

στο παγκόσμιο πρωτάθλημα τηλεκατευθυνόμενων μοτοσυκλετών

του Στέλιου Χατζόπουλου | φωτό: του ίδιου

αποστολή

Όλοι οι δρόμοι

οδηγούν στη... Ρώμη!



Υπάρχουν και μεγάλες ηλικίες! Εδώ ο Σλοβάκος Hanzel Pavel



Η ιδιοκατασκευή του Ιταλού Rolando Tradii

Πέμπτη 13 Οκτώβρη, πρωί - πρωί, φεύγω αζημέρωτα από το σπίτι και φτάνω στη Ρώμη κατά τις 10 το πρωί. Στις 3:00 - 3:30 το μεσημέρι είμαι στην πίστα, έχοντας διανύσει περίπου 420 κλμ. με το χρυσό μου Panda (όντως, ήταν χρυσό το χρώμα του!). Φίλοι που έχουν ξαναπετάξει προς διεθνείς προορισμούς για αγώνες τηλεκατευθυνόμενων - αυτοκινήτων

όμως - με έχουν προειδοποιήσει τι και πώς να πακετάρω: Το όχημα και την τηλεκατεύθυνση μαζί μου, χειραποσκευή και όλα τα άλλα στη βαλίτσα με τα ρούχα. Σε περίπτωση που χαθεί η βαλίτσα, ε. θα μείνω 4 μέρες με τα ίδια ρούχα και εσώρουχα! Αλλά θα έχω τα βασικά για να τρέξω. Μπαταρίες, εργαλεία και λάστιχα μπορώ είτε να δανειστώ είτε και να αγοράσω, αν παραστεί η ανάγκη. Τα λάστιχα είναι φτηνά εν πάση περιπτώσει. Κάνουν 8-9 ευρώ το ένα. Πόσα θα χρειαστώ;

Ορμάω για δοκιμές... Στουκίδι και των γονέων! Φυσικό είναι μέχρι να μάθεις τα νέα πατήματα μιας εντελώς άγνωστης

πίστας... Ευτυχώς, όλοι βοηθούν στο ξετομπάρισμα, οπότε δε έχανα πολύ χρόνο στο ανέβα - κατέβα. Έχουν ανοιχτή τη γραμματεία και γράφει γύρους, οπότε μπορείς και τσεκάρεις την πρόδοό σου στην οθόνη στα πιτς, αλλά και στο σχετικό link, στο netbook του γιου μου, αφού ποστάρονται live στο internet και το σήμα του WiFi της πίστας είναι "καμπάνια"! Γυρίζω στα 30-32 δευτερόλεπτα το γύρο, και σταδιακά κάνω και 29. Ό,τι είναι πάνω από 30, είναι με στούκα στο γύρο. Γυρίζουμε όλοι μέχρι να σκοτεινιάσει... γράφω και 28άρια. Βελτιώνομαι!

Το κακό είναι ότι το ρόστρουμ χωράει μέχρι 10 άντε 11 άτομα το πολύ και στριμωχτά! Είναι δε χαμηλό, φανταστείτε σαν να είστε στο δωμάτιο της γραμματείας της πίστας FRT στη Σταμάτα. Η δε πίστα είναι σε κλίση, με την απέναντι ευθεία σε αρκετά ψηλότερο επίπεδο από τα πιτς. Η πίστα είναι ιδιαίτερα στενή, για μας που έχουμε μάθει στις τεράστιες FRT (και το... Λοσάλλο, πρόσφατα, βλ. MOTO τ. 497!) και Arena. Τα πατήματα είναι συγκεκριμένα και χωρούν 1 μηχανάκι, άντε δύο υπό κλίση και να είναι και οι δυο... φίλοι καρδιακοί, αλλιώς απλά δεν χωράνε. Τότε... ή που θα φύγει ο ένας (ή και οι 2!) στο γκαζόν, ή που θα πρέπει να περιμένει ο πιο γρήγορος για να προσπεράσει αλλού. Είναι λίγο... χμ... τρομακτικό να έχεις τον Edi Winter (παγκόσμιος SBK 2011) πίσω σου και να σε σπρώχνει, παρότι μου



Ο τεχνικός έλεγχος. Υποχρεωτικός μετά τη λήξη κάθε τελικού



RG Evolution. Μια πανάλαφρη και πανάκριβη Ιταλική κατασκευή



Σύστημα εκκίνησης για nitro, με απλό σπρώξιμο της μοτοσυκλέτας προς τα κάτω

΄λεγε να μην αγχώνομαι, ε... όσο και να 'ναι αγχώνεσαι! Ευτυχώς το γκαζόν έχει αρκετή πρόσφυση, δεν είναι βρεγμένο και τις περισσότερες φορές μπορείς κουτσά - στραβά να ξαναμπείς στην πίστα, η οποία έχει μια άσφαλτο γυαλόχαρτο που έχει πρόσφυση ΠΑΝΤΟΥ!

Έχω μαζί μου 5 μπαταρίες: Δύο 5000/50C και τρεις 4000/30C με την ανάλογη διαφορά στο γκάζι, υπέρ των 5000. Οι δε 4000 είναι και 60 γρ. ελαφρύτερες, αλλά γι' αυτό θα τα πούμε αργότερα! Εννοείται ότι τους πίνω το αίμα, φορτίζοντάς τις ξανά και ξανά. Ευτυχώς οι μπαταρίες είναι "σκυλιά" δε μασάνε! Επίζούν!

Ο καιρός είναι μέχρι και ζεστός, με λιακαδίτσα, 15-17°C και δε φυσάει. Σταματάμε να τρέχουμε όταν πια σκοτεινιάζει.

