

Το Δ.Ρ.Α. ξεκίνησε την πορεία του το 1953. Στα 69 χρόνια της ύπαρξής του, φέτος στην 65η διοργάνωση, ήταν η πρώτη τη φορά που το ελληνικό κράτος αγόρασε την παρουσία του στο παγκόσμιο θεσμό. Ήταν επίσης η πρώτη τη φορά που προβλήθηκε τόσο πολύ, που διαφημίστηκε, που υποστηρίχτηκε με τόσο σθένος από τους κρατικούς φορείς, οι οποίοι συνήθως το αγνοούσαν.

Επί τούτων υφίστανται δυο ερμηνείες.



Στην εικόνα, πάνω, από το 27ο, οι «Σιρόκο» - Μακρινός με τη «Μπουμπού». Μάιος του 1980, στο Πελοποννησιακό κομμάτι και στο δρόμο για τον όγδοο και τελευταίο τερματισμό σε Δ.Ρ.Α. από τα 11 που συμμετείχε ο οδηγός. Συνοπτικά ακολουθούν οι θέσεις που κατέλαβε στην γενική κατάταξη, στην παρένθεση οι θέσεις του ανάμεσα στις ελληνικές συμμετοχές και τέλος το όχημα. 1969 6ος/(2ος) Kadett, 1970 7ος/(1ος) Kadett, 1972 8ος/(1ος) A110, 1975 2ος/(1ος) A110, 1976 2ος/(1ος) A 110, 1977 5ος/(1ος) 160J, 1978 6ος/(1ος) Stratos, 1980 9ος/(1ος) Stratos. Το 1971 (από καδένα εκκεντροφόρου) και το 1973 (από κιβώτιο ταχυτήτων) είχε εγκαταλείψει με την A110 και το 1979 (από πλήμνη) με την Stratos.

Η μια αναφέρει ότι πολύ καλά έγινε, ότι έγινε. Το Δημόσιο έχει υποχρέωση να ενισχύει κάθε προσπάθεια που προβάλει τον τόπο, που ενισχύει το κλίμα υπέρ της Ελλάδας. Εξάλλου αποτελεί μια χρυσή ευκαιρία να αποκαλυφθούν οι καλλονές της πατρίδας και να τονιστεί ο τουρισμός μας που, κατά πως μας λένε, είναι η ατμομηχανή της εθνικής οικονομίας.

Η άλλη υποστηρίζει πως σε μια χρεοκοπημένη χώρα, που μετά από δέκα χρόνια επιβεβλημένων μνημονίων και αντίστοιχων βασάνων και θυσιών, το μόνο που κατάφεραν ήταν να μεγαλώσει έτι περαιτέρω το χρέος της, σε μια οικονομία που επιπλέον δέχεται τους τελευταίους 20 μήνες τις σφοδρές πιέσεις της παγκόσμιας πανδημίας, δεν της έλειπε η χρηματοδότηση του Δ.Ρ.Α.

Στα τόσα πολλά χρόνια της ύπαρξης του αγώνα γίνεται εύκολα κατανοητό, ότι όλες οι συνθήκες διεξαγωγής έχουν αλλάξει, ότι το ίδιο πρόσωπο των αγώνων ράλυ έχει μεταλλαχτεί σε λιγότερο σπορ και σε περισσότερο προϊόν. Όπως συχνά μας υπογραμμίζεται, η προσαρμοστικότητα είναι ένα από τα πιο ισχυρά εργαλεία της επιβίωσης. Υπό αυτή την έννοια, το Δ.Ρ.Α. φαίνεται να προσαρμόζεται, συνεπώς να επιβιώνει. Είναι αυτό επιτυχία; Ως συνήθως υπάρχουν, τουλάχιστον, δυο απαντήσεις.

Η πρώτη είναι καταφατική. Ασφαλώς, απαντούν οι θιασώτες του Ναι. Η Ελλάς ως περιφερειακή χώρα της Ευρώπης, μη βιομηχανική, με μικρό πληθυσμό άρα με αντίστοιχα μικρή καταναλωτική δυνατότητα, χωρίς ποτέ να είχε παραγωγή οχημάτων, τη εξαιρέσει ποδηλάτων και κάποτε τρίκυκλων και μονάδων συναρμολόγησης φορτηγών και αυτοκινήτων, είναι πολύ τιμητικό που φιλοξενεί τόσο σημαντικές παγκόσμιες διοργανώσεις.

