



# ZANDLOPER

INFORMATIEBULLETIN VAN, VOOR EN DOOR VRIENDEN DIENSTVAK LO/SPORT — OKTOBER 2013



**NMK Survival Veenhuizen 2013**

**DAKAR 2011 (Argentinië en Chili)**

**Nieuwe discipline op de kaart gezet**

## DAKAR 2011 (Argentinië en Chili)

### “Piet kan jij goed graven?”

Gezeten aan de Pokertafel op de Golfclub, per slot van rekening moet je toch wat als je met FLO bent, vraagt Peter van der Kolk ( autocoureur, meermalen winnaar van de Legend Cup GT 4), Piet kan jij goed graven, ik antwoord “ jawel, in mijn Commando opleiding heb ik gaten gegraven van 3\*3 bij 2 diep” Peter zegt dan gaan wij DAKAR rijden, ik zeg prima dat doen we. Ik dacht dat hij een geintje maakte maar, een week later zei hij dat het serieus was en zo geschiedde.

Peter begonnen met een krantenwijk en het opzetten van marktkraampjes is een selfmade man en heeft door hard werken een bedrijf opgebouwd met Cleanrooms, u moet denken aan ruimtes die ziekenhuizen en chipmakers nodig hebben om stofvrij te werken, na verkoop van dit bedrijf had hij zijn schaapjes op het droge. Hij komt uit Den Haag, zoals ik, heeft aan Judo gedaan zoals ik en heeft zijn

dienstplicht bij de mariniers doorgebracht en ik bij de Commando's. We blijken een aantal overeenkomsten te hebben, afspraak is afspraak, en niet lullen maar poetsen, maar ook verschillen. Hij houdt van Luxe, dus een Camper mee om te slapen en een kok om voor hem te koken. Ik echter slaap in mijn bivakzak lekker in de natuur, zoals ik dat in mijn actief verblijf bij defensie ontelbare keren had gedaan.





Er moeten nog wel een aantal zaken worden geregeld, ik ga met hem op Zandvoort een aantal rondjes rijden om te bekijken of ik hier wel tegen bestand ben, dit loopt goed af, een zware keuring in het ziekenhuis, en voor mij deelname aan een strandrace van twee dagen om mijn racelicentie te krijgen, zonder zelf achter het stuur te hebben gezeten word ik en passant Nederlands Kampioen Strandrace in de Promo klasse.

Peter koopt een RAV 4 in België die het jaar daarvoor had deelgenomen met als coureur Coen Wouters uit België en we sluiten ons aan bij Dakarteam Van Eikeren, die ons wegwijs gaan maken in dit avontuur. Uiteindelijk wordt het een heel team drie rallywagens die meedoen, één Vau snelle assistentie, één materiaal wagen die van bivak naar bivak rijdt, twee monteurs per auto een kok en een team-leider totaal achttien personen.

### VOORBEREIDING

Om ons voor te bereiden gaan we een week naar Marokko om en het rijden daar te trainen in het terrein, het rijden in zand, het rijden in Fesh Fesh (vergelijkbaar met een zak cement) en het navigeren onder de knie te krijgen. Ik leer de 150 gebruikte tekens uit het hoofd om het roadbook te kunnen lezen, de GPS-rally raid, de sentinel en Iritrack krijg ik pas in Argentinië te zien.

Aangekomen op locatie moeten we tanken in een dorpje, 500 liter brandstof vullen met een trechtertje en telkens flessen van vijf liter duurt erg lang. We gaan rijden in de zandduinen en krijgen wat les hoe dat te doen, maar al snel zit Peter tot de assen in het zand, op het circuit moet je gas geven maar in het zand moet je dat juist niet doen want dan graaf je jezelf in. Het voertuig wat ons eruit probeert te trekken komt ook vast te zitten en we zijn een halve dag bezig om alle voertuigen weer naar ons hotel terug te krijgen. In de middag de eerste navigatie tocht op een roadbook van zeven jaar geleden, deze blijkt vaak niet te kloppen zodat we allemaal vaak in de mist rijden, maar de eerste ideeën hoe Dakar gaat verlopen, worden mij duidelijk.

