

Συμμετέχουμε στο παγκόσμιο πρωτάθλημα RC Bikes

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΛΒΕΤΙΑ | του Στέλιου Χατζόπουλου | φωτό: του ίδιου

αποστολή



Μεγάλες υψομετρικές διαφορές μέσα στην πίστα, καθώς και μεγάλα κάμπερ στις στροφές που επέτρεπαν εξωφρενικές κλίσεις και πολύ υψηλές ταχύτητες

Κι όμως, παγκόσμιο!

Ήδη είμαι στο πλοίο για Ανκόνα και μπροστά μου έχω δύο μέρες περιήγηση στις Άλπεις! Στροφιλικία τρελά, πάσα ψηλά, ο παράδεισος της οδήγησης! Ας ελπίσουμε μόνο να μη βρέχει! Από φίλους Ευρωπαίους μαθαίνω ότι βρέχει σε διάφορα μέρη της Ευρώπης. Θα δούμε... Η άσφαλτος έχει πρόσφυση, αδιάβροχα έχουμε, τι άλλο θέλουμε;

Από πέρσι που έτρεξα για πρώτη φορά στο παγκόσμιο πρωτάθλημα τηλεκατευθυνόμενων μοτοσυκλετών, ή αλλιώς RC Bike Worlds 2010, (MOTO τ. 477), είχα μέσα μου αποφασίσει ότι θέλω να το ξανακάνω. Με τη βοήθεια της οικογένειάς μου κατ' αρχήν και δευτερευόντως αρκετών φίλων και γνωστών, αυτό επιτεύχθηκε.

Προετοιμασία με νέο μηχανάκι

Όσον αφορά την προετοιμασία μου έχω κάνει διάφορα: Αγόρασα από τη Γερμανία ένα σκαμποντάκι των 6 ευρώ για να κάθομαι, αφού οι απασπώνες οι Ευρωπαίοι, κλασικά, ακόμα στα δέντρα με τις μαϊμούδες είναι. ΔΕΝ έχουν

πάγκους/καθίσματα στις πίστες τους, ενώ οι δικές μας πίστες, τόσο η FRT όσο και η Arena στον Ασπρόπυργο έχουν ωραιότατους πάγκους. Το Λοσταλλό... είναι αιώνες πίσω. Ευτυχώς ένας Αυστριακός φίλος από το περσινό παγκόσμιο, ο Bernhard Renner, που είχε έρθει με μοτοσυκλέτα και αυτός (V-Strom), φέτος έρχεται με αυτοκίνητο, οπότε προσφέρθηκε να κουβαλήσει μια καρέκλα επιπλέον, ειδικά για μένα!

Δοκιμάζοντας καλύτερο πακετάρισμα και αποφεύγοντας να κουβαλήσω ό,τι δεν θα χρειαζόμουν, φέτος δεν δανείστηκα τις τεράστιες αντι-αεροδυναμικές βαλιτσάρες Touratech του φίλου μου του Έλβις, αλλά κατάφερα να χωρέσω τα πάντα στις μικρότερες και πιο μαζεμένες βαλίτσες μου, κάνοντας χρήση και μιας αδιάβροχης τσάντας 50 λίτρων, που δέθηκε στην πίσω θέση.

Χωρίς να έχω καταφέρει να εκμεταλλευτώ όλες τις δυνατότητες της περσινής μου

μοτοσυκλέτας, της KPO9, που από τότε έχει αναβαθμιστεί σε KP10 και αργότερα σε μοντέλο 11, αποφάσισα να... αλλαξιποιήσω για αρκετούς λόγους. Τρέχω με το νέο μου απόκτημα, την Thunder Tiger SB-5, (δείτε συνοδευτικό box) που είναι ό,τι νεότερο και ριζοσπαστικότερο έχει φανεί τα τελευταία χρόνια στα τηλεκατευθυνόμενα μηχανάκια. Οι λόγοι έχουν να κάνουν αρχικά με τη χρήση των μπαταριών. Η KPO9 -και η KP10/11- παίρνουν μόνο softcase μπαταρίες εύκολα, ενώ αν προσπαθήσω να βάλω μεγαλύτερης χωρητικότητας και δυνατότερες hardcase μπαταρίες, θα πρέπει να φαρδύνω την καρίνα του φαίρινγκ με δυσάρεστα αποτελέσματα. Θα μειωθεί η γωνία κλίσης, ενώ θα χαλάσει η scale εμφάνιση. Πρακτικά, στην KP μπορούσα να χρησιμοποιήσω μπαταρίες με χωρητικότητα μέχρι 3600 mah, ενώ στην SB-5 μπορώ να βάλω ακόμα και 6000 mah. Ένας ακόμα λόγος για την αλλαγή εταιρείας,



Andrea Selva, πρωταθλητής Stock Ιταλίας. Προσεκτικό κόλλημα στα λάστιχα



Σε κάποιο Ιταλικό Passo...

Το ταξίδι αρχίζει. Προσεκτικό φόρτωμα και πακετάρισμα



Η πίστα του Lostallo βρίσκεται σε μια βαθιά κοιλάδα, λίγο πιο κάτω από το Passo San Bernardino



Michael Kleinhaus. Στην δεκάδα των SBK, μου χάρισε το πίσω ψαλίδι του και μαζί μερικά δεκατάκια στο γύρο



Το μέλλον είναι εδώ: Οι γιοί του 3^{ου} στα SBK, Marco Verna

όμως, που είναι και ο κυριότερος, αποτελεί η ύπαρξη μιας τεράστιας βάσης εμπειριών και ρυθμίσεων από αγωνιζόμενους σε όλη την Ευρώπη και κυρίως την Γερμανία. Η δε παρακαταθήκη ανταλλακτικών είναι σε πολύ καλύτερο επίπεδο, ενώ και το κόστος συντήρησης είναι μικρότερο. Τέλος, οι διαιρούμενοι τροχοί είναι κατασκευασμένοι από νάιλον, προσθέτοντας ευελιξία τόσο στην οδήγηση, όσο και στην αλλαγή ελαστικών που γίνεται ξεβιδώνοντας έξι βίδες για κάθε τροχό.

Μιλώντας για προετοιμασία θα πρέπει να ευχαριστήσω για μια ακόμα φορά το κατάστημα Fanatix στην Κηφισιά που μου επιπαιστήθηκε το κλειδιά της πίστας για δεκάδες φορές, ώστε να κάνω προπόνηση μεσοβδόμαδα, και πρακτικά όποτε ήθελα! Προπόνηση όμως χωρίς να μετράς και χρόνους γύρων είναι και λίγο άσκοπη, αφού έχεις καταφέρει να στήσεις αξιοπρεπώς την ανάρτηση της μοτοσυκλέτας. Από ένα σημείο και

μετά χρειάζεσαι τους χρόνους για ναμπορείς να δεις αν οι όποιες αλλαγές στο γρανάζωμα, στα ηλεκτρονικά ή στις αναρτήσεις κάνουν κάποια διαφορά και προς τα που. Καλύτερα ή χειρότερα;

Έτσι έμαξα και βρήκα στο ebay Αγγλίας ένα μεταχειρισμένο Orion Lap Counting System του 2001, προς 50 λίρες, μαζί με τα ταχυδρομικά. Ανεκτίμητο αξεσουάρ και είναι να απορείς γιατί δεν το φτιάχνουν πια! Βάζεις το transponder πάνω στο μηχανάκι, με ένα led να εξέχει στο πλάι του φαίρινγκ, από μια τρυπίδα και ακουμπάς το δέκτη στην άκρη της ευθείας της πίστας. Κάθε φορά που περνάς, ακούς μπιπ-μπιπ και γράφει το γύρο! Αν κάνεις ταχύτερο γύρο, κάνει 4 μπιπ! Στο 10λεπτο (ρυθμιζόμενο) κάνει 6 μπιπ, δηλώνοντας τη λήξη του χρόνου. Τα γυρολόγια μεταφέρονται άμα θες στο λάπτοπ με ένα adapter (10 λίρες από ebay!) και ένα USB-to-serial adapter (είναι μοντέλο 2001,

είπαμε!) από τα δικά μας Πλαίσια/Multirama με 6 ευρώ!

