

# Αποστολή

στο παγκόσμιο πρωτάθλημα τηλεκατευθυνόμενων μοτοσυκλετών

του Στέλιου Χατζόπουλου | Φωτό: του ίδιου, Θ. Κουτσογιάννης



## Πήγα, είδα, έτρεξα, έμαθα

Ξεκινώ πρώτος στον ημιτελικό μου, κάτι που μου δίνει το πλεονέκτημα της άδειας και ζεστής επιτέλους πίστας, αλλά και τον πονοκέφαλο της πίεσης από τους υπόλοιπους οδηγούς. Οι Αγγλάρες από κάτω με πιέζουν -και σωστά κάνουν- και μένω πρώτος για 4-5 λεπτά περίπου. Κάπου εκεί, χάνω λίγο την αυτοσυγκέντρωσή μου, κάνω ένα λαθάκι στο απέναντι σικέιν, κόβω υπερβολικά ταχύτητα, χάνω τις γραμμές μου και με προφταίνει ο δεύτερος...

**Με περνάει με καθαρή και γρήγορη γραμμή και μου κάνει μια διαφορά περίπου μισή ευθεία των 75 μέτρων. Με την άκρη του ματιού μου ελέγχω ότι οι υπόλοιποι είναι άλλη μισή ευθεία πίσω μου, οπότε φαινομενικά δεν έχω πίεση. Με δεδομένο ότι οι τρεις πρώτοι σε κάθε ημιτελικό ανεβαίνουν στο πιο πάνω (είμαι στο 1/8 και στοχεύω στο 1/4), ξανακάνω ένα λάθος στο ΙΔΙΟ ΑΚΡΙΒΩΣ ΣΗΜΕΙΟ και με φτάνουν ο τρίτος και ο τέταρτος που πάνε δίπλα-δίπλα. Ο ένας με περνά, ο άλλος μένει δίπλα μου. Με 30 δευτερόλεπτα αγώνα να μένουν και τους Άγγλους να ουρλιάζουν για μένα από κάτω, καταφέρνω και μένω τρίτος μέχρι τον τερματισμό! Προκρίνονται στον πιο πάνω ημιτελικό! Ουφ!**

**Θα τρέξω στο Παγκόσμιο!** Η ιδέα ξεκίνησε σαν αστείο σε ένα αγγλικό forum για τηλεκατευθυνόμενες μοτοσυκλές, το χειμώνα... Λίγο πριν, είχα αγοράσει ένα

μπχανάκι, μοντέλο '09, μεταχειρισμένο, από έναν Άγγλο, μέλος του forum και στη συνέχεια ζάλιζα τα υπόλοιπα μέλη του forum με διάφορες ερωτήσεις για το στίσιμο κ.λπ. "Δεν έρχεσαι να τρέξεις στο Παγκόσμιο;" μου έλεγαν... "Καλό μπχανάκι έχεις, θα σε βοηθήσουμε με το στίσιμο, κάνε προπόνηση κι έλα!".

Τους πήρα και εγώ στα σοβαρά και σε κάθε ευκαιρία που είχα 2-3 ώρες ελεύθερες, έπαιρνα τα κλειδιά της πίστας FRT, στη Σταμάτα, από το κατάστημα μοντελισμού Fapatix στην Κηφισιά και όρμηγα να τρέξω μπαταρίες. Στην αρχή... η μεγάλη πίκρα! Κάθε δύο λεπτά στο γκαζόν... Κι όταν είσαι μόνος σου στην πίστα, έχεις μεν την ψυχία σου από άλλα τηλεκατευθυνόμενα αυτοκίνητα, αλλά το μπχανάκι άμα στουκάρει και μπει στα χόρτα έξω από την άσφαλτο, τρέχεις! Άρχισα να οδηγώ από το κέντρο της πίστας, ώστε τουλάχιστον να γλυτώνω τα ανέβα-κατέβα στην εξέδρα και τον πολύ... ποδαρόδρομο. Δεν είναι μόνο που είναι η πίστα τεράστια, κάπως γινόταν και πάντα κατάφερα και... στούκερνα το μπχανάκι στο πιο μακρινό σημείο της. Ημαρτον! Μετά από μήνες προπόνησης, πάντως, κατάφερα όχι μόνο να κάνω κάτω από 30 δευτερόλεπτα το γύρο, (από 45 δευτερόλεπτα και βάλε!) αλλά και να μην... ξεχορταριάζω την πίστα τακτικά. Μπορούσα να οδηγώ από την εξέδρα, να βγάζω 10-12 λεπτά συνεχόμενα και να έχω σπάνιες εξόδους! Εδώ πρέπει να σημειώσω ότι στην ίδια πίστα και στην ίδια διαγράμμιση κάνουμε όλο το χρόνο αγώνες με τηλεκατευθυνόμενα αυτοκίνητα, τα οποία γυρίζουν στα 25-30 δευτερόλεπτα.

Κάπως έτσι άρχισε η προετοιμασία για το

Παγκόσμιο. Συμβουλές από τους Άγγλους, κυρίως, αφού αυτοί τρέχουν επί σειρά ετών πρωταθλήματα με τέτοια μπχανάκια, και φυσικά πολλή προπόνηση. Ευτυχώς, λόγω δουλειάς, έχω αρκετά ελεύθερα πρωινά, οπότε όποτε είχα χρόνο έτρεχα 4-5 μπαταρίες στην πίστα. Αυτό σήμαινε 10 με 15 λεπτά οδήγημα σε κάθε μπαταρία, συν τους ενδιάμεσους χρόνους να κρυώσει το μοτέρ και να γίνει ένας έλεγχος για τυχόν προβλήματα. Μέρους της προετοιμασίας ήταν και η βαφή ενός νέου lexan: Fairing, αναβάτης, σέλα/ντεπόζτο, δόθηκαν στον φίλο μου το Νίκο Ανδρουλιδάκη, ο οποίος έφτιαξε ένα εκπληκτικό αποτέλεσμα, όπως θα δείτε στις φωτο! Τα σχέδια είναι ΟΛΑ βαμμένα από μέσα, ένα-ένα! Δεν υπάρχει ούτε ένα αυτοκόλλητο. Μέχρι τότε είχα βάψει μόνος μου ένα fairing πορτοκαλί, έναν αναβάτη κίτρινο και... αυτά.

Αφού έκανα τη δήλωση συμμετοχής, πλήρωσα το παράβολο των 60 ευρώ, βρήκα εισιτήρια για το πλοίο, σχεδίασα τις διαδρομές από την Ancona ως τη Grenchoble στο GPS και συνέχισα τις προπονήσεις, οπότε μπορούσα να πεταχτώ στην πίστα... Είχα δοκιμάσει και στα πάρκινγκ των κοντινών super market, αλλά η εμπειρία της πίστας δεν αντικαθίσταται από την όπια των πάρκινγκ.

### Ιταλία - Γαλλία

Πριν ξεκινήσω, δανείστηκα από ένα φίλο μου τις τεράστιες αλουμιένιες βελίτσες του, μαζί με τις βάσεις στήριξης. Το σύστημα της Touratech ταίριαξε άψογα σε 10 λεπτά. Είχε προηγηθεί δοκιμή φορτώματος στις στάνταρ βελίτσες της BMW, αλλά δεν χώραγαν τα πράγματα ούτε για αστείο. Και θα με ρωτήσε-



Εικόνα από τα γαλλικά πηξ. Όλοι πρόθυμοι να βοηθήσουν όλους. Και τα χαμόγελα ήταν γνήσια