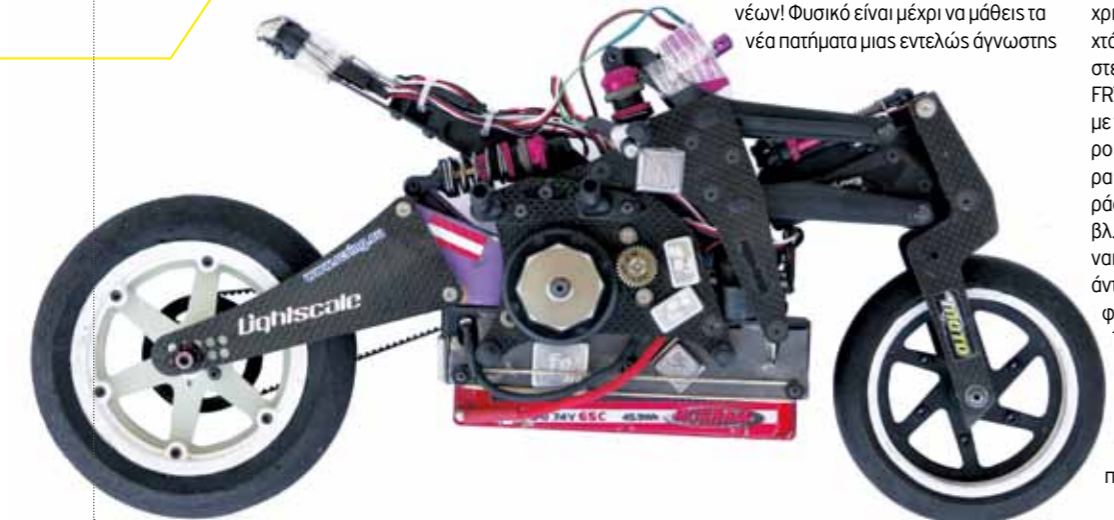
Πώς να κάνεις 230 γύρους σε μερικές ώρες

Την Παρασκευή έχει επίσης ελεύθερες δοκιμές και σιγά - σιγά εμφανίζονται όλοι οι γνωστοί πλέον από τα Παγκόσμια: Αυστριακοί, Γερμανοί, Ιταλοί, ένας Τσέχος, ένας Σλοβάκος. Οι συμμετοχές είναι 20 SBK, 9 Stock, 9 Nitro (τερματίζουν 7). Όσον αφορά τη Stock, ο Aaron Kranewitter έχει φέρει και μερικό σετ Speed Passion για άλλους οδηγούς! Δεν αγοράζω, περιμένω την παραγγελία μου από το δικό μας κατάστημα RCRing, στο τέλος του μήνα.

Πολυκοσμία πλέον στο ρόστρουμ, και μερικές φορές είναι έως και δύσκολο να βρεις μια θέση να οδηγήσεις. Η δε συνύπαρξη όλων των κατηγοριών μπερδεύει μερικούς, ευτυχώς όχι με τραγικά αποτελέσματα! Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι όλα τα στοκ είναι εξίσου ή και γρηγορότερα από τα νίτρο. Πιθανότατα λόγω σχεδίασης της πίστας. Μια και το αναφέραμε, η πίστα έχει μια σχεδίαση εντελώς ρευστή, που σε οδηγεί να χρησιμοποιείς ένα ρυθμό με γραμμές, υπολογίζοντας την κάθε στροφή και μαζί τις επόμενες τέσσερις. Οδηγείς σαν να χορεύεις! Αυτό σκέφτονται - και λένε - όλοι! Αν χάσεις μια στροφή, πρακτικά καλός το γύρο σου, αφού έχεις χάσει και τις επόμενες 2-3!

Όσο για μένα, γράφω πάνω από 220 γύρους την Παρασκευή, προσπαθώντας να πάω όσο το δυνατόν πιο γρήγορα και ταυτόχρονα σταθερά, αλλά και χωρίς να εμποδίζω τους πιο γρήγορους και όσο το δυνατόν χωρίς στούκες. Όσο κι αν ακούγεται παράδοξο, καταφέρνω να τελειώσω τη μέρα χωρίς την παραμικρή ζημιά στο μηχανάκι και στα λάστιχά μου, με ελάχιστες εξόδους. Μια και τα γυρολόγια είναι live στο ίντερνετ, όλοι μπορούν να δουν ποιος κάνει τι!

Κάποια στιγμή με πλησιάζει ο Παγκόσμιος SBK 2011, Edi Winter, και με πάει στην οθόνη της γραμματείας. Μόλις έχω κάνει τον απολύτως ταχύτερο γύρο: 21.400! Γελάμε, φυσικά, αφού οι SBK γυρίζουν στα 22





Κοστολόγιο

Το ταξίδι κόστισε περίπου 650 ευρώ, όλα μέσα. Αναλυτικά: Αεροπλάνο 160 ευρώ (Αθήνα - Ρώμη και Μιλάνο - Αθήνα). Αυτοκίνητο Hertz (Panda 1200, το φτηνότερο και... οικονομικότερο, μάλλον! Έκαιγε 5,5 λίτρα στα 100, ηγαίνοντας τέζα στα 130!) 160 ευρώ, Βενζίνες 440 κλμ. Ρώμη - Ρισσιόνε (45 ευρώ), 390 κλμ. Ρισσιόνε - Μιλάνο (35 ευρώ), διόδια 27 και 24 ευρώ. Διαμονή 150 σε 3*** ξενοδοχείο, 1200μ. από την πίστα. Φαγητό σε MacDonalds 10-15 μέτρα! Συμμετοχή 20 ευρώ.

Εκτός αυτών είχα πει στους Γερμανούς και μου 'φεραν λίγα πράγματα σε ανταλλακτικά, λάστιχα κ.λπ., άλλα 85 ευρώ. Σαφέστατα συμφέρει έτσι (δεν έχει άλλες απευθείας πτήσεις κορυφότερα από Ελλάδα, π.χ. στο Ρίμινι, ή στην Μπολόνια, τα κορυφότερα στην πίστα αεροδρόμια). Το πιλόο θα κόστιζε 460 για ντινότερα στην πίστα αεροδρόμια). Το πιλόο θα κόστιζε 600 με αυτοένα άτομο σε καμπίνα και μοτοσυκλέτα (ή περίπου 600 με αυτοένα άτομο σε καμπίνα και μοτοσυκλέτα για φαγητό κ.λπ., οπό-κίνητο), συν ένα 40άρι ανά κατεύθυνση για μοτοσυκλέτα γι' αυτό το ταξίδι προφανώς δεν προτιμήθηκε η μοτοσυκλέτα! Το μόνο που έκανε το πιστό μου R 1100GS ήταν να με μείδι. Το μόνο που έκανε το πιστό μου R 1100GS ήταν να με μείδι. Το μόνο που έκανε το πιστό μου R 1100GS ήταν να με μείδι. Ταξίδια στο αεροδρόμιο και να με περιμένει εκεί πέντε μέρες. Έχοντας γυρίσει από το Παγκόσμιο στην Ελβετία, μόλις πριν δύο μήνες, ο οικογενειακός προϋπολογισμός δεν άντεχε ακόμα ένα ταξίδι σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα. Έτσι, ζήτησα από τους ανθρώπους που με βοήθησαν οικονομικά ενίσχυση, με αντάλλαγμα ουσιαστικά τη χαρά να είναι φίλοι μου, πράγμα που πιστοποιήσαν με την καλύτερη διάθεση!

