

Λίγα λόγια για την έκδοση



Συχνά λέμε, για ανθρώπους που έχουν (σε κάποιους τομείς) έργο να επιδείξουν, πόσα (πολλά και καλά) κατάφεραν.

Αυτό όμως που σπάνια υπολογίζουμε είναι τους πόρους που διαχειρίστηκαν, ενώ εξ ίσου σπάνια λησμονούμε όλες εκείνες τις πράξεις τους, που μπροστά είχαν αρνητικό πρόσημο.

Αυτό συμβαίνει κυρίως επειδή την ιστορία, όπως έχουμε σωστά διδαχτεί, την γράφουν οι νικητές. Οι νικητές και οι ζωντανοί θα προσέθετα με μία δόση κυνικότητας...

Στον περιορισμένο χώρο των Ελληνικών αγώνων αυτοκινήτου και καθώς η πρώτη γενιά των πρωταγωνιστών μοιραία αρχίζει να εγκαταλείπει τον μάταιο τούτο κόσμο, πολλά πράγματα είχαν ξεχαστεί, άλλα τόσα είχαν παραποιηθεί. Έτσι υπήρχε μια σημαντική οφειλή απέναντι στο παρελθόν. Μια οφειλή που έπρεπε σαφώς να εξοφληθεί, μακριά όμως από συναλλαγές και συμψηφισμούς.



Αυτό το χώρο έρχεται να καταλάβει τούτη η ανεξάρτητη εκδοτική προσπάθεια.

Μέσα από 733 σελίδες και 2.300 εικόνες, έρχεται να θυμίσει τα ξεχασμένα, να αποκαταστήσει αλήθειες και να επανατοποθετήσει τα θέματα με τα ακριβή δεδομένα τους.

Ζούμε μια πραγματικότητα όπου, η καταραμένη πρακτική η οποία μετατρέπει την ατιμία σε δόξα και την αναληγσία σε αρετή, καταλαμβάνει όλο και μεγαλύτερο χώρο, όλο και περισσότερους ανθρώπους. Μετατρέπεται σε κάτι σαν εισιτήριο επιβίωσης. Ίσως αυτή η σκοτεινή πλευρά του ανθρώπου να αποτελεί και την μεγαλύτερη απειλή για το μέλλον του πολιτισμού του.

Οι ελληνικοί αγώνες αυτοκινήτου δεν θα μπορούσαν να παραμείνουν αλώβητοι, άθικτοι από αυτή την απειλή. Αναπόφευκτα προσεβλήθησαν και αργά μα σταθερά επαλήθευσαν τα λόγια του ποιητή που έγραψε:

«αυτή την όμορφη ζωή, άσχημα που τη ζούμε».

Έχει στόχους τούτο το βιβλίο, που τίθενται αδρά, που ξετυλίγονται παράλληλα με την εξιστόρηση των γεγονότων, που αναδύονται μέσα από την ερμηνεία των συμβάντων και τελικά αποκαλύπτονται.

Αυτή η έκδοση, ίσως συχνά να είναι περισσότερο διακριτική ή ευγενική απ' ότι επιβάλλουν οι τρέχουσες συνθήκες, ίσως πάλι να αναβλύζει ένα ξεχασμένο στις μέρες μας λυρισμό, αλλά αν όπως σημείωσε ο στοχαστής:

«οι νόμοι δεν αποκαλύπτουν τι είναι ένας λαός, αλλά τι του φαίνεται ασυνήθιστο, τερατώδες, ξενικό»

τότε τα ειλικρινή βιβλία οφείλουν να φανερώνουν τι ακριβώς είναι οι πρωταγωνιστές, η εποχή τους μα και ο συγγραφέας τους...

Νικόλας Σ. Ζαλμάς

Νοέμβριος 2005

για περισσότερες πληροφορίες e-mail στο: listeningstories@tellingstories.gr

edito

«Αυτός που ελέγχει το παρελθόν ελέγχει το μέλλον, κι αυτός που ελέγχει το παρόν ελέγχει το παρελθόν».

George Orwell

Οφείλεις να είσαι ιδιαίτερα προσεκτικός απέναντι στο παρελθόν.

Οφείλεις να είσαι διπλά προσεκτικός στο παρελθόν που έχεις ζήσει, πράγμα που είναι διπλά δύσκολο.

