



Δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι μέσα σε επτά ώρες, που διήρκησε η ημερίδα για τα εξηντάχρονα του ράλι Ακρόπολις, βρήκαμε λύσεις για τα προβλήματα που το ταλανίζουν. Αλοίμονο να ήταν τόσο εύκολο και να μην είχε γίνει πολύ νωρίτερα. Έπρεπε όμως αυτή η ενδοσκόπηση, να είχε συμβεί, εδώ και καιρό από άλλους φορείς.

Μολοντούτο μπορούμε να πούμε ότι σε αυτή τη ζοφερή περίοδο τόσο για τον τόπο, όσο και για το μέλλον μιας σπουδαίας διοργάνωσης όπως το ράλι Ακρόπολις, άνοιξαν θέματα, ετέθησαν ερωτήματα, έγιναν εισηγήσεις. Ήταν μια αρχή.

Στο ίδιο πλαίσιο και σε μια προσπάθεια να ορίσουμε το παρελθόν του Διεθνούς Ράλι Ακρόπολις, ετοιμάσαμε δυο video.

Είναι: «*Η ιστορία του παραμυθιού του Δ.Ρ.Α.*» και, «*Το Δ.Ρ.Α. με λόγια και εικόνες*».

Έχουμε επαναλάβει αρκετές φορές, ότι η ιστορία είναι ένα παραμύθι που πιστεύουν όλοι, ενώ το παραμύθι είναι μια ιστορία που δεν πιστεύει κανείς. Πολλές φορές αναμειγνύουμε τις δυο έννοιες.

Αν το κάνουμε εν γνώσει μας, είναι γοητευτικό. Αν το πράττουμε διότι βολευόμαστε, είναι επικίνδυνο.

Για όσους επιθυμούν να δούν ή να "κατεβάσουν" τα ντοκιμαντέρ, click εδώ:

<http://caranddriver.e-go.gr/article.asp?catid=33075&subid=2&pubid=7339615>

Ακολουθούν:

**Το κείμενο της πρώτης εισήγησης της ημερίδας και**

**το σενάριο του ντοκιμαντέρ που προβλήθηκε με τίτλο: "Η ιστορία του παραμυθιού του Δ.Ρ.Α."**

*Κυρίες και κύριοι Καλημέρα σας*

*Είμαι ο Νικόλαος Ζαλμάς, γράφω στο περιοδικό Car & Driver, αρθρογραφώ στο site caranddriver.gr, ενίοτε δε, ακούγομαι και στη συχνότητα του Sentra fm.*

*Περιττό να εκφράσω τη χαρά μου, που μαζευτήκαμε σήμερα εδώ για το συγκεκριμένο αυτό σκοπό. Απαραίτητο επίσης να επισημάνω την πάγια και έντονη επιθυμία μας, για κάθε τέτοιου τύπου ενέργεια, να είναι ανοικτή σε κάθε θεσμικό φορέα, σε κάθε εκπρόσωπο Τύπου, σε οποιοδήποτε με οποιαδήποτε ιδιότητα. Είναι μια ανοικτή, δημόσια διαβούλευση. Συνεπώς για τυχόν απουσίες σας ερωτηθούν οι απόντες.*

*Διεθνές ράλυ Ακρόπολις λοιπόν.*

*Αυτό που ξεκίνησε σαν μια ιδέα μιας μικρής παρέας προνομιούχων Αθηναίων, στα δύσκολα ζοφερά μετεμφυλιακά χρόνια, εξελίχθηκε σε μια ιδιαίτερη περιπέτεια, σε ένα ξεχωριστό αγώνα και τελικά και σε ένα γεγονός με μεγάλο οικονομικό αποτύπωμα.*

*Ήταν, το διαχρονικά, μεγαλύτερο αθλητικό γεγονός παγκοσμίου επιπέδου στην πατρίδα μας και στα Βαλκάνια, το πιο δύσκολο, το πιο πλούσιο ράλυ της Ευρώπης. Για να μην χαθούμε με τους ορισμούς, πλούτος δεν είναι ότι κατέχουμε. Όχι! είναι ότι χαιρόμαστε.□□□*

*Κι' αν πρέπει να δώσουμε έτσι μια πρώτη απάντηση πως και γιατί θα τα πιστώναμε στον τόπο και στους κατοίκους του.*