Και, ω τι χαρά, έκανα και 35-πολλά επιτέλους, ενώ γυρίζω εύκολα στα 36-37 δευτερόλεπτα, το 35- είναι κάπως πιο δύσκολο! Όταν δε η πίστα είναι ζεστή (30°C και άνω) οι γύροι πέφτουν στα 40-42 και... απορείς. Αλλά με τις ψηλές θερμοκρασίες του Ιουλίου οι γύροι αρχίζουν και φθίνουν. Οδηγώ όλη την πίστα περνώντας την ευθεία από δεξιά προς τα αριστερά, όπως ακριβώς θα είναι και στον αγώνα στο Λοσταλλό. Προτιμούσα τις πολύ πρωινές ώρες, από 7 έως 10, οπότε δεν κινδύνευα να λιώσω κάποιο μοτέρ, ή να "χαλάσει" η πρόσφυση της πίστας από την πολλή ζέστη. Το βολικό είναι ότι συνήθως δουλεύω απόγευμα, οπότε έχω αρκετά πρωινά ελεύθερα.

Το πρόγραμμα

Όσον αφορά το ταξίδι, ιδού με μια ματιά το



για διανυκτέρευση. Οι τιμές: 40-50% φτηνότερες από το Saint Moritz, λίγα χιλιόμετρα νωρίτερα.

Η Τετάρτη ξημέρωσε αρκετά ζεστή. Μην φανταστείτε τα 40άρια που βιώνετε στην Αθήνα (τα μαθαίνω!), αλλά ωραίες θερμοκρασίες της τάξης των 20-25°C.

Είχα προγραμματίσει να κάνω δυο σκόμα Passa σήμερα, το Splugenpass και το San Bernardino, ακριβώς κάτω από το οποίο βρίσκεται το Λοσταλλό, αλλά αρχίζοντας να ανεβαίνω το πρώτο φιλοτρόμαξα, μια και είναι και πιο στενό και πιο απότομο από το Stelvio, οπότε στα πρώτα 2 χλμ. απλά έκανα μεταβολή και πήγα από τα πεδινά, μέσω επαρχιακών και εθνικών οδών, από την Bellinzona.

Τελικά, είμαι στην πίστα στις δύο το μεσημέρι, ξεπακετάρω και ετοιμάζομαι για τα ελεύθερα χρονομετρημένα, μόνο που... η σειρά μου τρέχει ΤΩΡΑ!!! Φυσικά, έχασα το πρώτο, αλλά ήμουν έτοιμος για τα δυο επόμενα στις 3:30 και 5:30 το απόγευμα. Μέχρι να τρέξω, παρέλασαν από το τραπέζι μου οι... πάντες! Κυριολεκτικά! Έχοντας δε πει σε διάφορα ξένα forum για την ομοιότητα της πίστας FRT στη Σταμάτα με το Lostallo, ειδικά οι "παλιοί" φίλοι μου οι Άγγλοι με παρακολούθησαν με πολύ ενδιαφέρον. Οι γρήγοροι της Stock κατηγορίας γυρίζουν στα 35-36 δευτ. το γύρο και πιάνουν τελικές της τάξης των 74-75 χλμ/ώρα. Εγώ γύριζα στο 39-41 και με τελική στα 69-70. Έχουν βάλει ένα "ραντάρ" στη γέφυρα της πίστας και μετράει συνέχεια όποιον περνά! Οι Άγγλοι φίλοι μου με ενημερώνουν δεόντως!

Η πίστα παρά τις ομοιότητες, πάντως, είναι αρκετά πιο στενή, όχι ενοχλητικά όμως, ενώ έχει σαφώς καλύτερο κράτημα από την αξιοποιημένη τις τελευταίες 10-15 μέρες FRT και έχει τρελές κλίσεις και εναλλαγές κλίσεων ανάμεσα στις στροφές, σε σημείο που τα μηχανάκια μερικές φορές απογειώνονται. Προσέξτε, δεν σουζάρουν, τουλάχιστον τα σποκ, αλλά απογειώνονται! Αύριο θα το αποτυπώσω σε βίντεο!

Στο δεύτερο χρονομετρημένο μου, λοιπόν έγραψα ένα καλό 15άρι, όταν οι πρώτοι (που ήταν εκεί από τη Δευτέρα!) έγραφαν 17 και ενίοτε 18, ενώ στο τρίτο που νόμιξα ότι... του πήρα τον αέρα, έκανα 45 στουκίτσες εντός πίστας, ευτυχώς καμιά στα χόρτα και 863 λάθη! Παρόλα αυτά πήγα πιο γρήγορα (!!!) και έκανα παραλίγο 16! Για 1 δευτερόλεπτο! Γύρισα στο μεν ένα δεκάλεπτο στα 40-41 με ένα best lap 38.7 και στο δεύτερο γύριζα συνέχεια 39-40 με παρόμοιο best.

Η εξαιρετική ατμόσφαιρα εξακολουθεί να υπάρχει, οι πρωταθλητές και οι γρήγοροι ήρθαν να με ρωτήσουν αν χρειάζομαι κάτι, πράγμα που το εννοούν, οπότε και εγώ, δραττόμενος της ευκαιρίας, ρώτησα για... τουρμπιρίσματα, για γραναζώματα, κλπ! Και πήρα ειλικρινείς απαντήσεις!

Σύμφωνα με το πρόγραμμα, αύριο έχει εκκίνηση στις 8:30 με νίτρα, εγώ τρέχω 9:30 το πρώτο μου και μετά βλέπουμε.

πρόγραμμα (το χρονικό γραφόταν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού):

- Κυριακή 7 Αυγούστου, αργά το πρωί φεύγω για Πάτρα. Το απόγευμα στις 17.00 αναχωρεί το πλοίο για Ιταλία.

- Δευτέρα μεσημέρι στην Ανκόνα, Δευτέρα βράδυ λίμνη Garda ή Trento σε φίλους (400-450 χλμ. περίπου).

- Τρίτη πρωί, βόρεια προς διάφορα passa, μεταξύ των οποίων το Passo Stelvio, ίσως το Passo Eira, μετά Saint Moritz, Passo Bernina, διανυκτέρευση κάπου εκεί (300 χλμ. περίπου).

