

Έχοντας ήδη λησμονήσει τι έψαχνα (όχι και τόσο σπάνιο φαινόμενο), στο ψηφιοποιημένο φωτογραφικό μου αρχείο, έπεσα πάνω σε μια εξαιρετική σειρά φωτογραφιών του φίλου Δ. Γ. Σ. από τον κάπως μακρινό, πια, Ιούλιο του '74. Στα 19 του, τότε, ο Δημήτρης φωτογράφιζε και έγραφε για την «Ομάδα».

Εστιάζω στον αγώνα ομάδας Ένα (Gr.1) για διάφορους λόγους: Κατ' αρχάς διότι ανακάλυψα μια πανέμορφη εικόνα του Kadett που συμμετείχα στο [13ο I.P.A](#). Ακολουθώ διότι ήταν μια θαυμάσια ευκαιρία να μνημονεύσουμε την κατηγορία της ομάδας 1, στα πρώτα της μάλιστα βήματα, ακολουθώ να ξεφυλλίσουμε τον τύπο της εποχής, αλλά και να θυμηθούμε πρόσωπα και πράγματα. Τέλος, διότι θα κάνω χαρούμενο τον αναγνώστη Γιώργο Β. από το Αγρίνιο με την ομολογηθείσα αδυναμία του, προς την φίρμα του «Κεραυνού».



Ο Τζώ νυς στρίβει το Kadett στην παρακαμπτήριο με γυαλιά μοτοσυκλετιστή (goggles) πάνω από το γείσο του κράνους. Για όσους απορούν, τα σπασμένα παρμπρίζ ήταν σύνηθες φαινόμενο σε πολλούς αγώνες στο Τατόι, όπου υπήρχαν αρκετές μικρές πέτρες πάνω στην οδόστρωμα και αν το προπορευόμενο όχημα πατούσε κάποια, την εκσφενδόνιζε με ορμή, προς το παρμπρίζ του επόμενου. Ο Τζώ νυς ήταν έτοιμος και για αυτό το ενδεχόμενο σε μια εποχή που τα laminated κρύσταλλα δεν είχαν επιβληθεί. Το Kadett κάθεται ψηλά πάνω στις Minilite και στα φαρδιά racing, πιθανότατα Dunlop ελαστικά. Η φωτό είναι από τις δοκιμές του Σαββάτου όπου το λευκό Opel με το νούμερο δύο στις πόρτες, έκανε τον τρίτο χρόνο.

Κυριακή 30 Ιουλίου 1974 λοιπόν, αγώνας ταχύτητας Τατοίου ομάδας 1. Νικητής ο Γιώργος Μοσχούς με διλιτρη Velocce. Στο καπώ της ξεχώριζαν τα λογότυπα των τσιγάρων «Δελφοί» της καπνοβιομηχανίας Κεράνη. Οι παλιότεροι του χώρου, ίσως θυμούνται ότι εκείνη την εποχή «Δελφοί φίλτρο» κάπνιζαν από τα χαρακτηριστικά πλακέ πακέτα με τις εγκάρσιες γραμμώσεις, ο Αλέξανδρος Δαρδούφας, ο Γιώργος Μοσχούς και η Πέγκυ Τρικιάκου.

Τα υπόλοιπα αγωνιστικά, τα αφήνω στη γραφίδα του Τάκη Πιρπιρή που, εκείνη την εποχή,

κοσμούσε με τις γνώσεις και το ύφος του

το περιοδικό «4τροχοί. Το ρεπορτάζ έχει ενδιαφέρον διότι μας μεταφέρει όλη την ελεγκτική δυσκολία της κατηγορίας 1 καθώς και πλήρη περιγραφή των συνθηκών. Άλλη μια ιδιαιτερότητα είναι οι πελώριες διαφορές ανάμεσα στους χρόνους των δοκιμών και του αγώνα, όπου οι δεύτεροι είναι πιο γρήγοροι από τους πρώτους.

Τούτο το ελληνικό φαινόμενο, συνέβαινε διότι οι οδηγοί είχαν στη διάθεσή τους μόλις μισή ώρα, για την διαδικασία των δοκιμών και των χρονομετρημένων δοκιμών, προκειμένου να θυμηθούν τη διαδρομή της «πίστας», να ρυθμίσουν ότι χρειαζόταν και να προσπαθήσουν για ένα γρήγορο γύρο. Η κατάσταση τη δεκαετία του '60 ήταν χειρότερη καθώς δοκιμές και αγώνες γίνονταν την ίδια μέρα.

