

edito



Στο σύντομο αλλά πολύ ενδιαφέρον έργο του, «Εμείς και οι αρχαίοι», ο Ιταλός καθηγητής της κλασσικής Φιλολογίας Luciano Canfora, μας δίνει την άποψη ότι η Ιστορία γεννήθηκε από την αφήγηση ενός μόνο προσώπου, του βασιλιά, που διηγείται τα επιτεύγματά του.

*«Ο Δαρείος μιλά και ο λόγος του είναι η μεγάλη επιγραφή στο Μπεχιστούν, που ακόμα θαυμάζουμε στην Περσία, γραμμένη στα ακκαδικά, στα αραμαϊκά και στα ελαμιτικά, τις γλώσσες που μιλούσε η πολυεθνική αυτοκρατορία του. Σε μια μεταγενέστερη εποχή η χαρισματική μορφή του Αυγούστου μιλά διαμέσου των*

*Res*

*Gestae*

*, γραμμένων και εκτεθειμένων σε διάφορες περιοχές της αυτοκρατορίας σε δύο γλώσσες, ελληνικά και λατινικά.»*

Για το τρόπο που αυτή η συνθήκη άρχισε να διαφοροποιείται ο Canfora μας λέει:

*«Ο πρώτος που θα μπορούσε να πούμε ότι διαφωνεί, με την ιστοριογραφία των βασιλικών επιγραφών είναι ένας Έλληνας από την Ιωνία, ο Εκκαταίος ο Μιλήσιος ο οποίος αρχίζει το βιβλίο του, μια περιγραφή του κόσμου εμπλουτισμένη με στοιχεία για τις προηγούμενες γενεές, άρα μυθική και ανθρώπινη Ιστορία με τη φράση: "Τάδε γράφω, ως μοι δοκεί αληθέα είναι" δηλαδή: "αυτά γράφω, όπως φαίνεται σε εμένα η αλήθεια.»*

Και καταλήγει ο Ιταλός φιλόλογος συμπληρώνοντας:

*«Αυτή η πρόταση στην πρώτη παράδα ενός σκεπτόμενου ατόμου, και όχι της αλήθειας του μονάρχη, σηματοδοτεί τη γέννηση της λαϊκής ατομικιστικής δυτικής ιστοριογραφίας, ούτε βασιλικής ούτε αυταρχικής.»*

Αν λοιπόν κάπως έτσι ξεκίνησε την πορεία της η ιστοριογραφία θα πρέπει κάποια στιγμή να ορίσουμε και πιο είναι το καθήκον του ιστορικού. Κατά τον sir L. Namier:

*«είναι παρόμοιο με αυτό του ζωγράφου και όχι με εκείνο του φωτογράφου. Δηλαδή ανακαλύπτει και φέρνει στο φως, απομονώνει και αναδεικνύει ό,τι ανήκει στη φύση του θέματος και δεν αναπαράγει αδιακρίτως όσα ερεθίζουν το μάτι. Επίσης στην Ιστορία μετράει τόσο η γενική οπτική, όσο και η σημαντική λεπτομέρεια, ενώ αυτό που πρέπει να αποφευχθεί είναι ο θανάσιμος βάλτος της ασήμαντης αφήγησης.»*

Στην κάπως ίσως χαλαρή, αλλά οπωσδήποτε ενδιαφέρουσα άποψη του περί του καθήκοντος, ο Namier έρχεται να συμπληρώσει επιδέξια με μια ακόμα ενδιαφέρουσα θέση στο τι είναι η ιστορία:

*« Η συζήτηση για το αν η Ιστορία πρέπει να θεωρείται τέχνη ή επιστήμη είναι μάταιη. Είναι σαν μια ιατρική διάγνωση. Απαιτούνται μεγάλη εμπειρία πολλές γνώσεις, και η επιστημονική συμπεριφορά ενός εξασκημένου πνεύματος.»*

Συνεχίζοντας στο ίδιο θέμα, δεν αποφεύγει μια συμπάθεια για την τέχνη, διαλέγοντας με