τε τι χρειάζεται κανείς μαζί του για να τρέξει σε έναν αγώνα; Κατ' αρχήν το ίδιο το μπχανάκι, με βάρος περίπου 1800γρ. και διαστάσεις 45x30 εκ. είναι ένας όγκος. Η τηλεκατεύθυνση είναι άλλα 2 κιλά περίπου μαζί με τη θήκη της. Έβαλα σε ένα ειδικό πλαστικό κουτί 8 μπαταρίες, ώστε να μην έχω άγχος. Στην ουσία, τις χρειάστηκα μόνο την πρώτη μέρα, που τις έτρεξα σχεδόν όλες. Τις επόμενες μέρες, με κενά 2 έως 3 ωρών ανάμεσα στους αγώνες, είχα το χρόνο να ξαναφορτίσω τις ίδιες μπαταρίες άνετα, με δεδομένο ότι φορτίζουν σε 30-40 λεπτά. Έπειτα είναι τα εργαλεία και ορισμένα ανταλλακτικά που μπορείς να χρειαστείς, 7-8 ζαντολάστιχα με διάφορες γόμες, αφού δεν ξέρεις σε τι θερμοκρασίες και συνθήκες πίστας θα τρέξεις. Οι ζάντες είναι αλουμιένιες και κολλάμε τα λάστιχα με κυανοακρυλική κόλλα, πράγμα που σημαίνει ότι δεν κάθεται να "αλλάξεις λάστιχο" στην πίστα. Τα κουβαλάς όλα ζανταρισμένα. Ένα μικρό τροφοδοτικό για να δίνω ρεύμα στους 2 μικροσκοπικούς φορτιστές μου, μια μπαλαντέζα 2-3 μέτρα, κολλητήρι για ηλεκτρικά-ηλεκτρονικά, ένα κομπλέ σετ έξτρα ηλεκτρονικών για το μπχανάκι (σέρβο τιμονιού, ηλεκτρονικό speed control, έξτρα καλώδια, πριζάκια, transponder). Είναι πολύ εύκολο να γεμίσεις δύο βελίτσες Touratech των 41 λίτρων, πιστέψτε με!

Με αυτά και με κείνα, τη Δευτέρα 2 Αυγούστου, ξεκίνησα για την Πάτρα... Την επόμενη το απόγευμα το καράβι φτάνει με δύο ώρες καθυστέρηση στην Ancona και στις 15:15 ορμάω στην Autostrada με σκοπό να προλάβω την... κουζίνα πριν κλείσει, στο ξενοδοχείο που έχω κλείσει, στο χωριουδάκι

Novalesa, 30χλμ. έξω από το Τορίνο. Κατάφερα και κάλυψα 603χλμ. σε 5 ώρες και 15 λεπτά, φτάνοντας ακριβώς στις 20.30. Φυσικά, τους πρόλαβα ανοικτούς. Στο κλείσιμο!

Είχε προηγηθεί μια πλάκα με τον ιδιοκτήτη του ξενοδοχείου: Είχα μείνει ξανά εκεί το 2000, στο πρώτο μου ταξίδι με μοτοσυκλέτα στο εξωτερικό, παρότι με φίλους με άλλες BMW. Του στέλνω λοιπόν, ένα email, ζητώντας μια κράτηση για ένα βράδυ. Μου απαντά άμεσα το OK και στην υπογραφή του email του υπάρχει ένας σύνδεσμος που οδηγεί στο youtube. Φυσικά, ανοίγω το σύνδεσμο και τι να δω: Ένα Honda CR500 του... τότε! Τον ρωτάω, λοιπόν, τι είναι τούτο; Μου απαντάει... "το τρέχω σε αγώνες Vintage Motocross" και... "I'm slightly mad!" Όταν του είπα που πηγαίνω, απαίτησε να δει το μπχανάκι, όταν θα έφτανα, πράγμα που έγινε βεβαίως!

### Ταξίδι τέλος. Τώρα αγωνιζόμαστε!

Την Τετάρτη το πρωί αντί να ξαναπάρω την Autostrada, και μέσω του τεράστιου τούνελ του Frejus να περάσω μερικές ακόμα βαρετές ώρες σε εθνικές οδούς, περνώ στην άλλη πλευρά της κοιλάδας της Susa, μπαίνω στο Εθνικό Πάρκο Orciera Rocciavre, παίρνω τον SP173 και ανεβαίνω προς το Passo Delle Finestre, στα 2176μ.



Μια από τις τούμπες μου!





Το ομορφότερο μηχανάκι ήταν αναμφισβήτητα το Aprilia RSV του Βιαγί. Το δικό μου S1000RR, δίπλα του



Η εξέδρα των οδηγών ήταν στο ιδανικό ύψος για να οδηγείς άνετα και να έχεις καλή οπότευση όλης της πίστας. Από κάτω ήταν απλωμένα τα τραπέζια των πιτς, ενώ στο βάθος ήταν η γραμματεία και το γραφείο του αλυτάρχη

Στην επιστροφή, πια, ένα ακόμα passo, αυτό της Magdalena. Λίγα μέτρα πιο πριν, είχα περάσει από τη Γαλλία στην Ιταλία, ακριβώς πάνω στον αυχένα του περασματος

Ο διαγωνισμός ομορφιάς είχε δύο σκέλη. Στο πρώτο ξεχώρισαν τα 9 πιο όμορφα μηχανάκια και στο δεύτερο τα μετέφεραν στο ρεστοράν. Εκεί η κριτική επιτροπή διάλεξε τα τρία πιο όμορφα

Ανάμεσα στην Ιταλία και τη Γαλλία υπάρχει το εκπληκτικό πέραςμα Colle delle Finestre, στα 2.176 μέτρα υψόμετρο. Το μισό είναι χωμάτινο! Το άλλο μισό ασφάλτινο. Στις δανεικές αλουμιένιες βαλίτσες έχω μοιράσει τα υπάρχοντά μου: Αριστερά τα ρούχα μου, δεξιά τα τηλεκατευθυνόμενα. Στο top case η μοτο και η τηλεκατεύθυνση μόνο

υψόμετρο. Ο δρόμος αυτός αρχικά είναι γεμάτος φουρκέτες 1ns και σπάνια 2ns ταχύτητας, στενός, μόνο ένα αυτοκίνητο χωρά -δεν συνάντησα κανένα- και άσφαλτος για τα πρώτα 10-15χλμ. Ξαφνικά γίνεται χωμάτινος, για άλλα 10-15χλμ. Στην πορεία συνάντησα πολλούς ποδηλάτες με MTB που ανέβαιναν προς το Passo! Από την κορυφή και μετά, με κατεύθυνση δυτικά προς τη Γαλλία, γίνεται άσφαλτος, λίγο φαρδύτερη πλέον, με άψογη πρόσφυση, όπως παντού άλλωστε στην Ιταλία και στη Γαλλία.

Πέρασα από το Col de Montgenevre, το τουριστικό χιονοδρομικό χωριό, την Briançon και στη συνέχεια μέσα από υπέροχες κοιλάδες με φοβερούς δρόμους, έφτασα στο Col du Lautaret και τέλος στην Grenoble. Δεν ανέβηκα το Col Du Galibier, που έχω ακούσει ότι είναι συνάμα πανέμορφο και λίγο... τρομακτικό, αφού θα με έβγαζε αρκετά από την πορεία μου και ο χρόνος με ψιλοπιέζε. Next Time!

Έτσι, πήγα κατευθείαν στην πίστα για τα ελεύθερα δοκιμαστικά (free practice), που είχαν ξεκινήσει ήδη από την Δευτέρα. Στις 14:30 ξεφορτώσα τα τηλεκατευθυνόμενα εξαρτήματά μου, πήρα το μοτέρ μου από τη γραμματεία και όρμησα στην πίστα να την μάθω. Όση ώρα δεν έτρεχα, άρχισα τις κοινωνικές επαφές. Πρακτικά, απλά στεκόμουν κοντά στο τραπέζι μου και άρχισαν να εμφανίζονται διάφοροι, γνωστοί (από τα forum!) και άγνωστοι που σταματούσαν να μου μιλήσουν.

Μέχρι και ο περσινός διπλός πρωταθλη-

τής Mario Lopez, ένας πιτσιρικάς 20-22 χρονών, ήρθε να μου σφίξει το χέρι και να με ρωτήσει αν χρειάζομαι κάτι. Και να 'ταν μόνο αυτό! Μεταξύ Ισπανικών -που δεν ήξερα- και Αγγλικών -που δεν ήξερα- προσπαθεί να με πείσει να διορθώσω την απόσβεση της πίσω ανάρτησής μου. Αφού... δεν παίρνω από λόγια, επιστρατεύει τον team manager της Ισπανικής ομάδας -περισσότερες χαιρετούρες και έκπληξη: "Ο Έλληνας που ταξίδεψε με τη μοτοσυκλέτα του". Εν τω μεταξύ ο Lopez εξαφανίζεται για μερικά δευτερόλεπτα και ξαναρχεται με το μηχανάκι του στο χέρι. Το βάζει δίπλα στο δικό μου και προσπαθεί ξανά να μου δείξει στην πράξη τι εννοεί.

