

Σαράντα χρόνια μετά την τελευταία φορά που διοργανώθηκε η ανάβαση Διονύσου, όλα δείχνουν ότι θα ξαναζωντανέψει τον φετινό Απρίλη. Η επαναφορά της στο καλεντάρι, είναι ένα, ακόμα, αποδεικτικό ιδεώ ν, εργατικότητας και δραστηριότητας αυτής της διοίκησης της Ο.Μ.Α.Ε.

Μολοντούτο, δεν προτίθεμαι να παίξω το ρόλο συνηγόρου των ενεργειώ ν της, ή υποστηρικτή των πρωτοβουλιώ ν της, πρώ τον διότι δεν κατέχω την Νομικήν, δεύτερον διότι η Ομοσπονδία δεν το χρειάζεται και τρίτον διότι, εξ' όσων αντιλαμβάνομαι, για να αντιμετωπιστούν οι κατηγορίες που γενικώ ς ή στοχευμένα της προσάπτονται, απαιτείται ένα επίπεδο στο οποίο, ευθαρσώ ς δηλώ νω, ότι δεν δύναμαι να κατέλθω.

Σε προσωπικό επίπεδο, η επαναφορά στο προσκήνιο, αυτού του αγώνα, εξαιρετική επαναλαμβάνω ιδέα και ενέργεια, θα με αναγκάσει να συγκρίνω εποχές και να μελαγχολήσω. Δεν διατίθεμαι να ισχυριστώ πόσο όμορφα ήταν τότε και πόσο άσχημα είναι τώρα. Δεν νομίζω όμως, ότι θα καταφέρω να συγκρατήσω την νοσταλγία μου.



Ασφαλώς υπάρχει μια μεγάλη διαφορά φάσης. Όπως υπάρχει και κάτι άλλο: Οι αγαθοί, οι ηθικοί ήταν τότε περισσότεροι, οι ιδιοτελείς, οι κομπιναδόροι, οι τιποτένιοι λιγότεροι μα ακόμα και αυτοί είχαν πρώτον συστολή και δεύτερον ένα κάποιο στυλ. Τέλος πάντων, ήταν μόνον κάποιοι ανασφαλείς απαιδευτοί που ήθελαν να βγουν στην επιφάνεια. Δεν ήταν αμοραλιστές. Μπορούσες να καταλάβεις που, πως και γιατί θα έφταναν. Στις μέρες κάτι τέτοιο δεν υφίσταται.

Επιστροφή στο αυτοκινητικό τοπίο του Διονύσου ώστε να το θυμηθούν οι πρεσβύτεροι και να το γνωρίσουν, κάπως, οι νεότεροι. Θα ανατρέξουμε με λόγια και εικόνες στο σύντομο παρελθόν του.

Τη δεκαετία του '70 και ειδικά στο δεύτερο μισό της, όταν οι ελληνικοί αγώνες έζησαν την δεύτερη άνοιξή τους, ο Διόνυσος, όπως μαρτυρά η [βιβλιογραφία α](#), φιλοξένησε τρεις πρωταθληματικές αναβάσεις. Μια τον Απρίλιο του '75, και άλλες δύο, τον Μάρτιο και τον Οκτώβρι ο του '76. Είχε προγραμματισθεί και μια τον Απρίλιο του '77, δοκιμές έγιναν, αγώνας όχι. Θα δούμε το γιατί.

Η διαδρομή ξεκινούσε από την δεξιά φουρκέτα μετά την Ανατολή και τέλειωνε στον Άγιο Πέτρο. Ταυτόχρονα υπήρξε και ετάπ με διττή φορά είτε από το στρατόπεδο προς τον Άγιο Πέτρο είτε αντίστροφα. Την συναντούσαμε τόσο σε αμιγώς ασφάλτινα ράλυ, τότε που τέτοιοι αγώνες ήταν εκτός τίτλων, όσο και σε χωμάτινους πρωταθληματικούς αγώνες.

Στρατόπεδο διαβάζει ο νεαρότερος αναγνώστης και δικαίως απορεί, διότι δεν υπάρχει πλέον. Πριν 60 χρόνια λοιπόν, εκεί στρατωνιζόταν το 505 τάγμα Πεζοναυτών με διοικητή τον αντισυνταγματάρχη Κων/νο Παπαδόπουλο νεότερο αδελφό του (γνωστού) Γεωργίου. Μετά την 21η Απριλίου του '67, αποτέλεσε τόπο μαρτυριών και βασανιστηρίων δεκάδων πολιτών που συνελήφθησαν από το καθεστώς. Ο Γ. Κάτρης στο βιβλίο του: «Η γέννηση του νεοφασισμού στην Ελλάδα» μας γράφει ότι εκεί, ο επικεφαλής των εννέα τετραμελών συνεργείων βασανιστών ήταν ο ταγματάρχης Θεόδωρος Θεοφιλογιαννάκος.