Ο πρώην παγκόσμιος πρωταθλητής Gianni Zonzini, προστατεύει τη μοτοσυκλέτα του Andrea Selva από... το κρύο! Ποιος χρειάζεται ηλεκτρικές κουβέρτες;



με 23 δευτερόλεπτα και οι Stock στα 24-26 και άνω. Με πάει στην πίστα και μου δείχνει τι έγινε: Σε κάποιο σημείο, προφανώς στούκα-ρα και ο όποιος ξετομπαριστής με τοποθέτησε σε άλλο σημείο από αυτό που βγήκα, με αποτέλεσμα να "κλέψω" 3-4 χρονάκια. Όλο το απόγευμα, ο Edī πήγαινε τους γνωστούς του στην οθόνη και τους έδειχνε ΠΟΙΟΣ είναι ο ταχύτερος, δείχνοντας -και καλά- προβληματισμένους! "Τρέμω τον Έλληνα! Κοιτάζτε τι κάνει με Stock! Που πάω εγώ με 22 δευτ.;" τους έλεγε! "Πρέπει να βρω ακόμα καλύτερο setup". Μέγα γέλιο! Δυστυχώς, η οργάνωση έσβησε τον άπιστευτο γύρο μου αργά το βράδυ! Το Σάββατο το πρωί έχουμε πάλι ελεύθερη πίστα για δοκιμές. Γράφω πολλούς γύρους, εξακολουθώ να μαθαίνω. Στις 11 η ώρα, ξεκινάμε τη διαδικασία των ελεύθερων χρονομετρημένων δοκιμαστικών, όπου μέσα σε 15

λεπτά πρέπει να πετύχουμε τρεις συνεχόμενους γρήγορους γύρους για να καταταχτούμε για τα προκριματικά. Καταφέρνω να είμαι πέμπτος, με ταχύτερο 27.880, ενώ το "τρίγυρο" μου είναι τρία 28άρια καλά... Στις 2 το μεσημέρι τρέχω το πρώτο μου προκριματικό: Γράφω και τον απολύτως καλύτερο χρόνο μου στα προκριματικά: 27.007! Μου λείπουν ακόμα 7 χιλιοστά για το 26!!! (Οι γρήγοροι γράφουν 24-25). Τερματίζω τέταρτος Καλά πάμε! Μια ώρα αργότερα, στο δεύτερο προκριματικό είμαι 5ος, με παρόμοιο γυρολόγιο. Συνεχίζουμε μέχρι να σκοτεινιάσει με ελεύθερες δοκιμές. Προπόνηση, προπόνηση, γράφε γύρους στην πίστα με κόσμο, να μαθαίνεις, να εμπειδώσεις τα πατήματά!

Η μέρα της κρίσης! Κυριακή, ημέρα τελικών. Μια και είμαστε λίγοι, το πρόγραμμα είναι γενικά σφιχτό, εκτός από το μεσημέρι, που είναι... ιερό για τους Ιταλούς: Διο ώρες διάλειμμα για μεσημεριανό! Στο τρίτο μου προκριματικό στις 09.40,



Το όρθιο "παρκάρισμα" βοηθά στις μοτοσυκλέτες nitro να μην κατακάθεται το καύσιμο στην εξάτμιση



Podium Nitro Bikes. Από αριστερά: Tramelli (2^{ος}), Ottina (1^{ος}), Cervela (3^{ος})



Πως ξέρουμε ότι αυτό το τραπέζι ανήκει σε Ιταλούς:!

γράφω 2 γύρους, στουκάρω μόνος μου στα φρένα, στο τέλος της ευθείας και σπάζω την πίσω ζάντα μου (διαιρούμενη Ricou Corps, από τη Γαλλία). Πάει το προκριματικό. Το επόμενο, μια ώρα αργότερα, με βρίσκει έκτο, από... λάθος μου! Θα είχα γράψει ένα γύρο ακόμα, αλλά νόμιζα ότι τερμάτισα, ενώ δεν είχα τερματίσει! Υγεία! Έτσι κι αλλιώς, το πολύ να ανέβαινα πέμπτος. Μετά το... ιερό διάλειμμα, αρχίζουν οι τελικοί: Τρία δεκάλεπτα για τα ηλεκτρικά και ένα 30λεπτο για τα νίτρο. Από τα τρία, μετράνε αθροιστικά οι γύροι των δύο καλύτερων, για να βγει η τελική κατάταξη. Στο πρώτο μου, είμαι καλός, αλλά... αργός. Χρησιμοποίησα μπαταρία 4000MAH, με βαριδία 60 γραμ. κολλημένα πάνω της για να φτάσω το κατώτατο όριο βάρους του κανονισμού. Είμαι στα 1.905. Παρόλα αυτά, πέφτω επιτέλους κάτω από 27! Γράφω αρκετά "καλά" 27άρια και 2-3 26άρια! Αλλά... έχω 2-3 στούκες και μεγαλώνουν οι γύροι, φτάνοντας μέχρι και τα 40 δευτ.!

Στον δεύτερο τελικό, τρία 40+ μου χάλανε το ρυθμό (βλέπε: στούκες!). Έβδομος.



