Το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Δεκέλειας, το Τατόι, κατά το κοινώ ς λεγόμενον, υπήρξε η τροφός των Ελληνικώ ν αγώ νων ταχύτητας. Εκεί διοργανώ θηκε ο πρώ τος Ελληνικός αγώ νας ταχύτητας το '57, εκεί αποκλειστικά διεσώ θη το Πανελλήνιο πρωτάθλημα από το '72 μέχρι το'75 και το '78, εκεί είδαμε και δοκιμασίες του Δ.Ρ.Α. από το '56 έως το '72 και το '75.

Ο πιο επίπονος, πιο σημαντικός, και για αρκετά χρόνια ο μοναδικός αγώνας που διεξαγόταν στο Τατόι και προσμετρούσε στο πρωτάθλημα ήταν ο τρίωρος. Όταν όλοι οι υπόλοιποι αγώνες είχαν διάρκεια 90 λεπτά.
Από το '60 έως το '73 διεξήχθησαν 14 τρίωρα, δέκα από από αυτά μέσα στον Οκτώβρη, δυο τον Δεκέμβριο, ένα το Νοέμβριο και ένα, το πρώτο, τον Απρίλη του '60.



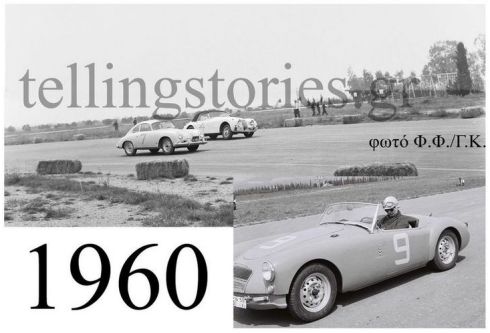
Μέχρι και το '68, το τρίωρο ήταν ο μόνος αγώνας του πρωταθλήματος που διεξαγόταν στο Τατόι. Από τον Ιούνιο του '69 ξεκίνησε και η διεξαγωγή του «μικρού» Τατοίου, διάρκειας 90 λεπτών, στο οποίο η μεγάλη ευθεία της εκκίνησης «κοβόταν» από το σικαίην.

Με την ενεργειακή κρίση του '73, μια βιαστική και απ' ότι αποδείχτηκε πρόχειρη απόφαση της Λέσχης, κατήργησε την τρίωρη δοκιμασία η οποία πέρασε στην Ιστορία.

Εννέα διαφορετικοί οδηγοί νίκησαν στις 14 αναμετρήσεις, με οκτώ διαφορετικά αυτοκίνητα. Πολυνίκης ο Γιάννης «Μαύρος» Μεϊμαρίδης με τρεις νίκες, δύο για τον Γιώργο Δεβερίκο, δυο για τον Τάσο «Σιρόκο» Λιβιεράτο, και από μια για τούς Ηλία «Σπέσιαλ» Μεταξά, Τζώνυ Πεσμαζόγλου, Γιάννη Χρονίδη, Μανώλη Κοτσώνη, Σωτήρη «Είπωρχ» Σοφιανόπουλο, Σταμάτη Κόκκοτα, Άρη «Άστεριξ» Λουμίδη.
Τέσσερις νίκες για την Jag, τρεις για την Alfa Romeo, δυο για την B.M.W., δυο για την A110 και από μια για τις Chevy, Volvo, Porsche.

Ακολουθούν μια σειρά από εικόνες και λίγα λόγια για την κάθε χρονιά διεξαγωγής, για αυτό που τη δεκαετία του ΄60, ο ημεδαπός ειδικός Τύπος το αποκαλούσε ως «το Ελληνικό Grand Prix.»

1960



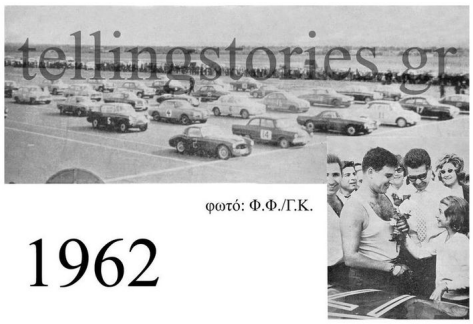
Το πρώτο τρίωρο της Ιστορίας διοργανώθηκε στις 11 Απριλίου του '60. Νικητής ήταν ο Ηλίας «Σπέσιαλ» Μεταξάς με τη λευκή Jag XK 150 που συμπλήρωσε 71 γύρους σημειώνοντας μ.ω.τ. 104.250,9 χλμ/ώρα. Στην εικόνα με όμοιο όχημα διακρίνεται ο Χ. Παναγιωτόπουλος και ο Αργεντίνος Blanco με 356. Κανένας από τους δυο δεν κατάφερε να τερματίσει, ενώ ο Γιάννης Κανάρογλου με το MGA ολοκλήρωσε στην τρίτη θέση πίσω από την κορβέτα του Αμερικανού Kingsley.

