



**ALFA HA VINTO !**



“Εγγραφαν τήν Δευτέρα τό πρωί οι έφημερίδες στό Παλέρμο: ‘Η “Αλφα νίκησε στό 55ο Τάργκα Φλόριο. Μία νίκη 100ο)ο ιταλική πού προκάλεσε ένα τρομερό ξέσπασμα χαράς σ’ ολόκληρη τήν Σικελία αλλά ίσως και σ’ όλη τήν ‘Ιταλία.



# ALFA HA VINTO!

- Η Σικελική Γή, η μυρουδιά που έρχεται από την θάλασσα και τους λόφους, σιτάρια που κυματίζουν, ένας καταγάλανος ουρανός, άνθρωποι που χειρονομούν και φωνάζουν, συγκινούνται και θυμώνουν, χειροκροτούν κι αποδοκιμάζουν σε διάστημα μικρότερο από ένα λεπτό της ώρας.
  - Ένα σιρκούι 72 χιλιομέτρων πάνω στα βουνά, που περνά μέσα από χωριά, ανεβαίνει στα βουνά Μοντόνι και γενικά, κάνει ό,τι μπορεί για να δοκιμάσει ανθρώπους και μηχανές.
  - Ένας απ' τους τελευταίους αληθινούς αγωνιστές αυτοκινήτων, που έμειναν στον κόσμο, μία υπέρτατη δοκιμασία, από την οποία μόνο οι ισχυροί μπορούν να βγούν νικηταί.
- Τό Τάργκα Φλόριο είναι το όραση, το μέτρο με το οποίο κρίναμε και θα κρίνουμε τους άλλους αγώνες.
- Γι' αυτό, σ' αυτό το χρονικό μας, το οποίο, όπως θα ξέρετε οι παλαιότεροι αναγνώστες μας, ήταν ένας από τους «σκοπούς» της ζωής μας, θα προσπαθήσουμε να σας μεταφέρουμε λίγη απ' την γεύση της Σικελικής Γής. Μιάς Γής άγριας, περήφανης, χωρίς περιορισμούς σ' οτιδήποτε... Είτε πρόκειται για το Τάργκα Φλόριο, είτε για την Μαφία —που μόλις την περασμένη εβδομάδα σκότωσε με όπλο πολυβόλα πέντε καρμπονιέρους κι έναν δικαστή σέ κεντρικό δρόμο του Παλέρμο— είτε γι' αυτό το ίδιο το Τάργκα Φλόριο.

## ΣΑΝ ΑΡΧΗ

Όπως κάθε χρόνο, έτσι κι' έφετος, οι ομάδες που ήθελαν να κάνουν σοβαρή δουλειά, έφθασαν στην Σικελία νωρίς. Η Άλφα Ρομέο έφερε τις πανόλαφρες 33J3, με τους κινητήρες των 2.993 κ. εκ. σέ V. Τα μοτέρ αυτά αποδίδουν —σύμφωνα με τον μάλλον αισιόδοξα Ιταλικό τύπο— 440 ίππους Ντίν στις 10.220 στροφές στο λεπτό. Η τιμή, όμως, είναι μάλλον απίθανη για τα 780 χιλιόμετρα που έπρεπε να καλύψουν στα Σικελικά βουνά. Ο Ιντζενιέρι Τσιττι είχε δηλώσει συμμετοχή για πέντε αυτοκίνητα. Τέσσερις 33J3 για τους Βακαρέλλα—Έζερνα, Ντι Αντόνι—Βάν Λέννεπ, Στάμπελεν—Κινσένεν και Τοντάρρο—Κοντόνες, και μία έκπληξη της τελευταίας στιγμής, την 33TT3, για τους Φατοστί—Ζέκολε.

Η Άλφα Ρομέο 33TT3 δεν εμφανίστηκε στον αγώνα, αλλά είναι όξιο προσοχής για τις κατασκευαστικές της λεπτομέρειες. Το αυτοκίνητο δεν ήταν ποτέ με «Αντι-Πόρος», ένα πανόλαφρο κατασκεύασμα, που ζύγιζε μόλις 580 κιλά, σέ αντίθεση με τα 625 της 33J3. Τα σασί του ήταν σωληνωτό και πολύ πολύ γερό, αλλά στις δοκιμές δεν πήγε πολύ γρήγορα και ο Τσιττι ακάφηκε ότι θα έπρεπε να αφιερωθούν περισσότερες ώρες σέ δοκιμές, πριν η 33TT3 βγεί να κάνει μόνη με τις Πόρος.

Ολόκληρη η ομάδα της Όντεντέλα έμεινε —όπως, άλλωστε, κάθε χρόνο— στην Ταέρντα, χρησιμοποιώντας σαν γκαράζ το υπόγειο του ξενοδοχείου.

