

Ο Αλέξανδρος Δαρδούφας μπορεί να χαρακτηριστεί ως ιστορικός πρόεδρος της  
Λέσχης . Βρέθηκε στους κόλπους της απ  
τα πρώ τα μεταπολεμικά βήματα. Έχοντας την άνεση να προσ  
φ  
έρει  
στην υπόθεση, εργάστηκε  
για αυτήν  
και  
έφθασε  
στο  
προεδρικό αξ  
ιώμα.

Ο στόχος αυτός άρχισε να γίνεται πιο ορατός από το τέλος του '69, όταν τέθηκε σε τροχιά  
οικειοθελούς  
απομάκρυνσης ο Γιάννης Κανάρογλου, ενώ αντίθετα ο Δαρδούφας  
επιλέχθηκε από το Δ.Σ. στη θέση του προέδρου της Επιτροπής διοίκησης Αγωνι  
στικής κίνησης καθώς και του τρίτου αντιπροέδρου της Λέσχης.



Σε λιγότερο από μια δεκαετία διαδέχτηκε τον Απόστολο Νικολαΐδη στον προεδρικό θώκο,  
θέση που διατήρησε έως το 1997. Αυτές οι δύο προεδρικές θητείες ήταν εκείνες που  
σηματοδότησαν τη σύγχρονη πορεία του Ελληνικού μπότσορ.

Για να φθάσουμε όμως στο χρονικό σημείο της προεδρίας του, είχαν προηγηθεί πολλά. Το  
πόσο στενό  
και φτωχό  
ήταν το πλαίσιο στην αρχή

,  
διαφαίνεται  
και από τις δηλώσεις του,  
σ  
ε μια  
επετειακή (για τα 75χρονα) έκδοση  
της Λέ  
σ  
χης  
, το  
2003.

*“Ήμασταν τρεις φίλοι. Ο Παπαμιχαήλ, ο Νικολόπουλος και εγώ. Είχαμε μανία με τα αυτοκίνητα και λέγαμε να κάνουμε έναν αγώνα. Οι τρεις μας, λοιπόν, πήγαμε στον Νικολαΐδη, γενικό γραμματέα τότε, το '51. Κι' εκείνος μας είπε:*

*«όχι φέτος παιδιά».*

*Γνωρίζαμε όμως τον Μπέμπη, που δούλευε στην Shell και του το προτείναμε. Εκείνος δέχτηκε να φροντίσει να κάνει τον αγώνα η εταιρεία και έτσι ξεκινήσαμε. Πιο πριν δεν υπήρχε τίποτα, αυτός ήταν ο πρώτος αγώνας μεταπολεμικά. Στο ράλυ πήγαμε δέκα – έντεκα πληρώματ  
α. Οι τρεις μας, ο Κουτρουβής, ο Μελιδώνης, ο Μουρτζόπουλος, ο Περατικός, και κάποια κυρία Κύρτση αν θυμάμαι καλά. Είχε επιτυχία το ραλάκι, και έτσι πήγαμε ξανά στον Νικολαΐδη την επόμενη χρονιά. Εκείνος είπε:*

*«εντάξει θα το διοργανώσουμε εμείς» κι' έτσι έγινε το ράλυ Ε.Λ.Π.Α.”*

Την επόμενη χρονιά, μετονομάστηκε σε «Ακρόπολις» και η ιστορία ξεκίνησε. Ναι λοιπόν, ο εκλιπών είχε σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη του μεγάλου εθνικού μας αγώνα, από την πρώτη στιγμή, αλλά και της Λέσχης στο σύνολο της, σαν συμμετέχων, διοργανωτής, σαν άνθρωπος που εργάστηκε για αυτό το σκοπό, που έτρεξε τις εξελίξεις. Ασφαλώς δεν ήταν και ο μόνος.

Όπως ασφαλώς δεν είναι ο μόνος που ευθύνεται για την πτωτική πορεία του μότορσπορ στον τόπο μας, για την έλλειψη πίστας και για τις χαμένες ευκαιρίες των μέσων της δεκαετίας του '60 και του τέλους της δεκαετίας του '70.