προσοχή τα λόγια του:

*«Ο ολοκληρωμένος ιστορικός είναι όπως ο σπουδαίος καλλιτέχνης ή γιατρός. Από τη στιγμή που θα ολοκληρώσει το έργο του, δεν πρέπει να είναι δυνατόν να εργαστεί κανείς άλλος στο πλαίσιο αυτής της σφαίρας με τους όρους εκείνης της εποχής.»*

Το ιδεολογικό περίβλημα μπορεί να κλείσει τόσο ο «δάσκαλος» όλων, ο Θουκυδίδης που δεν δίστασε να πει ότι:

*«η Ιστορία είναι φιλοσοφία που διδάσκεται με παραδείγματα»*

αλλά και ένα από τα φωτεινότερα πνεύματα του προηγούμενου αιώνα, ο Ιρλανδός Oscar Wilde , που μας διαφώτισε ότι:

*«Οποιοσδήποτε ηλίθιος μπορεί να «κάνει» ιστορία. Χρειάζεται όμως ένας ιδιοφυής για να τη γράψει.»*

Τα παραπάνω, μπορούν να αποτελέσουν ένα είδος πυξίδας, για όσους θελήσουν να αφηγηθούν κάτι από το παρελθόν. Για όσους έχουν λόγους να κοιτάξουν πίσω και να μιλήσουν, να γράψουν για αυτά που γνώρισαν, για αυτά που έχασαν, για εκείνα που αγάπησαν, για όσα τους στεναχώρησαν, για όσα ήταν σημαντικά, ενδιαφέροντα και γέννησαν έντονα συναισθήματα.

Το παρόν βιβλίο έρχεται να κλείσει τον κύκλο των εκδόσεων που αφορούν τους ελληνικούς αγώνες αυτοκινήτου. Προηγήθηκε τον Νοέμβριο του 2003 το: «50 χρόνια Acropolis rally & άλλες ιστορίες», ακολούθησε τον Οκτώβριο του 2005 το: «Όθεν ούζα καλά & άλλες ιστορίες». Καμιά από αυτές τις εκδόσεις δεν ήταν προσχεδιασμένη, ή μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου.

Προέκυψαν. Ήταν απότοκα της ανησυχίας, της επιθυμίας να αναδείξω έναν κόσμο που αποχωρούσε από το προσκήνιο, έναν κόσμο που σε μεγάλο βαθμό έζησα, θυμόμουνα και ως κάποιο βαθμό με είχε εγκλωβίσει. Από ένα σημείο και μετά το ένιωσα ως υποχρέωση, ως καθήκον, αφού κάποιες φορές αναφερόμουν σε ένα παρελθόν που συχνά το ένιωθα ακόμα σαν παρόν.

Καμιά από αυτές τις εκδόσεις δεν είχε εκδοτικούς, οικονομικούς, εμπορικούς στόχους. Ήταν ένα ταξίδι σε έδαφος άγνωστο, ενίοτε και αφιλόξενο.

Όταν κυκλοφόρησε το «Όθεν» είχα πιστέψει πως ότι είχε να δημοσιευτεί σχετικά με το αντικείμενο και τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο είχε εξαντληθεί και ταυτόχρονα κάθε σκέψη σχετικά με την προβολή εκείνου του παρελθόντος στις μέρες μας, είχε λεχθεί.



Προϊόντος του χρόνου όμως, και ύστερα από αλληπάλληλες και χρονοβόρες «καταδύσεις» στο μοναδικό αρχείο που άφησαν πίσω τους ο Φώτης Φλώρος και ο Γιώργος Κακολύρης, το οποίο με τόση λεπτότητα και τρυφερότητα διαχειρίζεται ο Νίκος Κακολύρης, προέκυψαν μια σειρά από εικόνες που άξιζαν να ξαναγεννηθούν να σχολιαστούν, να κυκλοφορήσουν.