Τότε το στρατόπεδο, αποκαλούμενο και Ντούνη, ήταν ένα απομακρυσμένο αδιάφορο κομμάτι γης, που είχε παραχωρηθεί στο Υπ. Εθ. Αμ., αλλά μετά το κλείσιμο του στρατοπέδου ρυμοτομήθηκε και πουλήθηκε σε οικοπέδα από την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου. Παρανόμως κατά τον συνήγορο του Πολίτη και άλλους φορείς. Ονοματίστηκε οικισμός Σεμέλη, την οποία η Ελληνική μυθολογία κατονομάζει ως μητέρα του Διονύσου. Τίποτα από τη σημερινή του εικόνα, δεν μαρτυρά το πρόσφατο παρελθόν.

Τις επόμενες δεκαετίες, αυτή η βορεινή πλευρά της Πεντέλης, επλήγη ανελέητα από πυρκαγιές. Τα πυκνά δάση των κωνοφόρων εξαφανίστηκαν, οι συνθήκες που ξέραμε

χάθηκαν. Όπως χάθηκαν και οι αγώνες που ξέραμε τη δεκαετία του '70. Ακολουθούμε τις δέκα φωτογραφίες που μας διηγούνται με χρονολογική σειρά, και σε βάθος μιας τετραετίας, αντίστοιχες ιστορίες από εκείνες τις εποχές.



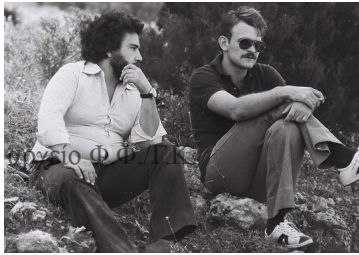
Απρίλιος 1975. Ο **«Ιαβέρης»**, ξετυλίγει λίγο από το ταλέντο του μέσα στην γκρούπ 1 **Veloc e** ταξιδεύοντας με γωνίες. Έχει τοποθετήσει από πολύ πριν το Ιταλικό κουπέ για την μεγάλης διάρκειας αριστερή ανάμεσα στα βράχια. Εκείνη τη χρονιά, κέρδισε τον τίτλο της ομάδας 1, αφού χρειάστηκε να πολεμήσει σκληρά τόσο απέναντι στον Φίλιππο Αντωνιάδη (80 GT), όσο και στον Κων/νο Κοντούζογλου (Veloce) από το οποίο έχασε σε εκείνο το Διόνυσο. (2':51'':4 - 2':52'':8 οι χρόνοι τους)



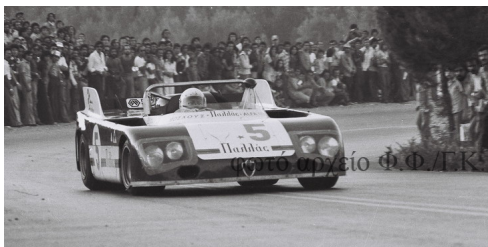
Μάρτιος 1976. Στην 11η θέση της κατηγορίας 2 – 6 τερμάτισε ο **Μανώλης Μακρινός** με το άψογα προετοιμασμένο

Gordini

του. Εννιά δέκατα πίσω από την March του «Μέλα», και 1,8'' μπροστά από τη δίλιτρη BMW του «Μωρέα». Στην εικόνα το μπλέ R8 άριστα τοποθετημένο.



Από την ανάβαση της 22ας Μαρτίου του '76. Ο [Παύλος Μοσχούτης](#) και ο [Γιάννης Λέκκας](#) (αριστερά) συμμετέχοντες και οι δυο στο δεύτερο ενιαίο των ελληνικών αγώνων με Seat 127. Ο Γιάννης είχε δείξει την ταχύτητά του από την δεκαετία του '60, όταν αγωνιζόταν με 1000άρι NSU. Ο Παύλος είχε και αυτός κάνει τα πρώτα του βήματα ως «Καρίμ» με NSU, ενώ δυο χρόνια αργότερα από αυτήν την εικόνα, το ταλέντο του, θάμπωνε κόσμο με το ασημένιο, ομάδας 1, RS.



Τον αγώνα της ανοικτής κατηγορίας ομάδων 2 – 6 του Οκτωβρίου του '76, κέρδισε ο [Γιώργος Μοσχούς](#) με την **P33T3**

. Πέτυχε τον ίδιο ακριβώς χρόνο με τον οποίο είχε κερδίσει τον Μάρτιο ο «Ιαβέρης» με το Grac. Λεγόταν τότε, ότι εκείνα τα πρωτότυπα διακοσάριζαν σε δυο σημεία της διαδρομής. Με εκείνα τα λάστιχα, πάνω στη γλιστερή ασφάλτο, με τα βράχια δεξιά, τους γκρεμούς αριστερά, με ελάχιστο βάρος και πρωτόλεια ισχύ, εκείνες οι επιδόσεις, δεν ήταν παρά ένας

θρίαμβος της τολμής.



Οκτώβριος 1976. Όρμησε περισσότερο από το δοκούν ο **Αιμίλιος Κυπριανίδης** με το **Abarth**

και η εντυπωσιακή αυτή εικόνα, είχε δυσάρεστα αποτελέσματα για το μικρό Ιταλικό όχημα. Ευτυχώς όχι για τον οδηγό. Διακριτό στην μέση της κορφής του παρ μπριζ το αυτοκόλλητο του, σχετικά νεοσύστατου τότε, Athens ski club.



