

Την πρώτη Απριλίου του '56, **μισό αιώνα και πέντε χρόνια** νωρίτερα, διοργανώθηκε ο πρώτος αγώνας αυτοκινήτου στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Δεκέλειας. Αν το δούμε κάπως γλαφυρά, θα γράψουμε ότι ξεκίνησε σαν ψέμα, συνεχίστηκε σαν μιά αλήθεια και έσβησε όπως όλες οι αλήθειες, που τις ξεπερνά η αδυσώπητη καθημερινότητα, με άλλες, «ισχυρότερες» αλήθειες. Τεσσαράκοντα παρά μια εικόνες λοιπόν και αντίστοιχες ιστορίες για τα 21 χρόνια της ενεργής ιστορίας του Τατοΐου στο καλεντάρι των Ελληνικών πρωταθλημάτων.



(Τω αγνώ στω θεατή)

(Το κείμενο, Αφιερώνεται Εξαιρετικά σ' αυτόν που περπατούσε από τον «Ηλεκτρικό», σε εκείνον που έφτανε από το οποιοδήποτε σημείο του Λεκανοπεδίου στη νότια πύλη με ποδήλατο, σε αυτόν που ανυστερόβουλα το αγάπησε και στεκόταν όρθιος επί ώρες, κάτω από τη βροχή, στο κρύο, ή τη ζέστη, μέσα στη σκόνη της πεδιάδας της Δεκέλειας.)

Το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Δεκέλειας, ή Τατοΐου υπήρξε η **τροφός** των Ελληνικών αγώνων ταχύτητας. Εκεί διοργανώθηκε ο

πρώτος

αγώνας ταχύτητας στην ιστορία του ελληνικού μότορσπορ, εκεί

διεσώθησαν

όλα τα πρωταθλήματα ταχύτητας που διοργανώθηκαν μετά το '71, εκεί φιλοξενήθηκαν ακόμα και δοκιμασίες του

Δ.Ρ.Α.

,
είτε ως σερκουί κατάταξης ('75), είτε σαν μια από τις τελευταίες δοκιμασίες που ρύθμιζαν τις περιπτώσεις των ισοβαθμιών ('56 – '72).





ΤΟ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ

ΗΡΧΙΣΕ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΗ ΤΕΛΕΣΙΝ ΤΟ ΔΕΞΙΟΤΕΧΝΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟ

Τόν άγώνα έτίμησεν ή Α.Μ. ό Βασιλεύς και την έναρξιν του έκήρυξε κ. Γεώργ. Ράλλης. Τρεις χιλιάδες φίλοι του αυτοκινήτου παρι

ΤΑ ΕΠΙΣΗΜΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ

Με συμμετοχή χιλιάδων φίλων του αυτοκινήτου έτελέσθη χθες εις τό αεροδρόμιον Τατοΐου ό άγώνας δεξιότεχνίας του Πανελληνίου πρωταθλήματος αυτοκινήτου. Ό άγώνας αυτός έσημείωσε καταπληκτικήν έπιτυχίαν. Η καλή δέ και ύποδειγματική Όργάνωσις του θά παραμείνη εις τά χρονικά των αυτοκινητιστικών σπόρ σάν παράδειγμα έπιτυχούς όργανώσεως, συμμετοχής και πειθαρχίας. Τόν άγώνα έτίμησε διά της παρουσίας του και ή Α. Μ. ό Βασιλεύς Παύλος ό όποιος παρηκολούθησε επί άρκετή ώρα τις δυσκολώτερες και ένδιαφέρουσες φάσεις του άγωνίσματος. Η Όργανωτική Έπιτροπή της ΕΛΠΑ είναι άξία θερμών συγχαρητηρίων, γιατί άποκλειστικώς εις αυτήν και εις την βοήθειαν της Έλληνικής Βασιλικής Αεροπορίας οφείλεται ή μεγάλη έπιτυχία της διεξαγωγής και της έπιτυχίας της τελέσεως του άναβληθέντος την 18ην Μαρτίου λόγω της κακοκαιρίας άγωνίσματος δεξιότεχνίας.