Οι 33-3, όπως μπορείτε να δείτε και στις φωτογραφίες μας, μοιάζουν πολύ με τις Πόρος 908MK3. Και έπρεπε να μοιάζουν, αν ο Ιντζενιέρι Τσιττι ήθελε να δει το Ιταλικό χρώμα ν' ανεμίζουν για μία ακόμη φορά, μετά από τις ημέρες του Ακίλλε Βάρτζι και του Τάτσο Νουβαλάρι. Οι κοροσορέι ήταν πανόλαφρες, ή σούρα κομμένη αλά Πόρος και το εμπρός μέρος ήταν ένα κομμάτι από φώτιμεργκλας.

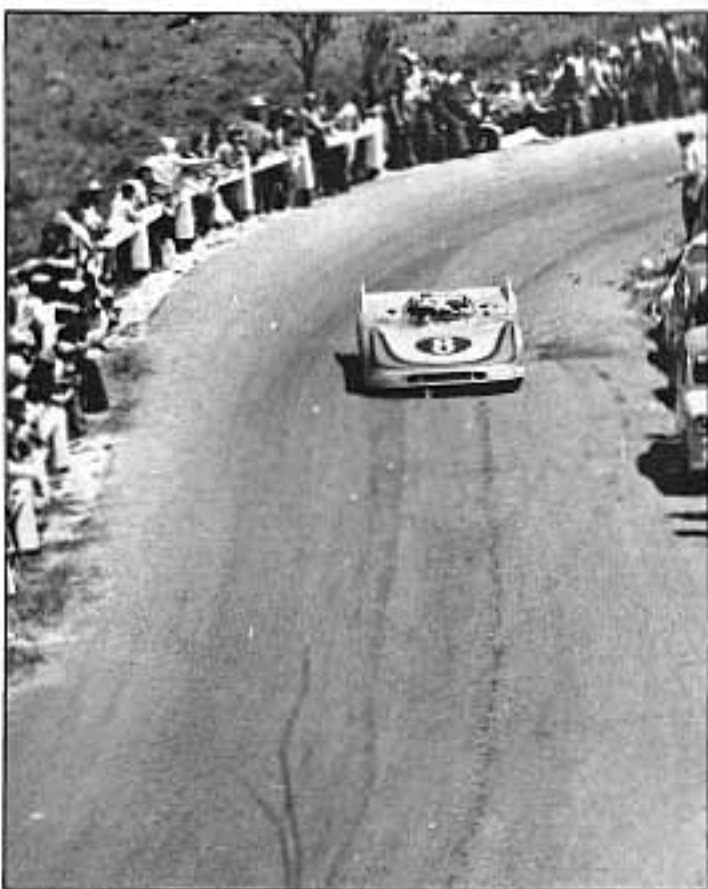
Η Άλφα είχε φθάσει στην Ταέρντα ένα μήνα πριν, κάνοντας δοκιμές σέ λάστιχα της και σέ κρίσιμα διαμερίσματα της ανάρτησας.

Στά τέλος, φαίνεται ότι η Όντεντέλα έφθασε σέ ικανοποιητικό σημείο! Στις δοκιμές οι 33-3 των Βακαρέλλα και Ντι Αντόνι, έκαναν ταχύτερους γύρους από τις 908 της Γκόλφ και τις Μαρτίνι και ο χορός είχε αρχίσει!

Ο Βακαρέλλα έκανε 34.14.2 κι' ο Ντι Αντόνι 34.36.9. Οι οδηγοί της Πόρος, οι οποίοι είχαν σοβαρά προβλήματα με τα λάστιχα τους και έφθασαν σέ σιρκούι μόλις τρεις ημέρες πριν,

Τέλος! Μιά Άλφιν κινείται άργα προς τα πίσω. Το Τάργκα, για τον οδηγό της, έχει τελειώσει.

Πόρος 909MK3. Το πανόλαφρο αυτοκίνητο απ' το Τσουφονχάουζεν, ήταν εμπρός μέχρι τσ' 50 γύρο. Κι' αν είναι κάτι που πρέπει ν' ακούσετε, είναι ο ήχος από τα επίπεδα, οκτακύλινδρο μοτέρ τους!



Ο Κύριος Μπαννιέ! Ο Πρόεδρος του Συλλόγου οδηγών αγωνιστών Γκράν Πρί, τερμάτισε τρίτος με την δειλητή Λόλα του!



VIVA NINO! Ο καθηγητής απ' το Παλέρνο εξεπλήρωσε την επιθυμία του! Η Σικελία είναι περήφανη γι' αυτόν και το ίδιο και η Άλφα Ρομέο. Προσέξτε το πλήθος! Προσέξτε τον κύριο με την... παλυθρόνα!

