Λίγα λόγια για την έκδοση



Ο Νικόλας Ζαλμάς ερεύνησε, κατέγραψε και εξέδωσε την ιστορία του ράλυ Ακρόπολις. Σε ένα βιβλίο 240 σελίδων παρατίθεται το παρελθόν του σημαντικότερου γεγονότος του μηχανοκίνητου αθλητισμού της χώρας μας των τελευταίων 50 ετών. Με 820 εικόνες, πολλές από τις οποίες βλέπουν το φως της δημοσιότητας για πρώτη φορά, με ιδιαίτερη έμφαση στην έρευνα και στην ακρίβεια καταγραφής των γεγονότων ξετυλίγεται η ιστορία του πιο σπουδαίου εθνικού μας αγώνα.

Με πλήθος στοιχείων, στατιστικά δεδομένα, πλήρη αποτελέσματα φιλοδοξεί να γίνει και ένα χρήσιμο εργαλείο για όσους ασχολούνται επισταμένως με τους αγώνες και δη με το ράλυ Ακρόπολις. Στα χρόνια της διοργάνωσής του, συνέβησαν τόσα και τέτοια που άλλαξαν την όψη του κόσμου, μαζί και την όψη των αγώνων. Ο κόσμος δεν θα ξαναγυρίσει ποτέ στους ίδιους ρυθμούς το ίδιο οι αγώνες και οι άνθρωποί τους. Ελάχιστη συνεισφορά για αυτό το παρελθόν, για αυτή την Ελλάδα που ολοένα σβήνει, χάνεται και απομακρύνεται από τις μνήμες και από τις ...οθόνες μας είναι τούτο το βιβλίο για τα 50χρονα του ράλυ Ακρόπολις

edito

Ήταν, της πρώτης άνοιξης αγάπη



Με άδολη, αλλά πικρή νοσταλγία, ταξίδευα μερόνυκτα σκυμμένος πάνω από τη φωτοτράπεζα, θαυμάζοντας τα 6 X 6 αρνητικά των Rollei του Φώτη Φλώρου, δουλεμένα

με αστείρευτο κέφι και ιδιαίτερη γλύκα.

Πολλές εικόνες οικείες, κάποιες άγνωστες αφού δεν έγιναν ποτέ χαρτί, άλλες ξεχασμένες, θαμμένες από τις ανάγκες της καθημερινότητας, πέρναγαν και ξύπναγαν αναμνήσεις, ενεργοποιούσαν συγκινήσεις, θύμιζαν αγωνίες.

Παρέλασαν, μέσα από τη λούπα, υπουργοί και πρωθυπουργοί, πρίγκιπες και βασιλείς, πλούσιοι και πένητες, όλοι ήρωες ενός αλλόκοτου σεναρίου, που παίχτηκε στο πιο εκλεκτό σκηνικό του κόσμου.

Στα μονοπάτια εκείνης της Ελλάδας.Στις σκιές του Ολύμπου και της Γκιόνας, στις πλαγιές του Βέρμιου στις όχθες του Αλιάκμονα, με θέα τον Κορινθιακό ή τον Παγασητικό, ανάμεσα από ξακουστούς κάμπους ή δοξασμένες κορφές.

Ήταν ένα σύνολο από τα πιο όμορφα χρώματα, τις πιο εκλεκτές ανατολές, τις πιο διαλεκτές μυρωδιές, τους πιο καθαρούς ήχους, το πιο ξεχωριστό θρόισμα κωνοφόρων, ένα αληθινό πανηγύρι των αισθήσεων.

Ο αγώνας; ποιος αγώνας;

Για μια κατηγορία ανθρώπων, το Ακρόπολις ήταν ένα είδος άλλοθι κι' έδρασε σαν μια πύλη της ιστορίας, σαν ένα βήμα σε έναν άγνωστο μα υπαρκτό κόσμο.

