



Ευχόριστη Εκκλησί... ήταν η ε' Αστερίξ με την θαυμάσια Πόρσε. Μιά βλάβη στα φρένα του από τις άρχες κι' άλλα του αγώνα, του στέρησε μιά ακόμη καλύτερη ερμάνια.

ΚΡΗΤΗ 71

ΟΥΟ

ΝΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ

«Όπου παρά λίγο να δοῦμε τὸν συγκλονιστικώτερο ἀγώνα στην ἱστορία τοῦ Σπόρ στην Ἑλλάδα, ἀλλὰ γιὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους («δὲν μπορέσαμε).

Φυσικά, αὐτὸ δὲν εἶναι κάτι καινούργιο. Κάθε ἀγώνας μὲ ἰσοδύναμα (:) αὐτακίνητα καὶ ὁδηγούς ἴδιας (:) ἀξίας, μπορεῖ νὰ εἶναι συγκλονιστικὸς σὲ αὐτὸ τὸν κόσμο, ἀλλὰ οἱ βλάβες ἢ, πολλές φορές, ἡ φυσικὴ κατάσταση τῶν ὁδηγῶν, μᾶς στρεῖ αὐτὸ τὸ πρόβλημα, πού μᾶς προσφέρουν τὰ μηχανικὰ σπόρ.

Στὸ Χανιά εἴμαστε πιά ἀτυχοὶ ἀπὸ κάθε ἄλλη φορά. Χάσαμε μιά πιθανώτατη «βασιλική» μάχη. Εἴμαστε, ὅμως, καὶ τυχεροί. Δὲν εἴχαμε κανένα ἀτύχημα σὲ ἕνα σιρκούϊ πού (α) ἦταν πολὺ εὐκολο νὰ γίνῃ καὶ (β) ἀν γινόταν θά ἦταν πιά σοβαρὸ μὲ ἕνα ἀνάλογο ἀτύχημα σὲ ἕνα ὁποιοδήποτε ἄλλο ἑλληνικὸ σιρκούϊ.

Ὅπωςδήποτε, ἐδῶ χωροῦν ἀντιρρήσεις καὶ εἴμαστε οἱ πρώτοι πού θά τὶς φέρουμε.

Ἐνα ἀτύχημα καὶ οἱ συνέπειες



του εἶναι, περισσότερο ἀπὸ κάθε τι ἄλλο ἀπὸ σπόρ, «στιγμὴ», παρά θεωρία. Ὑπάρχουν ἀτυχήματα σοβαρά, πού ἀνοίγουν μύτες καὶ ἀλλὰ ἀστεία, πού σκοτώνουν. Εἶναι, λοιπόν, σχετικὰ εὐκολο νὰ ρωτηθῇ κανεὶς, διαβάζοντας δύο-τρὴς παραγράφους πρὶν, «πού ζέρετε τί συνέπειες θά ὑπῆρχαν;».

Ὅμως, ἐξετάζοντας μιά κατάσταση, σὴν προκειμένη περίπτωση τοῦ σιρκούϊ, πρέπει πάντα νὰ ἀναλογιζώμαστε τὴν χειρότερη περίπτωση καὶ νὰ προσπαθοῦμε νὰ τὴν ἀποφύγουμε. Μέχρι στιγμῆς ἡ τυχὴ ἔχει βοηθήσει καὶ δὲν εἴχαμε παρά τὸ ἀτύχημα τὴς Βεροίας. Αὐτὸ δὲν σημαίνει νὰ προκαλοῦμε τὴν τυχὴ. Καί, πιστέψτε, στὰ Χανιά τὴν προκαλοῦσαμε. Καὶ στὸ ζήτημα τῆς ἀσφάλειας τῶν θεατῶν καὶ τῶν ὁδηγῶν. Καὶ δὲν πρέπει.

Οἱ ὁργανωτὰ ξέρουν καλύτερα ἀπὸ μᾶς ὅτι οἱ ἀγῶνες ταχύτητος μὲσα στὶς πόλεις εἶναι ἐπικίνδυνοι.

Ξέρουν, συγχρόνως, καλύτερα ἀπὸ μᾶς ὅτι οἱ ἀγῶνες ταχύτητος σὲ πόλεις θά εἶναι μὲ μᾶς γιὰ πολλὰ ἀκόμη χρόνια. Ἄρα

πρέπει νὰ συνεχισθοῦν.

Ξέρουν, ἐπίσης, καλύτερα ἀπὸ μᾶς, ὅτι ἕνα ἀσχημὸ ἀτύχημα μπορεῖ νὰ εἶναι τὸ τέλος τῶν ἀγῶνων αὐτοκινήτων σὴν Ἑλλάδα. Δὲν θά εἶναι καθόλου δύσκολο γιὰ τὶς Ἄρχες νὰ μᾶς στείλουν ἀπὸ κει πούρθε. Θά εἶναι μιά καλὴ ἀφορμὴ.

Ξέρουν ὅτι ἡ «κοινὴ γνώμη» θά ὀργισθῇ «μὲ τοὺς ραλλιστές πού σκότωσαν ἀθῶο κόσμο».

Θά πρέπει, λοιπόν, νὰ προσέχουν ὁδηγοὺς - θεατῆς καὶ κακές στιγμές. Καὶ ἐφόσον οἱ ἀγῶνες μὲσα σὲ πόλεις εἶναι ἀναγκαῖο κακό, θά πρέπει ἡ διαλογὴ νὰ γίνεταί μὲ μεγαλύτερη προσοχή.