22 Οκτωβρίου1961



Ο Τζώνυς «κλέβει» την νίκη με Chevy από τον Ηλία «Σπέσιαλ» Μεταξά με μ.ω.τ. 104.920,3 και 71 γύρους, διότι στα πιτ στοπ του ανεφοδιασμού και αλλαγής ελαστικών η ομάδα του έκανε μόλις 45" και 2:05" απέναντι στα 2.05" και 12.00" αντίστοιχα του «Σπέσιαλ». Ήταν μια διαφορά που δεν μπορούσε να καλύψει ο ταχύτερος οδηγός της Jag. Στην εικόνα οι Νίκος Καπετανάκης (Rapier, #18, εγκατέλειψε), Γιάννης Χρονίδης (Gogomobil, #33, 12ος), Γιώργος Τόπακας (122 S, #19, 4ος)

21 Οκτωβρίου1962



Ο Γιώργος «Πύραυλος» Δεβερίκος με 544 Β18 μ.ω.τ.103.392 και 70 γύρους πετυχαίνει την πρώτη του νίκη σε τρίωρο, δέχεται την ανθοδέσμη από μικρή δεσποινίδα. Άτυχος της ημέρας ο Νίκος Καπατενάκης, που ενώ βρισκόταν επικεφαλής, υποχρεώθηκε από την οργάνωση σε αναγκαστικό πιτ στοπ προκειμένου να ελεγχθούν κάποιες τάξεις ανεξαρτησίας του εμπρός δεξιού τροχού της Αννας - Μαρίας – Κατίνας, της ταλαίπωρης Veloce που οδηγούσε.

13 Οκτωβρίου 1963



Άλλο αυτοκίνητο, άλλο ψευδώνυμο, ώστε να αποφύγει το πατρικό βλέμμα και ο Γιώργος «Σιμούν» (πιά) Δεβερίκος με Jag E type μ.ω.τ 107.979,4 και 73 γύρους πετυχαίνει τη δεύτερη νίκη του. Στις εικόνες, ο νικητής μετά τον αγώνα κάθεται στην μουσούδα της Jag, ανάμεσα σε θαυμαστές του και η λευκή Γουρούνα του πρωταθλητή εκείνης της χρονιάς Τζώνυ μπροστά από τις E type των «Σιμούν» και Γ. Χρονίδη στο γύρο σχηματισμού.

11 Οκτωβρίου 1964



Ο μικρός το δέμας Γιάννης Χρονίδης με την Jag E type του Μίμη Μαρκομιχελάκη επικράτησε εκείνη τη χρονιά με μ.ω.τ.104.061,2 και 70 γύρους. Στην δεύτερη θέση ο νεότατος **Γιάννης Μεϊμαρίδης** ως «Φαέθων» με Giulia ti, τρίτος ο χορευτής Τάκης Βαρλάμος με Giulia super. Ας σημειωθεί ότι τον ταχύτερο χρόνο στις χρονομετρημένες δοκιμές, όσο και στον αγώνα (!) πέτυχε ο **Γιώ ργος Ραπτόπουλος** με το F12 (!), οποίος όμως αναγκάστηκε να εγκαταλείψει από μηχανικό πρόβλημα.

24 Οκτωβρίου 1965



Η τελευταία νίκη της Jag έρχεται με την E type του Μανώλη Κοτσώνη και νέο ρεκόρ μ.ω.τ. με 110.878,6 και 75 γύρους. Δεύτερος ο Σωτήρης «Είπωρχ» Σοφιανόπουλος με B.M.W. 1800 TI και τρίτος ο Γιάννης «Λαίλαψ» Ψύχας που κατοχύρωσε του τίτλο της Ταχύτητας, καθώς ο Νίκος Καπετανάκης με την άλλη Jag εγκατέλειψε με σπασμένο ψαλίδι και ο έτερος διεκδικητής Στ. Ζαλμάς περιορίστηκε στην 5η θέση με προβλήματα στο μοτέρ του Cooper του.

23 Οκτωβρίου 1966



Στα 22 του χρόνια, ο Γιάννης «Μαύρος» Μεϊμαρίδης με Alfa Romeo Giulia προετοιμασμένη άψογα από τον κορυφαίο μοτερίστα Carlo Fachetti πετυχαίνει μια άνετη νίκη με νέο ρεκόρ μ.ω.τ. 112.057,55 και 75 γύρους κατακτώντας ταυτόχρονα και τον τίτλο. Ήταν ο νεότερος πρωταθλητής. Από τις τρεις Jag των Ν. Καπετανάκη, Σπύρου Τσινιβίδη και του πρωτοεμφανιζόμενου Στάκη «Μπόμπο» Δημητριάδη, τερμάτισε μόνον ο τελευταίος στην τέταρτη θέση.