Ήταν της πρώτης άνοιξης αγάπη. Στην Ελλάδα, τη χώρα του ονείρου. Ένα είδος ακραίας συναισθηματικής άσκησης. Για μερικούς έτσι παρέμεινε. Μια γνωριμία με τη φύση, μια αναμέτρηση με την κόπωση, τη νύκτα, τη σκόνη. Ένα μάθημα ιστορία, γεωγραφίας, κια πατριδογνωσίας.

Όμως τα χρόνια περνούσαν. Άλλαζε η Ελλάδα, άλλαζαν οι Έλληνες. Άλλαζε κι ο αγώνας. Έτσι έκλειναν οι πύλες της ιστορίας, χορτάριαζαν τα μονοπάτια, ξεθώριαζαν τα μαθήματα,

η υπόθεση πήγαινε αλλού.

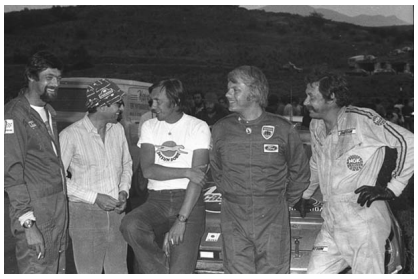
Πενήντα χρόνια μετά, πέραν του ονόματος (κι αυτό πόσο άραγε θα αντέξει ακόμα;) τα κοινά στοιχεία απουσιάζουν.

Το βιβλίο αυτό φιλοδοξεί να καταγράψει με ακρίβεια τα γεγονότα, με σεβασμό, τις αλλαγές με τρυφερότητα το παρελθόν.

Να αφηγηθεί τα 50 χρόνια του ράλυ Ακρόπολις και ...άλλες παράλληλες ιστορίες.

Να θυμηθεί, με ανιδιοτέλεια την αγάπη της πρώτης άνοιξης.

Ν.Σ.Ζ.



μερικές, τυχαία, επιλεγμένες σελίδες



Σπάνια έγχρωμη εικόνα από την παρέλαση των τερματισάντων μπροστά από τους επισήμους στο λόφο του Φιλοπάππου το 1959.

	Έλληνες			Ξένοι			Σύνολο		
	Εκκ.	Τερμ	%	Εκκ.	Τερμ	%	Εκκ.	Τερμ	%
1953	19	5	26,3	7	2	28,6	26	7	26,9
1954	34	18	52,9	7	4	57,1	41	22	53,7
1955	41	22	53,7	12	3	25,0	53	25	47,2
1956	46	33	71,7	39	29	74,4	85	62	72,9
1957	34	24	70,6	30	17	56,7	64	41	64,1
1958	32	17	53,1	29	15	51,7	61	32	52,5
1959	39	23	59,0	38	14	36,8	77	37	48,1
Σύνολο	**245**	**142**	**58,0**	**162**	**84**	**51,9**	**407**	**226**	**55,5**

Τα πράγματα, όπως τουλάχιστον δείχνουν οι στατιστικές τερμάτιζαν περισσότερους από τους μισούς εκκινήσαντες. Από τον πίνακα επίσης συνάγονται τα εξής: Οι Έλληνες εκκινήσαντες είναι περισσότεροι, το ίδιο και οι τερματίσαντες. Αυτό που επίσης έχει σημασία είναι ότι οι έλληνες αγωνιζόμενοι έχουν μεγαλύτερο, καλύτερο ποσοστό τερματισμών από τους αλλοδαπούς. Αυτό μπορεί να ερμηνευτεί κυρίως με το επίπεδο των ξένων. Συμμετείχαν δηλαδή λίγοι που διεκδικούσαν και κέρδιζαν τις πρώτες θέσεις αλλά οι υπόλοιποι είχαν υψηλό ποσοστό εγκαταλείψεων. Σε κάθε περίπτωση όμως ο κάθε συμμετέχων είχε περισσότερες από 50% πιθανότητες να τερματίσει.

ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΝ
ΤΟΥ Σ' ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΡΑΛΛΥ "ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ,,
1959
28 — 30 Μαΐου 1959

Α' ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Σταθμός Έλέγχου	χιλιόμ. σύνολ. χιλ.	χρόνος Άφετηρία
1. ΑΘΗΝΑΙ		Άφετηρία
2. ΣΟΥΝΙΟΝ	Σταθμός Έλέγχου	Διελεύσεως
3. ΤΥΜΒΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ	148	148 2.28'
4. ΣΧΗΜΑΤΑΡΙΟΝ	Σταθμός Έλέγχου	Διελεύσεως
5. ΘΗΒΑΙ	90	238 1.30'
6. ΔΕΛΦΟΙ	95	333 1.35'
7. ΜΠΡΑΛΟΣ	Σταθμός Έλέγχου	Διελεύσεως
8. ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Σταθμός Έλέγχου	Διελεύσεως
9. ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	Σταθμός Έλέγχου	Διελεύσεως
10. ΛΑΡΙΣΣΑ	318	651 5.18'
11. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	279	930 4.39'
12. ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟ	Σταθμός Έλέγχου	Διελεύσεως
13. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ	351	1281 5.51'
14. ΙΑΣΜΟΣ	Σταθμός Έλέγχου	Διελεύσεως
15. ΣΕΡΡΑΙ	270	1551 4.30'

Β' ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

16. ΤΕΡΓΕΣΤΗ			Άφετηρία
17. ΖΑΓΚΡΕΜΠ	263	263	5.000
18. ΒΕΛΙΓΡΑΔΙΟΝ	390	653	5.35'
19. ΣΚΟΠΙΑ	452	1105	8.10'
20. ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ (μόνο θεατ.)		Σταθ. Έλέγχ.	Διελ.
21. ΣΕΡΡΑΙ	425	1531	8.06'

Γ. ΚΟΙΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Ι) Εἰς τὸ Κοντρόλ Σειρῶν τὰ αὐτοκίνητα τὰ προερχόμενα ἐκ Τεργέστης θὰ ἐκκινοῦν μὲ τὰ ἐξ Ἀθηνῶν ταυτόχρονα καὶ θὰ ἐκκινήσουν ἀπὸ κοινοῦ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς διαδρομῆς.

β) Ἀπὸ τὸ Κοντρόλ Σειρῶν ἀρχίζουν οἱ εἰδικοὶ διαδρομοὶ τοῦ ἀγῶνος.

15. ΣΕΡΡΑΙ	(ἔναρξις τῆς κοινῆς διαδρομῆς)		
	Α' ὁμὰς εἰδικῶν διαδρομῶν		
21. ΕΔΕΣΣΑ	185	185	3.05'

Β' ΟΜΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

22. ΠΙΣΣΟΔΕΡΙ	Σταθμός Έλέγχου		Διελεύσεως
23. ΚΑΣΤΟΡΙΑ	148	325	2.48'
24. ΓΡΕΒΕΝΑ	93	418	1.33'
25. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	70	488	1.10'
26. ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ	124	612	2.04'
27. ΦΡΑΓΚΙΣΤΑ	76	688	1.40'
28. ΑΓΡΙΝΙΟΝ	74	762	1.40'
29. ΑΝΤΙΡΡΙΟΝ	79	841	1.19'
30. ΟΛΥΜΠΙΑ	128	969	2.50'

(Συμπεριλαμβάνεται 1 ὥρα διαναπαύσεως)

Γ' ΟΜΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

31. ΚΑΛΑΜΑΙ	220	1189	3.40'
32. ΣΠΑΡΤΗ	63	1252	1.16'

Δ' ΟΜΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

33. ΤΡΙΠΟΛΙΣ	65	1317	1.05'