Ὁ ἀγώνας σὴν Κρήτη ὑπῆρχε στὸ ἡμερολόγιο καὶ ὅμως κανένας ἀπὸ τοὺς ὁργανωτὰς καὶ τοὺς ἐμπειρογνώμονες τῆς Ε.Λ.Π.Α. δὲν εἶχε δῆ τὸ σιρκούϊ, παρά μόνο λίγες μέρες πρὶν γίνῃ.

Τὸ γεγονός αὐτὸ εἶναι, κατὰ κάποιο τρόπο, δικαιολογημένο διότι εἶναι γνωστὸ ὅτι τὸ σπόρ γενικὰ ἀντιμετωπίζει σοβαρὰ προβλήματα μὲ τοὺς χώρους πού διατίθενται κατὰ καιροῦς. Εἶναι τότε οἱ δυσκολίες πού πρέπει νὰ

ὑπερπηδηθοῦν πρὶν γίνῃ ἕνας ἀγώνας ταχύτητος καὶ οἱ δυσκολίες πολλαπλασιάζονται, ὅταν ὁ ἀγώνας γίνεταί μὲσα σὲ πόλι.

Αὐτὲς τὶς δυσκολίες τὶς γνωρίζουμε πολὺ καλά. Γνωρίζουμε ἀκόμη ὅτι ἡ μεγαλύτερη εἶναι ἡ ἀσφάλεια τῶν θεατῶν. Κανεὶς δὲν θά ἀμφισβητήσῃ τὸ γεγονός ὅτι μιά μεγάλη μερίδα ἀνθρώπων δὲν ζέρει νὰ παρακολουθῇ ἀγῶνες. Μ' αὐτὸ δὲν ἐννοοῦμε ὅτι δὲν μπορεῖ νὰ ἐκτιμῆσῃ τὶς προσπάθειες ἑνὸς ὁδηγοῦ, ἀλλὰ ὅτι δὲν ζέρει πού νὰ καθῆσθαι, γιὰ νὰ παρακολουθῆσῃ τὸν ἀγῶνα. Σὲ πολλές στροφές, τρομερὰ ἐπικίνδυνες, κάθονταν ἀνθρώποι στὰ Χανιά, ἀλλὰ, ἐπειδὴ δὲν εἶχαν παρακολουθῆσῃ ἄλλη φορά ἀγῶνα ταχύτητος, εἶναι δικαιολογημένοι. Τὸ γεγονός, ὅμως, δὲν ἔχει καμμιὰ σχέση μὲ τὴν γενικώτερη ὑπόθεσι τῶν ἀγῶνων. Σκοπὸς ὧλων μᾶς εἶναι νὰ μὴ συμβῇ ποτέ ἀτύχημα πού νὰ περιλαμβάνῃ θεατῆς. Γιὰ αὐτὴ θά εἶναι ἡ καταστροφὴ οὐκ μόνον τοῦ ἀγῶνος τῶν Χανίων, ἀλλὰ καὶ κάθε ἄλλου ἀγῶνος μὲσα σὲ πόλι, σ' ὁλόκληρη τὴ χώρα! Ἄντι, λοιπόν, νὰ ἀσχολοῦμεθα μὲ προσωπικὰ καὶ

ύβρεις και μικροσυμπλέγματα. Θα ήταν προτιμότερο ν' αρχίσουμε μία καμπάνια, που σκοπός της θα ήταν η ενημέρωση του κοινού με όλα τα μέσα - εφημερίδες, ραδιόφωνα, αφίσσες - για τους κινδύνους που περικλείουν οι αγώνες ταχύτητας. Ώστε οι πολυάριθμοι θεαταί να προσέξουν ΠΟΛΥ για το που θα καθίσουν. Όπως είπαμε... Δεν πρέπει να προκαλούμε την τύχη, που μέχρι σήμερα μας φέρθηκε τόσο καλά.

Ας προσπαθήσουν να το καταλάβουν αυτό οι Χανιώτες, αλλά και οι Κερκυραίοι και οι Ροδίτες, για να μπορούμε να παρακολουθήσουμε αγώνες για πολλά - πολλά χρόνια.

Δημοσιεύσαμε φωτογραφίες από το Τάγκα Φλόριο και ο' αυτές άσφαλως έδωτε ανθρώπους να κάθονται στο πλάι του δρόμου, σε πολυθρόνες. Αυτό μας άρεσε ι, αλλά είναι σωστό;!

Πιστεύετε ότι ένας ή περισσότεροι θάνατοι θεατών θα αντιμετώπιζαν στή χώρα μας, με τον ίδιο τρόπο που θα τους αντιμετώπιζαν στή Σικελία;

Εμείς ΔΕΝ το πιστεύουμε και λίγη ψυχρή και ανεπηρέαστη σκέψις θα οδηγούσε τον καθένα στο ίδιο συμπέρασμα.