Η επαφή με τα γεγονότα που έχεις βιώσει έχει το θετικό ότι σου εξασφαλίζει αμεσότητα στη γνώση και δυνατότητα ευχερέστερης έρευνας, πλην όμως συχνά σ' εγκλωβίζει στις συναισθηματικές σχέσεις που εκ των πραγμάτων δημιουργείς με τους πρωταγωνιστές.

Η συναισθηματική σύνδεση με τα γεγονότα και τους πρωταγωνιστές τους είναι ένα πολύ καλό εργαλείο για τους συγγραφείς, τους ποιητές, αλλά ίσως να μην είναι και τόσο ευσπρόσδεκτο στους ιστορικούς.

Από την άλλη όμως, γιατί πρέπει τα κείμενα που αφηγούνται το παρελθόν να στερούνται συναισθήματος;

Γιατί να μην μπορείς να πεις μια ιστορία ταΐζοντας την ψυχή και όχι μόνο το νου; Είναι δυνατόν να μιλήσεις για κάτι ηρωικό, για κάτι σπουδαίο ή ακόμα για κάτι φτηνό, για κάτι χαμερπές και να μην το αμπαλάρεις με το ανθρώπινο συναίσθημα;

Μάλλον όχι.

Αυτό όμως που οφείλεις απαραίτητα να κάνεις ως αφηγητής είναι να είσαι ακριβής. Να ψάξεις, να διασταυρώσεις, να βρεις τα στοιχεία και να τα παραθέσεις με ακρίβεια.

Διότι άλλο θέμα η παράθεση των στοιχείων, των γεγονότων, η είδηση που έλεγαν στη δημοσιογραφία, και άλλο θέμα η ερμηνεία τους.

Δύσκολα και τα δύο, και συχνά, αν όχι πάντα, θα σου ξεφεύγουν μικρές ψηφίδες από αυτό τον εκτεταμένο καμβά και εξίσου συχνά θα αμφιβάλλεις για την πληρότητα μα και για την ορθότητα των παρεχόμενων πληροφοριών.

Ο Bernard Russell έγραψε στην αυτοβιογραφία του ότι το πρόβλημα του κόσμου είναι πως οι ανόητοι είναι υπερβέβαιοι και οι ευφυείς γεμάτοι αμφιβολίες.

Έτσι, όταν άκουσα κάποτε έναν εκδότη του χώρου να λέει με τεχνητή έμφαση:

«Εγώ δεν κάνω ποτέ λάθος στη δουλειά μου», δεν ήξερα τι να διαλέξω. Να ήταν άραγε η λαμπρή εξαίρεση στο «αξίωμα» Russell ή να μην είχε κάνει ποτέ το σωστό σε όλη την υπόλοιπη, μη επαγγελματική ζωή του, αν υποθεθεί ότι υπήρξε τέτοια.

Το βιβλίο αυτό είναι μια απόπειρα καταγραφής ενός κοντινού παρελθόντος που έχει να κάνει με την ιστορία των αγώνων αυτοκινήτου στην Ελλάδα.

Είναι συνεπώς μια πολύ ειδική, μια «στενή» ιστορία, που ενδιαφέρει λίγους και αφορά λιγότερους. Αυτό όμως δεν την καθιστά λιγότερο ενδιαφέρουσα.

Τουναντίον μάλιστα, επειδή το αντικείμενό της είναι ακραίο και θέτει σε μεγάλη δοκιμασία τους πρωταγωνιστές, άρα αποκαλύπτει την αληθινή φύση του χαρακτήρα τους (που στις υπόλοιπες δραστηριότητές τους είχαν την πολυτέλεια να μένει κρυμμένος), τελικά μετατρέπεται σε μια εργασία γενικότερου ενδιαφέροντος.

Για το περιεχόμενό αυτής της έκδοσης, θέλω να πιστεύω ότι στις σελίδες της φωτίστηκαν όλα τα θέματα που ήταν δυνατόν να ανιχνευθούν, μερικά από τα οποία μάλιστα κατά τη διάρκεια του παρελθόντος είτε δεν είχαν θιγεί καθόλου είτε είχαν παραποιηθεί.

Παράλληλα ξετυλίγεται μια θεωρία που αφορά τα πώς, τα γιατί των γεγονότων. Είναι μια απόπειρα ερμηνείας τους, δηλαδή, που επιθυμεί να αποδείξει συγκεκριμένα πράγματα. Έχει λοιπόν αρχή, έχει συνέχεια, έχει τέλος, έχει και σαφείς στόχους αυτό το βιβλίο.