- Τετάρτη πρωί, SplugenPass, Passo San Bernardino, Lostallo (190 χλμ. περίπου).

Έχω βρει ξενοδοχείο με 80 ελβετικά φράγκα στο Lumino, 17 χλμ. νότια του Λοσταλλό. Πιο κοντά, πρακτικά δεν είχε... Βρήκα ένα μόνο, σε ένα κοντινό χωριό με 120 φράγκα τη βραδιά! Κάμπινγκ δεν θέλω, μπορεί να βρέξει, συν το κουβάλημα σκηνής κλπ., έξτρα βόρ.

Στην επιστροφή θα φύγω από το Lumino. Δευτέρα πρωί, την ημέρα του δεκαπενταύγουστου, κατά τις 6 με 7 το πρωί θα ορμήξω στην Autostrada για 550 χλμ. ως την Ανκόνα, να προκάμω το παπόρι που φεύγει κατά τις 5 το απόγευμα.

Αν μου έχουν μείνει λεφτά (είναι ένα ζήτημα, στην ακριβή Ελβετία!) θα κατέβω Ηγουμέντσα - που φτάνει νωρίς το πρωί της Τρίτης - να κάνω και την Εγνατία, που δεν την έχω οδηγήσει ποτέ (!) μέχρι Κοζάνη και μετά νότια προς Λάρισα και κάτω από ΕΟ. Αλλιώς, μένω στο καράβι, κατεβαίνω στην Πάτρα, το απογευματάκι και πίσω στην Αθήνα. Η διαφορά στο χρόνο είναι ελάχιστη. Από Ηγουμέντσα θα είμαι σπίτι στις 2-3 το μεσημέρι, από Πάτρα στις 6-7 το απόγευμα. Αυτά είναι τα σχέδια... Στην πορεία, βλέπουμε.

Μέχρι την πίστα!

Την Δευτέρα το απογευματάκι και ενώ είμαι καθ' οδόν για λίμνη Garda, με παίρνει τηλεφωνο ένας φίλος μου Ιταλός και με προσκαλεί στο σπίτι του στο Trento. Οπότε την έβγαλα κυριολεκτικά τζάμπα εκείνο το βράδι! ΟΚ, εγώ κέρασα τα παγωτά μετά την πίστα! Την Τρίτη το πρωί, αφού έφαγα το κρύο της αρκούδας στο Passo Stelvio, μιλάμε για 8°C, και στη συνέχεια στα επόμενα 2-3 Passa και σε όλο το δρόμο μέχρι το Saint Moritz -και λίγο παραπέρα- σταματώ στην Silvaplana,



Η νεότερη KP-Designs KP1 1-v2, με νέο πλαίσιο. Πρώτη εμφάνιση στο Lostallo



Από τις ωραιότερες διαδρομές της Ευρώπης: Κατέβασμα του Passo Stelvio

Στα τραπέζια των πιτς υπήρχε πάντα δράση. Εδώ ο Γερμανός Axel Hellwig

Η εξέδρα των οδηγών ήταν στο 2^ο όροφο. Απαραίτητο να είσαι ψηλά όταν οδηγείς σε μια τόσο μεγάλη πίστα. Στον 1^ο όροφο η γραμματεία του αγώνα



Το βραδάκι, στην επιστροφή στο ξενοδοχείο μου, 17 χλμ. νότια στο Lumino, κοντά στην Bellinzona, σταμάτησα να φάω μια πίτσα σε ένα takeaway, στο Roveredo. Ο τυπάς μόλις είδε την πινακίδα μου, άρχισε τα "kalispera, kalimera" και μου είπε ότι πρόσφατα δυο Έλληνες σταμάτησαν εκεί για πίτσα, επίσης...

Στα "άσχετα" σκόλια: Εν αντιθέσει με πέρσι, που το Παγκόσμιο ήταν Παγκόσμιο κατ' όνομα μόνο, αφού συμμετείχαν μόνο Ευρωπαίοι, φέτος έχουμε και δυο Αυστραλούς, άρα ΕΙΝΑΙ παγκόσμιο!

Πέμπτη 11.08.2011

Η μέρα ξεκίνησε με δροσιά και το γκαζόν βρεγμένο! Και σήμερα γίνονται timed practice, σε συνέχεια των χτεσινών τριών. Στο πρώτο μου, στις 9 το πρωί, με τον ήλιο να μην έχει φανεί ακόμα μέσα στη βαθειά κοιλάδα, την πίστα μισόστεγνη και το γκαζόν μουσκεμένο από τη βροδινή υγρασία, μου κόω-ναν μία ένας Γερμανός, όταν διασταυρώθηκαν οι τροχιές μας στο τέλος της ευθείας και στην είσοδο της παρατεταμένης που την βγάζεις τέζα, με όσα έρχεσαι, στον πρώτο γύρο και με στέλνει αδιάβαστο στο γκαζόν και με κουρεμένο τον ιμάντα μετάδοσης! Με χτύπησε ακριβώς στην πίσω τροχαλία! Άρα... γράφω αυτό τον ένα γύρο και εγκαταλείπω.

Στο επόμενο, στις 11, με ζέστη πια και φυσικά όχι σαραντάρια, απλά 20-22, γράφω ένα καλό 16άρι, αλλά είμαι σχετικά αργός, μου λένε οι Άγγλοι που με παρακολουθούν. Δυναμώνω λίγο τα τουρμπιρίσματα και στις 2 το μεσημέρι κάνω ένα ακόμα κα-

λύτερο χρόνο, αλλά το μοτέρ σχεδόν έλιωσε: Έφτασε τους 105°C! Το ξε-τουρμπίζω μια ιδέα και στο τέταρτο, στις 4 το απόγευμα κάνω από χαζή στούκα 1 γύρο μέχρι να με ξετουμπιάρουν από το γκαζόν και ξεμένω στους 15, για άλλη μια φορά! Στις 7 το απόγευμα έχουμε parade όλων των εθνικών ομάδων και καναπεδάκια με σαμπάνιες προσφορά της οργάνωσης! Χλίδα, μιλάμε! Έγινε και το Concours -ο διαγωνισμός ομορφιάς- και οι κυρίες που διαλέξαν, δεν με κοίταξαν καν! Το κέρδισε ένας Αυστραλός με ένα σκούρο πράσινο (δεν το έβγαλα καν φωτό, θα καίγονταν το φίλμ!) και δεν είχε καν βραβείο. Απλά του άνοιξαν ακόμα μια σαμπάνια!

Από αύριο ξεκινάει τα... σοβαρά: Ημιτελικοί, Παρασκευή και Σάββατο και Κυριακή οι τελικοί. Τα αποτελέσματα, ως τώρα με φέρνουν 19 στους 26 της Stock. Θα μπορούσα και λίγο καλύτερα! Υγεία!

Παρασκευή 12.08.2011

Θα μπορούσε να είναι και... Παρασκευή και δεκατρείς!

Η μέρα ξεκίνησε καλά, κάνουμε τα τρία από τα τέσσερα Qualifying Heats σήμερα. Το τέταρτο, αύριο το πρωί στις 09:45, πρώτος-πρώτος τρέχω.