Απόντος του Γιάννη «Πήγασου» Φωτεινόπουλου, ο **Θάνος «Ηβηξ» Ταμπόσης** είχε ένα εύκολο απόγευμα τον Οκτώβρη του '76 στο Διόνυσο. Στην εικόνα στρίβει το

ΤΤ

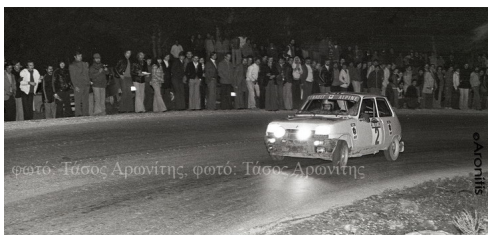
του στην τελευταία δεξιά με το πλήθος των θεατών σχεδόν πάνω στο δρόμο.



Νωρίς το πρωί της νεφελώδους Κυριακής 13ης Φεβρουαρίου του '77. Μετά από ολονύκτιο αγώνα, η τελευταία ετάπ του ράλυ Αττικοβοιωτίας ήταν ο Διόνυσος. Πριν ακόμα τον πλήξουν οι αλλεπάλληλες πυρκαγιές, το βουνό έκρυβε πολλές παγίδες, από τις πρωινές υγρασίες, πάνω σε ένα δρόμο που ξετυλιγόταν κάτω από τις πυκνές σκιές των αμέτρητων κωνοφόρων. Εκεί μέσα έδωσε, η **A 110** την τελευταία παράσταση της σε επίπεδο αγώνων ράλυ στα χέρια του Τάσου. Φυσικά κέρδισε. Ο Μανώλης Μακρινός θυμάται ότι μόλις σταμάτησαν στο στοπ, λίγα δευτερόλεπτα μετά την εικόνα, ο **Τάσος**

«Σιρόκο» Λιβιεράτος

ήταν δακρυσμένος. Η ουσιαστική στιγμή του αγωνιστικού χαιρετισμού είχε λυγίσει έναν άνθρωπο που σπάνια επιδείκνυε τα συναισθήματά του.



Σαββάτο 12 προς Κυριακή 13 Μαρτίου 1977. Εαρινό ράλυ. Η πρώτη ε.δ. ήταν τα χώματα του Κουβαρά, με δεύτερη τον ασφαλτικό Διόνυσο. Εκεί εικονίζονται ο **Γιάννης Λέκκας** με τον **Μάκη Βλάχο**

στο

5άρι

της «Μάβα» με το νο 2 στις πόρτες. Το πρωί θα τερματίσουν 4οι πίσω από το 710 του «Σιρόκο», την GTV του Γ. Μοσχού και το ομάδα 1 Escort του «Ιαβέρη».

Μιλώντας για άνοιξη των Ελληνικών αγώνων, η εικόνα δίνει μερικές αιτιολογίες. Μεσάνυχτα και ο κόσμος τόσο πολύς.

ΕΝΙΑΙΟ
(SEAT 127 LS)

1)	Γ. Μπελέρης	3'26"9
2)	«Πούλος»	3'27"5
3)	Παπαδόπουλος	3'29"3
4)	Πρωτόπαπας	3'29"6
5)	Καρανίκας	3'31"1
6)	Μαραγκάκης	3'31"1
7)	Κονταύλογλου	3'32"2
8)	Αλακός	3'32"7
9)	Μουσαρούλης	3'44"4
10)	Α. Σταθόπουλος	3'54"6



Γ. ΜΠΕΛΕΡΗΣ
SEAT 127 LS

Αιτιολογία:
Τεχνικά στοιχεία:
900 κκ, 64, σερπίλοι 0:1,
αρχής 47 ίππων D16 κκ,
0200 στροφές το λεπτό,
52 ίπποι ένα λίτρο.
Βάρος 710 κιλά, Monilla 1076
Λάστιχοι: MICHELIN 2X,
δυναμικές 120, 58, 13,
ζάντες 4 ίντσες.
Οδηγός: Ο Γ. Μπελέρης
συμπληρώνει έφτατος 10 χρόνια
αγώνων.
Μηχανισμοί:
Μπίλντς - Μαρτινιάνος,
Υακινθηριέζης: 'Από την αρχή
η αντιπροσωπεία των Ιαδών
KENDALL, κατέλαβε
έλα το έδαφος,
'Από τις όψεις στην Δύναμη
έναντι στην οικονομία και από
την αντιπροσωπεία των
εξοπλισμών ANSA.

Από το περιοδικό Auto Εξπρές τεύχος υπ' αριθμόν 112, Νοέμβριος 1976, σελίδα 68.

Μετά το ρεπορτάζ για την ανάβαση Διονύσου της 2 Οκτωβρίου '76, ακολουθούν τα αποτελέσματα του ενιαίου.

Μαζί τους διαβάζουμε μερικές, απόμακρες πια, αλλά ενδιαφέρουσες, πληροφορίες.



φωτο: Τάσος Αρονίτης

