

Είχα, έχω, έναν τεράστιο σεβασμό για τον Γιώργο Ραπτόπουλο. Δημιουργήθηκε στην παιδική μου ηλικία, οικοδομήθηκε στη νεότητα και σταθεροποιήθηκε σε όλα τα υπόλοιπα χρόνια. Κάτι που κρατάει τόσο πολύ, είναι εξίσου πολύ δύσκολο να είναι λάθος.

Ο Γιώργος αποτελεί μια ιδιαίτερη περίπτωση. Ανήκει στην ολίγιστη αυτή κατηγορία ανθρώπων που ξεκίνησαν από χαμηλά και με όπλα το θάρρος, την εργατικότητα και ένα σπάνιο πείσμα διακρίθηκαν σε διάφορους τομείς, χωρίς να κάνουν καμιά έκπτωση στο κεφάλαιο αξιοπρέπεια. Έχει αρκετούς λόγους του να αισθάνεται αδικημένος, σωστή ή λάθος άποψη δεν είμαι σίγουρος ότι μπορώ να την κρίνω, μπορώ όμως να καταθέσω, με αυτά που γνωρίζω και καταλαβαίνω, ότι παρέμεινε έντιμος, ακέραιος και ασυμβίβαστος. Πράγμα σπουδαίο. Σπουδαιότερο από περιουσίες και εξουσίες.



Συχνά προτάσσει την Μακεδονίτικη καταγωγή του ως εχέγγυο τιμιότητας και λεβεντιάς. Δεν έκρυψε, δεν κρύβει την αγωνιστική, τουλάχιστον, αντιπαλότητα ανάμεσα σε Βορρά και Νότο. Στη δική μου συνείδηση έχει, αποδεδειγμένα, καταχωρηθεί ως ο πρώτος Έλληνας πρωταθλητής με ταπεινή καταγωγή. Αν δεν υπήρχε ο Μπάμπης Διαμαντόπουλος του «Βολάν» να πείσει τον Μιχάλη Φωστηρόπουλο της «Βιαμάξ» να εμπιστευθεί αγωνιστικό αυτοκίνητο στο Γιώργο, το άστρο του ίσως να μην είχε ανατείλει. Η πορεία του δεν ήταν ούτε εύκολη, ούτε ακίνδυνη, ούτε ήσυχη. Στιγματίσθηκε ευθύς εκ πρώτης στιγμής με μια σχέση, μάλλον δικαιολογημένης, εχθρότητας με τον Κώστα Νικολόπουλο.

Δεν ήταν παρά η σύγκρουση ανάμεσα στο νεανικό και το ώριμο, τον καταξιωμένο και τον αναδυόμενο, την νεότερη και την παλιότερη γενιά και φυσικά δεν απουσίαζαν τα τοπικά ή

ακόμα περισσότερο τα ταξικά κριτήρια. Ακούγεται πρωτόγονο. Είναι όμως αληθινό και πιθανότατα να υπήρξε το καλύτερο καύσιμο για τις συναισθηματικές μηχανές του. Για αυτά τα οκτάνια που απαιτεί η ψυχή ώστε να βγεί πάνω, να δηλώσει παρούσα, θαρραλέα, νικήτρια.



Ο Γιώργος μπορεί να σταθεί ώρες όρθιος, με μια απίστευτη για τα 85 του χρόνια ζωτικότητα, δουλεύοντας στον πάγκο με πράγματα που λίγοι πιά έχουν την τεχνογνωσία.

«Έχεις καιρό να ανέβεις στις Σέρρες;» ρώτησε χαρούμενα ανοίγοντας μια συσκευασία ακανέδων προσφέροντας ταυτόχρονα παγωμένο νερό. Ήταν εξήμισι το απόγευμα στην αίθουσα υποδοχής του συνεργείου του στη λεωφόρο Τατοίου.