ΤΟ ΓΚΡΟΝΤ 1

Από την φορά ο θάνατος ήταν πιο έντονος από τον προηγούμενο, οι γιοι τι δεν έγινε περισσότερο ο Μοσχός ή γιατί δεν ήταν καλύτερος ο Κωνσταντός. Αλλά γιατί υπήρχαν «κατά διαδοχή» ορισμένες και μερικές από αυτές δεν ήταν καθόλου κακές.

Ο Τζάνης Περασιόζου επανοικονομήσε με το «Οχιλά Κάντετ 1900» που είχε διακοσμήσει τότε «προσφέρει» στην πρώτη αγώνα με τις «αδελφές» φθικές πολύ καλύτερα. Ο Τζάνης, που, καθώς δεν τον έβρουν θα ήρθε να πορευτεί ότι πορευτεί από τον πελάτη Άλκο, είτε αναπολογούμενος ήταν έφτασε μετά τον θάνατο και το αποτέλεσμα που, ότι είχε αλλάξει πρόπονα γιατί «έπρεπε» λόγω κάποιου αλλοιώσε... Γρατί επανακατασκευασ... Γιατί τον μείψαν πως είναι δυνατόν στην πρώτη αγώνα να έκανε 198/188 μίλι το γύρο, και 2.27,8 το γύρο και όταν επανακατασκευάσε το αποτέλεσμα και αφού η ΕΠΠΑ έκανε έμφωνία τις «προβλέψεις» της από ταπεινά έλεγχο που αποδείχτην γκαρνά. Ένα μετά τον θάνατο τους έκανε 198/188 και το γύρο, και 2.21,8. Ο Τζάνης όμως, τρέφει από Γκαρνά Ένα και το αποτέλεσμα που είχε αλλάξει.

Ο Γάβριος Μοσχός, με δυναμισμό τον κριτική από το αποτέλεσμα οριστική το της κριτικής φημιόδο, έκανε το Κιόρο-κίποτα Στάση επανόδο και κατέβη από με την Άλκο Βελόνη της «Δεκάρο-Φίλο», το αποτέλεσμα δεν είχε καν βέλους στην θέση των Νεμελάρο αλλά δεν τα προβάλλει μερικές φορές, ο-δεν την όφει και παραβιάζοντας με το-δεν γύρο περσιόζου από το Άσιντι 80 ΤΖ, — ΤΖ του Άλκο, ναυτικός μόνον που στην άλλα αγώνα θα του έδανε την 198/188 μίλι, μέρος από όλα το αποτέλεσμα Γκαρνά 2111.

Το ΤΖ ΤΖ της «ΦΟΜΑ Α.Ε.» που την «Λευκίδα» παρουσιάζει έστω για την καλύτερη του διάταξη θέσε, αναπολογούμε να μη την θέση από και απόλυτη-κά Έστω Μείκο και Βελόνη ΤΖ απόλυτη, είχε με το κινή (αυτολογισμύ) σε από τις αναπολογούμε φθικές, και φορούσε για πρώτη φορά από Τάτο «αλλά» Κίση με τις φθικές Ζάντες της «Be — Be — Ec» που του έδανε ένα με «κατά» από παλαιό όχημα και φυσικά καταπληκτικό κέρμα. Ο

γύρος που ήταν ένα προμύρο για 1900 * εκ. 2.221 και η παραγωγή του με 111.423 χιλ. πολύ κοντά στο όριο του κυ-Ανδρόμα.

Για την τετραμή θέση υπάρχουν οριστά παραδείγματα: «Μέλι ή κηφήν» από Γκαρνά Ένα Βελόνη του Κοντούζογλου ή Έστω Μείκο του Κωνσταντού που πρέπει να είναι ένας πολύ καλός οδηγός, το αποτέλεσμα (μέ το παλαιό) Άσιντι 80 ΤΖ — Έλ του Μίρι Μοσχά (που ή- του τόσο η μέση του με καλή Τάτο που άφισε έλαμνο το σκόρος του στη Γλαρι-ζο (το παρακάτω) και άφισε το καλόν το νομικά 80 ΤΖ — ΤΖ του, για πρώτη φο- ρα έφτασε από Τάτο Παναγιώτι και η Κίση 2600 της Πάλκο.