Η άλλη το σκέφτεται διαφορετικά, απαντώντας ναι υπό όρους. Δηλαδή, να μην αφαιρεί περισσότερα από ότι προσθέτει και να προσφέρει τουλάχιστον τόσα, όσα απαιτεί. Να συμβάλει στην ανάπτυξη του εγχώριου μόντορσπορ και πρωτίστως να μην απορροφά ενέργειες που θα ήταν απαραίτητες ή χρησιμότερες αλλού. Πρώτα συστήνουμε υγιές εθνικό προϊόν, όποιο και να είναι αυτό, στην περίπτωσή μας μόντορσπορ και μετά κάνουμε το διεθνές βήμα. Είναι κάπως περίεργο, ότι το πρώτο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Αυτοκινήτου διοργανώθηκε όταν το Δ.Ρ.Α. είχε ήδη μια πετυχημένη ιστορία τεσσάρων ετών. Μολοντούτο εκείνος ο πρώτος τίτλος που κατέκτησε ο Κώστας Νικολόπουλος είχε επίσης μεγάλη επιτυχία, συγκέντρωσε ένα απρόσμενα μεγάλο πλήθος συμμετοχών για το μέτρο της εποχής, μόλις μια επταετία από το πέρας του Εμφυλίου, καθώς βαθμολογήθηκαν συνολικά 137 οδηγοί.

Ας το εξετάσουμε

Να επανέλθουμε στο σήμερα και να κάνουμε μια αντικειμενική εξέταση σε αυτή τη σκληρά αποπροσανατολιστική περίοδο, που όσοι δεν συμφωνούν με τις αποφάσεις και τις επιταγές της εξουσίας, είναι με κάθε έννοια απορριπτέοι και περισσότερο επικίνδυνοι από γραφικοί, ας δούμε την ευρύτερη εικόνα.

Το Δ.Ρ.Α. βρέθηκε εκτός WRC από το 2014 για δυο κυρίως λόγους. Από την επιθυμία της F.I.A. να κάνει αγώνες εκτός Ευρώπης και από την αδυναμία της Ε.Λ.Π.Α. να συνεχίσει να

το διοργανώνει. Το προϊόν βάραινε και απαιτούσε πολλά, η Λέσχη ήταν χρεοκοπημένη, έχοντας παραδώσει από το 2011 την οικονομική διαχείριση σε νεοπαγή ιδιωτική εταιρεία, ενώ την άνοιξη του 2013, το αστυνομικό δελτίο έκανε λόγο για σύλληψη του προέδρου της Ε.Λ.Π.Α., για χρέη προς το Ελληνικό Δημόσιο που αφορούσαν τη Λέσχη.

Εκτοτε ανέλαβε η Ο.Μ.Α.Ε. που επιχειρήσε να σώσει την παρτίδα καταβάλλοντας το χρέος της εν λόγω νεοπαγούς ιδιωτικής εταιρείας, ύψους 170.000€, διασώζοντας και το φιλόδοξα τολμηρό φυσικό πρόσωπο που είχε απομείνει στο σχήμα της. Διοργανώθηκαν έτσι μέχρι και το 2018, πέντε αγώνες στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού πρωταθλήματος και έκτοτε τίποτε.

Οι εθνικές εκλογές του Ιουλίου του 2019 και η πανδημία που ξέσπασε την ίδια χρονιά ανέτρεψαν ολωσδιόλου το σκηνικό. Το WRC ως οργανισμός στην προσπάθεια του να σώσει το θεσμό, τις συμβάσεις και τα συμβόλαια που έτρεχαν δεν είχε λόγους να βρεθεί στη Χιλή, στην Αργεντινή, στην Κένυα, στην Ν. Ζηλανδία, όπου οι αγώνες είχαν ακυρωθεί λόγω πανδημίας το 2020 και μια χαρά θα βολευόταν με αγώνες που θα βρίσκονταν πιο κοντά στις έδρες των ομάδων, έτσι άρχισε να ψάχνει λύσεις όπως η Monza που πέρσι βοήθησε να επιπλεύσει η μάχη των τίτλων με έναν αγώνα που όντως κάτι θύμιζε κάτι από ράλι. Οι ειδικές του R.AC. μέσα στα πάρκα που δικαίως αποκαλούσαν οι οδηγοί Mickey Mouse stages, ήταν Καρρούτες μπροστά στα δρομάκια κάτω από τις κερκίδες της ιστορικής πίστας.

