

Για την ημερίδα.

Κατ' αρχάς, να επισημανθεί το γεγονός, ότι σαν πρωτοβουλία έπρεπε να είχε συμβεί νωρίτερα. Είναι απορίας άξιον πως και γιατί, οι κάποτε και όποτε κορυφαίοι συντελεστές του χώρου δεν το συνέβαλαν ως ιδέα, δεν το εκτέλεσαν ως πράξη.

Για να δώσω μια πρώτη πρόχειρη, όχι επιπόλαια, αλλά οπωσδήποτε διακριτική απάντηση, θα έγραφα διότι είχαν άλλες προτεραιότητες.

Στο προκείμενο τώρα. Για το αποτέλεσμα της ημερίδας άλλοι πρέπει να αποφανθούν. Από την μεριά μου, ας καταθέσω εγγράφως πως τη θεωρώ πετυχημένη, ενδιαφέρουσα και κάτι σαν σπορά που αν οι συνθήκες δεν είναι κατάφωρα αρνητικές σύντομα θα καρπίσει. Επίσης θεωρώ πως υπήρξε ποιοτική, καθώς το σύνολο των εισηγητών, έκανε υψηλού επιπέδου ομιλίες.

Ακολούθως αναρτώ τις δικές μου εισηγήσεις, όπως υποσχέθηκα στο ακροατήριο με την υπογράμμιση ότι δεν αποτελούν απολύτως πρωτότυπα κείμενα. Σε διάφορες μορφές και σε κάποια τμήματα έχουν δημοσιευτεί σε βιβλία (2005- 2008), σε τεύχη του C&D (2010 - 2012), έχουν αναρτηθεί σε site (wmotors.gr & tellingstories.gr).

Είναι συνεπώς επανεπεξεργασμένες απόψεις σε γνωστά θέματα. Η πρώτη εισήγηση πραγματεύεται την ιστορία του μεταπολεμικού αυτοκινητικού Τύπου και η δεύτερη την ιστορία των Ελληνικών αγώνων αυτοκινήτου από το '56 έως το '83. Ασφαλώς και έχουν κάτι να ζηλέσουν από τις εκδόσεις ["Όθεν ούζα καλά & άλλες ιστορίες" \(2005\)](#) και ["Κουκκίδες στο χρόνο & άλλες ιστορίες" \(2008\)](#), αλλά το χρονικό περιθώριο των 20 λεπτών που ορίζεται ως όριο σε αντίστοιχες ακαδημαϊκές δραστηριότητες, μοιραία περιορίζει το περιεχόμενο.

Σε απολύτως διαπροσωπικό περιθώριο, αποδέχτηκα χαμογελώντας το συμβουλευτικό χαρακτήρα της παρατήρησης του, σχεδόν, παρακαθήμενού μου, στο πάνελ των ομιλητών, στην ενότητα "Οι αγώνες αυτοκινήτου στην Ελλάδα: παρελθόν, παρόν, μέλλον", "Νίκου Τσάδαρη, ο οποίος μου ψιθύρισε στοχαστικά, μετά το πέρας της εισήγησής μου: *"Να μην επιτίθεται σε ανθρώπους, αλλά σε θεσμούς"*. Ενδιαφέρουσα τοποθέτηση. Πολύ καθαρή μεν, ελάχιστα Ελληνική δε. Έγινε μάλιστα ακόμα πιο ενδιαφέρουσα καθώς συνειδητοποίησα πως τόσο στις μέρες μας, όσο και στα προηγούμενα χρόνια, εκείνος, ήταν περιποιητικός σε ανθρώπους και όχι απαραίτητα στους θεσμούς. Έτσι τουλάχιστον το έβλεπα, έτσι το βλέπω ακόμα.

Ακολουθούν οι δυο εισηγήσεις.

Ενότητα: Ελληνική αυτοκίνηση: ασυνέχειες και συνέχειες, δίκτυα, αναπαραστάσεις.

Εισήγηση με τίτλο: Μεταπολεμικός Αυτοκινητικός Τύπος.

Θα μπορούσε, άραγε, η υπόθεση, του αυτοκινητικού Τύπου, να εξελιχθεί διαφορετικά, από αυτό που παρουσιάζει σήμερα;

Ή μήπως ήταν αναπόφευκτο να ακολουθήσει κι' αυτός με βήματα παραπλήσια, με ρότες παράλληλες, την παρούσα πορεία της ευρύτερης κοινωνίας και οικονομίας;

Τα ερωτήματα είναι περισσότερο ρητορικά παρά ουσιαστικά αλλά, σε κάθε περίπτωση, ο αυτοκινητικός Τύπος, συχνά αποκαλούμενος και «ειδικός», επανεκκίνησε τη διαδρομή του, μετά το μεσοπόλεμο, τη δεκαετία του '50. Βίωσε εποχές πενίας, διαμορφώθηκε, αναπτύχθηκε, προσαρμόστηκε, ευθυγραμμίστηκε, πέρασε την εποχή του νεοπλουτισμού του και εύλογα πια, βιώνει ένα είδος πλουραλιστικής παρακμής. Ας παρακολουθήσουμε την πορεία του.

Το πρώτο μεταπολεμικό έντυπο πρέπει να είναι η «Αυτοκινητιστική επιθεώρηση». Εκδίδεται το '45 και φθάνει μέχρι το '47. Ακολουθούν τα: «Τουριστικά Νέα και Αυτοκινητιστικά χρονικά» ('50 – '53), «Βολάν» ('53 – '67) με διευθυντή τον Χαράλαμπο Διαμαντόπουλο, «Νέο αυτοκίνητο» ('54) των Αντώνη & Μιχάλη Γρατσία, «ΙΧ. Αυτοκίνητο» ('54) και «Αυτοκινητιστικά επίκαιρα» ('58) με εκδότες τους Τ. Κολυμβά - Δ. Σταυριανό..

Ήταν μικρές, συντηρητικές εκδόσεις, προσεγμένα βήματα μέσα σε μια εγχώρια, φτωχή ή καλύτερα υποτυπώδη αγορά, όπου η κατοχή αυτοκινήτου ήταν ένα ένα όνειρο. Εκ των πραγμάτων δεν είχαν συμβουλευτικό ρόλο στην επιλογή οχήματος. Οι δοκιμές αυτοκινήτων ήταν αδιανόητες και μόνον μετά από 12 – 13 χρόνια, μετά τα μέσα της δεκαετίας του '60, άρχισαν να γίνονται οι πρώτες διστακτικές παρουσιάσεις. Στατικές, θεωρητικές στην αρχή, πρακτικές στη συνέχεια, από πρωταθλητές αγωνιζόμενους και τέλος από ειδικευμένους δημοσιογράφους.

Υπήρχε ένα έντονο ενδιαφέρον για την τάξη των επαγγελματιών οδηγών, που εκείνη την εποχή πρέπει να τους ταλάνιζαν αρκετά προβλήματα, και συχνά ένα μεγάλο μέρος της ύλης καταλαμβάνονταν από την ανάπτυξη αυτών των θεμάτων.

Ένα ακόμα μεγαλύτερο τμήμα της ύλης, όμως, διατίθετο για τους Ελληνικούς αγώνες. Κείμενα προσεκτικά, με τη χαρακτηριστική γλώσσα της εποχής όπου κυριαρχούσε η έλλειψη κριτικής τόσο απέναντι στην Ε.Λ.Π.Α. όσο και στους αγωνιζόμενους, καθώς και μια προσπάθεια ωραιοποίησης των γεγονότων.

Η δημοσιογραφική προσέγγιση είχε έναν καθαρά συναινετικό χαρακτήρα.

Οι λόγοι για τους οποίους εφαρμοζόταν αυτή η πρακτική ήταν κυρίως το γενικότερο πνεύμα της εποχής, αλλά και το ότι οι λιγοστοί συντάκτες συνήθως ήταν άτομα πρεσβύτερα των αγωνιζομένων. Τούτο σήμαινε μια εμπειρία στη διαχείριση των ειδήσεων αλλά και κάτι πιο σημαντικό: ότι δεν θα είχαν ποτέ ίδιες φιλοδοξίες, ίδιους στόχους με τους οργανωτές ή με τους αγωνιζόμενους. Ο δημοσιογράφος θα έγραφε για αγώνες. Ούτε ήθελε, ούτε μπορούσε να διοργανώσει ή να συμμετάσχει σε αυτούς. Παρομοίως, ο αγωνιζόμενος θα συμμετείχε στους αγώνες, δεν θα είχε οποιοδήποτε άλλο ρόλο. Οι αγώνες ήταν αυτοσκοπός. Δεν ήταν μέσον προώθησης ή αυτοπροβολής. Τα αποτελέσματα της ανατροπής αυτής της ισορροπίας, το σπορ θα τα βιώσει αργότερα, τραυματικά.

Εκείνη την εποχή, πάντως, συναινούσε στις ισορροπίες και ο ευρύτερος συντηρητισμός της κοινωνίας. Ήταν όλα, πιο μετρημένα, επικρατούσε μια συστολή. Να αναφερθεί και η ταξική ομοιομορφία που χαρακτήριζε το σύνολο σχεδόν των εμπλεκόμενων έως το '61 – '62. Δεν υπήρχαν, δηλαδή, μεγάλες ταξικές ή ακόμα και οικονομικές διαφορές. Όπως επίσης δεν υπήρχαν, ή τουλάχιστον δεν φαινόταν να υπήρχαν, διαφορές αγωνιστικού χαρακτήρα.

Κάποια στιγμή, εκείνο το πρώτο κλίμα θα γνώριζε καθολική μεταβολή.

Σε ό,τι αφορά την αρχή διαφοροποίησης της συμπεριφοράς του Τύπου, δεν θα ήταν αυθαίρετο αν ορίζαμε ως χρονικό όριο το '64.

Αλλαγή σκηνικού.

Η πολιτική μεταστροφή που ξεκίνησε με την εκλογική επικράτηση της Ένωσης Κέντρου συμπορεύτηκε και με μια κοινωνική διαφοροποίηση. Για πρώτη φορά μετά τον Εμφύλιο, ευρύτερες λαϊκές μάζες ένιωσαν ότι μπορούν να έχουν άποψη, ότι μπορεί να διεκδικήσουν κάτι.

Στα αστικά κέντρα το φαινόμενο αυτό ήταν σαφώς πιο έντονο. Παράλληλα, το ξεκίνημα του τουρισμού, οι νέες μουσικές, οι «μπουάτ», ένα διεκδικητικό φοιτητικό κίνημα, μια νεολαία που άρχισε να αμφισβητεί, έδιναν μια άλλη εικόνα, ένα ρυθμό, μια ζωντάνια πρωτόγνωρη.

Δεν θα μπορούσαν αυτές οι αλλαγές να μην βρουν γόνιμο κλίμα και στην ενημέρωση. Μιλώντας για ενημέρωση, τότε, ο λόγος αφορά μόνον τα έντυπα. Τηλεόραση δεν υπήρχε στην Ελλάδα και το ραδιόφωνο ήταν κυβερνητικό. Έτσι, ημερήσιος και περιοδικός Τύπος σήκωναν αποκλειστικά το βάρος της ανεξάρτητης, μη κρατικής, ενημέρωσης.

Η «Μεσημβρινή» αλλά και η εμφάνιση του περιοδικού «Εικόνες» -καινοτομίες της Ελένης Βλάχου- ήταν μια εκδοτική κίνηση που ανανέωσε τα πράγματα του Τύπου.