Όταν λίγο πριν τις δέκα το βράδυ, η κουβέντα είχε ολοκληρωθεί, στο βαθμό που μπορεί βέβαια να ολοκληρωθεί μια κουβέντα με συνομιλητή το Γιώργο, είχε σκοτεινιάσει, ενώ μέσα ο χώρος φωτιζόταν ελάχιστα, μόνον από τον εξωτερικό φωτισμό. Κανείς από τους δυο μας δεν είχε ενδιαφερθεί να ανάψει τα φώτα. Το εκλαμβάνω ως αποδεικτικό του καταναυτικού της συζήτησης.

Ο Γιώργος Ραπτόπουλος γεννήθηκε το 1930 στα Σέρβια Κοζάνης. Σήμερα, σχεδόν 85 χρόνια

αργότερα, μπορεί να τον συναντήσετε όρθιο επί ώρες στο εφαρμοστήριο του συνεργείου του να ταιριάζει ζιγκλέρ για τα Weber κάποιας 911, ζιγκλέρ που οι περισσότεροι δυσκολευόμαστε να δούμε χωρίς πρεσβυωπικά γυαλιά, ή να δημιουργεί κάτι στον τόρνο. Ο πατέρας του ήταν αυτοκινητιστής. Για όσους η λέξη δεν λέει πολλά, η δουλειά τότε, προπολεμικά, ήταν κάπως έτσι. Όχημα διαμορφωμένο με δύο σειρές καθισμάτων και πίσω αρκετό χώρο για φόρτωμα. Τα υπόλοιπα τα αφηγείται ο Γιώργος:

«Έφευγε λοιπόν το δρομολόγιο με τους εμπόρους και τους μπακάληδες από τα Σέρβια, πήγαινε στην Θεσσαλονίκη, ψώνιζαν από τους προμηθευτές, φόρτωναν και επέστρεφαν πίσω. Αυτά ήταν τα φορτωταξί. Σεβρολέ και Φόρντ τα περισσότερα με τριάρι κιβώτιο συν την όπισθεν. Οι διαδρομές που έκανε ο πατέρας μου είχαν μια δυσκολία. Έπρεπε να αντιμετωπίσουν δυο ανηφόρες που δεν ήταν βέβαιο πως θα μπορούσαν να ανέβουν ειδικά αν ήταν υπερφορτωμένοι. Επειδή η όπισθεν ήταν πολύ πιο κοντή σχετικά με την πρώτη, όπου καταλάβαιναν ότι δεν βγαίνει η ανηφόρα που είχαν μπροστά τους, ανέβαιναν με την όπισθεν. Η πρώτη ανηφόρα ήταν έξω από την Βέροια από την ελιά έως τον στρατώνα. Αν έβαζες αυτή έβγαζες και την ανηφόρα της Καστανιάς. Αν δεν έβγαίνε, έκανες μανούβρα και την ανέβαινες με την όπισθεν. Κάπου εδώ, δημιουργείται και η λογική του σαλίγκαρου με την όπισθεν. Απαραίτητη διαδικασία κάποτε για την έκδοση διπλωμάτων οδήγησης.

Διότι τότε το οδικό δίκτυο ήταν πολύ στενό και όπου διασταυρώνονταν οχήματα όπου δεν περίσσευε το πλάτος του δρόμου, έπρεπε αναγκαστικά κάποιος να κάνει όπισθεν, ενδεχομένως και χιλιόμετρο ή και παραπάνω, μέχρι να βρεθεί ο χώρος ώστε να χωρέσουν. Τότε υπήρχε σε κάθε φορτωταξί και βοηθός, οποίος έκανε ένα με δύο χρόνια να πάρει το δίπλωμα. Μέσα στα καθήκοντα του, ήταν μόλις έβραζε το αυτοκίνητο στην ανηφόρα ή ανάβαν τα φρένα στην κατηφόρα, κατέβαινε, φρακάριζε πέτρες στους τροχούς μέχρι να κρυώσουν και αργότερα συνέχιζαν. Από το πατέρα μου έμαθα πολλά πράγματα. Τότε τα πράγματα ήταν δύσκολα. Μέσα στη βαρυχειμωνία, όταν γύριζε στα Σέρβια έπρεπε να αδειάσει το ψυγείο από τα νερά, αντιψυκτικά δεν υπήρχαν τότε και το κάρτερ από τα λάδια, διότι με παγωμένα λάδια δεν γύριζε με τίποτα η μανιβέλα το επόμενο πρωί, διότι ούτε μίζες υπήρχαν τότε.