Λίγο νωρίτερα στην αιωνία Ελλάδα, η διοίκηση της Ο.Μ.Α.Ε. παρέδωσε την οικονομική διαχείριση του Δ.Ρ.Α. στη Γ.Γ.Α., από την οποία κατά το παρελθόν δεν είχε καταδεχθεί να εισπράξει την όποια ετήσια επιχορήγηση, αφού επιπροσθέτως κλυδωνιζόταν ουσιαστικά ακέφαλη από επάλληλες κρίσεις. Σχεδόν ταυτόχρονα συνεστήθη από τη Γ.Γ.Α., η Επιτροπή για τη διοργάνωση «Διεκδίκηση και Διεξαγωγή Μεγάλων Διοργανώσεων Μηχανοκίνητου Αθλητισμού».

Έχουμε έτσι ένα αλλόκοτο σχήμα όπου κανείς φορέας δεν μπορεί να διοργανώσει το Δ.Ρ.Α. καθώς η Ε.Λ.Π.Α. είναι παρελθόν, η Ο.Μ.Α.Ε. έχοντας αποστραγγιστεί οικονομικά εξοφλώντας αλλότρια χρέη, σπαρασσόμενη και από εσωτερικές έριδες παραδίδει τα πάντα στο Δημόσιο, ενώ εμφανίζεται ένα είδος μεγαλοϊδεατισμού περί διεξαγωγής μεγάλων διοργανώσεων, τη στιγμή που το ημεδαπό μότορσπορ χωλαίνει και πρακτικά είναι νεκρό λόγω πανδημίας.

Σε αυτό το σημείο γίνεται μια επιτελική κίνηση από πλευράς Δημοσίου, όπου με το ν.

4679/2020, έστρωσε το χαλί για τον επερχόμενο ν.4797/2021 και απέσπασε τους εμπορικούς τίτλους από την Ε.Λ.Π.Α. δωρεάν. Κρίνεται νόμιμη ενέργεια, όπως πάντα όταν νομοθετεί το κράτος, μα για το ηθικό κομμάτι ας ερωτηθούν οι πρώην εργαζόμενοι στη Λέσχη που έχουν λαμβάνειν και πόνταραν στην πώληση των σημάτων, ελπίζοντας ότι θα είχαν να εισπράττουν κάτι. Διαβάζουμε στην εφημερίδα της κυβερνήσεως της 23ης Απριλίου τρέχοντος έτους, αρ. φύλλου 66:

«Μεταβίβαση εμπορικού σήματος για τη διενέργεια αγώνων του μηχανοκίνητου αθλητισμού
1. Ο δικαιούχος εμπορικού σήματος, το οποίο χρησιμοποιείται για τη διενέργεια αγώνων του μηχανοκίνητου αθλητισμού, που έχουν παγκόσμια ή πανευρωπαϊκή εμβέλεια, εφόσον συντρέχει η προϋπόθεση της περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 50 του ν. 4679/2020 (Α' 71), εκπίπτει αυτοδικαίως από το δικαίωμά του ολικά και το δικαίωμα επί του σήματος μεταβιβάζεται στο ελληνικό Δημόσιο χωρίς άλλη διατύπωση. 2. Το ελληνικό Δημόσιο δύναται να ζητήσει την εγγραφή της μεταβίβασης στο μητρώο σημάτων και την εξάλειψη κάθε εμπράγματος βάρους και κατάσχεσης. 3. α) Απαγορεύεται η περαιτέρω μεταβίβαση του σήματος προς οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο. β) Επιτρέπεται η παραχώρηση της χρήσης του σήματος από το ελληνικό Δημόσιο προς τρίτους έναντι ανάλογου ανταλλάγματος».

