

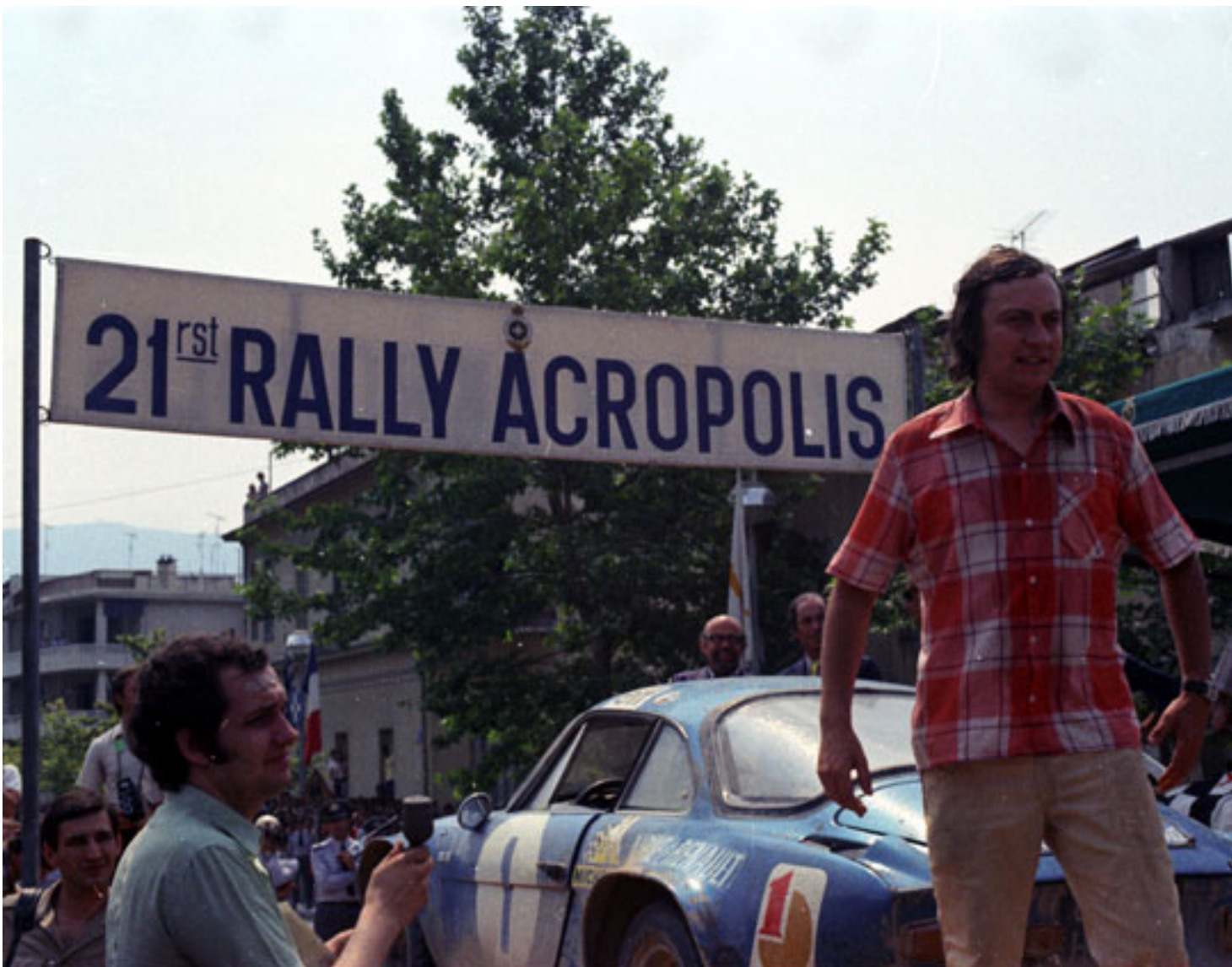
Συμμετείχα στη συζήτηση που διεξήχθη την Τρίτη 12/2, στον «αέρα» του Sentra fm για τη διοργάνωση του επικείμενου «Ακρόπολις». Δίπλα, ο Πάνος Διαμάντης, απέναντι ο Γιάννης Μάριος Παπαδόπουλος. Στην άλλη άκρη της τηλεφωνικής γραμμής, ο εκπρόσωπος της Celeritas, της οποίας η υπηρεσιακή μέριμνα, αν έχω αντιληφθεί σωστά, είναι η προβολή του αγώνα και η συλλογή χορηγών.

Το μήνυμα που μας πέρασε, ήταν ότι οφείλουμε να είμαστε ευτυχείς, που κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες τελείται ο αγώνας. Ένας αγώνας που περιορίζεται σε δυο νομούς της Πελοποννήσου, με ένα σύνολο δέκα ειδικών, που δεν ξεκινά από την Ακρόπολη, που τερματίζει μέσα σε ένα ένα service park και τελείται σε ένα 48ωρο. Μπορεί να έχει δίκιο.



Καρδίτσα 1977. Ο Jean Pierre Luc θα καταφέρει να επιστρέψει την ογκώδη CX στην Ακρόπολη 6ος Γεν.  
Όπως και ο R. Bonicheck την DS23 το 1973. Σχεδόν 40 χρόνια αργότερα η Citroen πρωταγωνιστεί.

