 2003 in einem grünen Land Rover Defender 90 CHT. Das Auto hat im Laufe der Jahre zu schwierigem Gelände angepasst. Herman läuft seit Jahren genossen die Trial of LRCH comp gen und nimmt an zahlreichen Veranstaltungen und Navigation Fahrten.Joey Akkerman wurde der Passagier von Herman und verfügt über alle notwendigen Offroad-Abenteuer. Im Jahr 2006, Joey Paris-Dakar. Joey hat auch umfangreiche Erfahrungen in Tunesien und vielen Herausforderungen.

Remko Grün und Bart Doeswijk:
Remko ist der stolze Besitzer eines blauen Jeep Wrangler im Jahr 1991 und ist mit dem Virus infiziert off road so dass es mehr und mehr mit dem Auto tun wird. Immer auf der Suche nach neuen Herausforderungen. Hält es für wichtig, um Situationen im Vorfeld zu erkunden und wird niemals blind für etwas "eintauchen".
Bart Doeswijk Remko und Beifahrer werden dabei helfen. Barts Automobil Karriere begann vor Jahren mit einem Citroen 2CV in Australien und hat tausende von Meilen Offroad-, Wüsten und Stränden und Dünen durch Kreuze mit einem Lada Niva abgedeckt. Bart derzeit Fahren eines Range Rover Classic aus dem Jahr 1973.

Anmeldung für den 4. Dezember Superkarpata wurde geöffnet, und wir waren wahrscheinlich die erste Mannschaft angemeldet. Am 2. Januar j.l. Wir präsentierten uns als Team in der Organisation. Siehe die Website www.superkarpata.com.

Vorbereitung:

Eine Trophäe als Superkarpata erfordern die notwendige Vorbereitung. Erstens gibt es gute Verträge mit den folgenden Fragen sind nicht unwichtig:

- Wie werden die Kosten verteilt (Registrierung, Treibstoff, Lebensmittel, Getränke, etc.)?
- Was passiert, wenn ein Auto innerhalb des Teams (während der Trophäe oder auf dem Weg dazu) ausfällt?
- Was ist mit Haftungsanspruch?
- Welche Art von Versicherung ist notwendig?
- Wie gehen Sie mit medizinischen Problemen umgehen?
- Was haben wir in Teilen teilnehmen?
- Was leisten wir einen Beitrag zur Erholung Zeug?
- Was ist der Schlüssel-Liste eines jeden Auto?
- Wie ist die Rollenverteilung während der Trophäe?
- Können wir potentielle Sponsoren?
- Was Navigation Strategie verfolgt und welche Hard-und Software?
- Etc, etc.

Insgesamt haben wir vier (lang, angenehm) Nächte kommen zusammen, um alles, Vereinbarungen und aufzeichnen zu diskutieren. Je nach Laufe der Woche gab es ein starkes Team mit vielen (e-mail) zu kontaktieren. Es gab einen anderen dazu beigetragen, dass bereit ist oder Basteln mit den Autos und Paul und Joey haben die Software für die Navigation, so dass mindestens zwei Autos in das gleiche System verwendet wird abgestimmt.

Bart Doeswijk die Patenschaft für die Handschuhe genommen und auf dem Set in Amstelveen Larocenter Ersatzteile für beide Verteidiger zur Verfügung.

Wie wir schmecken, außer Herman, die leider nicht teilnehmen können, registriert für die Bikkel Wochenende am 12. und 13. Februar. Dies erwies sich als ein großer Erfolg.

Teambuilding Fürstenau:

In Zusammenarbeit mit Henk Huizing und Annemarie wir von Freitag 15. bis Sonntag haben, organisierte 17 April ein Team-Building Wochenende in Fürstenau.

Etienne Richter X-treme 4x4 Gesellschaft, sehr in den Offroad-Betrieb erlebt, die Erstellung von Off-Road-Fahrzeuge und Unterricht organisiert Treffen, war bereit, unseren Sponsor. Etienne wollte, dass wir den Teamgeist auf einer höheren Ebene zu helfen und hat mit Paul und Joey ein Programm arbeitet seit dem Wochenende Fürstenau zusammen.

Am Freitag, 15. April verließen wir mit unserem Team Autos Fürstenau Richtung. Henk Huizing war buchstäblich auf uns wartet bei der Ankunft und ging gerade Kaffee und Tee.
Dann wurde bald die ersten Flaschen von unserem Lieblings-Bier (kein Sponsoring, so dass keine Zuordnung) angehoben und die letzten Offroad-Erfahrungen werden besprochen, analysiert und bewertet. Nach einem BBQ Joint (zusammen mit den erforderlichen Flasche Lieblingsbier), suchten wir unsere Betten im Vorgriff auf das Programm am nächsten Tag um 09.00 zu beginnen.