### DAKAR ARGENTINIE EN CHILI

Dakar 2011 is totaal 9618 km lang, 5016 km Special Stage, en de verplaatsingen 4598. Tijdens de verplaatsingen kan je alleen maar tijd verliezen, je rijdt over gebaande wegen, je dient je aan de wegenverkeerswet te houden, je moet tanken en op tijd klaar staan voor de start. Te laat bij de start is evenzoveel straf tijd.

Elke dag kenmerkt zich door, klaarmaken om op starttijd te vertrekken, verplaatsing naar de start van de special stage, start en rijden Special stage gevolgd door finish, verplaatsen naar verplichte bivak. De afstanden variëren maar de totalen staan

hierboven gemeld. Een bijkomend probleem is dat een hoogte van 5000 meter moet worden overwonnen, het Andes gebergte.

Op 1 Januari starten we vanaf het Podium in Buenos Aires, één miljoen mensen staan langs de route en verwelkomen ons allen of dat we zojuist wereldkampioen voetbal zijn geworden, de gehele verplaatsing naar de start van de Special stage staat ook op de snelweg vijf rijen dik langs en op een aantal plaatsen op de snelweg. Het eerste foutje is snel gemaakt, ik zeg tegen Peter over 300 meter rechts de snelweg af, goed te zien door de erehaag van mensen, maar Peter rijdt rechtdoor omdat de Rallyauto voor ons ook rechtdoor reed. Hij herstelt door dwars over te steken (geen vangrail) en we hakketakken hoe we dit gaan vermijden in het vervolg.

We komen op tijd bij de start van de Special stage, moeten nu in race tenue, brandwerend ondergoed, race overall helm met neksteun en we starten. Het is droog op de harde zandpaden en rally auto's laten een grote stofwolk los waardoor je niets meer kan zien. We horen de sentinel piepen ten teken dat iemand ons voorbij wil. Ik maak Peter duidelijk dat we hem erlangs moeten laten, als racer op het circuit heeft hij hier moeite mee maar gaat uiteindelijk akkoord, er komt een Chinese auto voorbij, ik kijk Peter aan wat hij ziet dit als een nederlaag.

Vijftien minuten later komen we de chinees weer tegen hij zit opgekruld met zijn bakkie om een boom. Navigatie valt mee want het parcours is goed voor ons te zien. Alleen afslagen en kuilen, bulten en gevaarlijke passages dien ik nog aan te geven en de rest gaat van zelf. De temperatuur in de auto is opgelopen naar 65 graden en het is heet buiten, we drinken uit een koelbox en we hebben eten bij ons maar weinig tijd om het op te eten. Peter rijdt zeer goed zonder te veel risico's te nemen. Het gaat regenen en de paden worden glad en glibberig.

We komen onze andere teammaten tegen, zij liggen ondersteboven met hun auto, ze zwaaien dat we door kunnen rijden en kort daarna krijg ik de schik van mijn leven, rijdend over een smal pad met links en rechts gaten geef ik aan dat we over 100 meter scherp naar recht moeten het padje loopt omhoog en daarna scherp rechts naar beneden, Peter rijdt iets te hard en boven aangekomen zien we links beneden drie auto's op hun kop liggen. De stuurmanskunst van Peter komt bovendien hij remt niet, anders hadden we op de andere drie gegleden, maar hij geeft gas en we gaan rakelings langs de rand maar blijven op het pad en kunnen onze weg vervolgen. Ik merk droogjes op dat we inmiddels vijf wagens hebben gepasseerd en dat we als we ons verstand gebruiken goed de eerste dag doorkomen.

