



Σαν σήμερα πριν 53 χρόνια ξεκινούσαν οι εκδηλώσεις για το ΙΕ' Δ.Ρ.Α. Μόλις πέντε εβδομάδες μετά το πραξικόπημα και την επιβολή της στρατιωτικής δικτατορίας. Το περιοδικό «Βολάν» εκδίδει ένα τετρασέλιδο φυλλάδιο με τις συμμετοχές, το ωράριο του αγώνα, τις ειδικές διαδρομές και έναν «ιδιόχειρο χαιρετισμό του υπουργού προεδρίας κ. Γεωργίου Παπαδοπούλου προς τους Έλληνες και ξένους αγωνιστές»

Το οπισθόφυλλο ήταν καταχώρηση της αντιπροσωπείας της Ν.Σ.Υ. με εικόνες των ΤΤ και των Spider που θα συμμετείχαν στον αγώνα. Το εξώφυλλο ήταν έγχρωμο. Δέσποζε η εικόνα του Κων/νου, τότε βασιλέα των Ελλήνων, μαζί με τις ευχές για τον νεογέννητο διάδοχο Παύλο.

Η ηγεσία της Ε.Λ.Π.Α., κατά πως αναφέρει στο βιβλίο του «Ειδική μου διαδρομή» ο [Σαράν της Αποστολίδης](#)

, αποφάσισε να γίνει ο αγώνας για δύο λόγους. Ο πρώτος ήταν η ιστορία της Ε.Λ.Π.Α. ώστε να μην φανεί ασυνεπής. Ο δεύτερος ήταν οι συνέπειες μιας άρνησης της διεξαγωγής που προφανώς θα ερμηνευόταν ως πράξη αντίστασης. Παρ' όλα τα προβλήματα ο αγώνας έγινε και οργανωτικά τα πήγε ως συνήθως πολύ καλά.

Μολοντούτο η δικτατορία έφερε μια δραματική μείωση των αλλοδαπών πληρωμάτων. Από τις 60 αλλοδαπές συμμετοχές που ξεκίνησαν το '66, πέσαμε στις 31 το '67, στις 19 το '69, στις 20 το '69, στις 36 το '70 και στις 40 το '71.

Αγωνιστικά, το '67, σήμανε επιτέλους η ώρα της Β.Μ.Σ. Μετά τις ατυχίες και τους αποκλεισμούς οι τρεις οδηγοί δεν άφησαν κανένα περιθώριο. Οι [Timo Makine](#) [n](#) [—](#) Paul

Easter, Pady Hopkirk - R. Grelin, Rauno Aaltonen - Henry Liddon, οι σωματοφύλακες του αγωνιστικού τμήματος της B.M.C. καταλάβαιναν ότι ήταν η τελευταία χρονιά που θα μπορούσαν να νικήσουν στην Ελλάδα. Ο συναγωνισμός τις επόμενες χρονιές δεν θα τους το επέτρεπε.

Όρμησαν ευθύς εξ' αρχής και στις τρεις πρώτες ομάδες ειδικών μονοπώλησαν τις 3 πρώτες θέσεις. Ο Makinen στο Λάδωνα δίνει 50 δεύτερα στον τέταρτο One, στα Λαγκάδια ο Aaltonen 40 στον τέταρτο Sonderstrom και στο Λαχανά ο Hopkirk φιλοδωρεί με 41 τον τρίτο [Ove Andersson](#) . Οι Aaltonen και Makinen όμως, εγκατέλειψαν από τους καταγιστικούς ρυθμούς, αλλά τα κατάφερε ο πεισματάρης Ιρλανδός.

Του το χρωστούσε από την προηγούμενη χρονιά η θεά τύχη και το Mini με το Νο 89 και τις minilite γύρισε πίσω επί κεφαλής, σημείωσε την καλύτερη επίδοση στην Πάρνηθα με 7':16'':2, έκανε και τον ταχύτερο γύρο 2':17'':0 στο Τατόι. Νωρίτερα είχε κερδίσει και τις αναβάσεις Πορταριάς με 4':12'':6 (2ος ο Leo Cella με Fulvia 4':18'':7) και Διστόμου με 6':45'':3 (2ος Sonderstrom 6':57:0). Δεύτερος στη γενική και καλύτερος από τα πληρώματα της Lancia ο O. Anderson με τον J. Davenport και τρίτος ο νικητής της προηγούμενης χρονιάς B. Soderstrom με την ανανεωμένη Ford Cortina.

Από Ελληνικής πλευράς ο [Τζώ νυς](#) τερμάτισε 5ος γενικής και πρώτος μεταξύ των Ελλήνων με Kadett 1,9, έχοντας δεξιό κάθισμα τον [μήτηρ «Θωρ» Γεωργίτση](#)

[Αν](#)

. Το πρωί της Τρίτης 30 Μαΐου στο λόφο του Φιλοπάππου έγινε από τον ανώτατο -τότε- άρχοντα της χώρας, ενδεδυμένο με πολιτικά, Κωνσταντίνο η απονομή των επάθλων. Ήταν ή τελευταία που έγινε από εκπρόσωπο του οίκου των Γλυξβούργων. Λίγους μήνες αργότερα η απογείωση του DC 3, που εγκατέλειπε το αεροδρόμιο της Καβάλας, έμελλε να είναι η τελευταία πράξη στη σύντομη αλλά πολυτάραχη ιστορία της βασιλείας στην νεώτερη Ελλάδα.

Επίσης ήταν και το τελευταίο φύλλο του «Βολάν», που υποχώρησε από την ασθένεια του Χαράλαμπου «Θείου» Διαμαντόπουλου, κορυφαίου προσώπου στο χώρο από την δεκαετία του '50. Μια από τις πρώτες προσπάθειες του ειδικού Τύπου στην Ελλάδα έκλεινε τον κύκλο της και από την πίεση φρέσκων εντύπων αλλά και ενός νέου τρόπου άσκησης του λειτουργήματος που μοιραία δεν μπορούσε να ακολουθήσει ο ηλικιωμένος Θεός, από τον οποίον όμως ξεκίνησαν πολλά, πάρα πολλά.