



Το δελτίο τύπου που κυκλοφόρησε (Πέμπτη 16.12^{ου}) μετά την πρώτη συνέντευξη για το ράλι Ακρόπολις του 2011, μας τροφοδοτεί με μια πληθώρα νέων στοιχείων που, εκ των πραγμάτων, δεν μπορούν να μείνουν ασχολίαστα.

Όλα όσα γνωρίζαμε, ανατράπηκαν. Νέα σχήματα επικρατούν. Για να κατανοήσουμε την καινούργια τάξη πραγμάτων, η Λέσχη, αφού δεν μπορούσε πλέον να συγκρατήσει το ειδικό

βάρος της διοργάνωσης του αγώνα και προφανώς ευρισκόμενη σε αδυναμία να πράξει άλλο τι, αποφάσισε να κρατήσει την ψιλή κυριότητα και να παραχωρήσει οργάνωση, εκμετάλλευση, επικοινωνία.

Για το σκοπό τούτο, συστήθηκαν δυο εταιρείες, το νομικό πρόσωπο των οποίων δεν αναφέρθηκε ακόμα, που θα επωμισθούν το προαναφερθέν έργο.

Η μία, απότοκο της συνεργασίας εν ενεργεία οδηγού πρωταθλητή με συγγενή διακεκριμένου οδηγού. Αποκαλύπτοντας τις αιτίες της ύπαρξής της, ο πρώτος, δήλωσε πως:

«η δημιουργία της δεν προέκυψε μετά από ψυχρά επιχειρηματική, αλλά από σκέψη βασισμένη κατά κύριο λόγο στο συναίσθημα και στην αγάπη που τρέφουν οι δύο εμπλεκόμενοι για το Ράλυ Ακρόπολις.»

Να υποθέσουμε ότι από παρόμοια κίνητρα εμπνέεται και η άλλη η οποία : *«συμμετέχει ουσιαστικά στο σχεδιασμό της νέας μορφής και λειτουργίας του Ράλυ Ακρόπολις, έχοντας την ευθύνη για το χορηγικό, το εμπορικό και επικοινωνιακό πλάνο»*, όπως πληροφορηθήκαμε από το ίδιο δελτίο τύπου.

Ο πρόεδρος της Ε.Λ.Π.Α. μάλιστα, χαρακτήρισε την νέα συνθήκη ως το μεγαλύτερο, ίσως, βήμα στη σύγχρονη ιστορία του Δ.Ρ.Α.

Αν είναι έτσι όντως, ο νυν πρόεδρος θα καταχωρηθεί στην ιστορία, ως ο Γκορμπατσόφ της Λέσχης. Όπως επί των ημερών του συμπαθούς Μιχαήλ Σεργκιέγεβιτς κατέρρευσε η Ε.Σ.Σ.Δ. έτσι και επί των ημερών του ημετέρου Βασιλείου καταρρέει η Λέσχη. Δεν είναι εύκολο να αποτιμηθεί ακόμα με ακρίβεια αν φταίνε οι επιλογές του, το πλήθος και το είδος εκείνων που διαδραμάτισαν προσφάτως διάφορους ρόλους δίπλα του, επί σκηνης ή παρασκηνιακά, ή το δυστυχές των εποχών. Μια πρόχειρη, εύκολη αποτίμηση μπορεί να κάνει λόγο για συνδυασμό όλων αυτών των δεδομένων. Αυτό που είναι όμως πλέον γεγονός είναι ότι το καλύτερο, το πιο λαμπερό προϊόν που είχε στα χέρια της το απώλεσε και αυτό.



Είναι οδυνηρή η πορεία της Λέσχης, τουλάχιστον από την παράδοση της προεδρίας του Απόστολου Νικολαΐδη και εντεύθεν. Από τότε, 1978, όχι μόνον δεν κατάφερε να διαχειριστεί τις κρίσεις με ορθή κρίση αλλά κατασπατάλησε και κάθε είδους πλεόνασμα των καλών εποχών. Όχι μόνον απώλεσε τον όποιο σοβαρό, επιβλητικό χαρακτήρα της, αλλά συχνά έγινε έρμαιο δημόσιας, δίκαιας κριτικής. Όχι μόνον απομάκρυνε τις υγιείς προσωπικότητες με σαφώς ανυστερόβουλες προθέσεις, αλλά περισυνέλεξε τις εκ διαμέτρου αντίθετες φιγούρες.

