



Από την εκκίνηση του αγώνα του Ακροπόλεως ο Richard Burns, στην πρώτη γραμμή. Μόλις που διακρίνεται πίσω του ο Colin McRae, και ο Michael Park που από τον Λιβάι. Απόντες φέτος και οι τρεις τους, όχι μόνο από το αγωνιστικό προσκήλητρο, αλλά και από τη ζωή.

Η προτελευταία φορά που εκκίνησε ο αγώνας κάτω από την **Ακρόπολη** ήταν το 2003, στα 50χρονα του Δ.Ρ.Α. Ας θυμηθούμε πόσα πληρώματα ήταν και τότε εκεί.

Θα ξεκινήσω ανάποδα. Από τις απώλειες. Σαν φόρο τιμής. Οι

**Michael
Park**

,
**Colin
McRae**

,
**Richard
Burns**

,
ποζάρησαν τότε κάτω από τον ιερό βράχο. Μόλις οκτώ χρόνια αργότερα έχουν εγκαταλείψει τον μάταιο τούτο κόσμο. Εν δράσει ο

Michael
, που είχε κερδίσει τον αγώνα του χρυσού Ιωβηλαίου, τότε, δίπλα στον Εσθονό
Marko
Martin

,
χτυπημένος από τον καρκίνο ο
Richard

(νικητής εδώ το '99) και «άδικα», μετά από τόσο ρίσκο στις ετάπ του παγκοσμίου ο
Colin

(με 5 νίκες στην Ελλάδα), στο δυστύχημα με το ελικόπτερο.

Ήταν λοιπόν παρόντες οι Γάλλοι **S. Loeb - D. Elena** (άτιτλοι ακόμα...), ο Νορβηγός **P. Solberg**,

που εκείνη τη χρονιά με τον

P.

Mills

θα έπαιρναν τον τίτλο, και ο

Jari

Matti

Latvala σχεδόν έφηβος ακόμα, στην πρώτη του εμφάνιση στα Ελληνικά χώματα.

Τέσσερα

άτομα στο σύνολο. Ένα πλήρωμα και δυο οδηγοί. Δεν νομίζω ότι ξέχασα κάποιον και η αναφορά γίνεται πάντα στο επίπεδο των κορυφαίων συμμετοχών.



Από την εκκίνηση του φετινού αγώνα. Μόλις 4 κοινές παρουσίες με εκείνον του Αργεντινέζου λαβιχάλου.
S. Loeb, D. Elena, P. Solberg, M. Latvala.

Οκτώ χρόνια αργότερα μετά από περιπλανήσεις σε αλάνες, σε στάδια, σε αεροδρόμια, σε ιπποδρόμια και σε γέφυρες, ο αγώνας επέστρεψε πάλι στο φυσικό του χώρο εκκίνησης ή τουλάχιστον πολύ κοντά σε αυτόν (Διονυσίου Αρεοπαγίτου), με φόντο το αρχαιότερο και λαμπρότερο πολιτιστικό μνημείο της Ευρώπης. Στο ερώτημα ποιός Ευρώπης, μια απάντηση που μπορεί να δωθεί είναι: Εκείνης που απονέμει κάθε χρόνο το βραβείο Καρλομάγνου στο Άαχεν της Γερμανίας σε άτομα για τη συνεισφορά τους στην Ευρωπαϊκή ιδέα και στην ειρήνη στην περιοχή. Τώρα το ότι ο

Carolus Magnus

παρέμεινε βάρβαρος και σχεδόν αγράμματος, το ότι η φήμη που του απέδωσε η Εκκλησία είναι υπερβολική και το γεγονός ότι όταν θέλησε να ζητήσει σε γάμο την Ειρήνη βασίλισσα των Ρωμαίων ξεκαρδίστηκαν όλα τα μέλη της αυτοκρατορικής αυλής της Πόλης, όλα τούτα, ίσως νας μην είναι τόσο γνωστά. Όπως σημειώνει ο ιστορικός

Jean

Claude

Barreau

ήταν σαν είχε ζητήσει ο Μομπούτου σε γάμο τη βασίλισσα της Αγγλίας.

