

Ως αστείο είχε λεχθεί, κυριολεκτικώς μεταξύ τυρού και αχλαδιού τον Νοέμβριο του 2012, όταν είχαμε οδηγήσει το κίτρινο Kadett του Rohrl στον Αγ. Μερκούρη. Να το χειριστούμε, δηλαδή, στο Ιστορικό Ακρόπολις. Είναι κατανοητό βέβαια, πως από την αυθόρμητη καταφατική απάντηση του ιδιοκτήτη Χάρη Καλτσούνη μέχρι να ανεβεί ένα αγωνιστικό στη ράμπα εκκίνησης, η απόσταση είναι μεγάλη. Είχαμε καλύψει όμως, το μεγαλύτερο τμήμα της, είχαμε συνεννοηθεί και αποφασίσει ο Χάρης να οδηγήσει το κίτρινο και εμείς το λευκό, το ιστορικό τω όντι, του Τζώνυ. Είχαμε κάνει φωτογράφιση, κι' όλα αυτά για το αγώνα του 2013, πλην η κατηγορίας sporting, ως γνωστόν, πέρσι δεν τελέστηκε. Το γιατί, είναι αντικείμενο μιας άλλης ευρύτερης κουβέντας αν και μετά από 13 μήνες όλα έχουν ξεκαθαρίσει.



- Νοέμβριος 2012 (φωτό: Γιώργος Κούτος) Μάιος 2013 (φωτό: Γιώργος Κούτος)

Έτσι η συμμετοχή μας, όπως όλες οι ιδέες, αφέθηκε σκονισμένη σε κάποιο ράφι της μνήμης. Μέχρι που ξεσκονίστηκε τη φετινή άνοιξη. Υπήρξε μια μικρή ανατροπή της τελευταίας στιγμής, καθώς κάποια ανταλλακτικά που χρειαζόταν το κίτρινο δεν έφτασαν και τελικά στιγμή αποφασίστηκε η συμμετοχή του Χάρη με την 400άρα Ascona, ένα εντυπωσιακό rally car, από την άγρια εποχή του γκρουπ Β.

Κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας, σχολιάζαμε με τους εν πληκτρολογίοις συντρόφους πως μερικά πράγματα μπορούν να συμβούν μόνον στην Ελλάδα και το λέγαμε με πολύ θετικό πρόσημο, εννοώντας την δυνατότητα να ξεπερνιούνται προβλήματα, να εφαρμόζονται ιδέες, να δίνονται λύσεις με ελάχιστα μέσα, με λίγες πηγές, με υπολογισμένους συνδυασμούς και την απαιτούμενη δοσολογία αισιοδοξίας και χιούμορ, την τελευταία στιγμή. Κάπως έτσι δούλεψαν τα πράγματα και με μας, στο Car and Driver, με πολύ αυτοσχεδιασμό αλλά όπως φάνηκε, με αντίστοιχη αποτελεσματικότητα.

Τώρα βέβαια, είναι ένα σχήμα λίγο οξύμωρο πως έγινε και μετά την πρώτη (μου) συμμετοχή σε ράλυ "Ακρόπολις" (26ο - 1979), να συμμετέχω 35 χρόνια αργότερα, στο 13ο Ιστορικό ράλυ "Ακρόπολις" με αυτοκίνητο παλαιότερο κατά πέντε τουλάχιστον χρόνια, από εκείνο που συμμετείχα το '79!



26ο Δ.Ρ.Α. 1979. Πελοπόννησος. κατεβαίνοντας υπό βροχή προς Θεόκτιστο.

Επιπροσθέτως, οφείλω να αναφέρω και την αποδοχή από μεριάς μας, τέσσερα μόλις εργάσιμα 24ωρα πριν την έναρξη του αγώνα, την πρόταση του διοργανωτή που, πανικόβλητος, είχε βρεθεί άνευ χορηγού επικοινωνίας παρά την συμφωνία που είχε

επιτευχθεί με αυτοκλήτως παρουσιασθέντα, εν δυνάμει, χορηγό. Δεν προχωρώ περαιτέρω αυτό το θέμα και τις εξελίξεις του, σε μια προσπάθεια να κρατηθούμε σε ένα αξιοπρεπές αλλά και λογικό επίπεδο. Όπως και είχε όμως η αποδοχή αυτή σήμαινε, μια υπεύθυνη δουλειά παραπάνω.

Το αυτοκίνητο και η προετοιμασία

Η προετοιμασία ενός ιστορικού αγωνιστικού για συμμετοχή σε διεθνή αγώνα, δεν είναι απλή υπόθεση. Είναι πιο πολύπλοκη από την αντίστοιχη προετοιμασία ενός σύγχρονου. Η πολιτική που ακολουθείται προκειμένου να αποκτήσει το Η.Τ.Ρ., το Ιστορικό Τεχνικό Διαβατήριο, ένα επίσημο έγγραφο της FIA, είναι στις μέρες μας αυστηρή και δυσκολεύει κατά πολύ τη διαδικασία. Δικαίως, κατά την ταπεινή μου γνώμη, πρώτον για να διατηρείται καθαρή η εικόνα ενός πραγματικού ιστορικού οχήματος και να μην νοθεύεται ο χαρακτήρας του και δεύτερον ώστε οι συμμετέχοντες να μην αγωνίζονται και κατά προέκταση διακρίνονται, με παλιά αυτοκίνητα μεν, αλλά φορτωμένα με σύγχρονα, εκτός εποχής, καλούδια.



