

## Συνέντευξη Βασίλης Ορφανός

Τετάρτη, 09 Φεβρουαρίου 2011 20:38

Το Adrenalinesports.gr εξασφάλισε μια αποκλειστική συνέντευξη με τον Βασίλη Ορφανό, το διεθνή οδηγό μοτοσυκλέτας, ο οποίος τιμάει την Ελλάδα τα τελευταία χρόνια παίρνοντας μέρος στον σκληρότερο μηχανοκίνητο αγώνα του πλανήτη "Dakar".

### > Πως ξεκίνησες την αγωνιστική σου καριέρα;

Η αγωνιστική μου καριέρα ξεκίνησε το 1991 σε ελληνικό πρωτάθλημα enduro με ένα XR 200 στον Πύργο Ηλείας, όπου εκεί στην πρώτη μου συμμετοχή κατάφερα να κερδίσω την πρώτη θέση στην κατηγορία μου, στα μικρά τετράχρονα τότε αν θυμάμαι καλά, μέχρι τα 250 κυβικά. Παρ' ότι είχα το πιο μικρό μηχανάκι και ήμουν ο πιο μικρός σε ηλικία (18ετών), βγήκε αυτό το ταλέντο που δεν ήξερα πως είχα και από εκεί ξεκίνησαν όλα.

### > Τι σημαίνει για εσένα ο θεσμός Dakar και ποια η πορεία σου μέσα από αυτό;

Θα απαντήσω στο τι είναι για μένα ο θεσμός του Dakar με τα λόγια του ιδρυτή Thierry Sabine ο οποίος είχε πει σε αντίστοιχη ερώτηση: «Το Dakar είναι μια πρόκληση για αυτούς που τρέχουν και ένα όνειρο για αυτούς που μένουν πίσω». Από εκεί και πέρα για εμένα ήταν ένα όνειρο αλλά και στόχος ζωής. Ας μην ξεχνάμε ότι οργανώνω από την Ελλάδα το Dakar, το οποίο το κάνει ακόμη πιο δύσκολο. Ειδικά το πρώτο μου που ήταν και το νικηφόρο, όπου δεν υπήρχε καμία τεχνογνωσία από κανέναν. Όπως λέει και ο Vatanen σε αντίστοιχη δήλωση του για μένα: «Δεν έχετε παγοθραυστικά στην Ελλάδα, αυτά τα χρειαζόμαστε εμείς στη Φινλανδία. Ο Βασίλης είναι ένα είδος παγοθραυστικού που άνοιξε το δρόμο». Αυτό για μένα αν θέλεις είναι μεγάλη τιμή και δείχνει το πόσο προσηλωμένος είμαι στους στόχους μου και σε αυτά που κάνω, γιατί μέσα από αυτό εγώ δικαιώθηκα. Η πορεία μου ως τώρα στο Dakar είναι το 2003 η πρώτη μου συμμετοχή και νικηφόρα, μετά ακολούθησε το 2004 η δεύτερή μου συμμετοχή. Ενώ η κατηγορία από τα 400 κυβικά που έτρεχα μεγάλωσε κι έγινε 450, εγώ έτρεχα με 400 κυβικά μηχανή και παρ' όλα αυτά ήμουν 3ος, πίσω από 2 εργοστασιακούς, τον Φρετινιέ και Γκρατσιάνι, όπου δυστυχώς για μένα εκείνη τη χρονιά εγκατέλειψα 3 μέρες πριν τερματίσει ο αγώνας, ενώ είχα περάσει όλα τα δύσκολα, από σπασμένη πίσω ανάρτηση, μια πτώση και ένα σπασμένο ακρώμιο. Όμως το 2005 ξαναέτρεξα. Ήταν το τρίτο συνεχόμενο Dakar μου και σε χρονολογία, όπου τερμάτισα πέμπτος στη κλασική διαδρομή του αγώνα (Iacross) στη Σενεγάλη. Ακολούθησε το Dakar 2008, το οποίο ακυρώθηκε λόγω τρομοκρατικής απειλής και γι' αυτό ο αγώνας άλλαξε ήπειρο και πήγε στη Λατινική Αμερική, όπου έτρεξα ολομόναχος, χωρίς βοήθεια και υποστήριξη, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων. Το Dakar 2009 λοιπόν, ήταν το πρώτο που έλαβε χώρα στη Λατινική Αμερική, στο οποίο και τερμάτισα. Και τώρα, το 2011 είναι το δεύτερο στη Λατινική Αμερική για εμένα και 5ο Dakar στην καριέρα μου.