ΤΟ ΣΙΚΚΟΥ-Ι-

Η χαμηλή μέση ταχύτητα του αγώνος απειλείται καθαρά στο ότι όλες οι στρωφές του σικκού ήταν γωνίες 90° και άνω, που τις ένωναν μεγάλες εσθίες των 150-170 χλμ. πολλές φορές. Δεν υπήρχε κανένας δρόμος διαφυγής από τέλος των εσθιών. Έκτός από αυτό, ο δρόμος είχε πολλά κατορθώματα που, ιδιαίτερα στο σημείο φρεναρίσματος, έκαναν το αυτοκίνητο να φρενών και την ζωή του οδηγού δύσκολη. Υπήρχαν καλώνες σε σημεία που ήταν το μέρος που θα έβγαίνει και θα χτυπούσε ένα αυτοκίνητο, αν κάτι δεν πήγαινε καλά σε μία στρωφή. Η εσθία των πιτς, μια από τις μεγαλύτερες και ταχύτερες, ήταν πολύ στενή. Δύο αυτοκίνητα χωρούσαν με δυσκολία. Σε ένα προσέλασμα, το δεξιό ήταν αναγκασμένα να παραμερήσει περισσότερο απ' ό,τι ήταν άσφαλως, και αυτά που προσπερνούσε έπρεπε να πάη πολύ άριστο. Ένα μικρό λάθος κρίσιμος ενός από τους δύο οδηγούς, μία μικρή έπωση με ένα ρεϊθρο, που θύεφνε ένα άνασαισθητο θγάλομο από την πορεία, θα έφερνε σε έπωση τό δύο αυτοκίνητα, που θα ήταν πολύ κοντά.

Μιά έκτόξευσι στον χώρο των πιτς, που δεν είχαν καμιά προστασία από τα αυτοκίνητα που πήγαιναν με 150 χλμ θά ήσαν συμφορά. Γιατί τό τρία τέταρτα των ανθρώπων χρονομετρούσαν ή έφτιχναν τό διάφορα σήματα, ώστε ήταν αδύνατον να προσέχουν και να προσφυλαχθούν.

Τέλος, υπήρχαν μέρη που ό κάποιος δεν ήταν καλά τοποθετημένος. Σε μερικά από αυτά έγιναν άναπροσαρμογές από τον έφορο διαδρομής κ. Γ. Ραιτάπουλο, αλλά ποίος έβρει όταν άρχισε ό αγώνας τί έγινε; Πολλοί οδηγοί έβλεπαν κάποιον επάνω σε σανά, που υποτίθεται ότι προσφύλασσαν από ένα θγάλομο!!

Ο ΑΓΩΝΑΣ

Όπως είπαμε τήν αρχή, παρό λίγο να δώμε ένα συγκλονιστικό αγώνα. Μιά μόχη για την πρώτη ή την δεύτερη θέση, όνάλογα με τό τί θα γινόταν με την Μπέ-Έμ-Βέ του Μασχού.

Το αυτοκίνητο της «Ελεκτρónica» ήταν και πάλι σε ξεχωριστή κλάση από τον αγωνισισμό. Είναι ή τρίτη φορά, μετά την Ν. Σμύρνη και την Κέρκυρα, που ή υπεροχή της συμμετοχής αυτής είναι σαφής.

Λέμε «της συμμετοχής», γιατί οπωσδήποτε ή ύπόθεσι σου κινεί την περιέργεια και συγχρόνως σε δυσκολεύει. Τι μπορεί να πής. Υπεροχή του αυτοκινήτου ή του οδηγού; Τό αυτοκίνητο είναι σαφώς μία Μπέ-Έμ-Βέ ευρωπαϊκού επιπέδου, αλλά οι δύο GTAM που είναι επίσης ευρωπαϊκού επιπέδου και θεωρητικά καλύτερες και ταχύτερες, τουλάχιστον απ' ό,τι έχει αποδείξει ή ιστορία επί ενάμιση χρόνο. Η διαφορά σε όλους τους αγώνες είναι πολύ μεγάλη, ώστε μοιραία σκέπτεσαι ότι οι GTAM δεν είναι (α) ευρωπαϊκού επιπέδου ή (β) δεν είναι τόσο καλά προετοιμασμένες ή (γ) δεν οδηγούνται τόσο καλά όσο ή Μπέ-Έμ-Βέ. Έπειδή τί από τό τρία συμβαίνει δεν μπορεί να εξακριβωθεί και λεχθή με βεβαιότητα, αναγκασόμαστε να πούμε ότι ή συμμετοχή ή έστω ό συνδυασμός αυτοκινήτου - οδηγού έχει μία σαφή υπεροχή έναντι των ανταγωνιστών.

Στήν Κρήτη, ή Μπέ-Έμ-Βέ μήκε έμπρός από την αρχή του αγώνος και γρήγορα άρχισε να απομακρύνεται με ένα ρυθμό που ήταν άρκετος να πείση όλους ό τί έπρεπε να ενδιαφερθούν για την δεύτερη θέση. Όταν, και ενώ ή προπορεία της Μπέ-Έμ-Βέ ήταν αδύνατον να καλυφθή κάτω από κανονικές συνθήκες, έσπασε ή τροχαλία της τρόμπας του νερού, ή πρώτη θέση έμεινε άδειο.

Όπως απέδειξε ή εκ των ύστερων πέντε αυτοκίνητα ήσαν σε θέση να πολεμήσουν. Τό τέσσερα από αυτά έχασαν έδαφος ή έμειναν για διάφορους λόγους πριν από τον Μασχού (πάλι για την δεύτερη θέση) ή μετά (πάλι για την πρώτη θέση), και τό μόνο που απέμεινε ήταν ή Κορβέτ του Πεσμαζόγλου, που κέρδιζε με ένεσι.

Τό τέσσερα αυτοκίνητα ήταν οι δύο GTAM των «Μαύρου», Φωτιάδη, ή Άλπιν του «Σιρόκο» και ή Πόρος 911 του «Αστεριε».