δεν μπόρεσαν να πλησιάσουν πολύ τους χρόνους των Ιταλών. Ο Βίκ Έλφραντ, που είναι ίσως ο καλύτερος οδηγός του Τάργκα Φλόριο, έκανε 35.22.4, ενώ ο Πέντρα Ραντρίγκεθ έκανε 35.48.1. Οι Πόρος του Τζών Γουάιερ, ο οποίος χαιρόταν τον ήλιο μαζί με τον Ντεϊβιντ Γκόρκ στην σέλη του ξενοδοχείου του σέ Τσασφαλά, ήταν γι' τους Ραντρίγκεθ—Μύλλερ και Σιφφέρ—Ρέντμαν. Η Μαρτίνι Ιντερνσιονάλ είχε την τρίτη MK3 για τους Λαρούς και Έλφραντ. Ο Έλφραντ έκανε στις δοκιμές 35.22.4 κι' ο Σιφφέρ... 1 ώρα 25.7 — γιατί έφυγε από τον δρόμο! Ο Ραντρίγκεθ έκανε 35.48.1 κι' απ' τους χρόνους μπορείτε να καταλάβετε ότι κανείς από την ομάδα της Γκόλφ δεν ήταν ευχαριστήμενος. Οι οδηγοί περιμεναν νέα λάστιχα γι' το Τάργκα Φλόριο, τα οποία έφθασαν μόλις μία μέρα πριν από τις δοκιμές. Έτσι δεν είχαν καιρό άχι να τα δοκιμάσουν, αλλά ούτε να τα ραντάρουν! Τα αυτοκίνητα ξεκίνησαν γι' αυτές δοκιμαστικές έχοντας κάνει από 72 χιλιόμετρα το καθένα, έναν ανεπίσημο γύρο, δηλαδή του σιρκούι. Κι' αυτό είναι απ' τα χαρακτηριστικά του Τάργκα Φλόριο με το οποίο θ' ασχοληθούμε πιο κάτω.

Εκτός απ' τις δυο πανίσχυρες ομάδες, όμως, υπήρχαν και πέντε Λόλα T212, που έμελλε ν' αποτελειώσουν την δεύτερη έκπληξη του 55ου Τάργκα Φλόριο. Τα αυτοκίνητα έτρεχαν στην κλάση των Αρχιεπίων έως 2.000 κ. εκ. με οδηγούς τους Μπαννιέ, Πάκκα και Νικαντέμι, γι' τα τρία αυτοκίνητα της Έκιορι Φιλινιέττι, και τους Βέιρ—Καντενέ και Ζάντρα—Γκόπ—σέ δύο ιδιωτικές συμμετοχές. Στην ίδια κλάση έτρεχαν δύο Άμπαρθ, με τους Ταρομάζο και Βιρτζίζιο κι' ένα παλιό Σέβρον—Μπέ Έμ Βέ.

Οι Λόλα τερμάτισαν 1, 2, 3 στην κλάση τους και ο Μπαννιέ, που ήταν οδηγός και τήμ μόνιμα, ήταν ένας πολύ ατυχισμένος άνθρωπος. Κι' αυτό, γιατί, παράλληλα, τερμάτισε... τρίτος στην γενική!

Αυτοί ήταν οι πρωταγωνιστές, γι' τις πρώτες τουλάχιστον θέσεις κι' έτσι τους είδαμε τó Σάββατο τó μεσημέρι στην Ταέρντα και τó Τσεφαλά.

Γιατί η ιστορία μας αρχίζει σ' αλήθεια, από τó Σάββατο! Από την στιγμή που φίλος πιλότος της Αλιτάλια μας μετέφερε απ' τó Παλέρνο στην Ταέρντα. Από εκείνη την στιγμή και μετά, αρχίζουν οι υπραιότερες 24 ώρες της αυτοκινητικής μας ζωής. Κι' επειδή κάθε μία απ' αυτές έχει μείνει βαθιά χαραγμένη σέ νού, πιστεύουμε ότι είναι πρατιμότερο να σας τις μεταφέρουμε σαν χρονικό. Έτσι, ίσως μπορέσουμε να σας δώσουμε μία πληρέστερη εικόνα τού ταξιδιού μας στην αυτοκινητική Μέκκα μας... Τó Τάργκα Φλόριο.

Άς ξεκινήσουμε, λοιπόν...