Η πίστα Road Race Riccione είναι ιδιαίτερα στενή, αλλά έχει εκπληκτική ροή, με αποτέλεσμα να ευχαριστήσαι οδήγηση στο όριο

στο παγκόσμιο πρωτάθλημα ηλεκατευθυνόμενων μοτοσυκλετών

Οι τούμπες, πάντα αναπόφευκτες, ακόμα και από τους πρωταθλητές

Η μοναδική γυναικεία παρουσία στον αγώνα: Η Αυστριακή Irmī Wolf, έτρεξε στην κατηγορία Stock με Jabber



Στον τρίτο πάω καλύτερα από ποτέ, αλλά χωρίς τον Kranewitter που έχει κερδίσει τα 2 πρώτα, οπότε δεν τρέχει. Για κλάσματα του δευτερολέπτου δεν γράφω 22 γύρους, γυρνάω σταθερά με καλά 27άρια και είναι φανερό ότι μου λείπουν τόσο τα ηλεκτρονικά του κανονισμού, όσο και μπαταρίες (όλα παραγγεμένα, εμφανίστηκαν μέσα στο χειμώνα!). Η τελική κατάταξη με φέρνει έκτο, εκεί όπου ξεκίνησα, με πολύ καλή γνώση της πίστας, του ανταγωνισμού (τράβηξα πολλές... sphyphotos των... ανταγωνιστών!) αλλά και των συνθηκών και του περιβάλλοντος. Μιλώντας για τον ανταγωνισμό, αν εξαιρέσουμε τον Kranewitter που τρέχει με μηχανάκι κατασκευής Edi Winter (την ιδιοκατασκευή Jabber 2011, από την οποία υπάρχουν μόλις 6 αντίτυπα), οπότε δεν έχω να δανειστώ σπασίματα, οι άλλοι δύο βασικοί αντίπαλοι, ο Feilner και ο Selva μοιράστηκαν πρόσχαρα μαζί μου τις ρυθμίσεις τους, μαζί με μυστικότητα για το σωστό σετάρ. Ο Kranewitter με τον Winter μου υποδεικνύουν πώς να έχω λιγότερες κλίσεις, φτιάχνοντάς μου καινούργια κοντύτερα scratchbars. Μου

δίνουν δυο δευτερόλεπτα στο γύρο. Φαίνεται στους τελικούς! Την Κυριακή το απόγευμα, μετά την απονομή, επιστροφή στο ξενοδοχείο, ύπνο μέχρι τα... μεσάνυχτα και αναχώρηση για Μιλάνο, απ' όπου πετάω για Αθήνα στις 7 το πρωί. 385 κλμ. και 5 ώρες αργότερα, παρατάω το Panda στο αεροδρόμιο, μετά από ένα αργό και ήσυχο οδήγημα με 100-110 στις άδειες autostrades, παρέα με ιταλικά τραγούδια στο ραδιόφωνο και νταλικές στο δρόμο!

Τι μέλλει γενέσθαι; Κατ' αρχήν προπόνηση στις πίστες μας, πολλή προπόνηση. Ταυτόχρονα, αρχίζει ένα σκληρό αποταμιευτικό πρόγραμμα, ώστε να καταφέρω να έχω μαζέψει τα απαραίτητα, τόσο για το Warm Up του Μαΐου (παρακάτω μπορείτε να διαβάσετε τι έγινε), όσο και για τον αγώνα του Αυγούστου, χωρίς πλέον εξωτερική βοήθεια. Όσον αφορά τον αγώνα αυτό, ήταν τόσο κοντά στο πρόσφατο Παγκόσμιο, που απλά δεν θα τα κατάφερα χωρίς την πολύτιμη βοήθεια των φίλων μου. Ευχαριστώ, από καρδιάς!



Το δικό μας τραπέζι στα πιτς. Για άλλη μια φορά δεν υπήρχαν καθίσματα! Φραπεδιά και τασάκι σε πρώτο πλάνο!

Ένα πολύ μεγάλο ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ στους ανθρώπους που με βοήθησαν, τον Στέλιο Τσιούρβα (www.rc-shop.gr), το Fanatix (www.frt.gr) και το team Passion, αλλά και στο www.rcdevil.gr για τη συνεχή live κάλυψη με ρεπορτάζ. Τέλος, στο περιοδικό ΜΟΤΟ, για την προβολή της προσπάθειάς.

Warm Up, Μάιος 2012

Ημέρα πρώτη - Πέμπτη Έφτασα με το καλό στη Ρώμη, πήρα ένα ασπιρίνη Lancia Ypsilon 1200 (τελική 130 στο γκρεμό!), κάνει και ζεστό... Με το A/C δεν πάει βήμα! Υγεία! Στις πρώτες δύο μπαταρίες έκανα το "σφάλμα" να βάλω τα νέα λάστιχα του κανονισμού (cut slicks, περίπου βρόχινα) για να τα στρώσω. Το στουκίδι... απερίγραπτο! Μέχρι που ξαναθυμήθηκα τα πατήματα, έβαλα ένα σετ σλικς και είδα το φως μου! Έχω κάνει μερικά καλά 26άρια. Αν συγκριθούν με τους χρόνους μου του Οκτώβρη, είμαι σαφώς κα-

λύτερος σε best. Πρέπει τώρα να σταθεροποιηθώ κιόλας! Διο - τρεις φορές έτυχε να τρέχουμε παρέα με τον Winter. Η διαφορά που έχει το Lehner του από το "φτωχό" μου Stock είναι πρακτικά μόνο στην ευθεία, που κάνει ένα μπραφ και απογειώνεται. Στα εσωτερικά, σχεδόν τον "έχω"! Ενδεικτικά, τον Οκτώβρη, το best του ήταν στα 22, και τα Stock στα 24-25 (εγώ τότε 27-28, τώρα 26.5-27). Η πίστα έχει α-πί-στευ-το κράτημα! Δοκιμάζω τις θέσεις του πίσω άξονα και με βλέπω να τρέχω τελικά με το πιο κοντό μεταξόνιο! Έτρεξα 8 μπαταρίες σε 4 ώρες!