Ήταν και κάτι άλλο, επίσης σημαντικό, που έδωσε το τελικό έναυσμα για την παρούσα έκδοση. Ήταν οι εξελίξεις που δέχτηκε το σπορ και η ηγεσία του στην Ελλάδα αυτά, τα τελευταία χρόνια. Οι συμμαχίες που αναπτύχθηκαν, ο τρόπος που διαλύθηκαν, η πιθανότητα να επανασχηματιστούν και όλη η περιρρέουσα ατμόσφαιρα που αντανακλά την έκπτωση αξιών που αδιαμφισβήτητα αντιμετωπίζει η ευρύτερη κοινωνία.

Τέλος ήταν και ένα σύνολο από πληροφορίες που έμειναν ορφανές, δημοσιευτές από τις προηγούμενες εκδόσεις.

Όλα αυτά τα στοιχεία μαζί, συνέθεσαν μια συμπαγή ιδεολογική βάση πάνω στην οποία όχι μόνο στηρίχτηκαν αλλά και αναπτύχθηκαν οι «κουκκίδες». Η βάση αυτή, καταλαμβάνει τα τρία πρώτα κεφάλαια της έκδοσης, στηρίζεται πάνω στα γεγονότα, αντλεί τη δύναμή της από το παρελθόν, ενώ οι επιδράσεις της είναι σαφείς στα υπόλοιπα κεφάλαια και σαφώς

σηματοδοτεί το φρόνημα του βιβλίου.

Αυτά σε γενικές γραμμές.

Θέλω να πιστεύω ότι υπήρξα ιδιαιτέρως προσεκτικός με ότι έχει να κάνει με την παρούσα έκδοση, ότι διαχειρίσθηκα κάθε πληροφορία με σεβασμό, ότι τελικά ούτε κρύφτηκα πίσω, ούτε αναδείχτηκα μέσα από τις λέξεις.

Θέλω να πιστεύω ότι αν όχι η μοναδική, αλλά η πιο διαλεκτή περιουσία μας, είναι η μνήμη...

Νικόλας Σ. Ζαλμάς

Νοέμβριος 2008

**για περισσότερες πληροφορίες e-mail στο: [listeningstories@tellingstories.gr](mailto:listeningstories@tellingstories.gr)**

ακολουθούν μερικές σελίδες και η αντίστοιχη θεματολογία

σελίδα 25

# Το σπορ του αυτοκινήτου στη μεταπολεμική Ελλάδα

Οι πρώτες προσπάθειες οργάνωσης πατρίδα μας έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια ενός είδους σποράς η οποία φύτεψε με τον μεγάλο πόλεμο του 20ου αιώνα, ανάμεσα στην δεκαετία του '50 και κάρπισε έως το 1960. Έκτοτε χάνοντας ολότελα τους αρχικούς χαρακτηριστικούς μεταλλάχτηκε σε κάτι διαφορετικό.

Ο κυρίαρχος λόγος που συνέβη αυτό ήταν ότι ακολούθησε πιστά τις εξελίξεις της εποχής, ήταν σχεδόν αδύνατο να είχε ακολουθηθεί διαφορετικά.

Ως πρώτη μεταπολεμική εκδήλωση (Shell Rally) που έλαβε χώρα το Φθινόπωρο, μήνες αργότερα, την άνοιξη του επόμενου έτους, δεύτερος μεταπολεμικός αγώνας που οργάνωσε ο Ράλυ Ε.Λ.Π.Α. λοιπόν το 1952, σε μια προσπάθεια ορόσημο στην νεώτερη Ελληνική ιστορία.

Μονάδα χρόνου, έλαβαν χώρα μια πληθώρα καθοριστικά γεγονότα, που από κάθε άποψη αποτελούν την ιστορία της μεταπολεμικής Ελλάδας. (1952-1953)

Μέσα σε αυτό το πολιτικό και κοινωνικό πλαίσιο υποθεθεί ότι είχαν γεννηθεί στο μεσοπολεμικό αυτοκίνητο.

