

Δυο μόλις χρόνια μετά το πέρας του Εμφύλιου σπαραγμού, τελείται ο πρώτος μεταπολεμικός αγώνας αυτοκινήτου. Σεπτέμβριος του '51 ήταν, ονομάστηκε «Ελληνικό ράλυ 1951». Καθώς η τέλεσή του έγινε δυνατή με βοήθεια πετρελαϊκής εταιρείας, αναφέρεται και ως «ράλυ Shell». Την διοργάνωση ανέλαβε ομάδα φίλων του αυτοκινήτου με κύριο υποστηρικτή τον Κώστα Σπηλιωτάκη. Απευθύνθηκαν εν πρώτοις στην Ε.Λ.Π.Α., η οποία δεν αποδέχθηκε την πρόταση, καθώς δεν ήταν ακόμα κατάλληλα οργανωμένη προκειμένου να αναλάβει ένα τέτοιο εγχείρημα.

Ο αγώνας έγινε, πέτυχε και βλέποντας τη θετική εξέλιξη, ο τότε αντιπρόεδρος της Ε.Λ.Π.Α, Απόστολος Νικολαΐδης, εισηγείται στις 29 Ιανουαρίου του 1952 στο Δ.Σ. τη διοργάνωση από τη Λέσχη του πρώτου μεταπολεμικού της αγώνα. Η εισήγηση γίνεται δεκτή και λίγους μήνες αργότερα διεξάγεται το «Ράλυ Ε.Λ.Π.Α. 1952». Τον Νοέμβριο του ίδιου έτους ο Νικολαΐδης προτείνει την μετονομασία από ράλυ Ε.Λ.Π.Α. σε «ράλυ Ακρόπολις», τη διεξαγωγή του τον Μάιο του '53 και από αυτό το σημείο ξεκινά η ιστορία του εθνικού μας αγώνα.



Δυο εικόνες από το βαθύ παρελθόν. Αριστερά ο Μωρίς Γκορμεζάνο, πιθανότατα από το ράλυ Shell με την συνοδηγό του, ενώ στο φόντο διακρίνουμε μια traction avant που επίσης συμμετείχε. Στην δεξιά εικόνα, μετά από την απονομή του ράλυ Ε.Λ.Π.Α., διακρίνονται από αριστερά, στην πρώτη σειρά οι συμμετέχοντες: Στέλιος Μουρτζόπουλος, Μανώλης Παούρης, [Αλέξανδρος Δαρδούφας](#), Χάρης Γεωργιάδης, Τάκης Περατικός. Ήταν η μαγιά, η πρώτη μεταπολεμική γενιά των Ελλήνων αγωνιζομένων.



Νικητές, στον πρώτο μεταπολεμικό αγώνα που διοργάνωσε η Ε.Λ.Π.Α. ήταν οι [Τζώ νυς Πεσμαζόγλου](#)

Νίκος Παπαμιχαήλ και μάλιστα με περιπετειώδη τρόπο αφού πηγαίνοντας στην εκκίνηση, που ήταν στα Γιάννενα, τουμπάρισαν Αίγιο την Chevy τους, επέστρεψαν στην Αθήνα, επισκεύασαν πρόχειρα τις ζημιές και ξανανέβηκαν στην Ήπειρο. Μολοντούτο δεν έλειψαν τα χαμόγελα μπροστά στο αμερικάνικο όχημα όπου διακρίνονται και τα ίχνη του συμβάντος.