Το πρώτο QH πήγε συμπαθητικά, με 8λεπτά διάρκεια πλέον για όλους, έναντι των δεκάλεπτων που ήταν τα χρονομετρημένα δοκιμαστικά. Η εκκίνηση γίνεται εν κινήσει, χωρίς pushers. Μπαινουμε στην πίστα και ο αλυσίδα γνωστοποιεί τον χρόνο εκκίνησης: Σε 2 λεπτά εκκίνηση, σε 1 λεπτό, σε 30 δευτε-

ρα. Εμείς γράφουμε ήδη γύρους, οπότε από τη στιγμή που δίνει την εκκίνηση ο αλυσίδα, μόλις περάσουμε εν κινήσει από το σημείο καταγραφής των γύρων ξεκινά η μάχη του καθενός μας με το χρονόμετρο. Είμαι δέκατος με 10 γύρους, αλλά οι καλοί κάνουν 12 και ελάχιστοι 13. Συμπτωματικά έχω και το νούμερο 7, ταιριαστό με τα βαμμένα νούμερα του Νίκου! Δύο στούκες με κρατάνε χαμηλά... Η μόνη μας παρηγοριά είναι ότι ξετουμπιρίστες μας είναι η ελίτ των RC Bikes, το Heat με τους καλύτερους της κατηγορίας Superbikes! Εμείς, μόλις τελειώσει το Heat μας, παραδίδουμε τα μηχανάκια στον τεχνικό έλεγχο και πιάνουμε θέσεις ξετουμπιριστών στην πίστα για το επόμενο Heat.

Το δεύτερο QH μου ήταν σαφέστατα καλύτερο με σταθερότερο γυρολόγιο, ελάχιστες τούμπες, καλή διάθεση πάνω απ' όλα και γράφω 12 γύρους, τερματίζοντας αξιοπρεπώς πέμπτος. Αλλά... δεν είναι αρκετό, αφού είμαι μεν 18ος στη γενική κατάταξη, αλλά μπορώ και καλύτερα, όπως μου θυμίζουν οι ενθουσιώδεις Άγγλοι φίλοι μου από κάτω!

Το απογευματάκι ετοιμαζόμαστε για το τρίτο QH, μπαίνουμε στην πίστα, "race will start in 3 minutes", κάνουμε αργούς έως και σβέλτους γύρους, χαζογελάμε μεταξύ μας, και στα 30 δευτερά πριν την εκκίνηση, το μηχανάκι χάνει την δύναμή του και βγαίνει εκτός πίστας αργά - αργά. Με ξαναβάζουν μέσα, αλλά το μηχανάκι δεν προχωράει... πατάω το γκάζι και βλέπω καπνό να βγαίνει! Μιλάμε έπαθα τρομάρα απίστευτη! Κάπκιν τα ηλεκτρονικά μου; Βραχυκύκλωμα; Τι; Βέ-



Η ελληνική αποστολή με τα χρώματα του ΜΟΤΟ!

Η εκκίνηση των τελικών γίνεται με pusher. Για άλλη μια χρονιά την καλή ώθηση μου έδινε ο John Veal



Η SB-5 του Γάλλου Bezsó, που φτάνει τις διαιρούμενες ζάντες Ricco Corps. Στην δική του μοτο δοκίμασε για πρώτη φορά και μπροστινή διαιρούμενη ζάντα

Ο Γερμανός Thomas Feilner της Thunder Tiger



Eden Watson, από την Αυστραλία. Κέρδισε το βραβείο Concourse

Η πρωτότυπη Nuova Faor του περσινού πρωταθλητή Mario Lopez. Φαίνεται το μακρύτερο και ελαφρύτερο ψαλίδι

Μια από τις εξωτικές και πανάκριβες RG Evolution



βαία έχω κομπλέ δεύτερα ηλεκτρονικά, αλλά ποιος το χρειάζεται ΤΩΡΑ!!

Το βγάζω έξω, οι άλλοι ξεκινούν, το ψάχνω, όλα δουλεύουν κανονικά και το μοτέρ επίσης, μόνο που η πίσω ρόδα γυρίζει στον αέρα! Που είναι ο ιμάντας της τελικής μετάδοσης; Έχει μαγκώσει ανάμεσα στο μπροστινό pulley και το μοτέρ και έχει λιώσει, όπως και το ίδιο το μπροστινό pulley... δεν έχει δόντια πλέον! Γι' αυτό είδαμε καπνό! 16 ευρώ και 20 λεπτά αργότερα το μηχανάκι είναι έτοιμο για... αύριο! Ευτυχώς υπάρχει ένα container της Thunder Tiger Ελβετίας με όλα τα ανταλλακτικά στην πίστα.

Μετά τις 6 το απόγευμα φέρανε και μια τοπική μπάντα που έπαιζε παλιά ροκ που όλοι ξέραμε και σιγοτραγουδάγαμε, Credence, Steve Miller (το έχω και σε video!), Beatles, Stones, Deep Purple, Cat Stevens. Ταυτόχρονα είχε και BBQ με 10 φράγκα/ευρώ για όλους, οπότε πάλι φτηνά φάγαμε κι απόψε!

Αύριο, λοιπόν, το τέταρτο QH και μετά ημιτελικό τύπου "πυραμίδας", που θα συνεχιστούν και την Κυριακή, οπότε θα γίνουν και οι τελικοί. Επιγραμματικά, το Σάββατο τρέχω όπως είπα 09:45 τοπική ώρα και μετά ξανά στις 16:30. Ζήσε Μάν μου! Ανέβασα και 2-3 βίντεο στο youtube, επιτέλους, μια και το ξενοδοχείο μου έχει καλό σήμα, ενώ το wifi της πίστας είναι με μια γραμμούλα μόλις...

Σάββατο 13.08.2011

Η μέρα ξεκίνησε ψιλο-καλά με το τέταρτο προκριματικό που με έφερε στην έκτη θέση, αλλά στην ουσία δεν βελτίωσα, παρέμεινα 20ος, όπως και χτες.

Αυτό έγινε στις 09:45 το πρωί και στη συνέχεια η μέρα κύλησε όμορφα. Πήρα έναν υπνάκο στον ήλιο, ξάπλα στην καρέκλα που μου 'χε φέρει ο Bernhard Renner! Με έχει σώσει ο άνθρωπος, τι να λέμε! Ενδιάμεσα, με πλησίασε ένας Γερμανός, ο Michael Kleinhaus, όγδοος στα SBK μέχρι στιγμής και μου πρόσφερε δωρεάν δυο carbon μπράτσα για το πίσω ψαλίδι μαζί με ένα ιμάντα. Κόστος; 60 ευρώ. Για μένα; Δώρο! Το σετάκι περιλαμβάνει δύο μπράτσα, με το αριστερό τροποποιημένο ώστε να έχει και τενωτήρα και ταυτόχρονα μακραίνουν το μεταξόνιο κατά 8 χιλ., δίνοντας καλύτερη σταθερότητα - τα δοκίμασα στο ημιτελικό μου! Άψογα, με εμφανώς καλύτερη είσοδο στις πολύ γρήγορες στροφές. Με τον τενωτήρα, δε, αποφεύγεις την πιθανότητα να φύγει ο ιμάντας από τις τροχαλίες, ακόμα κι αν τον έχεις σχετικά χαλαρό.

