

MOTO CROSS

Δυό Γιαμάχα 250 DT - I MX με τους Τσατσαρώνη και Ήλιοπουλο νίκησαν στην Κλάση των 250 κ.έκ.

Και μιά Καβασάκι 175 νίκησε στην κλάση των 150 - 175 κ.έκ. Τό θέαμα, οι επιδόσεις και οι προοπτικές του 1ου Μότο - Κρόσ 1971 που οργανώσε το περιοδικό μας με τη συνεργασία της ΠΙΡΕΛΛΙ Έλλάς Α.Ε. και την συμπαράτασι της ΕΛΠΑ, είναι τό αντικείμενο του φωτορεπορτάζ που ακολουθεί.

Τό συμπέρασμα όμως και ή έρωήποις που δριοκόταν στά κείλη όλων ήταν: Πότε θα γίνει τό Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Μότο - Κρόσ. Πότε αυτό τό υπέροχο σπόρ, τό 100% ανδρικό, θα μπορέση νά συγκινήση τούς Έλληνες φιλάθλους όπως κάνει κάθε Κυριακή σέ όλες τίς χώρες του κόσμου;

ΤΟ ΣΑΒΒΑΤΟ, στις 14 Αύγουστου, στις 12 τό μεσημέρι, έφθασε μιά «Γιάβα - CZ 250». Οδηγός της ό Κατρίνης. Γύρω της οι μηχανικοί της αντιπροσωπείας. Στίς 12.30 έφθασαν οι «Γιαμάχα MX», ειδικές μοτοσυκλέττες μότο - κρόσ. Οι «MZ» της αντιπροσωπείας έβρισκονταν εκεί από πολλές ήμέρες, φυλαγμένες στά δωμάτια ενός ξενοδοχείου, που χτιζόταν εκεί κοντά.

Ο χώρος, δίπλα στή θάλασσα, ήταν ήδη έτοιμος. Οι συντάκται των «4T» είχαν τοποθετήσει τά πασσαλικά μέ τίς σημαίες, που έγραφαν «4 Τροχοί» και «Πιρέλλι». Ο Κ. Κ. είχε τοποθετήσει πάνω από 30 άχυρόμαλες. Ο λογιστής του περιοδικού είχε τοποθετήσει άλλες τριάντα, ό Κατρίνης, ό Τόγκελος, ό Αποστόλου από τή Θεσσαλονίκη βοηθούσαν τούς οργανωτές νά χαράξουν τήν πίστα του 1ου «Μότο Κρόσ».

Όλοι εργάζονταν κάτω από έναν καυτό ήλιο, μέ τόν ιδρώτα νά τρέχη ποτάμι από τά μέτωπά τους.