Δεν ξέρω αν τελικά καταφέρνει να τους αγγίξει ή ακόμα περισσότερο να τους στηρίξει.

Αυτό όμως που μπορώ να διαβεβαιώσω είναι πως ό,τι γράφτηκε, γράφτηκε με σεβασμό, με τρυφερότητα και κυρίως με ακρίβεια.

Τέλος, αυτό που οφείλω να αναφέρω είναι πως υφάνθηκε με σταθερότητα, με πίστη τρομερή, με εμμονή, με μανία σχεδόν πάνω τη ρήση του Aldous Huxley:

«Ότι οι άνθρωποι δεν παίρνουν αρκετά μαθήματα από την Ιστορία είναι το πιο σπουδαίο απ' όλα τα μαθήματα που μας διδάσκει η Ιστορία».



ακολουθούν μερικές σελίδες



Οι αγωνοδίκες εξαντλώντας την αυστηρότητα των κανονισμών, προσπαθώντας έμμεσα την αξιοπιστία του αγώνα θυσίασαν την Ελληνική νίκη και η Alfa Romeo Giulietta των Μίκου-Αντωνίου στερήθηκε τη ύψιστη διάκριση, που πήγε στη Ferrari 250 GT του ζεύγους Estager. Η κίνηση για την τιμωρία του Α. Μίκου δεν έγινε αυτεπάγγελτα από την οργανωτική επιτροπή, αλλά κατόπιν ενστάσεως του Π. Παπαδόπουλου, που προφανώς θιγμένος από την περσινή του περιπέτεια δρα ανακλαστικά και στερεί τη νίκη από έναν Έλληνα. Η κατάταξη του Ε' Ακρόπολις κατά κατηγορίες και κλάσεις έχει ως εξής:



Επόμενος, τρίτος πρωταθλητικός αγώνας, στο Τατόι. Είναι ο πρώτος πραγματικός αγώνας ταχύτητας, αφού κερδίζει ο πιο γρήγορος, χωρίς τις διαδικασίες της ρεγκιουλαριτέ της προηγούμενης χρονιάς. Δήλωσαν συμμετοχή 47 αυτοκίνητα, τελικά έλαβαν μέρος 39, τα οποία χωρίστηκαν, ανάλογα με τη δυναμικότητά τους, σε 4 ομάδες, καθεμία από τις οποίες πραγματοποίησε μια ωριαία δοκιμασία. Είναι σαφές ότι λόγοι ασφαλείας οδηγούν την οργάνωση στην απόφαση αυτή, προκειμένου το πλήθος των αυτοκινήτων που βρίσκονται στην πίστα να είναι μικρό και οι κίνδυνοι μικρότεροι. Είναι τα πρώτα βήματα και γίνονται προσεκτικά.

> Αριστερά: Ο βασιλιάς Παύλος και η βασίλισσα Φρειδερίκη στην Ακρόπολη για την απονομή του Φιλοπάππου που γινόταν παρουσία του ανώτατος (την εποχή εκείνη) ονόματος, μέρα αεροπορίας, Thunderbird.
> Δεξιά: Ο Κώστας Παπαδόπουλος παραλαμβάνει μετάλλιο της Ε' Ακρόπολις του Ε' Ακρόπολις το ζευγάρι θα Mille Miglia. Η στο τελευταίο το δυστύχημα σήμανε το τέλος αλλά παράλογο

Τα επίσημα αποτελέσματα του Ε' Ράλλυ «Ακρόπολις»