Ημέρα δεύτερη - Παρασκευή Ελεύθερη μέρα και σήμερα, παρότι νόμιζα ότι θα έχουμε χρονομετρημένα δοκιμαστικά. Οπότε, φυσικά, το 'σκισα στις δοκιμές. Δο-

Η αγωνιστική ομάδα της Νuova Faor πάνω από τον πρωταθλητή Andrea Ottina



Σε ελεύθερες δοκιμές. Δίπλα μου ο παγκόσμιος πρωταθλητής, Ισπανός Mario Lopez





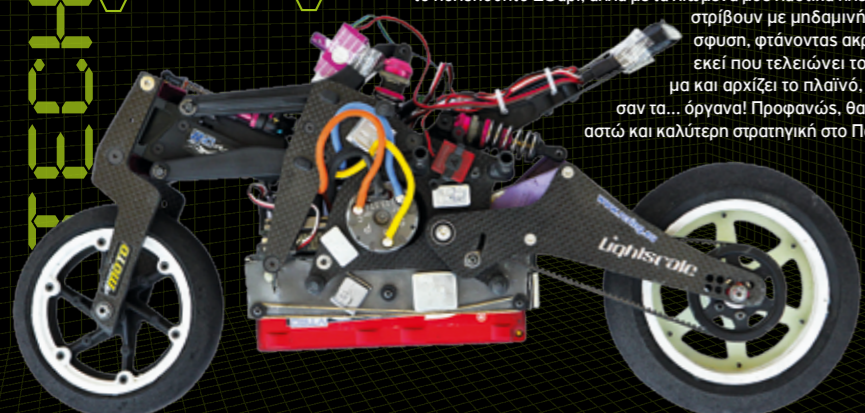
Άπλετος χώρος για όλους στα πιτς, που μπορούν να φιλοξενήσουν πάνω από 150 αγωνιζόμενους. Η πίστα έχει όλες τις ανέσεις: Τουαλέτες, φωτισμό, ηλεκτροδότηση στα πιτς, Wi-Fi, καντίνα, πάρκινγκ, χώρο για κάμπινγκ και φυσικά όλες τις ευκολίες για άτομα με κινητικές ανάγκες. Οι καρέκλες τους λείπουν μόνο, όπως είπαμε!

Η μοτοσυκλέτα μας με τα χρώματα των χορηγών μας για το 2012. Διακρίνεται και το carbon stand για τον πίσω τροχό, από τη γερμανική Einitech

Μέχρι και Paddock Girls με ομπρέλες είχαν επιστρατεύσει οι Ιταλοί!



Η μοτοσυκλέτα μου, η TT SB-5, παρόλο που είναι αρκετά στενή κάτω, υστερεί σημαντικά, πλέον σε αυτό το σημείο, αφού οι κλίσεις που μπορεί να πάρει είναι πεπερασμένες. Από ένα σημείο και πέρα, έχεις lowsiding μόνο και μόνο γιατί ακουμπά το fairing στην άσφαλο σε οριακή κλίση. Αρκετοί οδηγοί πλέον, καταργούν την καρίνα (που είναι αφαιρούμενη) καθώς και τα χαμηλότερα σημεία της, με αποτέλεσμα την δυνατότητα για μερικές μοίρες κλίση ακόμα. Εδώ είναι τα δεκατάκια! Στους τελικούς έκανα το "σφάλμα" και χρησιμοποίησα 4 κιλ. κοντύτερα scratchbars, πέτυχα μεν το πολυπόθητο 25άρι, αλλά με τα λιωμένα μου λάστιχα πλέον να στρίβουν με μηδαμινή πρόσφυση, φτάνοντας ακριβώς εκεί που τελειώνει το πέλλμα και αρχίζει το πλαϊνό, άρρισαν τα... όργανα! Προφανώς, θα χρειαστώ και καλύτερη στρατηγική στο Παγκό-



σμιο, μια και ο κανονισμός απαιτεί τη χρήση μόνο 2 σετ ελαστικών για όλο το event.

Εδώ και μερικούς μήνες έχω προσθέσει στη μοτοσυκλέτα ένα ενδιαφέρον extra: Πίσω ψαλίδια από carbon τα οποία έχουν 10 διαφορετικές θέσεις για τον πίσω άξονα, δίνοντας 5 μήκη (μαζί με τον ανάλογο μήκος ιμάντα) και κάθε μήκος έχει και δύο ρυθμίσεις ύψους. Το μεταξόνιο με αυτό τον τρόπο ξεκινά να είναι 8 χιλιοστά μεγαλύτερο, στην κοντύτερη εκδοχή του και αυξάνει κατά 5 χιλ. σε κάθε επόμενη θέση, φτάνοντας οριακά τα 320 χιλ. του ορίου του κανονισμού. Το kit έρχεται πλήρες, με βίδες, ιμάντες, νέο άξονα μετάδοσης, τεντωτήρα για τον ιμάντα και φυσικά τις πλαϊνές πλάκες από carbon, που αντικαθιστούν αυτές του kit. Στη συγκεκριμένη πίστα, αυτό που λειτουργήσε καλύτερα για μένα, ήταν το κοντύτερο και κάτω, ενώ στη "δική" μου πίστα, στη Σταμάτα, μου δούλεψε στην 4η μακρύτερη θέση, λόγω της διαφοράς στην πρόσφυση. Τα ψαλίδια αυτά, καθώς και την "υψηλότητα" του -σωστός- κολλημάτος ελαστικών σε ζάντα, προσφέρει το γερμανικό κατάστημα του Clark, με την επωνυμία Lightscale, που επίσης φτιάχνει και αξεσουάρ για αυτοκίνητα σε διάφορες κλίμακες. Το σωστό κόλλημα είναι ένας πονοκέφαλος για τους οδηγούς, οπότε ο Clark κρεώνει μόλις 3 ευρώ παραπάνω από την αξία τα λάστιχου/insert/ζάντας και τα φτιάχνει κατόπιν παραγγελίας, με λάστιχα και insert επιλογής του πελάτη. Για μένα, λάστιχα κανονισμού (PMT 200 "βρόχινα", insert Massari hard, ζάντα TT SB-5).