Αν δε, γίνει λόγος για τις ακόμα παλαιότερες εποχές, εκείνες της προεδρίας του Αντώνη Σταθάτου (1937 – 1955) και του Παναγή Γιαννουλάτου (1955 – 1961), η οποιαδήποτε αναφορά θα είναι σαν φάρσα, συγκρινόμενη με το σήμερα.

Είναι παρήγορο βεβαίως, ιδιαίτερα στις εποχές μας, που δύο νέοι, επιτυχημένοι, δραστήριοι άνθρωποι επιχειρούν με κυρίαρχο κίνητρο το συναίσθημα και την αγάπη. Προς επίρρωση δε, της συναισθηματικής τους ιδεολογίας ασφαλώς και συντρέχει η πελώρια ιστορία του αγώνα, το βαρύ του όνομα και το εν γένει δελεαστικό πακέτο. Όλα τούτα, δεν αποτελούν από μόνα τους εχέγγυα επιτυχίας, δεν εξασφαλίζουν, την οικονομική επιτυχία του εγχειρήματος, για την οποία θα απαιτηθεί κάτι παραπάνω, γεγονός που προφανώς το γνωρίζουν. Για την αγωνιστική του απαξίωση πάντως, έχουν φροντίσει από το '87 και εντεύθεν, εξωγενείς και ανεξέλεγκτοι παράγοντες, αφού τίποτα από τους αγώνες του παρελθόντος δεν θυμίζει το σήμερα και τίποτα από τις συνθήκες του σήμερα δεν συναντάμε στο όχι και τόσο κοντινό χθες.



Κάποτε η σημαντική αυτή εκδήλωση, και όχι απλά ράλυ, ξεκινούσε κάτω από την Ακρόπολη και εκεί ολοκληρωνόταν. Αργότερα ξεκινούσε κάτω από την Ακρόπολη και τελείωνε κάπου αλλού. Στη συνέχεια ξεκινούσε και τερμάτιζε οπουδήποτε αλλού. Στάδια, «Ζάππεια», αεροδρόμια, ιπποδρόμια, γέφυρες, επαρχιακοί εκθεσιακοί χώροι, αλάνες φιλοξένησαν εκκινήσεις και τερματισμούς. Έτσι η λέξη «Ακρόπολις» ολοένα και ξεθώριαζε, όχι μόνον στο εθιμοτυπικό κομμάτι, αλλά και στο ουσιαστικό αφού:

Δεν άργησε να ξεθωριάζει και η λέξη rally. Από μια γιγάντια δοκιμασία τριών χιλιάδων χιλιομέτρων και 50τόσων ειδικών, μεταβλήθηκε (χάριν των καιρών, των εμπορικών συμφερόντων και τελικά των επιταγών της διεθνούς ομοσπονδίας) σε μια ελεγχόμενη τελετή 8 επαναλαμβανόμενων ειδικών στα ταλαιπωρημένα εδάφη της Αττικοβοιωτίας.

Έτσι η ιδέα μεταβλήθηκε σε προϊόν, η περιπέτεια σε προβολή, ο έρωτας σε συμφέρον, και ο Αγώνας σε ένα είδος σπριντ.

Κάτω από αυτές τις νόρμες, δεν προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση ούτε η επιλογή της πόλης που θα φιλοξενήσει τον αγώνα ούτε και ο Μεγάλος Χορηγός (διατηρείται η ορθογραφία του δ.τ.). Αυτά είναι τα δεδομένα, αυτά είναι τα εργαλεία, αυτά και τα αποτελέσματα.

Από την μεριά της πάντως, η αλυτάρχης του αγώνα:

«...ανέπτυξε το καθαρά αγωνιστικό μέρος, αναφέροντας πως την πρώτη ημέρα ο Αγώνας θα κινηθεί σε παλιές και αγαπημένες στους θεατές ειδικές διαδρομές όπως είναι το «Ελευθεροχώρι», το «Ρεγγίνι» και η «Ελάτεια».