Συνολικός Χρόνος Αγώνα	Τοποθεσία Αποκλειστική Γενική	Ανταγωνιστής	ΟΝΟΜΑΤΕΔΩΝΤΩΝ	Μάρκα οχήματος	ΧΡΟΝΟΙ ΔΟΚΙΜΑΣΕΩΝ					Συνολικός χρόνος αγώνα
					Συνολικός	Πρώτος χρόνος	Καλύτερος τεταμένος	Καλύτερος τεταμένος	Καλύτερος τεταμένος	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β'										
				Ομάδα Β-1 και Β2						
1	1	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:41'4"	24'4"	2:43'2"	2:46'2"	2:51'2"	4.2		
2	24	Β. Μάρτι	2:41'4"	24'4"	2:43'2"	2:46'2"	2:51'2"	526.7		
				Ομάδα Β-3						
1	14	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	14.5		
2	21	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
3	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
				Ομάδα Β-4						
1	8	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	22.8		
2	17	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	72.7		
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α'										
				Ομάδα Α-1						
1	14	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:41'4"	18'2"	2:43'2"	2:46'2"	2:51'2"	46.2		
2	18	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:41'4"	18'2"	2:43'2"	2:46'2"	2:51'2"	52.4		
				Ομάδα Α-2						
1	22	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
2	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
3	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
4	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
5	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
				Ομάδα Α-3						
1	4	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	14.5		
2	17	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	19.5		
3	26	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	146.2		
4	26	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	202.6		
				Ομάδα Α-4						
1	8	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	14.5		
2	17	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	19.5		
3	26	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	146.2		
4	26	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	202.6		
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β'										
				Ομάδα Β-1 και Β2						
1	1	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:41'4"	24'4"	2:43'2"	2:46'2"	2:51'2"	4.2		
2	24	Β. Μάρτι	2:41'4"	24'4"	2:43'2"	2:46'2"	2:51'2"	526.7		
				Ομάδα Β-3						
1	14	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	14.5		
2	21	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
3	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
				Ομάδα Β-4						
1	8	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	22.8		
2	17	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	72.7		
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α'										
				Ομάδα Α-1						
1	14	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:41'4"	18'2"	2:43'2"	2:46'2"	2:51'2"	46.2		
2	18	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:41'4"	18'2"	2:43'2"	2:46'2"	2:51'2"	52.4		
				Ομάδα Α-2						
1	22	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
2	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
3	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
4	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
5	27	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:46'8"	18'2"	2:48'2"	2:47'2"	2:52'8"	122.8		
				Ομάδα Α-3						
1	4	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	14.5		
2	17	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	19.5		
3	26	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	146.2		
4	26	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	202.6		
				Ομάδα Α-4						
1	8	Α. Μίκου - Α. Αντωνίου	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	14.5		
2	17	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	19.5		
3	26	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	146.2		
4	26	Εκ. και Ε. Τσιτά	2:47'2"	18'2"	2:48'2"	2:46'8"	2:51'4"	202.6		