Το πρωί λοιπόν, πριν ξημερώσει έβαζε η γιαγιά μου τους δυο μεγάλους τενεκέδες με το νερό και τα λάδια πάνω στη μασίνα ζεσταίνονταν, τους έπαιρνε ο πατέρας μου έβαζε τα υγρά μέσα στον κινητήρα και ακολούθως έδινε τη μανιβελιά. Έμαθα πάρα πολλά από τον πατέρα μου. Ήταν πολύ συνετός. Μια φορά είχε δικαστήριο στην Καβάλα και τον πήγα εγώ με την μοτοσυκλέτα με τη συμφωνία ότι δεν θα οδηγώ πάνω από 60 χλμ/ώρα. Πήγαινα λοιπόν 60. Κάποια στιγμή λοιπόν μου λέει, βρε παιδί μου τρέχουμε. Όχι Πατέρα, να 60 πηγαίνουμε και του έδειξα το κοντέρ. Μόνο που η Machless 350 που τότε οδηγούσα είχε σε μίλια το κοντέρ της και δικαίως διαμαρτυρόταν ο μπαρμπα Κώστας.

- Τα χρόνια της Κατοχής ήταν δύσκολα για σένα;

«Από πλευράς πείνας όχι. Ήδη από το '42 κατοικούσα μόνος μου στην Κοζάνη, διότι τα Σέρβια δεν είχαν Γυμνάσιο. Από φόβο όμως ήταν δύσκολα. Το '43 κατεβάσαμε τη Γερμανική σημαία, υψώσαμε Ελληνική, κάψαμε την γέφυρα στον Αλιάκμωνα. Είχα παππού λεβέντη πρωτοπαλίκaro, αντάρτη. Υπήρξε αντίσταση δεν ήταν αστεία. Ένας ξάδελφός μου έκρυβε έναν Αγγλο, που κάποια στιγμή τον συνέλαβαν οι Γερμανοί και εκείνος για να μην μαρτυρήσει τον στα βασανιστήρια τον ξάδελφο και όλη την οργάνωση πήδηξε από το δεύτερο όροφο που ήταν υπό κράτηση και αυτοκτόνησε. Πιτσιρικάδες πηγαίναμε με έναν άλλο πρωτοξάδελφό μου στις φάλαγγες τις Γερμανικές, ξεβιδώναμε τα καπάκια των βαλβίδων και μετά ξεβιδώναμε λίγο τις βαλβίδες, ώστε να μην κάνουν πολύ θόρυβο για να προξενήσουμε ζημιές. Το αίσχος ήταν ότι στην Κατοχή υπήρξαν Έλληνες που συνεργάστηκαν με τους Γερμανούς. Το '44 εγκαταλείψαμε τα Σέρβια διότι κάψανε τα σπίτια μας, τα γκρέμισαν, δεν είχαμε τίποτα. Έτσι αναγκαστήκαμε να φύγουμε. Εγκατασταθήκαμε σχεδόν ενάμισυ χρόνο στην Κοζάνη και ακολούθως Θεσσαλονίκη. Εκεί μας βρήκε ο εμφύλιος. Η Μακεδονία έζησε έντονα εκείνη την περίοδο. Ήταν δύσκολα. Εγώ πήγα μαθητής στην νυκτερινή σχολή μηχανικών «Ευκλείδης» και τα πρωινά εργαζόμουν σε συνεργεία για αυτοκίνητα και φορτηγά. Βαριά δουλειά τότε, σε δύσκολες συνθήκες. Ούτε στουτιά δεν είχαμε να σκουπιζόμαστε. Η φόρμα το χειμώνα έμενε όρθια, από το κρύο και τα παγωμένα λάδια που είχε πάνω της.