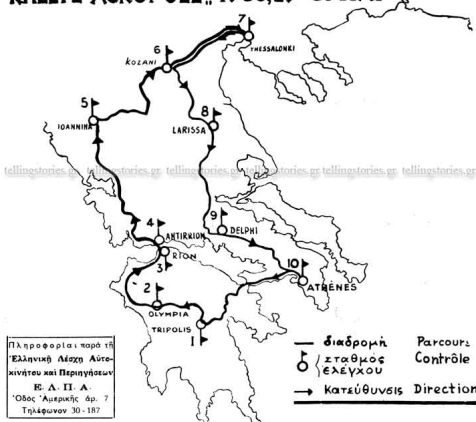
Τα πράγματα τότε, δεν ήταν εύκολα. Από την μια υπήρχαν τα βαθιά τραύματα του Εμφυλίου, ένα σκληρό μετεμφυλιακό, τιμωρητικό κράτος, και η πραγματικότητα των εκτελέσεων των καταδικασθέντων από τα διαρκή στρατοδικεία και από την άλλη η σφοδρή επιθυμία να κλείσει το ζοφερό αυτό κεφάλαιο και ο πληθυσμός να κοιτάξει το μέλλον.



Για την Ελλάδα του '53, η έλευση επτά αλλοδαπών πληρωμάτων και η συμμετοχή άλλων 19

ελληνικών σε εκείνο το πρώτο Δ.Ρ.Α. ήταν κάτι σημαντικό. Μόλις επτά συνολικά αυτοκίνητα, εκ των οποίων πέντε ημεδαπά κατάφεραν να τερματίσουν από εκείνη την πρώτη μεγάλη περιπέτεια. Νικητές ήταν οι Νίκος Παπαμιχαήλ – Σ. Δημητράτος με την εικονιζόμενη ΧΚ 120. Στην δεύτερη θέση τερμάτισε με πολύ μικρή διαφορά η traction avant Jean B. Vigne Παύλου Γιαννικώστα.

ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ, 1953, 29-31 ΜΑΪΟΥ
RALLYE ACROPOLE, 1953, 29-31 MAI



Ίδου και το σκαριφήμα της διαδρομής του Α' Δ.Ρ.Α το 1953. Μια πραγματική περιπέτεια σε μια Ελλάδα με ελάχιστα κοινά στοιχεία με την σημερινή.

Το '54 είναι μια ακόμα δύσκολη μετεμφυλιακή χρονιά. Ο Νίκος Πλουμπίδης είναι ένας ακόμα κρίκος στην καδένα των εκτελέσεων, καθώς παραμονή της Παναγίας στήνεται μπροστά από τις κάνες. Ο Νίκος Κούνδουρος, στα 28 του χρόνια, αφού έχει περάσει από την Μακρόνησο γυρίζει την «Μαγική πόλη», στον σημερινό Νέο Κόσμο, συνοικία γνωστή τότε ως Δουργούτι, άλλη μια παραγκούπολη με στοιβαγμένο ανθρώπινο υλικό από την καταστροφή της Ιωνίας. Άλλη μια φτωχογειτονιά που κατέβαλε βαρύ φόρο αίματος στην Γερμανική βαρβαρότητα το καλοκαίρι του '44.



Κι όμως, λίγες εκατοντάδες μέτρα βορειότερα ξεκινούσε το Β' Δ.Ρ.Α. που τίμησαν με την παρουσία τους επτά αλλοδαπά και 34 Ελληνικά πληρώματα, σύνολο 41 από τα 44 που δήλωσαν συμμετοχή. Μόλις 18 θα καταφέρουν να επιστρέψουν στον τερματισμό και την νίκη θα αποσπάσουν οι εικονιζόμενοι Π. Παπαδόπουλος - Σ. Δημητράκος με το Opel Record.