## ΠΑΛΕΡΜΟ, ΣΑΒΒΑΤΟ, 15 ΜΑΪΟΥ. ΟΡΑ 10 π.μ.

Στό ξενοδοχείο φθάνει ο Βιταέντιο. Μ' ένα Ρενώ και μία νάιλον σακκούλα. Έχει κανονίσει να πάμε μαζί σέ Τσεφαλά, όπου μένει η ομάδα της Πόρος. Ξεκινάμε με... χίλια. Όλοι οι Σικελοί πάνε με χίλια. Μέσα σ' αυτούς δρόμους τού Παλέρμο που είναι μία ελληνική πόλις, με μεγαλύτερα απ' τó ελληνικό, σήματα... Δεν μιλάει πολλά αγγλικά και δεν μιλάω πολλά Ιταλικά! Έτσι η συζήτηση είναι, αναγκαστικά, περιορισμένη. Από την νάιλον σακκούλα βγάζει έναν μικρό... εκκεντροφόρο! Τόν ρωτώ γιατί τόν έχει στην νάιλον σακκούλα. Πριν προλάβω, όμως, να μου δώσει απάντηση, έχουμε φθάσει σ' ένα ύψος γκαράζ! Ο Σικελός φίλος μου βγαίνει από τó αυτοκίνητο με τόν εκκεντροφόρο σέ χέρι. Βγαίνω κι' εγώ! Στό βάθος τού γκαράζ θριασκευτεί ένα μιλί Φιατ 595 Έσοο—Έσοο! Μά κάτι παχιά λάστιχα, καινούρια βάλονα, σπληγμένα ψηλά. Ακολουθεί συζήτηση με πολλό Ο και πολλό Ε. Ο μηχανικός λέγεται Τσαρμίνο. Τό Φιατ είναι αγωνιστικό. Φωνές, καυγές μικρές, γι' τó αν ο εκκεντροφόρος είναι καλός ή όχι. Αν βέ φθάσει σ' 8.200 στροφές —όπως τού αδελφού του σ' τή Ρώμη— ή όχι! Περισσότερες φωνές, και τó Φιατ βγαίνει έξω κάνοντας «μπάκα-μπάκα» και ηγαίοντας πάνω-κάτω και δεξιά-αριστερά, σαν νευρώσατο. Ακαλαυθεί «δοκιμαστική» σ' αυτούς δρόμους της πάλεως με τόν υπεργρόφοντα σέ δεξί κάθισμα. «Πρώτη» 8.200, «δεύτερη» 8.200, «τρίτη» 8.200. Φρένα, «πρώτη» 8.200, «δεύτερη» 8.200! Άνθρωποι ηθδούν δεξιά κι' αριστερά, μωρά βάζουν τó κλάμμα, ένας δατυνομικός κυττά και... χαμογελά. «Φιατ» «ταϊνκαυεσέντο» προσπαθούν να παραβγούν! Όλα με φαρβιές ζόντες και διπλές. Έπιστροφή σ' τó Τσαρμίνο. Μικρή αύσκαφι, μεγάλος καυγός νάμε κάτω από ένα... φορητό —σχεδόν— με 8.200 στροφές σ' τή «δεύτερη». Τό μηχανήμα «βγάζει» 50 ίππους Ντίν! Και πάει σ' τόν Σικελό διάβολο!

## ΟΡΑ 11 π.μ.

Έπιστροφή σ' τó Τσαρμίνο. Μικρή αύσκαφι, μεγάλος καυγός και τελικά αποφασιζεται να τοποθετηθεί ο νέος εκκεντροφόρος. φθάνει τρίτος άνθρωπος με Φιατ 500L. Ο τόπος είναι γεμάτος από Φιατ 500L. Αποφασιζεται αναχώρησι, πρώτα γι' τó Ταέρντα και από εκεί γι' τó Τσεφαλά.

Η αναχώρησι πραγματοποιείται εν μέσω φωνών με άλλους οδηγούς, καυγών συζητήσεων με υπρόσκατους πεζούς σ' τις διαβάσεις, άλλου μικρού καυγού στην κεντρική αγορά της πάλεως με πωλητή ιχθύων και περισσότερων «Όσοο» και «Έσσεε»... Έπιτέλους στην Όταστράντα. Νέος δρόμος που πάει σ' τó τσιρι-



στικά συγκροτήματα που έγιναν τα τελευταία χρόνια στις άκτες πέρα απ' το Τσαρφαλού. Μέχρι το Μπουσφορνέλο κανένα πρόβλημα. Στο Μπουσφορνέλο δεξιά για Τσέρντα.

### ΩΡΑ 12.30, ΤΣΕΡΝΤΑ

Άνοιξη την πόρτα του αυτοκινήτου και πατώ το δεξί μου πόδι στον δρόμο. Πριν προλάβω καλά-καλά να κατεβώ, ακούγεται «Όσο» από 50 στόματα. «Μόκινα, στούπιπαι!» Αύτκινητα, ήλιθια!

Οι τοίχοι αίσθησαν, το δέρμα μου τέντωσε και τ' αυτιά μου πόνεσαν. Μπροστά μου, μέσα στον κεντρικό δρόμο της Τσέρντα, πέρασε μία Άλφα 33-3 κάνοντας τουλάχιστον 120 χιλιόμετρα! Ο ήχος απ' τις εξεστρίσεις της ήταν τρομερός. Ανέβηκα στους τοίχους και κατέβηκα από αήμα μου για να μου πη ότι είχε φθάσει στο Τάργκα Φλόριο.

