

Ξεκινώ από το πολυφορεμένο cliché «πριν ακόμα πέσει η σκόνη», προκειμένου να αρθρώσω λόγο για τον πιο σημαντικό αγώνα Ιστορικών αυτοκινήτων στη χώρα μας. Το μέχρι πρότινος Ιστορικό Ράλυ Ακρόπολις, ή Ιστορικό Ράλυ Ελλάδας, όπως βαφτίστηκε φέτος, απότοκο της πολιτικής μισαλλοδοξίας της, από κάθε άποψης, ψυχορραγούσας Ε.Λ.Π.Α.

Γενική τοποθέτηση

Τα Ιστορικά και οι αγώνες τους είναι, μιας και την χαρακτηρίσουμε, πρόσφατη τάση. Εραστές παλιών εποχών, γεροντήδες και νιάτα, παραλήδες και μπατίρια, όψιμοι και νεότευκτοι αγωνιζόμενοι, γνήσιοι και ιμιτσιονάρες, συνωθούνται όλοι στον ίδιο χώρο. Λέσχες, Σύλλογοι, Clubs, συγκροτούν το περιβάλλον του Ιστορικού αυτοκινήτου στον τόπο μας. Είναι επόμενο, να υπάρχουν τάσεις, οι οποίες τώρα, που η τεχνολογία και οι εποχές δίνουν το δικαίωμα της έκφρασης να εκδηλώνονται με τον πλέον άμεσο και συχνά με τον πιο επικίνδυνο τρόπο. Γιατί επικίνδυνο; Διότι ο πάσα ένας, γράφει ό,τι καταλαβαίνει, χωρίς καμιά συνέπεια.



Στα Λουκίσια του 23ου Δ.Ρ.Α ('76) ο θείος Ονε με την Celica σε χαμηλή πτήση.

Αυτό που δεν καταλαβαίνουμε, είναι το μέγεθος της απειλής του να εκφράζει ο κάθε άσχετος δημόσια, την άποψη του. Στους καφενέδες, στα κουτούκια, στα σαλόνια και στις αυλές μας, με τις παρέες μας, λέμε ό,τι θέλουμε. Μα ο Δημόσιος λόγος είναι σαν την αγάπη. Δίκοπο μαχαίρι.

Προτάσεις

Αν, λοιπόν, επιθυμούμε ο πιο σημαντικός αγώνας Ιστορικών αυτοκινήτων στη χώρα μας, να διατηρήσει την Ιστορικότητα του, να έχει στοιχεία από αυτό που συχνά αποκαλούμε «παλιά καλή εποχή», δεν έχουμε παρά να κοιτάξουμε το παρελθόν και να συντάξουμε τις αντίστοιχες προτάσεις.

Πριν το κάνουμε αυτό όμως, ας συνυπολογιστεί ότι αυτές οι προτάσεις θα φέρουν σημαντικές αλλαγές, το ρίσκο των οποίων πρέπει να πάρει εκείνος που διοργανώνει τον αγώνα. Κατά πόσο δηλαδή είναι διατεθειμένος ο οργανωτής προκειμένου να συστήσει έναν πραγματικό ιστορικό αγώνα, να διαταράξει τις ισχύουσες ισορροπίες και να διακινδυνεύσει την επιτυχία σε επίπεδο πλήθους συμμετοχών. Με λιγότερες αναταράξεις, είχαμε φέτος μια πρώτη ιδέα επ' αυτού. Αυτό είναι ένα πολιτικό ρίσκο που πρέπει να αναλάβει η Ομοσπονδία. Ανοίγοντας πιθανόν ένα άλλο μέτωπο, αν υιοθετήσει τις προτάσεις, ή ανοίγοντας μια πραγματικά σπουδαία προοπτική. Θα δείξει.

Ιστορικό Ράλυ Ακρόπολις είναι ο τίτλος, μα ακόμα και αν το πάρουν μαζί τους στα χρωμένα κιτάπια τους οι Ελπατζήδες, και το πούμε Ελλάδας, το ίδιο είναι. Ακρόπολις είναι όλη η Ελλάδα στο φινάλε. Ως τέτοιο, λοιπόν, οφείλει να σεβαστεί τις ρίζες του. Άρα: Λιγότερη ασφαλτος. Μικτές ε.δ. ασμένως δεκτές, όπως π.χ. στο 61ο Δ.Ρ.Α. Ο χαρακτήρας του αγώνα ήταν, είναι χωμάτινος. Ας διατηρηθεί. Γιατί πρέπει να διαλέξουμε λάθος ανάμεσα στην αυθεντικότητα και την απομίμηση;



Κατεβαίνοντας την Τσούκα στο ΙΔ ('66) ο λαμπρός allrounder Vic Elford με Cortina Lotus.

Για να κερδίζουμε μερικές συμμετοχές; Εντάξει. Αν την επιθυμούν διακαώς ας περιοριστεί σε μια, την τελευταία μέρα και ας αναλογιστούμε αν κάνουμε καλά. Μην πάμε σε επιχειρήματα του τύπου είναι παλιά αυτοκίνητα, είναι επικίνδυνα και τα λοιπά, διότι σαν μαζεθούν πάνω στην ασφαλτο ανάμεσα στις ελιές 160άρες για πλάκα, παύουν να είναι

επικίνδυνα; Ή τάχα το οικονομικό θέμα, όταν έχουν αναρτήσεις άλλες για ασφαλτο, άλλες για χώμα. Με μια χωμάτινη όλο τον αγώνα κι όπου έχει, αν έχει, αμιγώς ασφαλτο άλλαξε λάστιχα, αν διαθέτεις.