Το ίδιο φυσικά και τα μέλη της αγγλικής ομάδας που με έχει... υιοθετήσει μια και είμαι μονάχος μου, μεταξύ των οποίων είναι δύο άνθρωποι με ιδιαίτερη σημασία για μένα: Ο ένας είναι ο Simon Lancaster, πρώην ιδιοκτήτης της μοτοσυκλέτας που τρέχω, ο οποίος εν τω μεταξύ έχει πάρει το μοντέλο 2010 και ο δεύτερος που ακούει στο όνομα Roki Read. Αν το επώνυμο σας φαίνεται γνωστό, ναι, είναι ο γιος του Phil Read, που πρωταγωνιστούσε στους αγώνες μοτοσυκλέτας τη δεκαετία του '70... Ο πιο μεγάλος θα τον θυμούνται.

Κατάφερα, λοιπόν και έτρεξα 5 ή 6 φορές μέχρι τις 20:30 που έκλεισε η πίστα, κάνοντας δεκάλεπτα, αφού τόσος είναι ο χρόνος των αγωνιστικών περιόδων που θα τρέχαμε τις επόμενες μέρες. Στα ενδιάμεσα, εκτός του ότι έπρεπε να αφήσω το μοτέρ και τα ηλεκτρονικά μου να κρυσώσουν, έκανα μι-

κρορυθμίσεις, έλεγχο σε όλο το μηχανάκι για τυχόν σπασμένα εξαρτήματα ή λυμένες βίδες και φυσικά κοινωνικές επαφές, όπως είπα και πιο πάνω. Κάθε δεκάλεπτο ήταν πολύ δύσκολο, αφού έτρεχαν ταυτόχρονα μέχρι και 20 μηχανάκια όλων των κατηγοριών. Ευτυχώς, υπήρχαν πολλοί οδηγοί και μηχανικοί στο περιθώριο της πίστας και βοηθούσαν στο ξετομπάρισμα. Και με τόσο κόσμο να τρέχει, χρειάζονταν συνέχεια! Οι συμμετοχές είναι πολλές: 78 Superbikes, 43 Stockbikes και 19 Nitro. Αρκετοί τρέχουν σε δύο κατηγορίες, πάντως.

Κατάφερα και έβγαλα το απόγευμα χωρίς καμιά απώλεια, όσον αφορά τα μηχανικά, ενώ έγινα και... κολλητός με μερικούς οδηγούς της γαλλικής ομάδας. Το βράδυ, με πήραν μαζί τους με αυτοκίνητο και πήγαμε για φαγητό σε ένα ρεστοράν στα περικόρια της Grenoble, που είχε στύλους για χορό (ξέρετε, role dancers!), αλλά... όχι και... χορευτρίες. Οι Γάλλοι δεν έχασαν την ευκαιρία για... επίδειξη των ικανοτήτων τους στο role dancing!

Γυρνώντας όλοι μαζί, μετά τα μεσάνυχτα, στην πίστα, για να πάρω τη μοτοσυκλέτα μου και τα πράγματά μου, να πάω επιτέλους στο ξενοδοχείο, βρεθήκαμε μπροστά στην κλειδωμένη πόρτα της πίστας. Να μην τα πολυλογώ, αυτή τη νύχτα έκανα το συντομότερο ύπνο στην Grenoble. Από τις 2 ως τις 6.30!

### Φοβάσαι τη βροχή;

Η Πέμπτη 6 Αυγούστου ξημέρωσε με βαριά συννεφιά και επικείμενη βροχή. Πως κάνουν-

με αγώνα με τέτοιες συνθήκες; Σήμερα θα γίνουν τα χρονομετρημένα δοκιμαστικά. Τρία για κάθε σειρά οδηγών. Προφταίνουμε και κάνουμε το πρώτο, σχεδόν όλοι μας μέχρι τις 10, οπότε αρχίζει να ρίχνει μια σταθερή, συνεχή βροχή. Πιο πριν οι οργανωτές δοκιμάζουν να στεγνώσουν την πίστα με βενζινοκίνητο φυστηρί. Η πίστα μισόστεγνη είναι στα χειρότερα της, ενώ καλά βρεγμένη ή στεγνή, κρατάει σαν την γαλλική άσφαλτο των δρόμων γύρω μας... Η οργάνωση σωστά αποφασίζει αφενός να μη μετρήσει το χρονομετρημένο όσον το έκαναν, αφετέρου δίνει την πίστα μόνο για ελεύθερες δοκιμές. Αρκετοί γενναίοι έχουν κάνει αδιαβροχοποίηση στα ηλεκτρικά τους και μπαίνουν. Όχι εγώ! Οι Άγγλοι με συμβούλεψαν για αδιαβροχοποίηση, μου έδωσαν μπαλόνια να βάλω μέσα τα ηλεκτρικά μου, αλλά δεν ήταν και σίγουρο ότι θα δουλέψουν. Προτιμώ λοιπόν να γυρίζω στα πιτς και να συζητάω.

Οι Άγγλοι ρίχνουν μια ματιά στο μηχανάκι μου και μου προτείνουν λύσεις, αλλά δεν το έχουν δει να τρέχει, ούτε πως οδηγώ, οπότε οι οδηγίες είναι γενικές. Μου ρυθμίζουν την απόσταση από το έδαφος, βεβαιώνονται ότι φοράω τα σωστά λάστιχα για τις περιστάσεις, μαλακά σλικ, βρόχινα για την περίπτωση που σταματήσει η βροχή, η αλυσίδα μου έχει σωστή τάση και ο πίσω τροχός μου είναι απόλυτα ευθυγραμμισμένος με τον μπροστινό. Κάνω ακόμα περισσότερες κοινωνικές επαφές. Μου παίρνει συνέντευξη ο Fred από την οργάνωση και σε λίγη ώρα με έχει κάνει

"διάσημο" στο site του αγώνα! Σε όλους φαίνεται αξιοπερίεργο το ότι έχω έρθει οδηγώντας τη μοτοσυκλέτα μου μέχρι εδώ. Όλοι οι άλλοι έχουν έρθει με τα αυτοκίνητά τους. Πολλοί είναι με τροχόσπιτα ή αυτοκινούμενα, έχουν και τις οικογένειές τους μαζί και έχουν κατασκηνώσει ακριβώς δίπλα στην πίστα. Δεν έχω κάνει την μεγαλύτερη απόσταση πάντως. Οι Πορτογάλοι οδήγησαν πάνω από 2.000 χλμ. ως εδώ, ενώ και οι Δανοί δεν πάνε πίσω με 1.500. Εγώ με 950 έχω κάνει πολύ λιγότερα, μαζί με το "Αθήνα - Πάτρα".

### Το καλό setup!

Την Παρασκευή το πρωί, ξημερώνει με ελάχιστο σύννεφα και σύμφωνα με τις προγνώσεις του καιρού που βλέπουν στα iPhone τους οι Γερμανοί (φιλονόητο που έκανα χτες το βράδυ!), υπάρχει πιθανότητα μόλις 10% για βροχή και 85% για ηλιοφάνεια. Η πίστα στεγνώνει πολύ γρήγορα από τη βραδινή υγρασία και μπαίνουν για το πρώτο μου χρονομετρημένο, σε μισόστεγνη άσφαλτο. Το κράτημα δεν είναι καλό, πάω αργά, γενικά, δεν έχω ατυχίες αλλά γράφω μόλις 13 γύρους στο οκτάλεπτο και είμαι 26<sup>ος</sup> στους 41. Οι γρήγοροι γράφουν 16 γύρους. Αυτή τη φορά οι Άγγλοι με παρακολουθούν και μόλις το μηχανάκι βγαίνει από τον αγώνα και αφού περάσει τον υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο, μου το αρπάζουν κυριολεκτικά μέσα από τα χέρια και αρχίζουν τις συζητήσεις για το που υστερεί και που βελτιώνεται!

Μου ρυθμίζουν την γωνία κάστερ μπρο-

στά, σε λίγο πιο επιθετική γωνία και μου ρυθμίζουν το sag στην πίσω ανάρτηση 3 χιλιοστά πιο ψηλά. Όλα αυτά με σκοπό να γίνει λίγο πιο γρήγορο στις μεταβολές κατεύθυνσης, που με βολεύει μεν, αλλά μου κόβει... δευτερολεπτάκια από τους γύρους. Ούτε καν δεκατάκια!