Η καλύτερη περί (και το αλκοολικό στο μύ) του Μοσχά (μικρότερο στην εκ- κίνηση και το ΤΖ — Έλ περσιόζου έμ- προς από τον αναγνωριστικό που, καταρ- κήσεις να μείνει έφισε, για μερικούς γύ- ρους, Γρήγορα όμως τον πέρασε ο Κοκο- Άλκος με πολύ υψώτο πρώτο από ταπικά και άφισερα ο πιο άφισερα από Τάτο Κοντούζογλου από πρώτο φάση, έφισε φθικόντας τον μύλο που από ένα πολύ άφισερα Έστω Μείκο, Γρήγορα φάση, η-ε- γανει και το Κίση, ένα ο Παναγιώτις με τον Βίση Γκαρνά 80 ΤΖ — 2111 είχαν την δική τους μοναχία.

Έλαμο ο Κοκαλάκης έφισε ένα μεγα- λωπικό τέι — α — κί, από σκαπύ Νί- γο που από η σφαίρα, και ο Κωνσταν- τίνος με τον Μοσχά ανέφισαν από μια θέσε, ένα ο άφισερα του Έστω Μείκο, με 7ο τον Παναγιώτι, που άφισερα αναπολογούμε άλλα καλόν από ποιο- τή του Τάτο.

Από τον Κοκαλάκη και τον Κωνσταν- τίνος έφισε αγώνα ότι θα έφισερα, ομοίη.

Τ.Π.

ΑΔΙΚΗΜΕΣ

1) Λευκίδα (Άσιντι 80 GT) 2.292.
2) Μοσχός (Άλκο GTV) 2.208. 3) Περασιόζου (Οχιλά Κάντετ 1900) 2.265. 4) Βελόνη (Έστω Έλ 1900) 2.264. 5) Μοσχός (Άσιντι 80 GL) 2.261. 6) Κοντούζογλου (Άλκο GTV) 2.405. 7) Κοκαλάκης (Έστω Μείκο) 2.433. 8) Βίση (Άσιντι 80 GL) 2.444. 9) Παναγιώτις (Άσιντι 80 GT) 2.446. 10) Πάλκο (Γκαρνά 2600) 2.451.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

1) Μοσχός (Άλκο GTV) 112.396 μ.ο. 1. — 2.237 το γύρο.
2) «Λευκίδα» (Άσιντι 80 GT) 111.423 — 2.251.
3) Περασιόζου (Κάντετ 1900) 108.269 — 2.318.
4) Κοντούζογλου (Άλκο GTV) 103.085 — 2.341.
5) Μοσχός (Άσιντι 80 GL) 102.884 — 2.350.
6) Κοκαλάκης (Έστω Μείκο) 102.492 — 2.358.
7) Παναγιώτις (Άσιντι 80 GT) 101.892 — 2.363.

Εκκίνηση της ομάδας 1. Διακρίνονται από αριστερά στην πρώ τη γραμμή το 80 GT του «Λευκίδα» που έχει ήδη ένα μικρό προβάδισμα, η Veloce του Μοσχού και το Kadett του Τζώ νυ. Πίσω τους η άλλη Veloce του Κοντούζογλου και το Escort του Κοκαλάκη.

Απομένει το ερώτημα γιατί ο Νίκος Βαγιανός, με το λευκό Mini, ένα τόσο πηγαίο όσο και ανεκμετάλειτο, για να μην πω «άμυαλο» ταλέντο, ξεκινά στο τέλος αφού είχε κάνει τον 4ο χρόνο στις δοκιμές. Ο νικητής Γιώργος Μοσχός κατέβασε εννιά δευτερόλεπτα (!) το χρόνο των δοκιμών και τερμάτισε άνετα μπροστά από τους υπολοίπους όπως συνάγεται από τις

μ.ω.τ. των αποτελεσμάτων.



υ.γ. αναμφίβολα άσχημη αλλά ατυχώς αναγκαία διαδικασία το «σφράγισμα» των φωτογραφιών με υδατογραφήματα, μόνη δυνατή αντίδραση στην αυθαιρεσία του διαδικτύου. Δεν είναι ενοχλητική μόνον η άνευ αδείας χρησιμοποίηση του υλικού. Είναι εξ ίσου εξοργιστικό ότι επιπροσθέτως προσποιούνται και τους επαίοντες...