Ε' ΟΜΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

34. ΚΟΡΙΝΘΟΣ	113..	1430	1.53'
35. ΑΘΗΝΑΙ	86	1516	1.26'
Σύνολον διαδρομῆς Ἀθηνῶν εἰς χλμ.			3067
Σύνολον διαδρομῆς Τεργέστης εἰς χλμ.			3047
Σύνολον διαδρομῆς Ἀθηνῶν εἰς ὥρας			53.20
Σύνολον διαδρομῆς Τεργέστης εἰς ὥρας			54.20

Σημειώσεις: Εἰς τοὺς ἀναγραφομένους χρόνους περιλαμβάνονται καὶ οἱ ἀπαιτούμενοι χρόνοι τῶν τελωνειακῶν διενεργειῶν εἰς Ρίον.





Κάτω από συν
περιμένουν να
ταχύτητας στο
διακρίνονται α
Zasada, τα δυ
(28) και το Co
Στη δεύτερη α
P. Moss Carlis
ενώ στην τρίτ
του πρώτου Έ
το 1800 maxi

Ο Τύπος

Το «Βολάν» και ο τρόπος γραφής του είναι ιστορία. Η νέα, μαχητικότερη γενιά των ειδικών κονδυλοφόρων είναι παρούσα. Αρκετοί από αυτούς δοκιμάζουν την τύχη τους και ως αγωνιζόμενοι. Έτσι αντιλαμβάνονται πια και πρακτικά το δύσκολο της υποθέσεως, αλλά συχνά παραμένουν μετέωροι ανάμεσα στη Μαστοράκειο σχολή της αυστηρής και ενίοτε άδικης ή, ακόμα χειρότερα, εμπαθούς ασπρολαστιχάδικης κριτικής και των δικών τους εμπειριών.

«Φαντάζομαι τη ζήλια των μπαλαδόρων! Με τα χρόνια το "Ακρόπολις" μεγάλωσε. Ήταν κάποια παληά εποχή που παρακολουθούσαμε τις εκκινήσεις μαζί με τους κριτές και δώδεκα άλλους ανθρώπους. Ήταν τότε που μερικοί οικονομικά σύρωστοι Αθηναίοι έπαιρναν τις πρώτες θέσεις όπως παίρνουν το απογευματινό τους τσάι».

Κώστας Καββαθάς,
«Νέο αυτοκίνητο», Αρ. 135-136, Ιούνιος 1966



Λύσσαξε στην τριάδα των τελευταίων ε.δ. του '68 ο Rauno Aaltonen στο επικό κύκνειο άσμα των Coopers στην Ελλάδα. Ήθελε την 5η θέση, ήθελε να βρεθεί μπροστά από την H.F. του Harry «Sputnik» Kallstrom και το κατάφερε, τρομάζοντας, έστω περιστασιακά, ακόμα και αυτόν τον ατρόμητο και αδικοχαμένο Henry Liddon. Εδώ το πλήρωμα φτάνει στην Ακρόπολη με racing Dunlops.



*Πάνω: Τα πρ
στοιχισμένα α
παραμονές τα
Κάτω: Η απα
για ένα παλύ
«Σιρόκο» Λιβ
Kadett 1.9, 6*

1975-1981



Πάνω: Στην πρώτη τους (και τελευταία) κοινή εμφάνιση στο «Ακρόπολις» οι «Σιρόκο» - Κώστας Φερτάκης εγκατέλειψαν από σπασμένη πλήμνη στο Δίστομο, ενώ μέχρι εκεί είχαν ταλαιπωρηθεί από προβλήματα με τον κινητήρα τους. Δεξιά και κάτω: Κλείνοντας μια καριέρα γεμάτη διακρίσεις ο «Σιρόκο» με συνοδηγό τον Μ. Μακρυνό έφερε την «μπουμπού» 9η στο Παναθηναϊκό Στάδιο. Ήταν ο δεύτερος και τελευταίος τερματισμός stratos σε «Ακρόπολις» και η έναρξη θέση ήταν επιτυχία, αν υπολογιστεί ότι είχε πίσω του τον Makinen, τον Klaid, ενώ ένας Rohrl ήταν μόλις 5ος.



