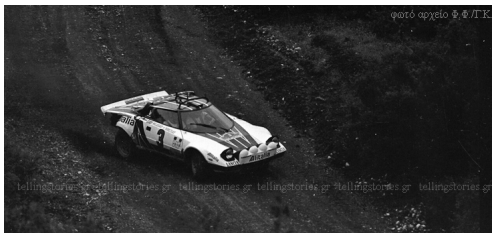
Μια είδηση που εκφωνείται σε πανελλαδική εμβέλεια στα δελτία του κρατικού ραδιοφώνου, πάει να πει ότι θεωρείται σημαντική. Εννοείται ότι είχε αντίστοιχη προβολή όχι μόνο στους ειδικούς περί αυτοκινήτου ιστότοπους, αλλά και σε κάποιους φιλοκυβερνητικούς, καθώς εκτιμήθηκε ως ιδιαίτερη επιτυχία.



Μάιος του 1976. Ο Σουηδός Björn Waldegård σπρώχνει το ιταλικό κουπέ στα όριά του ανεβαίνοντας στη λασπωμένη ε.δ. Καμμένα Βούρλα στην οποία σημείωσε τον ταχύτερο χρόνο. Όπως και στις προηγούμενες Πλατανάκι, Μαλεσίνα, αλλά και στις επόμενες, Δίστομο και Μαλανδρίνο. Θα εγκαταλείψει, σε εκείνο το 23ο Δ.Ρ.Α. στις Καρρούτες. Τη μόνη ε.δ. που θυμόμαστε ακόμα.

Διότι το διαμάντι του στέμματος του ελληνικού μότορσπορ, το «ράλυ των θεών» επέστρεψε στο θρόνο του. Γύρισε εκεί που ανήκε. Στο υψηλότερο σκαλοπάτι. Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα ράλυ.

Αποτέλεσμα αυτό, των άοκνων, επίμονων και ως απεδείχθη αποτελεσματικών ενεργειών του Υφυπουργού Αθλητισμού και της επιτροπής που συστήθηκε ως προς τούτο. Δηλώσεις σε κλίμα ενθουσιώδες, έκαμαν ο Έλλην πρωθυπουργός, ο πρόεδρος της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου και ο Διευθύνων Σύμβουλος του υποστηρικτή του Θεσμού.

Αυτή ήταν η είδηση. Πάμε τώρα και στην ερμηνεία της.

Το Διεθνές Ράλυ Ακρόπολις, εφεξής Δ.Ρ.Α. προς χάριν συντομίας, ήταν μέχρι σχεδόν το τέλος του προηγούμενου αιώνα μια πολύ ιδιαίτερη περίπτωση. Σε έναν τόπο που δεν απόκτησε βιομηχανία κατασκευής πάσης φύσεως τροχοφόρων, σε μια χώρα της Βαλκανικής που δεν ανέδειξε καμιά περσόνα σε κανένα κορυφαίο επίπεδο των διεθνών αγώνων αυτοκινήτου, και τέλος σε μια απολύτως αδιάφορη, λόγω μεγέθους, αγοράς προσφερόταν ένας αγώνας του ευρωπαϊκού κατ΄αρχάς και αργότερα, από συστάσεως του, του παγκοσμίου πρωταθλήματος.

Στο ερώτημα γιατί, η απάντηση είναι διότι αφενός οι οργανωτές, όρα Ε.Λ.Π.Α., κατάφεραν ευθύς εκ πρώτης διοργανώσεως το ’53 να στήσουν έναν άρτιο αγώνα, παράδοση που κράτησαν και αφετέρου διότι το ανάγλυφο και η μορφολογία της πατρίδας μας, είχε κάτι μοναδικό. Μέσα σε μια ώρα από το βαθύ πράσινο ενός πυκνού ελατόδασους, αντίκριζες το γαλάζιο παρά θιν αλός. Μια νύχτα στο Βέρμιο, μια ανατολή στην Ολυμπία, μια δύση στο Σμόκοβο μια ανάβαση στα Λυκούρια και ένα πέρασμα από τη Γκιώνα ήταν εμπειρία ζωής. Ήταν και μια άλλη πατρίδα τότε. Πριν τα σαρώσει όλα η βιομηχανία του Τουρισμού.