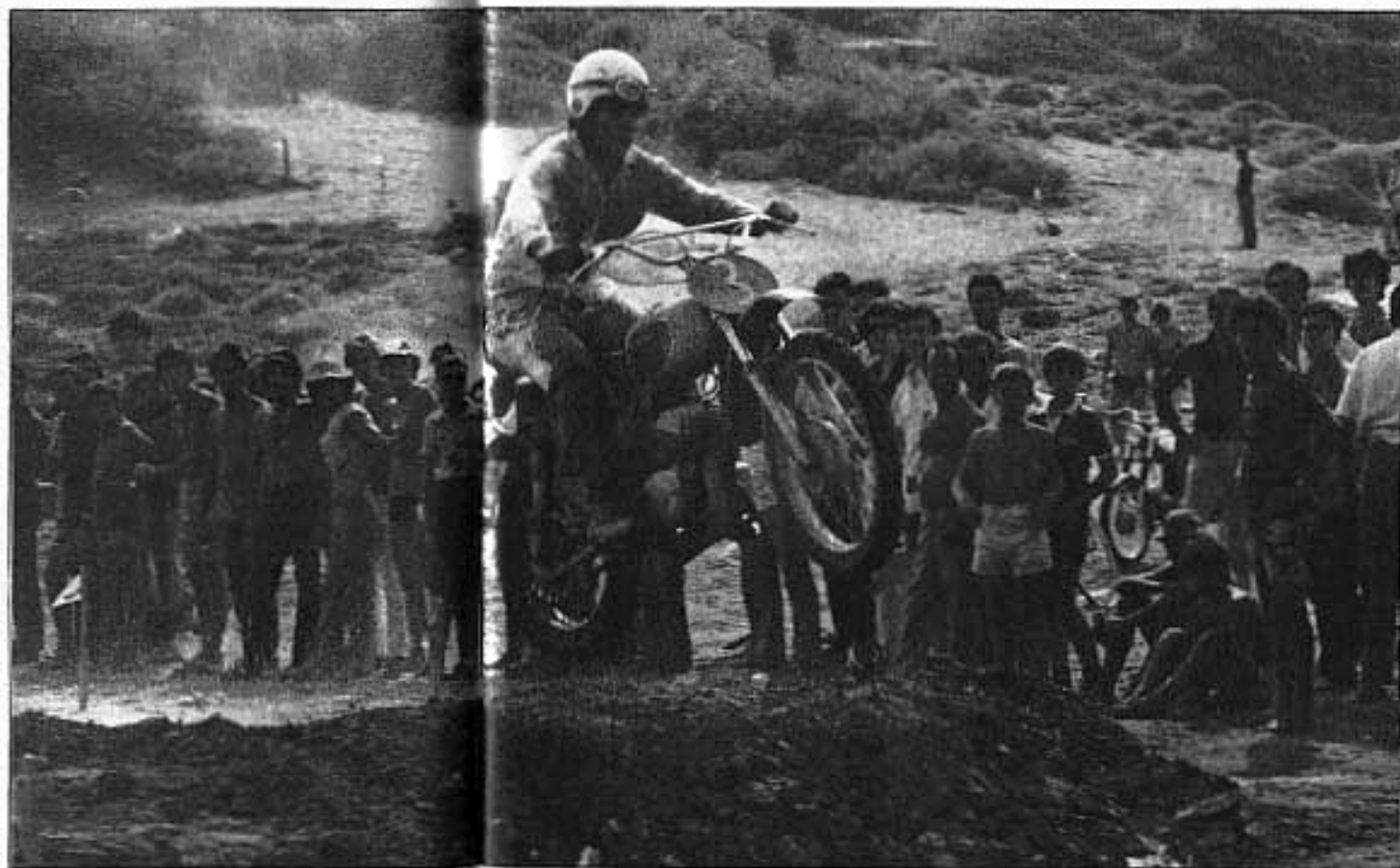
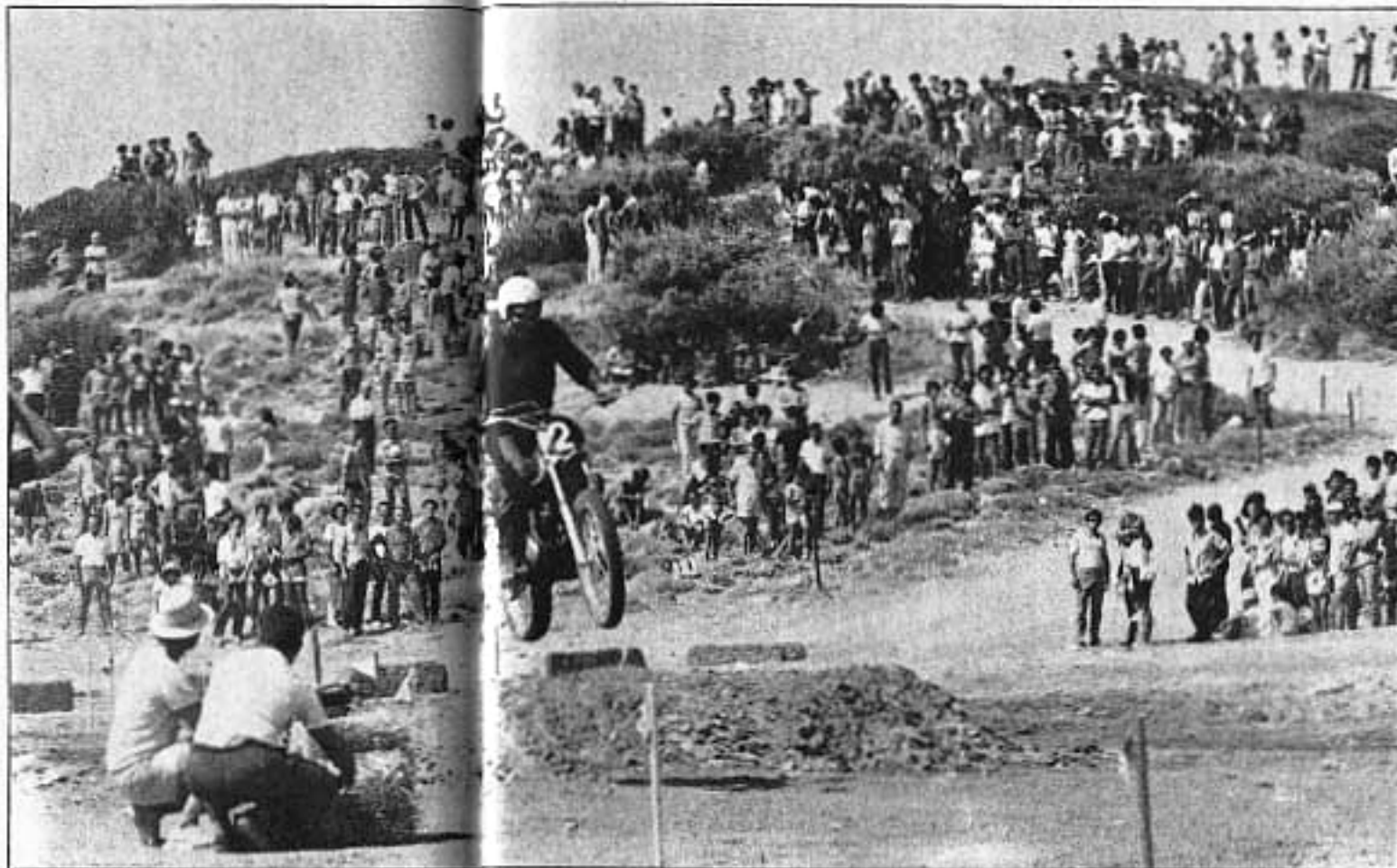
Έφτιαχναν κάτι που ήξεραν ότι είναι πολύ όμορφο. Κάτι που έθετε τίς βάσεις για ένα μελλοντικό πρωτάθλημα.