Να έχει έκταση. Ας κατέβει πρώτη μέρα κάτω από το αυλάκι, να επιστρέψει στην Αθήνα για να γλυτώσει μια διανυκτέρευση και την δεύτερη μέρα να ανέβει Ιτέα για λόγους προφανείς (Καρρούτες, Δροσοχώρια, Βωξίτες, Ελευθεροχώρια) και να διανυκτερεύσει εκεί. Την επόμενη κατεβαίνει και τερματίζει Αθήνα.

Η νύχτα πολύ καλή ιδέα. Δυο τρεις ετάπ να είναι μέσα στη νύκτα. Να σφικτούν και δυο τρεις αργές απλές, εκεί που θα βολεύει για να μην έχουμε παρατράγουδα (Μέσα στην Κάνιανη έχει θαρρώ αρκετό χώμα για αυτό). Εν ανάγκη να κλειστεί όλο το κομμάτι από ΣΕΧ σε ΣΕΧ. Έτσι ώστε οι ισχυροί να μην μπορούν να χωρέσουν ένα σέρβις, για να αναγκαστούν να ρίξουν τον ρυθμό, να κάνουν αγώνα στρατηγικής. Να πέσει και κανά «καπέλο».

Και να μην έχουν όλοι τον ίδιο χρόνο κάλυψης. Άλλος ιδανικός για τα 1.300, άλλος για τα 1.600, άλλος για τα δίλιτρα, άλλος για τα ακόμα μεγαλύτερα. Δεν μπορεί μια Corolla με 60 ίππους να έχει ίδιο χρόνο κάλυψης μιας σφικτής απλής με ένα BDA ή με μια τρίλιτρη φλατ 6. Έτσι γινόταν παλιά. Βάλε με τον ίδιο τρόπο, και σε μια από τις νυκτερινές ειδικές και σε μια από τις ημερήσιες ιδανικό χρόνο κάλυψης. Σαν παιχνίδι. Με πολύ μικρές ποινές ή καθόλου στην προάφιξη και κάποιες λογικές στην καθυστέρηση. Να δουλέψει λίγο και ο συνοδηγός. Να φανεί κι' αυτός. Στο επιχείρημα: «Μα έτσι ανοίγει ο αγώνας», απαντώ ότι με μια ή με δύο μίνι ανασυγκροτήσεις τον μαζεύεις, όπως ακριβώς έγινε φέτος, στην δεύτερη Κινέτα.



Γιορτή για την ελληνική επαρχία το ράλυ Ακρόπολις, αλλά οι εργασίες του θερισμού δεν μπορούν να σταματήσουν. Εικόνα του Τάσου Αρωνίτη από το 24ο Δ.Ρ.Α ('77).

Και σαν τερματίσει ο αγώνας, αν δεν μπορεί να εξασφαλισθεί το Τατόι, όπως τότε, υπάρχουν και τα Μέγαρα για τρεις γύρους με μια ανταμοιβή δυο επαθλάκια για την υψηλότερη μ.ω.τ. και τον ταχύτερο γύρο. Βάλτε και τους ρεγκιουλαριτάδες να γυρίσουν ανά 30" για δυο γύρους, (χωρίς συνοδηγούς!) σε μια τελευταία δοκιμασία που θα κρίνει τις ισοβαθμίες και όπου θα πρέπει να κάνουν στο δεύτερο γύρο ίδιο χρόνο με τον πρώτο εκεί κοντά στην μουαγιέν των 50 km/h ,για να μην βραδιάσουμε κιόλας.

Μιλώντας για έπαθλα. Πολλά μοιράζονται. Σχεδόν όλοι έχουν λαμβάνειν. Και για να μην νομιστεί ότι θέλω να χαλάσω τις δουλειές του Σώτου και της Τώνιας, τουναντίον μάλιστα, προτείνω τα εξής: Αναμνηστικό σε όλους τους εκκινήσαντες που δεν τερμάτισαν, μετάλλιο σε όλους τους τερματίσαντες, με χαραγμένα πάνω τα ονόματά τους και λίγα έπαθλα καλύτερης ποιότητας και αισθητικής, στους διακριθέντες. Τι να το κάνω ένα 25ποντο, αμφίβολης αισθητικής κύπελλο σε μια κλάση που ξεκίνησαν τέσσερις και τερμάτισαν δυο; Δώσε μου ένα μεταλλιάκι όμορφο σε μια ωραία θήκη. Όπως τότε! Κύπελλο καλό και νόστιμο, βαρύτιμο, να πάρουν οι της Γενικής, οι των κατηγοριών και των πλούσιων, σε συμμετοχές, κλάσεων.

Δεν είμαι γνώστης των τυπικών θεμάτων που συνήθως ορίζουν την ουσία και ενδέχεται κάποιες προτάσεις να σκοντάψουν κάπου. Εκτιμώ όμως, ότι αν υπάρχει επιθυμία και τόλμη όλα μπορούν να διευθετηθούν για τη οργάνωση ενός πραγματικά Ιστορικού και ωσαύτως πραγματικού ράλυ Ακρόπολης, ή Ελλάδας.