Από πολύ ένωρίς τά πλήθη των αυτοκινητοφίλων ήρχισαν νά συγκεντρώνονται μέ τις κούρσες, τά ταξί και τά αυτοκίνητα της συγκοινωνίας εις τό αεροδρόμιον. Σε διάστημα δέ μιάς ώρας ό χώρος δεξιά και άριστερά του μεγάλου διαδρόμου όπου έτελέσθη τό άγώνισμα είχε καλυφθή από τους φιλάθλους και τά αυτοκίνητα. Υπολογίζεται ότι περίπου 350-400 κούρσες είχαν συγκεντρωθή, οι περισσότερες των όποιων είχαν πλήρωμα και φορτίον από τό ώραίο φύλον τό όποιον και ένθουσιωδώς χειροκροτούσε κάθε καλή προσπάθεια των άγωνιζομένων. Οι δημοσιογράφοι δέ οι όποιοι παρηκολούθησαν ήσαν ύπεραρκετοί και σε ώρισμένες περιπτώσεις δύο από μία και μόνον έφημερίδα. Η άνοιξιάνικη, πρωταπριλιάτικη, ήλιόλουστη μέρα συνετέλεσε και εκείνη μέ τη σειρά της ώστε νά παρασύρη πολλούς φιλάθλους πρós τό Τατόϊ.

Οι άγώνες ήρχισαν άκριβώς στις 10.10' π. μ. Την έναρξιν τους έκήρυξεν ό ύπουργός Δημοσίων Έργων κ. Ράλλης, ό όποιος έδωσε και τό σύνθημα της έκκινήσεως του πρώτου αυτοκινήτου μέ οδηγόν τόν κ. Ν. Φιλίππιν. Πρò της κηρύξεως της έναρξεως των άγώνων ό Πρόεδρος της Όργανωτικής Έπιτροπής κ. Κ. Μαυρομάτης ώμίλησε έπ' όλιγον τονίζοντας την σημασίαν του άγωνίσματος και γενικώτερα του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Αυτοκινήτου. Ακολούθως ηγχαρίστησε τους συμμετασχόντας εις τό άγώνισμα, τους παρευρεθέντας φίλους του αυτοκινήτου και την Έλληνικήν Βασιλικήν Αεροπορίαν διά την συμβολήν της εις την όλην όργάνωσιν και την καλήν περίφραξιν και διαμόρφωσιν του χώρου του αεροδρομίου.

Οι όδηγοί που πήραν μέρος στόν άγώνα δεξιότεχνίας, έδειξαν τις πράγματι καταπληκτικές ικανότητές τους και την όλη τους τέχνη εις τό ευχάριστο σπόρ του αυτοκινήτου. Πολλοί δέ από αυτούς κατεχειροκροτήθησαν από τό πλήθος των φιλάθλων, όπως οι κ. κ. Β. Παπαδόπουλος, Κ. Σπηλιωτάκης, Μπαντούνας, Α. Κουκάς, Ν. Παπαμιαχά κ.λ.π. Ιδιαίτερα ό κ. Ν. Παπαμιαχά, ό όποιος άσφαλώς θά έσημειωνε και τόν καλύτερο χρόνο, άν λίγα μέτρα πρò του τέρματος δέν τού σπούσε τό κιβώτιον ταχυτήτων του αυτοκινήτου του.

Σύμφωνα με έπίσημα τελέσματα του άγωνίσματος.

- Οι 10 πρώτοι της
- 1) Π. Παπαδόπουλος
 - 2) Κ. Σπηλιωτάκης
 - 3) Α. Μπαντούνας
 - 4) Σ. Κουκάς
 - 5) Κ. Νικολόπουλος
 - 6) Γ. Τερμετζής
 - 7) Σ. Κανούτσος
 - 8) Π. Μιληδώνης
 - 9) Σ. Ντρέφους
 - 10) Γ. Νικολαΐδης

Κατά Κλάσεις ή

Κλάση Α

1ος Γ. Άνέστης, Φόρντ βαθμοί 1708. 3ος Γ. Μοίρας, Φόρντ Β. βαθμ. 1969, 6ος Ι. Πε

Σειρά έπίτι

1ος Ν. Τερμετζής, σκούρ, Μερσενές 180 βαθμ. 1752. 4ος Χ. Α. Γ. Καλαφάτης, Όπελ 403 βαθμ. 1931.

Σειρά έπίτι

1ος Ε. Νειάδας, Όπελ Ρεκάρ βαθμ. 1682. 4ος Έλφινκο, Β. Ι. Σεβαστόπουλος, Πε 403 βαθμ. 1931.

Σειρά έπίτι

1ος Α. Μπαντούνας, Φιάτ 1100 βαθμ. 1451. 4ος Ε. Βαμβακίδης, Φ. σβάγκεν βαθμ. 1710. 6οι 1745.