Οι δύο GTAM άρχισαν άσχημα τον αγώνα. Ο Φωτιάδης, ιδιαίτερα, έμεινε πάρα πολύ πίσω στην αρχή και πριν καλά-καλά συμπληρωθή μιά ώρα αγώνος μήκε στα πιτς ζολιομένος. Δεν αισθανόταν καβόλα καλά, και ίσως να φταιή σ' αυτό ή ζέση και τό πολύ κλειστό του κρόνος. Μέχρι τότε δεν είχε κατορθώσει τίποτε και μάλιστα σε μία στιγμή τον προσάρασε ό Νίκος Ζαυμπρούλης με τό Έν-Έσ-Ού του!!

Έχασε δύο γύρους και με την προτροπή των δικών του άπεφάσισε να ξεναμνή στον αγώνα. Ήταν πραγματικά άγνώριστος. Έχοντας έντελώς χαμένο τον άγώνα άρχισε στην κυριολεξία να πετά. Έκανε τον 2ο ταχύτερο γύρο, κάνοντας μία έξφραση κόουρα διαρκείας, που σταμάτησε όταν βγήκε από τον δρόμο και έμεινε. Για μία ακόμη φορά απέδειξε ότι περισσότερο από όλους τους οδηγούς ό Φωτιάδης οδηγεί με τις «στιγμές» του. Είναι ή άπελπιστική άργος ή άπελπιστική(:) γρήγορος! Άν άκαλαυθούσε μιά τακτική από την αρχή, εάν δεν έμεινε στο πιτς (φυσικά αυτό δεν μπορούσε να άποφευχθή), εάν πήγαινε στον ίδιο ρυθμό συνέχεια, ίσως να άπειλούσε και τον Μασχού.

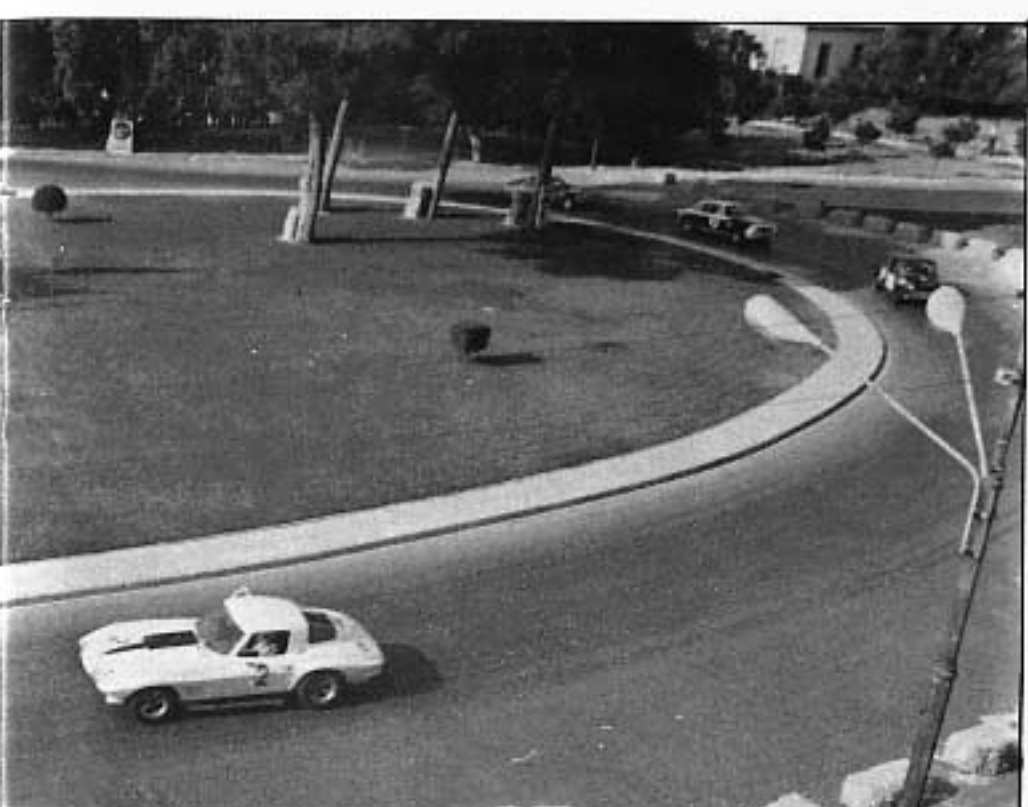
Ο ταχύτερος γύρος των δοκιμών του Γιάννη «Μαύρου», την προηγούμενη μέρα, μας είχε κάνει να πιστεύουμε ότι κάτι «θα συνέβαινε» στον αγώνα. Φυσικά, όπως έχασε πη και άλλτες, οι δοκιμές στην Έλλάδα δεν έχουν την άσκασία που έχουν στο εξωτερικό, και μόνο μικρές ένδειξεις μπορούν να δώσουν για τό τί πρόκειται να συμβή.



Έντυπωσιακά... Γιάννης Μασχούς και ή Μπέ-Έμ-Βέ της «Μπρέμσεν» - «Ελεκτρónica» έδειξαν τον δρόμο για μία ακόμη φορά σε όλους. Για μία ακόμη φορά, ρεσιτάλ σωστής οδηγίσεως.

μας είχε κάνει να πιστεύουμε ότι κάτι «θα συνέβαινε» στον αγώνα. Φυσικά, όπως έχασε πη και άλλτες, οι δοκιμές στην Έλλάδα δεν έχουν την άσκασία που έχουν στο εξωτερικό, και μόνο μικρές ένδειξεις μπορούν να δώσουν για τό τί πρόκειται να συμβή.