Ο κεντρικός δρόμος του χωριού είναι όπως τα πύλες στο Μόν. Δεξιά υπάρχουν τα «σάντις» κι' αριστερά τα πύλες. Κατασκευές μόνιμες, που κάθε χρόνο γίνονται καλύτερες, με θέσεις για βενζίνες, χώρους για τους δημοσιογράφους και τους μηχανικούς και γενικά, ό,τι χρειάζεται ένα κανονικό σπρουντ. Πίσω απ' τα πύλες υπάρχει ένα χωμάτινο «πάντοκ», όπου συγκεντρώνονται τα αυτοκίνητα πριν και μετά τον αγώνα. Σημείες ανεμίζουν παντού και μυρίζουν έντονα καμένο λάδι και λάστιχο. Δεκάδες Σικελικοί στέκουν πίσω απ' τα σίδερα και χαϊδεύουν τα αυτοκίνητα. Στέκω και κυτιών γεμάτος επιληψία, όταν από μακριά, ακούγεται για μία ακόμη φορά, ο γνήριμος ήχος.

Γυρίζω το κεφάλι μου αριστερά, προς την είσοδο του χωριού. Από την γενιά Εσπράδαλλις η μουσούδα μιας δούλερας 33-31 Περνά καταβάνοντας στις ταχύτητες, σπαταλά για λίγα δευτερόλεπτα στο πύλες και ο οδηγός της, ο Άντριε Ντέ Αντάμιτε, λέει κάτι στους μηχανικούς.

Το αυτοκίνητο Εκκίνα και πάλι και χάνεται στον λόφο πίσω απ' το χωριό. Στον δρόμο εξακολουθούν να κινούνται τα «τανκουεταίντο» σαν να μη συμβαίνει τίποτα απολύτως. Έφθασα στην Τσέρντα. Στην καρδιά του Τάργκα Φλόριο. Καθόμαστε για λίγα ακόμη λεπτά και μετά αποφασίζουμε να επισκεφθούμε το... άλλο αρχηγείο!

### ΤΣΕΦΑΛΟΥ, ΩΡΑ 2.30

Η ιστορία επαναλαμβάνεται! Πριν καλά-καλά παρκάρισε το αυτοκίνητο, περνούν δύο Πόρες 908-3. Την μία την οδηγεί ο Μύλλερ και την άλλη ο Σιφφέρ. Γυρίζουν από ανεπισημής δοκιμαστικές. Τα αυτοκίνητα καταβάνουν από γκαράζ του Ενεδοχίου κι' ακολουθούν. Μέσα στο σκοτάδι — σχετικό — προσπαθούμε να φωτογραφίσουμε μερικές απ' τις τεχνικές λεπτομέρειες των αυτοκινήτων. Αν τα καταφέραμε ή όχι, θα το δείτε — ή όχι! — σ' αυτές τις σελίδες. Ο Ροντρίγκεθ συζητά με τους μηχανικούς του, ο Έλφοντ περνά με το κράνος του ριγμένο στον ώμο, οι

Αυτό είναι το Τάργκα Φλόριο! Το αυτοκίνητο είναι Φερράρι.



τεχνικοί μοντάρουν το τετράπαχο λάστιχο στις ζάντες. Η στροφή είναι πιο ήσυχη απ' την Τσέρντα, αλλά δεν ύστερεί διόλου σε... κυρετό.

Σε κάθε γωνιά βρίσκεται ένας οδηγός. Ο Μπράιαν Ρέντμαν τράκι για μεσημέρι. Δίπλα του κάθεται ο Τζέκυ Όλμπερ και πιά πέρα ο Μπουνιέ, ο Ροντρίγκεθ, ο Στόμμελεν και ο μικροσκοπικός Κινούνεν.

Όλοι τρώνε, και ακεπάμαστε ότι είναι ώρα να κάνουμε το ίδιο! Σέ μία «τρατορία» απέναντι από το Σάντα Λουτσία, το Ενεδοχία που μένει η ομάδα της Πόρας — για να μπορούμε να τρώμε και να παρακολουθούμε! Περνούν ταχύτητες 9115 και περίεργα Ότσιμπάνκι Α-112. Ένα κατακόκκινο Ντάρντ από την Άγγλια, βγαίνει με δυό άτομα για την ανεπισημη δοκιμαστική του.

Δεν λέμε να ξεκαλλήσουμε, αλλά πρέπει, γιατί στις 8 το βράδυ θα Εκκινήσουμε για το δουνά! Για να βρούμε θέσι, να στήσουμε την οικητή μας και να περιμένουμε να έλθω Κυριακή, για να δω με τον αγώνα!