A photograph of two men in conversation. The man on the left is wearing a dark blue racing suit with various sponsor patches, including 'VSC' on the sleeve and 'KAYAK' on the chest. He is gesturing with his hands while speaking. The man on the right is seen in profile, wearing a red shirt, listening intently. The background is dark and out of focus.

Photo: Kosmas Koumianos

**Adrenalinesports.gr**

Sports.Nature.Travel.Explore

TM



## **> Τι ιδιαιτερότητες έχει η διαδρομή που ακολουθήσατε; Ποιες είναι οι διαφορές και δυσκολίες σε σχέση με τη διαδρομή στην Αφρική; Ποια από τις δύο προτιμάς;**

Κατ' αρχήν να πούμε ότι έχω τρέξει τρεις χρονιές στην Αφρική, έχω περάσει κι έχω διασχίσει τρεις φορές τη μεγαλύτερη έρημο του πλανήτη τη Σαχάρα, που για μένα είναι μαγική, μοναδική και το αποκορύφωμα στο Dakar. Βέβαια στη Λατινική Αμερική περάσαμε την έρημο Atakama, την τρίτη μεγαλύτερη έρημο του πλανήτη και την πιο άνυδρη καθώς έχει να βρέξει πάνω από 20.000 χρόνια. Η ιδιαιτερότητα όμως που κάνει το Dakar στη Λατινική Αμερική δύσκολο είναι ότι περνάμε πολύ μεγάλο υψόμετρο, στα 4.950 μέτρα, που αυτό είναι πολύ επίπονο γιατί ο οργανισμός καταπονείται πολύ εξαιτίας της έλλειψης οξυγόνου. Από εκεί και πέρα, ο αγώνας δεν παύει να είναι σκληρός αλλά κάθε Dakar, κι αυτό είναι κάτι που θέλω να τονίσω, είναι απρόβλεπτο και έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες. Έχει τύχει να τρέχω με αμμοθύελλα 9 μέρες στη Μαυριτανία, το οποίο ήταν απίστευτα δύσκολο, καθώς δε βλέπεις τίποτα. Όπως επίσης η αντίθεση στη Λατινική Αμερική, επειδή είναι καλοκαίρι και περνάμε τερέν που είναι πολύ σαθρά, είναι πολύ δύσκολο σαν να οδηγάς σε ομίχλη, όπου ομίχλη είναι η σκόνη, το κάνει πολύ επίπονο για τον οδηγό ο οποίος δεν βλέπει και για τη μοτοσυκλέτα που πρέπει να προσέχεις το φίλτρο αέρα να μην περάσει η σκόνη ποτέ μέσα γιατί αυτό θα προκαλέσει μεγάλα προβλήματα στον κινητήρα.