Αυτή η αλλαγή θα επηρέαζε και τον χώρο του αυτοκινητικού Τύπου. Οι περιγραφές των αγώνων θα άλλαζαν. Θα γράφονταν από νέους ανθρώπους που ταυτόχρονα αναζητούσαν την τύχη τους και στο σπορ. Το σύνολο σχεδόν των ρεπόρτερς του ειδικού Τύπου επιχείρησε, πέρα της δημοσιογραφικής, και την αγωνιστική εμπλοκή. Εν συντομία να αναφερθούν οι: Νίκος «Vertigo» Μαστοράκης, Κώστας «Πηλεύς» Καββαθάς, Γιάννης Παγώνης, Γιώργος «Οτο» Λιβέρης, Χρήστος Ράπτης, ως εκπρόσωποι της δεύτερης γενιάς των «ειδικών» συντακτών που δοκίμασαν την τύχη τους και ως αγωνιζόμενοι, έως το τέλος της δεκαετίας του '60.

Από το σημείο αυτό, οι ρόλοι άρχισαν να περιπλέκονται ενώ σημασία έχει και το γεγονός ότι, σε συνδυασμό με τις συνθήκες, οι περισσότεροι αν όχι όλοι οι εκπρόσωποι αυτής της γενιάς λειτούργησαν με τα κείμενά τους και ως πόλος έλξης μιας ευρύτερης μάζας θεατών.

Ταυτόχρονα με την εμπλοκή των δημοσιογράφων σε άλλο επίπεδο και με άλλο ύφος, έχουμε την εμπλοκή των αγωνιζομένων στον σχολιασμό. Ο Γιάννης Ψύχας θα γράψει για τον αγώνα της Κέρκυρας στον «Ελεύθερο κόσμος» της 30^{ης} Αυγούστου του '66

και ο Μίμης Μαρκομιχελάκης για την Πάρνηθα στην ίδια εφημερίδα, στο φύλο της 9^{ης} Απριλίου του '67. Επίσης, ο Σωτήρης «Είπωρχ» Σοφιανόπουλος θα υπερασπισθεί την αξία των Ελλήνων αγωνιζομένων με άρθρο, επίσης στον «Ελεύθερο κόσμο», την επαύριο του ΙΔ' Διεθνούς Ράλυ Ακρόπολις (Δ.Ρ.Α. από εδώ και μετά), σε απάντηση οξείας και ανθελληνικής κριτικής για το επίπεδο των ημεδαπών αγωνιζομένων. Τον τίτλο του συντάκτη σε τεχνικά, αγωνιστικά θέματα ήδη κατείχε και ο Γιάννης Χρονίδης, αρθρογραφώντας σε περιοδικά και εφημερίδες.

...και ήρθε η δικτατορία.

Από εκείνη την άνοιξη του '67, πέραν των άλλων σοβαρότερων που συμβαίνουν και εκτρέπουν τη χώρα από τη νομιμότητα και τη λογική, γίνεται σαφές ότι το κλίμα της «εποχής «Βολάν» μεταβάλλεται οριστικά.

Το συγκεκριμένο έντυπο δεν θα καταφέρει να προσαρμοστεί στη νέα πραγματικότητα, και με τα προβλήματα υγείας που αντιμετώπιζε η «ψυχή» του, ο Μπάμπης «θείος» Διαμαντόπουλος, αναγκάστηκε να αναστείλει την έκδοση του, τον Μάιο του '67, έπειτα από 14 χρόνια κυκλοφορίας. Στο θεωρούμενο ως τελευταίο, μόλις 4 σελίδων, τεύχος του δεν θα καταφέρει να αποφύγει να δημοσιεύσει χαιρετιστήριο μήνυμα του δικτάτορα (τότε υπουργού Προεδρίας) προς τους «ξένους και Έλληνας αγωνιστάς» με την ευκαιρία της διοργάνωσης του ΙΕ' Δ.Ρ.Α.

Η επιβολή της στρατιωτικής δικτατορίας, όμως, σε συνδυασμό με το «άπλωμα» του σπορ, διπλασίασε το πλήθος των αυτοκινητικών έντυπων μέσα στο '67.

Τον Ιούλιο του '67 κυκλοφόρησε το πρώτο τεύχος του «αυτο Εξπρές» και τον Σεπτέμβριο το «ωτο Τουρίσμ». Η συμβολή της δικτατορίας ορίζεται στο ότι, πέραν του κλεισίματος του συγκροτήματος Βλάχου («Καθημερινή», «Μεσημβρινή», «Εικόνες», «Γαλαξίας»), πολλοί δημοσιογράφοι βρέθηκαν σε αυτοκινητικά έντυπα όπου βρήκαν μια απασχόληση, ένα μεροκάματο.

Οι νέοι συντάκτες έφεραν ζωντάνια, ταυτόχρονα όμως άλλαξαν τους συσχετισμούς. Η γραφή τους πια είχε ένα έντονο κριτικό πνεύμα, όχι μόνο σε επίπεδο αγώνων αλλά και σε διαπροσωπικό. Προφανώς, ήξεραν λιγότερα από τους αγωνιζόμενους για τα αυτοκίνητα και τους αγώνες, αλλά δεν δίσταζαν να αξιολογούν επιδόσεις, ενίοτε και συμπεριφορές.

Οι επικές περιγραφές του «Βολάν» όπου όλοι ήταν ήρωες, χαλκέντεροι, εξάιρετοι, όπου η οργάνωση ήταν πάντα άριστη και οι αντιθέσεις ήταν σπάνιες, μικρές, ασήμαντες παρενθέσεις σε ένα καθεστώς που όλα κυλούσαν ομαλά και όλοι ήταν αγαπημένοι, είχαν αμετάκλητα κλείσει τον κύκλο τους.

Η νέα εποχή ανέτειλε με ταχύτητα και το νέο πνεύμα της δεν είχε σχέση με τίποτα από το παρελθόν. Κυριαρχούσαν οι απόψεις με έντονη κριτική διάθεση, συχνά πρόθυμες για ειρωνεία, ανταγωνιστικές, ενίοτε επιθετικές.

Των εξελίξεων αυτών δεν ήταν άμοιροι ούτε οι οδηγοί, ούτε οι διοργανωτές που προσφέρουν με τις ενέργειές τους, πλατφόρμα για κριτική. Με όλα τα προηγούμενα δεν σημαίνει πως ότι γραφόταν ήταν λάθος. Πως όλοι όσοι ασχολήθηκαν ήταν

ολοκληρωτικά άσχετοι ή κακοπροαίρετοι ή συμπλεγματικοί. Αποδεικνύει όμως την υπαρξη ενός νέου ύφους, ενός νέου στυλ.

Εκτός από τα περιοδικά, ήταν αρκετές οι ημερήσιες, αθλητικές και πολιτικές εφημερίδες που αφιέρωναν ολοένα και περισσότερο χώρο στο σπορ. Με αλφαβητική σειρά αυτές ήταν: «Αθηναϊκή», «Αθλητική Ηχώ», «Απογευματινή», «Βραδυνή», «Έθνος», «Ελεύθερος Κόσμος», «Θεσσαλονίκη», «Μεσημβρινή» (έως τον Απρίλιο του '67) και «τα Σημερινά».

Όλες αυτές, πέρα από την αγωνιστική κίνηση της Κυριακής, είχαν ένα ολοσέλιδο αφιέρωμα σε εβδομαδιαία βάση, όπου δημοσίευαν κάθε είδηση σχετικά με την αυτοκίνηση. Ήταν οι εβδομαδιαίες «δόσεις δημοσιότητας» και προφανώς απευθύνονταν σε περισσότερους αναγνώστες απ' ό,τι τα μηνιαία περιοδικά. Βεβαίως, η δεξαμενή ήταν περίπου ίδια. Οι αρθρογράφοι ήταν κοινοί, ελάχιστοι είχαν αποκλειστική συμμετοχή, είτε σε εφημερίδες, είτε σε περιοδικά.

Σχέσεις δημοσιογράφων – αγωνιζομένων.

Η ζύμωση των δημοσιογράφων και των αγωνιζομένων, τόσο στους αγώνες όσο και στο κοινωνικό πλαίσιο, δημιούργησε μια συχνά ιδιότυπη συνθήκη. Ένα καλό παράδειγμα για να εξεξηγηθεί είναι το εξώφυλλο του περιοδικού «Εικόνες» της 5^{ης} Νοεμβρίου του '65, όπου με αφορμή τα γεγονότα του αγώνα ταχύτητας του Τατοίου εκείνης της χρονιάς, ο Ν. Μαστοράκης γράφει ένα πύρινο «αντιελπικό» κείμενο, χωρίς να αποφύγει και τις παγίδες. Συχνά, μάλιστα -και όχι απαραίτητα από κακή πρόθεση- ο δημοσιογραφικός λόγος μπορούσε να δουλέψει διασπαστικά ανάμεσα στους αγωνιζόμενους. Όμως, το παιχνίδι της δημοσιότητας ήταν (όπως και παραμένει) ένα χρήσιμο εργαλείο για όλους. Να υπενθυμίσουμε ότι ζούμε στην προ τηλεοράσεως εποχή και το παιχνίδι το παίζουν αποκλειστικά οι εφημερίδες και τα περιοδικά

Οι σχέσεις, πάντως, μεταξύ οδηγών αγώνων και δημοσιογράφων θα συνεχίσουν να περνούν πολύ ψυχρές και πολύ θερμές περιόδους. Οι οδηγοί, συχνά αποζητούσαν δημοσιότητα στη διεκδίκηση καλύτερων συνθηκών αγώνων αλλά δεν ανέχονταν την απερίσκεπτη κριτική. Από την άλλη, οι δημοσιογράφοι ήθελαν αυτονομία, έτσι συχνά έφταναν σε συγκρούσεις.

Της δικτατορίας μεσούσης, τον Οκτώβριο του '70, ένα ακόμα αυτοκινητικό περιοδικό θα κυκλοφορήσει. Είναι οι «4Τροχοί».

Δημιουργός του ήταν ο Κώστας Καβαθάς με συνεργάτες τους Αντώνη Κόλλια, Αρη Σταθάκη, Δημήτρη Κληρονόμο, Τάκη Πιρπιρή, Ρούντυ Μορώνη. Αυτή ήταν η σειρά που αναφέρθηκαν στο πρώτο, κίτρινο, εξώφυλλο.

Ένθετος με την ιδέα της Αυτοκίνησης, ενθουσιώδης με τους αγώνες, διαφορετική πένα από το κατεστημένο, ο εκδότης τους σύντομα αντιλήφθηκε ότι η δημοσιογραφία, ακόμα και η αρχισυνταξία στο «αυτο Εξπρές», δεν κάλυπτε τις φιλοδοξίες του και προσπαθούσε από τα μέσα της δεκαετίας του '60 να κάνει το εκδοτικό βήμα, με πιο χαρακτηριστική περίπτωση εκείνη των «Τροχοί & Δρόμοι». Μαζί με τον Γιάννη Μπαρδόπουλο και χρηματοδότη τον Κόντε Σπύρο Φλαμπουριάρη, θα τυπωνόταν στο τυπογραφείο του Δημήτρη Δαβή.

Οι απόπειρες εκείνες δεν ευοδώθηκαν, αλλά λίγα χρόνια αργότερα οι «4Τροχοί» ξεκίνησαν δυναμικά, με ορμή, και αποτέλεσαν ευθύς εξ' αρχής το δημιουργήμα που έφτιαξε μαζί με τη σύζυγο του Σοφία Μπλέτσα. Ήταν Το παιδί τους, εκείνο που επέζησε, που ενηλικιώθηκε μέσα σε τόσες εντάσεις, αντιξοότητες, ανατροπές.