Όμως, στον αγώνα της Κρήτης, όλοι ήξεραν ότι θα ήταν καλά να είναι μπροστά και πιστεύαμε ότι θα έβλεπαε δοκιμές. Για μία ακόμη φορά δοκιμές δεν είδαμε (ό ταχύτερος γύρος, του «Μαύρου», ήταν πέντε δευτερόλεπτα πιο άργος από τον ταχύτερο γύρο του αγώνος), αλλά ή διαφορά από τον χρόνο του Μασχού μας έδωσε ένδειξεις ότι την άλλη ημέρα δεν θα έβλεπαε μονόλογο της Μπέ-Έμ-Βέ.



Την άλλη ημέρα, όμως, εκτός από τον μονόλογο της Μπέ-Έμ-Βέ είδαμε και μία GTAM, που στην αρχή δεν μπορούσε καν να κρατηθή εμπρός. Έσκίησε πρώτη και έσπεράσθηκε διαδοχικά από την Μπέ-Έμ-Βέ, την Κορβέτ, την Άλπιν και την Πόρος του «Αστεριε». Είναι χαρακτηριστικό τό ότι μέσα σε 5-8 γύρους τό αυτοκίνητο του «Μαύρου» ήταν από πρώτο, πέμπτο και χαρακτηριστικώτερο τό ότι έχανε έδαφος. Φυσικά, ό οδηγός μπορεί να έκρινε ότι δεν θα ήταν άσχημα να περιμένη και αν υπήρχε αυτή ή τακτική, εκ των ύστερων απέδειξε σωστή. Άλλά τό χαμένο έδαφος ήταν πάρα για να δικαιολογή μιά τέτοια τακτική, τουλάχιστον έναντι του Μασχού, άπότε μάλλον δεν συνέθε ή τέτοια. Στο τέλος του αγώνος ό «Μαύρος» είπε ότι του είχαν τοποθετήσει πίσω καινούργια τακάκια, λίγο πριν την αρχή, και ήταν αδύνατο να πάη γρήγορα, αν δεν τό «δούλευε» λίγο.



Πράγματι, οι γύροι του άρχισαν να βελτιώνωνται, ενώ συγχρόνως δούλεψε και ή τύχη. Έμεινε ό Μασχούς, άρχισαν να μη δουλεύουν σωστά τό φρένα του «Αστεριε» και μήκε στο πιτς ό «Σιρόκο» από έμνη και ή GTAM πλησίαζε την Κορβέτ με συχνότητα 3-4 δευτερόλεπτων τον γύρο. Η διαφορά από 30 δευτερόλεπτα που ήταν στην αρχή άρχή, έγινε 10, και όπωσδήποτε μετά από πέντε τό πολύ γύρους θα είχε καλυφθή, αν λάθουμε υπ' όμιν τον ρυθμό του «Μαύρου», και την έλλειψη άντιδράσεως του Πεσμαζόγλου.

Όμως, πέντε λεπτά πριν συμπληρωθή μιά μέρα αγώνος, έσπασε ή ντίζα του γκαζού, και μία θουμύσια κόουρα αυτοκινήτου και οδηγού (όχι ή καλύτερη) τελείωσε άδοξα.

Στή μεγάλη πλατεία της πόλεως ό Γέρος τοποθετεί την Κορβέτ για την έξοδο. Πίσω του ακολουθεί ό Ζαλαμάς, ό «Μαύρος» κι' ό «Σιρόκο».

«Σιρόκο» — Μεδεντζής. Πριν απ' τό αγώνα λίγες λέξεις για τις πιθανότητες.



Βελτιωμένος... από τις πολιές του έμφανίστηκε, ό «Σιρόκο» μπορούσε να κερδίσει σε ένα σικκού που ενοούσε τό αυτοκίνητό του. Ήταν και αυτός άτυχος. Ο «Μπρεγκμπίστερ» του 1971.

Σπυρίδων Τσιρινδίδης. Ένα απ' τό πιο «θερμά» παπούτσια στην Έλλάδα! Άν λάθουμε υπ' όμιν, ρ) τό πόσο εύκολα κατώρβωσαν να άπομακρυνθούν, ή Άλπιν και ή Πόρος από την, έστω άρχικη, GTAM και β) τό πόσο άνετα ή GTAM, που ήταν πιο πίσω από τα δύο αυτά αυτοκίνητα, έφθασε τον Πεσμαζόγλου, θα πρέπει να υποθέσουμε ότι επί κανονικών συνθηκών θα μπορούσαν να κερδίσουν.

Όμως, στις περιπτώσεις των «Σιρόκο», «Αστεριε», ή ύπόθεσις δεν φεύγει από τό στάδιο της άλης θεωρητικής εικόνας, ενώ με την GTAM (ή όποια βγήκε τελευταία εκτός μάχης), ή άπόδειξις ήταν όπτη. Όμως και τό δύο αυτοκίνητα έδει-

Εαν στην αρχή ότι θα μπορούσαν να πιάσουν την Κορβέτ παύ, με τα 1400 κιλά της, θα ήταν πιά άργη από σκληρό για τα φρένα σιρκαυί.