*Μια μικρή απόδειξη, για όλα αυτά, μας έρχεται από το παρελθόν*

*Το 1957 μας επισκέφτηκε ο πρωταθλητής Γαλλίας P. Guiraud.□ Μαζί με τον συνοδηγό τον A. Beau, συμμετείχαν στο πέμπτο Δ.Ρ.Α., όπου τερμάτισαν 9οι γενικής κερδίζοντας μάλιστα,□ με το Peugeot 403 που οδηγούσαν, την κλάση A/4. Μετά τον αγώνα, έγραψαν ένα*

σύντομο σημείωμα. □ Δημοσιεύτηκε, μεταφρασμένο στον τύπο της εποχής:

«Ελλάδα, μητέρα των τεχνών, των όπλων και των νόμων

(τι μας θυμίζει εδώ ο Γάλλος ανάμεσα σε πολλά άλλα; Το Θέατρο, το «μολών λαβέ» και τη σεισάχθεια. Πελώρια μηνύματα πολιτισμού πριν 25 αιώνες)

συ που λικνίζεις τα όνειρά μας □ και τα όνειρα των παιδιών μας, με τα τραγούδια της ηρωικής τροφού, της Καλυψούς. Κι' έτσι σαν τον Οδυσσέα δίπλα στην νύμφη αναπολούμε κίολας το σπίτι μας και νόστιμον ήμαρ ιδέσθαι,

(σαφείς οι Ομηρικές επιρροές)

όμως ευχόμαστε να βρούμε ξανά την αλησμόνητη υποδοχή σας. Ευχαριστούμε τον πρόεδρο της Ε.Λ.Π.Α. και σας λέμε αγαπητοί Έλληνες φίλοι, γειά σας και του χρόνου.»

Αυτές οι λίγες λέξεις γραμμένες πριν από 57 χρόνια αποκαλύπτουν τις διαστάσεις του γεγονότος.

Δηλαδή την άδολη φιλοξενία μέσα στο ιστορικό βάθος αυτής της γης και την επιθυμία επιστροφής πάλι σε αυτήν.

Περιγράφουν επίσης τη διαφορετικότητα, το μεγαλείο της ρίζας του τόπου, αποκαλύπτουν την ιστορία.

Κι όλα αυτά για ένα αγώνα ή καλύτερα μέσα από έναν αγώνα....

Λένε ότι υπάρχουν συγγραφείς που αν τους διαβάσεις σε συγκεκριμένες ηλικίες σου πλάθουν το χαρακτήρα. Θα μου επιτρέψετε να ισχυριστώ ότι ακριβώς το ίδιο συμβαίνει ή καλύτερα συνέβαινε με το ράλυ Ακρόπολις.

Αν σε έβρισκε σε ηλικία και σε ψυχισμό κατάλληλο σου μάθαινε λαογραφία, ιστορία, γεωγραφία, σου δίδασκε την λειτουργία, τη βαρύτητα του χρόνου, σου έδινε πλούσια πρώτη ύλη για λογισμό.

Για μερικούς από μας ο ίδιος αγώνας ήταν, ή έστω, γρήγορα έγινε ένα πρόσχημα. Μια λαμπερή σκηνή με ένα μαγευτικό παρασκήνιο που αφειδώς μας παρέδιδε μαθήματα μας γέμιζε εμπειρίες.

Για κάποιους άλλους μετατράπηκε σε δουλειά. Η εξέλιξη των πραγμάτων, μας δίνει το δικαίωμα να ισχυριστούμε ότι δεν την έκαναν καλά, έτσι για να το διατυπώσω πολύ διακριτικά.

Όπως και να έχει, έχουμε ετοιμάσει ένα 15λεπτο ντοκυμαντέρ όπου οι εικόνες μπορούν ευκολότερα, να μας μαρτυρήσουν περισσότερα.

Ζούμε στην εποχή της εικονοποίησης. Ας την αξιοποιήσουμε....