## **> Μέχρι το προτελευταίο Dakar συμμετείχες με μια Honda με γαλλική ομάδα υποστήριξης. Φέτος έτρεχες με Aprilia. Τι σε οδήγησε στην αλλαγή αυτή;**

Στην αλλαγή με οδήγησε το γεγονός ότι το XR μου ήταν πολύ αξιόπιστο. Κατ' αρχήν άλλαξα μηχανάκι κάθε χρόνο, ήταν όμως παλιό σε μοντέλο πλέον. Βέβαια στα προηγούμενα Dakar αποτελούσε την καλύτερη λύση για μένα γιατί δεν υπήρχε κάποια εταιρεία να με βοηθήσει να έχω καινούριες μοτοσυκλέτες και 450 κυβικά, έτσι έτρεχα με τη λύση που ήταν αξιόπιστη και έχω και πολύ υποδομή σε ότι αφορά ανταλλακτικά, δεύτερα και τρίτα μηχανάκια, στην προπόνηση μου. Βασίζομαι βέβαια στην αξιοπιστία της μοτοσυκλέτας, ενώ ξέραμε ότι στερούσε σε πλαίσιο και αναρτήσεις σε σχέση με τον ανταγωνισμό μετά το 2003. Η επιλογή μου να τρέξω με εργοστασιακή μοτοσυκλέτα δεν έγινε τυχαία, ήταν αν θέλεις και ένα άλλο όνειρο, που προσωπικά ήθελα να το κυνηγήσω καθώς είχα δηλώσει, και είμαι ακριβής στις δηλώσεις και τις πράξεις μου, ότι θα ξανατρέξω μόνο με εργοστασιακή μοτοσυκλέτα και εργοστασιακή υποστήριξη. Έτσι, έτρεξα με την Aprilia, παρ' όλο που η ελληνική αντιπροσωπεία δεν βοήθησε καθόλου δυστυχώς για τους δικούς της λόγους.



Photo: Kosmas Koumianos

**Adrenalinesports.gr**

Sports.Nature.Travel.Explore

TM



## > Η εγκατάλειψη πως ήρθε;

Η εγκατάλειψη ήρθε από τυχαίο γεγονός που αφορούσε τα ηλεκτρικά, παρ' όλο που το είχα παρατηρήσει δύο μέρες πριν. Δυστυχώς οι συγκυρίες δεν βοήθησαν στο να λυθεί αυτό το πρόβλημα και να μην φτάσουμε τελικά στην εγκατάλειψη.

## > Η εξέλιξη του αγώνα;

Στο Dakar μπορεί να εγκαταλείψεις στα πρώτα 50 χιλιόμετρα και μπορεί να εγκαταλείψεις την τελευταία μέρα 20 χιλιόμετρα πριν τερματίσεις. Ένα μέτρο πιο αριστερά μπορεί να σε στείλει στο θάνατο και ένα μέτρο δεξιά μπορεί να μη συμβεί ποτέ τίποτα. Αυτό ισχύει και για τα 10.000 χιλιόμετρα περίπου που έχει η διαδρομή. Δεν ξέρεις ποτέ τι θα σου προκύψει και τι θα συμβεί με όλες τις ιδιαιτερότητες που υπάρχουν. Το Dakar είναι ένας αγώνας που σίγουρα θα σου συμβεί κάτι, γι' αυτό και πρέπει να είσαι όχι τυχερός αλλά λιγότερο άτυχος.

## > Στο προφίλ σου στο Facebook και γενικά στο internet το κοινό ήταν πολύ υποστηρικτικό σχετικά με την προσπάθεια σου. Ποια ήταν η υποδοχή σου από τον κόσμο και τον Τύπο; Υπήρχε επικοινωνία, προωθήθηκε στην Ελλάδα;