Αυτά τα ολίγα με την

πεφωτισμένη

Ευρώπη που ουκ ολίγες φορές φωτίστηκε από τις βιβλιοπυρές. Τελευταία, έτσι για να μην ξεχνάμε, στο μεσοπόλεμο, στη χώρα του Αδόλφου και της Αγκέλας.

Οδήγησαν οι οργανωτές τα πληρώματα στο μουσείο της Ακρόπολης, να καταλάβουν και κάτι παραπάνω από τα « flat over crest» και τα “left sixth minus”, μαγεύτηκαν είπαν, θαύμασαν τα εκθέματα 24 μόλις ώρες μετά από τα γενικευμένα επεισόδια που έλαβαν χώρα, ένα μόλις μίλι μακρύτερα, στην πλατεία Συντάγματος. Την ώρα λοιπόν που η αδούλωτη Ελλάς αποκτούσε πάλι κυβέρνηση, συνεχίζοντας την μακραίωνη πορεία της προς την **δόξα**, τούτη τ

η φορά πάνω στην ατραπό του Μνημονίου, της ενωμένης Ευρώπης και του

I

.

M

.

F

., ξεκινούσε και το 57

ο

Δ.Ρ.Α.

Το **57°** (αλήθεια γιατί δεν μνημονεύεται πουθενά αυτός ο αριθμός;), αλλά το πρώτο της νέας εποχής. Η Λέσχη, αδύναμη να παρακολουθήσει τις εξελίξεις παρεχώρησε τα δικαιώματα στον ιδιωτικό τομέα. Ευέλικτη η Λέσχη. Αν το πείραμα αποτύγχανε θα φόρτωνε την αποτυχία στους «ανεπρόκοπους». Αν πήγαινε καλά θα αυτό-δοξαζόταν για τις «επιλογές» της. Ο ιδιωτικός τομέας, με τη σειρά του, κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε πρώτον να κερδίσει έναν χρονικό ορίζοντα ύπαρξης του αγώνα στο καλεντάρι του παγκοσμίου, προκειμένου να μην αποβεί ζημιογόνος και δεύτερον να φτιάξει ένα **ελκυστικό**

πακέτο προκειμένου να συλλέξει τα περισσότερα δυνατά έσοδα. Για το σκοπό αυτό είχε γερά χαρτιά στα χέρια του. Κυρίως ένα ισχυρότατο

brand

name

της πιο σημαντικής εκδήλωσης μηχανοκίνητου αθλητισμού στα Βαλκάνια, το οποίο φρόντισε να τυλίξει με την αντίστοιχη συναισθηματική γαλανόλευκη φόρτιση, να το σενιάρει με όλα τα τελευταία εργαλεία του σύγχρονου

marketing

(παρεπιμπτόντως, είναι απορίας άξιον πως λειτουργούσε το σύμπαν πριν την ανακάλυψη του

marketing

, πρόκειται περί θαύματος, σπουδαιότερου από εκείνου του εν Κανά γάμου) και το πλασάρισε. Αυτό που δεν κατάφεραν, ήταν να κρύψουν τη φούρια του καινούργιουπραματευτή, την έξαψη της συμμετοχής στο αναβαθμισμένο παιχνίδι που ανέλαβαν, ούτε και εκείνη τη γλυκειά αλαζονεία της προσμονής για την διεθνοποίηση τους. Το έβλεπες στα μάτια των εκπροσώπων του ιδιωτικού τομέα. Αναμενόμενο ήταν.

Αυτή είναι η

αρχιτεκτονική

του συστήματος. Διαφορετικά δεν γίνεται.



Τερασμογός 21ου, 1973. Ο Παρωσός Jean-Luc Thénier στη ράμπα του τερασμογού. Είναι η δεύτερη νίκη του. Συναγώνες του ο Christian Delfante.

Έτσι υποθέτω ότι **οργανωτικά** πήγε καλά. Γράφω υποθέτω, διότι δεν έχω ίδια εικόνα αλλά οι εμπειρίες, η τεχνογνωσία, τα στελέχη υπήρχαν, οπότε, οτιδήποτε άλλο θα αποτελούσε έκπληξη.