ΣΤ' Δ.Ρ.Α (1958). «Σπούτνικ» - «Αλέξανδρος» ή κατά κόσμον Παύλος Κουντουριώτης (πλωτάρχης του Βασιλικού τότε Ναυτικού) και Αλέξανδρος Δαρδούφας (ο επί 19 ετών πρόεδρος της Ε.Λ.Π.Α.) παίρνουν εκκίνηση. Στον τερματισμό θα επιστρέψουν 11οι γενικής και επικεφαλής της κλάσης τους (Α/3). Θα παραλάβουν τα έπαθλα τους από τον τότε άνακτα Παύλο.  
(φωτό αρχείο Φ.Φλώρου/Γ. Κακολύρη)

Προφανώς και δεν φέρει την ακέραιη ευθύνη για τον τρόπο που διοικήθηκε η Λέσχη. Μιλώντας ευρύτερα για αυτό, να αναφερθεί ότι καθώς τελείωνε η δεκαετία του '60 και ενώ ο θεσμός των συνδρομητών κλείνει και αυτός μια δεκαετία, αφού είχε ξεκινήσει την 1η

Μαΐου του 1960 επί προεδρίας του Παναγή Γιαννουλάτου, το πλήθος των συνδρομητών σχεδόν δεκαπλασιάζεται. Από 1.200 συνδρομητές το '60 φθάνουμε στους 10.075 στα τέλη του '69.

Αυτό όμως που παραμένει σταθερό, ή καλύτερα μειούμενο, είναι το πλήθος των μελών της Ε.Λ.Π.Α. που από τα 1067 μέλη του '61, στα τέλη του '69 είναι 1013. Καθώς μόνον τα μέλη έχουν δικαίωμα ψήφου αποδεικνύεται ότι η λέσχη μεταβαλλόταν σε κλειστό club, αφού το

1961 τα μέλη είναι 1067

σε 1968 σ

υνδρομητές και

αποτελεί

μια λογική αναλογία ανάμεσα στο «εκλογικό σώμα» και στον «πληθυσμό»

. Τ

ο 1969 όμως οι αντίστοιχοι αριθμοί είναι 1013 μέλη και 10.075 συνδρομητές που με απλά λόγια σημαίνει ότι δικαίωμα ψήφου άρα και ορισμού της οποιασδήποτε πολιτικής είχε ένας στους δέκα.

Ο εκλιπών πορεύτηκε με αυτή τη λογική. Οι εποχές άλλαζαν, το καθεστώς της στρατιωτικής δικτατορίας δεν θα αργούσε να περάσει στην ιστορία και οι φωνές διαμαρτυρίας να υψωθούν.

Ότι διοίκησε τη Λέσχη αυταρχικά και αυστηρά δεν υπάρχει αμφιβολία. Ούτε ότι επί ημερών του  
του  
Λέσχη άντεξε στις  
δριμύτερες όλων των επιθέσεων. Επέδειξε ιδιαίτερη αντοχή, διατηρώντας τη θέση του και τον έλεγχο, επιβιώνοντας από κάθε είδους συγκρούσεις.

Αυτό ήταν θετικό για τη Λέσχη, της οποίας τα συμφέροντα υπηρετούσε και αρνητικό για το ελληνικό μότορσπορ.

Ατυχώς ο εκλιπών δεν μπόρεσε να συντάξει τις δύο ανωτέρω συνιστώσες.



Αλέξανδρος Δαρδούφας στην επίσημη τελετή απονομής των μετάλλων στους αγώνες σε ρόλο χρονομέτρη, ενώ ο αγωνοδίκης Αλέξανδρος Δαρδούφας στο επίσημο κλείσιμο των αγώνων του 1976 στην Αθήνα. Ο Αλέξανδρος Δαρδούφας ήταν ο πρώτος Έλληνας που έγινε μέλος του Διεθνούς Ομοσπονδίου Χρονομέτρων (I.C.T.) το 1976. Ο Αλέξανδρος Δαρδούφας ήταν ο πρώτος Έλληνας που έγινε μέλος του Διεθνούς Ομοσπονδίου Χρονομέτρων (I.C.T.) το 1976. Ο Αλέξανδρος Δαρδούφας ήταν ο πρώτος Έλληνας που έγινε μέλος του Διεθνούς Ομοσπονδίου Χρονομέτρων (I.C.T.) το 1976.



Ο Αλέξανδρος Δαρδούφας (2ος από αριστερά) στο επίσημο κλείσιμο των αγώνων του 1976 στην Αθήνα. Ο Αλέξανδρος Δαρδούφας ήταν ο πρώτος Έλληνας που έγινε μέλος του Διεθνούς Ομοσπονδίου Χρονομέτρων (I.C.T.) το 1976. Ο Αλέξανδρος Δαρδούφας ήταν ο πρώτος Έλληνας που έγινε μέλος του Διεθνούς Ομοσπονδίου Χρονομέτρων (I.C.T.) το 1976.