De ruitenwisher heeft kuren en na twee slagen stopt hij, ik moet met de hand de slagen maken, maar ook navigeren en op de meters kijken. Bij het door-



waden van een waterhindernis loopt via de onderkant water naar binnen en als we in het stof rijden vult de cabine zich met stof alleen te verwijderen door tijdens het rijden een deur, de mijne dus, open te houden. Het wordt lastig, deur openhouden, meters op tijd op nul zetten, roadbook bestuderen en aanwijzingen geven aan de piloot

Tijdens de route moeten we langs 45 Waypoints, deze worden door de GPS gevalideerd indien je binnen 90 meter passeert. De GPS geeft normaal alleen de kompasstand van rijden weer en komt tot leven indien je binnen 200 meter van dit punt bent, hiermee kan je het punt vinden, daarna gaat hij terug tot kompasstand. Het missen van meer dan 4 WP's per dag geeft exit race. Elk gemist Waypoint levert een tijdstraf op. Dag 2 en 3 geven het zelfde beeld en we handhaven ons in de middenmoot.

### BEGIN VAN HET EINDE

Op dag 4 moeten we voor het eerst door zand en Fesh Fesh, er komt een auto langs gooit een lading stof omhoog, Peter gaat van het gas en we zitten gelijk tot aan de assen op de bodem. Binnen in de auto is net zoveel stof als buiten. We zijn 45 minuten bezig om met takken een aanloop te maken en

eindelijk, drijf nat en onder de fesh fesh verlaten we dit punt, die dag blijkt dat het motorvermogen niet goed functioneert, bij het minste losse zand komen we vast te zitten. Ik schep die dag 14 ton zand van de ene naar de andere plaats maar uiteindelijk lukt het en halen we de eindstreep. We zijn fysiek gesloopt. Tijdens de verplaatsing naar het bivak besluiten we niet te tanken maar dit morgen te doen, dit was een grote fout.

De volgende morgen moeten we 200 km verplaatsen naar de start van de Special, na 50 km houdt de auto er mee op, alhoewel de computer aangeeft dat er nog 50 liter in zit is hij in werkelijkheid leeg. We gaan dus niet op tijd komen voor de start. De dichtsbijzijnde pomp is 50 km de verkeerde kant op. Ik klamp een militair aan, zeg dat ik oud militair ben en hij brengt me naar de pomp, ik haal zes cans van vijf liter en ga terug over deze drukke en dus niet al te snelle tweebaansweg. Snel vullen en wederom naar de zelfde pomp om 300 liter te tanken.

We gaan zo snel mogelijk op weg, negeren alle regels en verboden maar komen ruim te laat bij de start. We krijgen een nieuwe starttijd maar helaas voor ons is dat na de vrachtauto's die de sporen en zandpaden omploegen zodat wij hier dik last van





hebben, Ik moet nog wat kubieke meters zand graven, tweemaal een lekke band wisselen maar halen uiteindelijk de finish, wederom redelijk gesloopt.

Pech want na de finish is er een tweede Special 100 km verderop, We rijden het rondje van 120 km in het donker over smalle paden met veel waterovergangen, we zien totaal geen andere auto's maar navigeren gaat goed en we rijden prima over deze verharde paden. Diep in de nacht komen we binnen en zetten de monteurs aan het werk. Peet gaat slapen maar ik moet alle wijzigingen nog in het roadbook van morgen aanbrengen wat me een uur kost ik slaap dus niet. Morgen lange special van meer dan 423 km met als toetje 100 km duinen, als ik er aan denk krijg ik al pijn in mijn rug. Daar we gisteren laat zijn binnengekomen zullen we als een van de laatste starten, het zal een hele truc worden om voor donker door de duinen te komen.

### OVER HET ANDES GEBERGTE

De volgende dag moeten we vroeg uit de veren, alle deelnemers dienen zich te verplaatsen over het Andes gebergte naar Chili waar de volgende etappe zal starten, mijn hoogtemeter geeft aan dat we de grens passeren op bijna 5000 meter hoogte, het is heet en we moeten lang wachten aler de douane ons groen licht geeft, we gaan iets verderop tanken en naar mijn idee gaat het tankstation heen en weer maar dit blijkt de hoogtewerking te zijn. Ambulances rijden af en aan om deelnemers die onderuitgaan snel naar een zuurstoftent te brengen die lager gelegen is op de Berg. Uiteindelijk komen we aan bij de start maar moeten lang wachten voor we aan de beurt zijn, ook de vrachtauto's starten tussen de gewone auto's op verharde wegen geen probleem maar in het zand rijden zij de sporen aan gort dat zal dus wat worden de laatste 100 km in de duinen.