Το απογευματάκι, λοιπόν, στις 16:30 με αρκετή ζεστη, με βάζει στην εκκίνηση του πρώτου ημιτελικού ο γνωστός μου και από πέρσι Άγγλος John Veal! Η εκκίνηση των ημιτελικών και των τελικών γίνεται πλέον

με pusher που σπρώχνει το μηχανάκι στην πίστα, σε στυλ LeMans και έχουν διάρκεια 10 λεπτά. Ξεκινώ από την τρίτη θέση.

Στην εκκίνηση πετάγομαι δεύτερος και από το τέλος του δεύτερου γύρου προηγούμαι σταθερά και με διαφορά αρκετή ώστε να μην... τρέμω! Άσχετα αν έτρεμα επί δέκα λεπτά! Μέχρι το έβδομο λεπτό είμαι πρώτος, οπότε με πλησιάζει σιγά - σιγά ο Ιταλός με το No. 2, ο οποίος μου ροκάνιζε σε κάθε γύρο 2-3 μέτρα και αναπόφευκτα με πέρασε και τερμάτισε 9 δευτέρα μπροστά μου. Παρά το τρελό άγχος μου, δεν είχα καμία πτώση και έκανα ελάχιστα λάθη, εξ' ου και το σταθερό γυρολόγιο. Κάποιοι μου σχολίασε ότι με 38 best lap δεν μπαίνω τελικό, αλλά εδώ που τα λέμε είμαι πανευτυχής, αφού οι τρεις πρώτοι προκρίνονται στον παραπάνω Ημιτελικό. Τα πανηγύρια που έκαναν οι Άγγλοι για μένα δεν περιγράφονται! Ούτε για τους δικούς τους δεν κάνανε έτσι! Ένας μάλιστα τράβηξε όλο το δεκάλεπτο σε video, το οποίο ήδη έχω ανεβάσει στο youtube.

Μετά τον τερματισμό, ακόμα και ο Edi Winter ο νικητής του warm up και πρωτοπόρος στα SBK μέχρι στιγμής, με συγχάρηκε για το στρωτό -smooth- και όπως είπε σχεδόν αλάνθαστο οδηγημά μου. Μου είπε ότι σε σχέση με πέρσι, έχω βελτιωθεί πολύ (έλα ρε μεγάλε, κατέβα από το καλάμι, δεν κέρδι-

σες και κάνα τελικό!), καθώς και ο Bernhard, επίσης στην πρώτη δεκάδα των SBK (που έφερε την καρέκλα, που λέγαμε!) ο οποίος μου έδωσε και τις φωτό που τράβαγε ειδικά για μένα! Μεγαλεία!

Τι μέλλει γενέσθαι αύριο λοιπόν;

Τρέχω στο δεύτερο ημιτελικό 1/2 στις 9:15 και ξανά μετά στις 11:15. Αν, λέμε αν, πάω καλύτερα από πέμπτος τουλάχιστον δύο φορές, προκρίνομαι στον Α τελικό! Αλλιώς, με υγεία, θα τραβήξω πολλές φωτό και βίντεο και ξανατρέχουμε του χρόνου στο Riccione της Ιταλίας και το 2013 στο Graz της Αυστρίας!

Καλά να' μαστε!

Κυριακή 14.08.2011

Ημέρα τελικών, σήμερα! Και για πρώτη φορά είμαι πανευτυχής που έχω απλωμένα τα πράγματά μου στον πάγκο των πιτς και προετοιμάζομαι. Πέρσι στη Grenoble, το παγκόσμιο είχε τελειώσει για μένα το Σάββατο, όταν αποκλείστηκα από τον 1/4 ημιτελικό.

Φέτος, βοηθώντας και του γεγονότος ότι τρέχαμε λιγότεροι στην stock (26, έναντι 41 πέρσι), συν την πολλή προπόνηση που έχει προηγηθεί, είμαι σε καλύτερη φόρμα, εμφανώς, πιο... ξεψάρωτος, αν μου επιτρέψετε η έκφραση και καλύτερα προετοιμασμένος για όλα! Είναι, πάντως, μεγάλη χαρά να είσαι εκεί την Κυριακή των τελικών και να συμμετέχεις και να βλέπεις τα μισά πιτς να είναι άδεια, αλλά εσύ να είσαι ακόμα εκεί! Το ξανάπα, ε:!

Κάνουμε το πρώτο μας semi final νωρίς το πρωί. Στο όγδοο λεπτό πάνω από το αντίκρου βουνό της κοιλάδας ξεπρόβαλε ο ήλιος. Μας στράβωσε προς στιγμήν, κάποιοι στούκα-ραν (περιέργως, όχι εγώ!) αλλά συνεχίσαμε, σχετικά καλά. Τερματίζω όγδοος, όχι ότι περρίμενα κάτι πολύ καλύτερο, απλά η ταχύτητά μου δεν φτάνει για να είμαι στα ίδια επίπεδα

με τους 3-4 πρώτους, που είναι εργοστασιακοί της Thunder Tiger και τρέχουν ένα πρωτότυπο μοτέρ-πύραυλο της Reedy. Οι χρόνοι τους είναι σχεδόν σαν των Superbikes...

Στις 11:15 ξανατρέχω, μερικά λάθη και περισσότερη νευρική κλίση - τώρα που το ξανασκέφτομαι, γιατί; - και τερματίζω τελευταίος μεν, αλλά με ανείπωτη χαρά που "έτρεξα την Κυριακή", όπως έλεγα! Παρόλα αυτά και στα δυο δεκάλεπτα έγραψα 16 γύρους, κάτι που δεν είχα καταφέρει τις προηγούμενες μέρες...

Από εδώ και πέρα ακολουθούν οι τελικοί: Στα stock ο Γάλλος Fabien Le Rochais, που πέρσι είχε κερδίσει το βραβείο Concours (θυμάστε τον εκπληκτικό Biaggi/Aprilia;) είναι αποφασισμένος για όλα και αναμένεται σκληρή μάχη με τον Αυστριακό Marc Lutz, κυρίως.

Στο πρώτο δεκάλεπτό τους οι πρώτοι 8 κάνουν 18 γύρους. Νικητής είναι ο Marc Lutz με δυο Γάλλους κολλητά πίσω του: Τον 16χρονο Antoine Brunet και τον Le Rochais τρίτο. Στο δεύτερο δεκάλεπτο ο Lutz γράφει το πρώτο 19άρι για την κατηγορία stock με τον Le Rochais πίσω του, να μην γράφει 19 γύρους για κλάσματα του δευτερολέπτου. Στο τρίτο δεκάλεπτο ο Γάλλος κάνει 19, ο Lutz 18 και η νίκη πάει στον Γάλλο, αφού μετράνε αθροιστικά οι γύροι και οι χρόνοι των δύο καλύτερων δεκαλέπτων από τα τρία που γίνονται. Ο Γάλλος είναι μπροστά για κάτι λιγότερο από 4 δευτερόλεπτα! Ενδεχομένως το σύστημα να μην είναι σωστό, όπως σχολίασε κάποιος στην πίστα, αφού το σωστό -κατά την άποψή του- είναι ότι αγωνιζόμαστε ενάντια σε άλλους οδηγούς και όχι απέναντι

στο χρόνο, άρα με δυο νίκες είσαι παγκόσμιος πρωταθλητής και όχι αφού αθροιστούν οι χρόνοι. Ενδεχομένως, του χρόνου, οι team managers να αλλάξουν τον κανονισμό και να μετράνε τα αποτελέσματα με βαθμολογία: Για παράδειγμα: Νίκη 3 β., 2^η θέση 2 β., 3^η θέση 1 βαθμό κλπ. Το ευχάριστο είναι ότι δεν υπήρξαν παρατράγουδα, ενστάσεις και "μούτρα", πέρα από κάποιες κόσμιες συζητήσεις για το μέλλον.