Ο «Αστεριε» ήταν η εύχρηστη έκκληση του αγώνος. Είχε ένα εκπληκτικό αυτοκίνητο, μιά από τις καλύτερες διλίτρες Πόρσε που υπάρχουν, και κατάφερε να προσαρμοσθή και να την οδηγήσθ θαυμάσια. Δυστυχώς, από τους πρώτους κιάλους γύρους, τα φρένα του έπαυσαν να δουλεύουν όπως έπρεπε και αναγκάσθηκε να ηγαίνη πολύ πιά σιγά απ' ό,τι μπορούσε, για να τερματίσθ τελικά δεύτερος. Μιά θαυμάσια θέσι, που θα λέγαμε ότι είναι τυχερή και άτυχη μαζί. Τυχερή γιατί η βλάβη θα μπορούσε να τον είχε στείλει θά, αν δεν υπήρχε τόσο μεγάλη ποσοστό εγκαταλείψεων μεταξύ των «πρώτων». Τερματίζοντας δεύτερος πήρε βώδεκα πολύ χρήσιμους βαθμούς για τώ Πρωτάθλημο. Γιατί αν αγοράσθ τώ αυτοκίνητο, άνωσδήποτε θα είναι σίγουρα πρωταγωνιστής. Άτυχη γιατί αν η Πόρσε τερματίσε όπως ξεκίνησε, θα είχαμε μιά τρομερή κούρσα και, θγαζόντας τόν Μοσχού έξω, μιά νίκη σε πρώτη εμφάνισι!

Τώ σιρκαυί των Χανίων εύνοσσε πάρα πολύ τήν Άλπιν του Σιράκο. Σκληρό στά φρένα και μέ άργες στρωφές, που μισοιά προκάλυψαν σπινάριαμα των τροχών στις εξόδους, θα λέγαμε ότι ήταν εύτυχία για τήν Άλπιν, και κατά δεύτερο λόγο για τήν Πόρσε.

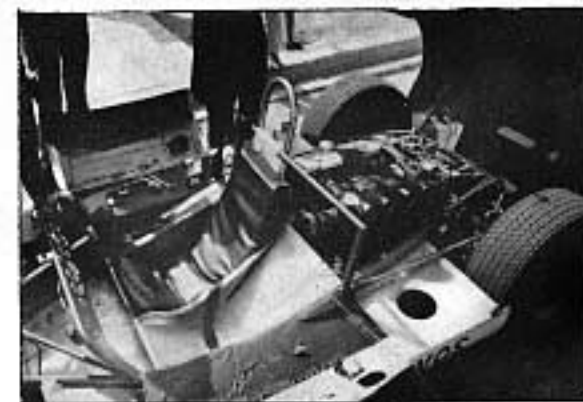
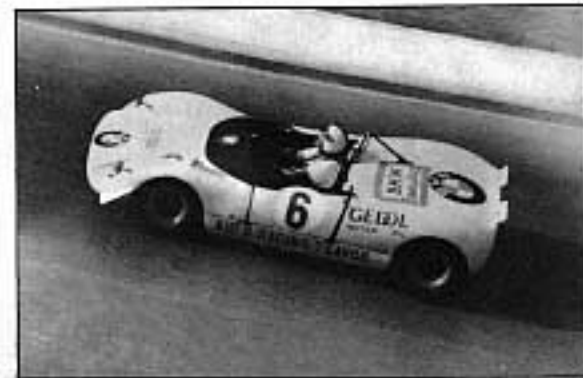
Μέ 640 περίπου κιλά τώ φρένα θα άπέφεραν λιγώτερο και άνωσδήποτε τώ αυτοκίνητο θα τερματίσε ψηλότερα απ' όλα. Τέλος τώ 80% και πλέον του βάρους στοάς πίσω τροχούς θα έδινε πολύ καλύτερη πρόσφυσι και λιγώτερο σπινάριαμα από τις στρωφές.

Τώ πάσα εύνοσσε τώ σιρκαυί τήν Άλπιν άπεδειχθή από τήν τρίτη θέσι της στις άρχες του αγώνος, μέ όλο τόν συναγωνισμό μέσα. Ο «Σιράκο» είναι ένας οδηγός που προτιμώ τήν άναμονή και πιστεύουμε ότι μετά τήν εγκατάλειψι του Μοσχού, θα μπορούσε να προσπεράσθ τόν Πεσμαζόγλου. Άν, για λόγους τακτικής, θα τώ έκανε, θα έξηριτό άνωσδήποτε από τήν πίσσι των άλλων. Δυστυχώς, ένας άκόμη πρωταγωνιστής μιάς πιθανής βασιλικής μάχης θγήκε νωρίς έκτός αγώνος. Η Άλπιν έμεινε μέ δύο μόνο από τις πέντε ταχύτητάς της (δευτέρα και πέμπτη) και τώ μόνο που κατέρωθε ήταν να τερματίσθ άπλωσ πολύ χαμηλά.

Μέ άλλους, λοιπόν, αυτούς τούς πιθανούς νικητές καθυστερημένους ή έκτός αγώνος, ό Πεσμαζόγλου έκανε περίπατο. Ξεκίνησε δυνατά, κατέρωθε να κρατήσθ τήν δεύτερη θέσι και όταν έμεινε ό Μοσχός κράτης, μέ τήν βοήθεια τής τύχης, τήν πρώτη θέσι, τερματίζοντας εκεί άνετα και παίρνοντας τήν προσπαρία στο Πρωτάθλημο. Κέρδισε μιά κούρσα, που θα χρειαζόταν να παλαίψη παλύ, για να έξασφαλίσθ τήν δεύτερη θέσι... χωρίς καν να παλαίψη!!

Στά Χανιά, όμως, έκτός από αυτές τις επιδόσεις υπήρξαν και άλλες.