*Οφείλω να κλείσω τούτη τη εισήγηση με μια αναφορά σε ένα βαρύ, δυσάρεστο περιστατικό.*

*Σε αυτή εδώ την αίθουσα πριν από πέντε περίπου μήνες με την ευκαιρία της ημερίδας για τα 100 χρόνια αυτοκίνησης που είχαμε τότε διοργανώσει, πολλοί από εμάς ανταμώσαμε, συνομιλήσαμε για τελευταία φορά, με έναν δικό μας άνθρωπο.*

*Ο λόγος για το Λουκά Γιαννακούλη, ο οποίος λίγες μέρες αργότερα, σε μια στιγμή απίστευτης ατυχίας τραυματίστηκε θανάσιμα και εξέπνευσε ανήμερα του Αγίου Νικολάου.*

*Εκ μέρους του περιοδικού CAR & DRIVER, εκφράζω τόσο την οδύνη για την απώλεια, όσο και το γεγονός ότι μας λείπει πολύ.*

*Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας*

## **Η ιστορία του παραμυθιού του Δ.Ρ.Α.**

Ο εικοστός αιώνας ανέδειξε μια πλημμυρίδα αθλημάτων, πολλά από τα οποία, μεταπολεμικά, μεταβλήθηκαν σε βαριές βιομηχανίες. Σε αυτά αναμφίβολα ανήκει το motorsport. Δεν είναι μόνον η ευρύτερη μεταπολεμική εξάπλωσή του, αλλά και η πελώρια εμπορική αξία, που ολοένα αποκτούσε. Μέχρι που έφθασε στο σημείο, επί των ημερών μας, να ανατρέπονται οι ισορροπίες. Δεν κυριαρχούν οι θεσμοί, αλλά εξουσιάζουν οι χορηγοί, οι promoters, οι διαχειριστές με μέτρο το δικό τους συμφέρον. Έτσι το racing και το rallying έγιναν θέαμα, μεταβλήθηκαν σε show με ότι θετικό ή αρνητικό κομίζουν αυτοί οι όροι.

Υποθέτω, ότι αν σήμερα έρχονταν οι μετεμψυχώσεις του Tazio Nuvolari και Berndt Rosemayer θα οδηγούσαν ακόμα πιο γρήγορα ώστε να ξεφύγουν από το ασφυκτικό, καινούργιο σκηνικό.

Χαρακτήρες σαν το Tazio που μπήκαν με υποδεέστερο υλικό στο Ring, ισοπέδωσαν τον ανταγωνισμό και ανέμισαν την Ιταλική μπαντιέρα με περισσή αναιδεια μπροστά στον αγκυλωτό σταυρό, ή σαν τον Berndt, που πέρα από την θυελλώδη οδηγική τέχνη του είχε τα κουράγια να αρνηθεί την πρόταση εγγραφής στο ναζιστικό κόμμα, όταν όλη Γερμανία προσκυνούσε το είδωλο του Αδόλφου, δεν έχουν θέση στο τώρα..

Η σύγκριση με τους σημερινούς πρωταγωνιστές που έτσι ατσαλάκωτοι σαν περιφερόμενες διαφημίσεις δείχνουν το μέτρο της αλλαγής, είναι μάταιη. Ο χρονικός διαχωρισμός δεν είναι απαραίτητα ο πόλεμος. Είναι μεταγενέστερος και μάλιστα ποικίλει από θεσμό σε θεσμό. Δεν θα ήταν αυθαίρετο αν λέγαμε ότι σε επίπεδο F1 ο Chapman φέρνοντας την Gold Leaf στα τέλη της δεκαετίας του '60, έφερνε μαζί την αλλαγή. Με την ίδια λογική δέκα χρόνια αργότερα έγινε ένα παραπλήσιο βήμα καθώς η Rothmans έβαψε το Escort του

πρώτου παγκόσμιου πρωταθλητή ράλυ, του Σουηδού Bjorn Waldegaard.

Όχι δεν ευθύνονται τα προϊόντα καπνού. Δεν υπάρχει καν η έννοια της ευθύνης. Η ερμηνεία βρίσκεται στην αρκετά ανεξέλεγκτη τροχιά της οικονομίας, που δείχνει να βασίζει την υγεία της, στην κατανάλωση.

### **Στα καθ' ημάς τώ ρα.**

Το πιο δημοφιλές, αναγνωρίσιμο, σημαντικό αγωνιστικό γεγονός του μότοσπορ στη Βαλκανική ήταν το ράλυ Ακρόπολις. Παράλληλα παραμένει και μια από τις κορυφαίες αθλητικές εκδηλώσεις που διοργανωνόταν, σε μόνιμη βάση, στην Ελλάδα.

Η πορεία του ξεκίνησε στις 29 Ιανουαρίου του '52, όταν ο Απόστολος Νικολαΐδης, τότε αντιπρόεδρος της Ε.Λ.Π.Α, επί προεδρίας Αντώνη Σταθάτου, εισηγείται στο Δ.Σ. την απόφαση της μόνιμης επιτροπής αγώνων της οποίας προέδρευε, τη διοργάνωση από τη λέσχη του πρώτου μεταπολεμικού αγώνα.