Κάπως έτσι προέκυψε η κέντα. Έχοντας αποκτήσει τους τίτλους του Δ.Ρ.Α. άνευ εξόδων και την εγγύηση του Δημοσίου, η Επιτροπή χτύπησε τις πόρτες των υποστηρικτών διαχειριστών του WRC οι οποίοι διέκριναν μια ασφαλή λύση στο πρόβλημά τους. Ασφαλή γιατί θα έπαιρναν τα χρήματά τους, ήγουν το αρκετά τσουχτερό παράβολο συμμετοχής στο παγκόσμιο πρωτάθλημα (τιμή αγοράς 1,5 εκατομμύρια €, υπό το καθεστώς πανδημίας ίσως επιδέχεται sconto), ασφαλή επίσης διότι ανέθεταν την διοργάνωση σε πρόσωπα που είχαν διαπιστευμένη τεχνογνωσία και τελικά εύκολη λύση διότι δε θα χρειαζόταν μεγάλα ακριβά ταξίδια, ενώ σαφώς υπολόγιζαν ότι κάποιοι αγώνες μέσα στο 2021 θα ακυρώνονταν όπερ και εγένετο με Σουηδία, Μεγάλη Βρετανία, Χιλή, Ιαπωνία. Έβαλαν τελευταία στιγμή και την ταλαίπωρη Monza μέσα και συμπλήρωσαν μια όμορφη ντουζίνα αγώνες.

Pas mal για πανδημία. Βολεύτηκαν οι του WRC, ενώ εδώ στην Ελλάδα, συμβαίνει το αξιοπερίεργο καθώς ιδιωτικοποιούνται κρατικοί οργανισμοί, να κρατικοποιείται το Δ.Ρ.Α. Είναι ένα ιδιαίτερος ενδιαφέρον οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο, ένα υβρίδιο που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως κρατικός καπιταλισμός με ενδιαφέρουσα σύνθεση, που θυμίζει ότι είχε πεί ο σχωρεμένος Σεραφείμ Φυντανίδης: «Οι παρέες γράφουν □ Ιστορία»

Έστω, ότι όλα αυτά συνέβησαν έτσι ακριβώς. Που είναι το μεμπτό;

Ιδεολογικώς κατ' αρχάς, είναι ολίγον δύσπεπτο ότι αυτοί που σε περιφρονούσαν και δικαίως σε υπολόγιζαν ως μπαταχτσή μέχρι χθες, σήμερα σε επαινούν, σε χρειάζονται και τελικά σε χειρίζονται. Ακολούθως, σε μια χώρα χρεοκοπημένη με ένα μότορσπορτ που τα τελευταία χρόνια, μοιραία, είναι σε ύφεση, προφανώς οφείλεις να έχεις άλλα σχέδια από το να στήσεις έναν πανάκριβο αγώνα με ελάχιστη ημεδαπή συμμετοχή.

Μα το θέμα δεν είναι αυτό. Είναι η προβολή του τόπου σε όλο τον κόσμο, είναι το βασικό αλλότριο επιχείρημα. Μάλιστα.

Αυτά είχαν ισχύ το 1962, όταν ο Απόστολος Νικολαΐδης, στο Ι' Ακρόπολις θα κλείσει το παραδοσιακό δείπνο στα «Αστέρια» της Γλυφάδας, λέγοντας: *«Αποχαιρετώμεν υμάς σήμερον, ευχόμεθα όπως μας δώσητε και πάλιν την ευκαιρίαν να σας φιλοξενήσωμεν υπό τον λαμπρόν ήλιον και το γαλανόν ουρανόν μας, να σας λικνίσωμεν στα γραφικά ακρογυάλια μας, να σας ράνωμε με τη μεταξένια σκόνη του βουνού και του κάμπου μας και να σας χαρίσωμε το υπόλοιπον της καρδιάς μας.»*

Τότε ναι, τώρα ποια ακρογυάλια, ποια μεταξένια σκόνη και ποιο υπόλοιπο ποιας καρδιάς; Της τρύπιας του Γιάννη Οικονομίδη;