- Πως ενεπλάκης με το δίτροχο κόσμο;

«Μετά την απελευθέρωση όλοι όσοι είχαν κρύψει δίκυκλα για να μην τα επιτάξουν οι Γερμανοί τα εμφάνιζαν και ή τα χρησιμοποιούσαν ή τα πουλούσαν, Βρήκα λοιπόν έναν Βλάχο που είχε θάψει μια B.S.A. Είχε ξηλώσει φτερά, τροχούς, ρεζερβουάρ, καρμπυρατέρ και την είχε θάψει αφού την τύλιξε σε μια κουβέρτα. Την ξέθαψε, είχε σκελετό, κινητήρα, σαζμάν, μανιατό. Οι εγγλέζικες μοτοσυκλέτες είχαν καταπληκτικά μανιατό. Την αγόρασα. Ήθελα να τη βάλω μπρος αλλά δεν είχα καρμπυρατέρ. Πήρα λοιπόν τη γκαζιέρα τη γιαγιάς παροχέτευα καύσιμο κατευθείαν έπαιρνε μπροστά χάλαγε ο κόσμος αφού δεν είχε εξάτμιση. Αργότερα βρήκα μια BSA από τους Εγγλέζους και κατάφερα να φτιάξω μια καλή μοτοσυκλέτα.

- Η εμπλοκή σου με τους αγώνες από που προέκυψε;

«Από μικρός ήμουν ανταγωνιστικός. Από τότε που είχαμε στη γειτονιά πατίνια, αυτά με τις τέσσερις «ρόδες» και τρέχαμε ξαπλωμένοι σε άσφαλτο. Στα Σέρβια αλλά και στην Κοζάνη στις κατηφόρες του προφήτη Ηλία. Από τότε επίσης, θυμάμαι τον εαυτό μου, να προσπαθεί να βελτιώσει, να πουσάρει. Όλοι έβαζαν πετρέλαιο στα ρουλμάν, για να περιστρέφονται πιο εύκολα, αλλά μετά από λίγο πάνω στο πετρέλαιο κολλούσε σκόνη. Εγώ τα κατούραγα, πλένονταν τα ρουλμάν, δεν κολλούσαν σκόνη, πήγαινε αέρα το πατίνι. Τούς έπαιρνα τα κεφάλια. Στη συνέχεια νοικιάζαμε κάτι μηχανάκια, αστεία πράγματα, αργότερα έμαθα για τον Μ.Ο.Β.Ε. ότι διοργανώνει αγώνες. Έτσι γύρω στο '50 έχω ξεκινήσει κάνω πολλές διαδρομές. Μάλιστα τότε τρακάρισα με την Β.Σ.Α. στην Αγία Παρασκευή και προχθές ξέχασα να της ανάψω ένα κεράκι. Τι να πρωτοπρολάβω όμως; Την Αγία Παρασκευή, τον Αη Γιάννη, τον Αη Νικόλα, Κάθε μέρα έπρεπε να ανάβω κι ένα κερί, στην Ελλάδα, στη Βουλγαρία, στη Γερμανία, στην Πολωνία Δεν υπάρχει σημείο στο σώμα μου που δεν έχει κτυπήσει. »

- Πως ήταν τότε οι αγώνες μοτοσυκλέτας;

«Ξεκινούσαμε από Θεσσαλονίκη, με δρομολόγιο Σέρρες, Δράμα, Καβάλα, Ασπροβάλτα και τερματισμό πάλι Θεσσαλονίκη. Πηγαίναμε αξιμέρωτα σχεδόν πρώτα τους κριτές στις θέσεις τους, γυρίζαμε πέρναμε εκκίνηση, κάναμε τον αγώνα, τερματίζαμε, και ξαπηγαίναμε στα κοντρόλ να φέρουμε πίσω τους Κριτές. Την πρώτη φορά που κέρδισα αισθάνθηκα τέτοια ντροπή, που ήθελα να κρυφτώ. »