Η πρόταση γίνεται δεκτή και λίγους μήνες αργότερα διεξάγεται το «Ράλυ Ε.Λ.Π.Α. 1952». που θεωρείται ο πρώτος μεταπολεμικός αγώνας στην Ελλάδα αν εξαιρεθεί το «Ελληνικόν Ράλυ 1951» ή «Ράλυ Shell» που έλαβε χώρα το Νοέμβριο του '51.

Ένα χρόνο αργότερα, τον Νοέμβριο του '52, ο Απόστολος Νικολαΐδης επανέρχεται, προτείνοντας την μετονομασία του ράλυ Ε.Λ.Π.Α. σε «ράλυ Ακρόπολις» και τη διεξαγωγή του τον Μάιο του '53. Αυτό ήταν το σημείο εκκίνησης της ιστορικής του πορείας.

Ας ξεκινήσουμε με την παραδοχή πως οτιδήποτε, έμψυχο η άψυχο, οποιοσδήποτε θεσμός επιβιώνει επί μακρῶ το κατορθώνει διότι μεταλλάσσεται, διότι αλλάζει. Είναι η προσαρμοστικότητα που προσφέρει το δικαίωμα επιβίωσης.

Σε ότι αφορά τον ίδιο τον αγώνα,

είναι κατ' αρχήν τόσο σημαντικό, όσο και αξιοπερίεργο το πως κατάφερε να επιβιώσει σε ένα σκηνικό ολόένα πιο ανταγωνιστικό, σε μια χώρα που είναι μια μικρή αγορά, όπου απουσίαζε κάθε βιομηχανία παραγωγής οχημάτων. Υπάρχουν πολλοί που πιστώνουν αυτή την επιτυχία στη λέσχη και είναι μια κρίση, σε μεγάλο βαθμό, ορθή. Το «Ακρόπολις» υπήρξε αποδεδειγμένα η πρώτη της προτεραιότητα. Τούτο ήταν καλό για το αγώνα, κακό για το υπόλοιπο ελληνικό αγωνιστικό γίγνεσθαι, αλλά αυτό είναι μια άλλη κουβέντα.

Η προφανής απάντηση είναι, ότι κατ' αρχήν ήταν ένας καλά οργανωμένος αγώνας, βασισμένος στο φιλότιμο των ανθρώπων που στελέχωναν την οργάνωση, στην παραδοσιακή ελληνική φιλοξενία αλλά και στο μοναδικό ανάγλυφο, στις ομορφιές του τόπου που προσέφεραν τα εχέγγυα, για έναν διαφορετικό αγώνα από όλους τους άλλους ευρωπαϊκούς.

Ο συνδυασμός αυτών των συνθηκών ήταν επαρκής και ισχυρή δικαιολογία για τα πρώτα, τριάντα, σχεδόν, χρόνια. Για τη συνέχεια, όταν όλα έγιναν περισσότερο πολιτική και λιγότερο σπορ ήταν η προσαρμοστικότητα που έδειξε η διοργανώτρια λέσχη στις μεταβολές που συνέβαιναν και οι ισχυρές ρίζες που είχε αποκτήσει ο αγώνας σε όλους, όσοι είχαν συμφέροντα από την ευρυθμία του σκηνικού του παγκόσμιου πρωταθλήματος ράλυ.

### **Εδώ , να προσδιορίσουμε**

κάποιες χρονολογίες που αποδείχθηκαν ορόσημα. Η πρώτη ήταν το '73. Έως τότε, τα πρώτα 20 χρόνια δηλαδή, ήταν μια αναμέτρηση χωρίς διακοπή. Τα πληρώματα ξεκινούσαν κάτω από τον ιερό βράχο και αφού κάλυπταν 2.500 περίπου χιλιόμετρα, επέστρεφαν στο ίδιο σημείο για τον τερματισμό. Τη δεκαετία του '50, έγινε προσπάθεια αντιγραφής των δεδομένων του Monte με δύο κατ' αρχήν σημεία εκκίνησης (με δεύτερο την Τεργέστη), μάλλον δεν πέτυχε αλλά ήταν αδιάφορο. Το «Ακρόπολις» είχε ήδη αποκτήσει την μοναδικότητά του. Κυρίαρχη επιδίωξη για καλή επίδοση τότε, ήταν η διατήρηση της καλής κατάστασης του αυτοκινήτου και του πληρώματος, αφού ο αγώνας ήταν σφικτός, οι απλές διαδρομές δεν έβγαιναν χωρίς ποινή, ακατέλωτες, στην αργκό του αγώνα και οι δρόμοι σε συνδυασμό με τα ωράρια, πλήγωναν τα οχήματα, κούραζαν τα πληρώματα.