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΙΚΟΝ ΠΑΡΑΥ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, 28 Μαΐου. Το άνα-
τασκόριτό ροι—την 17.38 μ.μ. έφθα-
σαν «καυκάσις» τῶ πρότερον ἀρριγγεῖοι
ἐς τὴν μετεκτόν ἐς τὸ Β' Ράλυ ε' Απ-
ριλίτι καὶ κιντ' ἀνέλασαν διασπέρ-
το ἐξέσαν καὶ τὸ ἔλλοι. Ἐκ τῶν ἀπ
καταστάσων ἱ Ἰθηνία ἐξέσαν ἐπιπύ-
θε 34. Τῆ μετῶν ἀντακίτησων τοῦ Γάλυ-
λου Μπερράν Βινι ἰσχυρώτερος λόγῳ
ἐξέφυε 10 κιλόμετρα ἐξωθ' τῆς φερα-
λοπικῆς καὶ ἐντροκλήθη ἐς τὴν πάλιν.
Το ἀμφότερα ἀποκίτησιν ἐξέβλεσαν
ἐς Θεσσαλονικίαν ἐνῆστον ἀρροδὸς ἐπι-
πύθη, ἀνυμνησμεν Ἰεφουαίτης. Τὸ ἀπ-
τακίτησιν τοῦ Γουκαρούλου Μύλλερ, ἰσ-
ποστον ἐλάθην, ἀν' ἠε κίτησιν ἀπέρ-
ροσε δι' Ἀναστασίαν Μπερράν.

Ρεπορτάζ της εφημερίδας Βήμα στο φύλλο του Σαββάτου 29 Μαΐου του '54.

Το '55 το Γ' Δ.Ρ.Α. σηματοδότησε την τελευταία νίκη ελληνικών πληρωμάτων. Το πλήθος, αλλά κυρίως η ποιότητα των αλλοδαπών συμμετοχών, ήταν έκτοτε τέτοια που δεν άφηναν περιθώρια ελληνικής νίκης. Υπήρξαν μολοντούτο, στο πέρασμα των χρόνων, λίγες Ελληνικές επιδόσεις αιχμής που είτε από ατυχία, είτε από καταφανώς φτωχότερο και ασθενέστερο εξοπλισμό, δεν έφτασαν στον τελικό στόχο.



ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΙΚΟΝ «ΡΑΛΛΥ»

Ἡ Ἑλληνικὴ Λέσχη Αὐτοκινήτου καὶ Περιηγήσεων (ΕΛΛΠΑ) διοργανῶναι ὑπὸ σήμερον μέχρι καὶ τῆς Κυριακῆς τὸ Γ' Αὐτοκινητιστικὸν Ράλλυ «Ἀκροπόλις», εἰς τὸ ὁποῖον μετέχουν 53 αὐτοκίνητα. Ἡ ἐκκίνησης θὰ δοθῆ τὴν 5ην π.μ. σήμερον ὑπὸ τὸν πρὸ τῆς Ἀκροπόλεως χώρον, μετὰ διαφοράν ἑνὸς λεπτοῦ διὰ καθὲ αὐτοκίνητου. Οἱ μετέχοντες θὰ διανύσουν τὴν ἑξῆς διαδρομὴν: Ἀθῆναι, Παιλαιὰ Κόρινθος, Τρίπολις, Σπάρτη, Κολλοίμαι, Μεγαλόπολις, Τρίπολις, Ὀλυμπία, Πύργος, Πότραι, Ρίον, Ἀντίρριον, Ναύπακτος, Ἀμφισσα, Δελφοί, Λεβάθεια, Λαμία, Καρπενήσι, Ἀγρίνιον, Ἰωάννινα, Κατάρρα, Καλαμπόικα, Τρίκαλα, Λορίσα, Βελεστίον, Ἀλμυρός, Λομία, Θερμοπύλαι, Ἀταλάντη, Λεβάθεια, Χαλκίς, Σχηματάρη, Κακοσάλεσι, Ἀπογιδεῖ, Ἐκκόλη, Κηφισιά, Ἀθῆναι. Ὁ ἀγὼν θὰ ἐλήξῃ τὰς βραδυνὰς ὥρας τῆς Κυριακῆς μετὰ τοὺς δοκιμαῖς δεξιότητων.

Προσφιλὲς ἀπομνημόνιον ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν ἀποστολὴν ἐκστρατείας ἐπὶ τὴν Ἰταλίαν ἀπὸ τὸν Ἰωάννην Ἰωάννου