Ο Γιώργος θα μπορούσε να γεμίζει βιβλία με τις αφηγήσεις του, τόσο για τις δικές τους επιδόσεις όσο με τις συνθήκες που επικρατούσαν, την ανθρωπογεωγραφία και τις συμπεριφορές. Μια αγωνιστική καριέρα απλωμένη σε τέσσερις δεκαετίες, που ξεκίνησε από τους δυο τροχούς όπου έγινε πρωταθλητής και συνεχίστηκε στα αυτοκίνητα με ακόμα περισσότερες διακρίσεις. Η εξακριβωμένη ωμή ταχύτητά του, συνδυασμένη με την χαρακτηριστική απaráμιλλη τόλμη του και βαθιές πλούσιες τεχνικές γνώσεις ήταν τα χαρίσματά του. Εάν είχε γεννηθεί σε μια άλλη χώρα θα μπορούσε να είναι ο επόμενος, Hailwood, ο επόμενος Shurtees ή ένας Ago. Έχει αξία όμως η απάντηση στην ακόλουθη ερώτηση:



Μετά την κατάκτηση του πρώτου του τίτλου, του πρωταθλήματος Τουρισμού, το '62.

Ποιού θεωρείς ως τους καλύτερους σου αγώνες;

«Υπάρχει μια κόκκινη γραμμή, είναι η απόλυτα οριακή οδήγηση. Έχω κάνει τέσσερις αγώνες πάνω σε αυτή τη λεπτή κόκκινη γραμμή. Ήταν αγώνες πάνω στο σύνθημα: Η κερδίζω ή πεθαίνω. Ο πρώτος ήταν το '59 στην Καισαριανή με τη Horex, και ακολούθησαν οι εμφανίσεις με το F12 στην Πάρνηθα του '64, στο Ακρόπολις με τον Περογιαννάκη και στο σιρκουί Anus στο Βερολίνο. Το '59 οι βορειοελλαδίτες αναβάτες μετρούσαμε δυο νίκες στην Καισαριανή. Το '57 με τον Μανώλη Λαμπρινίδη, το '58 με τον Στέλιο Καρακατσάνη. Είχαμε προετοιμαστεί καλά, κατεβήκαμε για να κερδίσουμε και όλοι πίστευαν ότι ήταν η χρονιά μου. Υπήρξε μια οργανωτική ατέλεια που διευκόλυνε τους Αθηναίους οι οποίοι είχαν δυνατές μοτοσυκλέτες.

Αποφασίσαμε λοιπόν αν δεν διορθωθεί να μην τρέξουμε. Ένας 50άρης λοιπόν τότε γύρισε και μας είπε. Τι λέτε ρε; Και τι θα πούμε σαν γυρίσουμε πίσω; Ότι φοβηθήκαμε; Δεν ξέρω τι θα κάνετε εσείς, εγώ θα τρέξω. Έτσι λοιπόν αλλάξαμε απόφαση και πολύ φορτωμένοι συναισθηματικά ξεκινήσαμε. Σχεδόν δυο ώρες αγώνας πολύ απαιτητικός με άσφαλτο και χώμα. Έχω ανέβει δεύτερος πλησιάζω στο χώμα, αλλά ο Αθηναίος που προπορεύεται βγάζει διαφορές στις ευθείες. Παίρνω την απόφαση να τον περάσω στο κλειστό κομμάτι, πηδώντας ένα σκαλοπάτι και από εκεί και πέρα απελευθερώθηκα, αποχαλινώθηκα. Όλα γίνονταν ακριβώς πάνω στην κόκκινη γραμμή. Τερμάτισα σπάζοντας το ρεκόρ κατά εννιά ολόκληρα λεπτά.

