

Το Διεθνές Ράλυ Ακρόπολις, διοργανώνεται φέτος, για 64η φορά. Όλα αυτά τα χρόνια, δικαίως θεωρείται η σπουδαιότερη εκδήλωση μηχανοκίνητου αθλητισμού στα Βαλκάνια. Σημαντικότερη διάκριση ήταν και η κατ' επανάληψη εκλογή του, ως ο καλύτερος αγώνας του παγκόσμιου πρωταθλήματος ράλυ.

Μια βόλτα σε όλες τις διοργανώσεις που τελέστηκαν το όγδοο έτος κάθε δεκαετίας, θα μας θυμίσει τον χαρακτήρα του αγώνα, τους πρωταγωνιστές, το ύφος της χώρας, τις αλλαγές που έφερε ο χρόνος κι ένα παρελθόν που μόνον όσοι δεν γνώρισαν, δεν νοσταλγούν.

Για την Ελλάδα ο αγώνας είχε πελώρια σημασία. Ανοιγόταν μια πύλη στον έξω κόσμο, μετά τον τρόπο της Κατοχής και τον ζόφο του Εμφυλίου. Ταυτόχρονα, όσοι αλλοδαποί έρχονταν έμεναν μαγεμένοι από αυτό που αντίκριζαν. Γιατί ο τόπος μπορεί να ήταν θεόφτωχος, γεμάτος πληγές, αλλά ταυτόχρονα ήταν αφτιασίδωτος και γνήσιος. Σε ελάχιστο χρόνο κατέβαινες από τα βαθιά ελατοδάση στην αστραφτερή θάλασσα και το αντίστροφο. Είχε μια απλότητα και μια αμεσότητα σπάνια, για την ακρίβεια, μοναδική.



Δεν ήταν μόνον ο αγώνας, η μάχη με τον χρόνο. Ήταν οι ξαφνικές βροχές, το εκτυφλωτικό φως, το ανάγλυφο της γης. Και στο τέλος, σε περίμενε μια απονομή με φόντο το αρχαιότερο μνημείο του δυτικού πολιτισμού κάτω από έναν αψεγάδιαστο λαμπρό ουρανό.

Ερχονταν οι αλλοδαποί, που τότε δεν ήταν ξένοι, μήτε τουρίστες, ανέβαιναν σε αυτή την ατέλειωτη θεατρική σκηνή και μαγεύονταν. Όπως ο πρωταθλητής Γαλλίας P. Guiraud, οποίος όταν τερμάτισε στο Ε' Δ.Ρ.Α. 9ος γενικής κερδίζοντας μάλιστα με το Peugeot 403 την κλάση A/4 έγραψε μεταξύ άλλων τα εξής: *«Ελλάδα, μητέρα των τεχνών, των όπλων και των νόμων, συ που λικνίζεις τα όνειρά μας και τα όνειρα των παιδιών μας.»* Τι Γαλάτικη υπόκλιση, ατόφιας ειλικρίνειας!

Εξίσου λυρικός ήταν και ο εμπνευστής του αγώνα Απόστολος Νικολαΐδης όταν έκλεισε με αυτό τον τρόπο την αποχαιρετιστήρια ομιλία του στο Ι' Δ.Ρ.Α.: *«Αποχαιρετώμεν υμάς σήμερον, ευχόμεθα όπως μας δώσετε και πάλιν την ευκαιρίαν να σας φιλοξενήσωμεν υπό τον λαμπρόνῃλιον και το γαλανόνουρανόν μας, να σας λικνίσωμεν στα γραφικά ακρογυάλια μας, να σας ράνωμε με τη μεταξένια σκόνη του βουνού και του κάμπου μας και να σας χαρίσωμε το υπόλοιπον της καρδιάς μας.»*

Ο τόπος παρέμενε φτωχός, κι όταν άρχιζε να πλουτίζει, αποκαλύφθηκε η πραγματική του φτώχεια. Αυτό ήταν και το δράμα του. Η φτώχεια πίσω από τη φτώχεια.

Το Δ.Ρ.Α. όμως γιγαντώθηκε. Απογειώθηκε. Έφτασε στην κορφή του παγκοσμίου πρωταθλήματος ράλυ. Και ήταν γεγονός πρωτάκουστο για μια χώρα δίχως αυτοκινητοβιομηχανία, στην άκρη της χερσονήσου του Αίμου. Στο μαλακό υπογάστριο της Ευρώπης.

Στις μέρες μας, το ράλυ Ακρόπολις, παλεύει ενάντια σε κάθε λογής αντιξοότητα να κρατηθεί στο προσκήνιο του ευρωπαϊκού πρωταθλήματος, με μύρια ζόρια και πολύ προσπάθεια.