Ήταν και κάτι άλλο, με αυτά τα χώματα. Είχε περπατήσει πάνω τους, η ίδια η Ιστορία. Μην εκληφθεί αυτή η άποψη ως εθνικιστική, αλλά κανένα άλλο ράλυ του κόσμου δεν μπορούσε, εκ των πραγμάτων, να έχει το ιστορικό βάθος του Δ.Ρ.Α. Διότι μέσα στο κάδρο, πέραν όλων των άλλων ήταν και η Ακρόπολις, το αρχαιότερο και σημαντικότερο μνημείο του δυτικού πολιτισμού.

Τα χρόνια πέρασαν, το σπορ γνώρισε μεγάλη δημοφιλία, ακολούθως κινήθηκε βίαια σε ένα επαγγελματικό επίπεδο όπου παίζονταν μεγάλα ποσά, αναγκάστηκε να αλλάξει δομές καθώς τηλεοπτικοποιήθηκε και μοιραία έχασε τον αρχικό του χαρακτήρα. Κέρδισε όμως ώρες ζωντανού τηλεοπτικού προγράμματος. Δεν ταλαντεύτηκε ιδιαιτέρως. Μαντρώθηκε στα service park, σε αγώνες με μοτίβο μαργαρίτας με επαναλαμβανόμενες ε.δ. έχοντας ως πρόσχημα αυτό της μείωσης του κόστους, όταν ένα κορυφαίο rally car της σήμερον στοιχίζει εκατομμύρια.

Τέλος πάντων, σωστό ή λάθος, καλό ή κακό, όμορφο ή άσχημο, εκεί πήγε. Το Δ.Ρ.Α. γλίστρησε εκτός του παγκοσμίου, στην κορύφωση της επέλασης των μνημονίων. Αναμενόμενο, διότι έχει ένα κόστος. Κάποιος το καταβάλει. Όταν η Ε.Λ.Π.Α. έχασε κάθε υπόλοιπο φερεγγυότητας έδωσε το δακτυλίδι της οικονομικής διαχείρισης σε νεοπαγή

εταιρεία που το προσπάθησε αλλά τελικά, του ιδιωτικού τομέα αδυνατούντος, εστράφη στο Δημόσιο. Ταυτόχρονα η Ε.Λ.Π.Α ξέπνοη πια μετέφερε μετά βασάνων την όποια εξουσία στην δυναμική, μετά το θέρος του ’14, αναστηθείσα Ομοσπονδία. Ελάχιστοι τότε συνειδητοποίησαν το μικρό βήμα του ελληνικού μότορσπορ και το μεγάλο άλμα προς τις αλλαγές των ειωθότων. Τη στροφή του, στη φουρκέτα προς τις αγκάλες του Δημοσίου. Οι οδηγοί αγώνων παύτηκαν. Μετατράπηκαν σε αθλητές.

Παρά λοιπόν τις υποσχέσεις του τότε πρωθυπουργεύοντος και team mate, αλλά όχι φίλα προσκείμενου, του σημερινού, περί στηρίξεως του αγώνα, τα μόλις 170 κέυς του χρέους της περιφέρειας προς την νεοπαγή εταιρεία ουδέποτε κατεβλήθησαν, και η Ομοσπονδία τα έβγαλε από τα ταμεία της και τα έσπρωξε πάνω στο τραπέζι παίζοντας να ρέστα της, προκειμένου να κρατήσει ζωντανό το Δ.Ρ.Α.

Το πολέμησε, αλλά σε μια χώρα που ένας στους τέσσερις ήταν άνεργος, που κουμάντο δεν έκανε η ημεδαπή κυβέρνηση αλλά οι δανειστές, ενώ παράλληλα ο θεσμός δεν ήθελε άλλους αγώνες στην Ευρώπη, η τράπουλα ήταν σημαδεμένη και το παιχνίδι χαμένο. Την ίδια ώρα ακούγονταν φωναί διαμαρτυρίας και κατηγορίας δημοσιογράφων, εκφωνητών, compère, ειδι κών και ανειδίκευτων, περί του γιατί χάθηκε ο αγώνας αλλά και γιατί η Ομοσπονδία πλήρωσε αλλότρια χρέη. Παράνοια.