Ο Τύπος

Έχει περάσει α
έχει άποψη, κά
τρο ούτε την α
χώς αυτογελοι

«Η εποχή τω
νάκη, Σ. Ζάνν
δουμπάκη, Α
τόσων άλλω
αγώνες σχεδ
στικά και αμ
η προετοιμα
απαραίτητες
Άρης Σταθάκη
«Motor Hellas

«Παραλίγο
κεφάλαιο, ο
να χαρίση σ
του, τη Μαρ
στο ράλλυ Α
σπάθειές τ
τον Χάρυ -Σ
γώντας σαν
ρισε μια συγ
νική εταιρε
«4Τροχοί», Ιου

«Τα χειροκρ
απομακρύνθ
το, κάτω απ
σες, πεταμέν
πελλάκια απ
κρυράχης, τ
κούς θα ησυ
θει ο Μάης τ
λι να οργώνο
μάδες. Ως τη
φορά η Ελλά
γκόσμιου αγ
γανώνοντας
Ν. Σ. Ζαλμάς,

1982 (29ο)

	Οδηγός	Συνοδηγός	Χώρα	No	Αυτοκίνητο	Ο/Κ	Χρόνος
1.	**κ. M. Mouton**	**κ. F. Pons**	Γαλλία	9	Audi Quattro	IV/21	12.54.44
2.	**W. Rohrl**	**C. Geistdorfer**	Δ.Γερμανία	1	Opel Ascona 400	IV/21	13.08.23
3.	**H. Toivonen**	**F. Gallagher**	Φινλανδία	6	Opel Ascona 400	IV/20	13.17.21
4.	**S. Mehta**	**κα. Y. Mehta**	Κένυα	12	Nissan Violet GTS	IV/20	13.27.28
5.	**Γ. Μοσχούς**	**Α. Κωνσταντακάτος**	Ελλάς	16	Nissan Violet GTS	IV/20	13.36.24
6.	**J. McRae**	**J. Grindrod**	Μ. Βρετανία	10	Opel Ascona 400	IV/21	13.40.16
7.	**Π. Μοσχούτης**	**«Σίλφ»**	Ελλάς	20	Fiat 131 Abarth	IV/20	14.21.48
8.	**«Λεωνίδας»**	**Σ. Κοκκίνης**	Ελλάς	17	Renault 5 Turbo	IV/20	14.37.28
9.	**Τ. Γερενάς**	**Γ. Κέπετζης**	Ελλάς	67	Datsun 160 J	II/17	16.06.10
10.	**Haisier**	**Blumberber**	Δ. Γερμανία		Ford Escort RS	II/17	16.10.40

Επίσης τερμάτισαν οι:

11. Ε. Παναγιωτόπουλος - Λ. Βαράπης Starlet, 12. Dorsier - Thimonier Citroen Visa, 13. Β. Πόλιτο - Β. Χαβελές Datsun 160 J, 14. Heimburger - Weitz Wartburg 353, 15. Ε. Χαλιβελάκης - Κ. Έξαρχος Corolla 16. Dalki - Bagari Porsche 911, 17. Γ. Ραπτόπουλος - «Τζίγκερ» Porsche 911, 18. Μ. Βλάχος - Θεοφιλόπουλος Escort RS, 19. Monimayer - Jones Starlet, 20. Γ. Λουκάς - Στέλλιος Starlet, 21. Β. Γκάλο - Γ. Βασιλειάδης Starlet, 22. Γ. Χρυσικόπουλος - Δ. Βαζίκος Escort RS, 23. «Ελ Νακ» - Α. Σπιβαχάρης Mitsubishi Lancer 24. Γ. Παπαδαμαντίου - Γ. Χάλαρης Starlet, 25. «Ενι» - Τ. Παυλή Escort RS, 26. Ν. Γιαγνίσης - Δ. Στάβερης Mitsubishi Lancer, 27. Ν. Μακρής - Κ. Γρηγοριάδης Corolla, 28. Κοπαϊκης - Εγγλέζος Datsun, 29. Δ. Προσόπουλος - Μ. Κασσανδράκης Escort, 30. Calteis - Brandstater Escort 31. Α. Μουλίος - Αναλίδης Subaru, Σπαόπουλος - Χασσιπίδης Corolla.