Erster Tag der Ausbildung:

Genau zur rechten Zeit kam mit seinem Defender 130 Etienne. In das erste Feld Etienne hat alle Autos kontrolliert und eine Bestandsaufnahme der Stärken und Schwächen sind ein Team Auto. Wer hat ein paar Sachen zu Erholung und sind die D-Verschlüsse, Bänder, etc. geeigneten Baum für eine (schwere) Trophäe als Superkarpata einschließlich der Verwendung von hohen Jack die nötige Aufmerksamkeit.
Nicht alle Dinge waren in Ordnung und Herman begann sofort, die notwendigen Ergänzungen der Bestandserholung Liste.

Dann hatten wir einige sehr nützliche 'löscht Pieces "von Etienne über die Auto-Engineering, Sicherheit und Verhalten, das wir sicherlich oft während Superkarpata gelten. Wie das "Spiel" mit der Kupplung und der Bremse an steilen Hängen und zu kommen in einer freundlichen Art und Weise für das Auto oder die Ersparnisse der Ausrüstung. Aber die verschiedenen 'high school' Winde Techniken wurden erklärt und angewendet aufgetreten.
Auch eine Menge Übung mit, wie Sie Ihr Auto verhält und versuchen herauszufinden, wie es im ersten Gang (low natürlich) hinauf in den zweiten Gang, mit oder ohne einen Spind. Was lernen Sie als Fahrer, wie das Auto verhält, wie kannst du zu deinem Vorteil sein und vor allem, um wirklich alles zu halten!
Das spektakulärste war das Abseilen an den Autos von einer Neigung von ca. 80 ° mit einer Höhe von etwa zehn Meter von der Hand mit einem langen Band. Die Anleitung unserer Trainer war so, dass wir alle sind zuversichtlich, in unseren Anlagen und Technologien Gelehrter ging.

Nach dem Abendessen im neuen Restaurant, kurz vor dem Eingangstor des Feldes, gab uns eine gestrichelte Henk Huizing - route Pfeile. Dieser Weg würde auf schmalen Straßen und Waldwege Land. Um 22.00 Uhr starteten wir f ast 28 km lange Strecke. Neben gestoppt dreimal: zweimal an der Vorderseite des anderen Pkw, um (so dass alle Co-Piloten an und Praxis wurden mit dem Navigationsrechner und Terratrip eingeführt) und einmal zu erleben ein dunkler Wald werden kann. In der Dunkelheit, dem Passagier seine / ihre Orientierung zu finden, verliert schnell den richtigen Winde zum Beispiel Baum in einer geraden Linie muss das Auto Zustand.

Die letzten Flaschen unserer Lieblings-Bier hatte wirklich vor der Reise leer, so da haben wir es gebracht. Am 02.00 Uhr, besucht das letzte Team ihre Schlafsäcke.

Zweite Trainingseinheit:

Zunächst steckte die Etiketten von X-treme 4x4 Unternehmen auf beiden Seiten des Autos. Das war nur eine weitere lästige Pflicht, sondern das Ergebnis war dort für. Die Autos sahen picobello mit dem hellen Gelb und Weiß des Sponsors.
Das Programm des ersten Tages setzte am Sonntag. Es wurden Decken über den Fenstern des Autos nach unten und versuchen, diese mit einem Kompass und Uhr in das Gebiet ein Vierkant. Es ist beabsichtigt, dass Sie den Punkt verlassen zu erreichen. Der Trick ist, halten Sie Ihr Tempo konstant und die zweite zu halten, dass Sie wissen, wann die nächste Ecke zu schicken. Das Ziel ist Ihr Gefühl mit begrenzten Ressourcen zu navigieren die Technik versagen würde.
Eine besonders nette Übung war der Fahrer blenden und dann den Passagier auf den Boden durch Gespräche mit, natürlich mit Hindernissen wie Schlaglöcher (cross Achse), Wurzeln, etc. Und schließlich, ändern Sie die Fahrer und Beifahrer und der Fahrer kann versuchen, die wichtige Hinweise der Passagier, wenn Sie "blind" zu tun, um Vertrauen.

Etienne ging zurück um 15,00 Stunden nach der letzten Erklärung, was mit Werkzeugen (mit dem Auto) zu tun. Danach machten wir einen Rundgang durch das Gelände. Die letzte Herausforderung des Tages wollten wir es versuchen, noch bevor wir nach Hause gingen. Die steilen sandigen Hang hinter der Betonplatte mit Ankerpunkten. Mit gemeinsamen Anstrengungen haben wir es geschafft, innerhalb einer angemessen kurzen Zeit zu sehen, die drei Autos sicher oben auf dem Plateau zu bekommen. Anschließend wuschen wir die Autos und die Reifen wieder unter Spannung. Schrieb eine kleine Gruppe (das Magazin), Treibstoff und ein Burger, bevor wir in den Westen Grund, nach Hause zurückzukehren.

Wir waren uns alle einig, dass wir ein Top-Wochenende hatten. Viele haben viel gelernt. Und zur Superkarpata .... Wir sind bereit!

Die Fortsetzung ist in den folgenden LRCH Magazin.