Το Δ.Ρ.Α. χάθηκε από το παγκόσμιο και για παρόμοιους λόγους χάθηκε και από το Ευρωπαϊκό. Και εκεί που ήταν όλα μαύρα και άραχλα, πλάκωσε και η Πανδημία και έξαφνα εγεννήθη όχι μοναχά ελπίς αλλά και η θριαμβευτική επάνοδος. Εν χορδαίς και οργάνοις επιστροφή στο ψηλό σκαλοπάτι. Τι είχε αλλάξει;

Όλοι οι οργανωτές των αθλητικών δρώμενων είτε ήταν οι Ολυμπιακοί του Τόκυο, που δεν έγιναν είτε οι της ημεδαπής Δ΄ Ε.Σ.Κ.Α. που επίσης δεν ξεκίνησαν, κινήθηκαν να σώσουν ότι μπορούσε να σωθεί. Σε επίπεδο WRC ο τελευταίος αγώνας που διοργανώθηκε το '20 στη Λομβαρδία με επίκεντρο την ιστορική Monza ήταν μια λασπωμένη απογοήτευση. Ένα Δ.Ρ.Α., έστω και της σήμερον θα έμοιαζε και θα ήταν οπτασία μπροστά του. Συνεπώς οι οπλαρχηγοί προμότερς την ανάγκη φιλοτιμία ποιούμενοι (making a virtue of necessity) λησμόνησαν την εκτός Ευρώπης πελατεία, ξέχασαν και την περιφρόνησή τους για το Δ.Ρ.Α και μια χαρά εκούμπωσαν με τις ημεδαπές φιλοδοξίες, για να σώσουν την φετινή παρτίδα. Με την ίδια άνεση που έδειξαν σε μας την πόρτα της εξόδου το '13, έπραξαν το ίδιο φέτος για τον αγώνα της πατρίδας του Πάμπλο Νερούδα, με το πρόσχημα της πανδημίας δίνοντας σε μας την ευκαιρία, λες και ήμαστε covid free. Έστω κι΄έτσι όμως, εμείς, γιατί να παραπονιόμαστε; Ως προς τι η γκρίνια;

Δεν πρόκειται περί παραπόνου ή γκρίνιας. Περί απορίας πρόκειται. Το ερώτημα λοιπόν είναι ποιος θα καταβάλει το κόστος των τριών εκατομμυρίων ευρώ της διοργάνωσης του αγώνα; Διότι τόσα χρειάζονται. Εκτός αν τύχουμε κάποιας γενναίας εκπτώσεως. Αλλά και για τα λιγότερα το ερώτημα παραμένει. Πως θα στηριχτεί οικονομικά; Διότι αν υποτεθεί ότι προσφέρει το Δημόσιο έστω και ένα μικρό ποσό, ήγουν ο φορολογούμενος, εν μέσω βαθιάς ύφεσης και πανδημίας σε μια δοκιμαζόμενη, χρεοκοπημένη χώρα, δεν θα ήταν παρά πρόκληση.

Για το τέλος υπάρχει κάτι εξίσου σημαντικό με τα προηγούμενα. Τόσο τα αλλεπάλληλα μνημόνια όσο και τους τελευταίους δώδεκα μήνες η πανδημία κυριολεκτικά γονάτισαν το ελληνικό μότοσπορ. Ταυτόχρονα με την είδηση περί Δ.Ρ.Α., κατέφθανε και το δ.Τ. από την προσωρινή διοίκηση της Ομοσπονδίας περί αναβολής των αγώνων αυτοκινήτου και κάρτινγκ και τον Απρίλιο.

Βρισκόμαστε συνεπώς, μπροστά στην παραδοξότητα να μην έχουμε ημεδαπούς αγώνες αλλά να διεκδικούμε και να αποκτούμε πρόσβαση στο παγκόσμιο πρωτάθλημα με όλες αυτές τις συγκυρίες, τις σπόντες και τα γκελ που προαναφέρθηκαν. Βρισκόμαστε στο δυσάρεστο σημείο να βιώνουμε μια καθολική έκπτωση σε κάθε επίπεδο του ουσιαστικά ακέφαλου, διοικητικά, ελληνικού μότορσπορ και την ίδια στιγμή να πανηγυρίζουμε για την είσοδο στα λαμπρά σαλόνια. Πόσο λογικό είναι αυτό;

Και τι θυμίζει;

Κάτι ανάμεσα σε εμποροπανήγυρη και την ιστορία της Μαρίας του Βασίλη Νικολαΐδη

Θα τα ματαπούμε, μάλλον.


RALLY TEAM DATSUN
DATSUN
HELLA
29