We gaan eindelijk van start en de eerste 150 km gaan goed, duidelijke aanwijzingen in het roadbook en zichtbare paden en canyons. Dan gaat er iets fout, ik geef aan dat we voor een bergketen links af moeten, er zijn geen sporen zichtbaar op het harde vlakke en open terrein. We zien opeens een auto van tegenover ons aankomen en Peter duikt erachter aan, ik protesteer maar hij rijdt toch door, het blijkt dat we achter Carlos Sainz rijden de nummer twee in de race. Deze rijdt zo hard dat we hem na 1500 meter niet meer zien. Peter vraagt waar we zijn en ik kan natuurlijk geen antwoord geven met de middelen die mij ter beschikking staan, alleen het roadbook dus. (Naar later bleek hebben we een lus van 85 km gemist en zijn dus totaal ergens anders als dat we zouden moeten zijn, we missen en pas-sent ook drie waypoints).

Door de ontstane commotie daalt de temperatuur in de auto tot ver onder nul. We rijden enkele uren van hot naar her achter andere auto's aan ik heb het idee dat we in rondjes rondrijden. Ik zoek in het ro-

adbook naar aanknopingspunten en na enige uren weet ik waar we zijn en pak de draad weer op. We hebben echter veel tijd verloren en gaan de duinen niet halen voor donker. Als we bij de laatste 100 km aankomen, de duinen dus met mul zand en hoge duinen, stoppen we en laten lucht uit de banden lopen om meer draagvlak te creëren, het eerste deel valt nog mee omdat er geen hoogtes zijn waar we overheen moeten.

Maar dan gaat het fout, in het donker is het moeilijk inschatten hoe hoog je moet en het zicht voor je uit is ook niet alles. We komen snel vast te zitten en ik ga me weer in het zweet werken. Gelukkig voor ons komt onze eigen Snelle assistentie truck bij ons en hij sleept ons meerdere keren uit het mulle zand. Onze auto blijkt totaal niet opgewassen tegen dit terrein en we besluiten de snelle assistentie door te laten rijden om op tijd binnen te zijn.

Wij blijven wachten tot het licht wordt. Om ons heen hebben we veel vrachtauto's, motoren en race auto's onderste boven zien liggen. We gaan in de auto zitten wachten tot het licht wordt en om ons heen zien we meer dan 100 lichtjes van evenzoveel gestrande deelnemers. We balen samen omdat we uit de race zijn, als het licht wordt komt er een heli met de wedstrijd-leiding die ons verteld dat vanaf waypoint 34 de race is geneutraliseerd. Ze delen ons mede dat we voor 13.00 uur dienen te starten voor de volgende etappe. Later blijkt dat 155 deelnemers in het donker gestrand zijn in deze duinen.

Onze auto doet niets meer en we worden door een vrachtauto op sleeptouw genomen, de stof heeft ervoor gezorgd dat het stroom circuit niet meer functioneerde. Na slecht drie km zijn we uit de duinen en maken een spectaculaire afdaling hangende achter een vrachtauto van 3.2 km en een hoek van bijna 40 graden naar het strand van Iquiquí. De monteurs staan al te wachten en werken zich uit de naad om alles weer aan de praat te krijgen. Ik douche even en eet een boterham en maak het roadbook met wijzigingen in orde voor de rit naar de rustdag. Voor de tweede dag dus geen slaap maar ja "oorlog is oorlog" gelukkig heb ik dat in mijn werk meerdere malen meegemaakt.