Πέντε χρόνια νωρίτερα ο πρωταθλητής Γαλλίας P. Guiraud, αφού τερμάτισε στην 9η θέση του Ε' Δ.Ρ.Α. έγραψε μεταξύ άλλων: *«Ελλάδα, μητέρα των τεχνών, των όπλων και των νόμων, 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 κιόλας το σπίτι μας και νόστιμον ήμαρ ιδέσθαι, 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.»*

Τότε ναι, τώρα ποια μητέρα, ποια όνειρα, ποια Καλυψώ και ποια νύμφη;

Δηλαδή υπάρχει σώφρων άνθρωπος που να πιστεύει μετά το 1970 ότι η Ακρόπολη γίνεται γνωστή ή έστω γνωστότερη μέσω του Δ.Ρ.Α.; Υπάρχει λογικό επιχείρημα ύστερα από τα 30,5 εκατομμύρια τουριστών που μας ήρθαν το 2019, την τελευταία προ πανδημίας χρόνια,

να τίθεται ο αγώνας ως υποστηρικτικό στοιχείο του Τουρισμού; Ακόμα και φέτος με όλα τα προβλήματα οι κυβερνητικότεροι της κυβερνήσεως ιστότοποι, ανέβασαν περί της τουριστικής περιόδου εμπνευσμένους τίτλους του τύπου: «*Σεζόν σαν τρελό φορτηγό*» ή «*Α πογειώθηκε η επιβατική κίνηση τον Αύγουστο - Αύξηση 82,6% στις αφίξεις εξωτερικού*». Εδώ όμως, εισέρχεται και ο ευρύτερος, τρέχων, ρόλος του Τύπου, οπότε...

Δεν θα σταθώ στα της δεξιοτεχνίας της πλατείας Συντάγματος. Η όποια ταλαιπωρία υπέστησαν οι Αθηναίοι μπορεί να ήταν μεγαλύτερη των Μαραθώνιων, των εκδηλώσεων της EUMED 9, κάθε διαμαρτυρίας που λαμβάνει χώρα δικαίως ή αδικώς στην πολύπαθη πόλη. Μερικοί ενθουσιάστηκαν. Ούτε στο ότι στη διάρκεια της δεξιοτεχνίας δεν τηρήθηκαν εκ μέρους των θεατών τα πρωτόκολλα περί πανδημίας, θα σταθώ. Αναμενόμενο ήταν και αφορά όσους παρίσταντο, ειδικά για εκείνο το εδάφιο που κάνει λόγο περί ατομικής ευθύνης. Όταν τη βρούμε, θα τα πούμε.

Σε κάθε περίπτωση ο Σταύρος Τσιώλης με το Σπύρο Τσινιβίδη έκαναν καλύτερη δουλειά εκεί πάντα στο Σύνταγμα, πριν από 52 χρόνια και σε κλίμα noir μάλιστα, τόσο για την εποχή (junta γαρ στα ντουζένια της) όσο και για το νυκτερινό των γυρισμάτων αλλά και του νοήματος της ταινίας. Και μάλιστα «άνευ φουσκωτάι αψίδαί, κερκίδαί, διαφημιστικάί πινακίδαί, βαρέλια και τα τοιαύτα». Διότι άλλο πράγμα η Τέχνη και άλλο το επιχειρείν. «*Τέχνη δεν είναι αυτό που βλέπεις, αλλά αυτό που κάνεις τους άλλους να δουν*» (Edgar Degas), ενώ στο επιχειρείν κυνηγάς το κέρδος πιο ανελέητα από ότι ο επιθεωρητής Javert τον Jean Valjean και και πιο μανιασμένα από ότι ο δικός μας «Ιαβέρης» κυνηγούσε τα δευτερόλεπτα στην Πάρνηθα το 1980 με το λευκό gr.2. Lee Cooper MKII