Σε σχέση με το πρώτο Dakar έχει γίνει τεράστιο άλμα σε ότι αφορά την ενημέρωση, την προβολή και ότι ένας Έλληνας τρέχει στο Dakar, άσχετα αν είναι ο Ορφανός ή κάποιος άλλος. Από εκεί και πέρα, σίγουρα έβαλα το Dakar μέσα στο ελληνικό σπίτι με τις μεθοδικές μου κινήσεις, είτε αυτό ήταν έκθεση μοτοσικλέτας, είτε να υπογράψω αυτόγραφα σε όλον τον κόσμο, είτε με προσωπικές επαφές με δημοσιογράφους, με συνεντεύξεις. Κυνηγητό υπάρχει ακόμα σε ότι αφορά το site μου, να έχω την καλύτερη προβολή που θα μπορούσα σε ότι αφορά τον εαυτό μου και πώς θα περάσω εγώ στον κόσμο τον προσωπικό μου στόχο. Από εκεί και πέρα, σίγουρα βοήθησε πολύ και το Γραφείο Τύπου που έχω οργανώσει κι ανήκει μέσα στην ομάδα με τον προπονητή, γιατρό, φυσιοθεραπευτή, μηχανικό. Εγώ κάνω μια συμφωνία με έναν ειδικό Γάλλο φωτογράφο, ο οποίος μου στέλνει κάθε μέρα δύο φωτογραφίες και εγώ μιλάω με ένα δορυφορικό τηλέφωνο της EnterSat Maritel και έτσι υπάρχει συνεχόμενη επικοινωνία και ενημέρωση όλων των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

## > Πάντα είχα απορία όπως φαντάζομαι και πολλοί άλλοι. Πόσο κοστίζει μια μηχανή του Dakar;

Μια μηχανή φτιαγμένη με τις προδιαγραφές του Dakar μπορεί να ξεκινήσει από 30.000 ευρώ και αν είναι εργοστασιακή να φτάσει τις 300.000 ευρώ. Η δικιά μου κάνει πάνω από 85.000 ευρώ και αυτό γιατί φτιάχτηκαν 2 στον κόσμο. Είναι όλη στο χέρι, φτιάχτηκαν ειδικά καλούπια για το ρεζερβουάρ και εδώ να τονίσουμε γιατί κοστίζει τόσο. Δεν φτιάχτηκαν 2.000 μοτοσικλέτες ώστε να πέσει το κόστος αλλά μόλις 2! Αυτό όπως καταλαβαίνει ανεβάζει πάρα πολύ το κόστος καθώς φτιάχνεις ειδικά καλούπια, ειδικές μετατροπές και όλα στο χέρι. Αν προσθέσεις δε και τα εξωτικά υλικά όπως κάρμπον, τιτάνιο κ.λπ. αυτό πάει το κόστος στα ύψη.



## **> Γιατί δεν βλέπουμε περισσότερους Έλληνες στο Dakar αν και φέτος έτρεχε και άλλος ένας;**

Ήταν άλλος ένας ελληνικής καταγωγής Βέλγος. Αυτό όμως δεν πρέπει να ρωτάτε εμένα. Δεν μπορώ να σας απαντήσω. Αν και για μένα θα έπρεπε να είναι κι άλλοι Έλληνες. Αλλά νομίζω ότι φταίει το ότι περιμένουν όλα να είναι έτοιμα σαν νοοτροπία. Για μένα δεν ισχύει αυτό και αυτή είναι η διαφορά. Δεν περιμένεις να γίνουν τα πράγματα, πρέπει να τα κυνηγήσεις.

## **> Ποια είναι τα σχέδια σου για το επόμενο Dakar;**

Τώρα πρέπει να ξεκουράσω το κορμί μου, πρέπει να έρθει σε μια κατάσταση ηρεμίας και ισορροπίας, γιατί καταπονείται πάρα πολύ το κορμί. Μέσα σε αυτό το διάστημα θα έχουν γίνει και κάποιες επαφές με τους χορηγούς μου, όλους αυτούς τους ανθρώπους που με υποστηρίζουν, την ομάδα, να πάρουμε κάποιες αποφάσεις σε ότι αφορά τη μοτοσικλέτα και την ομάδα για την επόμενη συμμετοχή.

## **> Έχεις κάποιους άλλους αγωνιστικούς στόχους στο μέλλον;**

Θα θέλαμε να κάνουμε κάποιους αγώνες ακόμα μέσα στη χρονιά, κι αυτό για να έχουμε κι άλλες δοκιμές και άλλη αγωνιστική τριβή, παρ' όλο που αυτοί οι αγώνες δεν είναι μεγάλοι.