<0161960017>

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΤΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ						
ΕΠΙΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ "ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ" 1962						
ΕΠΙΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ						
Σειρά №	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΣ	ΚΑΤ. ΚΛΑΣΣ	ΣΗΜΕΙΟ	ΠΑΡΩΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ	
1	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ.	ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΟΝ	Α/9	54218,1	Α/9	101,...
2	ΚΑΜΑΚΙ	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ	Α/9	54228,4	Α/9	101,...
3	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ ΕΜ.	Α.Ν. 10000	Α/6	54268,2	Α/6	101,...
4	ΣΥΡΑΓΑΣ	ΥΟΛΥΟ 544 910	Α/10	54158,5	Α/10	101,...
5	ΠΑΥΣΑΝΙΑΣ Γ.	ΣΕΝ ΛΙΒΙΟΝ	Α/5	54278,0	Α/5	101,...
6	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	Α.Ν. 3000	Α/12	54178,7	Α/12	100,090
7	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ.	ΣΕΝ 7000	Α/4	54298,1	Α/4	100,...
8	ΣΥΡΑΓΑΣ Σ.	ΣΕΝ 7000	Α/4	54298,7	Α/4	99,713
9	ΤΕΚΝΗΤΗΣ ΕΜ.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.	Α/8	54298,8	Α/8	99,784
10	ΤΕΚΝΗΤΗΣ Γ.	ΣΕΝ 7000	Α/4	54378,0	Α/4	98,632
11	ΒΑΣΙΛΙΑΔΗΣ ΑΔ.	ΣΕΝ 7000	Α/4	54348,1	Α/4	97,665
12	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ ΣΤ.	ΛΑΜΒΑΣ "B" ΤΥΠΗ	Α/13	54218,1	Α/13	97,614
13	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.	Α/8	54298,4	Α/8	97,277
14	ΜΙΣΟΣ ΑΔ.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.	Α/8	54378,4	Α/8	96,753
15	ΤΥΠΗ	Α.Ν. 1000 ΣΙΣ	Α/10	54218,7	Α/10	96,475
16	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	ΣΕΝ 7000	Α/4	54378,7	Α/4	96,090
17	ΤΕΚΝΗΤΗΣ Σ.	ΣΕΝ, ΝΑΥΤΙΟΝ	Α/9	54358,1	Α/9	94,389
18	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Α.	Α.Ν. "1600"	Α/9	54358,4	Α/9	94,140
19	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Γ.	ΥΟΛΥΟ 1290	Α/9	54358,2	Α/9	93,648
20	ΠΑΥΣΑΝΙΑΣ Γ.	ΣΕΝ, ΝΑΥΤΙΟΝ	Α/9	54358,7	Α/9	93,231
21	ΤΟΥΚΑΣ Γ.	ΣΕΝ, ΝΑΥΤΙΟΝ	Α/9	54358,0	Α/9	93,102
22	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔ.	Α.Ν. 100 ΣΙΣ	Α/10	54308,7	Α/10	92,973
23	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	ΛΑΜ, ΚΕ 120	Α/13	54348,4	Α/13	91,986
24	ΑΥΤΣΟΥΚΗΣ Γ.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.	Α/8	54308,5	Α/8	90,241
25	ΣΙΣ	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.	Α/8	54378,2	Α/8	89,772
26	ΠΑΥΣΑΝΙΑΣ Σ.	Α.Ν. ΣΠΕΙΤ	Α/10	54398,7	Α/10	89,162
27	ΤΕΚΝΗΤΗΣ ΕΜ.	ΟΝΟΝ, ΟΝΟΝΑΙ	Α/11	54418,5	Α/11	88,642
28	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Α.	ΑΡΑΒΕΛΛΑ	Α/6	54358,2	Α/6	88,251
29	ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ Α.	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ	Α/4	54378,0	Α/4	87,931
30	ΒΑΣΙΛΙΑΔΗΣ ΣΤ.	Υ Ν	Α/8	54348,7	Α/8	87,144
31	ΡΑΛΛΙΔΗΣ Α.	ΣΕΚΟΔ Τ8	Α/7	44008,2	Α/7	85,809
32	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Ν.	ΦΙΑΤ 1100	Α/7	44068,7	Α/7	85,583
33	ΚΑ ΔΑΓΛΑΝΤΗ	Σ Ν Ν 93	Α/8	44108,2	Α/8	82,614
34	ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ Γ.	ΑΡΑΒΕΛΛΑ	Α/6	44138,1	Α/6	81,470
35	ΤΕΚΝΗΤΗΣ	ΣΕΚΟΔ ΟΥΤ.	Α/8	44178,2	Α/8	80,171
36	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Γ.	ΑΡΑΒΕΛΛΑ	Α/6	44218,2	Α/6	78,943
37	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Γ.	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ	Α/4	54378,0	Α/4	62,047

ΟΙ ΔΕΙΓΜΕΝΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΔΕΛΦΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΔΕΙΓΜΕΝΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣ

ΟΙ ΔΕΙΓΜΕΝΕΣ ΣΗΜΕΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΝΕΣ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΔΕΙΚΝΥΝΤΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ. ΟΙ ΔΕΙΓΜΕΝΕΣ ΣΗΜΕΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΔΕΙΚΝΥΝΤΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ. ΟΙ ΔΕΙΓΜΕΝΕΣ ΣΗΜΕΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΔΕΙΚΝΥΝΤΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ.

> Μια εικόνα με ιστορικό περιεχόμενο. Είναι αρκετοί από τους συμμετέχοντες στην ανάβαση Ριθώνας του '62 που περιμένοντας την έκδοση των αποτελεσμάτων συγκεντρώθηκαν μπροστά στη μηχανή του Φώτη Φλώρου. Από αριστερά (πάνω σειρά): Μάκης «Zirgo» Λουόγκας, Γιάννης «Λαίλαφ» Ψάκας, Γιώργος Ραγκούσης, Τάκης Τσερκάκης, Γ. Τόπακας, Δημήτρης «Καμπανί» Κωδούνης, Παναγιώτης Κανελάκης, Τζ. Λεούσης, Μ. Μηρούσκος, Στέλιος Μουρτζόπουλος, Σοφία Δαγιάντη, Αλέξανδρος Βασιλειάδης, Νίκος Καπετανάκης. Κάτω σειρά: Γιώργος Πέτρου, Νίκος «Vertigo» Μαστοράκης, Ανδρέας Μπάρκουλης, Βίλυ Κουρτάκης, Μηνάς Βουρδουμπάκης, Δ. Ραλλίδης, Σταύρος Ζαλμός, Στέφανος Ζάννος, Τάκης Κοσμετάτος. Σημειολογικά έχει επίσης ενδιαφέρον, αφού Ανδρέας Μπάρκουλης και Σταύρος Ζαλμός δροσίζονται μ' έναν «πύραυλο», την ώρα που ο Μηνάς Βουρδουμπάκης ανάμεσα τους προτιμά το «ξυλάκι». Το δροσικό όχημα, όμως, εκείνη την καλοκαιρινή Τετάρτη τη γεύτηκε ο «Πύραυλος», που κέρδισε τη γενική και ατυχώς δεν βρίσκεται ανάμεσα στους εικονιζόμενους.