1983 (30ό)

	Οδηγός	Συνοδηγός	Χώρα	No	Αυτοκίνητο	Ο/Κ	Χρόνος
1.	**W. Rohrl**	**C. Geistdorfer**	Δ.Γερμανία	3	Lancia 037	B/13	11.12.22
2.	**M. Alen**	**I. Kivimaki**	Φινλανδία	7	Lancia 037	B/13	11.18.42
3.	**S. Blomqvist**	**B. Cedeberg**	Φινλανδία	8	Audi Quattro	B/	11.26.18
4.	**A. Vatanen**	**T. Harryman**	Σουηδία	2	Opel Manta 400	B/	11.35.11
5.	**A. Bettega**	**M. Perissinot**	Ιταλία	15	Lancia 037	B/	11.36.38
6.	**S. Mehta**	**κα. Y. Mehta**	Κένυα	10	Nissan 240	B/	11.49.71
7.	**F. Wittman**	**K. Nestinger**	Αυστρία		Audi Quattro	B/	11.54.03
8.	**J. McRae**	**J. Grindrod**	Μ. Βρετανία		Opel Manta 400	B/	11.56.23
9.	**F. Wailbergue**	**Laverne**	Γαλλία	42	Citroën Visa CHR	B/12	13.17.30
10.	**M. Chomat**	**D. Breton**	Γαλλία	41	Citroën Visa CHR	B/12	13.28.08
13.	**Α. Παπατριανταφύλλου**	**Κ. Στεφανής**	Ελλάς	27	Toyota Corolla	2/18	13.51.29

Επίσης τερμάτισαν οι:

11. Rio - Dondoz Citroën Visa CHR, 12. R. Stohl - Modhlamer Lada VFTS, 13. Α. Παπατριανταφύλλου - Κ. Στεφανής Corolla 14. Β. Γκάλο - Γ. Βασιλειάδης Corolla, 15. A. Warbold - Kischkel Mazda RX7, 16. Γ. Κωνσταντακάτος - «Ελ Εμ» Escort, 17. H. Toivonen - Pitronen Mazda RX7, 18. Marteil - Bellanger Citroën Visa, 19. Ν. Γιαγνίσης - Ρέρος Nissan 140, 20. Γ. Ραπτόπουλος - «Τζίγκερ» Porsche 911, 21. Π. Μορτίνης - Κοπανόπουλος Escort, 22. Π. Σβαρνάς - Ε. (Κ) Χαλιβελάκης Starlet, 23. Ν. Δημοπάκης - Ν. Παπασταθόπουλος Escort, 24. Γ. Παπαδαμαντίου - Γ. Χάλαρης Starlet, 25. Γ. Λαλιώτης - Ν. Νταβαρης Nissan, 26. Heimburger - Weitz Wartburg 353, 27. Βέλιος - Δάλαρης Escort RS, 28. Krugel - Schenk Wartburg 353, 29. Γ. Φουσέρος - Μεϊζάλης Starlet, 30. Γ. Λουκάς - Παναγιωτούνης Celica, 31. Μπαλίδης - Ν. Ξυλούδης Daihatsu, 32. Κ. Λαμπρόπουλος - Γ. Κερανζάκης Corolla, 33. Krugel - Heitzmann Wartburg 353, 34. Meylan - Berozzi Datsun, 35. Β. Πουλογιάννης - Δ. Στάβερης Lancer, 36. Π. Χουρδάκης - «Belier» Datsun.