Χωρίς ενδοιασμό, μέσα από τις σελίδες των «4Τροχών», ο Καββαθάς, άνοιξε καινούργιους δρόμους στην ειδική δημοσιογραφία. Έχοντας κάνει μια απόπειρα να σπουδάσει στην Μ. Βρετανία, γνωρίζοντας την αγγλική γλώσσα, ταξιδεύοντας από τα τέλη της δεκαετίας του '60 στο εξωτερικό και όντας ανήσυχο πνεύμα, έβλεπε μακριά. Τάραζε τα νερά, δημιουργώντας νέο, ισχυρό ρεύμα.

Έτσι, τον πρώτο χρόνο της δεκαετίας του '70, κυκλοφορούν ήδη τουλάχιστον επτά περιοδικά αυτοκινήτου, που σε μια μικρή αγορά είναι ένα πολύ αισιόδοξο νούμερο. Είναι κατά σειρά αρχαιότητας: το «Νέο Αυτοκίνητο» των Αντώνη και Μιχάλη Γρατσία, το «I.X Αυτοκίνητο» με διευθυντή τον Β.Ι. Αθανασόπουλο, το «Auto Εξπρές» της «Hellenews» υπό την διεύθυνση του Σπύρου Γαλέου, το «Ωτο τουρισμ» με εκδότη τον Αλέξανδρο Φιλιππόπουλο και οι «4Τροχοί», του ζεύγους Καββαθά. Θα πρέπει να αναφερθεί και το «Φάου Βε», έντυπο αποκλειστικά για VW όπως μαρτυρά ο τίτλος του, με διευθυντή σύνταξης τον Δημήτρη Πριμικύριο, αλλά και η «Δεκαπενθήμερος έκδοσις» της Ε.Α.Π.Α., μια έκδοση, όμως, που απευθυνόταν αποκλειστικά στα μέλη και στους συνδρομητές της λέσχης. Μέχρι το πραξικόπημα του '67, υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο ήταν ο Κώστας Νικολόπουλος, εκδότης της εφημερίδας «Έθνος», πρώτος Πανελλήνιος πρωταθλητής ('56) και υψηλόβαθμο στέλεχος της λέσχης. Το 1970, το καθεστώς των συνταγματαρχών τον καταδίκασε σε φυλάκιση και έκλεισε το «Έθνος».

Εκείνη την εποχή, το κυρίαρχο τμήμα στην ύλη των ειδικών εντύπων, το κρατούν η ενημέρωση, οι παρουσιάσεις, οι δοκιμές των αυτοκινήτων και η περιγραφή των ημεδαπών κυρίως, αλλά και αλλοδαπών, αγώνων. Πραγματοποιούνται, επίσης, και οι πρώτες αποστολές στο εξωτερικό, γεγονός που βγάζει εκείνη την κλάση των συντακτών από το στενό τοπικό πλαίσιο.

Όπως προείπαμε, τον Οκτώβριο του '70 ξεκίνησε την εκδοτική του τροχιά το περιοδικό «4Τροχοί». Μέσα από τις σελίδες τους, ο Κώστας Καββαθάς και οι συνεργάτες του άνοιξαν καινούργιους δρόμους στην ειδική δημοσιογραφία.

Αξίζει να μείνουμε λίγο κοντά στο δημιουργήμα του. Υπήρξε λάβρος ενάντια στο σύστημα, επιθετικότερος απέναντι στις αρχές και την εξουσία, σε τέτοιο βαθμό ώστε η περίπτωση του να θυμίσει τη ρήση του Art Buchwald: *«Αν χτυπάς το κατεστημένο για πολύν καιρό και πολύ σκληρά, κάποια στιγμή θα σε κάνουν μέλος του»*.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, στη μακρά πορεία του, συνομίλησε με τους πάντες. Από υπουργούς της δικτατορίας, (4Τ, τ.33, Ιούνιος '73, σ.24) έως του ΠΑ.ΣΟ.Κ. (4Τ, τ.146, Νοέμβριος '82, σ.111). Από γ.γ. Υπουργείων, μέχρι Πρωθυπουργό (τον Κώστα Καραμανλή, τον ανιψιό). Κανείς δεν μπορεί να ξέρει τι προέκυψε από αυτές τις συναντήσεις. Πολέμησε πάντως. Αυτό πρέπει να το πιστωθεί. Εργάστηκε σκληρά. Αυτό επίσης πρέπει να του αναγνωρισθεί.

Από την εποχή του «auto Εξπρές», αλλά και τότε στην κρατική τηλεόραση, κατά τη διάρκεια της δικτατορίας, όπου περιέγραφε τις διαστημικές αποστολές αλλά και στην

εκπομπή «Σύγχρονοι τροχοί». Τότε, που παρουσίασε την παραίτηση του από την καθεστωτική (τουτέστιν, χουντική)

TV ως ιδεολογική αδιαλλαξία για το ράλι «Ακρόπολις». Μετά παρέλευση 20 ετών από τότε, δημιούργησε μια αντίστοιχη εκπομπή στην ιδιωτική τηλεόραση, που συχνά περιέγραφε ως «Μέγκα σφάλμα» του.

Έγραψε σε εφημερίδες. Στα «Σημερινά», δημιούργημα του Σάββα Κωνσταντόπουλου κατά τη διάρκεια της επταετίας, μεταπολιτευτικά στην «Καθημερινή» της Βλάχου και προσφάτως στο «Πρώτο θέμα». Αρθρογράφησε σε πλήθος εντύπων («Βολάν», «Νέο Αυτοκίνητο», «ΑΛΦΑ», «Επίκαιρα», «auto Εξπρές»).

Χρόνια νωρίτερα, είχε γράψει στο πρώτο «Εν λευκώ» του, :

«Δεν είμαστε συγκρότημα, οργανισμός, οικοδόμημα, φρούριο απόρθητο. Δεν είμαστε πλούσιοι! Και δεν έχουμε καμιά απολύτως διάθεσι να γίνουμε πλούσιοι.»

Το τι μεσολάβησε στα επόμενα χρόνια προκειμένου να ανατραπούν όλα είναι και δεν είναι εμφανές. Δηλαδή για λίγους είναι και για πολλούς δεν είναι.

Τα υπόλοιπα, τα οικονομικά, είναι τόσο λυπηρά, όσο και γνωστά.

Όπως και να έχει,

τόρα πλασάρεται περισσότερο ως «θήραμα» παρά ως «θηρευτής».

Μήπως, όμως, θα βρεθούν κάποιοι να καταθέσουν πως το βαρύτερο παράπτωμα του ήταν ότι αναπαρήγαγε με μεγαλύτερη θέρμη, με περισσότερο φανατισμό, την εξουσία που με τόση αδιαλλαξία καταδίκασε;

Καθώς όμως τα χρόνια περνούσαν και εκείνος έπρεπε να μείνει στο απυρόβλητο, τη δραστηριότητα της παραγωγής του εντύπου των «4Τροχών», από ένα χρονικό σημείο και μετά έπρεπε να την αναλάβει έτερος. Ο Στράτης Χατζηπαναγιώτου που προτιμήθηκε, υπήρξε κυκλοθυμικός, με αντίστοιχη συμπεριφορά. Σε όσους τον κατηγορούν, είτε εν τη απουσία του (συνηθέστατο) είτε ενώπιον του (σπανιότατο), να γίνει η υπενθύμιση ότι πιθανόν είναι ο πλέον όλων κακοποιημένος.

Στο ερώτημα γιατί προτιμήθηκε εκείνος για το χρίσμα, η απάντηση δεν μπορεί να δοθεί από τις μόνιμες εξαγγελίες του εργοδότη του για τους «νέους επιστήμονες» τους «τεχνολόγους» και τα τοιαύτα. Τέτοιοι πέρασαν αρκετοί από εκεί αλλά δεν προτιμήθηκαν. Ούτε, προφανώς, μπορεί να αποδοθεί στη γενικότερη καλλιέργεια του «μνηστήρα», ή στον χειρισμό της ελληνικής γλώσσας. Ήταν μια επιλογή του Καββαθά, καθαρά πρακτικού χαρακτήρα με στόχο τον έλεγχο της αγοράς. Έναν ρόλο στον οποίο ο επιλεχθής ανταποκρίθηκε επιτυχώς, συνεπικουρούμενος από την όχι και τόσο σαφήνεια ή ευθύτητα που διακρίνουν τα κείμενά του. Χρόνια μετά, σημειώνει στο επετειακό, για τα 40χρονα, τεύχος: *«Ελπίζουμε να μην απογοητεύσαμε τον Αντώνη Λυμπέρη, που επένδυσε στην ιστορία, στην ποιότητα και στον επαγγελματισμό των T.E.»*

Το ποιος απογοήτευσε ποιόν, σιγά – σιγά αποσαφηνίζεται.

Επί της ουσίας τώρα! Ο Κώστας Καββαθάς ήταν ο πιο προχωρημένος εκδότης, ενώ και το «οικοδόμημά» του ήταν το καλύτερο του συγκεκριμένου είδους στη χώρα μας. Αυτό που (μας) τραυμάτισε είναι ότι τελικά έγινε αυτό που, φέρεται ότι, δεν ήθελε να γίνει. Σαν να επαληθεύεται το απόφθεγμα του Jorge Luis Borges: *«Γερνώντας, καταλήγεις να μοιάζεις με τους εχθρούς σου»*.

Στο χρονικό διάστημα

από το '70 και εντεύθεν, πάντως, «αναδύθηκαν» πολλές εκδοτικές προσπάθειες. Τον Οκτώβριο του '73 ο Άρης Σταθάκης βγάζει το «Πίστες και Δρόμοι», μια καινοτόμο ιδέα, ένα περιοδικό μεγάλων διαστάσεων, αφιερωμένο κυρίως σε αγώνες.

Στο πρώτο τεύχος αρθρογραφούν οι: Γιώργος Μοσχούς, Τάσος «Σιρόκο» Λιβιεράτος, Τάσος «Νάμνα» Μυρογιάννης, πρωταθλητές τότε, και ο Σπύρος Τσινιβίδης. Παρά το γεγονός ότι είναι καλή προσπάθεια, δεν θα κρατήσει πολύ.

Ιδιαίτερη σημασία έχει και η έκδοση εταιρικών εντύπων. Η πρώτη εισαγωγική εταιρεία που προχώρησε σε αυτό το τόλμημα ήταν η «Μότορ Ελλάς Α.Ε.» η οποία, με επικεφαλής τον Περικλή Φωτιάδη και έδρα τη λεωφόρο Συγγρού, αντιπροσώπευε την Alfa Romeo, τη Ferrari, τη Skoda, τα EBRO.

Εκδίδει λοιπόν, αρχής γενομένης από το 1973, κάθε τρεις μήνες ένα καλαίσθητο έντυπο, με τη φροντίδα της διαφημιστικής εταιρείας «γραφίς» του Χρόνη Βικονόπουλου που, εκείνη την εποχή, είχε την επιμέλεια της ευρύτερης προβολής της «Μότορ Ελλάς». Το έντυπο διανέμεται δωρεάν στο δίκτυο της εταιρείας και στους πελάτες της. Στην ύλη του περιλαμβάνονται επιστολές αναγνωστών, ιστορικά, τεχνικά άρθρα, αγωνιστική επισκόπηση και αφιερώματα για τις δραστηριότητες της εταιρείας.