Κι επειδή οι εποχές που η διέλευση του αγώνα μέσα από τα χωρία ήταν όχι μόνον γεγονός αλλά γιορτή, χωρίς να σήμαινε ότι θα σταματούσαν και οι εργασίες του θερισμού, πέρασαν ανεπίστροφα, θα πάμε μερικές δεκαετίες πίσω.

Να σκαλίσουμε μνήμη και θυμικό.

Ακολουθεί το πρώτο μέρος

1958.

Το έκτο Ακρόπολις διεξήχθη με αλυτάρχη τον Πάρη Σαργολόγο, από τις 2 έως τις 8 Απριλίου. Ξεκίνησαν 61 πληρώματα τερμάτισαν 32, εκ των οποίων τα 16 ήταν ελληνικά. Η Τεργέστη ως σημείο εκκινήσεως διατηρήθηκε, με κοινή διαδρομή μετά από τον σταθμό ελέγχου της Θεσσαλονίκης. Το μήκος του αγώνα ήταν κάτι λιγότερο από 3.000 χλμ. Ως οργάνωση αποσπά κολακευτικά λόγια με αποκορύφωμα τη δήλωση του Ιταλού νικητή του αγώνα Luigi Villorresi: *«Η φιλοξενία σας, μας κάνει να νοιώθουμε ότι δεν είμαστε ξένοι σε ξένο τόπο, ότι δεν είμαστε μόνοι.»*



Οι νικητές του ΣΤ' Ακρόπολις Ιταλοί L. Villoresi και G. Basadonna με Lancia Aurellia GTM. Πριν τον αγώνα, ο Γιάννης Χρονίδης είχε την ευκαιρία να κάτσει δίπλα στον νικητή, σε δοκιμές για την ανάβαση Πάρνηθας. Έγραψε τότε ο μικρός το δέμας, εξ ου και το παρονόμι «το Γιαννάκι», Χρονίδης: *«Το αμάξι πέρασε ξυστά το τοιχάκι, κάτι σαν μικρός σεισμός το έφερε στη μέση του δρόμου, και συνέχισε την πορεία του. Ούτε ντεαραπάρισμα, ούτε θιόρθωμα, ούτε αυξομείωσις των στροφών της μηχανής, μόνον ένας σύντομος ...ψίθυρος, σαν χαρούμενος λυγμός, από τα λάστιχα.»*



Σε μια ποιητική εικόνα, με τον άσσο στο πλασέ του αγώνα, και φόντο τον ιερό βράχο η λευκή Jaguar XK140 των Ν. Παπαμιχαήλ - Στ. Μουρτζόπουλου κυλά αργά προκειμένου να παρελάσει, μπροστά από τους επίσημους, στον λόφο του Φιλοπάππου. Ο Έλληνας οδηγός, νικητής του πρώτου ράλυ Ακρόπολις, το '53, έφερε το βρετανικό αυτοκίνητο στην τέταρτη θέση εκείνη τη χρονιά.

1968

Το ΙΣΤ' Ακρόπολις κόμισε μια σημαντική αλλαγή. Οι ιδανικοί χρόνοι στις ειδικές δεν

ισχύουν και ο μόνον ο πρώτος της κάθε ειδικής δεν χρεώνεται ποινή, ενώ όλοι οι υπόλοιποι χρεώνονται ανάλογα με το χρόνο του πρώτου. Σε αγωνιστικό πλαίσιο ανατέλλει μια νέα γενιά rallycars. Τα πράγματα αλλάζουν και πέραν της αξιοπιστίας οι εποχές απαιτούν δύναμη και ταχύτητα. Οι Βρετανοί R. Clark – J. Porter οδηγώντας το MK I Escort, στα 3.250 χλμ. του αγώνα, ανοίγουν μια σπουδαία παράδοση για το συγκεκριμένο όχημα στους Ελληνικούς δρόμους.



Είναι η κλασική εικόνα του Φώτη Φλώρου, από τον εφιαλτικό Κέδρο του '68. Roger Clark Jimmy Porter. Συνηθισμένοι στα βρετανικά δάση από κάθε είδους λάσπη, δεν προβληματίστηκαν ιδιαίτερα. Με το πλάι, με την ουρά του Escort έξω από το δρόμο και το μπροστινό εσωτερικό ultra grip στον αέρα δείχνουν τον τρόπο για την νίκη.



Οδήγησε στην κόγχη των ορίων, στην τριάδα των τελευταίων ε.δ. του '68 ο Rauno Aaltonen, σε ένα επικό κύκνειο άσμα των Coopers στην Ελλάδα. Ήθελε την 5η θέση, ήθελε να βρεθεί μπροστά από την Η.Φ. του Harry "Sputnik" Källström, να επικρατήσει στην κλάση του. Το κατάφερε, φοβίζοντας, έστω περιστασιακά ακόμα και αυτόν τον ατρόμητο και αδικοχαμένο Henry Liddon. Εδώ το πλήρωμα φτάνει στην Ακρόπολη με racing Dunlops.

...σε 48 ώρες η συνέχεια