Οι «4 Τροχοί» είχαν τήν ιδέα. Η «Πιρέλλι Έλλάς» Α.Ε. δοήθησε νά πραγματοποιηθή. Η ΕΛΠΑ διέθεσε τά ηλεκτρονικά της χρονόμετρα και τούς χρονομέτρες. Ο πρόεδρος του Αγωνιστικού κ. Δαρβούφας έβγαλε τά αποτελέσματα τήν Κυριακή, μέσα σέ χρόνο μηδέν. Ο κ. Αηδονόπουλος και ό κ. Μπαχαρίου ήταν οι αγωνοδίκες του Μότο Κρόσ.

Οι αντιπροσωπείες είδαν μέ συμπάθεια τήν προσπάθειά μας. Και έφεραν μοτοσυκλέττες ειδικές. Μοτοσυκλέττες πανάλαφρ... ειδικά φτια-

Χιλιάδες θεαταί παρακολουθούν τόν νικητή της κλάσας των 200 - 250 κ.έκ., Τσατσαρώνη, καθώς περνά τό εμπόδιο στό σκάμα. Στο σημείο αυτό οι μοτοσυκλέττες σηκώνονται 3 και 4 μέτρα στόν άέρα!

Μπουλτάκο - Πυράνγκ 250. Ο Παναγιώτης Αποστόλου ήλθε από τή Θεσσαλονίκη για νά λάση μέρος στό Μότο - Κρόσ μας. Και τό στυλ του ένθουσίασε τούς πάντες. Τό πήδημα της φωτογραφίας ήταν ίσως λίγο άσχημο, αλλά ό αναστάης της Μπουλτάκο διετήρησε τόν έλεγχο στήν προσπάθειά του.



Ο ικαρός αναβάτης της Γιαμάχα, Ήλιοπουλος, έντυπωσίασε τούς θεατάς του 1ου Μότο - Κρόσ μέ τό εκπληκτικό του οδηγίωμα. Φαινόταν ταχύτερος άπ' τόν Τσατσαρώνη αλλά, παραδόξως, δέν ήταν!

Ο Μιλτιάδης Κατρίνης ήταν ταχύτερος στις δοκιμές μέ τήν Γιάβα CZ αλλά ένα πιάσιμο τόν έμπόδισε νά πάη γρήγορα τήν Κυριακή στόν άγώνα. Τεματίσε τρίτος, πίσω άπ' τίς δύο Γιαμάχα στήν κλάση των 200 - 250 κ.έκ.

γμένες για Μότο Κρόσ. Η όλη προσπάθεια είχε έναν ένθουσιασμό, που έλπίζουμε ποτέ νά μή σθήση.

Γιατί τό Μότο Κρόσ είναι ένα άγώνισμα αληθινό. Μιά έκδήλωσι μόνο για άνδρες. Ένα άγώνισμα που κρατά σέ έπιφυλακή όλόκληρο τό σώμα. Που τό γυμνάζει και κάνει τό μυαλό νά σκέπτεται γρήγορα.

Δέν θέλουμε νά πούμε πολλά. Δέν θέλουμε νά κατηγορηθούμε για άισθηματίες. Αυτό που θέλουμε νά τονίσουμε είναι ότι τό Μότο Κρόσ δέν πρέπει νά πεθάνη. Πρέπει νά άνδρωθή και νά καταλάβη τή θέση που του αξίζει.

Τό περιοδικό μας έκανε τήν άρχή. Και έλπίζει ότι κάποιος άλλος — ίσως ή ΕΛΠΑ — θα τό συνεχίση. Είναι δική μας εύχη και εύχη όλων των αγωνιζομένων και των αντιπροσωπειών.

ΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

Πρίν πούμε ότιδήποτε άλλο, θα πρέπει νά ξεκαθαρίσουμε ένα σημείο.

Στο 1ο Μότο Κρόες δήλωσαν συμμετοχή 19 αναβάται, αλλά θα μπορούσαν να είχαν δηλώσει 39!