Είχε ζωή με τα δύο οριζόντια 45άρια και τον άγριο εκκεντροφόρο, αντίθετα με το 32άρι Solex και κάποιον ήσυχο εκκεντροφόρο έχασε κάθε ζωντάνια του

Θύματα αυτής της δίκαιης αυστηρότητας και εμείς, έπρεπε να αφαιρέσουμε τα δύο οριζόντια διπλά σαρανταπεντάρια Weber που φορούσε το Kadett, αυτά με τα οποία το οδηγήσαμε στα μέσα του Μαΐου στην Μακρυράχη (ώρα:

[Εαρινή σύναξη των νοσταλγικών 2014](#)

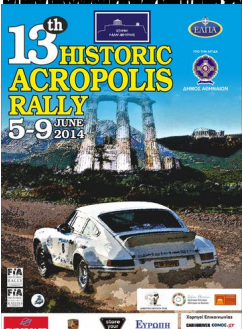
) και να τοποθετήσουμε δυο διπλά καθέτου ροής 40άρια. Καρμπυρατέρ βρέθηκαν, εισαγωγή όχι έτσι περιοριστήκαμε σε ένα "κάθετο" Solex

32άρι με την δική του εισαγωγή. Επίσης το μοτέρ έπρεπε να είναι σύννομο με τις παλιές ομολογκασιόν, με μπλοκ που να μην ξεπερνά τα 1.897 κ.εκ. του δελτίου αναγνωρίσεως, ο εκκεντροφόρος που φορούσε πάνω να μπορεί να συνεργαστεί ομαλά με την νέα τροφοδοσία, τα πίσω φρένα να αρχίσουν να λειτουργούν, διότι είχαν κηρύξει απεργία και μια σωρεία άλλων εργασιών που ήταν πολλές και επίπονες.





Μεταξύ των 25 ετών η βασίλισσα Αλεξάνδρα έζησε τον εμφύλιο πόλεμο. Το 1914, όταν ο βασιλιάς Γεώργιος πέθανε, η βασίλισσα Αλεξάνδρα έγινε βασίλισσα. Η βασίλισσα Αλεξάνδρα έζησε τον εμφύλιο πόλεμο. Η βασίλισσα Αλεξάνδρα έζησε τον εμφύλιο πόλεμο.



Μεταξύ των 25 ετών η βασίλισσα Αλεξάνδρα έζησε τον εμφύλιο πόλεμο. Το 1914, όταν ο βασιλιάς Γεώργιος πέθανε, η βασίλισσα Αλεξάνδρα έγινε βασίλισσα. Η βασίλισσα Αλεξάνδρα έζησε τον εμφύλιο πόλεμο. Η βασίλισσα Αλεξάνδρα έζησε τον εμφύλιο πόλεμο.





Οδύσσειας Τσαγαρίου και Νικόλαου Σαλμάς στη διάρκεια του αγώνα συνομιλώ γτας με τον Ελληνικό ποιμενικό του Λουκά,



Μιλάει με τον Οδύσσεια Τσαγαρίο και Νικόλαο Σαλμάς. Ο Οδύσσειας Τσαγαρίος είναι ο οδηγός της ομάδας. Ο Νικόλαος Σαλμάς είναι ο συνοδηγός. Ο Λουκάς είναι ο ποιμενικός του Οδύσσεια Τσαγαρίου.



Η Α.Ρ.Α. Μάιος 1962 Τροχαίο (αυτο: αραχίδα Φ Φ Γ Κ) : Α.Ε. Α.Ρ.Α. Μάιος 1967 Έκκληση (αυτο: αραχίδα Φ Φ Γ Κ)



36ο Ι.Ρ.Α: Μάρτις 1979, σκίκιμα - 46ο Ι.Ρ.Α: Μάρτις 1999, σκίκιμα



Το 1979, ο τότε 17χρονος Παναγιώτης Καραγιάννης, με το παλιό του Lancia Prisma, συμμετείχε στο 36ο Ι.Ρ.Α. Ο Παναγιώτης Καραγιάννης, που τότε ήταν 17χρονος, συμμετείχε στο 36ο Ι.Ρ.Α. με το παλιό του Lancia Prisma. Ο Παναγιώτης Καραγιάννης, που τότε ήταν 17χρονος, συμμετείχε στο 36ο Ι.Ρ.Α. με το παλιό του Lancia Prisma.

[illegible]

Ποιός Γένεσας Κρίτης; ...



Figure 6



Κατασκευαστικό υλικό με την μορφή ενός λεπτού φύλλου, το οποίο χρησιμοποιείται για την κατασκευή των τοίχων των κτιρίων. Είναι ένα υλικό που αποτελείται από μικρά τετράγωνα ή ορθογώνια κομμάτια, τα οποία είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους με ένα ειδικό υλικό, το οποίο ονομάζεται «κίτ».



Το λευκό κλασικό, σιγαρόν και όχημα στους δεξιούς Βούλτες (αυτό: Γιάννης Τσάκλας). Ο Ντίζελ είναι ο





Επίσης, κατά την διάρκεια του Ι.Ρ.Α, έγινε και ένας βολάντς αγώνας στην περιοχή της Πύλης, όπου ο πρώτος που ολοκλήρωσε τον αγώνα ήταν ο Γεώργιος Καρανίκας, με το Peugeot 504.



Ο Γεώργιος Καρανίκας & Βασιλείος 594 στο "Γράσι" Κυριακή πρωί ήλιος και βροχή. Αράχια με ουράνιο τόξο, αγνός αέρας και καθαρό νερό. Το φαγητό ήταν εξαιρετικό και η διαμονή μας ήταν πολύ ευχάριστη. Ήταν



Εκείνη την ημέρα, ο Γεώργιος Καρανίκας και ο Βασιλείος 594, μαζί με τον Γεώργιο Καρανίκας και τον Βασιλείο 594, πήγαν στην Πύλη και έκαναν έναν βολάντς αγώνα. Ο Γεώργιος Καρανίκας κέρδισε τον αγώνα.