Η μέρα ζεσταίνει ευάκριστα, μη φανταστείτε βέβαια τα ελληνικά 40άρια, απλά φτάνει τους 25-26 βαθμούς, με πλήρη ηλιοφάνεια, πλέον. Στο δεύτερο χρονομετρημένο μου κάνω 14 γύρους, αρκετά βελτιωμένο το μηχανάκι, αλλά οι πρώτοι γυρίζουν πλέον στους 17 γύρους. Οι Άγγλοι ξεαναπαίρνουν το μηχανάκι και μου σφίγγουν τα ελατήρια της μετάδοσης της κίνησης από το σέρβο στο πιρούνι. Είμαι 32<sup>ος</sup>. Στον κενό χρόνο μέχρι το επόμενο χρονομετρημένο, είμαι στο τραπέζι των Άγγλων και τους κερνώ... φραπέδες! Αφού με είδαν με φραπέ στο χέρι -είχα όλα τα σχετικά στο top case της μοτοσυκλέτας μου, εννοείται- τι να έκανα: Ένα ζευγάρι Άγγλοι έχουν κανονίσει να πάνε θάσσο τέλη Αυγούστου, μου λένε! Εκεί κάπου γνώρισα και τον ιδιοκτήτη της εταιρείας που κατασκευάζει το μηχανάκι μου: Τον ίδιο τον Keith Plested (τα αρχικά του είναι η εταιρεία του: KP-Designs), ο οποίος ήρθε και μου μιλήσε!

Γύρω στις 4 το απόγευμα, το τρίτο χρονομετρημένο με βρίσκει να έχω σκαρφαλώσει στην 30<sup>η</sup> θέση, με καλό 15άρι, αλλά οι πρώτοι 2-3 οδηγοί κάνουν πλέον 18 γύρους... Το μηχανάκι είναι πλέον καλύτερο από τα χέρια μου. Έχω μόλις οδηγήσει το καλύτερό μου session και νοιώθω πολύ ευχαριστημένος,

Η πίστα της λέσχης RACG Grenoble, που φιλοξένησε το Παγκόσμιο 2010, όπως φαίνεται από το δρόμο. Την Κυριακή το πρωί, γινόταν το διαχωρισμό στα γκαρκα. Όλη σχεδόν η Grenoble ήταν παρούσα!



Όλοι οι άλλοι αγωνιζόμενοι είχαν έρθει με αυτοκίνητα, οπότε κουβαλούσαν και πολλά πράγματα



Ο νεαρός Ισπανός Παγκόσμιος Πρωταθλητής των δύο ηλεκτρικών κατηγοριών, Mario Lopez, μαζί με τον πατέρα του, που εκτελούσε χρέη μηχανικού

Τα τραπέζια των Αυστριακών στα πιτς. Στο βάθος διακρίνεται η οθόνη που ενημέρωνε τους οδηγούς για τα τεκταινόμενα στην πίστα σε real-time



Η γαλλική ομάδα ήταν η πολυπληθέστερη στη διοργάνωση

Ακόμα μια πολυπληθής ομάδα, αυτή των Ιταλών. Στο κέντρο, καθισμένος αριστερά από τη σημαία διακρίνεται ο Παγκόσμιος Πρωταθλητής στην κατηγορία Nitro, ο Rolando Tradii

Εκκίνηση τελικών. Οι τρελοί Γαλάτες είχαν φέρει μέχρι και μαζορέτες!



Ένα από τα μηχανάκια που πρωταγωνίασαν μεν, αλλά δεν κυριάρχησαν, τελικά, στο παγκόσμιο. Το SB-5 της Thunder Tiger. Μια επαναστατική μοτοσυκλέτα. Την... αγόρασα! Περισσότερα νέα, σύντομα!

## Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα τηλεκατευθυνόμενων μοτοσυκλετών

ση προς νότο, αρχικά στην Route Napoleon, που κατηφορίζει προς το Gap και στη συνέχεια ανηφορίζει προς την Barcelonnette. Εκεί βρίσκονται δυο πειρασμοί: Το ψηλότερο ασφάλτινο πέραςμα της Ευρώπης, στα 2.870μ., το Col de la Bonette, το οποίο όμως οδηγεί νότια και σε βάζει για τα καλά στις Γαλλικές Άλπεις και το Col de Vars, που σε γυρίζει γενικά προς την βόρεια Ιταλία. Δυστυχώς, δεν προφταίνω να κάνω κανένα από τα δύο, αλλά δε λυπάμαι και τόσο πολύ, αφού τα έχω κάνει το 2000! Συνεχίζω, λοιπόν ανατολικά, με κατεύθυνση την Ιταλία. Κάνω το Colle di Madalena, και στην κορφή του αποχαιρέτω τη Γαλλία.

Από κει και πέρα, μπαίνω στην Autostrada με κατεύθυνση Genova, Pisa, και τελικό προορισμό την Φλωρεντία. Κάποια στιγμή επικοινωνώ με ένα φίλο που πριν δυο βδομάδες ήταν εκεί, και μου στέλνει με SMS τη διεύθυνση του ξενοδοχείου, να μην ψάχνομαι βραδιάτικα, όπως υπολογίζω ότι θα φτάσω στην Φλωρεντία. Πριν απ' αυτό όμως, η γυναίκα μου από το τηλέφωνο με προτρέπει να βγάλω και μια φωτό τον περίφημο Πύργο της Πίζας... αφού είμαι "εκεί γύρω". Βάζω και εγώ Pisa στο GPS και αργά το απόγευμα με πολλή ζέση και αποσπικτική υγρασία φτάνω στην Πίζα.

Ψάχνω στο GPS για τα ιστορικά σημεία της πόλης, εντοπίζω κάτι που θυμίζει Πύργο της Πίζας: Borgo Stretto. Χμ... σκέφτομαι, ευφυολόγημα των Ιταλών θα είναι! Ψάχνω για το Borgo Stretto, και βρίσκω ένα ολόισιο, φυσικά, κτίριο μέσα στην παλιά πόλη. Για στάσου, όμως. Ο Πύργος της Πίζας είναι σε ανοικτό μέρος, όχι μέσα στα στενά της παλιάς πόλης... Ρωτάω ένα δυο Ιταλούς, αλλά δε βγάζω νόημα, περπατώ λίγο στην παλιά πόλη μπας και τον δω, αλλά δεν στέκομαι τυχερός. Τσαντισμένος, καθαλάω τη μηχανή και φεύγω. Σκεφτόμουν να πάω Φλωρεντία να μείνω το βράδυ και το πρωί να ξαναγυρίσω να βρω τον καταραμένο πύργο! 5-6 χιλιόμετρα έξω από την Πίζα, σταματώ σε ένα χωριό, βρίσκω ένα albergo και διανυκτερεύω. Είμαι πολύ κουρασμένος έστω και για τα 100 μόλις χλμ. ως τη Φλωρεντία. Ευτυχώς, το πανδοχείο έχει wifi, οπότε ανοίγω το netbook του γιού μου που είχα δανειστεί για το ταξίδι, φοοσλάβω τον περίφημο πύργο και διαπιστώνω ότι τον αποκαλούν -σωστά- Torre Pendente! Κεκλιμένο! Την Τρίτη το πρωί γυρίζω, παρκάρω ακριβώς μπροστά του, τραβάω και τις φωτό, επιτέλους και τελικά στις 3 το μεσημέρι είμαι στην Ancona.

Η ελληνική συμμετοχή: Εγώ και το μηχανάκι μου! Οι οργανωτές έδωσαν σε όλες τις ομάδες τη σημαία της χώρας τους



Το μακρινό σικέιν διακρίνει τους αργούς οδηγούς από τους γρήγορους. Το κακό ήταν ότι υπήρχαν άλλα δύο στην πίστα!

αλλά οι Άγγλοι μου λένε ότι φυλάγομαι πάρα πολύ και ότι θα μπορούσα να είμαι λίγο πιο aggressive στα σικέιν! Είναι ολοφάνερο ότι χρειάζομαι κι άλλη προπόνηση, αλλά τώρα πια είναι αργά!