Παρ' όλα αυτά, οι θεατές και τα πρόσφατα Ακρόπολις μάλλον δεν διέπονται από στενή σχέση. Εξαιρέση σε αυτή την τοποθέτηση αποτελεί η υπερειδική του 2005, η οποία όμως δεν είχε τίποτα από ράλυ και πολύ περισσότερο, τίποτα από το πνεύμα του ράλυ Ακρόπολις.

Το δελτίο τύπου καταλήγει αναφέροντας:

«...Από σήμερα βρίσκεται «στον αέρα» η επίσημη ιστοσελίδα του Ράλλυ Ακρόπολις 2011, www.acropolisrally.gr. Εντός του διαδικτυακού τόπου λειτουργεί ήδη η σχετική ενότητα για μια on line ψηφοφορία που θα αναδείξει το motto του Αγώνα, καθώς και μια ακόμα ενότητα αφιερωμένη στους θεατές, το Hall of Fame, από όπου θα αναδειχτούν οι κορυφαίοι σε κάθε τομέα στην 57χρονη Ιστορία του Ράλλυ Ακρόπολις.»

Ενδιαφέρουσα άποψη με το διαδραστικό, επίκαιρο χαρακτήρα που όλοι πια χρησιμοποιούν για επικοινωνία, διάδοση απόψεων, άγρα πελατών, κλπ. Μια περιήγηση στην «επίσημη ιστοσελίδα» όμως, δεν πείθει αρκετά για την αρτιότητα και για την διαχρονικότητα της. Μερικές διορθώσεις θα μπορούσαν εύκολα, να την κάνουν πληρέστερη.

Η ψηφοφορία π.χ. που επιχειρείται, στερείται, εκ των πραγμάτων, οικουμενικότητας. Σε μια εποχή τόσο εικονοποιημένη, είναι προφανές ότι ευνοούνται οι πρόσφατοι πρωταγωνιστές. Εκείνοι που έδρασαν στο απώτερο παρελθόν, ατυχώς, αγνοούνται τόσο από το «εκλογικό σώμα», καθότι τότε δεν ζούσαν όσοι ψηφίζουν τώρα και όσοι τα έζησαν τότε δεν ψηφίζουν τώρα, όσο και από τους διοργανωτές της ψηφοφορίας, λόγω άγνοιας. Έχει προλεχθεί εξ' άλλου, ότι στην περίπτωση που η γνώση δημιουργεί προβλήματα τότε η άγνοια σίγουρα δεν τα λύνει. Έτσι λοιπόν, η άγνοια ή πιο διακριτικά η έλλειψη επαφής με το παρελθόν εμφανίζεται σε όλες τις κλίμακες της ψηφοφορίας. Ειδικά το τμήμα «κορυφαίες

στιγμές» πέρα από το ότι δεν έχει καμιά αναφορά πριν το '77, φαντάζει αν όχι ακατανόητο τουλάχιστον ελλιπές στη βάση του. Αυθαίρετη επίσης η επιλογή των 10 «καλύτερων ειδικών διαδρομών», ενώ τόσο στο «καλύτερος ξένος οδηγός» όσο και στα «καλύτερα αυτοκίνητα» δεν υπάρχει καμιά πρόταση πριν το 1971. Τέλος, στην ακόμα πιο ευαίσθητη ενότητα «καλύτερος Έλληνας οδηγός»

δεν είναι λίγοι εκείνοι που αγνοήθηκαν, ενώ προτιμήθηκαν άλλοι τόσοι, που είτε λόγω αποτελεσμάτων, είτε λόγω εμφανίσεων δεν άξιζαν, ή δεν αξίζουν ακόμα, τέτοιας προβολής..



Σε κάθε περίπτωση όμως, οφείλουμε όλοι να εκφράσουμε μια ειλικρινή ευχή για την καλή επιτυχία του εγχειρήματος . Να είναι λοιπόν επιτυχημένη η διοργάνωση του 57ου Δ.Ρ.Α. Να είναι μια αληθινή γιορτή και κλείνοντας στο σημείο αυτό, ας θυμηθούμε και μια σχετική ρήση του Oscar Wilde:

«Αυτοί που συμβάλλουν περισσότερο στην επιτυχία μιας γιορτής είναι οι απόντες»

αναρτήθηκε και στο wmotors.gr