νί=(B/5), Κοτσώνης (A/6) Ζαλμός (A/4), ενώ χωρίς νί τους κέρδισαν οι Δ. Ραλλί- κης (B/10 - 12), Τ. Τσερκά- πετανάκης τη B/8, που δάν- πρώην ιδιοκτήτη της, Α. Μ- μπόρεσε να σημειώσει καλ- τικά τα αποτελέσματα και στα δύο πρωταθλήματα είχ-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΤΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΕΠΙΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ "ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ" 1962
ΕΠΙΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΕΠΙΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ		
Σειρά №	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΣ
1	ΣΥΡΑΓΑΣ	ΥΟΛΥΟ 544
2	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	Α.Ν. 3000
3	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ.	ΣΕΝ, ΝΑΥΤΙΟΝ
4	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ ΣΤ.	ΛΑΜ, "B" ΤΥΠΗ
5	ΚΑΜΑΚΙ	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ
6	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	Α.Ν. 1000
7	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.
8	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.
9	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.
10	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ.	ΣΕΝ 7000
11	ΜΙΣΟΣ ΑΔ.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.
12	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	ΣΕΝ 7000
13	ΤΕΚΝΗΤΗΣ ΕΜ.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.
14	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔ.	Α.Ν. 100 ΣΙΣ
15	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	ΛΑΜ, ΚΕ 120
16	ΑΥΤΣΟΥΚΗΣ Γ.	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.
17	ΣΙΣ	Α.Ν. Ο.Τ.Ι.
18	ΠΑΥΣΑΝΙΑΣ Σ.	Α.Ν. ΣΠΕΙΤ
19	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Α.	Α.Ν. "1600"
20	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	ΥΟΛΥΟ 1290
21	ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ Α.	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ
22	ΠΑΥΣΑΝΙΑΣ Γ.	ΣΕΝ, ΝΑΥΤΙΟΝ
23	ΤΟΥΚΑΣ Γ.	ΣΕΝ, ΝΑΥΤΙΟΝ
24	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Σ.	ΣΕΝ 7000
25	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Α.	Α.Ν. ΣΠΕΙΤ
26	ΤΕΚΝΗΤΗΣ ΕΜ.	ΟΝΟΝ, ΟΝΟΝΑΙ
27	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Α.	ΑΡΑΒΕΛΛΑ
28	ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ Α.	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ
29	ΒΑΣΙΛΙΑΔΗΣ ΣΤ.	Υ Ν
30	ΡΑΛΛΙΔΗΣ Α.	ΣΕΚΟΔ Τ8
31	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Ν.	ΦΙΑΤ 1100
32	ΚΑ ΔΑΓΛΑΝΤΗ	Σ Ν Ν 93
33	ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ Γ.	ΑΡΑΒΕΛΛΑ
34	ΤΕΚΝΗΤΗΣ	ΣΕΚΟΔ ΟΥΤ.
35	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Γ.	ΑΡΑΒΕΛΛΑ
36	ΚΟΥΤΣΟΥΚΗΣ Γ.	ΣΑΒΒΑΣ ΣΤ

ΟΙ ΔΕΙΓΜΕΝΕΣ ΣΗΜΕΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΝΕΣ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΔΕΙΚΝΥΝΤΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ. ΟΙ ΔΕΙΓΜΕΝΕΣ ΣΗΜΕΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΔΕΙΚΝΥΝΤΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ. ΟΙ ΔΕΙΓΜΕΝΕΣ ΣΗΜΕΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΔΕΙΚΝΥΝΤΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ.