Με λιγότερα λόγια και πιο ευθέως. Το Δ.Ρ.Α. του 2021, δεν είχε παρά μονάχα ένα στόχο. Τον οικονομικό. Δεν είναι κατηγορία. Διαπίστωση είναι. Ούτε χρειάζεται τώρα πια άλλοθι προκειμένου να πλασαριστεί στον πληθυσμό, ούτε εθνικό αμπαλάζ και τα συνήθη λόγια περί των καλλονών της χώρας. Όπως όλοι προτιμούν να δουν το El Clásico ή το derby della Madonnina, παρά το ματς φωτιά Αστραπή Περαχώρας - Κεραυνός Πισσιών, έτσι ακριβώς όλοι θέλουν να χαζέψουν τους καλύτερους στον κόσμο παρά τους καλύτερους της γειτονιάς. Κι έπειτα από οκτώ χρόνια νηστείας ήταν βέβαιο θα μάζευε πλήθη. Έτσι είναι και επειδή το Δ.Ρ.Α. κουβαλά ενδιαφέρουσα, βαριά και μοναδική κληρονομιά παίζεται φόρα παρτίδα το παιγνίδι με την ιστορία του. Τα σύγχρονα Δ.Ρ.Α. δεν έχουν καμιά σχέση με εκείνα του 20ου αιώνα. Όπως και ο τόπος. Το live your dream in Greece, το all you want is Greece και το rally of gods, δεν είναι παρά λαμπερά ακριβά και ανακριβή περιτυλιγμένα για κάτι που δεν υπάρχει πια στον τόπο και όταν υπήρχε εκτιμήθηκε από λίγους.

Για να ξεκαθαρίσω τη θέση μου και να μην χαρακτηριστώ για οτιδήποτε δεν αξίζω: Υπευθύνως δηλώ ότι δεν έχω κανένα πρόβλημα στο να διοργανωθεί Δ.Ρ.Α. που να μετρά στο WRC, να ξαναγεννηθεί το Χαλκιδικής, να φτιάξουν πίστα F1 στον Ορχομενό, να φέρουν το moto gp στη Χαλανδρίτσα, διότι ατυχώς το Ελληνικό εχάθη. Ναι σε όλα. Αλλά να θέσω ερώτημα, με τρόπο κοσμιότατο. Τέτοιες εποχές με κρατικό χρήμα να στήνουμε ακριβές φιέστες, που επιπροσθέτως βολεύουν άλλους και ουχί ημάς, δεν είναι ανορθογραφία; Επιπροσθέτως δε, να παρακαλούν και δια εθελοντάς!

Στο φινάλε η Επιτροπή, ως γνωστόν, αποδεδειγμένως διαθέτει ικανότητα και εργατικότητα στελέχη, έμπειρα εις το επιχειρείν άτινα ημπορούν να ερευνήσουν και να πετύχουσι παροχάς εκ του ιδιωτικού τομέως. Αφού όπως μας λένε η οικονομία μας είναι έτοιμη να απογειωθεί και πάμε γερά με πολύ ισχυρό νούμερο ανάπτυξης. Δεν θα είναι δύσκολο, να βρεθεί το μικροποσό των δυόμιση - τριών εκατομμυρίων ευρώ που απαιτείται δια το ράλυ των θεών, ώστε να μην επιβαρύνουμε τον κρατικό κορβανά. Να ανταμειφθούν και οι μεσάζοντες, που παραβλέπουν επί μακρόν τα προσωπικά τους συμφέροντα δια το κοινόν καλό, με μιαν σοβαράν προμήθειαν.

Περί προβολής

Στο 46ο Δ.Ρ.Α. τον Ιούνιο του 1999, σε εκείνο το καλοκαίρι που με τη βοήθεια της ημετέρας κυβερνήσεως του εκσυγχρονιστού προεδρεύοντος, το Χ.Α.Α. γεννοβολούσε πολλά πλούτη και πολύ περισσότερα κορόιδα, δημοσιογράφος τις έδωσε τον τίτλο στο κομμάτι του για το Δ.Ρ.Α. «Κρύψτε το καλά το αδαείς», ασκώντας δριμύτατη κριτική στην επιλογή της Ε.Λ.Π.Α. για την επιλογή του χώρου του στρατηγείου του αγώνα. Το κείμενο ήταν επιθετικό, χαρακτήριζε την κωμόπολη όπου ήταν το κέντρο του αγώνα παραγκούπολη (sic), τις επιλογές των οργανωτών ασελγείς (sic), και εστίαζε στην απουσία χλιδής (sic).