Ο λόγος που δεν έγινε κάτι τέτοιο ήταν απλός. Οι μοτοσυκλέττες που υπάρχουν αυτή τη στιγμή, οι ειδικές μοτοσυκλέττες, δεν είναι πάρα πολλές. Έτσι πολλοί γνωστοί και άγνωστοι αναβάται, που ήθελαν να λάβουν μέρος, δεν είχαν μοτοσυκλέττα ή κι' αν είχαν μοτοσυκλέττες δεν είχαν λάστιχα! Γιατί και οι αντιπρόσωποι ελαστικών φρέθηκαν άπροετοιμαστοί. Κανείς δεν είχε λάστιχα για Μότο Κρόες και αυτή ήταν η αιτία, που δεν έτρεξε ο Άντωνης Χατζημιχάλης με τη Χόντα!

Έχουμε φθάσει σ' ένα άσχημο σημείο με τ' αυτοκίνητα. Οι αναβάσεις δεν γίνονται, οι αγώνες ταχύτητας έχουν, ούσιαστικά, περιορισθεί στα νησιά, το πρωτάθλημα αναβάσεως μοτοσυκλετών είναι τολάχιστον στον μιστό σε όλους και, έτσι, το Μότο Κρόες ξεχωρίζει σαν ο μοναδικός δρόμος που θα επιτρέψει στους αναβάτες, αλλά και στους θεατές να απολαύσουν ΘΕΑΜΑ! Και οι αγώνες δεν ζούν χωρίς θέαμα.

Από την πρώτη στιγμή της αναγγελίας του αγώνος, δύο αντιπροσωπεύτες ξεδηλώσαν ενδιαφέρον. Η «Γιαμάχα» και η «ΜΖ». Αλγες μέρες αργότερα η αντιπροσωπεία της «Γιαμάχα» παρέλασε μία θαυμασία μοτοσυκλέττα Μότο Κρόες και ο Κατρίνης άρχισε τις δοκιμές στη Σαρωνίδα. Η «Χόντα» αντιμετώπιζε πρόβλημα ελαστικών, αλλά και μοτοσυκλέττας, μία και η «350» Μότο Κρόες, που περίμενε ο Άντωνης Χατζημιχάλης δεν ήλθε στην ώρα της.

Όμως όλα αυτά, ελπίζουμε, ότι θα διορθωθούν σύντομα. Και ότι ο δεύτερος αγώνας "α συγκεντρώση, τολάχιστον, 40 μοτοσυκλέττες απ' όλη την Ελλάδα.

Η «Καθασάκι» δεν πήρε τον αγώνα πολύ ζεστά, και ο Φώτης Λέκκας προσπάθησε να φτιάξει μία «175» για να κάνει μία εμφάνιση που πολύ την ήθελε. Τελικά, ο αναβάτης έκανε εκπληκτικούς χρόνους με την μικρή «175», αλλά η μοτοσυκλέττα ήταν σχετικά παλιά και δεν άντεξε στην σκληρή μεταχείριση του Μότο Κρόες. Την ημέρα του αγώνος ο Λέκκας εμφανίστηκε με μία, σχεδόν, καινούργια «Καθασάκι», αλλά και αυτό ήταν σφάλμα, διότι είναι γνωστό ότι οι καινούργιες μηχανές δεν άντεχουν στις 7000 στροφές για πολύ ώρα. Η εταιρία, όμως, ετοιμάζεται για το επόμενο Μότο Κρόες και για να δείξει ότι το αθλητικό πνεύμα δεν πέθανε στη χώρα μας, άθλοθέτησε ένα κόπυλο για τον ταχύτερο γύρο του αγώνος, που το πήρε ο Τσατσαρώνης με τη «Γιαμάχα».

Η «Γιαμάχα» έφερε, ειδικά για Μότο Κρόες, δύο μοτοσυκλέττες. Ήταν οι γνωστές «250 DT-1», αλλά είχαν τον χαρακτηρισμό «ΜΧ», που σημαίνει ότι οι μηχανές τους ήταν «κιταρισμένες». Οι μοτοσυκλέττες απέδιδαν γύρω στους 33 ίππους και πατούσαν τον δρόμο εκπληκτικά. Στις δοκιμές του Σαββάτου ο Τσα-



Μπουλτάκο έναντιον Γιαμάχα! Ο Π. Αποστόλου, πίσω, πλαγιαλισθάνει την Πυροσάνγκ με τα πόδια πάνω στους αναβατήρες παρακολούθωντας τη Γιαμάχα του Τσατσαρώνη.

Μάχη για την επικράτησι στην κάτω στροφή. Ο Φώτης Λέκκας, τελευταίος, προσπαθεί να περάσει μία ΜΖ, στην τελευταία κούρσα που έτρεξε εντός συναγωνισμού.



Άγαπητό δένδρο...! Ο Τσατσαρώνης, τυλιγμένος στα κλαδιά ενός μικρού παύου, κατεβαίνει τις άμμουσ προς το γήπεδο. Οι Γιαμάχα 250 DT — 1 ΜΧ απέδειξαν Σκληρά Καρύδια!