Μέσα από αυτές τις αντίξοες οικονομικές συνθήκες γίνεται κατανοητό ότι αν η κατοχή και η πολυτέλεια, η εμπλοκή σε αγώνες ή το ενδιαφέρον αποδεικνύεται ο ισχυρισμός ότι εκείνοι που σπορ πέρα από ανήσυχο πνεύμα είχαν την ευκαιρία. Αυτή ήταν η πρώτη μαγιά των Ελλήνων αυτοκινήτων να υπάρξει καμιά αμφιβολία. Η δεξαμενή πρωτοπόρους του, ο μηχανοκίνητος αυτοκίνητος η κυρίαρχη τάξη. Δεν θα μπορούσε να



σελίδα 47



## 5.

# Αγώνες ταχύτητας σε Ελληνικές πόλεις

Από τα πρώτα μεταπολεμικά βήματα Ελληνικού μότορσπορ η ανυπαρξία αυτοκινητοδρομίου μοιραία οδήγησε τους ιδρυόντες σε άλλες ιδέες.

Η χρησιμοποίηση του στρατιωτικού αεροδρομίου του Τατοίου υπήρξε μια απλή αλλά ευφυής λύση στο πρόβλημα της έλλειψης πίστας. Η πρώτη χρονιά που διεξήχθη πανελλήνιος αγώνας εκεί, ήταν στις 3 Ιουνίου του 1956. Δεν ήταν ακριβώς αγώνας ταχύτητας αλλά ένας συνδυασμός ταχύτητας και ακρίβειας. Την επόμενη χρονιά όμως, στις 9 Ιουνίου του '57, "39 τολμηροί οδηγοί εξετέλεσαν την πρώτη μεγάλη ελληνική κούρσα ταχύτητας" όπως περιγράφει ο τύπος της εποχής.

Καθώς οι βάσεις για τα Πανελλήνια πρωταθλήματα είχαν τεθεί, γινόταν σαφές ότι το Τατόι δεν επαρκούσε για τις ανάγκες του υπό ανάπτυξη σπορ και επειδή το κέντρο δεν είχε άλλη πρόταση για χώρο τέλεσης αγώνα ταχύτητας, η περιφέρεια μπορούσε να δώσει λύσεις. Σε συνδυασμό μάλιστα με την προβολή της Ελλάδας, μέσα από τα πρωτόλεια στάδια του τουρισμού μπορούσε να συνδυαστεί το τερπινόν μετά του ωφελίμου.

Κάπως έτσι ξεκίνησαν τα πράγματα και έτος ορόσημο, μπορεί να οριστεί το 1958. Ήταν η πρώτη χρονιά που διοργανώθηκε αγώνας ταχύτητας στη Ρόδο. Για την ακρίβεια εκείνη η πρώτη εκδήλωση είχε χαρακτηριστεί ως "Τριήμερον αυτοκινητιστικόν Φεστιβάλ Ρόδου"

Την επόμενη χρονιά ακολούθησε η Κέρκυρα. Και οι δύο νησιωτικοί αγώνες ταχύτητας κράτησαν έως το '71. Η Ρόδος χωρίς καμιά διακοπή, η Κέρκυρα με μια χρονιά χαμένη, το '65, όταν η κακή ποιότητα των δρόμων δεν έκανε δυνατή τη εκτέλεση του αγώνα, ο οποίος διοργανώθηκε κατ' εξαίρεση εκείνη τη χρονιά στο αεροδρόμιο της Μίκρας στη Θεσσαλονίκη.

Την τελευταία χρονιά, το '71, προσετέθη άλλος ένας ακόμα νησιωτικός πρωταθληματικός αγώνας ταχύτητας. Ήταν εκείνος των Χανίων της Κρήτης. Ήταν η πρώτη και τελευταία φορά που διοργανώθηκε.