## **> Υπάρχει περίπτωση να σε δούμε σε αγώνα Erzberg;**

Εγώ κινούμαι πάντα μεθοδικά. Για μένα οι αγώνες που ήθελα να κάνω ήταν το παγκόσμιο πρωτάθλημα enduro SixDays που το έκανα και το Dakar που είναι το αποκορύφωμα. Από εκεί και πέρα για μένα το να τρέξω σε έναν τέτοιο αγώνα δε λέει κάτι. Θα ήθελα να τρέξω όμως σε ένα Pikes Pic ανάβαση ή σε κάτι που είναι κοντά σε αυτό που κάνω τώρα. Να πάω σε έναν αγώνα για να πω ότι απλώς πήγα δεν το έχω κάνει ποτέ κι ούτε θα το κάνω. Πρέπει να υπάρχει κάποιος στόχος ώστε να γίνει αυτό.

## **> Κεφάλαιο Χορηγοί.**

Εγώ ότι κάνω το κάνω επαγγελματικά. Στην 20χρονη πορεία μου πάντα κοίταζα να κάνω το καλύτερο που μπορώ και να είμαι ο καλύτερος. Από τη στιγμή που το κατάφερα αυτό και το έκανα σε επαγγελματική βάση, οι προσεγγίσεις μου στους χορηγούς ήταν κι αυτές σε επαγγελματική βάση. Και γι αυτό πάντα είχα χορηγούς. Από εκεί και πέρα να μην ξεχνάμε τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής αγοράς που είναι δύσκολη στις χορηγίες, πόσο μάλλον τώρα με την κρίση. Αυτό είναι κι ένα θαύμα ότι κατάφερα να τρέξω φέτος και ευχαριστώ τους χορηγούς μου που σε έμενα διακρίνουν πάθος, συνέπεια και έτσι μπορώ να τους έχω. Είναι η πρώτη φορά που οδηγός μοτοσικλέτας καταφέρνει κι έχει χορηγούς έξω από το χώρο της μοτοσικλέτας. Για μένα αυτό είναι το κλειδί στην επιτυχία. Βέβαια τους χορηγούς δεν τους βρίσκεις εύκολα. Υπήρχε χρονιά που δεν είχα βοήθεια. Ήταν η χρονιά του 2009. Όμως βοήθησαν κάποιοι φίλοι. Αν έβλεπες τη μοτοσικλέτα μου ήταν μαύρη πριν ελαχίστων σημείων - εξαιρέσεων και κάποιων συνεργατών που έχω εδώ και 15 χρόνια.



Οι χορηγοί μου είναι: Τα καύσιμα BP Ultimate, η Korres Project, η Intralot, τα αναψυκτικά Lux, η DIAGEO HELLAS A.E. με το Johnny Walker, η Zelekon Watches, τα φίλτρα DNA, η εταιρεία Fintex με τα αθλητικά γιλέκα, η MC motoimport με τα προϊόντα Arai Acerbis Dainese, η EnterSat Maritel, η Μαρία Χελιώτη μου έβαψε τα κράνη στο ουράνιο τόξο, η Children Action μη κερδοσκοπικό ίδρυμα. Θέλω να ευχαριστήσω μέσα από το δικό σου site όλους τους φίλους και τις φίλες που ξενύχτησαν παρακολουθώντας την πορεία μου στο Dakar. Κάποια στιγμή θα γίνει μια μεγάλη συγκέντρωση - γιορτή και θα είναι καλεσμένοι όλοι αυτοί οι άνθρωποι που με υποστήριξαν.