Ήταν αυτή του Σπύρου Τσινιθίδη και της Μπέ - Έμ - Βέ του, που ήσαν τήν τρίτη θέσι. Ο Τσινιθίδης είναι ένας από τούς λίγους οδηγούς στη χώρα μας, που άδηγαν μέ παλλή καρδιά. Έπι χρόνια άτυχας, μπόρσε έπι τέλους να τερματίσθ έναν αγώνα, δίνοντας σε όλους δείγματα τής άναμφισήτητης άξιας του. Για μιά ά-



Ταχύτατος... ό Νίκος Ζουμπρούλης και τώ Έν - Ές - Ού του πετούσαν στα Χανιά και μιά θαυμάσια θέσι στο τέλος χάθηκε από σπασμένο γκάζι.

Οι Εισβολείς! Δεν είναι άνθρωπος από τώ άστρα. Είναι ό Νίκος Καπετανάκης που μαθαίνει να περπατά κάτω απ' τώ βλέμμα του κ. Σπιριδώνος!

Έπάνω, άποτυχημένη... ή πρώτη εμφάνισι του πολυδιαφημισμένου Κροσλέ Μπέ - Έμ - Βέ του Νίκου Καπετανάκη δεν άπέδειξε άπολύτως τίποτε... Ήταν όμως μιά χαρακτηριστική παρουσία ενός πραγματικού ράισιγγκ αυτοκινήτου.



κόμη φορά ξεκίνησε μέ ένα αυτοκίνητο που δεν ήταν άπόλυτα έν τάξει. Σε προνήσεις για τήν άνάβασι, ή μηχανή του τρύπησε πιστόνι και μόνο χωρίς στίς προσπάθειες του μηχανικού του Χρήστου Τσαβού, κατέρωθε να παρουσιασθή στην έκκίνησι, άχι σε άπόλυτο άρισθ κατάστασι. Νωρίς είχε και στή προβλήματα φρένων και ό Τσινιθίδης για μιά άκόμη φορά πάλασε για να τήν φέρη τρίτη. Συμπέρασμα: ή άξια ύπάρχει και ένα σωστό αυτοκίνητο θα μς δώσθ ένα νικητή.

Στά Χανιά επίσης είχαμε και τήν επιστροφή της Φόρντ. Η Έσοκρτ της «Φόρντ σπαρτ Έλλάδος» βάλωσε αυτή τήν φορά σωστά και έδειξε μεγάλες δυνατώτητες. Ο Παύλος Μαδεντζής τήν άδηγούσε θαυμάσια και έδειξε ότι έχει μεγαλύτερη άξια σάν οδηγός, απ' ό,τι θέλουν να νομίζου πολλοί... Χρειάζεται άκόμη πείρα και ώριμότητα, και σίγουρα μέ τήν νέα ΒΟΑ που περιμένει στο ύπόγειο της άντιπροσωπιας, τήν άνάρτησι και τώ νέο ήμισάνια, ό Μαδεντζής θα πρωταγωνιστήσθ σε πολλούς αγώνες. Δυστυχώς, και σ' αυτόν τόν άγώνα ή παροιμιώδης άτυχία τής άμάδας δούλεψε, και μιά βλάβη στην ντιζα του γκαζιά, στέργσε μιά καλή θέσι.

Ο έπιόλης τής συμπτώσεως των συμμάτων και... ντιζών(!) γκαζιού στα Χανιά, μς στέργσε από μιά επιβρόδευσι τής θαυμάσια προσπάθειας του Νίκου Ζουμπρούλη και του NSU του 1200 TT. Ο Ζουμπρούλης είχε κατορθώσει να είναι μπροστά από όλα τώ μικρά αυτοκίνητα του αγώνος και πολύ κοντά στο «μεγάλο κανόνια». Στούς πρώτους, μάλιστα, γύρους ήταν πολύ κοντά στην GTAM του Φωτιάδη, καταρβώνοντας μάλιστα, σε μιά στιγμή, να τήν προσπεράσθ. Μιά σίγουρη θέσι στην πρώτη πεντάδα, στο τέλος του αγώνος, χάθηκε από... ντιζα!

Στό τέλος του αγώνος, τήν τέταρτη θέσι είχε ή Πόρσε 911 του Γιώργου Άνδρη, και αυτό ήταν μιά άλλη επιστροφή. Ήταν ένας ήμερος, σωστός αγώνας αυτοκινήτου και άδηγού, που παραλίγο, όμως, να μή γίνη. Γιατί κατά τήν άντιπροσωπευτική παράδοσι, κάτι συνέβη σάν Άνέστη... Αυτή τήν φορά δεν έμπαχε για συναδηγώ δυ άρες πριν άρχισθ αγώνα, γιατί δεν χρειαζόταν(!), αλλά έμπαχε για μπουζι, που δεν είχε φέρει από τήν Γερμανία. Τήν κατάσταση έσωσε ό Άλξκος Μακρόπουλος (ιδιοκτήτης τής δεύτερης πολύ γρήγορης Πόρσε), άφου όμως, για μιά άκόμη φορά, άπήρξε άόχυτη ή κλασική... Άνέστησι άπογατήσεως, σήμα κατατεθέν πριν από κάθε αγώνα.

Δύο πολύ γρήγορες συμπετοχές, τώ Μινι - Κοϊπερ του Σταύρου Ζαλμά και τώ NSU TTS του «γρηγορώτερου έροσιτέχνη κηπουρού» των αγώνων Φ. Άντινιόδη, ήσαν άτυχες στο Χανιά. Του Άντινιόδη έβιδώθηκε ό πολλαπλασιαστής, ενώ ό Ζαλμάς είχε προβλήματα μέ τόν πίσω άριστερό τροχό του. Η άντιστραπτική ράβδος «έδρισκε» στο ταμπόρο, ό τροχός μπλοκάριζε και ήταν άδύνατο να συνεχισθ τόν αγώνα.