ταρώνης και ο Τόγελος μάθαιναν από τον Ηλιόπουλο, ο τρίτος αναβάτης γιοιολισθήσει με ανάποδα τιμόνια, μέχρι τη στιγμή που ο Τόγελος πάτησε σε μια μεγάλη πέτρα! Τα πόδια του έφυγαν από τους αναβατήρες και ο αναβάτης έφυγε από τη μηχανή του για να πάει στο δρόμο με τις... πατούσες — κανονικά δηλαδή — αλλά ΠΟΛΥ ΔΥΝΑΤΑ!

Το αποτέλεσμα ήταν ότι την άλλη μέρα το πρωί η φτέρνα του Τόγελου είχε ένα μικρό κομμάτι γύψου (!) και ο αναβάτης είχε μεταβληθεί σε θεατή. Υπήρχε, όμως, ο νεαρός Ηλιόπουλος, ο τρίτος αναβάτης της «Γιαμάχα», που ανέβηκε στη «250» του Τόγελου.

Η «ΜΖ» είχε τους περισσότερους αναβάτες απ' όλους! Υπήρχαν μοτοσυκλέτες για τους Ζερβό, Γουρουνά, Στεφανή, Στεφανόπουλο και Μακαρώνα! Ο Στεφανής, ο οποίος είναι και συνάδελφος δημοσιογράφος, ήταν η εκπλήξις της ομάδας της «ΜΖ». Στις δοκιμές, αλλά και στον αγώνα, ο νεαρός αναβάτης άφησε πολλά στόματα ανοιχτά, πράγμα που αποδεικνύει ότι η συνομοταξία μας δεν τα καταφέρει και πολύ άσχημα!

Η «Γιάδα - CZ» είχε μία, πράγματι, εκπληκτική μοτοσυκλέτα για τον Κατρίνη. Ένα αγνό μηχανήμα Μότο Κρόσς, απ' αυτά που λαθαίνουν μέρος στους μεγάλους αγώνες του εξωτερικού και για το οποίο μπορείτε να διαβάσετε τις εντυπώσεις μας στο επόμενο τεύχος. Ο Κατρίνης ήταν ο αναβάτης, που έκανε τις περισσότερες δοκιμές απ' όλους, αλλά έκανε κι ένα σφάλμα. Ίδρωμένος καθώς ήταν μετά τις δοκιμές, έπεσε στη θάλασσα, με αποτέλεσμα να... παστίει και να μη μπορεί να οδηγήσει όπως έπρεπε την Κυριακή! Ένα μικρό πέσιμο στις δοκιμές χειροτέρευσε την κατάσταση και έτσι ο Κατρίνης δεν μπόρεσε να κάνει τη μάχη που ήθελε με τις «Γιαμάχα».

Στην κλάση των 150 - 200 κ. εκ. υπήρχαν πέντε συμμετοχές, αλλά στον αγώνα έτρεξαν τρεις μόνο μοτοσυκλέτες.

Ο Κώστας Καποτάς δεν εμφανίστηκε με την «ΜV Άγκούστα» στις δοκιμές και ο Σωτήρης Στεφανόπουλος εμφανίστηκε στις δοκιμές με την «Μπουλτάκο Σέρπα», αλλά όχι στον αγώνα, διότι δεν κατάφερε να ανακαλύψει γιατί η μηχανή του δεν εργαζόταν κάτω από τις 4000 στροφές!

Μια άλλη «Άγκούστα 150» έτρεξε με τον αδελφό του Γιάννη Τόγελου, τον Εύθυμιο Τόγελου. Τέλος, υπήρχαν δυο «Καθασάκι», μία για τον Φώτη Λέκκα και άλλη μια για τον Θεοφάνη Ψιματίκα. Και, φυσικά, ήταν ο Λέκκας που άφησε τον κόσμο άναυδο με το όδηγμά του και, που θα κέρδιζε την κλάση του, αν δεν παρουσιαζόταν η βλάβη που αναφέραμε στην αρχή.

Τελικά, τα χρώματα της «Καθασάκι» έμειναν ψηλά, από τη νίκη του Ψιματίκα, στην άλλη «175».

Οι δοκιμές του Σαββάτου υπέφεραν από ένα και μόνο σημείο... Από τον υπερβολικό... ζήλο των θεα-



Η ΜΖ έστειλε... 6 αναβάτες και τρεις ταχύτερο χρόνο της ημέρας με την Καθασάκι 175. Κι' όλοι λυπήθηκαν που ο αναβάτης της Καθασάκι δεν ήλθε στο 1ο Μότο - Κρόσς περισσότερο έτοιμασμένος.



Ο Φώτης Λέκκας έκανε τον τρίτο ταχύτερο χρόνο της ημέρας με την Καθασάκι 175. Κι' όλοι λυπήθηκαν που ο αναβάτης της Καθασάκι δεν ήλθε στο 1ο Μότο - Κρόσς περισσότερο έτοιμασμένος.



