

Υπό το καθεστώς μιας, ας την χαρακτηρίσω, racetrack overdose, καταγράφω τις κάτωθι εντυπώσεις με προφανή προσχηματικό τρόπο:

Τον Φεβρουάριο, βρέθηκα στο **Castelloli circuit** της Καταλωνίας (για το Leon Cupra), τον Μάιο στο **Autodromo do Algarve** στο

Πορτιμάο της Πορτογαλίας (για τις [M3 Sedan & M4 Coupe](#)

), αλλά και στο

Vairano

έξω από το Μιλάνο (για το

[Subaru WRX](#)

). Τον Ιούλιο στην

Aldenhoven

της Ρηνανίας (για όλη σχεδόν τη γκάμα της

[Porsche](#)

) και αυτό τον μήνα τόσο στη

Vallelunga

έξω από τη Ρώμη (για συμμετοχή στο

[Italia Mini Challenge](#)

), όσο και στο

Ascari race resort

στα ορεινά της Μάλαγα (για το TTS). Σε ένα χρονικό διάστημα επτά μηνών, σε έξι διαφορετικές πίστες τεσσάρων Ευρωπαϊκών χωρών. Έτσι δικαιολογείται αρκετά ο χαρακτηρισμός, racetrack overdose, τουλάχιστον στο πλαίσιο της μνημονιακής Ελλάδας.



το τελείωμα της ευθείας των pits στο Ascari race resort που καταλήγει σε ένα κομμάτι που θυμίζει corkscrew της Laguna Seca

Αν και ο χρόνος παραμονής είναι περιορισμένος, αν και το πλήθος των γύρων που συμπληρώνεις είναι μικρός, υπάρχει μια προστιθέμενη εμπειρία μετά από όλες αυτές τις περιηγήσεις. Ειδικά σε εκείνες που είχα ξαναβρεθεί στο παρελθόν (Castelloli & Ascari), στις οποίες δεν ξεκινάς από το μηδέν, καθώς κάτι θυμάσαι, όλα έρχονται πιο εύκολα και στο τέλος των γύρων κινείσαι πιο άνετα και πιο σβέλτα. Ταυτόχρονα σου δίνεται η ευκαιρία να διαπιστώσεις και το, οδηγικό, επίπεδο των αλλοδαπών συναδέλφων αλλά και τη γενικότερη συμπεριφορά τους. Πάνω από όλα όμως, είναι μια χρήσιμη εμπειρία, η οποία σου δίνει εξίσου χρήσιμα στοιχεία ώστε να φθάσεις σε κάποια ασφαλή συμπεράσματα.

Κι επειδή το θέμα «πίστα στην Ελλάδα» έχει αναζωπυρωθεί, για μια ακόμα φορά στην ημετέρα πατρίδα, καθώς ακούμε και διαβάζουμε πολύ φιλόδοξα σενάρια, τα οποία φροντίζουν να συντηρούν και να προβάλλουν, ανιδιοτελώς πάντα, δημοσιογραφικοί κύκλοι με τα αντίστοιχα ιδανικά, μια μικρά ασφαλώς συμβολή στο αναπτυξιακό όραμα του Μεσσήνιου τιμονιέρη μας, η Ευρωπαϊκή εμπειρία, μας προσφέρει πλούσιο υλικό για σκέψη.

Όπως, λοιπόν δικαίως έχει υποστηριχθεί η δημιουργία, η λειτουργία και η εκμετάλλευση μιας πίστας είναι μια μεγάλη δουλειά. Όσο πιο φιλόδοξο λοιπόν είναι το σχέδιο, τόσο πιο μεγάλη δουλειά γίνεται κι' αν μάλιστα ο στόχος είναι η κορφή (βλέπε F1), τότε γίνεται κολοσσιαία.

Ειλικρινά δεν είμαι σε θέση να αντιληφθώ, πως μπορούν να υπάρχουν άνθρωποι οποιασδήποτε ειδικότητας, επαγγέλματος, παιδείας, οι οποίοι να υποστηρίζουν ότι στην Ελλάδα του 2014 είναι δυνατή, εφικτή, και συμφέρουσα, για τον τόπο, μια τέτοια κίνηση. Κάπως λιγότερες επιφυλάξεις είχα και για την οργάνωση των 28ων Θερινών Ολυμπιακών αγώνων. Ατυχώς τα οικονομικά αποτελέσματα δικαίωσαν αυτές τις απόψεις και τα βεγγαλικά της Κυρίας που κατέκαυσαν δενδρύλια τινά αλσυλλίου, παρά τω εν Φιλοθέη ανάκτορό, της δεν ήταν παρά η μηδαμινή θυσία.



Italia Mini Challenge. Εκκίνηση.

Θα μας μείνουν για πάντα αποτυπωμένες οι εικόνες εκείνον τον μαύρο, των όντι, Σεπτέμβριον (5), του '97, όπου εν μέσω μιας λαίλαπος από αλαλαγμούς χαράς των Ελλήνων αξιωματούχων (αναζητήστε τις φιγούρες τους στα βίντεο που είναι αναρτημένα στο διαδίκτυο), την ώρα που ο Καταλανός πρώην Φαλαγγίτης και πάντα «αθάνατος» Juan Antonio Samaranch εκστομούσε το περίφημο: *"The city that will have the honour and responsibility to organize the Olympic Games of the year 2004 is Athens."*

Είναι να απορείς, πως μετά από τόσο οδυνηρά μαθήματα, υπάρχουν ακόμα νοήμονες Έλληνες που υποστηρίζουν περεμφερή σχέδια. Προφανώς αναφέρομαι σε όσους σπρώχνουν την ιδέα δημιουργίας πίστας F1 οπουδήποτε στην Ελλάδα. Για να το πούμε με λίγες λέξεις, οποιαδήποτε παρόμοια σκέψη είναι εκτός Ελληνικού μέτρου. Πιθανή εφαρμογή της δε, δεν θα ωφελήσει ποτέ και σε τίποτα τον τόπο.