Η ΑΝΑΒΑΣΙ

Άντίθετα, μέ τώ σιρκαυί, ή άνάβασι Ομολου συγκέντρωσε, τήν γενική έπιβακί-

Τί ζέσθη! Άκούραστος ό ύπ' αριθμόν Ένα φωτογράφος των Έλληνικών αγώνων. Ο κ. Φώτης Φλώρος.

μασία. Πολλοί ήσαν αυτοί που είπαν ότι ή άνάβασι αυτή είναι ή καλύτερη στην Έλλάδα. Είναι γρήγορη, τεχνική και ή θέσι της διαδρομής, από όποια σημειο θρεθή κανείς, είναι εκπληκτική. Μιά άνάβασι που, άνωσδήποτε, πρέπει να μείνη στο ήμερολόγιο, σε συνδυασμό, όμως, μέ ένα καλύτερο σιρκαυί, επιμένουμε...

Η έπιβακί του Σιράκο και τής «Άλπιν» του ήταν πιά πιστική άκόμη και από τήν τόσο άνετη τής Τραμπέτας, στην Κέρκυρα. Δεν βλέπουμε τί και ποιός θα μπόρσθ να τώ πάρη τώ Πρωτάθλημο Άναβάσεων ή έσοτω μιά νίκη (ή μήπως προχωρούμε πολύ;).

Στήν δεύτερη θέσι ήταν ή Έσοκρτ της «Φόρντσπορτ», μέ άρκετή διαφορά από τήν Άλπιν. Ο Παύλος Μαδεντζής που τήν άδηγούσε, έχει μιά πολύ καλή προιστορία μέ τις άναβάσεις και ή θέσι του δεν ήταν έκπληξι. Εύχρηστη έκκληση ήταν ή τρίτη θέσι του «Αστεριε» μέ ένα αυτοκίνητο (τήν λευκή Πόρσε 911), που θα μπόρσθ να κόνη άρκετά έντονη τήν παρουσία του σταύς επόμενους αγώνες. Ο «Αστεριε» και τις δύο ήμερες άπεδειξε πόσο ήμερος και γρήγορος άδηγός είναι και μέ αυτά τώ αυτοκίνητο δεν θα χρειασθ να διακινδυνεύσθ πολύ για να κερδισθ.

Οι δύο GTAM πήγαν πολύ σιγά, είτε γιατί δεν ήγγισαν πιά γρήγορα, είτε γιατί οι άδηγοί τις φύλαγον για τώ σιρκαυί. Έκτο καλύτερο χρόνο (εκτός συναγωνισμού πάντως) έκανε ή δεύτερη Πόρσε 911 του «σταύλου Μακρόπουλος», μέ άδηγώ τόν ιδιοκτήτη. Η γαλάρια Πόρσε είναι έφαρμάλλο «έργαλειο» μέ τήν λευκή και ίσως καλύτερα.

Ταχύτερο από τώ μικρά αυτοκίνητο ήτον τώ Κοϊπερ του Ζαλμά, ενώ ό Πεσμαζόγλου και ή Κορβέτ του βυθισθηκαν στην βη θέσι, 16 δευτερόλεπτα πίσω από Σιράκο - Άλπιν.

Η άνάβασι μοτοσυκλετών ήταν ένας μονόλογος Χόντα και Άντιών Χατζημηχάλη. Ο πρωταθλητής Έλλάδος έφερε τήν 350 του έμπρός από άλλες δύο Χόντα 750 και πήρε άλλους 18 βαθμούς στο μικρό Πρωτάθλημα.

Η ΜΖ του Βασίλη Γουρονού κέρδισε άκόμη μιά νίκη στην κλάσι 250 κ.ε.κ. και έχει κατά μεγάλο ποσοστό έξασφαλισμένο τόν τίτλο.

Τ. ΠΙΡΠΙΡΗΣ

Υ.Γ. : Όταν πιά είχε φραγεί αυτό τώ κομμάτι, άρχισαν να καταφθάνου τηλεφωνήματα, γράμματα από διάφορους θιγέντας μέ διάφορες άπόψεις περί άσφαλτίας του σιρκαυί κλπ. Φυσικά, αυτό δεν μς κάνει να άναθεωρήσουμε τις άπόψεις μας, τις άποίες πιστεύουμε και έκθέτουμε. Έκτός από τήν δική μας προσωπική γνώμη, ζητήσαμε τις γνώμες πολλών άδηγών, που ήσαν σάν αγώνα, και δεν βρήκαμε μεγάλη διαφορά. Πιστεύουμε στην καλοπιστία μας, στην άντικειμενικότητά μας, και σε αυτό που γράφουμε και έξασουμε. Για όσους άμφισβόλλου για ό,τιδήποτε από αυτά, οι στήλες άλληλογραφίας του περιοδικού είναι άνοιχτές και κάθε παρατήρησι, διαφωνία είναι εύπρόσδεκτη. Σε άμφισβόλις για τήν καλοπιστία και άλήθεια περί γνωμών τρίτων (των άδηγών), θα ζητήσουμε τήν προσωπική τους γνώμη, που θα τήν παραθέσουμε στο περιοδικό.

Τ.Π.