Στα SBK ο Edi Winter κάνει ένα εξωπραγματικό πρώτο δεκάλεπτο με τον Aaron Kranewitter, με ίδιο μηχανάκι - το πρωτότυπο Jabber 2011 Lostallo, σχεδίασες και κατασκεύαζες Edi Winter - στη δεύτερη θέση. Ο Aaron κερδίζει το δεύτερο, όταν ο Edi κάνει μια άσχημη στούκα και στραβώνει το μπροστινό του, τερματίζοντας χαμηλά στην κατάταξη.

Στο τρίτο δεκάλεπτο, ο Edi απλά εξαφανίστηκε μπροστά και δεν ξανακοίταξε πίσω. Στην τρίτη θέση του βάθρου, και πολύ κοντά τελικά στους δυο πρώτους, ο Marco Verna με Nuova Faor.

Στα nitro ο τελικός είναι 45 λεπτά και για



Thunder Tiger SB-5

Tech spec

Όπως είπα, φέτος έτρεξα με καινούργια μοτοσυκλέτα: Την Thunder Tiger SB-5. Παρότι η SB-5 ήδη από την κατασκευή της ως κιτ είναι αξιόμαχη και με πολύ καλές επιδόσεις, έκανα ορισμένες αλλαγές, έχοντας σαν βάση τις οδηγίες της γερμανικής εργοστασιακής ομάδας της Thunder Tiger. Η μοτοσυκλέτα πωλείται σαν κιτ, χωρίς ηλεκτρονικά και έρχεται προετοιμασμένη να δεχτεί και μπροστινό φρένο, που υπάρχει στα έξτρα της εταιρείας. Είναι σχεδόν εξολοκλήρου φτιαγμένη από carbon, έχει ποιοτικά πλαστικά μέρη και προ-σεγμένα περιφερειακά, όπως τα αλουμινένια αμορτισέρ λαδιού με άξονα από τιτάνιο. Η διαδικασία της κατασκευής είναι σχετικά εύκολη και απαιτεί τη χρήση λίγων καλών εργαλείων. Οι οδηγίες που συνοδεύουν το κιτ είναι άριστες και υπάρχει ήδη μια δεξαμενή πληροφοριών για το στήσιμό της από τους αγώνες, αφού υπάρχει η δυνατότητα να ρυθμιστούν τα πάντα πάνω της, όπως σε κάθε σοβαρή αγωνιστική μοτοσυκλέτα. Εν αντιθέσει με όλες τις άλλες τηλεκατευθυνόμενες μοτοσυκλέτες που υπήρχαν ωστόσο, η SB-5 εισάγει αρκετές καινο-

τομίες στο χώρο: Το μπροστινό σύστημα δεν είναι τηλεσκοπικό πιρούνι, αλλά δυο βρακίονες από carbon που μέσω μοχλικού και δύο ίδιων αμορτισέρ διαχωρίζουν την ανάρτηση από το στρίψιμο. Σας θυμίζει κάτι; Στην πίσω ανάρτηση υπάρχουν επίσης δύο ίδια αμορτισέρ, ενώ η μετάδοση γίνεται με ιμάντα. Το γρανάζι κίνησης έχει ένα ρυθμιζόμενο slipper πάνω του, ώστε να αποφεύγονται οι σούζες ισχύος (χαμένος χρόνος στους αγώνες) και εδράζεται ομόκεντρα με τον άξονα του πίσω ψαλιδιού, ώστε να μην αλλάζει η τάση του ιμάντα κατά τη συμπίεση/έκταση της πίσω ανάρτησης. Σε όλα τα σημεία τριβής υπάρχουν ποιοτικά ρουλεμάν ακριβείας. Το σύστημα διεύθυνσης αποτελείται από δύο αμορτισεράκια τα οποία λειτουργούν ταυτόχρονα και σαν σταμπιλιζατέρ τιμονιού, μη επιτρέποντας την εμφάνιση ταλαντώσεων. Ξεχάστε τα ενοχλητικά tank slaps! Για να ολοκληρωθεί η SB-5 χρειάζεται μια τηλεκατεύθυνση, τριών καναλιών αν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί μπροστινό φρένο, (στην κατηγορία stock που τρέχω, δεν επιτρέπεται), ηλεκτρικό μοτέρ, αντίστοιχο ηλεκτρονικό speed control (ό έλεγχος του γκαζιού και του πίσω φρένου), μπαταρίες και φορτιστής. Επίσης, ένα δυνατό σέρβο για το τιμόνι. Στην περίπτωση μας χρησιμοποιήσαμε ένα low profile, αφού ένα κανονικό μεγέθους έβρισκε στον ανεμιστήρα του speed control. Οι αλλαγές που έχω κάνει είναι αρκετές, με στόχο κυρίως την αύξηση του βάρους, το οποίο έχει ανέβει στα 1905-1925 γρμ, ανάλογα με το... λεξάν (ο καλλιτέχνης Nicand, που είχε φιλοτεχνήσει και το περσινό μου μηχανάκι, χρησιμοποιεί POLY χρώμα, ευτυχώς! Το δικό μου μονόχρωμο ήταν 15 γρμ, ελαφρύτερο!). Ο κανονισμός για την Stock λέει μίνιμουμ 1900 γραμ. Πιο πριν, όμως έχω προσθέσει φύλλο μολυβιού εξωτερικά, στην μπαταριοθήκη, ώστε να ανέβει το βάρος από τα 1650 περίπου που ζυγίζει η μοτοσυκλέτα όταν την κατασκευάζεις για πρώτη φορά. Η ιδέα προήλθε από τον Γερμανό Thomas Feilner, της εργοστασιακής ομάδας της Thunder Tiger. Χρησιμοποιώ βαρύτερες (+50-70 γρμ.) πίσω ζάντες, είτε την εξολοκλήρου αλουμινένια (ZH-Racing), είτε τη διαιρούμενη του www.ricou-corgs.fr, στην οποία μπορείς να αλλάξεις λάστιχο σε 3-4 λεπτά. Για μπροστά χρησιμοποιώ

