

Σαράντα χρόνια νωρίτερα. 1977. Τρίτος χρόνος μεταπολίτευσης, όχι κι' άσχημα, αν και κάθε σύγκριση με το σήμερα είναι ατυχής, για τις μέρες μας. Ο, και Εθνάρχης, αποκαλούμενος, από τον Νοέμβριο εκείνης της χρονιάς, θα βρίσκεται στην τελευταία πρωθυπουργική του θητεία, βάζοντας κάθε δύναμη, προκειμένου να δέσει το Ελληνικό βαγόνι στο Ευρωπαϊκό ωτομοτρίς. Σε μια στιγμή, που κάτι τέτοιο φάνταζε πολύ λαμπερό.

Άνοιξη. Τελευταίες μέρες του Μαΐου. Τελείται με 203 συμμετοχές το 24ο Δ.Ρ.Α. Αν είχε διοργανωθεί και το 1974 που ματαιώθηκε λόγω της ενεργειακής κρίσης, θα ήταν το εορταστικό αργυρό ιωβηλαίο του αγώνα. Έμεινε όμως ούτως ή άλλως στην ιστορία ως εκείνο με τις πολυπληθέστερες συμμετοχές. Στη συνείδηση των παλαιότερων έμεινε και ως πλούσιος, ενδιαφέρων, περιπετειώδης αγώνας με έναν χαρακτήρα που έχει πια εξαφανιστεί.

Ασφαλώς και ήταν ένας άλλος αγώνας ενός διαφορετικού σπορ. Με 2.758 συνολικά χιλιόμετρα. Τα 1750 από αυτά σε ασφαλτο, και τα υπόλοιπα 1008 σε χώμα. Με 71 σταθμούς ελέγχου χρόνου και 52 ειδικές διαδρομές συνολικού μήκους 763 χιλιομέτρων, τα 654 από αυτά χωμάτινα.



Η Δεκέλεια, μισή ασφαλτος μισή χώμα συνολικού μήκους 13,2 χιλιομέτρων ήταν η κατατακτήρια ε.δ. του αγώνα. Τελέστηκε την Κυριακή 29 Μαΐου, συγκέντρωσε πλήθη κόσμου, την κέρδισε άνετα ο Β. Waldegaard, 23 δευτερόλεπτα μπροστά από τον Μ. Alen. Στην πρώ τη του Ακροπολική εμφάνιση ο Α. Vatanen θα

βγει

από το δρόμο, στο ασφάλτινο κομμάτι, πατώντας τα λάδια του σπασμένου κινητήρα της Celica του Η. Mikkola.

Τρεις Έλληνες

, βρέθηκαν στην πρώ τη 12άδα. Γ. Μοσχούς 9ος, «Σιρόκο» 11ος, «Ιαβέρης» 12ος και πρώτος ομάδας 1. Στην εικόνα το χαρακτηριστικό πέρασμα από την λίμνη. (φωτό αρχείο Φ.Φ./Γ.Κ.)

Με συμμετοχές από 16 διαφορετικά κράτη. Με κατατακτήρια ε.δ., την μεικτή Δεκέλεια. Με μια ντουζίνα εργοστάσια παρόντα. Με δυο ολονυκτίες. Από την Μακεδονία και το Βέρμιο ως την Πελοπόννησο και τον Λάδωνα. Ήταν μια περιπέτεια με απερίγραπτη ομορφιά σε έναν τόπο καθαρότερο και γοητευτικά αφελέστερο.

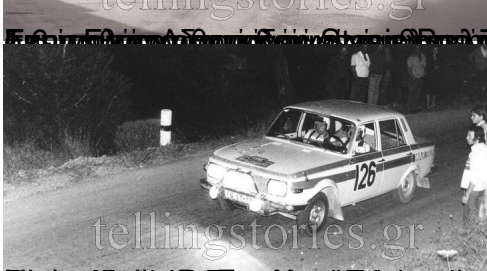
Ήταν μια ακολουθία λαχανιασμένων απλών που συχνά ούτε οι επαγγελματίες δεν μπορούσαν να βγάλουν ακατέλωτες. Με κομμάτια που τα συναντάς πιά μόνον σε εικόνες, είτε διότι ασφασλτοστρώθηκαν (Λουκίσια, Αλυκή, Ελικών, Καλοσκοπή, Οινοχώρι, κλπ), είτε διότι εξαφανίστηκαν κάτω από ίχνος της προόδου και διανοίξεως σύγχρονων αυτοκινητόδρομων (Μακρυράχη).

Ακολουθούν 7 & 7 εικόνες από εκείνον το μακρινό, αλλά καθόλου ξεχασμένο και τόσο λαμπερό « [Ακρόπολις](#) » του '77. Το 24ο. Κάποιοι θα θυμηθούν, μερικοί θα μάθουν και άλλοι θα νοσταλγήσουν. Οι 14 εικόνες, κάποιες από αυτές δημοσίευτες, είναι τοποθετημένες με χρονολογική σειρά.



Η αρμάδα των Fiat, στον τεχνικό έλεγχο, που έχει μετακομίσει από την παραδοσιακή, για το Ακρόπολις έδρα του στην «Ελφίνκο», στις εγκαταστάσεις Ηλιόπουλου στην διασταύρωση των οδών Αγ. Άννας & Ορφέως, στο Βοτανικό. Με το 12 ο Fulvio Bacchelli, με το 9 ο Marku Alen, με το 15 ο Mauricio Verini με το 5 ο μοναδικός τερματίσας Simo Lampinen. (φωτό αρχείο Φ.Φ./Γ.Κ.)







Επιβραβύθηκε με 24ο Δ.Ρ.Α. ο κ. Γεώργιος Κωνσταντίνου, μέλος του Δ.Ρ.Α. Έναρξη