τών! Έκατοντάδες άνθρωποι μπήκαν στο χώρο των επίτιμων και δεν άφησαν τους αγωνιζομένους και τους οργανωτές να κάνουν σωστά και ώραία — πάνω απ' όλα — τη δουλειά τους.

Γιατί προσπαθήσαμε να εξηγήσουμε με σ' όλους τους φίλους του σπορ ότι μια καλή εμφάνισις ενός αγώνος μοτοσυκλετών παίζει, ίσως, μεγαλύτερο ρόλο από κάθε τι άλλο, στο να δημιουργηθεί μια καλύτερη εικόνα για τη μοτοσυκλέτα στη χώρα μας.

Γι' αυτό το λόγο, στον επόμενο αγώνα που θα γίνει, ως λάβουν απ' όψιν τους ότι η φήμη, καλή ή κακή, της μοτοσυκλέτας, μπορεί να εξαρτάται πάρα πολύ από τους ίδιους τους θεατές.

Είναι γνωστό το ανηλέητο κυνήγι που υφίσταται η μοτοσυκλέτα. Δεν υπάρχει λόγος να δίνουμε δπλα στους κυνηγούς!

Την Κυριακή, όμως, τα πράγματα ήταν διαφορετικά. Οι θεαταί έμειναν πίσω από τα σχοινιά που είχαν τοποθετήσει οι άνθρωποι της «Πιρέλλι» και μόνον ελάχιστοι θερμόαιμοι επέμεναν να επισκέπτονται, τότε τα «πίτς» και τότε τη θάλασσα.

Αργά το απόγευμα του Σαββάτου, οι αναβάτες φόρτωσαν τις μοτοσυκλέτες τους στα μικρά φορτηγά και έφυγαν για την Αθήνα. Η πίστα έμεινε άδεια και μόνο τα σημειάκια και οι αχυρόμπαλες έδειχναν ότι κάτι θα γινόταν την άλλη μέρα.

Ο ΑΓΩΝΑΣ

Στις 6 και 30 οι άνθρωποι των «4 Τροχών» και της «Πιρέλλι» θύρισκαν στην πίστα. Και, πιστευάν ότι δεν θα έβρισκαν κανέναν εκεί, εκτός από κάποιον ψαρά που έβγαζε χταπόδια.

Νόμιζαν! Γιατί ήδη, υπήρχαν τουλάχιστον 500 άνθρωποι στην παραλία και σίγουρα δεν είχαν πάει για να κάνουν όλοι μπάνιο τόσο πρωί! Όλοι μαζί εργάστηκαν για την τοποθέτηση των τελευταίων αντικειμένων στην πίστα, το φορτηγό της κοινότητας Άναβούσου έφερε 50 καρέκλες και δύο τραπέζια για τη γραμματεία και, στις 8 έφθασαν οι... θάρβαροι!

Ντυμένοι με τις πέτσινες στολές τους, με τις μοτοσυκλέτες τους πάνω σε μικρά φορτηγά, ήταν οι πιο θμορφοί «θάρβαροι» που είδαμε μέχρι εκείνη την ημέρα.

Κι' ενώ οι δοκιμές είχαν γίνει το Σάββατο, θρήκαν την ευκαιρία να συνεχίσουν πριν ο ήλιος να ανεβεί ψηλά και η ζέστη μεγαλώσει. Όλα αυτά όμως μέχρι τη στιγμή που ο κύριος Σαράντης Άποστολίδης, ο επί μάρσαλ του αγώνος, τους έβγαλε την κόκκινη σημαία. Άμείσως συγκεντρώθηκαν στα «πίτς» και άρχισε η αναμονή.

Στις 9 και 30 με ήβλημένη καθυστέρηση μισής ώρας, για να μπορέσουν να φθάσουν από την Αθήνα όσοι ξυπνούν αργά, άρχισε ο αγώνας.

Πρώτα οι τρεις μοτοσυκλέτες

της κλάσεως 150 - 200 κ. εκ., συγκεντρώθηκαν στη γραμμή της αφητηρίας. Έκαναν ένα γύρο με τον Άλυτάρχη του αγώνος έμπρός, πάνω σε μια «Μοντέσσα Κίγκ Σκόρπιον» — μάλιστα... «Μοντέσσα Κίγκ Σκόρπιον» και ΔΕΝ είναι έκλειου που νομίζετε, αλλά κάποιου άλλου τυχερού Αθηναίου — και μετά ξεκίνησαν για τους 15 γύρους της δύσκολης πίστας.

Με το πέσιμο της σημαίας ο Φώτης Λέκκας πετάχτηκε έμπρός και κυριολεκτικά χάθηκε με την «Καθασάκι» του από τους άλλους!

Έκανε τον πρώτο γύρο, έφθασε στο σκάμμα και όταν το πέρασε, πετώντας κυριολεκτικά στον αέρα για 7 μέτρα, όλοι οι θεαταί έβγαλαν ένα επίφωνημα θαυμασμού. Κατάλαβαν ότι το Μότο Κρόσς είναι ένα θέαμα μοναδικό.