Με αυτά και με άλλα φθάνουμε στον τελευταίο αγώνα του '67, το «Κριτήριο» ράλι, που τελείται τη δεύτερη μέρα των Χριστουγέννων. Είναι ένας αγώνας διάρκειας 9 ωρών, μήκους 547 χλμ., που περιλάμβανε 4 ειδικές και 1 ανάβαση.

Η πρώτη τριάδα του «Αττικοβοιωτίας» τερματίζει ακριβώς με τον ίδιο τρόπο και στο «Κριτήριο» η GTA παίρνει την πρώτη της νίκη σε ράλι και ο «Είπωρχ» τον πρώτο του τίτλο. Τα αναλυτικά αποτελέσματα του αγώνα έχουν ως εξής:

ΕΙΣΑ.	ΟΔΗΓΟΣ ΣΥΝΟΔΗΓΟΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΣΤ.	ΒΟΙΝΑΙ			
				ΚΟΙΝΩΣ ΔΙΑΔΡ.	ΑΘΛΗΤ. Α. - ΑΝΑΒ. ΕΠΙΧΕΙΡΗ ΕΙΔ. 1,7	ΑΘΛΗΤ. Β. - ΑΝΑΒ. ΕΠΙΧΕΙΡΗ ΕΙΔ. 18	ΑΘΛΗΤ. Γ. - ΑΝΑΒ. ΕΠΙΧΕΙΡΗ ΕΙΔ. 15,1
1	«Μαύρος» - Ν. Ζουμπρούλης	A.R. Galla GTA	Π28	—	4,2	114	29
2	«Είπωρχ» - Μ. Ζενέτος	BMW 2000 T3	Π29	—	6,6	70	14
3	Στ. Ζαλμής - Σ. 'Ανδριανός	Austin Cooper S	Π27	80	6,6	156	116
4	Γ. Κρητικός - «Τζέκ»	NSU TTS	Π25	90	6,9	183	119
5	«Θόρ» - Α. Σαρνής	Chevy II	Π213	120	7,7	167	141
6	«Μίλας» - Ν. 'Αργύρης	BMC Cooper S	Π27	90	7,0	291	122
7	Ν. Βερνίκος - «Νόμος»	MG 1100	Π26	219	10,5	128	169
8	«Υψηλάντης» - «Νίσιος»	NSU TTS	Π25	270	8,6	128	134
9	Διονυσίου - «Α' Αντιστοίχ»	Toyota Corolla	Π26	300	11,2	309	232
10	Μ. Κασσιόνης - Δ. 'Αντιστοίχ	Toyota Corolla	Π28	240	21,6	252	253
11	«Μέλιος»	NSU	Π26	960	11,3	1644	243



> Δεξιά: Αν δεν υπήρχε το ατυχές περιστατικό του Τατοΐου, η κόκκινη GTA με το πράσινο τετράφυλλο στο εμπρόσθιο αριστερό φτερό της πιθανότατα θα συμπλήρωνε 5 νίκες σε 5 αγώνες. Πάντως το 1967 έκλεισε για το πανέμορφο κουπέ με 4 νίκες (1 ανάβαση - Φιλέρμπος-, 2 σιρκουί - Ρόδος, Κέρκυρα- και ένα ράλι - Κριτήριο) σε 5 εμφανίσεις. Στην εικόνα ο νεαρός οδηγός με τον Νίκο Ζουμπρούλη ξεκινούν το Κριτήριο. Σχεδόν εννέα ώρες αργότερα πίστωνα την GTA με την πρώτη της νίκη σε ράλι. Η επιλογή του αυτοκινήτου δεν ήταν τυχαία, αφού από τις 4 ε.δ. μόνο μία ήταν χωμάτινη.



> Αριστερά: Μόλις 14 μέρες μετά το του Αττικοβοιωτίας, τα πληρώματα που τους τίτλους βρέθηκαν για την τελευταία εκκίνηση του «Κριτηρίου Ράλι» Δεκεμβρίου του '67. Στην εικόνα λίγοι οι τρεις πρωταγωνιστές του Πρωταθλήματος συγχρονίζουν τα ρολόγια τους στο τραπέζι. Από δεξιά «Μαύρος», «Είπωρχ», Ζαλμής και η κατάταξη των τριών πρώτων.