Αν υποθέσουμε ότι η συζήτηση μεταφέρεται σε μικρότερης κλίμακας αυτοκινητοδρόμιο, αφενός μεν αποκτά μια λογική, αφετέρου η πραγματοποίησή της περνά στη σφαίρα του πιθανού, αφού για να επιζήσει οικονομικά μια πίστα πρέπει να έχει ένα συνεχή κύκλο εργασιών, ο οποίος να μεταφράζεται σε μια συνεχή εισροή εσόδων. Με αγώνες, με σχολές, με σεμινάρια, με δοκιμές, ένα σύνολο από δραστηριότητες οι οποίες όμως για να υποστηριχθούν απαιτούν και τις ανάλογες υποδομές και φυσικά το αντίστοιχο προσωπικό. Όσο πιο μεγάλο το σχήμα, τόσο πιο μεγάλη η δουλειά, τόσο πιο δύσκολη, οικονομικά η επιβίωση.

Το Ascarí race resort αποτελεί ένα έξοχο παράδειγμα στοχευμένης "μικρής μεγάλης" δουλειάς. Κατασκευάστηκε σε ένα όμορφο περιβάλλον, σε υψόμετρο 900 περίπου μέτρων μέσα σε κωνοφόρα, εξήντα περίπου χιλιόμετρα πάνω από την Marbella, σε λιβάδι ονόματι Ronda

«Πολυτέλεια και αδρεναλίνη» είναι ένα από τα μόντο του, με μια πίστα μήκους 5.425 μέτρων, η μεγαλύτερη στην Ισπανία όπου μπορεί, πέρα από saloon cars, να δεχθεί κατηγορίες από Le Mans Race Car, Radical SR3's, Reynard Chrysler, Lotus Elise, ενώ με αντίτιμο από 9.000 € μπορεί να προσφέρει την εμπειρία οδήγησης ενός μονοθέσιου F1. Υπάρχει η δυνατότητα ενοικίασης γκαράζ, να έχεις δηλαδή μόνιμα το αγωνιστικό σου εκεί. Ξενοδοχείο και εστιατόριο υψηλού επιπέδου, και άλλες εγκαταστάσεις, πισίνες κλπ. επίσης διαθέσιμα.



Marbella, παρά θιν αλός, για την παρουσίαση του νέου ΤΤ.

Στην Ισπανία όλα αυτά, στην Ανδαλουσία πάνω από την Costa del sol πίσω από την Sierra Blanca, μια ώρα απόσταση, όπως είπαμε από την Marbella. Μια περιοχή ξεζουμισμένη κυριολεκτικά από τις τουριστικές μετοπολεμικές επιταγές. Κτισμένος κάθε λόφος, κάθε σπιθαμή γης, σε μεγάλο βάθος από την ακτογραμμή για κάθε είδους εισόδημα που θα εισρεύσει από τη σκοτεινή Ευρώπη, με σκοπό να κάψει το δέρμα του και ενδεχομένως το σκώτι του.

Οφείλουμε να διατηρούμε μεγάλες επιφυλάξεις για το αν αυτό είναι το μοντέλο για το σωστό τουρισμό. Μπορεί να είναι αποδοτικό, μπορεί να είναι κερδοφόρο, οπότε τίθεται το ερώτημα: Για ποιούς; Όπως επίσης οφείλουμε να αναρωτηθούμε αν κάτι τέτοιο είναι το όραμα του δικού μας τόπου και αν εκεί στοχεύουν οι πανηγυρισμοί των κυβερνώντων για τα εκατομμύρια τουριστών που έρχονται.

Δηλαδή: δεν μας φτάνουν τα ευρωπαϊκά ερείπια που κατακλύζουν σουρωμένα ως αναισθησίας τα Μάλια, το Φαληράκι, τις Μπενίτσες;

Δεν μας αρκούν οι νεόπλουτοι εξ ανατολών ολιγάρχες που διοργανώνουν παράλογα ακριβούς διαγωνισμούς κακογουστιάς στην Mykonos και στο Ionion;

Τόσο δύσκολο είναι να δεχόμαστε ισορροπημένο, σεβάσμιο, Τουρισμό επιπέδου;

Με αυτά θα θυμόμαστε την Ελλάδα του 2014 και των επόμενων ετών;

Ή μήπως αυτά θα είναι τα διαπιστευτήρια της εισόδου μας στην ανάπτυξη;

Για να τελειώνουμε με τα ερωτήματα. Ας καταφέρουμε να θεσμοθετήσουμε ένα (1) πανελλήνιο πρωτάθλημα ταχύτητας με τρεις διπλους αγώνες στα Σέρρας και άλλους τόσους στα Μέγαρα, να επιστρέψουμε (δηλαδή) στα επίπεδα του '71 περίπου και κατόπιν

να μαζευτούμε σε ένα τραπέζι να τα ξαναπούμε.

Για πίστες, για αυτοκινητοδρόμια, για Τουρισμούς και τα τοιαύτα...



Εκκίνηση 3ωρου Τατοίου 1969. Στην πρώ τη σειρά από αριστερά: Η λευκή 1750 του "Μαύρου", η Vette του Τζώ νυ, η GTA του Π. Φωτιάδη, το Kadett του "Σιρόκο" και το Cooper S του Σ. Ζαλμά. Σήμερα;