### **Από το '73,**

αρχίζουν να εφαρμόζονται οι ανασυγκροτήσεις και οι διανυκτερεύσεις. Ο αγώνας γίνεται πιο ξεκούραστος αλλά αποκτά ταχύτητα. Θα διατηρήσει σε γενικές γραμμές αυτή τη μορφή με τις σφικτές απλές διαδρομές έως το '86, οπότε μαζί με την κατάργηση του group B και η οδήγηση κατά τη διάρκεια της νύκτας θα αποτελέσει παρελθόν. Σε τούτη η περίοδο, που ήρθε αντάμα με την πρώτη πετρελαϊκή κρίση, παρατηρούμε την πρώτη σοβαρή αλλαγή και την αντίστοιχη προσαρμογή. Η απότομη άνοδος της τιμής των καυσίμων, σοκάρισε τη Δυτική οικονομία και σε μεγάλο, αν όχι σε απόλυτο, βαθμό συνετέλεσε στις αλλαγές των δεδομένων. Το μήκος των αγώνων ράλυ μικρυνε, το πλήθος τους επίσης. Αναγκαστικά το «Ακρόπολις» ακολούθησε τις μεταβολές, διότι καθώς προσμετρούσε από το '56 στο Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα, τον κορυφαίο τότε θεσμό σε επίπεδο ράλυ, έπρεπε να συμπλεύσει με τις νόρμες όπως τις όριζε η διεθνής ομοσπονδία αυτοκινήτου.

Την ίδια χρονιά, το '73, θεσμοθετείται για πρώτη φορά το παγκόσμιο πρωτάθλημα ράλυ κατασκευαστών, ενώ το '77 και το '78 εισέρχεται ο θεσμός του Κυπέλλου οδηγών, προπομπός του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος οδηγών ράλυ, που ξεκινά το '79. Είναι σαφές πως η δεκαετία του '70 φέρνει μεγάλες αλλαγές στα δεδομένα, όχι μόνον στα θεσμικά, οργανωτικά αλλά και στο επίπεδο της έλευσης χορηγών. Το παιχνίδι αλλάζει. Αρχίζει να αποκτά δημοσιότητα, οι διακρίσεις γίνονται περισσότερο γνωστές, αυτό τις κάνει περισσότερο επιθυμητές και το χορηγικό χρήμα αρχίζει να ρέει ολοένα και περισσότερο.

Ο αγώνας πάντως παρά τη δεύτερη πετρελαϊκή κρίση του '79, κρατιέται μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '80 σε μια εξαιρετική κατάσταση. Είναι ακόμα ένα ράλυ με μεγάλο μήκος, με πλήθος ε.δ., με εκατοντάδες συμμετοχών, με σφικτά ωράρια, που συγκεντρώνει το ενδιαφέρον τόσο των πολλών ιδιωτών, όσο και όλων των εργοστασίων. Η έλευση της ομάδας B με τα τετρακίνητα θηρία έκανε τον αγώνα ακόμα πιο γρήγορο, έτσι το '87, το πρώτο «Ακρόπολις» με αυτοκίνητα ομάδας A φάνηκε άχρωμο. Η άγρια εποχή του γκρουπ B, έσβησε και μοιραία οδήγησε το σπορ αλλά και το Ελληνικό αγώνα σε νέα, κατ' αρχήν άνοστη φόρμα.

### **Δέκα χρόνια αργότερα,**

τα αυτοκίνητα του γκρουπ A προβιβάζονται σε WRC, δυναμώνουν και με την έξυπνη τεχνολογία τους, ξεπερνούν τις επιδόσεις των αυτοκινήτων της ομάδας B. Ταυτόχρονα η έλευση των προκαθορισμένων σημείων τεχνικής βοήθειας (service park) θα αφαιρέσει κάτι

ακόμα από την ιστορία του Ακρόπολις, μετατρέποντάς το σε ένα ακόμα πιο ελκυστικό εμπορικό πακέτο αλλά αφαιρώντας ακόμα περισσότερο «αγώνα». Έχουμε δηλαδή ένα ράλυ χωρίς νύκτες, χωρίς καπελωμένα κομμάτια, που προσπαθεί εναγωνίως να γίνει τηλεοπτικό προϊόν.

