

Το 1972 αποτέλεσε μια καθοριστική καμπή στο Ελληνικό μόντοσπορ. Ο θανάσιμος τραυματισμός του Γιάννη «Μαύρου» Μείμαριδη, την πρώ τη Κυριακή του Οκτωβρίου του '71 στον αγώ να ταχύτητας στην πόλη της Ρόδου, σηματοδότησε το τέλος των street circuits. Μας είναι δύσκολο στις μέρες μας, μέσα στην μεγάλη αφοσίωση που ακολουθείται στο κεφάλαιο ασφάλεια, να αντιληφθούμε την διοργάνωση αγώνων στους δρόμους πόλεων. Ακόμα πιο δύσκολο είναι να νιώσουμε την μαγεία και την διαφορετικότητα που είχαν.

Ήταν ένα ταξίδι που ξεκίνησε ως κομμάτι εορτασμού για τα δέκα χρόνια της ενοποίησης της Δωδεκανήσου με την πατρίδα, καθώς η Ρόδος ήταν εκείνη που φιλοξένησε αγώνα ταχύτητας πόλης για πρώτη φορά το '58.



Κυριακή 29 Ιουνίου 1958, Ρόδος. Εκκίνηση του πρώ του αγώ να ταχύτητας σε Ελληνική πόλη. Από αριστερά η G.S.V. του νικητή Κ. Σπηλιωτάκη, στην μέση, με τον άσο στις πόρτες και η ΧΚ 140 του δευτέρου Ν. Παπαμιχαήλ και η G.S.V. του τρίτου Α. Μίχου με το νούμερο 4. Στη τρίτη σειρά ξεχωρίζει, αριστερά, η DB του [Δημήτρη Νομικού](#).

Ακολούθησε το επόμενο έτος, το '59, η Κέρκυρα και τα Χανιά για μια μοναδική φορά το '71, αναμετρήσεις όλες αυτές που προσμετρούσαν σε πρωταθληματικούς τίτλους. Εκτός πρωταθλημάτων όμως τελέστηκαν και αγώνες στη Βέροια και στην Ν. Σμύρνη. Οι τόσο ξεχωριστές αυτές στιγμές, κράτησαν 13 χρόνια. Ο κύκλος τους έκλεισε με έναν θάνατο.

Έτσι από το '72 και μετά και για αρκετά χρόνια το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Δεκέλειας

έγινε η μοναδική κατοικία των αγώνων ταχύτητας του Ελληνικού μπότορσπορ, μέχρι να εφευρευθούν αγώνες στο Τυμπάκι, στην βιομηχανική περιοχή του Βόλου, στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Τρίπολης κλπ.

Ανάμεσα στο '71 και στο '72 έχουν συμβεί πράγματα και θάματα στην μικρή αλλά εργώδη ελληνική αγωνιστική σκηνή. Η απώλεια του [Γιάννη Μεϊμαρίδη](#), σημαίνει μια πολύ σημαντική μετακίνηση. Στα 28 του χρόνια, ταλέντο λαμπερό, θεαματικός όσο και ταχύς, ο Γιώργος Μοσχούς, αφού έχασε στις λεπτομέρειες και από ατυχία τον τίτλο του '71, εγκαταλείπει την πορτοκαλιά δύο – δυο του Γιοναππίνι και βρίσκει την αγωνιστική του ταυτότητα στην «Μότορ Ελλάς». Είναι μια σχέση που θα σημαδέψει τη ζωή του, καθώς η ψυχική σύνδεση του με τις Alfa, θα είναι έντονη και ισόβια.

Ως ορντέβρ, στο πρωτάθλημα του '72, διοργανώνεται ένας εκτός τίτλου αγώνας, στο Τατόι, τον Μάρτιο. Εκεί συγκεντρώνονται οι υποψήφιοι σε ένα αρκετά πλούσιο καμπά. Ο [Γιώργος](#)

με την GTAm, ενώ στο μπάκετ της πορτοκαλιάς «δυο – δύο» δέθηκε ο Σπύρος Τσινιβίδης. Ο «Σιρόκο» με την γαλάζια μπερλινέτα, έχοντας ήδη το πρώτο του τρόπαιο από αγώνα ταχύτητας, το τρίωρο του '71 μα και πέντε νίκες σε πέντε εμφανίσεις και το απόλυτο στην βαθμολογία του πρωταθλήματος αναβάσεων. Κοντά τους τρεις 911. Η γαλάζια, πατροναρισμένη από τον Ο.Τ.Ε., του

[Γιώργου Ραπτόπουλου](#)

, η μπλε του Αλέξη «προύχοντα» Μακρόπουλου, και η

[ψυχεδελική μέλλουσα πρωταθλήτρια](#)

ex Larouche 911, του Άρη «Αστεριξ» Λουμιδή, που ο Τύπος της εποχής, περιέγραφε ως «το καλύτερο αγωνιστικό αυτοκίνητο που είχε ποτέ Έλληνας οδηγός».