Τον Ιούλιο του '85 ο Πέτρος Καστορίνης επαναλαμβάνει το εγχείρημα, του «Πίστες και Δρόμοι» για ένα αγωνιστικό έντυπο -με διαφορετικό, όμως, μέτρο. Έχει τον τίτλο «PIT» και διαστάσεις tabloid εφημερίδας.

Μια φρέσκια ιδέα, που σύντομα μεταμορφώνεται σε περιοδικό, λίγο αργότερα αλλάζει και η ονομασία του σε «AUTOPIT» και χάνει τον αποκλειστικά αγωνιστικό χαρακτήρα του.

Είναι περίεργο, πάντως, γιατί κανείς δεν τόλμησε να βγάλει μια 15ήμερη αγωνιστική εφημερίδα. Μαυρόασπρη, οκτασέλιδη στην αρχή, με όλη την αγωνιστική κίνηση του Σαββατοκύριακου, με χαμηλό κόστος, όπως ήταν το αγγλόφωνο «motoring news» το '70;

Όταν πριν από χρόνια, ξεκινούσε το μέτρο της απόσυρσης αυτοκινήτων, έδινε στην αγορά μια τεράστια ώθηση. Σε συνδυασμό με την προοδευτική κατάργηση του ανώτατου ορίου των καταναλωτικών δανείων άρχισαν να συμβαίνουν πράγματα πρωτόγνωρα.

Χιλιάδες καταναλωτές ωθήθηκαν στην καλπάζουσα κατανάλωση και όταν το '96 – '97 καταργήθηκε και επισήμως το πλαφόν στα καταναλωτικά δάνεια, η κατάσταση αποχαλινώθηκε, σε συνδυασμό με τη συνεχή πτώση των επιτοκίων λόγω

προγράμματος σύγκλισης με το ευρώ. Κατ' ουσίαν, άλλαξε ο χάρτης της Ελληνικής οικονομίας και της συμπεριφοράς του Έλληνα.

Η αποχαλίνωση της αγοράς είχε άμεσες συνέπειες στο εκδοτικό κομμάτι. Έτσι, τα ποσά που διατίθονταν στη διαφημιστική αγορά για το αυτοκίνητο ξύπνησαν επιχειρηματικά ένστικτα και όχι εκδοτικές ανησυχίες.

Μολοντούτο -και παρά το γεγονός ότι νέοι τίτλοι άρχιζαν την πορεία τους- υπήρξε και η περίπτωση του «auto ΕΞΠΡΕΣ» το οποίο μετά από 25 χρόνια παρουσίας έκλεισε το κύκλο του, τον Αύγουστο του '92, μην καταφέροντας να «ανέβει στο κύμα» κυρίως διότι οι επιχειρηματίες που όριζαν την τύχη του είχαν άλλα ενδιαφέροντα.

Ακολούθησε η εμφάνιση πάρα πολλών εντύπων. Το «Car & Driver», υπό τη διεύθυνση του Δημήτρη Κληρονόμου -πολύ δοκιμασμένου κατά τη θητεία του στους 4Τ-, ξεκινά την πορεία του τον Νοέμβριο του '89. Από τα «θρανία» του θα περάσουν αρκετοί και σημαντικοί συντάκτες και σε προσωπικό επίπεδο θα επιθυμούσα να αναφέρω κάποιον που δεν είναι πια ανάμεσά μας: τον Σπύρο Κωστόπουλο που κράτησε τη διεύθυνση με τρόπο διαφορετικό από τα συνηθισμένα και περάσαμε μαζί δυο όμορφα χρόνια. Από τότε, και για τα επόμενα οκτώ συν τέσσερα έτη, αρκετά πήγαν καλά και πολλά πήγαν υπέρ το δέον χαλαρά και ταξιδιάρικα ή περιέργως συναινετικά. Άντεξε, όμως, το «Car & Driver», έχοντας αλλάξει δυο φορές ηγεσία τα τελευταία πέντε χρόνια και αντέχει ακόμα, μεσουσής μάλιστα της ύφεσης, βελτιώνοντας συνεχώς, κατά γενική ομολογία, την εικόνα του.

Εννιά μήνες μετά το πρώτο τεύχος του «Car & Driver», ξεκινά και το «AutoSport», μια εκδοτική προσπάθεια του Δημήτρη Παπανδρέου, πρωταθλητή των δύο τροχών και έμπειρου εκδότη με το «Motosport» που είχε κυκλοφορήσει από το '78.

Ένα χρόνο αργότερα, τον Σεπτέμβριο του 1991, ο Τεό Λαζάκις, έγκριτος και πληροφορημένος όσο κανένας, τότε, στον κόσμο της F1, κάνει το εκδοτικό «άλμα» και κυκλοφορεί το «Grand Prix», με υπότιτλο «περιοδικό για την κουλτούρα της μηχανοκίνησης». Ήταν ένα εξαιρετικής αισθητικής έντυπο που ατυχώς δεν μπόρεσε να πάει μακριά.

Άλλον ένα μήνα αργότερα, ήρθε πολύ δυναμικά το «Auto Motor und Sport», με εκδότη τον Πέτρο Τριανταφύλλη, ο οποίος θα επεκτείνει τις εκδοτικές του δραστηριότητες στο χώρο του αυτοκινήτου, ταραάζοντας τα νερά.

Αν προσέξει κανείς την ταυτότητα του περιοδικού, θα παρατηρήσει τους επαγγελματικούς τίτλους που φέρουν οι συντελεστές, ως στοιχείο εγκυρότητας της παραγόμενης ύλης.

Το «AMS» θα ανεβάσει τις αποδοχές των εργαζομένων, θα τραβήξει καλά στελέχη, θα απειλήσει την κυριαρχία των «4Τροχών», θα δημιουργήσει εκνευρισμό στον ανταγωνισμό, όχι πάντα με τρόπο κόσμιο, ή αποδεκτό, ή επαγγελματικό. Το θλιβερό είναι, ότι αυτά φαντάζουν πια ως λεπτομέρειες.

Τον Μάρτιο του '93 συναντούμε το πρώτο τεύχος του «Motordrome», όπως και το εβδομαδιαίο «Auto week», ένθετο στην εφημερίδα «Επενδυτής». Τον Οκτώβριο του

1993 εκδόθηκε το εβδομαδιαίο «αυτο Τρίτη», κάτι που -όπως φάνηκε- έλειπε από την αγορά, αλλά δεν μπόρεσαν να δουν ή να τολμήσουν άλλοι.

Οκτώβριος του '96 και ο Πάνος Φιλιππακόπουλος με τον Κλεάνθη Τριανταφυλλίδη, έμπειροι και δοκιμασμένοι, θα συστήσουν το «DRIVE», μαζί με τους συντελεστές του περιοδικού «Μοτό». Το έντυπο θα δοκιμασθεί από διαφορές νοοτροπίας, θα κλυδωνισθεί από οικονομικά προβλήματα, θα αλλάξει σχήματα, θα περάσει σε άλλα διαχειριστικά χέρια, θα αλλάξει πληθώρα στελεχών, δεν θα διαχειρισθεί με επαγγελματικό ή ευγενικό τρόπο τους παλιούς του συνεργάτες και θα περάσει σε άλλες, ηρωικές εποχές. Σε πείσμα των καιρών, αντέχει ακόμα και τον περασμένο Ιούνιο γιόρτασε τα 200 τεύχη του.

Λίγους μήνες αργότερα από την έλευση του «DRIVE», τον Γενάρη του '97, κυκλοφορεί το «Motornews», με εκδότη διευθυντή τον Δημήτρη Κατζουράκη, ενώ η δεκαετία του '90 θα κλείσει με την γέννηση του «Racing», του Κώστα Πουλιάση, μια επανάληψη του πειράματος «PIT» που εκδόθηκε τον Νοέμβριο του '98.

Σε αυτή τη χρονική περίοδο βιώνουμε μια αγορά διψασμένη, με μεγάλη μεν, δανεική δε, αγοραστική δύναμη, αλλά χωρίς παιδεία. Είναι δεδομένο ότι δεν μπορεί να κινηθεί λογικά. Είναι επίσης βέβαιο, ότι μπορεί να συντηρήσει πολλά έντυπα, αλλά τα ερωτήματα είναι πόσα, ποια και έως πότε.

Το πάρτυ αρχίζει.

Ένα από τα αποτελέσματα εκείνης της ευμάρειας ήταν ότι «οικοδόμησε» έντυπα και ένα μεγάλο σύνολο εμπλεκομένων που συχνά δεν πονούσαν ή δεν κατείχαν το αντικείμενο.

Μια νέα γενιά επιχειρηματιών, διευθυντών, συντακτών, πωλητών, πάσης φύσεως εργαζομένων ενέσκησαν και άλλαξαν τα πάντα.

Βοήθησαν σε αυτό και οι μεγάλοι διαφημιστικοί προϋπολογισμοί που σάρωναν την αγορά. Το νόημα εκεί βρισκόταν. Ποιος θα βρει το καλύτερο «αμπαλάζ», να «τυλίξει» το εκδοτικό προϊόν του, ώστε να αποσπάσει το μεγαλύτερο δυνατό μερίδιο του ετήσιου διαφημιστικού προϋπολογισμού, αποδυναμώνοντας και τους άλλους που θα λάβουν λιγότερα.

Την άνοιξη του 2000 άλλες τρεις εκδόσεις ξεκινούν. Τον Μάρτιο η «Autotech» γεννά την Ελληνική έκδοση του «Autocar», που αργότερα θα γίνει ένθετο της εφημερίδας «Ελευθεροτυπία». Οι «Τεχνικές Εκδόσεις», όμιλος τρανός πια, με τα τρία δις δρχ. του επενδυτικού κοινού «ζωντανά» στα ταμιά της και τις αφίσες του «Κομαντάντε Che» να κοσμούν το γραφείο του προέδρου της, ανάμεσα σε διάφορες εξαγορές, εκδίδουν τον Μάιο του 2000 το «Οδηγώντας». Από κοντά σε αυτή τη γιορτή οι αποκαλούμενοι και «λαϊφσταϊλάδες» εκδότες αφού, επίσης τον Μάιο της ίδιας χρονιάς, η «ΙΜΑΚΟ» του Πέτρου Κωστόπουλου εκδίδει το Ελληνικό «Car».

Με την είσοδο στον «αστερισμό του ευρώ», τότε που ο εκσυγχρονιστής πρωθυπουργός μας σκόρπαγε χαμόγελα ανεμίζοντας τα καινούργια χαρτονομίσματα, αλλά και τότε με τις προετοιμασίες για το ολέθριο σφάλμα των Ολυμπιακών αγώνων, το θέμα των αυτοκινητικών εντύπων απογειώθηκε.

Νοέμβριο του 2002, βλέπει το φως η Ελληνική έκδοση του «Ενο», Μάρτιο του 2003, το «Pole Position», Ιούνιο του 2003, το «Car & Track», Νοέμβριο του ίδιου έτους το ένθετο «auto τύπος» της εφημερίδας «Ελεύθερος τύπος». Τον Ιούνιο του 2005 αντικρίζουμε το «Top Gear», πάλι από την «ΙΜΑΚΟ». Ακολουθούν, τον Μάιο του 2006, το «4auto» από τις «Τεχνικές Εκδόσεις», ενώ τον ίδιο μήνα το «Car» κυκλοφορεί με εκδότη τον Κων/νο Παπατριανταφύλλου, ο οποίος πληκτρολογεί ένα συγκινητικό editorial με αντικείμενο την αξιοκρατία και την ηθική. Το περιεχόμενο θύμιζε αυτό που είπε ο Marx (ο Groucho, όχι ο Karl που φημιζόταν για άλλα και όχι τόσο για το χιούμορ του): *«Τα μυστικά της ζωής είν' η ειλικρίνεια κι η τιμιότητα. Αν μπορέσεις να τις πλαστογραφήσεις θα πιάσεις τη καλή»*. Λίγα χρόνια αργότερα κρυβόταν, κρύβοντας και το Cayenne από το προσωπικό του, που, φευ!, τόσο τον είχε πιστέψει. Το δυσάρεστο δεν είναι αυτό, αλλά, ότι αν και όταν απομακρυνθεί η κρίση, το πιο πιθανό σενάριο είναι να επανέλθει, γενόμενος αποδεκτός, από αγορά και συνεργάτες.