Να γίνει τηλεοπτικό προϊόν, ώστε να αποκτήσει μεγαλύτερη δημοσιότητα, να μπει σε εκατομμύρια σπίτια του πλανήτη, ώστε να πουλήσει περισσότερο. Απλοί κανόνες της αγοράς.

Μιλώντας όμως για αγορές και οικονομίες, δεν είχαμε ποτέ μια ιδέα τι στοιχίζει η οργάνωση του Δ.Ρ.Α. Ποτέ. Μόλις το 2004, με την έλευση του χρυσού Ιωβηλαίου, ο Αλέξανδρος Δαρδούφας σε ανάλογη ερώτηση, απάντησε ότι τη δεκαετία του '70 στοιχίζει 20 εκατομμύρια Δρχ.

Επειδή η ερώτηση ήταν κάπως αόριστα διαμορφωμένη ο πρώην πρόεδρος το αξιοποίησε, εννοώντας πιθανότατα στο τέλος της δεκαετίας. Είναι απίθανο να στοιχίζει τόσο στην αρχή της. Ακόμα και αυτή η πληροφορία πάντως είναι έωλη.

### **Υπάρχει δε, το εξής περιστατικό:**

Στις αρχές της δεκαετίας του '70 ο Κώστας Κυριακός, γενικός διευθυντής της Ε.Λ.Π.Α., κάνει πρόταση στο δημοσιογράφο Γιάννη Παγώνη να αναλάβει το γραφείο Τύπου της λέσχης. Ο Παγώνης αποδέχεται την πρόταση. Μεσολαβεί ένα χρονικό διάστημα εύρυθμης συνεργασίας και στο επόμενο «Ακρόπολις», δέχεται τις ερωτήσεις των συναδέλφων του για το κόστος του αγώνα και την επιβεβαίωση ή διάψευση της φήμης που το ήθελε υψηλότερο του Μόντε Κάρλο. Μεταφέρει το ερώτημα στον Κυριακό, οποίος το περνά το στον Αλέξανδρο Δαρδούφα. Τις επόμενες μέρες ο Αλέξανδρος ευχαρίστησε τον Γιάννη για τις υπηρεσίες του και του ανακοίνωσε ότι, ατυχώς, δεν τον χρειάζονται άλλο.

Ακόμα πιο νεφελώδεις είναι οι συνθήκες από τότε που η Λέσχη αδύναμη να συνεχίσει το έργο της, παρέδωσε το εμπορικό κομμάτι σε εταιρεία. Ούτε τα στελέχη της πλέον, γνωρίζουν τα κοστολόγια, ενώ οι απαντήσεις σε αντίστοιχες δημοσιογραφικές ερωτήσεις στον αποκαλούμενο και προμότορα έρχονται σε ποσοστιαία βάση.

### **Όπως και να έχει,**

όσο και να στοιχίζει, το 2005, θα κάνει μια προσπάθεια να προσελκύσει ακόμα μεγαλύτερες μάζες θεατών – καταναλωτών. Το πείραμα του Ολυμπιακού σταδίου άνοιξε τη όρεξη σε συμφέροντα που πίστεψαν ότι ανακάλυψαν φλέβα εσόδων. Δεν ήταν έτσι όμως και μπορεί εκείνο το πρώτο show, να ήταν πετυχημένο εμπορικά, αλλά ράλυ δεν ήταν, και πολύ περισσότερο δεν ήταν ράλυ «Ακρόπολις». Εμπορικά πέτυχε διότι γέμισε το στάδιο, διότι έκοψε εισιτήρια, διότι έφερε κόσμο που δεν θα ανέβαινε στο βουνό. “Ακροπολικά” απέτυχε διότι η ιδεολογία του αγώνα, το πνεύμα του Φουρνά, της Ραχούλας και του Θεόκτιστου δεν χωρούσε και δεν θα περιοριστεί, ποτέ, σε κανένα στάδιο. Οι διασκεδαστές, οι παρουσιαστές, οι καλλιτέχνες, πρόσωπα άσχετα με το ύφος του αγώνα και η αποστειρωμένη άποψη περί προβολής είναι απολύτως αταίριαστοι με την ιδεολογία του αγώνα. Η εμπορική αποτυχία του 2006, συναινεί, εν μέρει, με την παραπάνω άποψη.