Αξιόλογες παρουσίες, πέρα από αρκετούς που εκ των πραγμάτων δεν μπορούσαν να διεκδικήσουν θέσεις εξάδας, ήταν, η λευκή Vette του Τζώνου με τον άσσο στις πόρτες στην 6η αγωνιστική της χρονιά, μια καλή «δυο – δύο» στα χέρια του Κώστα Καλύμνιου, η Alfa του [Μάκη Σαλιάρη](#) και τα δυναμικά TT των «Ιαβέρη» και Μίμη Μαρασλή.

Στον αγώνα που διεξήχθη κάτω από ένα βαρύ, νεφελώδη ουρανό, ο Μοσχούς δεν μπόρεσε να διεκδικήσει οτιδήποτε, καθώς, στα πρώτα φρένα για την δεξιά νότια φουρκέτα του πρώτου γύρου, ένα ημιαξόνιο κουρευτήκε στέλνοντας την GTAm στα χωράφια και τον οδηγό της χωρίς την ευκαιρία να γνωρίσει το νέο του όχημα. Η ψυχεδελική 911 έφυγε μπροστά, σχετικά εύκολα, αλλά μόλις ο Τσινιβίδης απαλλάχτηκε από την λευκή Vette, ξεκίνησε ένα ανελέητο κυνηγητό, σχεδόν ακουμπώντας την μουσούδα της δυο – δυο στις εξαρτήσεις του κουπέ από το Zuffenhausen. Ο Άρης άντεξε στην πίεση αλλά ο Σπύρος

έκανε, κατά ένα δεύτερο, ταχύτερο γύρο. Το άτυπο βάθρο, θα συμπλήρωνε η Vette, 4ος ο Κ. Καλύμνιος, 5ος ο Γ. Ραπτόπουλος και την εξάδα έκλεισε ο Μ. Μαρασλής, πρώτο χιλιοτρακοσάρι.



Κυριακή 12 Μαρτίου 1972. Ο Σπ. Τσινιβίδης, στην ουρά της 911 του «Αστεριξ», με ανάποδα και μεγάλες κλήσεις.

Ήταν μια πολύ νόστιμη και κυρίως ελπιδοφόρα πρόγευση για το τι θα επακολουθούσε, εκείνη τη χρονιά. Την ίδια μέρα, είχε διεξαχθεί και ένας αγώνας νέων οδηγών, στον οποίον επικράτησε ο Κώστας Καπέλλος με Anglia με μια πολύ καλή εμφάνιση και επίδοση.

Τα θυμήθηκα όλα τούτα καθώς είδα την εισαγωγή, από την ταινία του Οδυσσέα Κωστελέτου, «Ο άγνωστος εκείνης της νύχτας», όπου τα δυο πρώτα λεπτά, αποτελούν ένα σπάνιο έγχρωμο υλικό από εκείνους τους δυο αγώνες, κινηματογραφημένο με ποικιλία, είτε με σούπερ ευρυγώνιους, είτε με τηλεφακούς, μονταρισμένο μάλιστα έτσι που αναμειγνύει τις δυο ξεχωριστές αναμετρήσεις.



Η ταινία όμως περιλαμβάνει και τεκμήρια αποτύπωσης μιας άλλης εποχής, άγνωστης εν πολλοίς σε όσους δεν την έζησαν. Με πάρα πολλά εξωτερικά γυρίσματα στον Πειραιά, αντίστοιχες ερμηνείες τραγουδιών από τον πρωταγωνιστή και λαϊκό βάρδο Τόλη Βοσκόπουλο αλλά και μια παρουσία των POLL που τραγουδούν με την Δέσποινα Γλέζου το "Στην πηγή μια κοπέλα".



Επίσης περιλαμβάνουν πλάνα από τα πρώτα βήματα του μοτο-κρος στην Ελλάδα, έναν αγώνα που τελέστηκε την τελευταία Κυριακή του Φεβρουαρίου του '72, στην Ανάβυσσο. Σε μια από τις εικόνες εκεί, διακρίνεται και ο Νίκος Γραμματικόπουλος, που αποτυπώνει σε 16άρι φιλμ, την εξέλιξη της αναμέτρησης. Το ελληνικό μόντορσπορ οφείλει πολλά στον Νίκο, καθώς όχι μόνον απλά κατέγραψε σε σελυλόιντ εκείνη την μακρινή εποχή και τους πρωταγωνιστές της, αλλά το έκανε με ιδιαίτερη ευαισθησία, υψηλή καλλιτεχνική διάθεση και σπάνια αφοσίωση, τότε που όλα αυτά ήταν πιο σύνθετα και δύσκολα.

Αλλά με τον «άγνωστο εκείνης της νύχτας» και τη σχέση του με το ελληνικό μόντορσπορ, το κεφάλαιο παραμένει ανοικτό. Σε 48 ώρες η συνέχεια.