Κατά τις 8 το βραδάκι, αφού έχουν τελειώσει τα αγωνιστικά δρώμενα στην πίστα, γίνεται η παρουσίαση των εθνικών ομάδων. Εμφανιζόμαστε ανά χώρα, αλφαβητικά, παραλαύνουμε τη μισή πίστα και παρατσασόμαστε στη μεγάλη ευθεία, ενώ για κάθε χώρα ακούγεται ο εθνικός της ύμνος. Λίγο αργότερα γίνεται ο διαγωνισμός ομορφιάς για τα μηχανάκια. Πλέον, έχω "ντύσει" το μηχανάκι με τα καλά του "ρούχα": BMW S1000RR SBK και τον Troy Corser από πάνω. Εισπράττω πολλά κολακευτικά σχόλια και το μηχανάκι μου φαντάζει στα μάτια πολλών ως φαβορί. Μέχρι που εμφανίζεται ένα κουκλί Aprilia RSV4 SBK με τον Max Biaggi, που όπως θα δείτε στις φωτογραφίες ήταν πολύ όμορφο. Η αυτοσχέδια επιτροπή των κριτών, αρχικά ξεχωρίζει 9 μηχανάκια, τα οποία μεταφέρονται σε τραπέζι στον υπαίθριο χώρο του ρεστοράν της πίστας, όπου βαθμολογούνται. Ο Biaggi μαζεύει 25 βαθμούς, εγώ 22, καλό μου ακούγεται, και ξαφνικά "χάνεται η μπάλα" και δεν είμαι καν στην τριάδα! Παρότι με πείραξε εκείνη τη στιγμή, ομολογώ, τελικά δεν δίνω συνέχεια, αφού πρακτικά δεν είχε και νόημα να ασχοληθεί κανείς περαιτέρω...

Οι Γάλλοι έχουν φέρει ένα τοπικό ροκ συγκρότημα που παίζει για λίγο μπρο-

στά στο ομολογουμένως αδιάφορο κοινό και αποχωρούν σχετικά σύντομα. Λίγο αργότερα, σερβίρουν καναπεδάκια και αναψυκτικά, προσφορά της τοπικής αντιπροσωπείας Renault που είχε και περίπτερο με τα τρία γρήγορα hatches: Megane RS 250, Clio 200 Cup Gordini και Twingo 133 Gordini, που μάλιστα τα είχαν σε τιμή προσφοράς για τη διάρκεια του αγώνα. Προσπάθησα να αγοράσω ένα Clio 200 Cup, που το είχαν 16.000 μόνο, αλλά είχαμε πρόβλημα στο να μου στείλουν πίσω στην Ελλάδα το BMW. Οπότε... δεν γύρισα με καινούριο αυτοκίνητο, αλλά κάναμε τρελά γέλια με τον πωλητή της Renault! Το πιο εντυπωσιακό στοιχείο της βραδιάς, πάντως ήταν τα πολύχρωμα και με μεγάλη διάρκεια βεγγαλικά που εκτοξεύονταν από το κέντρο της πίστας. Πανέμορφα!

Αργότερα, το βράδυ, συζητώντας με τους Άγγλους σε τοπικό ρεστοράν, αφού τα καναπεδάκια της Renault δε μας... χόρτασαν, κατάλαβα γιατί... έχασα στον διαγωνισμό ομορφιάς: Πολιτικά παιχνίδια έδωσαν το 2<sup>ο</sup> και 3<sup>ο</sup> βραβείο σε αντιπροσώπους εταιρειών τηλεκατευθυνόμενων. Υγεία!

### Ημιτελικό και άγχος!

Το Σάββατο το πρωί έχουμε το 4<sup>ο</sup> χρονομετρημένο και μετά πάμε στους ημιτελικούς. Εδώ, δυστυχώς, πάλι έπεσα σε πίστα που στέγγωνε ακόμα στις 8 το πρωί από τη βροδινή υγρασία, είχα και μια μετωπική με άλλο οδηγό που μου πετάχτηκε από το πουθενά και εγκατέλειπα στα 3 λεπτά περίπου με σπασμένο σέρβθο τιμονιού. Ευτυχώς, είχα προνοήσει και είχα όλα τα ηλεκτρονικά μου εις διπλούν, οπότε το επισκεύασα ταχύτατα και περίμενα τους ημιτελικούς. Στο πρώινό χρονομετρημένο κανείς δε βελτίωσε, οπότε παρέμεινα 30<sup>ος</sup>...

Οι ημιτελικοί γίνονται με ένα σύστημα σαν πυραμίδας: 8 ημιτελικοί, αρχικά. Οι 3 καλύτεροι από κάθε σειρά προκρίνονται για παραπάνω, δημιουργώντας τους 4 ημιτελικούς. Παρομοίως ανεβαίνουν και στους δεύτερους ημιτελικούς και τελικά οι 10 ταχύτεροι τρέχουν στον πρώτο τελικό. Πλέον, η διάρκεια των αγώνων είναι δεκάλεπτη και η εκκίνηση γίνεται από στάση, σε στυλ Λεμάν, με ένα "μηχανικό" να σπρώχνει το μηχανάκι στην ευθεία της εκκίνησης. Τα χρονομετρημένα των προηγούμενων ημερών γίνονταν με 2-3 λεπτά ελεύθερου γύρου και χρονομετρημένους για τα επόμενα 8 λεπτά.

Ξεκινώ στον ημιτελικό πρώτος. Έχετε ήδη διαβάσει την πρώτη παράγραφο, φαντάζομαι! Έχω κάνει ένα πολύ καλό γυρολόγιο, εκτός των 2 γύρων που "τα χασα", καταφέρνοντας 18 γύρους στο δεκάλεπτο και χάνοντας τον 1<sup>ο</sup> για λιγότερο από ένα δευτερόλεπτο. Οι καλύτεροι, πάντως, μεταξύ των οποίων και ο περσινός Παγκόσμιος Πρωταθλητής, ο Ισπανός Mario Lopez, κάνουν 21 γύρους. Έχω μια ελπίδα να ανέβω έναν ακόμα ημιτελικό, αλλά ξεκινάω τον επόμενο ημιτελικό στη δέκατη θέση. Θα δούμε...

Ο φίλος Άγγλος John Veal μου δίνει πολύ καλή ώθηση στην εκκίνηση, και εκμεταλλεύομαι ένα "πολύνεκρο" που γίνεται μπροστά μου στην πρώτη στροφή. Τους αποφεύγω και είμαι 4<sup>ος</sup> ή 5<sup>ος</sup>, δεν είμαι σίγουρος. Καταφέρνω και μένω εκεί, ενώ έκπληκτος βλέπω ότι με καλές γραμμές και ψυχραιμία οδηγώ έχω καταφέρει να πλησιάσω το ζευγάρι που προηγείται. Δυστυχώς στο 8<sup>ο</sup> λεπτό γίνεται μπροστά μου ένα ακόμα "πολύνεκρο" με αναβάτες που τους ρίχνουμε γύρο και μη μπορώντας να το αποφύγω, μπλέκομαι μαζί τους και έχω πτώση. Όταν ξεναβάζουν στην πίστα είμαι 9<sup>ος</sup> και τελειώνω το δεκάλεπτο σε

αυτή τη θέση. Το Παγκόσμιο έχει αγωνιστικά τελειώσει για μένα, αλλά τουλάχιστον έχω παλέψει ως εδώ, ενώ το έχω ευχαριστηθεί αφάνταστα. Η χρονομέτρηση των γύρων γίνεται με transponder που έχουμε όλοι πάνω στα μηχανάκια. Από την πλευρά της οργάνωσης έχουν επιστρατεύσει μια ελβετική εταιρεία χρονομέτρησης, η οποία ανεβάζει ζωντανά τους χρόνους στο internet. Κάποια στιγμή, κάτι με ενοχλεί. Όλες τις μέρες ακούω από τα μεγάφωνα "Car number 9 finished, car number 5 finished". Βρίσκω έναν από τους Ελβετούς, τον ρωτάω "Βλέπετε αυτοκίνητα να τρέχουν στο Παγκόσμιο Μοτοσυκλετών;". Το σκέφτεται λίγο, γελάει και σε 5-10 λεπτά ακούμε από τα μεγάφωνα "bike number 3 finished, bike number 2 finished". Το τέλος της αγωνιστικής ημέρας με βρίσκει να έχω γεμίσει με απίστευτες ποσότητες video και φωτογραφιών την ψηφιακή μου φωτογραφική.