### ΠΑΛΕΡΜΟ, ΣΑΒΒΑΤΟ, 8 μ.μ.

Το Ρενά είναι φορτωμένο με σάντουιτς, κουδέρτες και «δινά»! Ξεκινάμε για κάποιο σημείο κοντά στο Κάμποφελίτσε. Ο Βιταέντο λέει ότι πρέπει να φύγουμε νωρίς, αν θέλουμε να φθάσουμε κόπιατε κι' αν θέλουμε να βρούμε ένα μέρος να μείνουμε. Δεν τόν πολυπιστεύουμε, γιατί είχαμε στο νου μας ούτα που συμβαίνουν εδώ. Τις αναβάσεις από μέσα της εβδομάδας και το έξοχωςματικό ταξίδιο σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας, όπου γίνονται «αγώνες». Αγώνες που γίνονται σχεδόν στο κρυφά, για να μην πάη κόσμος! Κι' αν μερικοί άνθρωποι της ΕΛΠΑ σκέπτονται να «φτιάξουν» εκείνο το δουνά στο κέντρο της Αθήνας — για να μας ικανοποιήσουν — κάνουν πάρα πολύ άσχημα γιατί ίσως θα έπρεπε να σκέπτονται κάποιο άλλο δουνά, που υπάρχει πολύ πιο κοντά τους. Αυτοί οι άνθρωποι δεν θα έπρεπε να γράφουν «εξωστρέφο» άρθρα για μας που παραπονιόμαστε για τις αναβάσεις που γίνονται στο Τρίκαλο Κορινθίας, γιατί δεν είμαστε εμείς που ενδιαφερόμαστε για το που γίνονται οι ελληνικοί αγώνες, αλλά οι θεαταί, που πρέπει να πάνε στο Τρίκαλο Κορινθίας. Κι' αν δεν λοβαίνουν απ' όλη τους τις δικές μας θέσεις, σε λάθουν τουλάχιστον απ' όλη τους το κοινό, που πρέπει να κάνει 250 χιλιόμετρα για να παρακολουθήσει έναν αγώνα χωρίς καμιά παράδοση και ιστορία. Απορροίτη η ορασιουπή στο καθ' ύψος και οι επόμενες γραμμές θα σας εξηγήσουν γιατί.

### ΣΙΚΕΛΙΚΑ ΒΟΥΝΑ, ΩΡΑ 9.00 μ.μ.

Δεν υπάρχουν, όμως, λέξεις για να σας μεταφέρουν αυτό που είδαν τα μάτια μας. Πάνω στις πλαγιές, πλάι στον δρόμο, κάτω απ' τα λιγοστά δέντρα της Σικελικής Γης, πάνω στα δέντρα υπήρχαν άνθρωποι. Χιλιάδες άνθρωποι. Και αυτοκίνητα. Χιλιάδες

αυτοκίνητα, που έφθαναν συνεχώς σε μία απόκλιση ασφάλ. Άπ' τις 9, το βράδυ του Σαββάτου μέχρι τις 4 και 30 το πρωί της Κυριακής έφθαναν συνεχώς! Έφθαναν και τα τοποθετούσαν στο πιο άπιαστο μέρη. Πάνω στις πλαγιές, μέσα σε χαντάκια, πάνω σε αυτοσχέδιες βάσεις που έστησαν με τετράγωνες πέτρες. Παντού. Σύμφωνα με τους μετρητέστερους υπολογισμούς της οικελικής αστυνομίας, περισσότερα από 500.000 άτομα παρακολούθησαν τον αγώνα! Κι' αυτός ο αριθμός δεν επιτυγχάνεται με συνεχείς αλλαγές στο αγωνιστικό πρόγραμμα και με αναβάσεις τύπου «Τρίκαλο Κορινθίας». Κόπιατε είχαμε την Πόρη, αλλά φρόντισαν να την «τασκαλώσουν» με χίλιους δυό τρόπους.

Η νύχτα της Κυριακής πέρασε έτσι. Κάτω από έναν σφαιρά γεμάτο άστρα, με τραγούδια απ' τις αυτοσχέδιες ορχήστρες που έφτιαχναν οι νεαροί Σικελιάνοι και φωνές απ' το δουνάτο αυτό πλῆθος. Καθόμαστε μέσα στη οικητή, μουσαλίντας μικρές τίτσες και πίνοντας κροσί «στημένο με το πόδι», όπως δήλωσε ο Βιταέντο.

Γάρω, δεκάδες τραχόπιτα με ολόκληρες οικογένειες, που έτρωγαν, έπαιζαν χαρτιά ή τραγουδούσαν. Γέροι, νέοι, μικρά παιδιά και μικρά γύριζαν δεξιά κι' αριστερά.

Ένα θέσιμα όμοιοτα, μεγαλειώδες και συγκινητικό! Ένα θέσιμα που μας έδωσε κουράγιο αφάνταστο για την τύχη του αγαπημένου μας σπρ. Ένα θέσιμα που ο κάθε πραγματικός φίλος του αυτοκινήτου πρέπει να δη... Η μάλλον να σί ε σ θ ν θ ή. Γιατί το Τάργκα Φλόριο είναι περισσότερο μιά ασφάλ από αισθητικές εντυπώσεις που δεν προέρχονται μόνο απ' το κέντρο της όρασης. Όλα τα αισθητήρια όργανα λοβαίνουν μέρος σ' αυτό το Μαγικό όργιο!