Στο Ακρόπολις του '64 είχαμε δηλώσει συμμετοχή με τον Χάρη Λυμπερόπουλο. Έκανα αίτηση να μου δώσουν ένα καλύτερο νούμερο διότι βρισκόμουν πίσω από τέσσερα Wartburg. Ο Νικολόπουλος το αρνήθηκε απαντώντας με ειρωνεία. Τη άλλη μέρα ο Χάρης δημοσίευσε ένα ρεπορτάζ για την αδικία εις βάρος μου το οποίο εξόργισε τόσο πολύ την ηγεσία της Ε.Λ.Π.Α. που έθεσε βέτο συμμετοχής του δημοσιογράφου. Έπεσα κι εγώ θύμα εκβιασμού πως αν δεν αποποιούμην το ρεπορτάζ δεν θα με άφηναν να τρέξω. Αναγκαστικά πήγα με τον Γιάννη Περογιαννάκη, που αποδείχτηκε τολμηρότατος και ικανότατος. Μεγάλη ψυχή. Είχαμε πάει πολύ καλά. Είχα τόσο πεισμώνσει με ότι είχε προηγηθεί.»

Για την ιστορία ας θυμηθούμε, ότι το Ελληνικό πλήρωμα ήταν 3ο γενικής (με το ξεπερασμένο πια F12) μετά το δυσκολότερο κομμάτι του αγώνα, ελάχιστα πίσω από την Mercedes 300 SE των Böhringer - Lang και το Cooper S των Hokrirk – Liddon. Ήταν το μόνο

μαζί με τα προαναφερθέντα και τους Rauno Aaltonen – Tony Ambrose (B.M.C, Cooper S), Tom Trana – G. Thermenius (Volvo PV 544) που πέρασαν χωρίς ποινές από το εφιαλτικό κομμάτι της Καστανιάς στη Βέροια αναγκάζοντας τον τύπο της εποχής να γράψει:

«...σήμερα για πρώτη φορά, το μεγάλο οχυρό της Ζωοδόχου πηγής έπεσε.»

Είχε κάνει όργια ο Γιώργος σε ένα χώρο που γνώριζε καλά.

Αναλυτικότερα στο Χάνι Μουργκάνι η κατάταξη ήταν: 1ος. Horikirk 1,2 βαθμοί ποινής, 2ος. Böhrringer 7 β.π. 3ος. Ραπτόπουλος 7,2. και μόλις 7ος ο τελικός νικητής Trana με 46 βαθμούς ποινής.

Για την Πάρνηθα του '64, το F12 D.K.W. GT με το νο 9 που οδηγεί ο Γιώργος ελαφρωμένο στα όρια της κατηγορίας μεγάλου τουρισμού, γνωστό και με το προσωνύμιο «Χάρος», θα δημιουργήσει ένα εξωπραγματικό ρεκόρ συντρίβοντας κατά 21 δεύτερα την υφιστάμενη από το '58 επίδοση του Ν. Παπαμιχαήλ με ΧΚ 140. Βελτιωμένος από τον ίδιο τον οδηγό, ο μικρός (900 κ.εκ.) κινητήρας του F12 δεν μπορούσε με τίποτα να συγκριθεί σε απόδοση με τα μοτέρ των αυτοκινήτων που ακολούθησαν στην κατάταξη, αλλά σε συνδυασμό με τη μικρή μάζα του συνόλου αλλά κυρίως με την οδηγική τέχνη και το θάρρος του οδηγού του έγινε δυνατό το νέο ρεκόρ. Σε μια τέτοια απόλυτη επίδοση οι πέτρινες πεζούλες και τα βράχια έπαιζαν το ρόλο «μαξιλαριών», καθώς συχνά ο «Χάρος» ακουμπούσε εφαιπτομενικά πάνω τους ανεβαίνοντας υπολογισμένα με σπόντες για να μη χάνονται πολύτιμα δέκατα από στιγμιαία αφήματα του γκαζιού που λόγω χαμηλής ιπποδύναμης ήταν επιζήμια.

