Το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Δεκέλειας αποτέλεσε την τροφό των Ελληνικώ ν αγώ νων ταχύτητας. Από το ΄57 έως το '82, οπότε και τελείται ο τελευταίος αγώ νας στο Τατόι, στην κλασσική διαδρομή, με τους όρους και τους κανονισμούς ενός αληθινού αγώ να ταχύτητας, τον Οκτώ βριο του '82. Έκτοτε συνέβησαν και άλ λες εκδηλώ σεις εκεί , αλλά το πνεύμα του Τατο□ου ήταν νεκρό. Άντεξε ένα τέταρτο του αιώ να. Εξυπηρέτησε τα πρώ τα βήματα του μεταπολεμικού ελληνικού μότορσπορ. Ξεκίνησε με ΧΚ 120, Goggomobil και Auto Union και τερμάτισε με Escort αλλά και πρωτότυπα ABM & Lola.



Τατόι, Κυριακή 10 Οκτωβρίου 1982. Με το «Δελφοί» φίλτρο κασετίνα σφηνωμένο στη ζώ νη του, ο Γιώ ργος Μοσχούς και το γνώ ριμο ηφαιστειώ δες στυλ του, μαζί με τον Μάκη Σαλιάρη σε μια από τις πολλές διαπραγματεύσεις για την τύχη εκείνου του αγώ να. Πίσω αριστερά διακρίνεται η φυσιογνωμία του Διονύση Αρβανιτάκη.
(φωτό. Τ. Αρωνίτης)

Εκείνος λοιπόν ο αγώνας, που δεν προσμετρούσε σε κάποιο πρωτάθλημα, ήταν ο

τελευταίος. Τελευταίος και ταραχώδης, αφού ανάμεσα στον Σύνδεσμό Οδηγών και την Εθνική Επιτροπή της Λέσχης, υπήρξαν σημαντικές διαστάσεις απόψεων. Ακόμα και την Κυριακή το πρωί οι οδηγοί σύσσωμοι, ενημέρωσαν τους οργανωτές, δια μέσου του προέδρου του Συνδέσμου, **Γιάννη Λέκκα** , ότι αν δεν χωριστούν σε κατηγορίες σύμφωνα με τις δικές τους επιθυμίες δεν θα αγωνιστούν.

Όπερ και εγένετο. Κατανεμήθηκαν κατά την βούλησή τους και οι αγώνες τελέστηκαν κανονικά, έστω και με ημίωρη μόνον διάρκεια, καθώς οι διαπραγματεύσεις είχαν ροκανίσει σημαντικό χρόνο, από αυτόν που είχαν στη διάθεσή τους οι οργανωτές. Μην λησμονούμε ότι το αεροδρόμιο εξυπηρετεί στρατιωτικές ανάγκες και έπρεπε να παραδοθεί συγκεκριμένη ώρα.



Συνεννοήσεις επί συνεννοήσεων, μπροστά στην γραμματεία, που έχει ντυθεί με τα χρώ ματα του χορηγού του αγώ να. Πίσω από τον Σταύρο Ζαλμά, μόλις διακρίνονται ο Γ. Μοσχούς, ενώ δεξιά με το χέρι σηκωμένο ο τότε πρόεδρος του Σ.Ο.Α.Α., Γιάννης Λέκκας. Κανείς από τους αναφερθέντες δεν βρίσκεται, πια, εν ζωή. (φωτό. Τ. Αρωνίτης)

Η προσέλευση των θεατών ήταν τεράστια. Οι πιο αισιόδοξες εκτιμήσεις έκαναν λόγο για περισσότερους από 20.000, αλλά μια πιο ρεαλιστική άποψη τους υπολόγιζε σε 15.000. Η

είσοδος δεν ήταν ελεύθερη, είχε αντίτιμο και κάποιοι πρόχειροι υπολογισμοί ανέβαζαν τις εισπράξεις στα τρία εκατομμυρία δραχμές, ποσό σεβαστό. Οι συμμετοχές των αυτοκινήτων ήταν 95 και των μοτοσυκλετών 170.

Διοργανώθηκαν τρεις αναμετρήσεις, για τα αυτοκίνητα και άλλες τόσες για τις μοτοσυκλέτες. Στους δυο τροχούς ο Βασίλης Γεωργακόπουλος νίκησε στα 250 κ.ε. με TZ 250, ενω ο Κώστας Παπαγεωργίου, επικράτησε τόσο στην νορμάλ με RD 350 όσο και στα «μεγάλα» με RG 500.



Στα αυτοκίνητα, την κατηγορία I κατέκτησε ο «Γκάσπερ» με δίλιτρη Ascona. Άλλο ένα ψευδώνυμο για τον αναγνωρισμένο Θάνο Ταμπόση. Στην κατηγορία II έλαμψε το καθαρό ταλέντο του Νίκου Μακρυγιάννη με το Escort της TRIM.



Στην κατηγορία III, ο Μάκης Σαλιάρης με το ABM, δεν άφησε πολλά περιθώρια. Η μονομαχία με τη Lola του «Νίνο», είχε μικρή διάρκεια και ακολούθως τερμάτισε άνετα πρώτος. Πέρα από τα χρώματα του καπνοχορηγού, διακρίνονται πάνω στο πρωτότυπο και το λογότυπο της **Αυτοκίνησης** . Η εταιρεία εμπορίας αυτοκινήτων είχε ήδη μεταλλαχτεί σε κέντρο διασκέδασης, που όπως κατεθέτουν αυτοί που γνωρίζουν τα σχετικά θέματα, θα άλλαζε το χάρτη της νυκτερινής διασκέδασης της πρωτεύουσας.

Μια και έγινε λόγος για τον Δημήτρη (Μάκη) Σαλιάρη, καθώς συμπληρώνονται, τέσσερα χρόνια από τον θάνατό του, ας μνημονεύσουμε και άλλη μια στιγμή από το αγωνιστικό παρελθόν του. Στον ίδιο χώρο, στο Τατόι, τρία χρόνια νωρίτερα τον Νοέμβριο του ΄79, ο Μάκης που τότε οδηγούσε Chevron, μόλις έχει νικήσει και ασπάζεται μέλος της ομάδας του. Θα ακολουθούσαν δεκάδες αγώνες, πολλές διακρίσεις, νίκες, τίτλοι μέχρι το '97, όταν στα 53 του χρόνια, τερμάτισε μια ευδόκιμη και πλούσια αγωνιστική καριέρα. (
φωτό. αρχείο Φ.Φ./Γ.Κ.)