Σειρά έπίτι

1ος Β. Παναγιωτάχος ΝΤΕ-ΚΑ-ΒΕ βαθμ. 4ος Τ. Άπέργης ΝΤΕ Μάιντορ βαθμ. 1723. 6οι

Σειρά έπίτι

1ος Σ. Κουκάς, Σιτροέν 21Π. βαθμ. 17. Ζ. Χατζηφωτίου, Φιάτ ΙΠ. βαθμ. 1640. 6ος Γ. Σειρά έπίτι

ΤΑ ΕΠΙΣΗΜΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΟΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ

Αεροδρόμιον Τατοΐου Κυριακή 9 Ιουνίου 1957

Σειρά	Όνομα	Μάρκα	Μέγιστος
ΚΑΤΗΓ. Α-Β	Κλάση Β-5	αυτοκ.	χρόνος πλ.
1.	Σπυριδώνης Κ.	Άλφα Ρωμιό Β.	101.96' 23
2.	Μίρς Άλντε	Άλφα Ρωμιό Β.	95.25' 22
3.	Χρονόμης Ι.	Ερ-ΤΟ Α.	79.20' 18
Κλάση Β-8.9			
1.	Παναγιωτάκης Ν.	Τύντερ ΧΚ.	99.64' 23
2.	Παρανός Β.	Ερ - ΤΟ Α.	94.70' 22
3.	Παρανός Π.	Ερ - ΤΟ Α.	93.57' 22
4.	Βενιζέλλης Α.	Ερ - ΤΟ Α.	92.72' 21
ΚΑΤΗΓ. Α			
Κλάση Α-1.2			
1.	Καταστάσης Ν.	Γουαγουλι	73.63' 17
2.	Καταστάσης Κ.	Ερ-ΤΟ Α.	71.98' 17
3.	Βλασσάκης Κ.	Γουαγουλι	67.59' 16
4.	Κουκάς Σ.	Γουαγουλι	65.51' 16
Κλάση Α-3			
1.	Καταστάσης Α.	Σίμον 53.	86.94' 20
2.	Καταστάσης Δ.	Ρωμ 4 Ιπ.	85.69' 20
3.	Μπαρτζάνης Γ.	Ρωμ 4 Ιπ.	81.87' 19
Κλάση Α-4			
1.	Φίλιππος Ν.	Ντι - ΚΑ - ΒΕ.	92.16' 22
2.	Μπαρτζάνης Α.	Ντι - ΚΑ - ΒΕ.	90.37' 21
3.	ΖΕΤ.	Ντι - ΚΑ - ΒΕ.	89.41' 21
Κλάση Α-5.6			
1.	Μπαρτζάνης Ν.	Άλφα Ρωμιό Τζού.	95.07' 22
2.	Παναγιωτάκης Κ.	Άλφα Ρωμιό Τζού.	95.57' 22
3.	Ραλλίδης Α.	Άλφα Ρωμιό Τζού.	93.42' 22
4.	Καταστάσης Χ.	Μέισον Τζού.	76.93' 16
5.	Καταστάσης Ι.	Φορ Τζού.	64.33' 16
Κλάση Α-7			
1.	Τσακάλος Τ.	Αλφάτα	78.16' 18
Κλάση Α-8.10			
1.	Παναγιωτάκης Ι.	Σίμον 440	97.33' 22
2.	Καταστάσης Μ.	Σίμον 440	93.70' 22
3.	Μπαρτζάνης Σ.	Τύντερ 2.4	88.30' 22

Πε ρ = π ρ 4 π 4 : : Ο ΤΑΧΥΤΕΡΟΣ ΓΥΡΟΣ (έναν γύρο)

1ος και 2ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

3ος και 4ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

5ος και 6ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

7ος και 8ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

9ος και 10ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

11ος και 12ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

13ος και 14ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

15ος και 16ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

17ος και 18ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

19ος και 20ος Ν. Παναγιωτάκης με 7.3 α. κ. α. ν. ο ρ

Η φωτογραφία αυτή, κόντρα στην κατάταξη θα μας δείξει την κυριαρχία των

ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ Α' ΟΜΑΔΟΣ

Πρώτος της σειράς ο Δε. Βελών Η. Παπαμιχαήλ

23	22	3
Κ. ΣΠΗΛΙΩΤΑΚΗΣ	Α. ΜΙΧΟΣ	Η. ΠΑΠΑΜΙΧΑΗΛ
Άλμα: Ρυθμ. G.S.V	Άλμα: Ρυθμ. G.S.V.	Τύπος: 3K 140
2'35"8	2'35"6	2'34"