κίμασα ΚΑΙ τις δέκα θέσεις του πίσω άξονα στο ψαλίδι! Κατέληξα στην 4η προς τα πίσω και κάτω. (δείτε τεχνικό box, σχετικά).

Το κράτημα της πίστας είναι εκπληκτικό, αλλά μέχρι τις 10 το γκαζόν είναι βρεγμένο και δεν κρατάει! Μετά... κρατάει ΚΑΙ αυτό!

Κατάφερα και έσπασα μια πίσω ζάντα, και μια μπροστά. Αγόρασα μια από fiberglass και αλουμίνιο, από τον πιστάρχη, τον Marino, από τη σειρά OLP. Δυστυχώς, ένα πισινό λάστιχο του Clark είναι παράκεντρα κολλημένο και μου κάνει κραδασμό. Αναγκαστικά θα το πρέξω, αφού δεν έχω άλλο, ενώ δεν υπάρχει και budget για αγορά καινούργιου λάστιχου, insert κ.λπ. Τουλάχιστον δεν μου κάνει πρόβλημα στο κράτημα, όχι τόσο που να μου κόβει ρυθμό, απλά θα το έχω για backup, σε περίπτωση που μου διαλυθεί το άλλο.

Χωρίς να κάνω διαφήμιση, οι Nosram 6200/65C έχουν σαφώς καλύτερο γκάζι τόσο από τις Nanotech 5600/50C, όσο και από τις Gens Ace 5000/50C. Κυρίως από τις πρώτες. Φαίνεται στο "άρπαγμα" του μοτέρ, στις εξόδους, όπου... σουζάρει, άθελά μου, ενώ στα σεωτερικά της πίστας, μπορώ να κρατάω ANETA τους Superbikes πίσω μου, χωρίς άγχη. Στην ευθεία, εντάξει, είναι αλλού το γκάζι τους...

Συνολικά, αν δεν κανείς τα γυρολόγια στο Mylaps, δεν φαίνεται να πηγαίνω καλά. Παρόλα αυτά, "το 'χω", αν αναλογιστεί κανείς ότι μονίμως τρέχουν στην πίστα 10-15 μηχανάκια, ή και περισσότερα, όλων των κατηγοριών.

Σημαντικό είναι ότι πάω τα ίδια με τους γρήγορους (τους μέχρι τώρα, εννοώ!) της Στοκ, ενώ είμαστε όλοι πιο γρήγοροι από όλα τα νίτρο!!! Πως γίνεται αυτό, μη με ρωτάτε!

Κατά τα λοιπά, αγόρασα κάτι... πολύ bling: Ένα stand για το μηχανάκι, όλο carbon, από τον Eini, αυτοπροσώπως! Κόσμημα!

Και τέρμα τα... έξοδο! Πλέον με Macdo, κλασσικά, απέναντι από την πίστα και φυσικά χειροποίητο φραπεδάκι, επίσης κλασσικά!

Ημέρα τρίτη - Σάββατο

Μέρα συννεφιασμένη σήμερα, ενώ τρέξαμε και με μια ψιχάλα που... βελτίωσε το κράτημα τόσο που σουζάρουμε στις εξόδους υπό κλίση! Μετά το μεσημέρι, ο ήλιος έφερε και τη ζέση! Και να μην φτάνει μόνο τους 26-27, αλλά φοβάμαι για 40άρια τον Αύγουστο, στο Παγκόσμιο!

Χρονομετρημένα δοκιμαστικά και προκριματικά σήμερα. Στα χρονομετρημένα, που μετράει ένα καλό συνεχόμενο "τρίγυρο", έγραψα τρία καλά 27άρια και προκρίθηκα 7ος συνολικά. Έτσι, με το ταιριαστό νούμερο 7, έτρεξα τα προκριματικά μου! Στο πρώτο μου από τα τέσσερα, με στούκαραν δύο φορές, με αποτέλεσμα έξοδο στα χόρτα...

Βάλε και τους αργούς ξετομπαδόρες, έγραψα 2 γύρους των 45-50 δευτ. και κατέληξα να έχω "μόλις" 17 γύρους. Στο επόμενο πήγα λίγο καλύτερα, με τίποτα κάτω από 26, ακόμα. Στο τρίτο που ήταν και το καλύτερό μου, έκανα 18 γύρους και ευτυχώς, αφού στο τέταρτο αργά το απόγευμα, με στούκαραν πριν καν ξεκινή-

σει το θλεπτο και μου 'σπασε ένα από τα δύο αμορτισεράκια του τιμονιού. Τουλάχιστον κατάφερα να είμαι 8ος συνολικά, από 13 εκκινήσαντες.

Βλέποντας και τα γυρολόγια των άλλων, αλλά και τα δικά μου, έχω την αίσθηση ότι το 19άρι είναι εφικτό με λίγη τύχη, πλέον, αφού η επιθετική οδήγηση όσων βγαίνουν και ξαναπαίζουν είναι απίστευτη... Ιδίως των Ιταλών. Το τι βρισίδι πέφτει στην εξέδρα, μιλάμε, απίστευτο! Χριστοπαναγίες κανονικά προς όλους και όλα! Απίστευτοι οι τυπάδες!

Και μετά, στα πιτς όλο χαρούλες και... ναζάρια! Δεν τρέχει κάστανο! Αν και... τελικά, αυτά τα γυρολόγια είναι για τα θλεπτα προκριματικά. Αύριο, θα έχουμε δεκάλεπτα.

Οι δύο top οδηγοί της Στοκ, Selva και Feilner, εκτιμώντας και την προσπάθειά μου, έρχονται και με βοηθούν στο στήσιμο, με προτάσεις για αμορτισέρ, λάδια, γρανάζωμα, αλλά και μεταξόνιο, αφού ειδικά ο Feilner χρησιμοποιεί τα ψαλίδια του Clark και το κουβεντιάζουν κιόλας, γιατί αυτό και γιατί το άλλο! Αυτό για το οποίο όλοι παλεύουν είναι η μεγαλύτερη δυνατή κλίση. Αυτή δίνει ταχύτητα. Αν δεν κανείς πως πάνε, θα ορκιζόταν ότι τα μηχανάκια... έπεσαν! Το τι πατέντες έχουν κάνει δε, για να στενέψουν τα μηχανάκια στο κάτω μέρος, ούτε που λέγεται!