Όπως και να έχει, σε αυτό το χρονικό διάστημα είναι σαφώς ορατή η επέμβαση του περιλάλητου «lifestyle». Φέρνει έναν αέρα κοσμοπολίτικο, μια διάθεση χαλαρότητας, φέρνει και μια αισθητική διαφοροποίηση. Μεγάλα σε όγκο περιοδικά, πολυσέλιδα («τούβλα» στην εκδοτική «αργκό»), με καλή εκτύπωση, καλό χαρτί, πληθώρα διαφημίσεων, φρέσκια σχεδίαση.

Ο κόσμος ανταποκρίνεται. Ζει το όνειρο. Το ζουν και αρκετοί από τους «παραιοκούντες την δημοσιογραφική Ιερουσαλήμ», κάνοντας, ενίοτε, κριτική για το κονιάκ και τα πούρα που καταναλώνουν μετά τα γεύματα στα ταξίδια!

Τον Οκτώβριο του 2007, οι «Τεχνικές» εκδίδουν, επιτέλους, το αντίπαλον δέος του «auto Τρίτη», παράγοντας το Ελληνικό «Auto Bild», ενώ τον Νοέμβριο του 2007, αντικρίζουμε το «Cam», παράγωγο της «City Press» με αρχισυντάκτη τον Ν. Μαρινόπουλο..

Ταυτόχρονα, αναδύονται δυο άλλες αγορές.

Η πρώτη είναι εκείνη των περιοδικών που έχουν αντικείμενο τις βελτιώσεις. Με εμφάνιση και περιεχόμενο λίγο έως αρκετά «lumpen», ανάμιξαν μια περιθωριακή αυτοκινητική άποψη με έναν όχι και τόσο υγιή ερωτισμό. Το αποτέλεσμα ήταν προβληματικό.

Η δεύτερη αφορά στις εκδόσεις που περιλαμβάνουν αποκλειστικά τετρακίνητα οχήματα. Πολύ ειδικά έντυπα, όπου τα εκδοτικά συμφέροντα έσπευσαν να καλύψουν.

Αυτή η πανσπερμία εντύπων, δύσκολο να εντοπισθεί το ακριβές πλήθος τους, δεν προέκυψε τυχαία.

Για να βάλουμε το θέμα με νούμερα, εκείνη την περίοδο το κομμάτι της αυτοκινητικής διαφημιστικής «πίτας» ήταν κάτι περισσότερο από εκατό εκατομμύρια ευρώ. Εκατό εκατομμύρια!

Είναι ένα πολύ ελκυστικό νούμερο για να μετατρέψει, τον δημοσιογράφο, τον μηχανικό, τον αντιγραφέα «τσιπ», τον οποιοδήποτε, σε επίδοξο επιχειρηματία. Όσο

πιο μεγάλα, όμως, είναι τα ποσά, τόσο πιο δύσκολο είναι τα διαχειριστείς, τόσο πιο πολύ απαιτούν γνώση, παιδεία, πρόβλεψη και μέτρο.

...και ήρθε η ύφεση.

Όσο η αγορά κυμαινόταν σταθερά σε περισσότερα από 250 χιλιάδες καινούργια αυτοκίνητα το χρόνο, όλοι είχαν κάποιο χώρο. Όταν, όμως, οι πωλήσεις άρχισαν να καταρρέουν, ακολουθώντας την τροχιά της Ελληνικής οικονομίας, το σκηνικό ανατράπηκε. Τίτλοι άρχισαν να κλείνουν, εκδότες να κρύβονται, μισθοί να ροκανίζονται και οι θέσεις εργασίας να μειώνονται πιο γρήγορα από τον αλματώδη ρυθμό που είχαν δημιουργηθεί.

Στην τρέχουσα χρονιά ζήσαμε και το πρωτοφανές: να ανασταλεί η δραστηριότητα των «4Τροχών» και να επανέλθει στην αγορά με άλλο επιχειρηματικό σχήμα, χωρίς τους ιδρυτές τους.

Για τα υπόλοιπα έντυπα τα οποία είχαν κλείσει τον κύκλο τους, η έκπληξη ήταν ασφαλώς μικρότερη. Όμως, για τους εμβληματικούς «4Τροχούς» το σοκ ήταν μεγάλο, όχι μόνο λόγω του γεγονότος αυτού καθ' αυτού, αλλά και για την δημόσια ανταλλαγή των διαφορών ανάμεσα σε εργαζόμενους και τον επιχειρηματία. Ο τρόπος από την πλευρά του τελευταίου δεν ήταν ούτε κόσμιο, ούτε λογικά ερμηνεύσιμος. «*Too little, too late!*» είπαν μερικοί για την αντίδραση των εργαζομένων, «*κρίμα!*» είπαν άλλοι, σίγουρα θα υπήρξαν και κακεντρεχείς που θα σκέφτηκαν «*καλά να πάθουν!*». Όπως, όμως, η στεναχώρια δεν είναι αντίδοτο της έπαρσης, έτσι και η απώλεια θέσεων εργασίας δεν είναι απονομή δικαιοσύνης. Στο φινάλε, είναι χρησιμότερο το σοκ της συνειδητοποίησης, παρά το τέλμα της μακαριότητας. Εξίσου ενδιαφέρον υπήρξε το τελευταίο δείγμα του πολυδιαφημισμένου τμήματος του σύγχρονου ελληνικού πολιτισμού που μας παρέθεσαν οι δυο κυρίαρχες μορφές του περιοδικού, Καββαθάς και Χατζηπαναγιώτου, μέσα από δημόσιες αντιπαραθέσεις στα μέσα της εποχής, τα τόσο αναξιόπιστα αλλά μοδάτα «social media», όπου ούτε εκεί καταφέρνουν να πουν τα πράγματα με ονοματεπώνυμο, και βέβαια στην «Ζούγκλα», όπου παρέθεσε συνέντευξη ο Καββαθάς και δικαίως διαμαρτύρεται διερωτώμενος ο Στράτης: «*Μα!, εκεί; Μα σαυτόν;*».

Με αυτά και με άλλα όμως, γίνεται εμφανής η δυναμική ανατολή του νέου μέσου. Της ηλεκτρονικής σελίδας.

Με πολύ χαμηλό κόστος, με δυνατότητες μεγάλης διείσδυσης, ανταποκρίνεται στο μέτρο της εποχής. Σωρηδόν ξεπετάγονται στον χαώδη ιστό νέα sites, που για να επιβιώσουν ποντάρουν στην ελάχιστη, πια, συνεισφορά των χορηγών. Όπως μετά το 2000 γινόταν με τα έντυπα, έτσι σήμερα, σε εκθετικό βαθμό, συμβαίνει με τα sites. Κάποια είναι προσεγμένα, ευσυνείδητα, καλογραμμένα άλλα όχι, κι' άλλα, πιο κίτρινα από λεμόνι, φτηνιάρικα, στημένα από κάποιους που έχουν τσακωθεί με το συντακτικό και τη δεοντολογία, αλλά φανατικοί ακόλουθοι του “κλόπυ πείστ”.

Ελπίζουν, όμως, όλα να είναι εκεί που πρέπει όταν το «χαρτί» θα ξεθωριάσει, θα σβήσει, ή έστω θα υποχωρήσει δραματικά. Κοντά σε αυτά και τα επιλεγόμενα ως «social media». Χρήσιμα όταν υπάρχει παιδεία, επικίνδυνα όταν περισσεύει η βλακεία.

Ολοκληρώνοντας,

να πω, ότι δεν υπάρχει αμφιβολία πως ζούμε εποχή μεταβατική, δύσκολη.

Αν υποθεθεί ότι μπορεί να λειτουργήσει σαν φίλτρο να κρατήσει μέσα στο χώρο μόνον τους καθαρούς και τους γνήσιους, ας είναι καλοδεχούμενη. Αν μπορεί να κάνει τους ανθρώπους να αποβάλουν ελαττώματα, να κοιτάξουν περισσότερο και καλύτερα μέσα τους, δίπλα τους, θα αφήσει κάτι θετικό. Οψόμεθα ελπίζοντες.

Όπως και να έχει το μέλλον, η τροχιά των αυτοκινητικών εντύπων από τον μεσοπόλεμο και μετά είναι δεδομένη. Σε μεγάλο βαθμό, αντανακλά την πορεία του τόπου. Με όλα τα όμορφα και τα άσχημα.

Ενότητα: Οι αγώνες αυτοκινήτου στην Ελλάδα: παρελθόν, παρόν, μέλλον

Εισήγηση με θέμα: Ελληνικοί αγώνες αυτοκινήτου 1956 - 1983

Ευθύς εξ' αρχής, οφείλω να δηλώσω ιδιαίτερος γοητευμένος από τον συνδυασμό της χρονικής περιόδου και του αντικειμένου στο οποίο θα αναφερθώ. Δηλαδή, από τη θεσμοθέτηση του πρώτου Πανελληνίου πρωταθλήματος αυτοκινήτου, το '56, έως τις αρχές της δεκαετίας του '80. Για νωρίτερα, που αφενός διότι δεν τα γνώρισα, αφετέρου διότι δεν τα εξερεύνησα, δεν θα μιλήσω. Τα μετέπειτα, καθότι τα γνώρισα, τα έζησα, δεν τα αντέχω.

Η γοητεία που ασκεί πάνω μου η προαναφερθείσα περίοδος κρύβει κι ένα είδος επικινδυνότητας, κυρίως διότι μπορεί με μπούσουλα το συναίσθημα να παρασύρει τον μελετητή, τον αφηγητή, μακριά από κάποιες αλήθειες. Είναι ένα ρίσκο, όμως, που πρέπει να αποδεχτούμε. Εξάλλου, είναι αφάνταστα μικρότερο από το να ασχολείσαι με το ίδιο θέμα επειδή είναι μια δουλειά, επειδή κάποιος σε αμείβει για αυτή.

Όπως και να έχει, σε αυτό το ένα τέταρτο του αιώνα συνέβησαν πολλά καθοριστικά που διαμόρφωσαν το μέλλον του μηχανοκίνητου αθλητισμού στην μεταπολεμική Ελλάδα. Αντίστοιχα, δεν συνέβησαν άλλα, λιγότερα μεν, καθοριστικότερα δε, που είχαν το ίδιο ακριβώς αποτέλεσμα. Διαμόρφωσαν το μέλλον.

Για να αρχίσω να γίνομαι πιο σαφής, η ύπαρξη του «Διεθνούς Ράλλυ Ακρόπολις» («Δ.Ρ.Α.», από εδώ και μετά), η διοργάνωση αγώνων ταχύτητας στις πόλεις της Ρόδου και της Κέρκυρας, και η χρήση του στρατιωτικού αεροδρομίου της Δεκέλειας ήταν ένα κεφάλαιο ασύλληπτης αξίας. Το σύνολο αυτό ήταν μοναδικό! Το επαναλαμβάνω μετ' εμφάσεως: Μοναδικό!

