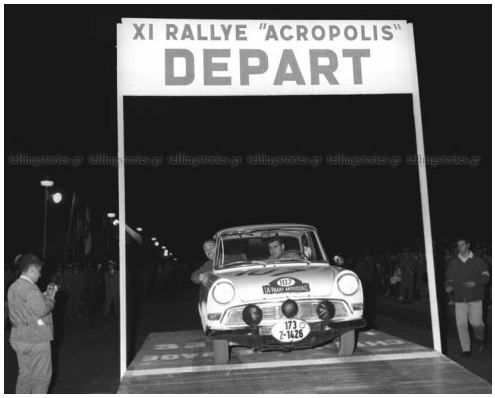
Με κύριο πρωταγωνιστή τον Νίκι Φιλίνη , οι Έλληνες οδηγοί είχαν δείξει την δεκαετία του ’50, ότι θα μπορούσαν να σταθούν κοντά, έως πολύ κοντά στους αλλοδαπούς, συναδέλφους τους, οι οποίοι όμως πέρα από το καλύτερο υλικό που είχαν στη διάθεσή τους, ήταν και σε ένα καθεστώ ς επαγγελματισμού. Πρωτόλειο μεν, αλλά σε ολότελα διαφορετικό επίπεδο από το καθαρά ερασιτεχνικό των Ελλήνων.



Το 1963, στο ΙΑ΄ Δ.Ρ.Α., ο Γιώργος Ραπτόπουλος , γεννημένος στα Σέρβια της Κοζάνης, μεγαλωμένος στις στάχτες της Κατοχής, μηχανικός στη Θεσσαλονίκη, με ένα ταπεινό F12, ένα αυτοκίνητο σαφώς υποδεέστερο όλων των Ευρωπαίων αντιπάλων του, όχι μόνο διεκδίκησε την νίκη αλλά σημείωσε μοναδικές επιδόσεις. Τεχνικά προβλήματα, τον έριξαν χαμηλά στην γενική κατάταξη, μόλις 14ος, αν και κέρδισε την πρώτη θέση μεταξύ των Ελλήνων. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

Μολοντούτο, η επίδοση του άφησε μια ισχυρή παρακαταθήκη. Υπήρχε το ταλέντο και η θέληση. Αν θα προσθέταμε το καλό υλικό και τη σωστή υποδομή, οι διακρίσεις δεν θα ανήκαν στην σφαίρα του απρόσιτου. Στην εικόνα κατά τη διάρκεια της νυκτερινής εκκινήσεως. Συνοδηγός σε εκείνη την προσπάθεια ο jeune premier της εποχής Ανδρέας Μπάρκουλης, το θάρρος του οποίου εξήρε ο Γιώργος.

Το ’64, το ΙΒ’ Δ.Ρ.Α., είχε μήκος 2886 χιλιόμετρα. Ξεκίνησαν 71 πληρώματα από τα οποία τα 41 ήταν αλλοδαπά. Τα 19 κατάφεραν να τερματίσουν. Από αυτά δύο είχαν Ελληνικό μέλος. Συνοδηγός του Αμερικανού Freddie Hogan ήταν ο Γιώργος «Vulcan» Μεϊμαρίδης (18οι), ενώ συνοδηγός του Θέμου Σταμουλάκη ο D. Crocker (19οι). Τον αγώνα κέρδισε για δεύτερη φορά, ένα αμιγώς Σουηδικό πλήρωμα με Σουηδικό αυτοκίνητο, ενώ ήταν η πρώτη φορά που την νίκη αποσπούσε ένα Volvo.



