

Στα μέσα της δεκαετίας του '60, η Λέσχη ανέλαβε την διοργάνωση αγώνων μοτοσυκλέτας. Τον Απρίλη του '66, από την ανάβαση Πάρνηθας ξεκίνησε αυτή η προσπάθεια. Έκτοτε θεσμοθετήθηκαν οι Πανελλήνιοι τίτλοι και κάπως έτσι έγιναν τα πρώτα μεταπολεμικά βήματα της αγωνιστικής μοτοσυκλέτας υπό την αιγίδα της Ε.Λ.Π.Α.



Οι δίτροχοι αγώνες ταχύτητας, αλλά και αναβάσεων, τελούνταν κατά τεκμήριο πριν από αυτούς των αυτοκινήτων σε κοινές αγωνιστικές ημέρες. Το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Δεκέλειας, αλλά και οι δρόμοι των πόλεων της Κέρκυρας και της Ρόδου φιλοξένησαν τις αναμετρήσεις των μοτοσυκλετών.

Δεν χρειάζεται πολύ φαντασία για να καταλάβουμε το πόσο επικίνδυνες ήταν οι συνθήκες. Πεζοδρόμια, φανοστάτες, σήματα τροχαίας, κτίρια, κάθε στοιχείο της πόλης αύξανε κατά πολύ τον βαθμό επικινδυνότητας. Στη Ρόδο υπήρχαν επιπροσθέτως και τα Ενετικά τείχη σε σημαντικό τμήμα της διαδρομής, ένας ακόμα ιδιαίτερα επιβαρυντικός παράγοντας.

Τον Ιούνιο του '70, στην Κέρκυρα, συνέβη το μοιραίο. Ο 22χρονος Αυστραλός Terry McDonald, κατά την διάρκεια των δοκιμών κατάταξης, έχασε τον έλεγχο της Norton που χειριζόταν, συγκρούστηκε με φανοστάτη λίγο μετά το κινηματοθέατρο «Ορφεύς» και έχασε τη ζωή του επι τόπου. Το γεγονός, πέρασε, κάπως, στα ψιλά της ειδησεογραφίας. Ξεχάστηκε.

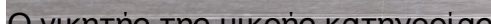
Δεκαπέντε μήνες αργότερα, το πρώτο Σαββατοκύριακο του Οκτωβρίου του '71, αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες κατεβαίνουν στην Ρόδο για τον προτελευταίο αγώνα Ταχύτητας της χρονιάς. Ο θανάσιμος τραυματισμός του Γιάννη «Μαύρου» Μεϊμαρίδη το μεσημέρι της Κυριακής 3 Οκτωβρίου, κατά τη διάρκεια του αγώνα ενώ βρισκόταν επικεφαλής της κούρσας, θα σημάνει το τέλος των street circuits στην Ελλάδα.

Πριν τον αγώνα των αυτοκινήτων και το δράμα που σηματοδότησε τόσες αλλαγές, διεξήχθη η αναμέτρηση των μοτοσυκλετών. Ένας κοινός αγώνας χωρισμένος σε δυο κατηγορίες. Μέχρι 250 κ.εκ. και πάνω των 250 κ.εκ.

Στις χρονομετρημένες δοκιμές του Σαββάτου, πρώτο χρόνο με 2.15.8 γράφει ο Ν. Γκουντούφας με Kawasaki 500 H1 R. Ο ταχύτατος αναβάτης είχε αρκετό καιρό μακριά από αγώνες καθώς ανέρρωνε από τραυματισμούς. Δεύτερος, με Yamaha 650 ο Ηλ. Μπαίλας (2.16.3), ακολουθούμενος από την Kawasaki 500 H1 R του Φώτη Λέκκα Kawasaki (2.17.1). Καλύτερη επίδοση στα μικρά κυβικά από τον Βασ. Γουρουνά με MZ και 2.18.0.



Την Κυριακή στον αγώνα, η σημαία πέφτει και ο Νικ. Γκουντούφας (no 7) δεν καταφέρνει να θέσει σε λειτουργία τον κινητήρα της μοτοσυκλέτας του και εγκαταλείπει εξαντλημένος μετά από αρκετό σπρώξιμο. Ο Ηλίας Μπαίλας (5) όρθιος, φεύγει πρώτος. Άντεξε για τέσσερις γύρους στην πίεση του Λέκκα (3) μα τελικά υποχώρησε μπροστά στην υπεροπλία μιας racing μοτοσυκλέτας. Να θυμηθούμε, ότι τότε η εκκίνηση δινόταν με σβηστούς τους κινητήρες, οι μοτοσυκλέτες δεν έπρεπε να έχουν μίζα και έρχονταν στη ζωή με σπρώξιμο.



KATHOPIA ANG TON 250 m. 4m.		Гусет	М.О.Т.	Тов.Гус
1.-5	АВКАЕ Ф.	KAWASAKI 500 H1R	14	101.4003 2.09.5
2.-5	НА. МИЛАЕ	YAMAHA 650	14	100.9831 2.09.9
3.-4	А. ХАТЪМБАЕ	HONDA 750 R	15	95.5934 2.16.5
4.-8	И. АОВЕРОЕ	YAMAHA 650	12	87.0126 2.29.4

KATHIOPHA EBE 250 N.44.			
1.-	24	M. KATTI'HE	JAWA 02 250 14 99,7993 2,12.8
2.-	23	B. FOYPOYNAE	M 2 250 14 99,2334 2,12.8
3.-	19	*PAZO	KAWASAKI 250 13 97,5525 2,14.7
4.-	21	N. ZEPBOE	M 2 250 13 90,6936 2,23.1
		N. MAHAPOR	M 2 250 12 98,3925 2,21.6