Πουθενά αλλού στον πλανήτη δεν μπορούσε να υπάρξει αυτός ο συνδυασμός!

Αναλυτικότερα:

Από την μεριά του, το «Δ.Ρ.Α.» αποκάλυπτε την αφτιασίδωτη γοητεία, την απaráμιλλη φιλοξενία, πάνω στο ξεχωριστό ανάγλυφο του ταλαιπωρημένου αυτού τόπου.

«... πετώντας χαμηλά σε Λιδωρίκια, Κισσάβους, και στην ανάβαση για τα Λικούρια, που οι άνθρωποι ανά τον κόσμο πιστεύουν ότι υπάρχουν σε ράλυ μόνον όταν τα βλέπουν!»,

σημείωνε πριν από 41 χρόνια ο Τάκης Πιρπιρής, για να συμπληρώσει:

«... το νέο κομμάτι στην αρχή της τρομερής φέτος νυκτερινής Πελοποννήσου από τα Ροζενά μέχρι τα Καλύβια Φενεού και από εκεί στην Κλειτορία, ποιό άλλο ράλλυ σ' αυτόν τον κόσμο εκτός από το Ακρόπολις θα μπορούσε να δώσει;»

Τα «street circuits» της Ρόδου και της Κέρκυρας, πάλι, είχαν τη μοναδικότητα να βλέπεις τα ομορφότερα «saloon cars» της εποχής να στρίβουν δίπλα στα νερά του Αιγαίου, ανάμεσα σε ενετικά τείχη, ή σχεδόν πάνω στο Ιόνιο, μέσα από αναγεννησιακά κτίσματα. Ένα σκηνικό μαγείας!

Τέλος, το Τατόι δεν υπήρξε παρά η τροφός των Ελληνικών αγώνων ταχύτητας. Από το '56 έως το '82, πήρε τους Ελληνικούς αγώνες ταχύτητας από το χέρι, από τις ΧΚ 120 και τις Giulietta και τους έφθασε στα Chevron και στις March. Μετά, μάλιστα, από τον Οκτώβριο του '71 και το τέλος των αγώνων στις πόλεις των νησιών, ευθύς μετά τον θανατηφόρο τραυματισμό του Γιάννη «Μαύρου» Μείμαρίδη στη Ρόδο, το Τατόι σήκωσε για τα επόμενα χρόνια αποκλειστικά το βάρος της τέλεσης των πρωταθλημάτων.

Επιγραμματικά, αυτές ήταν οι συνθήκες που υπήρξαν, αυτά τα γεγονότα που συνέβησαν και διαμόρφωσαν το σήμερα.

Αυτά τώρα που δεν έγιναν ήταν μόνον δύο, αλλά η απουσία τους υπήρξε καταλυτική. Αυτοκινητοδρόμιο και αυτοκινητοβιομηχανία.

Στα αρχεία των εφημερίδων και στην αντίστοιχη ανεξάρτητη βιβλιογραφία υπάρχουν αναφορές, προτάσεις, ειδήσεις περί πίστας από τα μέσα της δεκαετίας του '60, αν και είναι κάπως ασαφές για το ποια αρχή θα κινούσε τα νήματα της κατασκευής. Στους περισσότερους είναι ξεκάθαρο ότι την αποτυχία τη χρεώνεται η «Ε.Λ.Π.Α.». Εξάλλου, οτιδήποτε συνέβαινε στον κόσμο των αγώνων εκπορευόταν από αυτήν, όπως και οτιδήποτε εμποδιζόταν από το να γίνει, πάλι από εκεί συνέβαινε.

Η υπόθεση με την αυτοκινητοβιομηχανία είναι περισσότερο περιπεπλεγμένη και δεν πρέπει, ίσως, να λογίζεται σαν μια τέτοια η απόπειρα Θεοχαράκη στο Βόλο. Ήταν μια μονάδα συναρμολόγησης και, παρά το γεγονός ότι υπήρξε πετυχημένη, δεν είχε συνέχεια, δεν βρήκε μιμητές, δεν γνώρισε εξέλιξη και -επιπροσθέτως- ήρθε αργά.

Τόσο η πίστα, όσο και το εργοστάσιο αν και εφόσον είχαν δημιουργηθεί μέσα στη δεκαετία του '60, η τροχιά των ελληνικών αγώνων και πολλά άλλα θα ήταν διαφορετικά. Μεγάλα έργα στη σύλληψη και στην κατασκευή, σε μια αγορά με περιορισμένη κεφαλαιαγορά, μικρό καταναλωτικό κύκλο, ακούγεται λογικό, καταρχάς, ότι δεν έγιναν. Ευκαιρίες όμως υπήρξαν, όπως και «καλές εποχές». Αλλά

σπαταλήθηκαν. Το γιατί και το πώς δεν είναι θέματα που απασχολούν τούτη την εισήγηση και ασφαλώς η συζήτηση είναι μεγάλη.

Γυρνώντας, λοιπόν, πίσω, η μεταπολεμική πορεία των ελληνικών αγώνων ξεκινά με τη θεσμοθέτηση του πρώτου Πανελληνίου Πρωταθλήματος. Την Τετάρτη 25 Ιανουαρίου του '56 ο πρόεδρος της «Ε.Λ.Π.Α.» Παναγής Γιαννουλάτος, σημαντικός παράγοντας και πέρα από τον προεδρικό θώκο της Λέσχης, εξέθεσε στους εκπροσώπους του Τύπου το αγωνιστικό πρόγραμμα και την προκήρυξη του πρωταθλήματος. Είχε ήδη συστηθεί η «Εθνική Αθλητική Επιτροπή Αυτοκινήτου» όπως επίσης είχαν καταρτιστεί οι κανονισμοί. Σε εκείνη τη συνέντευξη Τύπου, μαζί με τον Γιαννουλάτο βρέθηκαν οι Μαυρομάτης, Αλ. Κανελλόπουλος, Απ. Νικολαΐδης και Αλ. Δαρδούφας.

Το κύπελλο που θα διεκδικούσαν οι αγωνιζόμενοι, ονομάστηκε «Βασιλεύς Αλέξανδρος» εις μνήμην του τεθνεώτος, από δήγμα πιθήκου, άνακτος, το Φθινόπωρο του '20. Ο σύζυγος της κοινής θνητής Ασπασίας Μάνου είχε μεγάλη αδυναμία με τα αυτοκίνητα γι' αυτό και η τιμή που του έγινε. Ίδού, άλλο ένα μεγάλο «Αν» της ιστορίας, στο τι δηλαδή, θα είχε συμβεί Αν δεν είχε πεθάνει τόσο νέος ο Αλέξανδρος, πώς θα ήταν ο τόπος;

Ο οποίος τόπος, όμως, το '56 βρίσκεται στο βαρύ μετεμφυλιακό κλίμα. Έτσι, μέσα από αυτές τις συνθήκες, πάνω από το σήμα της Λέσχης ξεχωρίζει ο Βασιλικός θυρεός. Τα όπλα των εκτελεστικών αποσπασμάτων είχαν σιγήσει κάτι μήνες πριν και η βασιλεία απολάμβανε την πιο απροβλημάτιστη, ανέμελη περίοδο της εξουσίας της.

Λίγες εβδομάδες νωρίτερα, τον Οκτώβριο του '55, είχε πεθάνει ο στρατάρχης Παπάγος. Ο Κωνσταντίνος. Καραμανλής, ένας δραστήριος υπουργός Δημοσίων Έργων, έχοντας από το παλάτι ένας είδος απρόβλεπτου χρίσματος, άρχισε την πρώτη του οκταετία ως Πρωθυπουργός, κερδίζοντας στις εκλογές του Φεβρουαρίου μια άνετη πλειοψηφία.

Αν λοιπόν οποιοδήποτε σωματείο, λέσχη επιθυμούσε να επιζήσει και την επαύριο δεν υπήρχαν και πολλές επιλογές. Πόσω μάλλον όταν ισχυρά στελέχη του ήταν φίλα προσκείμενα ή ακόμα και στηρίγματα του καθεστώτος.

Με λίγες λέξεις, η Λέσχη ήταν ένα συντηρητικότερο σχήμα που στελεχωνόταν από, και απευθυνόταν σε, αντίστοιχα πρόσωπα. Η, δε, σχέση της με την εξουσία ήταν αμφίδρομη. Έτσι οι αγώνες τελούνται *«υπό την υψηλήν προστασίαν της Αυτού Μεγαλειότητος του Βασιλέως»*. Ο τότε ανώτατος άρχοντας, ο Βασιλεύς Παύλος, είναι παρών στο πρώτο αγώνισμα του πρωταθλήματος του '56, στο Τατόι, συνοδευόμενος από τον τότε υπουργό Δημοσίων Έργων Γεώργιο Ράλλη. Το Βασιλικό ζεύγος θα παραστεί συχνά σε απονομές του «Δ.Ρ.Α.», ενώ αργότερα θα αφήσει τούτη τη δραστηριότητα στον διάδοχο, γνωστό επίσης για το ενδιαφέρον του προς τον αυτοκίνητο κόσμο. Μέχρι την οριστική, απ' ό,τι αποδείχθηκε αργότερα, αποχώρησή του, εκείνο το ξημέρωμα της 14ης Δεκεμβρίου του '67 από τη Χρυσούπολη, ο Κωνσταντίνος θα παραβρεθεί σε απονομές του «Δ.Ρ.Α.», στο Τατόι και στην Κέρκυρα, τόπους κοντά στα θερινά ανάκτορα της Δεκέλειας και του Μον Ρεπό, αντίστοιχα.

Απότοκο αυτής της άρρηκτης σχέσης της Λέσχης με το συντηρητικότερο κομμάτι της πολιτικής σκηνής, ήταν ότι απέκτησε, μοιραία, και ένα αντίστοιχο κοινωνικό προφίλ. Κατ' αρχήν ήταν ένα κλειστό club. Δεν μπορούσε ο οποιοσδήποτε να διαβεί τις πύλες του. Λειτουργούσε σε συνθήκες ελεγχόμενες, γι' αυτό και με τρόπο αντίστοιχο - ακόμα και ως το 2012- οι αρχαιρεσίες είναι προβλέψιμες και ελεγχόμενες.

Ήταν «Ελίτ» η Λέσχη. Οικονομική και κοινωνική

Αθηναίοι, λοιπόν, κυρίως με μεγάλη οικονομική επιφάνεια και διάθεση για περιπέτεια, ήταν εκείνοι που στελέχωναν εν πρώτοις τη Λέσχη, αλλά και εκείνοι που έδωσαν τις πρώτες μεταπολεμικές αγωνιστικές πνοές στην Ελλάδα.

Μπορούμε να ισχυριστούμε ότι με την είσοδο της δεκαετίας του '60 το πράγμα κάπως αλλάζει. Ο πυρήνας παραμένει κλειστός αλλά εισέρχονται στο σπορ, διστακτικά στην αρχή, αγωνιζόμενοι από άλλες κοινωνικές τάξεις. Πτωχότεροι στα οικονομικά, ταπεινότεροι στην καταγωγή, άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους.

Είναι συγκινητική η αφήγηση του Γιώργου Ραπτόπουλου για τον τρόπο που τον αντιμετώπισαν όταν ενεφανίσθη στα γραφεία της Λέσχης, στη Θεσσαλονίκη, για να δηλώσει συμμετοχή σε έναν από τους πρώτους του αγώνες. Μηχανικός στο επάγγελμα (εργαζόταν στη «ΒιαΜαξ»), πήγε με τη φόρμα εργασίας, οπότε ακούστηκε από την Αθηναία γραμματέα της Λέσχης προς τη βοηθό της η φράση: *«Για δεξ τι θέλει εκείνος ο μουντζούρης!»*.