22 Οκτωβρίου 1967



Ο Σωτήρης «Είπωρχ» Σοφιανόπουλος πετυχαίνει την πρώτη νίκη της B.M.W. με μια 2002 Ti μ.ω.τ. 101.916 και 66 γύρους. Στη δεύτερη θέση λίγες εκατοντάδες μέτρα πίσω του ο Στ. Ζαλμάς. Στην εικόνα, από τους πρώτους γύρους, η GTA του «Μαύρου» που στην πρώτη της εμφάνιση στο Τατόι, αναγκάστηκε σε εγκατάλειψη, ακολουθούμενη από τον νικητή, το Audi του Ραπτόπουλου και τα Cooper των «Μέλα» και Ζαλμά.

1Δεκεμβρίου 1968



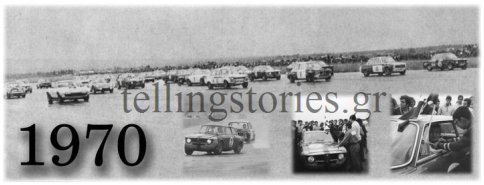
Κάτω από καταρρακτώδη βροχή ο Γιάννης «Μαύρος» Μεϊμαρίδης με την GTA και μ.ω.τ. 89.889 και 58 μόνον γύρους διπλασιάζει τις νίκες του στο τρίωρο. Στην εικόνα από την εκκίνηση ο μεγάλος άτυχος εκείνου του αγώνα Νίκος Καπετανάκης, καθώς εγκατέλειψε στον τελευταίο γύρο, ενώ ήταν άνετα μπροστά, είναι εκτός πλάνου καθώς ήδη προηγείται. Ακολουθούν η Vette (#1) του Τζώνυ, το Cooper (#26) του Στ. Ζαλμά, το Gordini (28) του Γιώργου Κρητικού, το Αυδί (#15) του Γ. Ραπτόπουλου.

19 Οκτωβρίου 1969



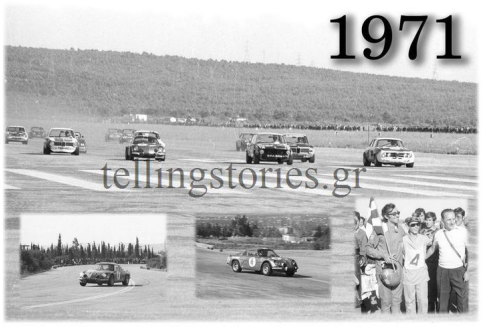
Στο πιο ανέλπιστο αποτέλεσμα της δεκαετίας, αν όχι των Ελληνικών αγώνων, ο Σταμάτης Κόκκοτας με B.M.W. 2002 Ti μ.ω.τ. 111.900 και 74 γύρους θα πάρει την νίκη στο τρίωρο Τατόι μετά από ένα θαρραλέο αγώνα αλλά και από τα λάθη των πίτς του Τζώνυ. Στην εικόνα από την εκκίνηση η πρώτη γραμμή με την καινούργια λευκή Alfa του «Μαύρου», η Vette του Τζώνυ, η GTA στα χέρια του Περικλή Φωτιάδη το Kadett του Τάσου «Σιρόκο» Λιβιεράτου και το Cooper του Στ. Ζαλμά.

18 Οκτωβρίου 1970



Σε ένα αγώνα βρεγμένο κατά το ήμισυ ο Γιάννης «Μαύρος» Μεϊμαρίδης με την GTA πετυχαίνει τόσο την τελευταία νίκη της Alfa σε τρίωρο όσο και τη δική του με μ.ω.τ. 112.816 και 77 γύρους. Το podium συμπλήρωσαν ο Τζώνυς με την Vette και η δύο – δύο του Αλέκου Κοτζαμάνη. Ο ταχύτατος Γιώργος Μοσχούς με την δυο – δυο της Electronica που δυο μήνες νωρίτερα είχε κερδίσει στο «μικρό» Τατόι, αναγκάστηκε σε εγκατάλειψη.

14 Νοεμβρίου 1971



Ο Τάσος «Σιρόκο» Λιβιεράτος σκοράρει την πρώτη του νίκη με την Α 110 πετυχαίνοντας νέο ρεκόρ μ.ω.τ. με 121.534 και 81 γύρους. Η νίκη του αυτή, χάρισε τον τίτλο στον Τζώνυ που δεν αγωνίστηκε. Ο έτερος διεκδικητής, Γιώργος Μοσχούς έκανε μια μεγαλειώδη εμφάνιση, συνέτριψε το ρεκόρ του γύρου αλλά μια σειρά από τεχνικά προβλήματα τον περιόρισαν στην τρίτη θέση και στην απώλεια του τίτλου.

17 Δεκεμβρίου 1972


1972
tellingstories.gr


tellingstories.gr
1973