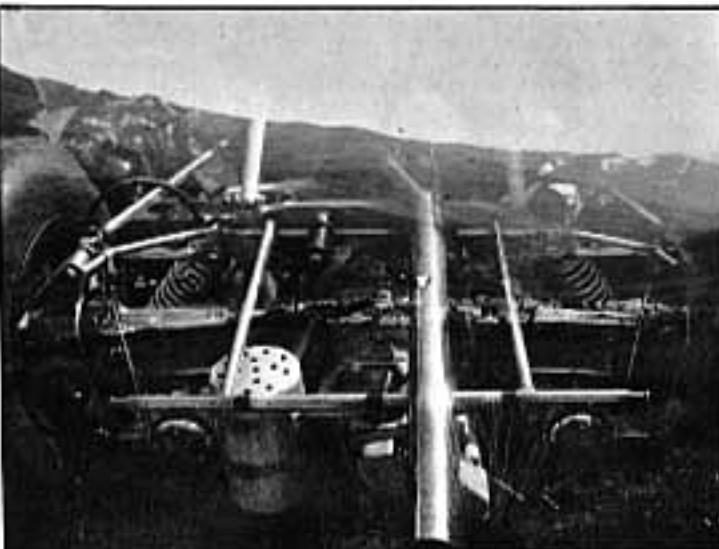
Το μάτι βλέπουν τους ανθρώπους που φωνάζουν, τα δουνά που υψώνονται γυμνά και κάθεται γύρω, τις φωτιές που ανάβουν παντού, τα πολύχρωμα καπέλλα που γράφουν «Τάργκα Φλόριο» και τα αυτοκίνητα που τρέχουν στον αγώνα. Τ' αυτιά ακούν τον άερα, τους κινητήρες και τα τραγούδια. Η μύτη μυρίζει την Εσρή μουρουδιά της Σικελικής Γης. Το δέρμα ρουφά κυριολεκτικά ατόν τον ολοκάθωρο άερα...

### ΩΡΑ 5 ΤΟ ΠΡΩ!

Ο Βιταέντο με ζυπά από έναν σάντουιτς και μάλλον όηλυσχο όνο. Σπυρμένει και δεν πρέπει να χάσω την εικόνα.

Βγαίνω απ' τη οικητή και δέχομαι ένα ακόμη «σάκ». Οι πλαγιές, σε απόσταση 10 χιλιομέτρων απ' το σημείο που βρίσκομαι, είναι γεμάτες ανθρώπους, αυτοκίνητα και τραχόπιτα! Η θέσιμα είναι — όπως είπα ο Σικελός φίλος μου — εκπληκτική! Βλέπω τον δρόμο χωραγμένο μακριά στο δουνά. Κάτω φαίνονται πάντε τουλάχιστον χιλιόμετρα. Και μπροστά στο πόδι μου βρίσκεται η ασφαλτος, πάνω απ' την όπια θα περάσουν τα αυτοκίνητα του αγώνας. Δυό φουρκέτες και μερικές αναγίτες στροφές των 140 χιλιομέτρων, είναι κι' αυτές μέσα στην άκτινα δράσεως της φωτογραφικής μηχανής και των ποδιών μου.

Πίνουμε ζεστό καφέ που πουλά ένας μικρός Σικελός. Τρώμε λίγο και μετά αρχίζει η αγωνία της άνομης. Η Εκκίνηση δίνεται στην Τσέρντα, στις 9, και η ώρα είναι 5 και 30'. Το πώς



Σύνθεσις! Ο φακός της μηχανής μας συνεδύασε τα σικελικά δουνά με τους θεατάς και την συνάρτησι ενός αρχετύπου!

πέρασαν αυτές οι ώρες δεν έχει σημασία. Σημασία έχει ότι κόπιατε έφθασε η ώρα... «Χ».

### ΩΡΑ 9

Γίνεται μιά απέναντη ήσυχια! Κονείς δεν μιλά κι' όλοι ακούν τα ραδιόφωνα τους. Από την Τσέρντα μεταδίδεται η Εκκίνηση. Υστερικές κραυγές, που δίνουν να καταλάβω ότι η Άλφα Ρομέο 33-3 του Νίνο Βακαρέλλα Εκκίνησε! Πίσω της ακολουθούν η Άλφα του Ντέ Αντάμιτε και μετά η Άλφα του Στόμμελεν. Τα τρία αυτοκίνητα είχαν κάνει τους ταχύτερους γύρους στις έπιοιμες δοκιμές. Ο Ζερράρ Λαρρούς Εκκινά πρώτος από τους οδηγούς της Πόρας και μετά ακολουθεί ο Πέντρο Ροντρίγκεθ με την 908-3 της Γκόλφ.