Εξίσου ενδιαφέρουσα είναι η αφήγηση του Σταύρου Ζαλμά όταν, νεοσσός στο σπορ, στην απονομή του '62 απευθύνθηκε με τον δέοντα σεβασμό στον Στέλιο Μουρτζόπουλο, με την προτροπή να κάνει κάτι η Λέσχη ώστε να βοηθήσει τους νεοεισερχόμενους στο σπορ, για να λάβει την απάντηση από τον ευγενή και συγκαταβατικό, σε σχέση με άλλους, Μουρτζόπουλο: *«Μα!, Σταύρο μου, αυτό είναι το σπορ των Βασιλέων και ο Βασιλιάς των σπορ!»*.

Ίσως να μην είναι τυχαίο ότι εκείνοι οι δύο οδηγοί έσπασαν ένα είδος κατεστημένου. Πρώτος ο Γιώργος, όταν το '62 κατέκτησε τον πρώτο του τίτλο. Με καταγωγή από τα Σέρβια Κοζάνης, χωρίς οικονομικές δυνατότητες, υπήρξε ο πρώτος Έλληνας που ενεπλάκη με το άθλημα σχεδόν επαγγελματικά. Εάν δεν υπήρχε ο Μπάμπης Διαμαντόπουλος -και πολύ περισσότερο ο Μιχάλης Φωστηρόπουλος, που του παρείχε όχημα και υποστήριξη- δύσκολα θα έβρισκε τον δρόμο για την καταξίωση ο Γιώργος. Το ατρόμητο φρόνημά του, η φυσική του ταχύτητα, οι υψηλές τεχνικές του γνώσεις, η άσβεστη φλόγα για τους αγώνες και για διάκριση ήταν τα καλύτερα διαπιστευτήρια για να διακριθεί στο δύσκολο αυτό χώρο.

Ακολούθως το '65, αν ο Σταύρος Ζαλμάς δεν είχε την υποστήριξη των Αδελφών Δούκα, δύσκολα θα μπορούσε να κατακτήσει τον πρώτο τίτλο του Πανελληνίου πρωταθλήματος ράλυ. Ήταν δυο ξεκάθαρες περιπτώσεις – αποδείξεις ότι το σπορ άνοιγε. Νέοι άνθρωποι, χωρίς οικονομικές δυνατότητες αλλά με φιλοδοξίες και προσόντα, έκαναν την εμφάνισή τους στο σπορ και αμφισβητούσαν ανοικτά το όποιο κατεστημένο. Σε τίποτα, όμως, δεν διαταράσσονταν οι ισορροπίες του συστήματος.

Τα νέα πρόσωπα δεν απειλούσαν τις δομές, δεν διεκδικούσαν αλλαγές. Δεν θα μπορούσε να συμβεί διαφορετικά. Ήταν Νομοτελειακό. «Άνοιγε» και η ίδια η

ελληνική κοινωνία. Από το στιλιζαρισμένο, αυστηρό, εξουσιαστικό «modus vivendi» της δεκαετίας του '50 -με τις «ρεβεράντζες» και τα όποια κατάλοιπα του Μεσοπολέμου- περνούσε σε πιο ανοικτές, πιο ελεύθερες μορφές. Συνέβαλαν σε αυτό και οι μεταρρυθμίσεις της κυβέρνησης κέντρου από το '64 και μετά. Άλλαξε ο κόσμος. Μετά το έρεβος του εμφύλιου, αποζητούσε κάτι παραπάνω από την εξουσία των πιστοποιητικών κοινωνικών φρονημάτων. Τότε, στα μέσα της δεκαετίας του '60, το σπορ γνώρισε την πρώτη του άνοιξη. Πληθαίνουν οι αγώνες, πολλαπλασιάζονται οι συμμετοχές, βελτιώνεται το επίπεδο, αρχίζει η εξειδίκευση, αρχίζουν να εμφανίζονται ολοένα και ανταγωνιστικότερα αυτοκίνητα.

Βέβαια τίποτα δεν συμβαίνει αναίμακτα. Το '63 οι Ελληνικοί αγώνες θρηνούν τα πρώτα τους θύματα. Τον Ιούλιο, στην τελευταία δεξιά στροφή της ανάβασης Φιλερήμου, ο Πέτρος Κουβάτσος χάνει τον έλεγχο της αγαπημένης του Giulia. Το αυτοκίνητο βγαίνει από το δρόμο και διπλώνεται με ανατριχιαστικό ήχο πάνω σε παρακείμενο κωνοφόρο. Ο οδηγός καταλήγει επί τόπου.

Τον Νοέμβριο, κατά τη διάρκεια του Φθινοπωρινού ράλυ, το Auto Union με τον αριθμό «15» και πλήρωμα τους Μανώλη Κοτσώνη – Τάκη Τσερκάκη, ενώ προηγείται, χάνεται κατά τη διάρκεια της νύχτας στην Αρκαδική γη. Στην προσπάθειά τους να καλύψουν τον χαμένο χρόνο πέφτουν σε γκρεμό. Νωρίς το πρωί θα βρεθούν από πεζοπόρους. Ο Μανώλης εκτός αυτοκινήτου, αναίσθητος, βαριά τραυματισμένος και ο Τάκης νεκρός, μέσα στο όχημα, στο βάθος της χαράδρας. Ήταν δυο οδυνηρές αποδείξεις ότι το σπορ παρέμενε επικίνδυνο, παρά το γεγονός της ερασιτεχνικής προσέγγισης.

Σε καθαρά διοικητικό επίπεδο, ο αγώνας ταχύτητας της Κέρκυρας το '66 απέδειξε ένα καθεστώς σοβαρών, προκλητικών διακρίσεων. Δεν έχουμε τον χρόνο να επεκταθούμε τώρα στα συγκεκριμένα γεγονότα. Όμως, αυτό που είχε καταλάβει ένα ολόκληρο νησί, αυτό που δημοσίευσε το σύνολο του Τύπου την επόμενη, δηλαδή την επικίνδυνη οδήγηση συμμετέχοντος, δεν το είδαν οι οργανωτές και δεν έθεσαν τον πρωταγωνιστή τους εκτός αγώνος. Το επίθετο «Πεσμαζόγλου» ήταν πολύ βαρύ ώστε ο Αλυτάρχης να σηκώσει τη μαύρη σημαία. Ήταν ένα δείγμα του πόσο η Λέσχη ήταν δέσμια της παράδοσής της. Ήταν μια απόδειξη ότι το άθλημα πλάταινε αλλά δεν αποκτούσε βάθος.

Το πραξικόπημα, τον Απρίλιο του '67, δεν επηρέασε άμεσα τους Ελληνικούς αγώνες στο σύνολό τους, αλλά το πιο φημισμένο τμήμα τους. Το «Δ.Ρ.Α.». Οι συμμετοχές των αλλοδαπών πληρωμάτων έπεσαν κάθετα και χρειάστηκαν πέντε χρόνια για επανέλθουν στο επίπεδο του '66, γεγονός κάθε άλλο παρά τυχαίο.

Η επόμενη χρονιά, το '68, ήταν ταραγμένη. Χωρίς αμφιβολία, η χειρότερη από άποψη ηθικής στην ως τότε πορεία του σπορ στην Ελλάδα. Ήταν μια χρονιά που συναντήσαμε πρωτοφανείς ενέργειες από μέρους των αγωνιζομένων, σε μια προσπάθεια να διακριθούν ή, ακόμα χειρότερα, να φέρουν τρόπαια και νίκες στους αντιπροσώπους. Είναι ένα είδος κακής σποράς, τους καρπούς της οποίας θα δρέψουν όλοι μετά από αρκετά χρόνια με τρόπο ακόμα πιο αντιασθητικό, αντιαθλητικό κι επώδυνο.

Αν, όμως, κάποιο τμήμα των αγωνιζομένων, στην προσπάθειά του για διακρίσεις, παραμορφώνει το όποιο καλό κλίμα, από την άλλη πλευρά έχουμε μια ανεπαρκή,

αδύναμη, αλλοπρόσαλλη και συχνά ανίκανη οργάνωση, τόσο στο να σώσει τα προσχήματα όσο και στο να θέσει τις βάσεις για ν' αντιμετωπίσει μ' επιτυχία παρόμοια προβλήματα. Συχνά, παρασύρεται σε αυτοσχεδιασμούς κι επιπολαιότητες. Τα γεγονότα την προσπερνούν με μεγάλη ταχύτητα. Επίσης, είναι απορίας άξιον πώς και για ποιο λόγο εμπλέκεται στα πράγματα ο Γεώργιος Μπαϊρακτάρης. Μεσούσης της δικτατορίας, εμφανίζεται στο προσκήνιο της «Ε.Λ.Π.Α.» με το νεφελώδες αξίωμα του ειδικού γραμματέως. Ο ρόλος του στο πιο πονεμένο κομμάτι της σύγχρονης ελληνικής ιστορίας, που εξέθεσε όχι μονάχα το στράτευμα, όχι μόνο τη νικήτρια πολιτική παράταξη, αλλά ολόκληρο τον Ελληνικό πολιτισμό, θα έπρεπε τουλάχιστον να τον είχε θέσει στο περιθώριο κάθε δραστηριότητας. Για τη διαδρομή του από το Μακρονήσι ως στην Λέσχη χρειάστηκε περίπου 16 έτη. Τι ακριβώς μπορεί να χρειαζόταν η Λέσχη από αυτόν;

Αυτά και άλλα οδήγησαν στην αμετάκλητη, πια, απόφαση να ιδρυθεί, μετά από ζυμώσεις τουλάχιστον έξι ετών, ο «Σύνδεσμος Οδηγών Αγώνων». Ιδρύεται επίσημα στις 15 Δεκεμβρίου του 1968 και τότε είναι πρώτη φορά που η στρογγυλή σφραγίδα του πέφτει πάνω στην τελευταία σελίδα του καταστατικού του. Ο νεοϊδρυθείς σύνδεσμος ήταν άστεγος, έτσι το πρώτο χρονικό διάστημα της κυοφορίας του -αλλά και της ζωής του- οι συνεδριάσεις των μελών του γίνονταν όπου υπήρχε χώρος, με πιο συνήθη τόπο το κατάστημα του Σταύρου Ζαλμά, στο νούμερο 30 της Λεωφ. Καλλιρρόης. Δεν άργησε (ήταν Μάιος του '69) να εκλεγεί μέσα από ψηφοφορία των 39 από τα 53 πρώτα μέλη του το πρώτο Δ.Σ., η σύνθεση του οποίου ήταν: Πρόεδρος: Νίκος Καπετανάκης, γ.γ.: Κωνσταντίνος Σαμαρόπουλος, ταμίας: Στ. Ζαλμάς, αναπληρωτής Προέδρου: Γιάννης Μείμαρίδης, μέλος: Γιώργος Ραπτόπουλος.