Ιστορικά η 57^η διοργάνωση μεγάλωσε το χάσμα ανάμεσα στο χθες και το τώρα, ανάμεσα στον παραδοσιακό θεσμό και τη σύγχρονη **θεαματοποίηση** του. Μέσα από μια πλημμυρίδα δηλώσεων, από ένα καταιγισμό πληροφοριών, ο κάθε είδους ενδιαφερομένος πληροφορείται με κάθε μέσον (διαδύκτιο, ραδιόφωνο, τηλεόραση, εφημερίδες, κινητή τηλεφωνία) σχεδόν τα πάντα. Όλα στο βωμό της δημοσιότητας. Πραγματικό ειδησιογραφικό σφυροκόπημα. Από το που γλίστρησε λίγο παραπάνω ο πρώην πρωταθλητής της

F

1, μέχρι την εξάντληση από την πείνα του αδελφού του Peter

.

Αυτή πάλι η ανακάλυψη του **super rally** πως αλλοίως από άλλο ένα χτύπημα στη βασική ιδεολογία των rally's μπορεί να θεωρηθεί; Από τη στιγμή που για οποιοδήποτε λόγο εγκατέλειψες, είσαι εκτός. Αυτή είναι η φιλοσοφία.

Αλοιμόνο. Προστάτεψε το όχημα, βρες ρυθμό, προχωρά. Αν «ξεμασχάλιασες» το σύμπαν από κάτω, αν «κρεμάστηκες», αν το «έσπασες» παραδίδεις το carnet

de

route

και πυκνώνεις τη λίστα που έχει επικεφαλίδα «

abandon

». Οτιδήποτε άλλο είναι αλλοίωση σε αυτό που ορίζουμε ως

rally

.

Είναι άλλο σπορ. Θα μπορούσαμε να το ονομάσουμε και

Rally

Sprint

World

Tour

Show

. Να φωνάξουμε και όλους τους Ω.Α.Λ. (Ωρραίους, Ατρόμητους, Λοξούς) να πηδάνε από ράμπες, να κάνουν

roll

και κάνα «

donuts

», να δίνουν και μιά παράσταση οι

Bon

Joni

, και το πρόγραμμα να κλείνει με 4 επι δύο επαναλαμβανόμενες ειδικές σε στάδια. Ακου

Super

Rally

! Είναι προφανές γιατί συμβαίνει. Για να πάρει το

χρόνο προβολής του, το εγκαταλείψαν πλήρως, για να μείνουν ικανοποιημένοι οι χορηγοί,

για να μην εγκαταλείψουν το χώρο και την επόμενη χρονιά χρηματοδοτήσουν ένα

ιστιοπλοϊκό σκάφος, μια αποστολή στον Ανταρκτική, τον περίπλου της Πελοποννήσου με κ

ο

ρκόδειλα, σούζα με τριχρονη αρκούδα στη Βάλια Κάλντα, το

circuit

de

Milies

με γάιδαρο ή οτιδήποτε άλλο παρεμφερές.



Τετάρτη 24ος, 1977. Ο Τσινέζος R. Weltergaard - Η Θεσσαλία στη ράμπα του τετραπετάσι. Είναι η πρώτη νίκη του στην ιστορία της ελληνικής ορεινής ποδηλασίας.



Τετάρτη 27ος, 1980. Οι σπουδείς ολλανδοί Πανθηναϊκοί σπύδοι αντι Δ. Αρσενάτου.



Καρδίτσα 1977. Ο Jean Pierre Luc, θα καταφέρει να επιστρέψει την αγωνίδα CX στην Ακρόπολη βός Γενικής. Οπισθεκίνητο ή Bonaparte την 1972 και 1973. Ταχύτητα 40 χιλιάδες χιλιόμετρα η ώρα. Citroen πανταχούθεν.



Τοσκά 1978. Γιάννης Λιάκος - «Νεάπολη». Θα χάσουν τον πιο ορατό τροχό στην Βαμβάκη, την 51η από τις 54 ειδικές. Θα πάρουν τον «τροχό» από Κωνσταντίνου ή το «κρόνον» και θα κερτίσουν να φθάσουν στην Επιδόση.