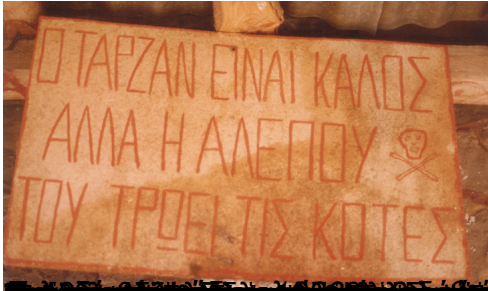
Αν υποθεθεί ότι αυτό ήταν το ένα άκρο, είκοσι και δυο χρόνια αργότερα ζήσαμε το άλλο. Το υπερφόρτωμα της προβολής. Ποτέ στο παρελθόν δεν προβλήθηκε ο αγώνας τόσο πολύ, τόσο έντονα, τόσο ανοιχτά. Αναμενόμενο, αφού ήταν μια κρατική επιχείρηση. Επιστρατεύτηκε έως και ο πρωθυπουργεύων, την επομένη της θερμής του υποδοχής στη βροχερή Μητρόπολη κατά τη διάρκεια της τελετής αποχαιρετισμού για τον Μίκη. Έτσι το πρωί της Πέμπτης βρέθηκε συνοφρυωμένος στην Κρήτη για να συνοδεύσει τον εκλιπόντα στην τελευταία του κατοικία και το απόγευμα, φόρεσε χαμόγελα κατελθών casual στην εκκίνηση, με τα χέρια σταυρωμένα και τα δάχτυλα πλεγμένα στη μέση απαντώντας σε κάθε αβαντοδόρικη ερώτηση, χαρούμενος κι αυτός στην ευρύτερη εορταστική ατμόσφαιρα της έναρξης του μεγάλου μας Δ.Ρ.Α.



Στα περί προβολής του αγώνα, αν τα παλαιότερα χρόνια δημοσιογράφος τις σημείωνε κάτι που δεν άρεσε στους διοργανωτές, κάποιες δε φορές που συνέβαινε αυτό είχε να κάνει με ένα είδος προσωπικής πίκρας ή ιδιοτέλειας και ουχί περί των αγωνιστικών, η Λέσχη κατά το μάλλον ή ήττον αδιαφορούσε. Μπορεί να σε κοιτάγε λίγο περίεργα ο Ηλίας Σπορίδης, μπορεί να σου έστειλε κάποια επιστολή με πρόθεση συνεργασίας ο Maurice, ή κάποια στιγμή να πετούσε καμιά ειρωνεία ο Αλέξανδρος. Στις μέρες μας αν κάποιος δεν ευθυγραμμίζεται απολύτως σε αυτό που επιθυμούν οι χορηγοί, οι χορηγοί και ουχί οι διοργανωτές, θα δεχτεί μια συμβουλή από μεσάζοντα προκειμένου να επιστρέψει στη σωστή γραμμή.

Μιλώντας για σωστές γραμμές να θυμηθούμε και το εύθυμο που είχε λεχθεί για τον Λιθουανό Stasys Brundza που μας ερχόταν τη δεκαετία του '70 υπό την σημαία της Σοβιετικής Ένωσης με Lada και ελέχθη ότι πήγαινε τόσο γρήγορα (6ος το 1976, 10ος το 1978), διότι είχε τη σωστή «γραμμή» από τη Μόσχα.

Για το πόσο πολύ ταΐστηκε, υπερφορτώθηκε και προβλήθηκε φέτος το «Ακροπολικό» γίνεσθαι, ας αναφερθεί ότι ακόμα και στην αγγλόφωνη έκδοση του λήμματος Acropolis rally στη wiki, όπου γίνεται αναφορά της ειδικής του Ταρζάν της οποίας κάποιο τμήμα της τελέστηκε φέτος, εμφανίστηκε και το όνομα του Giorgos Burgos, του ερημίτη που βασιλέψε τον προηγούμενο αιώνα, στα ορεινά της Ευρυτανίας, κοντά στη Φουρνά και τον συναναστρέφονταν κάποια πληρώματα που τη δεκαετία του '70 έκαναν αναγνωρίσεις περνώντας από την καλύβα του.



~~Καυρή είναι η γλώσσα των κότες και ο Τροχέας είναι ο γιος του Αλεπού. Ο Τροχέας είναι ο γιος του Αλεπού και ο Αλεπού είναι ο γιος του Τροχέας.~~