Το κλίμα, συνολικά είναι απίστευτα καλό. Σήμερα έσπασα πιτς στον πάγκο που ήθελε το Team Nuova Faor. Στην αρχή, όταν έσπασα, ήταν άδειος ο πάγκος. Έρχονται τρεις με νίτρο NF και αρχίζουν τα Ιταλικά. Εγώ κάνω τον χαζό, φορτίζω μπαταρία! Όχι ότι καταλαβαίνω δηλαδή. Τους ρωτάω: Να φύγω; Σώπα αδερφέ, όλοι οι καλοί χωράνε. Ανάμεσά τους, ο Andrea Ottina (nitro), Massimo Chicachi (Chica-Chica χαϊδευτικά, και team manager της Ιταλίας, nitro) και στην άλλη άκρη ο Mario Lopez μαζί με τον μηχανικό-πατέρα του (ηλεκτρικά SBK). Δίπλα μου ένας ακόμα Ιταλός με νίτρο, δε θυμάμαι τ' όνομά του. Αργότερα αποδεικνύεται ότι είναι ο Nascosti, ο νικητής του τελικού των nitro, την

επόμενη ημέρα. Η πλάκα είναι ότι τρέχουν και οι τρεις νίτρο στον ίδιο προκριματικό και όταν βάζουν μπρος γίνεται της τρελής! Φασαρία και... βρώμα!

Γελάμε με τον πατέρα Lopez για τα νίτρο, παρόλο που κι αυτοί έχουν τρέξει νίτρο (Θυμηθείτε, ο γιος του ήταν Παγκόσμιος Πρωταθλητής 2011, Lostallo, με NF 4χρονο). Αργότερα στα Ισπανικά που δεν ξέρω, και Αγγλικά που δεν ξέρει, συζητάμε με τη βοήθεια και του Chica-Chica τα τρέχοντα πολιτικά/οικονομικά της Ελλάδας, της Ιταλίας και της Ισπανίας. Μου θυμίζει ότι η Reina Sofia (της Ισπανίας) είναι Greca!

Μετά το τέλος των προκριματικών, η Nuova Faor έχει στήσει ελαφρό τσιμπούσι για όλους, οπότε πάλι τζάμπα φάγαμε και σήμερα! Έχει παρατάξει δίπλα στον πάγκο με τα φαγητά και 4-5 μηχανάκια κλίμακας 1/4, Supermoto, έτσι, να λιγουρευόμαστε όσο μασουλάμε

Ημέρα τέταρτη - Κυριακή

Η μέρα ξεκίνησε με τις καλύτερες προοπτικές. Άνεση χρόνου, κάνουμε τις ρυθμισούλες μας, ελέγχουμε ότι όλα είναι σωστά πάνω στα μηχανάκια, μια χαρά!

Κάνουμε τους ημιτελικούς, χωρισμένους σε δυο ομάδες των 6 και 7, αντίστοιχα. Οι δέκα καλύτεροι από όλους εμάς θα πάνε στον Α' τελικό. Στο πρώτο μου, κάνω το σχεδόν καλύτερο δεκάλεπτό μου, σταθερό μεν, αλλά αργό, όπως φάνηκε και χωρίς καμία στούκα! Είμαι τρίτος. Το σκέφτομαι μετά και το συζητώ με τον Feilner, ότι βασικά, τον περισσότερο χρόνο είμαι μόνος στην πίστα και... κρουζάρω... πάω βόλτα, χωρίς να πιέζω, αφού δεν έχω κανέναν να με "σπρώχνει" και κανέναν να κυνηγάω! Τουλάχιστον, με βάση και τα αποτελέσματα του άλλου ημιτελικού, προκρίνομαι σίγουρα, αφού είμαι συνολικά πέμπτος. Και στα επόμενα δύο, για 2-5 δευτερόλεπτα δεν κάνω 23 γύρους, ενώ ξέρω ότι είναι εφικτό.

Στις 12.30 κλασσικά, το ιστορικό για lunch break των Ιταλών και μετά από μια ώρα... πανικός! Πρέπει να γίνουν 6 τελικοί ηλεκτρικών και ένας 30λεπτος νίτρο μέσα σε 2 ώρες! Ξετομπαρούμε και σε τρία λεπτά ξανατρέχουμε! Και αμέσως μετά ξετομπαύρισμα! Έλεος!

Τα λάστιχά μου είναι κουρέλια, ευτυχώς έχω φορτίσει τις μπαταρίες! Κάνουμε το πρώτο και από κακή εκκίνηση μένω τελικά έβδομος, αλλά και με σχετικά περίεργη νευρική κατάσταση. Επιμένω ότι μπορώ και καλύτερα... Κι οι άλλοι στουκάρουν, πανάθεμά τους! Μας ξετομπαίνουν οι του τελικού των νίτρο, οι οποίοι έχουν ξαπλώσει στο γκαζόν και στις καρέκλες! Στα δικά τους heats βέβαια, που ξετομπαύραμε οι ηλεκτρικοί, μας έριχναν τη χριστοπαναγία σύννεφο -στα Ιταλικά, πάντα- αν αργούσαμε ένα δεκατάκι!

Κάναμε και τον δεύτερο τελικό, ξανά στο τέλος της ευθείας πανικός, ενώ στην ευθεία έχω καταφέρει με καλή εκκίνηση να'μαι και τρίτος (!) μου ορμάνε οι από πίσω και γίνεται



το έλα να δεις. Με στέλνουν αδιάβαστο, και ο ξετομπαδόρος (νίτρο, που λέγαμε) πάει και ξαπλώει στο γκαζόν με το μηχανάκι μου στα 2 μέτρα, κυριολεκτικά δίπλα του! Στα 2 μέτρα! Φωνή, κακό η γραμματεία, φωνάζω και εγώ, στα ελληνικά πλέον, του ρίχνω καντήλια (όχι τα... γνωστά, μη μας... καταλάβουνε!) τελικά την κάνει την... αγγαρεία με βάζει μέσα αφού οι πρώτοι έχουν κάνει τον πρώτο γύρο, ήδη!