Το να συγκρίνουμε, βέβαια, αυτόν, τον τρέχοντα αγώνα, με τον προ τριακονταετίας πρόγονό του, είναι τόσο ουτοπικό όσο και εσφαλμένο. Με την μισή χρονική διάρκεια, με 20% μήκος ειδικών διαδρομών, με κάτι λιγότερο από το 1/4 της συνολικής διαδρομής και με το 25% των συμμετοχών, εκ των οποίων οι ελληνικές γνωρίζουν μια πτώση της τάξης του 80%, ο φετινός αγώνας είναι άλλο ένα αποτύπωμα των καιρών. Για κάποιον που έχει ζήσει τα «Ακρόπολις» της δεκαετίας του '60, του '70 αλλά και του '80 δεν είναι παρά μια καρικατούρα.



Τερματισμός 21ου. 1973. Ο Νορμανδός Jean Luc Therier στη ράμπα του τερματισμού. Είναι η δεύτερη Συνοδηγός του ο Christian Delferrier.

Χρειαζόταν πολύ φαντασία, ακόμα και στο τέλος του προηγούμενου αιώνα για να συλλάβεις την αναγκαιότητα μιας εταιρείας που θα ασκούσε την οικονομική διαχείριση του αγώνα, που θα έψαχνε και θα έβρισκε χορηγούς, που η διοργανώτρια λέσχη θα την είχε ανάγκη.

Ακόμα περισσότερη φαντασία, βέβαια, χρειαζόταν στο να διανοηθείς ότι σε αυτόν τον τόπο θα είχε εργασία ο ένας στους τέσσερις, ότι οι αγοραίες αξίες των ακινήτων θα είχαν κατακρημνιστεί κάτω από τις αντικειμενικές, ότι τα ποσοστά των αυτοκτονιών θα είχαν αυξηθεί δραματικά και ότι γενικώς η χώρα θα τελούσε σε μια κλιμακούμενη, προσχεδιασμένη (;) χρεοκοπία.

Συνέβησαν όμως όλα τούτα, τα μεγάλα τα σπουδαία και σε συνδυασμό με τις αλλαγές που γνώρισε το παγκόσμιο motorsport εκφράζεται η άποψη της ικανοποίησης που φιλοξενούμε τον αγώνα έστω και αυτή τη μορφή. Κατανοητό. Υπάρχει, εξάλλου, μια αμοιβαία αναγκαιότητα. Εννοώ ότι χωρίς το "Ακρόπολις" δεν θα υπήρχε ούτε η Λέσχη ούτε η Celeritas, αλλά και αντιστρόφως. Αυτός ο ντετερμινισμός κρατά στη ζωή αυτή τη συνθήκη. Για κάποιους που ο σημερινός αγώνας είναι μια δουλειά, είτε προκειμένου για να αυξήσουν τα εισοδήματά τους ή για να αποκτήσουν ένα επίχρυσμα λαμπρότητας που η καθημερινή τους απασχόληση δεν τους προσφέρει, οι σύγχρονες διοργανώσεις τους προσφέρουν αυτήν την ευκαιρία. Αυτή η ανάγκη αναδύεται και μέσα από την αγωνία τους (υπάρχει και η λέξη "πρεμούρα" που το περιγράφει ακριβέστερα), να μας πληροφορήσουν ότι ήδη έχουν ξεκινήσει οι ενέργειες για να βρεθούν περισσότερες ειδικές για τον αγώνα του '14, στην Πελοπόννησο πάντα. Μαζί τους θα συνταχθούν, θεματικά, όσοι δεν έχουν εικόνες και εμπειρίες από τον παλιό αγώνα και εκείνοι που έχουν, αλλά δεν τους ενοχλούν οι μεταβολές.



Τερματισμός 24ου. 1977. Οι Σουηδοί B. Waltegaard – H. Thorzelius στη ράμπα του τερματισμού. Είναι η πρώτη φορά που οι Σουηδοί κερδίζουν το 24ωρο. Είναι η πρώτη φορά που οι Σουηδοί κερδίζουν το 24ωρο. Είναι η πρώτη φορά που οι Σουηδοί κερδίζουν το 24ωρο.

Είναι η πρώτη φορά που οι Σουηδοί κερδίζουν το 24ωρο. Είναι η πρώτη φορά που οι Σουηδοί κερδίζουν το 24ωρο. Είναι η πρώτη φορά που οι Σουηδοί κερδίζουν το 24ωρο.



Τσούκα 1978. Γιάννης Λέκκας – «Νικάτος». Θα χάσουν τον πίσω αριστερό τροχό στην Βαμβακού, την 51η απί...  
Θα φθάσουν "τρίτροχοι" στις Καρυές. Εκεί θα το "μαζέψουν" και θα καταφέρουν να φθάσουν στην Επίδαυρο...  
Για λίγα λεπτά όμως εκτός χρόνου. Το Ακρόπολις ράλι του ερασιτέγνη ήταν μεγάλη περιπέτεια, μεγάλη εμπει...