Στον ίδιο αγώνα, δεύτερος είχε τερματίσει ο Άλκης Μίχος με μια Mercedes 300 SL, μυθικό αυτοκίνητο τότε αλλά ακόμα και τώρα. Ο Γιώργος θυμάται πως:

Είχε πάει λοιπόν ο συγχωρεμένος ο Άλκης στον Μιχάλη Φωστηρόπουλο, αντιπρόσωπο τότε της Mercedes στην Ελλάδα, να ζητήσει κάποια βοήθεια. Αιφνιδιάστηκε ο Μιχάλης και του είπε: *«Εμείς τρέχουμε με ένα αυτοκίνητο που στοιχίζει 55.000 Δρχ. Το δικό σου κοστίζει δυο εκατομμύρια. Τι βοήθεια να δώσουμε;»*



Μάιος του '64. Τεχνικός έλεγχος του IB' Δ.Ρ.Α., κοστούμαρισμένοι με το Χάρη Λυμπερόπουλο. Δεν θα έτρεχαν ποτέ μαζί, μετά από βέτο της Λέσχης.

Αλλά και στο Anus σε μια συγκέντρωση περισσότερων από από εκατό διακεκριμένων οδηγών από όλη την Ευρώπη, όπου κατετάγη δεύτερος στερούμενος την νίκη από ένα τεχνικό πρόβλημα σε ένα περιβάλλον ολότελα άγνωστο για αυτόν με τις μεγάλες κλήσεις στις στροφές, έδωσε σε διεθνές επίπεδο τα διαπιστευτήρια του.

Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι ο κόσμος των αγώνων την εποχή που ο Γιώργος πρωταγωνιστούσε ήταν ολότελα διαφορετικός. Μια αφήγηση του, για το Φθινοπωρινό του '63, όπου σκοτώθηκε ο Τάκης Τσερκάκης και τραυματίστηκε σοβαρά ο Μανώλης Κοτσώνης μας βάζει στο κλίμα:

«Δεν τρέχω, βρίσκομαι στην Αθήνα, με ειδοποιεί η Άσπα, σύζυγος του Μανώλη Κοτσώνη για το συμβάν. Παίρνω τη Mercedes του Φωστηρόπουλου και κατεβαίνω στην Τρίπολη με νευροχειρουργό για να εκτιμηθεί η κατάσταση του Μανώλη, που οι πρώτες γνωματεύσεις κάνουν λόγο για βαριά εγκεφαλική διάσειση, θλάσεις στη σπονδυλική στήλη, θλάση της βρεγματοϊνιακής χώρας. Αφήνω το γιατρό στο νοσοκομείο και πηγαίνω στη Στεμνίτσα.

Εκεί, μέσα στην άδεια, κρύα εκκλησία στις 11 το βράδυ του Σαββάτου αντικρίζω το νεκρό Τάκη με το κράνος ακόμα φορεμένο και το κρανίο άσχημα χτυπημένο. Μικροί λεκέδες από αίμα που προφανώς είχε συκρατήσει το κράνος έχουν μαρκάρει το πάτωμα. Ο παπάς του χωριού μου λέει ότι δεν μπορεί να τον κρατήσει άλλο. Ή θα τον θάψει την επομένη ή πρέπει να φύγει. Μυρίζω τα ρούχα του, φορούσαμε το ίδιο άρωμα και τότε θυμάμαι τη μάνα του. Μια μικρόσωμη γυναίκα, που κάθε φορά που πήγαινα να πάρω τον Τάκη για δοκιμές με αγκάλιαζε, κρεμιόταν πάνω μου και μου έλεγε με νόημα και μ' όλη την αγωνία που μπορεί να έχει μια μάνα για το σπλάχνο της, «Γιώργο, θέλω τον Τάκη μου να μου τον φέρεις πίσω».