### HET EINDE

De auto doet het weer, en we gaan met frisse moed weer weg, we tanken en zijn om 12 uur bij de start voor wederom een dag zand rijden. De etappe is 456 km en 200 km daarvan is zand. Het eerste uur gaat alles goed, hardere ondergrond en duidelijke paden, dan volgt 70 km duinen en bij de eerste duin die we omhoog moeten naar het eerste waypoint gaat het weer mis, auto vast tot aan de assen, dus weer graven. We zijn 1,5 uur bezig en als we eindelijk weer los zijn, gaan we bekijken hoe we hier boven moeten komen, alle auto's gaan gemakkelijk omhoog maar die van ons niet. We zien een buggy

via de linkerkant, alwaar nog geen uitgereden sporen zijn over de zandrug verdwijnen. We beslissen dat we die route ook nemen om dat de het minst stijl is. We nemen een aanloop en volgen dit spoor. Net voor de rand stuurt Peter drie meter naar links en we schieten over de rand heen. Op het moment dat de neus naar beneden gaat zie ik dat het fout moet gaan. We slaan in op een rots die niet meeg geeft onder een hoek van 90 graden. De 2500 kg wegende auto staat gelijk stil. Ik zie sterretjes en denk dat mijn lampje definitief uitgaat.

Ik zie de koelbox die tussen ons instaat langskomen en tegen de voorruit te pletter slaan. Mijn tijd zit er dus nog niet op. Ik kijk naast me en Peter hangt in zijn gordels met zijn nek in een rare hoek. Ik schrik me rot en denk dat hij zijn nek heeft gebroken. Hij hangt stil in zijn gordels en reageert nergens op. Ik gooi mijn gordels los en voel aan zijn halsslagader en voel gelukkig het kloppen van zijn hart.

Mijn hartslag daalt weer een beetje. Ik probeer contact met hem te krijgen maar dit lukt niet, hij is bewusteloos. Ik durf niet aan zijn hoofd te komen omdat zijn nek in een rare hoek staat. Er rest mij niets anders dan hulp inroepen via de Iritrack (een apparaat dat eenieder bij zich heeft en waar een rode knop op zit voor hulp, de organisatie weet via dit kastje ten alle tijden waar je bent via GPS)

Ik druk op de rode knop en krijg in Parijs een Fransoos aan de lijn en vertel wat er is gebeurd en dat ik snel hulp nodig heb. Al na zeven minuten komt er een helikopter met arts en die land vlak bij. Peter geeft inmiddels tekenen van herstel hij praat verward en weet nog niet wat er is gebeurd.

We worden naar het strand teruggevlogen en daar staat een Ziekenauto al te wachten. Hij brengt ons naar een kliniek en Peter ligt te stuiteren met zijn nekbrace om in dit vooroorlogsvoertuig. Ik besluit dat ik niet onderzocht hoeft te worden want ik heb alleen een striem op mijn linker sleutelbeen van de veiligheidsriemen.

Peter gaat in een röntgenapparaat voor foto's en ik bel het thuisfront dat ik niets mankeer. Het valt bij Peter mee, hij heeft een hersenschudding en pijn in zijn rug maar mag de kliniek verlaten, onder voorwaarde dat hij 14 dagen niet mag vliegen. De race zit er voor ons op en we gaan uitrusten in een goed hotel in afwachting van de dingen die komen gaan. Een dag later ben ik zo stijf als een plank, alle spieren boven de heup hebben een opdonder gekregen en ik ben niet in staat mijn sokken aan te trekken.

Ik lig twee dagen op bed en dan kan ik weer een beetje bewegen. Peter gaat toch vliegen naar Dubai en hoopt de 24-uurs race nog te kunnen deelnemen. Het lichaam werkt niet mee en hij land in Holland. Ik rij mee met de karavaan van bivak naar bivak maar dit is niet zo leuk meer nu we zijn uitgeschakeld. Later zal blijken dat ons motorvermogen maximaal 47 procent is geweest, geen wonder dat we niet omhoog kwamen.

Kap BD Piet Paul

