

Η τέλεση του 59ου Δ.Ρ.Α. και του 2ου circuit Τατοίου, καθώς και ότι συνέβη πριν και μετά δίνουν εξαιρετικές αφορμές για σχόλια και κρίσεις.

Ο αποκαλούμενος και μεγάλος εθνικός μας αγώνας, γεωγραφικά τουλάχιστον έχει χάσει την πανελλήνια μορφή του. Προ καιρού μάλιστα. Η έκτασή του, έχει περιοριστεί σε δυο νομούς της Πελοποννήσου. Αν το εξετάσουμε και κάπως αυστηρά έχει πάψει να είναι rally, έτσι όπως τουλάχιστον γνωρίσαμε τα rally στις δεκαετίες '60 και του '70.



**Μάιος 1977.24° Δ.Ρ.Α. Πελοπόννησος, Αρκαδία, ειδική διαδρομή Βούρβουρα στις υπώρειες του Πάρνωνα, κατά τη διάρκεια της τέταρτης μέρας του αγώνα. Οι B. Waldegaard – H. Thorzelious επιστρέφουν ήσυχα στην Αθήνα, επικεφαλής της γενικής κατάταξης. Ήταν η πρώτη νίκη των Σουηδών μετά από δεκαετή προσπάθεια.**

Αν τώρα εστιάσουμε στο τι απαιτείται, ώστε αυτό το «Ακρόπολις» να διατηρηθεί στο καλεντάρι του παγκοσμίου, είναι η δυνατότητά του, να εξυπηρετεί τις οικονομικές του υποχρεώσεις, να καταβάλει τα δικαιώματα στη FIA, να βρίσκει πρόθυμους χορηγούς που θα σηκώσουν το κόστος, το οποίο, παρεμπιπτόντως, δεν έχουμε μάθει πόσο είναι και πως ξοδεύεται και τέλος στο να ευθυγραμμίζεται με τις απαιτήσεις των οργανωτών του πρωταθλήματος.

Εικάζω ότι δεν υπάρχει δείγμα συναισθηματισμού στο ποιοι αγώνες θα παραμείνουν και ποιοι θα εξέλθουν του πρωταθλήματος. Δεν γεννάται καν θέμα ιστορικότητας ή νοσταλγικότητας. Είναι αποκλειστικά θέμα αριθμών. Εφ' όσον ευημερούν έχει καλώς. Για αυτό και ψάχνουν τρόπους να γεννήσουν χρήμα. Για αυτό και σκέφτονται πάλι φιέστες στο Ολυμπιακό στάδιο με 10 ευρώ γενική είσοδο, κάτι σαν λαϊκή απογευματινή. Σε κάθε περίπτωση γίνεται απολύτως σαφές, ότι ένα τέτοιο «Ακρόπολις» που ψάχνει την οικονομική του εξυπηρέτηση στα γεμάτα στάδια συν τις 7 επί 2 ειδικές, εκεί κοντά στην έδρα του βασικού χορηγού του, δεν έχει καμία σχέση με τους αγώνες που σκαρφάλωναν στον Πρόδρομο, που χάνονταν σε Όλυμπο και Βέρμιο, που ξημερωνόταν στο βροχερό Λάλα και στη λασπωμένη Νεμούτα. Είναι ένα διαφορετικό σπορ, σε μια διαφορετική οικονομική βάση.

Σε ότι αφορά την πρωθυπουργική παρουσία στην εκκίνηση, ασχολήθηκαν πολλοί με διαφορετικό τρόπο. Από εκείνους που την περιέγραψαν με λόγια θαυμαστικά έως τον Κώστα Καίσαρη που διερωτήθηκε

: *«που βρήκε τη διάθεση να κάνει αυτά τα καραγκιοζιλίκια*

*,  
να το ρίξει στην τρελή και να κουνάει τη σημαία, όπως ο Βέγγος στις ταινίες;»*

Τέλος πάντων, τέλειωσε το 59<sup>ο</sup> Δ.Ρ.Α. με επιτυχημένη ως συνήθως διοργάνωση και δυο Κυριακές αργότερα έλαβε χώρα το 2<sup>ο</sup> σιρκούι Τατοίου, μια εκδήλωση της ΦΙΛ.Π.Α. Δύσκολη, πολύ δύσκολη δουλειά να στηθεί μέσα στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Δεκέλειας. Πέτυχε και αυτή, συγκέντρωσε πολύ και διαφορετικό κόσμο, συγκέντρωσε και τη συνήθη γκρίνια των «καθορόαιμων» αγωνιζομένων απέναντι στους «ημιτασιόν» ιστορικούς. Μπορώ να υποθέσω ότι η διεκδίκηση των μοναδικών τίτλων τιμής και θάρρους από μέρους κάποιων «καθορόαιμων» δεν είναι μικρότερο ολίσθημα από την βεβαιότητα κάποιων «ιστορικών» ότι είναι οι μετεμψυχώσεις των

Clark

&

Hill

. Καθησυχάζομαι με την βεβαιότητα ότι η ιστορία μας έχει διδάξει πως, η ισορροπία, η αυτογνωσία και η ηθική, ποτέ δεν ανήκαν ολάκερες σε μια παράταξη.

Αυτή η ιδιότυπη και προς το παρόν ελεγχόμενη αντιπαλότητα μεταξύ «αληθινών» και «ιστορικών» οδηγών, έρχεται να ευθυγραμμιστεί με τις υπόλοιπες, σοβαρότερες διαμάχες, εκεί όπου το έπαθλο είναι ο έλεγχος, η εξουσία του χώρου. Με την Λέσχη να έχει παραλύσει, οι δυνάμεις που αναδύονται αντιμετωπίζουν το σπορ ως επαγγελματική ευκαιρία. Η Ομοσπονδία που πριν από 20τόσα χρόνια ήταν μια επιδίωξη ζωής για τις θεωρούμενες ως ανανεωτικές δυνάμεις στο σπορ του αυτοκινήτου, σήμερα καλείται να δώσει πνοή ζωής. Αλλά ας μην γελιόμαστε. Δεν είναι θέμα θεσμών. Είναι θέμα ανθρώπων και η δεξαμενή μοιάζει περισσότερο ρηχή απ' όσο πριν από 5, 10 ή 15 χρόνια. Για πιο πίσω ούτε καν το θέτω το θέμα...