

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 μερόνυχτα 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.



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

μερικές, τυχαία, επιλεγμένες σελίδες



	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 πρώτα χρόνια, όπως τουλάχιστον δείχνουν οι στατιστικές τερματίζουν περισσότερους από τους μισούς εκκινούντες. Από τον πίνακα επίσης συνάγονται τα εξής: Οι Έλληνες εκκινούντες είναι περισσότεροι, το ίδιο και οι τερματίζοντες. 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 2' ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΡΑΛΛΥ "ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ,,
1959

28 — 30 Maiou 1959

A' ΔΙΑΣΦΟΡΗ ΑΝΕΤΗΡΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Ελληνική Ψάρευση	χρήσιμη συνολ. πρ. χρόνο
1. ΑΙΘΗΡΑ	Άεργη
2. ΙΟΥΝΙΟΝ	Ευαθής Ψάρευση Διεύθυνση
3. ΤΥΜΒΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΙΣ	148 148 2,28
4. ΚΙΝΗΜΑΤΙΟΝ	Ευαθής Ψάρευση Διεύθυνση
5. ΘΗΒΑΙ	90 238 1,30
6. ΔΕΛΦΟΙ	95 333 1,35
7. ΜΕΒΡΑΟΙ	Ευαθής Ψάρευση Διεύθυνση
8. ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Ευαθής Ψάρευση Διεύθυνση
9. ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	Ευαθής Ψάρευση Διεύθυνση
10. ΛΑΡΙΣΑ	318 651 5,18
11. ΒΕΙΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	279 930 4,39
12. ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟ	Ευαθής Ψάρευση Διεύθυνση
13. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ	351 1281 5,51
14. ΙΑΣΜΟΣ	Ευαθής Ψάρευση Διεύθυνση
15. ΘΕΡΡΑΙ	270 1551 4,30

B' ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΑΣΕΤΗΡΙΑΙ ΤΕΡΤΕΙΤΗΣ

16. ΤΕΡΡΕΪΣΤΗ		Άρσενια	
17. ΖΑΓΚΡΕΜΠ	263	263	5.600
18. ΒΕΛΑΓΡΑΔΙΟΝ	390	453	5.35*
19. ΣΚΟΠΙΑ	452	1105	8.16*
20. ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ (Ιούλιος Ουάϊντ)		Ιούλιος Ουάϊντ	Διαφ.
21. ΣΕΒΕΡΑΙ	425	1531	8.06*

Ε. ΚΟΙΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

[illegible]

Βαθμονομία των διατάξεων			
15. ΣΕΡΡΑΙ	(έναντι της κοινής διαδρομής)		
	A' άκρος (Βόρειο άκρο)		
21. ΕΛΕΥΤΕΡΑ		185	185 1.05'

B* OMAT ELAEON DIAPOMON

	Ετήσιος	Ετήσιος	Ανταγωνισμός
22. ΠΙΣΣΟΜΕΡΙ	140	325	2,48*
23. ΚΑΙΣΤΟΡΙΑ	93	418	1,33*
24. ΠΡΕΒΕΣΑ	70	488	1,10*
25. ΚΑΛΑΜΑΤΑ	124	612	2,04*
26. ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ	76	688	1,40*
27. ΦΡΑΓΚΙΣΤΑ	74	762	1,40*
28. ΑΓΡΙΝΙΟΝ	79	841	1,19*
29. ΑΝΤΙΦΡΩΝ	128	969	2,50*

(*Thymus serpyllifolius* L. *Sp. Pl.* 1036)

Γ' ΟΜΑΔ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

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

Δ' ΟΜΑΙ ΕΙΣΙΚΟΝ ΔΙΑΣΦΟΝ

33. ΤΡΙΠΟΛΙΣ 65 1317 1.05*
Ε' ΟΥΑΤ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

113	1439	1.5
-----	------	-----

34. KOPINOTI	1130	1420	1.29
35. ADEIANI	86	1516	1.26
Σύνολο διαδρομής	'Αθηνών εις χλμ.		3067
Σύνολο διαδρομής	Τραπεζιτών εις χλμ.		3047
Σύνολο διαδρομής	'Αθηνών εις όρος		53.20
Σύνολο διαδρομής	Τραπεζιτών εις όρος		54.20

Σημειώσεις: Είς τούς διαγγραφομένους γράμους παραλαμβάνονται και οι αποσπώμενοι γράμμοι των τελεματευμένων διαβιβάζονται και διασπρωγμένοι εις τας Πύλεις.





Ο Τύπος

Το «Βολάν» και ο τρόπος γραφής του είναι ιστορία. Η νέα, μαχητικότερη γενιά των ειδικών κανδυλοφόρων 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 ασπρολοστικαδίκης κριτικής και των δικών τους εμπειριών.

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

Κώστας Καββαθός,

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



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

Κάτω από συν-
περιμένουν να
ταχύτητας στο
διακρίνονται ο
Zasada, τα δ
(28) και το Co
Στη δεύτερη ο
P. Moss Carl
ενώ στην τρίτη
του πρώτου Έ
το 1800 maxi



Πάνω: Τα πρ
στοιχισμένα σ
παραμονές το
Κάτω: Η απο
για ένα πολύ
«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. Μακρινό έφερε την «μπουμπού» 9η στο Παναθηναϊκό Στάδιο. Ήταν ο δεύτερος και τελευταίος τέρματισμός stratos σε «Ακρόπολις» και η ένατη θέση ήταν επιτυχία, αν υπολογιστεί ότι είχε πίσω του τον Makinen, τον Klaid, ενώ ένας Rohrl ήταν μόλις 5ος.