## > Ποια είναι η προετοιμασία που κάνεις για να τρέξεις σε έναν αγώνα Dakar;

Επειδή το Dakar είναι πολύ επίπονος αγώνας, όχι μόνο για το κορμί αλλά και για το πνεύμα. Η προπόνησή μου χωρίζεται σε τρία μέρη. Το ένα είναι η φυσική κατάσταση, το άλλο είναι η προπόνηση με τη μοτοσικλέτα και το τρίτο είναι το μυαλό. Από ένα σημείο και μετά το ανθρώπινο κορμί δεν αντέχει και είναι η ψυχή και το μυαλό που σε κάνουν να πας παρακάτω, γι' αυτό πρέπει να προπονήσεις και τα τρία. Σίγουρα υπάρχει εξέλιξη, πάντα προς το καλύτερο, γι' αυτό και προσπαθώ κάθε χρονιά η προπόνηση να είναι ακόμη πιο στοχευμένη και στα τρία επίπεδα, όπως και στρατηγική. Όσον αφορά την προπόνηση, αυτή περιλαμβάνει φυσική κατάσταση με τον προπονητή μου τον Σταύρο Τσίτουρα σε συνεργασία με το γιατρό μου το Γιώργο Αρεάλη και η προπόνηση με τη μοτοσικλέτα με τους μηχανικούς μου Πέρο Λευτέρη, Γιώργο Λιψινιώτη, Άκη Μιχαελιά, μαζί με δύο φροντιστές Χρήστο Κοτσιόλη, Αλέξη Καραβοκύρη κι έναν ακόμη άνθρωπο τον Κώστα Φιλιππίδη. Προσπαθούμε να είμαστε όλο και πιο κοντά στο στόχο. Αυτό όμως παίρνει μια διάρκεια 10 μηνών κι όπως καταλαβαίνεις αυτό είναι κάτι πολύ δύσκολο καθώς έχουμε διαρκή έλεγχο. Κάθε 3 βδομάδες έχουμε εξετάσεις για την κόπωση και αυτό επειδή πρέπει να φτιάχνουμε έτσι το κορμί, ώστε στην εκκίνηση του αγώνα να είναι στην καλύτερη κατάσταση.

## > Μας ανέφερες κάτι για Σχολή Εκμάθησης Ασφαλούς Οδήγησης στο Χώμα. Τι είναι αυτή η σχολή;

Αυτό ξεκίνησε από την προτροπή φίλων που τους έκανα μάθημα στο χώμα, μιλάω όχι αγωνιστικά, αλλά για ανθρώπους που έχουν μοτοσυκλέτες On – Off, είτε καθαρόαιμες, είτε enduro που θέλουν να μάθουν να οδηγούν σωστά και με ασφάλεια. Έχει τρία επίπεδα εκμάθησης. Θα γίνεται σε έναν πολύ όμορφο κλειστό ελεγχόμενο χώρο στην πίστα Attart - OffRoadPark στην Κερατέα με σκοπό να μπορεί να εντυφλήσει κάποιος στη σωστή οδήγηση και να ξεκινήσει με σωστά βήματα ακόμα κι αν ξέρει να οδηγάει. Ήδη έχουμε δρομολογήσει το πρώτο μάθημα να γίνει 26 Φλεβάρη ή 6 Μάρτη και υπάρχει ενδιαφέρον από ανθρώπους που θέλουν να συμμετέχουν. Το κάθε επίπεδο εκμάθησης θα είναι μονοήμερο από τις 8 το πρωί μέχρι αργά το απόγευμα, με πρωινό, welcome drink, καφέ ή χυμό, με φαγητό το μεσημέρι, με μηχανικό που θα επιβλέπει τις μοτοσικλέτες πριν το μάθημα, όπως επίσης θα υπάρχει και κάμερα που θα καταγράφει τους "μαθητές" ώστε να βλέπουν κι αυτοί τα λάθη τους. Τα άτομα κάθε φορά θα είναι λίγα ώστε να υπάρχει προσωπική επαφή άμεσα.

*Τη συνέντευξη πήρε για λογαριασμό του [Adrenalinesports.gr](http://Adrenalinesports.gr) ο Δημήτρης Κοντιζάς*