τις λευκές ζάντες της TT με κέντρα από αλουμίνιο του www.kp-designs.co.uk (από αυτή την εταιρεία ήταν το περσινό μου μηχανάκι), ή τις πλαστικές/νάilon διαιρούμενες ζάντες του κιτ. Όσον αφορά το σασί και τα ηλεκτρονικά, έχω κάνει μια ενδιαφέρουσα αλλαγή: Αντικατέστησα τις κεντρικές πλάκες του σασί, από carbon, πάνω στις οποίες βιδώνει το μοτέρ, με αλουμινένιες του www.rcdevil.de, που είναι και +20 γρμ. Βαρύτερες! Και δεν είπα ότι κατεβάζει και την θερμοκρασία του μοτέρ κατά 15-20°C σε συνδυασμό με ένα φανάκι από ESC που έχω σφηνώσει κάπου μέσα στο σασί και στέλνει κι αυτό ότι μπορεί στο μοτέρ! Χάρη σε αυτή τη μετατροπή, μπορώ να χρησιμοποιήσω ελαφρύτερη μπροστινή ζάντα, με εμφανές όφελος στο κράτημα, δηλαδή στην ευελιξία, χωρίς να χάνεται η σταθερότητα. Τα ηλεκτρονικά μου είναι Speed Control της Hobbywing, το Xerun 60A, με έξτρα 4-cap capacitor, βύσματα bullet HPI, μοτέρ (το δεύτερό μου, βασικά, αφού το πρώτο το... έλιωσα στην κυριολεξία στην διάρκεια της προπόνησης με ζεστό καιρό!) Nosram Pure Evo 17.5T, σέρβο Savox 125 1 low profile και δέκτης Corona RC 2.4Ghz. Οι μπαταρίες είναι 5000/50C της GensAce με διάρκεια 20 λεπτά περίπου, αν τις εξαντλήσεις και σαφώς περισσότερη δύναμη από τις περσινές μου 3600/30C. Η συμπεριφορά της μοτοσυκλέτας στην πίστα είναι όσο ουδέτερη γίνεται, χάρη στην προσεκτική ρύθμιση του ύψους, αλλά και της γωνίας κάστερ που την έχω στις 22,5 μοίρες, πάντα μετά από υποδείξεις των Γερμανών, με τους οποίους έχουμε συχνή και εποικοδομητική επικοινωνία. Στο μοτέρ τα... χαλάσαμε, δεν μου έδωσαν και μένα ένα... πύραυλο παραγωγής, τους κράτησαν για τον εαυτό τους. Η σταθερότητα και η ευκολία οδήγησης, ακόμα κι σε γλιστερή πίστα με σκόνη, καθιστούν την SB-5 όπλο, σε σημείο που ακόμα και ένας πρωτάρης να μπορεί να κινηθεί γρήγορα και με αυτοπεποίθηση. Έχει δε ένα σημαντικό προσόν: Διορθώνει, όσο αυτό είναι δυνατόν, τα λάθη σου. Ιδανική για μένα! Οι κλίσεις που μπορεί να πάρει είναι περίπου 63-64 μοίρες από την κάθετο και μπορούν να διαφοροποιηθούν ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες στην πίστα. Τα λάστιχά μου είναι αποκλειστικά PMT με 200άρα γόμα, αφού αφενός όλοι αυτά προτείνουν, αφετέρου τα πιο σκληρά 100άρια δεν έχουν την απαραίτητη διάρκεια στο δεκάλεπτο, ακόμα κι σε πολύ ζεστό καιρό. Αρχίζουν και χάνουν την πρόσφυσή τους απότομα και αναρωτιέσαι τι κάνεις στραβά. Τέλος, οι

φθορές από τη χρήση, συμπεριλαμβανοντας και τις τούμπες/στούκες είναι ελάχιστες. Το μπροστινό κομμάτι του φάιρινγκ μπορεί να χρειαστεί αλλαγή μετά από μερικούς μήνες, ενώ τα πλαστικά ψαλιδία του μπροστινού τώρα άρχισαν να εμφανίζουν ένα απειροελάχιστο τζόγο. Τα ρουλεμάν, μετά από 6 μήνες χρήσης (περίπου 300 μπαταρίες) θέλουν όλα αλλαγή. Τα άλλαξα προληπτικά όλα πριν τον αγώνα. Η δε "κατανάλωση" σε ελαστικά, τουλάχιστον με το στοκ μοτέρ, είναι αμελητέα: Τρία πινιά και δύο μπροστινά στην ίδια περίοδο. Για το Παγκόσμιο του 2012, στη stock κατηγορία αποφασίστηκε να χρησιμοποιηθούν δύο σετ ελαστικών PMT 200 Cut Slicks (βρόχινα) για όλη τη διάρκεια του αγώνα, μαζί με τις δοκιμές, όλη την εβδομάδα δηλαδή, τα οποία θα μαρκάριε ανεξίτηλα η οργάνωση από την αρχή. Το βάρος παραμένει στα 1900 γρμ, και τα ηλεκτρονικά θα είναι ίδια για όλους: Electronic Speed Control της Speed Passion, το Citrix Club Sport και το μοτέρ Speed Passion MMM 13.5T. Το γρανάζιωμα είναι ελεύθερο, ενώ το ESC δεν επιδέχεται ρυθμίσεις στο timing (turbo, boost κλπ), κάνοντας την οδήγηση πλέον τον απολύτως καθοριστικό παράγοντα ανάμεσα στους οδηγούς. Όπως ανέφερα, στο φετινό παγκόσμιο εμφανίστηκαν διάφορα μοτέρ προ-παραγωγής που έδιναν εξωπραγματικούς χρόνους, στα επίπεδα σχεδόν των SBK. Με τους νέους κανονισμούς για τα ηλεκτρονικά, το κόστος παραμένει μικρότερο για όλους και εντέλει όλοι αγωνίζονται με λίγο "πιο ίσους" όρους...



Ο πίνακας του αγώνα. Η πίστα είναι κυρίως για RC αυτοκίνητα, οπότε δικαιολογείται το... car. Έχουν γίνει 5:10 λεπτά αγώνα, προηγείται το No. 3 (εγώ!) και η τελευταία μοτοσυκλέτα που μέτρησε γύρο ήταν η δικιά μου με χρόνο 40.465. Η ένδειξη sr δείχνει την τελική ταχύτητα της μοτο που μόλις πέρασε από το radar



Erlin Jensen. Ο 72άχρονος Δανός εφευρέτης οδήγησε την CBR600F του, έχοντας φορτώσει τα πάντα στην πίσω θέση!



Mario Lopez (καθιστός). Ο φετεινός παγκόσμιος πρωταθλητής Nitro

πρώτη φορά τρέχουν και τετράχρονα. Για την ακρίβεια, το ένα που τρέχει είναι του περσινού παγκόσμιου πρωταθλητή Mario Lopez, ο οποίος έχει και την pole. Μετά από ένα σχετικά ήσυχο αγώνα ο Mario τερματίζει πρώτος, μετό γύρο μπροστά από τον δεύτερο και τον τρίτο. Εκληκτικά σφικτός αγώνας με τους τρεις πρώτους να είναι επί 45 λεπτά στον ίδιο γύρο. Να σημειωθεί ότι είναι η πρώτη φορά που κερδίζει τετράχρονο και διτάχυτο μηχανάκι στα Nitro!