Ο πρώτος γύρος του Λέκκα ήταν 1.11.6, ο δεύτερος 1.09.5 και ο τρίτος 1.07.8, που ήταν και ο τρίτος ταχύτερος γύρος της ημέρας, μετά τις δύο «Γιαμάχα»!

Στον 8ο γύρο, όμως, αναγκάστηκε να εγκαταλείψει και, επικεφαλής έτεθη ο Ψιματίκας με την άλλη «Καθασάκι», ο οποίος κέρδισε και την κλάση του.

Άμείσως μετά το τέλος των 15 γύρων πήγε στην αφητηρία η πρώτη εξέδρα της «μεγάλης» κλάσεως.

Ήταν οι 5 ταχύτερες μοτοσυκλέτες των δοκιμών του Σαββάτου. Καθώς τα μικρά αυτά τέρατα ανέδραζαν τις στροφές τους οι θεαταί σηκώθηκαν στις μύτες των ποδιών τους γιατί μύριζε Κυριακή με πυρετώδη δράση!

Δεξιά ήταν ο Τσατσαρώνης με τη «Γιαμάχα 250» και αριστερά του οι Στεφανόπουλος με «ΜΖ», Άποστόλου με «Μπουλτάκο Πυρσάνγκ», Κατρίνης με «Γιάδα - CZ» και Στεφανής με «ΜΖ - 250».

Με το πέσιμο της σημαίας ο Τσατσαρώνης πετάχτηκε έμπρός και έμεινε εκεί μέχρι το τέλος των 15 γύρων, κάνοντας τον ταχύτερο του γύρο στον 5ο με 1.07.111! Ο Τσατσαρώνης έκανε τους 15 γύρους σε 17'16"8. Ο Κατρίνης έκανε, ότι μπορούσε, αλλά η πλάτη του δεν τον άφηνε να οδηγήσει τη «Γιάδα» όπως στις δοκιμές. Κάλυψε τους 15 γύρους σε 18'22"3 και πήρε την τρίτη θέση, γιατί τη δεύτερη την πήρε ο Ηλιόπουλος, που έτρεξε στην δεύτερη πεντάδα.

Οι «μεγάλες» μηχανές κυριολεκτικά ένθουσαν τον κόσμο, που χειροκροτούσε τους αναβάτες, όπως δεν έχει, ίσως, χειροκροτήσει ποτέ πριν.

Για μία περίπου ώρα η πίστα σκαβόταν από τα τρακτεριωτά λάστιχα και ο ήχος από τα εκπληκτικά μότερ γέμιζε την ατμόσφαιρα.

Στη δεύτερη σειρά ήταν ο Ηλιόπουλος, που κράτησε τον κόσμο σε αγωνία. Το πηδημα που έκανε στο έμπόδιο του σκάμματος ήταν πραγματικά τέλειο, όπως τέλειο ήταν και εκείνο του Άποστόλου με την «Πυρσάνγκ».

Ο συμπαθέστατος Θεσσαλονικεύς αναβάτης είχε ένα τελείως δικό του

στόλ, πού ξεχώρισε άμέσως από άλλων τών άλλων.

Στήν τελευταία σειρά έτρεξε και ό Φώτης Λέκκας, έκτός συναγωνισμού, άφου συγκέντρωσε τις ύπογραφές τών συναθλητών του. Καί σ' αούτή τή σειρά ό αναβάτης τής «Καθασάκι» ήταν έντυπωσιακός και ειλικρινά έλπίζουμε νά τόν δούμε έτοιμο σ' ένα από τά επόμενα Μότο Κρός.

Στις 11.30 τó 1ο Μότο Κρός είχε τελειώσει.

Λίγη ώρα άργότερα είχαν θγει τά άποτελέσματα.

Η «Γιαμάχα» είχε πάρει τις δυο πρώτες θέσεις, ό Κατρίνης ήταν τρίτος με τήν «Γιάθα» και ό Παναγιώτης Άποστόλου είχε φέρει μιá άρρωστη «Μπουλτάκο» στήν 4η θέση.

Στήν 5η θέση ήταν ό κονδυλοφόρος Κωστής Στεφανής με τήν «ΜΖ» και πίσω του ό Σωτήρης Στεφανόπουλος, με μιá ακόμη «ΜΖ».

Οι θεαταί φόρεσαν τά μαγιώ τους και έπεσαν στή θάλασσα και οι αναβάταί συγκεντρώθηκαν και ρωτούσαν: Πότε θά γίνη τó 2ο Μότο Κρός;

Κί έμεις, μαζί τους, ρωτάμε... Πότε;

Και ζητάμε, έπίσημα, από τήν ΕΛΠΑ, νά προκηρύξη ένα Πανελλήνιο Πρωτάθλημα για τó 1972.