### A beautiful Sunday

Η Κυριακή ημερώνει ακόμα λαμπρότερη και με θερμοκρασίες να κυμαίνονται στους 25-28 βαθμούς, πάλι, συνιστώσας ιδανικό περιβάλλον για αγώνα. Οι τελικοί ξεκινούν με παρουσίαση των οδηγών, ενώ το αλατοπίπερο προσθέτουν οι δυο cheerleaders που ξεσπκάνουν τον αντρικό πληθυσμό! Κινοίμαι περιφερειακά στην πίστα και βγάζω πολύ λίγες φωτό πλέον, ενώ παρακολουθώ τους κορυφαίους οδηγούς στον κόσμο, να δίνουν ρεσιτάλ οδήγησης, σε όλες τις κατηγορίες. Ενώ οι χρόνοι τους είναι σταθερά χαμηλοί, φαίνονται να πηγαίνουν... αργά και το κάνουν να δείχνει τόσο εντυπωσιακά εύκολο! Τα δε πατήματα στις στροφές, ειδικά των 2-3 πρώτων είναι σαν να έχουν αντιγραφεί με καρμπόν. Σε κάθε γύρο! Εκπληκτικό! Φυσικά,

δεν λείπουν τα τουμπιδια. Ακόμα και ο Lopez έχει τις στιγμές του. Μια και είναι Κυριακή, η πίστα έχει γεμίσει με θεατές γύρω-γύρω οι οποίοι ενθουσιάζονται με το μηχανάκια nitro, κυρίως, τα οποία όντας δίχρονα, πραγματικά σε ξεμυαλίζουν με τον θόρυβο από τις εξατμίσεις τους!

Τα τελικά αποτελέσματα με φέρουν 31<sup>ο</sup> ανάμεσα σε 43 εκκινίσαντες στην κατηγορία μου, κάτι που θεωρώ έως και κατόρθωμα, δεδομένης της πλήρους απειρίας μου στους αγώνες τηλεκατευθυνόμενων μοτοσυκλετών, σε αντίθεση με τους περισσότερους άλλους οδηγούς που τρέχουν στα εθνικά πρωταθλήματά τους όλο το χρόνο. Και μάλιστα, οι οδηγοί που έχω περάσει, δεν έχουν εγκαταλείψει, αλλά έχουν όλοι γράψει σχεδόν εξίσου καλά γυρολόγια με μένα. Το απόγευμα γίνεται πανηγυρικά η απονομή στους 10 κορυφαίους σε κάθε κατηγορία. Λίγο αργότερα τα μαζεύουμε από την πίστα, οριστικά πλέον. Οι Άγγλοι με καλούν για μια ακόμα φορά για φαγητό. Περπατάμε κοντά στο ξενοδοχείο μας και βρίσκουμε μια παρέα από Γερμανούς, Ελβετούς και Αυστριακούς, μαζεμένους σε ένα κοντινό ρεστοράν. Καθόμαστε να φάμε όλοι μαζί, μια τεράστια παρέα. Ανεξάρτητα από τα αποτελέσματα του καθενός, τα γέλια και τα περάγματα δίνουν και παίρνουν και η μπίρα ρέει άφθονη στη ζεστή γαλλική βραδιά.

### Τουρισμός μετ' εμποδίων!

Την Δευτέρα το πρωί, χωρίς το άγχος του ξηνιπτριού, πλέον, παίρνω το δρόμο της επιστροφής. Έχω υπολογίσει να πάρω το πλοίο από την Ancona για την Ελλάδα την Τρίτη το απόγευμα. Και έχω να κάνω 850 χλμ. από την "σύνομη" διαδρομή, ή λίγο περισσότερα από την "όμορφη". Έτσι, ξεκινώ με κατεύθυν-





Ακόμα και στο βρεγμένο, η πρόσφυση ήταν πολύ καλή με μαλακά βρόχινα λάστιχα

**ΤΕΧΝΙΚΗ** 1,8 kg  
**ανάβυση** 115 km/h!



Η κάτοψη δείχνει πολύπλοκη, αλλά δεν είναι. Η σιλουέτα φαίνεται στενή, αλλά σκεφτείτε ότι το KP1 1 είναι 5 χιλιοστά στενότερο. Ο χρυσός κύλινδρος που συνδέεται με την πάνω πλάκα του πιρουνιού είναι το σταμπιλιζατέρ. Τα μαύρα πλαστικά που εξέρχουν από το σασί, είναι τα στρίγματα του φαίρινγκ. Τα αλουμινένια στρίγματα λίγο πιο πίσω, ορίζουν το όριο κλίσης και βοηθούν να ξαναξεκινήσει η μοτο χωρίς εξωτερική βοήθεια σε περίπτωση πτώσης.



Η σιλουέτα είναι πολύ στενή και μπορεί να στρίψει σε απίθανες κλίσεις



Για του λόγου το αληθές: 63,9 μίρες. Ποιος Rossi και Biaggi;

### Τι μου έμεινε...

...Λοιπόν από αυτήν την εμπειρία; Κατ' αρχήν η χαρά του να συναντήσω τους κορυφαίους οδηγούς της Ευρώπης στα τηλεκατευθυνόμενα μηχανάκια. Επ... Παγκόσμιο δεν είπες; Ναι, πράγματι, αλλά στην πράξη δεν εμφανίστηκαν Αμερικάνοι, ο Αυστραλός και μερικοί από το Χονγκ Κονγκ που είχαν εμφανιστεί στα προηγούμενα Παγκόσμια. Οπότε, να μεν έμεινε το όνομα, αλλά πρακτικά ήταν μόνο με ευρωπαϊκές συμμετοχές. Έμαθα απίστευτα πράγματα, όσον αφορά το στήσιμο της μοτοσυκλέτας. Πράγματα για τα οποία μπορεί να διαβάζεις σε ένα forum, αλλά αν δεν ξέρεις πώς να τα εφαρμόσεις ανάλογα με το δικό σου ιδιαίτερο οδηγικό στιλ, μπορεί και να μην αποδώσουν όπως θα ήθελες. Και, όπως και στην οδήγηση της αληθινής μοτοσυκλέτας, όλα έχουν να κάνουν με την αίσθηση που αποκομίζεις, το ίδιο συμβαίνει και με τα τηλεκατευθυνόμενα, με μια μικρή μεν, αλλά ειδοποιό διαφορά: Το οδηγός, αλλά δεν είσαι πάνω του, να νιώσεις τις δυνάμεις και να τις ελέγξεις. Η αίσθηση της οδήγησης, πάντως, μόνο με αληθινής supersport μπορεί να συγκριθεί. Πύρωσις!

Και, τέλος, φυσικά το ίδιο το ταξίδι, του οποίου είμαι φανατικός λάτρης, από τότε που το... δοκίμασα. Και έπρεπε να φτάσω 40 χρονών, το 2000, και τελείως συγκυριακά να κάνω το πρώτο μου ταξίδι στην Ευρώπη: Γαλλικές Άλπεις, Προβηγκία, Κυανή Ακτή, παρόλο που οδηγώ μοτοσυκλέτες από τα 17 μου. Τι μέλλει γενέσθαι; Του χρόνου αποφασίστηκε να γίνει στο Lostallo της Ελβετίας, σε μια πανέμορφη τοποθεσία χαμένη μέσα στις Άλπεις και ήδη έχω... ψηθεί! Το 2012 θα γίνει στο Riccione της Ιταλίας, κοντά στο Σαν Μαρίνο, το οποίο εξάλλου ανέλαβε τη διοργάνωση. Στην Ελλάδα τα πράγματα είναι από πενιχρά μέχρι ελάχιστα, αλλά αυτό δεν με... πτοεί. Μπορώ να κάνω τις προπονήσεις μου, να εφαρμόσω αυτά που έμαθα και να βελτιώσω και το μηχανάκι και τα χέρια μου. Και... να διαδώσω τα τηλεκατευθυνόμενα μηχανάκια! Ήδη ψήνωμαι το χειμώνα να πάρω καινούριο μηχανάκι. Έχω σταμπάρει ένα Ιταλο-γερμανικό AR που γίνεται ωραιότατα SBK. Όχι ότι έχω καταφέρει να πάω το "παλιό" μου '09 πέρα από τα όριά του, αλλά... η μυρωδιά του καινούριου δεν είναι πάντα ωραία;

Τ είναι αυτά τα τηλεκατευθυνόμενα μηχανάκια, λοιπόν; Και το κυριότερο, πως στο καλό στέκονται στις 2 ρόδες; Ανεπίτρεπτη ερώτηση, θα έλεγα, για ανθρώπους που οδηγούν μοτοσυκλέτα! Παρόλα αυτά, ας εξηγήσω δυό-τρία πράγματα.