11	1
Δ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Θ. ΚΑΤΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ
Άλμα: Ρυθμ. Α.	Άλμα: Ρυθμ. Χίλ
2'42"1	2'36"7

14	5	4
Δ. ΒΕΡΟΥΠΗΣ	Τύπος: 2.4	«ΣΠΕΣΙΑΛ»
Βάβα: Άλμα	Κ. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ	Άλμα: Χίλ
2'51"2	2'49"4	2'48"6

10	16
Ι. ΚΑΠΑΡΟΓΛΟΥ	Π. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ
Άλμα: Ρυθμ. Α	Βάβα: Άλμα
2'59"8	2'57"2

2
Σ. ΜΟΥΤΖΟΠΟΥΛΟΣ
Άλμα: Χίλ
2'57"2

Η φωτογραφία αυτή, κόντρα στην κατάταξη θα μας δείξει την κυριαρχία των



Η φωτογραφία αυτή, κόντρα στην κατάταξη θα μας δείξει την κυριαρχία των



Ο άνθρωπος που εφευρέθηκε ο οργανισμός είναι ο Παναγιώτης Αργυρίου



 AUTOMOBILE ET TOURING CLUB DE GRÈCE
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI PAUL DES HELLÈNES



[illegible]

**ΘΡΙΑΜΒΟΣ
ΣΤΟ ΤΑΤΟΪ**



Με οδηγό τον «ΕΠΙΓΡΑΧ», το θαυμάσιο αυτοκίνητο «BMW 2002 Ti» εθελόχευσε στην τρίτη θέση Ταχύτητας Ταταίου 1987.

BMW

Ο Καπετανάκης νικητής στο Τατόι

Κύκνειο άσμα, φινάλε μιάς καρριέρας, και έντυπωσιακή νίκη του «γελαστού Νίκου», του Νίκου Καπετανάκη, που έγκατέλειψε από χθές τους αγώνες αυτοκινήτου, προσθέτοντας μιά άνετη «πρωτιά» στην πολύχρονη σταδιοδρομία του σαν οδηγός αγώνων.

Πύρινος ήλιος, έκατον-

τάδες φιλάθλων ή καινούργια εξέδρα της «Γραμματείας» να θυ-

Ρεπορτάζ:
Γιάννη Παγώνη
Χρήστου Ράπη

μίξη ξένο «Γκράν-Πρι», άρτια όργάνωσις και το μουγκρητό των αυτοκι-

νήτων να σμίγν με την λάβα, τὰ καυτά χάρδια του ήλιου και την γνώριμη μυρωδιά από καμένο λάδι.

Αυτό ήταν τὸ ντεκόρ στο χθεσινὸ «Τατόι», πού αντικατέστησε την «Βέροια» και πού χάρισε την νίκη στον καινούργιο διευθυντή του αγωνιστικού τμήματος της ΕΛΠΑ.



Τὰ... τέρατα περνούν. Στο «πέταλο», με «πόντες», καυτά ήλιο, πλήθος κ' όσμοι



Ζωρο ΤΑΤΟ

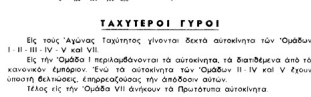
Ο ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΑΠΤΗΣ περιγράφει τις φάσεις του αγώνος...

ΑΥΤΗ ή πίστα του Τατοΐου είναι απαράδεκτη — και κρίμα που είναι ή μόνη που έχουμε στην Έλλα της φρονής διαμαρτυρίας σ'ας μεταφέρω επί λέξει τις φράσεις γνωστού και παλαιού πρωταθλητού γύνα της 18ης Οκτωβρίου: «Έχα δεθ' τόσο σφιχτά με τις ζώνες ασφαλείας, που κόντευα να μη μ'πνέσω. Το αυτοκίνητο χτυπιόταν από εκατό μεριές. Τα χέρια, μετά από τόν αγώνα, είχαν βγάλ' νεύρα μου πονούσαν φοβερά...». Είναι μία εύθενητική μαρτυρία, που ισοδυναμεί ασφαλώς με

Δεν είναι ο «Ελπόρχ» στο τιμόνι της BMW της φωτογραφίας, που γνώρισε δόξες στα χέρια του. Ο λαϊκός αναλάβει να συνεχίση την ιστορία της. Στο Τατόι, χωρίς παρ-μπρίζ, ο Κόκκοτας γνώρισε την πρώτη γενική του ζούης. Γενικά μοτοσικλετιστού και ένα μαντήλι αναπλήρωναν τό απαισιόμονο παρ-μπρίζ.



ΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΕΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΙ	
1969	1. Πρωταθλήτρια CYRILET CORNETTE 2-22-4	1971	Φ. Λέκκας KAWASAKI 100 2-33-8
1971	Γ. Μασαός BMW 2002 II 2-17-3	1972	Ήλ. Μπαλάς JAWA 150 2-36-3
1972	Γ. Μασαός ALFA ROMEO GT 2M 2-11-1	1973	Ήλ. Μπαλάς JAWA 150 2-33-3
1973	Α. Αστερίδης PIRELLI VII 2-10-3	1973	Ε. Νόμης JAWA 150 2-34-4

7220 0117 1145 1225 1300 1350 1400 1450 1500 1550 1600 1650 1700 1750 1800 1850 1900 1950 2000 2050 2100 2150 2200 2250 2300 2350 2400 2450 2500 2550 2600 2650 2700 2750 2800 2850 2900 2950 3000 3050 3100 3150 3200 3250 3300 3350 3400 3450 3500 3550 3600 3650 3700 3750 3800 3850 3900 3950 4000 4050 4100 4150 4200 4250 4300 4350 4400 4450 4500 4550 4600 4650 4700 4750 4800 4850 4900 4950 5000 5050 5100 5150 5200 5250 5300 5350 5400 5450 5500 5550 5600 5650 5700 5750 5800 5850 5900 5950 6000 6050 6100 6150 6200 6250 6300 6350 6400 6450 6500 6550 6600 6650 6700 6750 6800 6850 6900 6950 7000 7050 7100 7150 7200 7250 7300 7350 7400 7450 7500 7550 7600 7650 7700 7750 7800 7850 7900 7950 8000 8050 8100 8150 8200 8250 8300 8350 8400 8450 8500 8550 8600 8650 8700 8750 8800 8850 8900 8950 9000 9050 9100 9150 9200 9250 9300 9350 9400 9450 9500 9550 9600 9650 9700 9750 9800 9850 9900 9950 10000





Φάν Μπαχός στην πρώτη εμφάνιση της **Alfetta** λίγο πριν το διοικητήριο, κατά τη διάρκεια



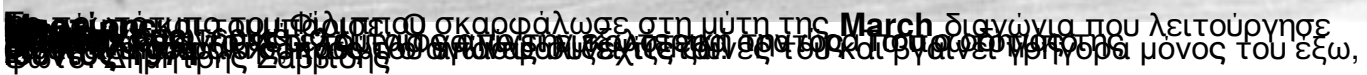
Ο "Αστάρης" μεσημέρι της Δεκάτης 2010 καθώς στρίβει στη νότια φουρκέτα με τον εσωτερικό



καὶ οὐκ ἔστιν ὁποῖοις τσοῦατίζεσσι ἡ πόσις τοῦ αὐτοῦ. **Στ. Ζαλὴς** οὐ στίγος
καὶ οὐκ ἔστιν ὁποῖοις τσοῦατίζεσσι ἡ πόσις τοῦ αὐτοῦ. **Στ. Ζαλὴς** οὐ στίγος



ΚΑΘΗΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ





Η Volkswagen Beetle 17 του ποταμίτη Γκόρμαν, στην Τυνησία, 15-16 Μαΐου 1962



Η Volkswagen Beetle 70 του ποταμίτη Τζόχανσον, στην Τυνησία, 15-16 Μαΐου 1962



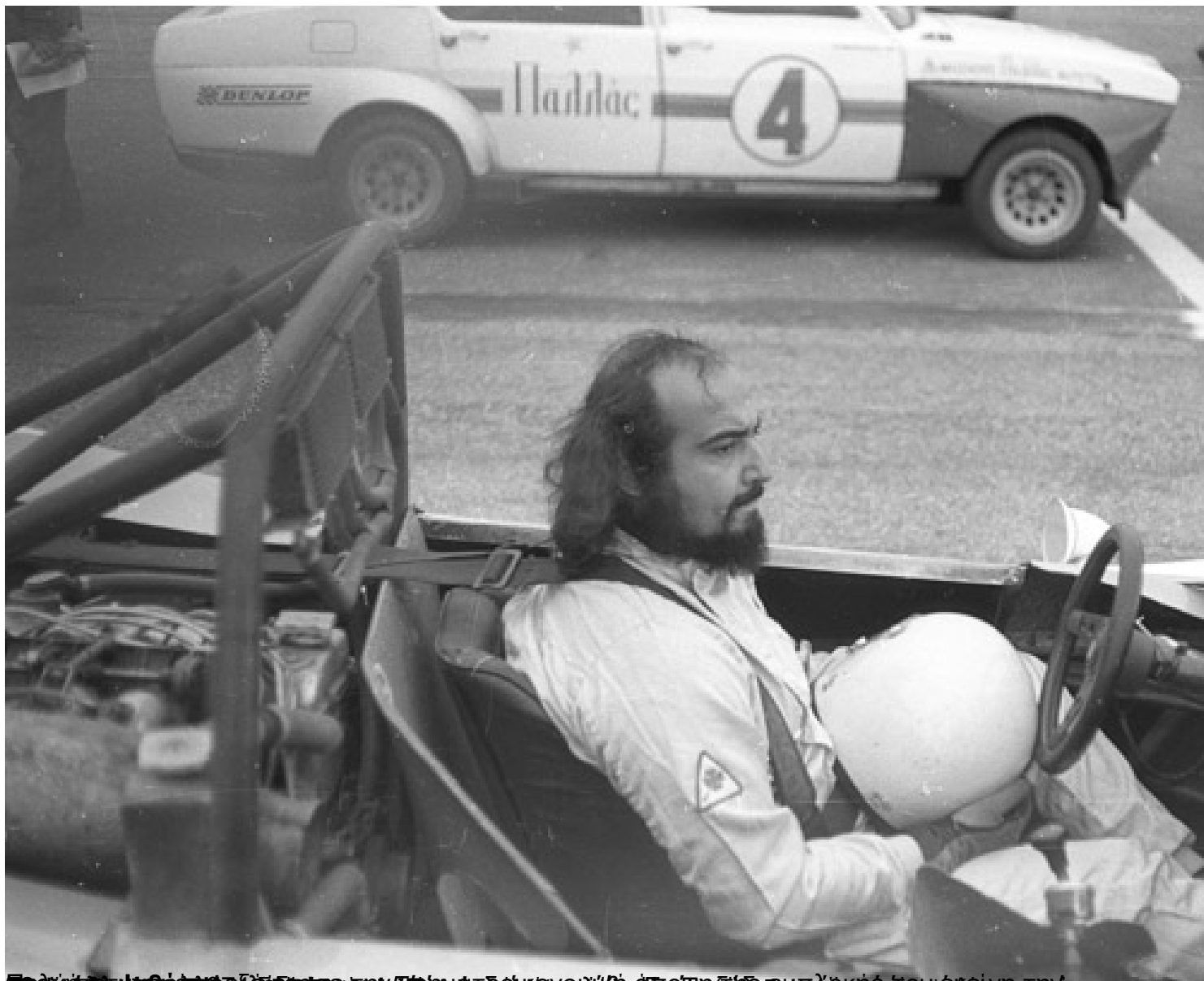
Η Volkswagen Beetle 16 του ποταμίτη Ραγούσα, στην Τυνησία, 15-16 Μαΐου 1962



Η πρώτη εκκίνηση της υψογείου «Στόικη» με το «Gran Turismo» (1975) στο «Εθνικό»



Τα αυτοκίνητα της ομάδας 1 είναι παρατεταγμένα για την εκκίνηση του αγώνα (1975) στο «Εθνικό»



Εάν έχετε κάποια ερώτηση ή σχόλιο σχετικά με το άρθρο, μπορείτε να το αφήσετε στα σχόλια.



Επίσης, ο Γ. Μ. Παπαδόπουλος, ιδιοκτήτης της εταιρείας G.P. Motors Engineering, 19



Ο Κρίστος Σίμα (αριστερά και μπροστά) Σπύρος Σίμα (δεξιά) οδηγεί το Lotus Elise στο Lake Six GTA



Μετά από ένα μικρό χρονικό διάστημα, ο RS Escort του Κοντάκη και ο Τάσος Λαβδάνος, οι οποίοι είχαν αγοράσει το αυτοκίνητο με σκοπό να το χρησιμοποιήσουν ως αγωνιστικό, αποφάσισαν να το πουλήσουν.



Εάν και η πώληση του Νίκου Μάτση, όπως αναφέραμε στην αρχή, αλλά στο μίζερο ποσό των 100 εκατομμυρίων από το αθλητικό ποδοσφαιρικό, ο Τάσος Λαβδάνος, ο οποίος είχε αγοράσει το αυτοκίνητο με σκοπό να το χρησιμοποιήσει ως αγωνιστικό, αποφάσισε να το πουλήσει.