### **Ακολούθως,**

περιπλανήθηκε σε ιπποδρόμια, σε αεροδρόμια, εξατμιζόταν στα στενά όρια της

Αττικοβοιωτίας, πάλευε στη διώρυγα της Κορίνθου. Έγινε ένα ράλυ Ακρόπολις χωρίς Ακρόπολη. Μεταβλήθηκε ένα ραλάκι δυο ημερών με 8 οκτώ ειδικές. Βίωνε την πτωτική του πορεία παράλληλα με την σφόδρα ελλειμματική τροχιά της λέσχης που το γέννησε. Από ένα σημείο και μετά η κατάσταση δεν κρυβόταν. Η αδυναμία της Λέσχης, να το στηρίξει, το παρέδωσε σε εταιρεία για την εμπορική αξιοποίηση, εκμετάλλευση, προβολή ενώ η ύφεση ήταν προ των πυλών.

Ο αγώνας είχε χάσει την Πανελλήνια λάμψη του, είχε απολέσει την ιδεολογικό του μπούσουλα. Ήταν μόνον προϊόν. Συνυπολογιζόμενης της δεινής θέσης της πτωχευμένης πατρίδας ήταν περίπου βέβαιο ότι θα έβγαινε από το καλεντάρι του παγκοσμίου. Το αν και πότε θα επανέλθει στο θεσμό, έχει σημασία μόνον για όσους κερδίζουν λίγο χρόνο προβολής, ένα μεροκάματο ή έστω κάτι παραπάνω. Αυτό είναι πια το Ακρόπολις. Κι επειδή κάποιιοι ενοχλούνται από αυτή την εικόνα ας θυμίσουμε, το τι ήταν, σε αυτούς που δεν τα έζησαν ή σε όσους έχουν ασθενή μνήμη.

Οι παραστάσεις, οι εικόνες που έχει γεννήσει την πορεία του θα μου επιτρέψετε να ισχυριστώ ότι κανένα άλλο ράλυ στον κόσμο δεν έχει δημιουργήσει. Δυο συντελεστές πιστώνονται τη μοναδικότητα. Ο τόπος και ο κόσμος του.

### **Βουνά υπάρχουν παντού,**

αλλά το εκτυφλωτικό φως τη ξηρότητα του τοπίου της Αλυκής του Διστόμου, τη γλύκα του ελατόδασους της Καλοσκοπής, την αγριάδα των Καρουτών, δεν συναντάς αλλού.

Στενοί δρόμοι με στροφές που ανεβοκατεβαίνουν σε όρη και πεδιάδες υπάρχουν παντού, μυριάδες. αλλά, κατέβα καπελωμένος τον παλιό δρόμο από τη Δεσφίνα με φόντο τις Πελοποννησιακές ακτές. Μόνον εδώ.

Ομίχλη είναι γεμάτος ο κόσμος αλλά βγάλε ακαπέλωτο το κομμάτι από τη Ζωοδόχο πηγή στη Βέροια. Πουθενά αλλού. Για να μην μιλήσουμε για τον εφιάλτη του αυχένα της Κατάρας στα πρώτα Ακρόπολις με την παλιά σιδερένια γέφυρα της Μπαλντούμας, δρόμο για τα Γιάννενα.

Νυκτερινές ετάπ είχε όλο το παγκόσμιο πρωτάθλημα. Κάτω Βέρμιο, Πολυδέντρι, Ελατοχώρι, Αγ. Παντελεήμονα μέσα στην σκοτεινή, ενίοτε και κρύα ανοιξιάτικη Μακεδονίτικη νύχτα όπου δεν καθάριζαν ούτε οι πρωταθλητές όχι. Μόνον εδώ.

Τεχνικές ετάπ υπήρχαν πολλές. Αν όμως λες πως είσαι τεχνίτης έλα παρέδωσε δείγματα της τέχνης σου μέσα στην κατηφόρα της Τσούκα, κατεβαίνοντας προς την Σπερχειάδα, έχοντας βγει από τον σεληνιακό Ταρζάν.