Υπάρχουν αρκετές κατηγορίες, ασφάλτινα και χωμάτινα, ηλεκτρικά και με δίχρονο κινητήρα εσωτερικής καύσης που καίει ήλιο με λάδι. Υπάρχουν σε αρκετές κλίμακες: Τα χωμάτινα σε 1/4 και 1/5, που σημαίνει μήκος 45-50 εκ. και βάρος γύρω στα 2 κιλά ή παραπάνω.

Τα ασφάλτινα υπάρχουν σε κλίμακες 1/8 και 1/5, με πιο δημοφιλή την κατηγορία 1/5. Οι διαστάσεις είναι παρόμοιες με των χωμάτινων, με μήκος 40-45εκ, μεταξόνιο που κυμαίνεται από 28-32 εκ. και βάρος ανάλογα με την εταιρεία και το μοντέλο από 1500γρ. μέχρι 2 κιλά. Αγωνιστικά, υπάρχουν τρεις κατηγορίες: Τα Nitro, τα Superbikes και τα Stock. Οι δύο τελευταίες κατηγορίες είναι ηλεκτρικές. Οι διαφορές εντοπίζονται στους περιορισμούς που έχουν τα Stock: Ελάχιστο βάρος 1.800γρ. (SBK ελεύθερα), ίδιο stock μοτέρ που στο Παγκόσμιο το αγοράσαμε σφραγισμένο από τη γραμματεία του αγώνα στη μισή τιμή της λιανικής, σαφώς πιο αργό από τα "ελεύθερα" μοτέρ των SBK. Επίσης, είχαμε συγκεκριμένο γρανάζωμα με μια απόκλιση 0,1%. Μας μάρκαραν να γρανάζω με blanco, και αν χρειαζόταν να αλλάξουμε ένα γρανάζι, έπρεπε να το δηλώσουμε στη γραμματεία. Οι κανονισμοί για την κατηγορία stock άλλαξαν λίγο για το 2011: Λίγο πιο αργό μοτέρ με περιέλιξη 17,5T, ώστε να ξεχωρίζουν τα stock από τα SBK. ελεύθερο γρανάζωμα πλέον, αλλά το κατώτατο βάρος έφτασε τα 1900 γραμ. κάνοντας τις διαφοροποιήσεις από τα SBK ακόμα πιο έντονες. Ο σκοπός είναι να μουν νέοι στο χώρο και να παλέψουν λίγο-πολύ επί ίσοις όροις. Επίσης, δεν επιτρέπεται σε οδηγούς που έχουν τερματίσει στην 1<sup>η</sup> δεκάδα οποιασδήποτε κατηγορίας σε Παγκόσμιο να τρέξουν stock.

Τα Stock δεν έχουν μηχανικά φρένα και αρκούνται μόνο στο φρένο που παρέχει το ηλεκτρονικό speed control στον πίσω τροχό, δηλαδή ο ελεγκτής της ροής του ρεύματος της μπαταρίας προς το μοτέρ. Τα μοτέρ είναι brushless, πλέον, δηλαδή χωρίς καρβουνάκια, κάτι που αφενός τα κάνει αρκετά πιο γρήγορα, αφετέρου έχει αυξήσει θεαματικά την αξιοπιστία. Στα Nitro και τα SBK επιτρέπονται και 2 και 3 φρένα, κινούμενα από σερβομηχανισμό κατ' εντολή του οδηγού. Συνήθως είναι πλευστά δισκόφρενα από ατσάλι ή αλουμίνιο, με τακάκια από fiberglass και κινούνται με ντίζες.

Οι μπαταρίες που χρησιμοποιούνται είναι πολυμερών λιθίου (LiPo), δύο στοιχείων και ονομαστικής τάσης 7,4V, ενώ φορτισμένες δίνουν 8,4V και τρομερή διάρκεια και απόδοση σε "γκάζ" σε σχέση με τις NiCd και NiMH του παρελθόντος που έδιναν μόλις 8V φορτισμένες.

Τα ηλεκτρονικά speed control πλέον έχουν εξελιγμένα ηλεκτρονικά, αναβαθμίζονται από το internet και μπορούν να δώσουν θεαματικά αυξημένες επιδόσεις, αλλά και εξοντωτικές θερμοκρασίες στα μοτέρ. Δεν είναι καθόλου σπάνιο να δεις ακόμα και δύο ανεμιστήρακια στριμωγμένα πάνω στα μηχανάκια.

Η κατασκευή του σασί είναι από ανθρακόνημα, αλουμίνιο ή και τα δύο και συνδυάζεται με ελαφρά πλαστικά. Οι αναρτήσεις είναι USD πιρούνι, μπροστά, που λειτουργεί με λάδι και προφανώς είναι πολυρυθμιζόμενο, τόσο στις αποσβέσεις, όσο και στη συμπίεση. Σε νεότερα μοντέλα υπάρχουν εναλλακτικά μπροστινά, που θυμίζουν Telelever ή Hossack, με ένα ή δύο μικρά αμορτισέρ. Το ίδιο ισχύει φυσικά και για το (ή τα) πίσω αμορτισέρ, που συνήθως εδράζεται στο ψαλίδι χωρίς μοχλικό.

Η μετάδοση γίνεται με το μπροστινό γρανάζι της αλυσίδας ορόκντρα με το γρανάζι της πρωτεύουσας μετάδοσης, συνήθως, ώστε να αποφεύγονται οι μεταφορές βάρους. Είπα αλυσίδα, και ναι, οι περισσότερες μοτοσυκλέτες χρησιμοποιούν αλουμινένια πανάλαφρα γρανάζα και αλυσίδα, μικρογραφία της αληθινής που έχετε στη μοτοσυκλέτα σας (το GS μου δεν έχει!). Τελευταία, χρησιμοποιείται και ιμάντας στην τελική μετάδοση με άριστη αξιοπιστία και βελτίωση στην ταχύτητα. Στα σημεία τριβής υπάρχουν ρουλεμάν, που οι πιο ψαγμένοι αντικαθιστούν

με ίδια που έχουν κεραμικά υλικά στο εσωτερικό τους. Πανάκριβη μεν, αλλά κερδίζουν δεκατάκια σε επίπεδο Παγκοσμίου!

Το ντύσιμο, τέλος της μοτοσυκλέτας είναι από λεπτό διάφανο lexan, όπως και ο αναβάτης, τα οποία βάνονται στο εσωτερικό τους με αερογράφο συνήθως, με αποτέλεσμα αφενός να διατηρεί τη ψαλάδα του εξωτερικά, αφετέρου να μην φεύγει το χρώμα στις αναπόφευκτες πτώσεις. Υπάρχουν διάφορα σχέδια γωνωστών μοτοσυκλετών, με τα πιο διαδεδομένα το αγγλικής προέλευσης GSX-R 1000 (05), σαν το δικό μου, το Ducati Desmosedici, Yamaha R1 και άλλα.

Η οδήγησή τους ξεφεύγει από τα γνωστά που ισχύουν για τα τηλεκατευθυνόμενα αυτοκίνητα και συνδυάζει αυτό που είπα στην αρχή για την αίσθηση με πρόβλεψη της κίνησης στις στροφές. Τι σημαίνει αυτό; Ότι δεν φτάνεις στη στροφή και απλά στρίβεις το τιμόνι, αλλά ξεκινάς τη διαδικασία του στρίψιματος πριν τη στροφή και ελέγχεις την ροή της στροφής, την κλίση τη μοτοσυκλέτας και την ακτίνα στροφής σχεδόν αποκλειστικά με το γκάζι. Σας φαίνεται γνώριμο; Έτσι δεν στρίβετε και τη μοτοσυκλέτα σας στο δρόμο; Θα έχετε δει στις φωτογραφίες κάτι πλαστικά εξαρτήματα να εξέρχουν από το fairing. Αυτά δεν βοηθούν στο στρίψιμο, αλλά μάλλον το χαλάνε. Στην ουσία πρόκειται για βοηθήματα εκκίνησης: Σε περίπτωση που το μηχανάκι πέσει στην άσφαλτο, ακουμπά στους τροχούς και στα πλαστικά αυτά. Με απαλό γκάζι, μπορούν συνήθως να ξεκινήσουν κάνοντας μια σπειροειδή διαδρομή, με διάμετρο 1-2 μέτρα. Όσον αφορά τα δικά μου πλαστικά βοηθήματα, έχουν στα άκρα πλαστικές ροδίτσες με ρουλεμάν στο εσωτερικό τους, ώστε όταν ακουμπούν στις στροφές να μην "ξεφορτώνουν" κανέναν από τους δύο τροχούς στις υπερβολικές κλίσεις. Και είναι και νόμιμα με τους κανονισμούς.