Ο Τύπος

Έχει περάσει ο χρόνος, έχει άποψη, κά-
τρω ούτε την α-
χωρίς αυτογελακ

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

«Παραλίγο τ κεφάλαιο, ο να χαρίση σ του, τη Μαρ στο ράλλυ Α σπάθειές τ τον Χάρυ - Σ γώντας σαν ρισε μια συ νική εταιρεί «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 τ 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	κ. Y. Mehta	Κένυα	12	Nissan Violet GTS	IV/20	13.27.28
5. Γ. Μοσχούς	A. Κωνσταντοκάτος	Ελλάς	16	Nissan Violet GTS	IV/20	13.36.24
6. J. McRae	J. Grindrod	M. Βρετανία	10	Opel Ascona 400	IV/21	13.40.16
7. Π. Μοσχούτης	«Σίλεφ»	Ελλάς	20	Fiat 131 Abarth	IV/20	14.21.48
8. «Λευνίδας»	Σ. Κοκκίνης	Ελλάς	17	Renault 5 Turbo	IV/20	14.37.28
9. T. Γεμενής	Γ. Κέλετζης	Ελλάς	67	Datsun 160 J	IV/17	16.06.10
10. Haisier	Blumberber	Δ. Γερμανία		Ford Escort RS	IV/17	16.10.40

Επίσης περπάτησαν οι:

11. E. Παναγιωτόπουλος - Α. Βορμάνης Starlet, 12. Dossier - Thimonier Citroen Visa, 13. B. Πόλντο - B. Χαβελές Datsun 160 J, 14. Heimburger - Weitz Wartburg 353, 15. E. Χαλβελάκης - K. Έξορκος Corolla 16. Dalki - Bagari Porsche 911, 17. Γ. Ρομπόπουλος - «Τζήγκερ» Porsche 911, 18. M. Βλάχος - Θεοφιλόπουλος Escort RS, 19. Monimayer - Jones Starlet, 20. Γ. Λουκός - Στέλλιος Starlet, 21. B. Γκόλο - Γ. Βοσικιάνης Starlet, 22. Γ. Χρυσόπουλος - Δ. Βαζίκος Escort RS, 23. «Ελ Νοκ» - A. Σπιντσόνης Mitsubishi Lancer 24. Γ. Παναδομαντίου - Γ. Χάλορης Starlet, 25. «Ενι» - T. Παυλή Escort RS, 26. N. Γιαγνίσης - Δ. Σπύρνης Mitsubishi Lancer, 27. N. Μακρής - K. Γρηγοράκης Corolla, 28. Κρησίκης - Εγγλέζος Datsun, 29. Δ. Προσδόπουλος - M. Κισσανδράκης Escort, 30. Caltheis - Brandstater Escort 31. A. Μελίκης - Αρλιάνης Subaru, Ζηρόπουλος - Χασσινίδης Corolla.

1983 (306)

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	κ. 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	M. 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. A. Παναγιωτοπούλου	K. Στεφανής	Ελλάς	27	Toyota Corolla	2/18	13.51.29

Επίσης περπάτησαν οι:

11. Rio - Dondoz Citroën Visa CHR, 12. R. Stohl - Modhlamer Lada VFTS, 13. A. Παναγιωτοπούλου - K. Στεφανής Corolla 14. B. Γκόλο - Γ. Βοσικιάνης Corolla, 15. A. Warbold - Kischkel Mazda RX7, 16. Γ. Κωνσταντοκάτος - «Ελ Εμ» Escort, 17. H. Toivonen - Pitronen Mazda RX7, 18. Marteil - Bellanger Citroën Visa, 19. N. Γιαγνίσης - Ρέρος Nissan 140, 20. Γ. Ρομπόπουλος - «Τζήγκερ» Porsche 911, 21. Π. Μορίνης - Κοτσονόπουλος Escort, 22. Π. Σβαρνής - E. (K) Χαλβελάκης Starlet, 23. N. Δημοσάκης - N. Παναγιωτοπούλου Escort, 24. Γ. Παναδομαντίου - Γ. Χάλορης Starlet, 25. Γ. Λαλιώτης - N. Νιρόβρης Nissan, 26. Heimburger - Weitz Wartburg 353, 27. Βλάχος - Δόλορης Escort RS, 28. Krugel - Schenk Wartburg 353, 29. Γ. Φουσόρος - Μενζόλης Starlet, 30. Γ. Λουκός - Παναγιωτούνης Celica, 31. Μπαλίδης - N. Ευλοάδης Daihatsu, 32. K. Λαμπρόπουλος - Γ. Κερωντζάκης Corolla, 33. Krugel - Heitzmann Wartburg 353, 34. Meylan - Berozzi Datsun, 35. B. Πουλκόννης - Δ. Σπύρνης Lancer, 36. Π. Χουρδίκης - «Belier» Datsun.