Ο συνδυασμός ήταν T. Trana - G. Termenius - PV 544. Ότι έπρεπε για τις σκληρές συνθήκες του αγώνα αυτό το ανθεκτικό Σουηδικό όχημα. Στην εικόνα, βλέπουμε τον οδηγό να το στρίβει θεαματικά στο νότιο πέταλο του αγώνα ταχύτητος του Τατοίου, προτελευταία δοκιμασία του αγώνα. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)



Αφανείς ήρωες και εθελοντές, για μεγάλο χρονικό διάστημα ήταν οι πολλοί ανώνυμοι, εργατικοί και πιστοί στο ραντεβού τους με το Δ.Ρ.Α. κριτές. Όλοι όσοι στελέχωναν τα συνεργεία των σταθμών ελέγχων χρόνου, των εκκινήσεων και των τερματισμών των ειδικών διαδρομών, σε μια εποχή που ακόμα και η μετάβαση στα συγκεκριμένα σημεία ήταν μια μικρή περιπέτεια. Από κοντά και οι δεκάδες άνδρες της Χωροφυλακής, που βρίσκονταν στα πιο απομακρυσμένα περάσματα του αγώνα. Σε αυτούς αφιερώνεται τούτη η εικόνα από το ΙΓ’ Δ.Ρ.Α. (1965), με πρόσωπα που την ταυτότητα τους, δεν γνωρίζω. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

Μάιος του ’65. ΙΓ’ Δ.Ρ.Α. Και ενώ ο τόπος σιγοβράζει από την υπόθεση ΑΣΠΙΔΑ, προμηνύοντας ένα πολύ άσχημο θέρος, που τότε βέβαια κανείς δεν υποπτευόταν, και ενώ ο πλανήτης ζει κάτω από τις απειλές ενός ψυχρού πολέμου, ένα ανατολικογερμανικό Wartburg με πλήρωμα ίδιας προέλευσης ετοιμάζεται να ξεκινήσει τα μεσάνυχτα της Πέμπτης προς Παρασκευής 20 προς 21 Μαίου (αριστερά). Δυο μερόνυχτα αργότερα ο εικονιζόμενος οδηγός, του Otto Kurt, θα επιστρέψει στο ίδιο σημείο στη 12η θέση της γενικής.



Δεν θα έχει την ίδια τύχη ένα άλλο Wartburg, που το βλέπουμε (δεξιά), με οδηγό τον Λάκη Χέλμη να τερματίζει την δοκιμασία της ανάβασης Πορταριάς του Πηλίου. Η αφίσα του ομολογιακού δανείου της Δ.Ε.Η. μας μαρτυρά έναν άλλο τρόπο οικονομικής συναλλαγής. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

Δυο μικρά αυτοκίνητα τράβηξαν την προσοχή στο ΙΔ΄ Δ.Ρ.Α.



Οι Πολωνοί S. Zasada - K. Ocinsci με το λιλιπούτειο Stayer Puch, όχι απλά βρέθηκαν ανάμεσα στα 37 πληρώματα που αντίκρισαν την καρώ σημαία αλλά σκαρφάλωσαν στην 6η θέση γενικής κατάταξης, μπροστά από ισχυρότερα αυτοκίνητα και μεγάλα ονόματα της εποχής. Στην έγχρωμη, σπάνια διαφάνεια, εικονίζονται στη διαδρομή από την Τσούκα προς την κοιλάδα της Σπερχειάδας. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)



Ο **Timo Makinen** γίνεται, από το ελληνικό κοινό, ο ήρωας του για τον τρόπο που έστριβε το Cooper, κερδίζοντας το παρονόμι «καμικάζε». Στον αγώνα του 1966 ξεκινά καταιγιστικά, κερδίζει Κιάτο, Λάδωνα, Λαγκάδια έχοντας στο ίδιο λεπτό μόνον τον Hopkirk και γενικώς οδηγεί όπως η μεγάλη των Φινλανδών σχολή γνωρίζει. Δεν ευτύχησε να πλασαριστεί σε μια

θέση καλύτερη από τη 10η. Το Cooper με τις 10αρες ζάντες και την μικρή απόσταση από το έδαφος δεν άντεχε στο ρυθμό του χαμογελαστού, πληθωρικού οδηγού. Στην εικόνα, ο Φιλανδός προπομπός, σε ότι αφορά τη δημοφιλία μα και την ταχύτητα, του Ari Vatanen, με το mini του στη δοκιμασία ταχύητας στο Τατόι. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