Φόρτωσα το νεκρό κορμί του φίλου του στο αυτοκίνητο και έφυγα για την Τρίπολη, όπου το παρέδωσα σε νεκροφόρα προκειμένου να έρθει στην Αθήνα. Από εκεί, με πνεύμα θολό, με μια λύσσα, ένα θυμό, μια οργή και πίκρα πρωτόγνωρη, επέστρεψα πίσω. Στη συνείδησή μου έφταιγαν οι οργανωτές. Αρνήθηκα μάλιστα να υπογράψω δήλωση ότι ο αγώνας ήταν εντάξει. Αντάρτης και εκεί. Με στιγματίσε και αυτό.»



Σεπτέμβριος του '65. Αεροδρόμιο Μίκρας. Θεσσαλονίκη. Από αριστερά εικονίζονται ο Σωτήρης “Είπωρχ” Σοφιανόπουλος, ο Σταύρος Ζαλμάς και ο Γιώργος Ραπτόπουλος. Η δεύτερη γενιά των Ελλήνων αγωνιζομένων είχε εξαιρετικές προσωπικότητες και έξοχες προοπτικές.

Εξίσου σημαντική είναι και η μαρτυρία του για την ανάβαση της Φιλερήμου του '63.

«Παρακολουθώντας στις προπονήσεις τον Πέτρο Κουβάτσο να στρίβει την τελευταία δεξιά θεώρησα ότι περνούσε τα όρια, πράγμα που του είχα επισημάνει. Στον τερματισμό υπήρχε το καφενείο του Παντελή, τόπος συνάθροισης των αγωνιζομένων κατά τις δοκιμές, όπου συζητούσαμε. Σε μια από αυτές τις συναντήσεις, λοιπόν, το είχα πει στον Πέτρο ότι από το συγκεκριμένο σημείο περνούσε σχεδόν εκτός ορίων, έτσι, όταν την ημέρα του αγώνα κι ενώ περίμενα να ξεκινήσω έμαθα το συμβάν, ούτε ρώτησα τι και πως. Ήξερα. Ήταν πολύ σκληρό.»

Είπαμε και τα σύγχρονα, για τις θετικές εξελίξεις στην Ομοσπονδία, για τον Riccardo. *«Είναι πολύ γρήγορος, ορμητικός, αποφασιστικός. Δεν έχει κάτι «Ευρωπαϊκό» στο οδηγημά του. Θυμίζει Λατίνο. Είναι ρίσκος, σχεδόν τον φοβάμαι μη βγεί»* ήταν το σχόλιο του.

Είπαμε και άλλα, περισσότερο διαπροσωπικά. Έγινα αποδέκτης ενός σχολίου τόσο θετικού που ντράπηκα περισσότερο από αυτόν, τότε που νίκησε για πρώτη φορά με μοτοσυκλέτα. Κάναμε και το συνηθισμένο μνημόσυνο του πατέρα μου Σταύρου με κάποια χαριτωμένα για την κοινή μας ζωή, και με άλλα θυμωμένα για όσους φρόντισαν, να αναχωρήσει έτσι πρώιμα και άδικα.

Αποχαιρετιστήκαμε μπροστά σε ένα BMW C600sport που οδηγούσα. Με ρώτησε τι ήταν ο διακόπτης στα πλευρικά της σέλας. Του απάντησα ότι η σέλα είναι θερμαινόμενη και αυτός ο διακόπτης την ενεργοποιούσε.

Όταν έφυγα προσπαθούσα να καταλάβω το χάσμα ανάμεσα στο σήμερα και το '50 που ο Γιώργος ανέβαινε χειμώνα στη Ζωοδόχο Πηγή με τη Horex και τραβούσε να ματοτσίνωρα που είχαν κολλήσει από την υγρασία της ομίχλης που πάγωνε.

Καμιά φορά λυπάμαι που δεν γεννήθηκα νωρίτερα...