> Κάτω: Οι «Είπωρχ» - Ζενέτος ξεκινούν το Κριτήριο. Μπορεί να τερματίσουν δεύτεροι χάνοντας την τελευταία ειδική (Σούλι, όπου ο «Μαύρος» σημείωσε 9:07), αλλά να πάρουν το Πρωτάθλημα Ράλι. Ήταν ο πρώτος τίτλος τους.



> Στο τρίχρο του '73 έγινε τόσο ένα παιχνίδι τοπικής όσο και μια κούρσα ταχύτητας από δύο «οδηγούς παίκτες» που ποτέ δεν τους έλειπε το μεγάλο, κι ήταν αρχιστάδια να μισούν, έβλεπαν πάντα να το κάνουν με άριστο τρόπο. Άρης «Astérix» Λουμζής και Τάσος «Σιρόκο» Λιβιεράτος. Απείδειξη οι μ.μ.π. τους, που ήταν οι υψιλότατες που είχαν επιταχυνθεί μέχρι τότε σε 3ωρο (127.977 & 127.937 κλμ./ώρα αντίστοιχα) καθώς και η επίτευξη νέου ρεκόρ ταχύτητας γύρου από το νικητή 2' :02" :4 & 2' :03" :6 για τον 2ο «Σιρόκο». Τέλος, ήταν ο πιο κλειστός περιστασιός που σημειώθηκε στο τρίχρο.



<5041972-1974 505>

Το πρωτόθλημα αναβάσεων για μια ακόμα φορά κατέληξε στα χέρια του «Σιρόκο». Κέρδισε δύο φορές στη Βούλα (την πρώτη με την Α 110 με νέο ρεκόρ 1':59":1, τη δεύτερη με το Grac στο ντιμπουό του με 1':57":7), κέρδισε στη Ριτσώνα (μέ το Grac και νέο ρεκόρ με 2':34":1), τον Ομαλό στην Κρήτη και στο Σούλι (με την Α110 και με νέα επίδοση 1':55":2). Ο κύριος αντίπαλός του, ο «Λεωνίδας», θα κερδίσει την πρώτη Πιθήσα, που προσμετρήθηκε στο θεσμό, με 2':17":2 (όπου θα βγει ο «Σιρόκο»), θα βγει στον Ομαλό (όπου θα κερδίσει η Α 110), θα τερματίσει 2ος στη Ριτσώνα πίσω από το Grac και θα κερδίσει την τελευταία Βούλα με 2':01":8 με δεύτερο το ΤΤ του Γιώργου Περγινά 10 ηρώπου δεύτερα πίσω του.

Εντύπωση προκάλεσε πάντως με σφοδρή τη νίκη του «Σιράκο» στη Ριτσάνα ένα λάβρο «αντι-Σιρικό» άρθρο που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό «4τραχοί» του Ιουλίου με την υπογραφή του εκδότη του, Κ. Καβαθά. Το έδαφος γι' αυτή τη συμπεριφορά είχε προετοιμαστεί από τον προηγούμενο μήνα, όπου στις σελίδες «4Τ νέα» δημοσιεύεται μια είδηση με μια ογκοκρίσιμη ιδιότητα προ-

σέγγιση, όπου δεν κρύβει
ανταγωνιστικός χαρακτήρας

О'ЎЗБЕКО. БКАО

Στο 4ο κύκλος του Δημοσιότητος* διασθάζουν Ανδριανός είναι ο Μισοκαπενθήμερης έφημεριδός Δρόμοι*. Μετάσχαι στήν ρία είναι η Σοφία Γ. Μ. γος του παλιού μας οι Στσήκη και ο Παύλο ρα, δεν μένει, παρά να μερίδα ο «Λευκήδας», σέρτης*, υπό τρίτη ο Μ. τήρησι ο Τζοζέφου!

Η κυρίως αντιπαράθεση έρχεται, όπου ο εκδότης των «4» την ανάβαση της Ριτσώνας γι μια ιδιωτική συζήτηση που ε. Κάνοντας μια κατά μέτωπο επ. απόψεις του με σκληρή γλώσσ. απαντήσει να κρύψει τις αγωνι. αυτές, όσο και για άλλα θέ.

[illegible]

The Polytechnic also offers courses in the program for the various countries of the former east Europe, and the international community of the students of the school, and the university-wide students.

[illegible][illegible]

14/15