Το ΙΕ’ Δ.Ρ.Α. ήταν ένας περίεργος αγώνας. Μόλις 34 μέρες πριν την εκκίνηση επιβλήθηκε το στρατιωτικό πραξικόπημα. Η ηγεσία της Ε.Λ.Π.Α. (όπως αναφέρει στο βιβλίο του «Ειδική μου διαδρομή» ο **Σαράντης Αποστολίδης**) προτίμησε να γίνει ο αγώνας για δύο κυρίως λόγους. Ό πρώτος ήταν η ιστορία της Ε.Λ.Π.Α. και ο δεύτερος, ήταν οι συνέπειες μιας άρνησης της διεξαγωγής που προφανώς θα ερμηνευόταν ως πράξη αντίστασης.

Δεν είναι τυχαίο ότι από τα 105 πληρώματα που ξεκίνησαν την προηγούμενη χρονιά, και ενώ το πλήθος των συμμετοχών έβαινε τα τελευταία χρόνια, ολοένα αυξανόμενο, το ’67, εκκινούν μόλις 73 και οι αλλοδαποί δεν είναι παρά 31. Σαφές ότι το πραξικόπημα απομάκρυνε συμμετοχές.



Συνηθισμένος από την πατρίδα του, σε πολιτικές εκτροπές, ο γνωστός σε μας, Τούρκος οδηγός και συχνότατα επισκεπτόμενος, αγωνιστικά, την Ελλάδα ο Ali Sipahi (δεξιά) ήρθε στην Ελλάδα το '67. Δεν κατάφερε να τερματίσει, αλλά την ταραγμένη εκείνη χρονιά, η παρουσία ενός Τουρκικού πληρώματος κάτω από την Ακρόπολη άμβλυνε, έστω και

περιστασιακά, επιφανειακά την αντιπαράθεση μεταξύ των δύο κρατών. Η ελληνική υποχώρηση θα σήμαινε λίγους μήνες αργότερα, με την απόσυρση της Ελληνικής μεραρχίας από την Κύπρο. Τον Ιούλιο του ’74, θα έρχονταν και τα χειρότερα. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)



Στο αγωνιστικό κομμάτι ήρθε, επιτέλους η νίκη για την αγωνιστική ομάδα της B.M.C. Ένα μόνο Cooper S επέστρεψε στην Αθήνα αλλά ήταν αρκετό για να χαρίσει το θρίαμβο στην τελευταία ευκαιρία τους. Στην εικόνα οι P. Hopkirk – R. Crellin οδεύουν προς τη Λαμία. (φωτ ό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

Μετά την όχι τόσο άξια, με την λογική ότι κερδήθηκε στα χαρτιά και όχι στο δρόμο, νίκη της Ford, το ΄66, έρχεται το ’68, στο ΙΣΤ΄ μια πολύ πειστική επικράτηση, με τους **Roger Clark** - Jimmy Porter και ένα αυτοκίνητο που έμελλε να αποκτήσει ένα πολύ βαρύ όνομα στο χώρο: Escort MK I




ΝΕΝΙΚΗΚΑΜΕΝ
Το καταπληκτικό
νέο FORD Escort
στην πιό σκληρή κούρσα της Εύρώπης.
στό τραχύ
ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ
έσάρωσε όλους τούς ίσχυρούς
άντιπάλους του.
έκέρδισε τήν ΠΡΩΤΗ θέσι
καί άνεδείχθη άναμφισβήτητα
τό καλύτερο αύτοκίνητο τού 1968,
συνεχίζοντας τούς θριάμβους
της CORTINA
30
Ford
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ FORD
Ι. Ε. ΚΟΝΤΕΛΛΗΣ Α.Ε.
Το FORD Escort έλαβε τό
Κύπελλον τού Πρώτου Νικητού
της Γενικής Βαθμολογίας.
Έν τώ συνόλω ή όμάς FORD άπεκόμισε
9 διαφορετικά κύπελλα καί διακρίσεις.


TEXACO
59