Όταν πήγα στο Παγκόσμιο τα είχα αρκετά χαμηλά, πετυχαίνοντας μικρές κλίσεις στις στροφές και μη χρησιμοποιώντας όλο το πέλας του πίσω ελαστικού μου. Οι Άγγλοι το είδαν, έβαλαν ένα κλισιόμετρο στο

σασί μου και τα στράβωσαν τόσο ώστε το μηχανάκι μου να φτάνει τις 65 μίρες κλίση! Τρομακτικό πάνω στον πάγκο. Νόμιζες ότι... έπεσε! Μαζί με τις άλλες ρυθμίσεις που μου πρότειναν, μου χάρισαν δύο γύρους στο οκτάλεπτο! Να επανέλθω για μια στιγμή ακόμα στο στρίψιμο, που είναι και η πεμπτουσία της μοτοσυκλέτας στο κάτω-κάτω. Η αρχή του στρίψιματος γίνεται με counter steering, ακριβώς όπως και στις αληθινές: Σπρώχνεις το τιμόνι δεξιά για να ξεκινήσεις μια στροφή αριστερά και το αντίθετο. Φυσικά, έχουμε ρυθμίσει την τηλεκατευθυνσή μας ώστε στρίβοντας δεξιά, η μοτοσυκλέτα να ξεκινά με δεξιά στροφή.

Ένα περίεργο ζήτημα υπάρχει με τις διαστάσεις τροχών και ελαστικών. Δεν είναι γνωστό στο χώρο των τηλεκατευθυνόμενων ποιος και πότε ακριβώς καθιέρωσε τις διαστάσεις τους, αλλά αν αναγάγεις την κλίμακα σε 1:1 η μπροστινή ζάντα είναι 16,5 ιντσών και η πίσω 18! Ενδεχομένως υπάρχουν σαν διαστάσεις από τη δεκαετία του '80 ή του '90 και έμεινε έτσι. Το δε πλάτος των ελαστικών, συγκρινόμενο με τα αληθινά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι 145/45-16,5 εμπρός και 170/50-18 πίσω. Το ευχάριστο είναι ότι παρόλο που υπάρχουν μόνο δύο εταιρείες που φτιάχνουν τέτοια ελαστικά, και μάλιστα και οι δύο Ιταλικές (!), τα λάστιχα που υπάρχουν σε αρκετές γόμες σλικ και "βρόχινα", υπερεπαρκούν για τις ταχύτητες και τις επιδόσεις των μικρών μοτοσυκλετών. Α... επιδόσεις... Οι Αυστριακοί μου είπαν στο Παγκόσμιο, ότι σε μια πίστα τους, στο Αίγειν, που έχουν εγκαταστήσει ραντάρ στην ευθεία της πίστας, βλέπουν κατ' επανάληψη πάνω από 100 στο τέλος της ευθείας. Από τα ηλεκτρικά μηχανάκια SBK! Το Stock είναι λίγο πιο αργά: 65-75 km/h! Ένας μάλιστα μου έλεγε ότι το έχει γρανάζω για 115 περίπου και μπορούσε στην ευθεία της Grenoble, που είχε 75 μέτρα μήκος, να τερματίζει το (ηλεκτρικό!) μοτέρ του.



Η κλίμακα είναι 1/5. Ο αναβάτης και το φαίρινγκ είναι φτιαγμένα από διάφανο πολυκαρμπονάτο (lexan) το οποίο βάφεται εσωτερικά, ώστε να μη φεύγει το χρώμα στις αναπόφευκτες-τούμπες. Τα ελαστικά υπάρχουν σε διάφορες γόμες, ενώ θα βρούμε και βρόχινα

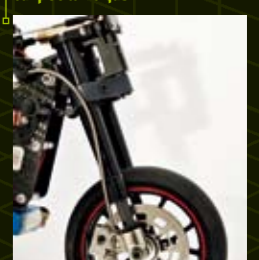
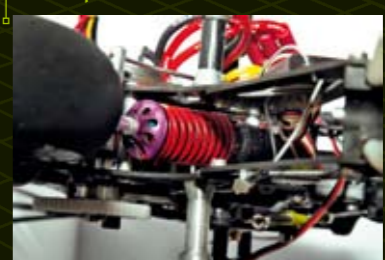
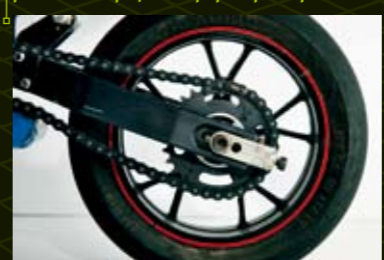


Η KP09e είναι μεν μοντέλο '09, όπως δηλώνει το όνομά της, αλλά δεν θεωρείται "παλιά", παρά έχει ακολουθήσει και μοντέλο '10 και πρόσφατα '11. Οι νεότερες εκδόσεις αποτελούν διαδοχικές και ουσιαστικές βελτιώσεις του '09. Το σασί είναι από ανθρακόνημα, ενώ το αλουμίνιο κυριαρχεί στα μεταλλικά αντικείμενα

Η πολύπλοκη πλευρά της μοτο: Στο πάνω μέρος διακρίνεται το σύστημα διεύθυνσης, με τα δύο οριζόντια ελατήρια. Στα δεξιά τους ο μηχανισμός που κινεί το μπροστινό φρένο. Το γρανάζι είναι από ανθεκτικό delrin και αλουμίνιο. Στο κάτω μέρος βρίσκεται η μπαταρία, που βάσει των κανονισμών είναι 7,4 βολτ.

Οι τροχοί είναι από αλουμίνιο. Τα λάστιχα είναι φυσικά λαστικένια και ανάμεσα σε αυτά και τις ζάντες υπάρχει σπογγώδες υλικό που παίζει τον ίδιο ρόλο με τον αέρα των ελαστικών της αληθινής μοτοσυκλέτας μας. Για να μην "μπαλονιάζουν" τα κολλήματα στις ζάντες μεκυσνοακρυλική κόλλα (όπως Ploglo). Η μετάδοση γίνεται με αλυσίδα και γρανάζια. Οι αλουμινένιοι αποστάτες φροντίζουν για την τάση της αλυσίδας. Το ψαλίδι είναι μονοκόμμο, αλουμινένιο και εδράζεται σε μεγάλα ρουλεμάν

Το πίσω αμορτισέρ προέρχεται από κάποιο χωμάτινο φορτηγάκι. Ρυθμίζεται η απόσβεση με διαφορετικά λάδια και βαλβίδες εσωτερικά, ενώ το ρυθμιζόμενος προφόρτισης ελατήριο μπορεί να αλλάξει ανάλογα με τις συνθήκες. Και εδώ κυριαρχούν τα "ευγενή" υλικά: Ο άξονας του αμορτισέρ είναι από τιτάνιο, το κάτω πιστέλο και το σώμα του από αλουμίνιο



Το ανάποδο πιρούνι, είναι κατασκευασμένο από αλουμίνιο διαθέτει μεταβλητή προφόρτιση και απόσβεση. Εσωτερικά υπάρχουν λεπτά αμορτισεράκια, με λάδι και ελατήρια, παρόμοια με τα φυσίγγια (cartridge) που έχουν τα σύγχρονα superbikes. Το μπροστινό φρένο (παρά το απαγορευμένο στην κατηγορία stock) είναι ατσάλινος δίσκος. Τα τακάκια είναι από fiberglass και η κίνηση στη δαγκάνα δίνεται μέσω ντίζας