Λίγο αργότερα, μια παρέα από Άγγλους, Γερμανούς, Αυστριακούς, Αυστραλούς και μένα, περιστοιχίζουμε τον φίλο μας Edi Winter στο τραπέζι του στα pits, που ακόμα αδυνατεί να πιστέψει ότι είναι παγκόσμιος πρωταθλητής. Μας κερνάει μπίρες και σοκολατάκια και όταν κάποιος του ζήτησε μια βόλτα με το μηχανάκι που μόλις πήρε τον τίτλο, ευχαρίστως του έβαλε μια καινούργια μπαταρία και τον έδιωξε στην πίστα! Συνολικά, πρέπει αυτό το μηχανάκι να το

οδήγησαν 10-12 άτομα. Είχαν κάνει ουρά στο rostrum για να οδηγήσουν μερικούς γύρους. Το κακό είναι ότι άρχισε να βρέχει, οπότε το μαζέψαμε από την πίστα πριν έρθει η σειρά μου να οδηγήσω τη βολίδα των 125 χλμ/ώρα και πριν γίνει κανένα ακριβό ατύχημα!

Όσο μιλούσαμε, ο Edi πήρε τη μπτέρα του και της ανακοίνωσε: "Κέρδισα το παγκόσμιο!" "Ωραία, παιδί μου. Τι ώρα θα γυρίσεις;" ήταν η απάντησή της!

Η συνέχεια γραφτηκε μέχρι αργά το βράδι, πρώτα σε μια τοπική πισταρία, παρέα με την Αγγλική και την Δανέζικη ομάδα, και μετά με φραπέδες (ναι, εγώ τους κέρασα! Αυτοί έβαλαν το κρύο νερό, αλλά δεν είχαν... καλαμάκια!) στο κάμπινγκ των Άγγλων.

Επιστροφή

Τη Δευτέρα το πρωί... βροχή! Φτου! Ευτυχώς, κράτησε μόνο κομιά 50αριά χιλιόμετρα, μέχρι τα σύνορα με την Ιταλία και μετά ήταν ζεστά και φυσικά στεγνά. Τα 550 συνολικά χιλιόμετρα βγήκαν αβίαστα σε έξι ώρες και στις 2 το μεσημέρι είμαι άνετος στην Ανκόνα να κάνω check-in. Το βράδι στο πλοίο πλέον κοιμήθηκα 11 ώρες, τέτοια ήταν η κόυρασή μου! Την Τρίτη το πρωί, έχοντας πρακτικά μείνει χωρίς άλλο budget, αλλά και γνωρίζοντας ότι η θερμοκρασία στην Ελλάδα παραμένει ψηλά,

προτίμησα να μείνω στο πλοίο κάνοντας editing τις φωτό και τα βίντεο στο δανεικό από το γιο μου netbook, και να κατέβω στην Πάτρα το απογευματάκι έχοντας μόλις 220 χλμ. ως την Αθήνα, αντί των 600+ μέσω Εγνατίας, Γρεβενών, Λάρισας. Μιαν άλλη φορά!

Δεν μίλησα για το κόστος! Το ότι η Ελβετία είναι ακριβή το ήξερα. Έχω ξαναταξιδέψει εκεί αρκετές φορές. Το κακό ήταν ότι τις τελευταίες μέρες το ελβετικό φράγκο ανέβηκε απότομα και έφτασε σε ισοτιμία 1/1 με το ευρώ. Αποτέλεσμα αυτού ήταν ότι π.χ. το ξενοδοχείο που το είχα κλείσει με 400 φράγκα για 5 βράδια, έχοντας υπολογίσει πριν τρεις μήνες ότι θα κόστιζε 330 ευρώ, τελικά έφτασε τα 395 ευρώ. Ένα μισόλιτρο μπουκάλι νερό στην πίστα κόστιζε 2,5 φράγκα ή ευρώ, τα έπαιρναν και τα δύο νομίσματα σαν ισότιμα, ενώ η βενζίνη ήταν στο 1.90. Παρόλα αυτά, όσες φορές έφαγα στην πίστα το φαγητό ήταν σχετικά φτηνό, 5 ευρώ η μερίδα του λουκάνικου και 5 οι πατάτες οι τηγανιτές. Για να εξοικονομήσω την φτηνότερη ιταλική βενζίνη που είχα βάλει πριν μπω στην Ελβετία, οδηγούσα στην εθνική προς και από το ξενοδοχείο με 100-110. Δυστυχώς, δεν τα κατάφερα να φτάσω στα σύνορα και αναγκάστηκα να βάλω 10 λίτρα με 1,91 ίσα για να κάνω τα τελευταία 90-100 χιλιόμετρα!

Τι μου έμεινε, λοιπόν;

Πρακτικά "φόρτισα τις μπαταρίες μου" για ακόμα ένα χρόνο, πέρασα μια εκπληκτική βδομάδα παρέα με τους καλύτερους RC bikers στον κόσμο, γέμισα με άπιστευτα ωραίες μνήμες το μυαλό μου και τη φωτογραφική μου. Με δυο λόγια: Πέρασα υπέροχα!

Η ατμόσφαιρα είναι τόσο όμορφη που αδυνατεί να το πιστέψει κανείς. Είμαι περήφανος που ο παγκόσμιος πρωταθλητής λέει «και το εννοεί-ότι είναι φίλος μου. Πόσοι RC αυτοκινητάδες είναι κολλητοί με τον Hara ή τον Reinhard; (ακριβοθώρητοι παγκόσμιοι στα τηλεκατευθυνόμενα αυτοκίνητα, σα να λέμε Σουμάχερ, ένα πράμα!). Και δεν γίναμε φίλοι επειδή του κόλλησα γιατί πήρε το παγκόσμιο. Είμαστε φίλοι 2-3 χρόνια τώρα.

Του χρόνου, το παγκόσμιο έρχεται όσο κοντύτερα στην Ελλάδα γίνεται: Στο Riccione της Ιταλίας, μόλις 97 χλμ. βόρεια από την Ανκόνα. Οι τιμές στα ξενοδοχεία, φέτος τουλάχιστον, ξεκινούν από τα 25 ευρώ και οι συνθήκες φαίνεται ότι θα είναι ιδιαίτερα... θερμές, αν αναλογιστεί κανείς ότι ο αγώνας θα γίνει την τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου. Βέβαια, με τους νέους κανονισμούς για την stock, με ενιαίο ESC και μοτέρ, χωρίς turbo/supercharging και άλλα "πονιρά" tuning aids, τα πράγματα θα είναι λίγο πιο εύκολα για τα μοτέρ, από πλευράς θερμοκρασιών.

Ενδιάμεσα, με προσκάλεσαν σε ένα προ-warm-up που θα γίνει τον Οκτώβριο στην ίδια πίστα και φήνομαι πολύ, αλλά πρέπει να δούμε τα οικονομικά της οικογένειας πρώτα, αφού φέτος στραγγίστηκε τελείως για να πάω εγώ στο Παγκόσμιο! Any sponsors available? 



Βάθρο Superbikes: Από αριστερά Aaron Kranewitter - 2^{ος}, Edi Winter - Πρωταθλητής, Marco Verna - 3^{ος}