"Όλοι τó θέλουν. Και ή έπιτυχία του 1ου είναι έγγύησις για τά επόμενα.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

1ου ΜΟΤΟ ΚΡΟΣΣ 1971, 15 ΛΥΓΟΥ-ΣΤΟΥ

ΚΛΑΣΙΣ 150 - 200 κ. έκ.

1. Ψιματικός Θ. «Καθασάκι 175», 15 γύροι σέ 23'58''5. Ταχ. γύρος 1'20''8. 2. Τόγελος Εούθύμιος, «ΜV Άγκούστα 150» 12 γύροι σέ 24'10''2. Ταχ. γύρος 1'36''2. 3. Φώτης Λέκκας «Καθασάκι 175», 8 γύροι, ταχύτερος γύρος 1'07''8.

ΚΛΑΣΙΣ 200 - 250 κ. έκ.

1. Τσατσαρώνης Άλέξανδρος, «Γιαμάχα 250 DT - 1 ΜΧ», 15 γύροι σέ 10'16''8. Ταχ. γύρος 1'07''1. 2. Ηλιόπουλος Εούγ., «Γιαμάχα 250 DT - 1 ΜΧ», 15 γύροι σέ 18'11''9. Ταχ. γύρος 1'07''7. 3. Κατρίνης Μιλτ., «Γιάθα CZ 250», 15 γύροι σέ 18'22''3. Ταχ. γύρος 1'10''9. 4. Άποστόλου Παν., «Μπουλτάκο Πυραναγκ 250», 14 γύροι. Ταχ. γύρος 1'13''9. 5. Στεφανής Κ., «ΜΖ 250», 13 γύροι. Ταχ. γύρος 1'11''2. 6. Στεφανόπουλος Σ., 13 γύροι. Ταχ. γύρος 1'15''8. «ΜΖ 250». 7. «Γκρέκο», «Καθασάκι 350», 11 γύροι, Ταχ. γύρος 1'30''3. 8. Γουρουνάς Β., «ΜΖ 250», 9 γύροι. Ταχ. γύρος 1'09''8.

Ταχύτερος αναβάτης τής ημέρας: Τσατσαρώνης, «Γιαμάχα 250».

Μιά Κυριακή, πού ήταν έλευθερη, είχαμε τήν εύκαιρία νά δοκιμάσουμε ένα περίεργο σκάφος. Περίεργο στόν τρόπο κινήσεώς του. Τό σκάφος αυτό έχει κινήτρα «Άλφα Ρομέο 1750» και δέν είχε προπέλα! Είχε μιá έξαγωγή στό πίσω μέρος, μιá ύδροτορμπίνα και ένα σύστημα κλαπέτων και... Άλλά, διαβάστε, γιατί άν άρχίσουμε έτσι ποτέ δέν θά τελειώσουμε.

Τό σκάφος δέν έχει τόσο μεγάλη σημασία. Ήταν άπλως ένα καλό Ίταλικό σκάφι, παλά όμορφο και πολύ γρήγορο. Σημασία έχει τó σύστημα χώντρωτζίτ. Έξυπνο και άπόλυτα άρραλές από κάθε πλευρά άφου δέν υπάρχει προπέλα νά κόμη πόδια και χέρια άπροσέκτων ψαροντουφεκώδων και καλυμβητών μολυσμένων υδάτων.

Στό σκάφος υπάρχει ό κινήτρας πού άναφέρουμε πριν και ένας δέσνας πού μεταφέρει τήν κίνησι σέ ένα κοινό ύδροστρόβιλο. Ό οδηγός —καπετάνιος— πιλότος ή ότιδήποτε άνοιγει τή μανέτα και δίνει στροφή στόν ύδροστρόβιλο και τó σκάφος άρχίζει νά κινήται.

Άργά στήν άρχή και γρηγορότερα καθώς περνούν τά δευτερόλεπτα άκριβώς όπως συμβαίνει και στό άεροσκάφος άεροπλάνα!

Γιά νά πάρете μιá άμση ιδέα του συστήματος ρίετε μιá ματιά στό σχήμα πού παραθέτουμε.

Σ' αυτό βλέπετε τήν είσαγωγή του νερού, πού θρίακται άκριβώς κάτω άπ' όλο τó σύστημα, τόν ύδροστρόβιλο (2) και τήν έξαγωγή.

Τό πλεονέκτημα του ύδροστρόβιλου είναι ότι τó όλο σύστημα δέν προέχει από τó σκάφος. Έτσι ό παλιός εφιάλτης όλων τών ίδιοκτητών ταχυπλόων σκαφών — τó νά μή «πίση» ή προπέλα — εξαφανίζεται με τó χώντρωτζίτ. Μπορείς νά πας στό πιο ρηχό νερό ή μπορείς και νά περάσεις

Τό σκάφος μπορεί νά φτάση μέχρι τήν άμμουδιά. Τό σύστημα χώντρωτζίτ είναι τελείως επίπεδο όπως φαίνεται στή φωτογραφία μας.