Βεβαίως, και σε άλλα μέρη του κόσμου γίνοντουσαν και γίνονται ακόμα αγώνες ταχύτητας μέσα στις πόλεις. Streets circuits, όπως είναι ο διεθνής όρος. Αλλά η παγκόσμια μοναδικότητα των 14 αγώνων της Ρόδου, των 12 της Κέρκυρας, και του μοναδικού των Χανίων συνίσταται στις τοπικές συνθήκες.

Ο συνδυασμός των ενετικών τειχών, του γαλάζιου του Αιγαίου δίπλα στην πίστα, το πέρασμα των αυτοκινήτων μέσα από τις μεσαιωνικές πύλες του τείχους δεν υπήρχε πουθενά αλλού παρά στη Ρόδο.

Αντιστοίχως το γρήγορο, δύσκολο κομμάτι της "πίστας" στη Γαρίτσα, δίπλα στα νερά του Ιουνίου, οι δύο όχι αμελητέες υψομετρικές διαφορές σε δύο αντίστοιχα, "τυφλά"



σελίδα 215

10.

Έλληνες αντιπρόσωποι αυτοκινήτων με προσωπική αγωνιστική παρουσία



Οι ανάγκες της Ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας ήταν αυθαίρετες κι αρχικά υπερέβαιναν σε όλη προμήθειες. Έτσι από το πολύ πρώτο βήμα της διαδρομής πήλινι ναυαγοί που θεωρούντο "υποκατάλλητοι" ή καλύτερα ανεπιθύμητοι, ή άλλες πιθανές λύσεις στο μέλλον που παραυλασσόταν από εξωτερικούς.

Προσπαθώντας, να προσαρμοστούν πάνω στις δυσχερείς συνθήκες φαίνεται σε ποσότητες με τη σειρά τους σπάνια των θετικών.

Το βάρος της επιρροής αυτών των εξωτερικών βρήθηκε από τις αρχές της δεκαετίας του '70 στα αέρια (όχι στην επιρροή). Μόλις στις συνθήκες της έντασης της Ελληνικής κοινωνίας της εποχής, τους έδωκε διαδρομή που οι και των προγραμμάτων των βελτιώσεων σε ευρείες κλίμακες.

Η υφιστάμενη επένδυση έγινε από τη στιγμή που η Ελλάδα παραμένει τον χρόνο Αλλά μόνον από αυτούς τους Έλληνες επιχειρηματίες ήταν η επιθυμία να κερδηθούν εισαγά στα οποία.

Τέσσερα ήταν όλα και όλα εκείνα που προσέδωσαν να συνδυάζονται το περπύνο, (συμμετέχον) μετά του υφιστάμενου (κατάλληλο).

Τέσσερες, ολόκληρα διαφορετικές προσαρμοσμένες με επίκλης επιχειρηματικές επιλογές πάνω στο δια δόμα. Ήδη όμως και θεμελιώδεις κινητικές διαδρομές.

Ο κερδοφόρος νικητής στις επιχειρήσεις του πρώτου μεγάλου πόλεμου του 20ου αιώνα, και το κέρτος 33 μήνες κέρτος στη διαδρομή της Ελληνικής οικονομίας, έτσι και έτσι ταυτό που δεν συναντήθηκαν ποτέ σε οι τέσσερες τους χρόνους σε σχέση. Τα όμοια του 20 και στα αρχές της δεκαετίας του 60, συναντήθηκαν οι δύο αρχαιότερα, ενώ σε σχέση του 70 σε αρχαίους αγώνες βρήκε επιπτώσεις σε ένα νέου με τον αρχαιότερο.

Οι επιπτώσεις, το ένα και τις ημέρες τους και σπείρα εμφανίστηκε.

Έλληνες rally αντιπρόσωποι 215

26 | κενό στο χρόνο & άλλες ιστορίες

Έλληνες αγωνιζόμενοι που "χάθηκαν" την ώρα της δράσης

13



Γιώργος Κουβαράς, Aprilia 43 Γρανόβα



Γιάννης Παπαδόπουλος, Aprilia 43 Ρεθιά



Γιάννης Μάμας, Aprilia 43 Ρεθιά