Ο κατάλογος είναι ατελείωτος. Ας τον συντομέψουμε με ερωτήσεις:

Ποιος ξεκινούσε κάτω από το αρχαιότερο και σπουδαιότερο μνημείο του Δυτικού πολιτισμού;

Ποιος ξημερωνόταν στο βουνό που κατοίκισαν οι 12 θεοί της πιο πλήρους μυθολογίας του κόσμου;

Ποιος είχε ετάπ με φόντο τα Μετέωρα;

Ποιος περνούσε από εκεί που διοργανώθηκαν οι πρώτοι Ολυμπιακοί αγώνες του πλανήτη;

Ποιος έκανε απονομές εκεί που μίλησαν οι σπουδαιότεροι ρήτορες του κόσμου;

Ποιος τερμάτιζε εκεί που λατρευόταν η πρώτη Δημοκρατία;

Τρεις απαντήσεις για όλα.

Κανείς, Ποτέ, Πουθενά.



Να το πούμε με μια πρόταση:

Υπήρχαν κάποιοι άλλοι αγώνες του παγκόσμιου. Υπήρχε και Το Ράλυ Ακρόπολις.  
Αυτά για τόπο

### **Για τον πληθυσμό τώ ρα.**

Να συνδυάσουμε δηλαδή το ανάγλυφο του τόπου με το ανάγλυφο της ψυχής του Έλληνα. Τουλάχιστον του Έλληνα που κατοικούσε στον τόπο αυτό πριν τον 21ο αιώνα. Αν ο χρονικός διαχωρισμός δεν γίνεται σαφής ας προσπαθήσουμε να τον ορίσουμε. Τον Έλληνα που ζούσε πριν από τα σωρηδόν σκάνδαλα, τις θύελλες των χρηματιστηρίων, των Ολυμπιακών αγώνων, των εκσυγχρονισμών, των επανασυστάσεων του κράτους, και βέβαια των Μνημονίων. Εκείνου που κερνούσε από το υστέρημα του, που χαμογελούσε ανυστερόβουλα, που φιλοξενούσε ανοικτά δίχως ανταλλάγματα.

Εκείνης της γιαγιάκας στο Λευκαδίτι που με τη γνήσια Ρουμελιώτικη προφορά της απευθύνθηκε στην κάθιδρη Μουτόν λέγοντας της: “..Τι θες εσυ κορίτσι πράμα και πιλαλάς με τούτους τους μαντραχαλέους...”

Όπως και του κάθε Έλληνα που είχε διασωθεί από την Μικρασία, την Κατοχή, τον Εμφύλιο, από τα πιστοποιητικά κοινωνικών φρονημάτων, από την επταετία των συνταγματαρχών αλλά δεν κατάφερε να γλιτώσει από την κομματοκρατία, τους πολιτικούς του, την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και βέβαια από το σκοτεινό του κομμάτι.

Όλη αυτή η λαίλαπα άλλαξε, αλλάζει το χαρακτήρα του Έλληνα.

Και μαζί του άλλαξε ο τόπος. Το μπακάλικο έγινε super market, το εμπορικό golden mall, το σπουδαγμένο στέλεχος golden boy και ο ταβερνιάρης, ο καφετζής, μεταβλήθηκε σε επιχειρηματία που δραστηριοποιείται στο χώρο της εστίασης.

Ο τόπος κατέβαλε το κόστος του ανήκειν στη Δύση όπως μας είχε κουνήσει το δάκτυλο με τη Σερραϊκή προφορά του ο Εθνάρχης. Ταυτόχρονα πλήρωνε και το τίμημα του να πει ο πολύ λάθος άνθρωπος τη πολύ σωστή κουβέντα, όπως ακριβώς τη διατύπωσε, εκείνος που δεν άντεξε ούτε μια σφαλιάρα στα κρατητήρια του Μανιαδάκη: “Η Ελλάδα ανήκει στους Έλληνες”. Το μεγαλείο της γνησιότητάς μας, φυλλορροούσε, ανάμεσα σε ψεύδη, πολιτικές και νόθο χρήμα,

Έτσι ή κάπως έτσι έχουν τα πράγματα και η ιστορία του «Ακρόπολις», είναι άλλη μια έκδοση, άλλη μια προβολή της ιστορίας της πατρίδας. Με ότι αυτό συνεπάγεται. Με πολύ χρώμα, φιλότιμο, προσπάθεια, ενίοτε ηρωισμό και με πολύ ομορφιά.

Με πλούσιο παρελθόν, βαριά ιστορία και πιθανότατα, με λίγο αδιάφορο, άχρωμο μέλλον.