Παρόλα αυτά, ορμώω, πάλι, κόσμος στουκάρει εδώ και κει, περνάω ανάμεσα σε πολύνεκρα και από το πέμπτο λεπτό και μετά με πιάνει το κακό μου κι αρχίζω και εγώ τις εξόδους! Τα λάστιχα είναι φυτίλια, ειδικά το μπροστινό, τρώω 2-3 low siding σε κάθε γύρο. Συνήθως το μαζεύω, αλλά 1-2 φορές με έξοδο, χάνεται η μπάλα. Τερματίζω ένатов.

Για την ιστορία, ο πολυνίκης Winter αρκετόσημη τελικά στη δεύτερη θέση, ενώ την πρώτη την κατέκτησε πανάξια ο Gianni Zonzini (ψάχτε στο youtube για "Riccione Zonzini") που είναι και η πίστα "του". Ο τρίτος, Baroni, επίσης τοπικός ήρωας, οδήγησε και αυτός εκπληκτικά. Ο Παγκόσμιος SBK 2010, Mario Lopez, τελικά τερμάτισε στο μέσον του τελικού, ενώ πολλά ήταν τα Jabber (σχεδίασας και κατασκευείς Edi Winter) στον τελικό.

Ξανά στη δράση της κατηγορίας μου, λοιπόν: Και μόλις τελειώνουν τα SBK, σε

τρία λεπτά εκκίνηση! Εεεε! Ούτε μπαταρία δεν έχουμε αλλάξει, το μηχανάκι είναι στον τεχνικό έλεγχο ακόμα! Να 'ναι καλά ο Αυστριακός Bernhard Renner (δείτε τις φωτό του, με το ψευδώνυμο Gartenzweg), που την έχει ψυλλιαστεί τη ζημιά και μου 'χει βάλει μπαταρία, μου 'χει φέρει την τηλεκατεύθυνση και δεν έχει σπρώξει καλά τα βύσματα στην μπαταρία (ήθελε ένα "κόλλο" που εγώ γνωρίζω, αλλά όχι ο Renner). Ξεκινάω καλά, από την 6η θέση πετάγομαι 2ος-3ος και ξαφνικά, μένω από γκάζι και τιμόνι στα μισά του πρώτου γύρου! Πάει ο τρίτος τελικός!

Μετά και τον τρίτο Α' τελικό των Superbikes, που φυσικά ξετομπαύραμε στο καπάκι (σε τρία λεπτά εκκίνηση! Τρέχουμε τώρα!) έγιναν οι απονομές και αφού χαιρετηθήκαμε, ανανεώσαμε το ραντεβού για τον Αύγουστο, στο Παγκόσμιο!

Για μια ακόμα φορά πρέπει να πω ένα τεράστιο ευχαριστώ κατ' αρχήν στην οικογένειά μου που με... ανεχτεί με τούτα και με τ' άλλα μου (!), αλλά και στους φίλους πρωτίστως και έπειτα χορηγούς/βοηθούς για την πολύτιμη βοήθειά τους σε όλα τα επίπεδα!

Μερικές ακόμα σκέψεις, με καθαρό μυαλό πιο και πλέον στο σπίτι!

* Τα Στοκ είναι ΟΔΗΓΗΣΗ. Κάνω οδήγηση χωρίς λάθη και πας καλά. Όσο είσαι στην άσφαλο και τρέχεις, κάνεις χρόνο! Από κει και πέρα, παίζει φυσικά λάθη, κάνεις σιμο, όχι τόσο από insert και αναρτήσεις, όσο από κλίσεις και το τι ΔΕΝ ακουμπά κάτω, από σασί, στο τέρμα κάτω... * Περιέργο το απίστευτο γυρολόγιο του Ιταλού Costi, στο πρώτο δεκάλεπτο του τελικού. Έχει κάνει ποτέ κανείς μέσο όρο 25.427! Το απίστευτο μορφή αγώνων; * Όσον αφορά τα δικά μου, πέρα από την γκρίνια (και άλλωστε γκρίνια είναι η δική μου, πέρα από την γκρίνια ψυχολογία για την οργάνωση, χρειάζομαι διαφορετική ψυχολογία και να μην... κρουζάρω (πλάκα - πλάκα τα καλύτερα γυρολόγια στην FRT τα έχω κάνει με 1-2 αυτοκίνητα νίτρο στον πίστα!) * Εδώ και καιρό όλο "λέω να τα φτιάξω" και όλο στο άσε είμαι. Τα μπριζάκια του ESC πρέπει να τα φτιάξω ώστε να μπαίνουν σωστά στις Nosram (που έχουν μια εσοχή και χρειάζεται προσεκτικό routing του καλωδίου). Αν' την άλλη, τόσο τις Nosram, όσο και τις Nanotech, που έχουν ίδια εσοχή, τις έτρεχα επί τρεις μέρες συνέχεια, κατ' επανάληψη (Πέμπτη: 180 γύροι, Παρασκευή: 377 γύροι, Σάββατο Προκριματικά και Ημιτελικό), χωρίς να μου βγει τίποτο πρόβλημα, ενώ έχω κάνει και μερικές χιλιάδες γύρους στην πίστα στη Σταμάτα, με ελάχιστα, πραγματικά, προβλήματα. Απλώς είναι μια βαρετή δουλειά, που όλο την αφήνω στο "θα δούμε". * Το μηχανάκι, συνολικά, είναι τέλει για την πίστα αυτή, δε γλιστράει ποθενά, στρίβει απίστευτα καλά με τις τρέχουσες ρυθμίσεις για τα χέρια μου... με μια διαφορετική (στενότερη στο κάτω μέρος) καρίνα θα ήταν άνετα στα 25.5 συνέχεια. Ήδη είμαι σε επαφή με Αυστριακούς φίλους για σχέδια και ιδέες. * Α, και με το τρελό κράτημα, η σουζα γίνεται πανεύκολα (με το σλιπερ τζαζαφίμενο!), ενώ στην ελληνική άσφαλο δεν πετυχαίνεται τόσο εύκολα.