Την ίδια χρονιά, την τελευταία της δεκαετίας του '60, συμβαίνει μια ακόμα σημαντική εξέλιξη με τη συνεδρίαση του Δ.Σ. της «Ε.Λ.Π.Α.», που έλαβε χώρα στις 19 Δεκεμβρίου, με αντικείμενο την παραδοσιακή αποδοχή των παραιτήσεων του Αγωνιστικού και της «ΕΘ.Ε.Α.» και τον ορισμό νέων για την επόμενη χρονιά. Είναι μια καμπή για το σπορ από το οποίο ο Γιάννης Κανάρογλου βρίσκεται σε τροχιά απομάκρυνσης, ενώ ισχυροποιείται η θέση του Αλέκου Δαρδούφα. Η επίσημη άποψη ήταν παραίτηση λόγω φόρτου εργασίας, ενώ για τον ίδιο ακριβώς λόγο παραιτείται από τη διεύθυνση του αγωνιστικού τμήματος ο Ν. Καπετανάκης, που οι δεσμοί φιλίας με τον Κανάρογλου ήταν γνωστοί. Αυτή η οπισθοχώρηση Κανάρογλου και η ισχυροποίηση Δαρδούφα θα σηματοδοτήσει τις εξελίξεις για δεκαετίες.

Πριν καταρρεύσει η δικτατορία, επέρχεται απρόσκλητη η πρώτη πετρελαϊκή κρίση και αλλάζει τον χάρτη των αγώνων σε παγκόσμια κλίμακα, φυσικά και στην Ελλάδα. Έτσι, το '74 θα έρθει με έντονο προβληματισμό για το μέλλον.

Στις 8 Ιανουαρίου εκείνης της χρονιάς συναντώνται οι εκπρόσωποι της αρχής του σπορ στην Ελλάδα, ο Πρόεδρος της «ΕΘ.Ε.Α.», Αλ. Κανελλόπουλος, ο Πρόεδρος του αγωνιστικού τμήματος Αλ. Δαρδούφας, καθώς και οι Γ. Κανάρογλου, Μ. Γκορμεζάνο με εκπροσώπους των αγωνιζομένων (Τ. Λιβιεράτος, Τ. Πεσμαζόγλου, Α. Λουμίδης, Ν. Καπετανάκης, Σ. Ζαλμάς, Μ. Σαλιάρης, Γ. Μοσχούς), εκπροσώπους των λεσχών (Ι. Κανελλόπουλος, Μ. Ανδριόπουλος, Ι. Παπαπαναγιώτου).

Με την παρουσία δημοσιογράφων γίνεται μια ενημέρωση και μια ανταλλαγή απόψεων προκειμένου να βρεθούν λύσεις και τρόποι να ξεπεραστεί το αδιέξοδο. Λέγονται πολλά, καταθέτονται διάφορα. Η Λέσχη, από την πλευρά της, υποστηρίζει

ότι δεν μπορεί να κάνει αγώνες όταν υπάρχει ενεργειακό πρόβλημα και οι αγωνιζόμενοι ανταπαντούν ότι θα μπορούσε να τους περιορίσει κι όχι να τους αναστείλει, αφού κάτι τέτοιο ουδέποτε της ζητήθηκε. Αυτό θα συμβεί στη συνέχεια. Εκπονήθηκε πρόγραμμα, πραγματοποιήθηκαν λιγότεροι αγώνες αλλά θεσμοθετήθηκαν περισσότερα πρωταθλήματα.

Αν για κάποιο λόγο πρέπει να κάνουμε μνεία σε αυτή την περίοδο είναι για τις προσπάθειες των Ελλήνων μηχανικών να συγκροτήσουν μια σχολή δημιουργίας πρωτοτύπων. Το χορό άνοιξε το '71 ο Χρήστος «Μπούμπης» Βαλασόπουλος, πειραματιζόμενος πάνω σε διάφορες ιδέες με το γράμμα «Β». Μόλις το τέσσερα χρόνια αργότερα το δικό του κατασκευάσμα κατακτούσε το πρωτάθλημα ταχύτητας, με οδηγό τον Τάσο «Ιαβέρη» Μαρκουίτσο. Αρκετοί τολμηροί ακολούθησαν, έφτιαξαν, προσάρμοσαν, επινόησαν, κουράστηκαν, αλλά οι δημιουργίες τους δεν είχαν μέλλον, ελλείπει πολιτειακών πλαισίων και κινήτρων.

Ξεπερνώντας τις παγκόσμιες κρίσεις και τις αιφνιδιαστικές αλλαγές σε ημεδαπό επίπεδο, το Ελληνικό αγωνιστικό αυτοκίνητο γνωρίζει μια δεύτερη άνοιξη στο τέλος της δεκαετίας του '70.

Πολλοί αγώνες, πολλές συμμετοχές, καλές εμφανίσεις και το «Δ.Ρ.Α.» στα καλύτερά του. Το καλοκαίρι του '79, όμως, μια κρίση που ενσκύπτει με αφορμή τα κυβερνητικά μέτρα περί εκ περιτροπής κυκλοφορίας των τροχοφόρων τα Σαββατοκύριακα αποδεικνύει ότι δεν υπάρχουν υγιείς βάσεις στη Λέσχη, ούτε σύμπνοια στην πλευρά των αγωνιζομένων.

Στο ράλυ Λέσβου εκδηλώνεται με τον πλέον άσχημο τρόπο η κρίση. Κακοί χειρισμοί, ψεύδη, μικρόνοες πολιτικές βασιλεύουν. Αποτέλεσμα; Να εκδιωχθεί από το σπορ η πλέον υγιής και σημαντική εκείνη την εποχή πρωταγωνιστική προσωπικότητα. Ο Τάσος «Σιρόκο» Λιβιεράτος.

Ξεπερνώντας επιφανειακά την κρίση φτάνουμε στο τέλος του '83 και στην περίφημη διεκδίκηση του πρωταθλήματος ράλυ εκείνης της χρονιάς. Αντίπαλοι, σε προσωπικό επίπεδο, δυο εντελώς ξεχωριστοί άνθρωποι και σε εταιρικό, επίσης, δυο διαφορετικές εταιρείες, διαποτισμένες ακολούθως με διαφορετικό πνεύμα. Γιώργος Μοσχούς και «Νικ. Ι. Θεοχαράκης» από τη μία πλευρά με Αλέκο «Λεωνίδα» Μανιατόπουλο και «ΜΑΒΑ» από την άλλη.

Ο Γιώργος ήταν εξωστρεφής, δεν ήξερε τι σημαίνει διπλωματία, δεν έκρυβε τα συναισθήματά του, δεν «μάσαγε τα λόγια του». Γέννημα-θρέμμα του Αμαρουσίου, είχε έναν έμφυτο τσαμπουκά που δεν έκρυψε ποτέ. Ηφαιστειώδης ως χαρακτήρας και ως συμπεριφορά, συχνά φωνακλάς, με τις χαρακτηριστικές φλέβες του λαιμού του να ξεχωρίζουν όταν ήταν «έξω φρενών», έφτανε πολλές φορές στα άκρα. Ήταν ένας σύγχρονος, εποχούμενος «Ζορμπάς», με όλα τα θετικά και τ' αρνητικά του.

Πάνω απ' όλα, όμως, ήταν ένας γεννημένος αθλητής. Με ζηλευτό σωματότυπο, θα μπορούσε να είχε κάνει καριέρα σε πολλά αθλήματα. Περιφρόνησε το ποδόσφαιρο, όπου είχε εντυπωσιακές επιδόσεις, και στράφηκε στο αυτοκίνητο. Υπήρξε οδηγός με πληθωρικό και -σε μεγάλο βαθμό- ανεκμετάλλευτο ταλέντο, που είχε τη δυνατότητα να τιθασει κάθε αγωνιστική μηχανή με άνεση, χαρίζοντας θέαμα, γεννώντας συναίσθημα. Είχε το χάρισμα ο άνθρωπος, τέλος.

Στον αντίποδα, ο «Λεωνίδα» δεν θα έφτανε ποτέ στο επίπεδο των αγωνιστικών προδιαγραφών του Γιώργου. Όχι ιδιαίτερα αθλητικός, συχνά υπέρβαρος, χωρίς οδηγική τεχνική, πλην όμως τολμηρός κι ευφυής, χαρακτηριστικά που συνοδεύονταν από μια εκ γενετής ψυχρότητα. Αυτή η ψυχρότητα ήταν που τον ξανατοποθέτησε στο μπάκετ του Renault, αφού είχε «αφήσει στον τόπο» ένα παιδί στην παραλιακή για να συνεχίσει το 29ο Δ.Ρ.Α. σαν να μην είχε συμβεί κάτι. Και για πιο λόγο;

Για να τερματίσει μια ώρα πίσω από τον Γιώργο Μοσχού και τρία τέταρτα πίσω από τον Παύλο Μοσχούτη, από το ταλέντο του οποίου επίσης είχε πάρα πολλά να ζηλέψει ο. Από το '67 έως το '83 οδήγησε τα διαλεκτότερα των αυτοκινήτων, με πολύ γερή υποστήριξη, έκανε επιτυχίες, κατέκτησε νίκες και τίτλους, αλλά ήταν διακρίσεις εξοπλισμού και όχι χειριστή. Υπήρχαν, δηλαδή, πολλοί που θα μπορούσαν να κάνουν παρόμοια με το δικό του εξοπλισμό και αρκετοί που θα τα κατάφερναν πολύ περισσότερα.

Επί της ουσίας, δεν μπορούσε ουδέποτε να τεθεί το θέμα ποιος είναι ο καλύτερος, όχι μόνον διότι σε καθαρά οδηγικό επίπεδο ήταν σαφέστατο, αλλά και διότι η τέχνη του να είσαι Πρωταθλητής, δεν έχει να κάνει μόνο με επιδόσεις, έχει να κάνει κυρίως με «μενταλιτέ».

Αυτός που είπε ότι: *«οι ήττες διαμορφώνουν τον χαρακτήρα, οι νίκες τον αναδεικνύουν»* είχε δίκιο. Ο εγωισμός του «Λεωνίδα» αποδείχθηκε ισχυρότερος της ευφυΐας του ώστε να θελήσει να βάλει το όνομά του δίπλα σε εκείνο του Γιώργου.

Ολότελα «unfair», όμως, ήταν η κίνησή του να σπρώξει την υπόθεση στα πολιτικά δικαστήρια και να διεκδικήσει τον τίτλο, ανάμεσα σε αγωγές απλήρωτων επιταγών και διαζυγίων. Το διαζύγιο της ηθικής με τους αγώνες είχε εκδοθεί μέσα στις δικαστικές αίθουσες. Τίποτα δεν θα ήταν ίδιο μετά. Η όποια ηθική ισορροπία είχε επιβιώσει, χάθηκε τότε.

Αδύναμος και ο ρόλος της Λέσχης που δεν προστάτεψε τον εαυτό της και επέτρεψε στον «Λεωνίδα» να αγωνισθεί ξανά, καταστρατηγώντας καταστατικό και εθιμικό.

Ό,τι ακολούθησε, ήταν συχνά όμορφο, συχνά εντυπωσιακό σε επίπεδο αγωνιστικό, αλλά συχνότερα αβαθές. Το σπορ όσο προχωρούσε, όσο άπλωνε, έχανε τη λάμψη, την ποιότητά, τη γλύκα του, την νοστιμιά του.

Τελευταίο δείγμα ο πανηγυρικός τόνος του δελτίου τύπου του promotor για την τοποθέτηση του Δ.Ρ.Α. στο Ε.Ρ.Σ. Θα τελεσθεί τρεις μέρες μετά την παρέλαση της 25ης Μαρτίου, θα είναι διήμερος, την πρώτη μέρα σε ασφάλτινες (!) ετάπ, τη δεύτερη σε χωμάτινες και θα έχει κάτι περισσότερο από 200 συνολικά αγωνιστικά χιλιόμετρα. Είναι ντροπιαστικό και απόλυτα μνημονιακό.