Ένα-ένα τα αυτοκίνητα Εκκινούν. Κάθε 15 δευτερόλεπτα! Πάνω από ένα εκατομμύριο μάτια κορφάνονται σε μία μακρινή κορυφή, που πάνω της διακρίνεται αμυδρά ο δρόμος.

Η μεγάλη ήσυχια έρχεται για δεύτερη φορά. Όλοι περιμένουν ν' ακούσουν τον ήχο του πρώτου αυτοκινήτου.

Και Εκκινά, στις 9 και 12' περίπου, από μακριά αρχίζει ν' ακούγεται αμυδρά ο ήχος όχι ενός αλλά τριών αυτοκινήτων!

Τραγουδάς φωνές συμπληρώνουν την εικόνα! Είδαν ένα κόκκινο σημάδι! Είναι μιά Άλφα Ρομέο μπροστά.

Οι ήχοι από τις εξεστρίσεις ακούγονται όλο και πιο δυνατά. Εκχωρίζουν οι άλλες και το σημάδι, δυό κόκκινα κι' ένα ασπέρνιο, λαμποκοπούν στον ήλιο.

Με κομμένη την ανάσα παρακολουθούμε. Η ταχύτητες τους φέρνουν. Ο τρόπος που χάνονται και εμφανίζονται πίσω απ' το δέντρο εκπληκτικός.

Το πρώτο μου Τάργκα Φλόριο δεν με απογοήτευσε, τουλάχιστον μέχρι αυτή την στιγμή.

Το αυτοκίνητο φθάνουν στις στροφές και τις κύβειες που βρίσκονται όκριθώς κάτω από μας. Ο Βακαρέλλα οδηγεί με την εύχη των Σικελών θεών στο δεξί του κάθισμα. Η Άλφα τινάξεται σαν αβίε μετά από κάθε στροφή και οι αλλαγές του γραφωτέρου δάσκαλου της Ιταλίας — ο Νίνο είναι καθηγητής στο Παλέρμιο — ακούγονται σαν μουσική σ' ένα περίεργο όργανο.

Το αυτοκίνητο ανεβαίνει την πλαγιά, και το παρακολουθούμε με κομμένη την όραση.

Περνά από μπροστά μας! Κλείνουμε τ' αυτιά μας απ' τον πόνο. Οι Ιταλοί χειροκρατούν σαν μονιακοί και φωνάζουν: «Βίβα Νίνο» και «Φόρτσα Άλφα». Η Άλφα χάνεται στο βάθος του δρόμου, σηκώνοντας χαρτιά και χώρα. Και πριν καλά-καλά συνέλθουμε, περνά η δεύτερη Άλφα του Ντέ Αντάμιτε με την Πόρας του Λαρρούς στις εξεστρίσεις της.

Οι Σικελικοί γυροφέρνουν την Πόρας και χειροκρατούν την Άλφα! Η Πόρας είναι πρώτη σε χρόνο — όπως εξηγήσαμε στο τέλος του άρθρου μας — μιά που Εκκίνησε 9η και βρέθηκε πίσω απ' τον Ντέ Αντάμιτε που Εκκίνησε δεύτερος και φυσικά, τον Βακαρέλλα που Εκκίνησε πρώτος. Όμως, οι Σικελικοί είδαν ένα κόκκινο αυτοκίνητο μπροστά κι' αυτό τους ικανοποίησε απόλυτα!

Περιμένουμε για τις Πόρας του Ροντρίγκεθ και του Σιφφέρ. Έπρεπε και οι δύο να έχουν περάσει πριν απ' τον Έλφοντ και άμεσα μετά τον Ντέ Αντάμιτε.

Οι Πόρες, όμως, δεν φαίνονται πια! Άπ' το ραδιόφωνο ακούμε — μέσω μεταφραστή, φυσικά! — ότι ο Ροντρίγκεθ εγκατέλειψε! Έξω απ' το Κολεσάνο οι φίλοι της Πόρας είχαν γράψει στην ασφαλτο «Πόρες»! Και την νύχτα της Κυριακής οι φίλοι του Νίνο έσβησαν την λέξη με μισοιά! Ο Ροντρίγκεθ θύκε από μιά στροφή, πάτησε στη μισοιά και η Πόρας πήγε κατ' εύθειαν μέσα σ' ένα σπύλι! Ο Μεξικάνος δεν έπαιξε τίποτα απολύτως, αλλά το αυτοκίνητο στράβωσε πολύ!

Έτσι η πρώτη Πόρας δεν πρόλαβε να συμπληρώσει ούτε ένα γύρο!

Ο Μπράιαν Ρέντμαν — συνοδηγός του Σιφφέρ — έφυγε από τον δρόμο στο καλό καθόμμενο — όπως μας είπε ο Ροντρίγκεθ σε μιά συζήτηση που είχαμε μαζί του στο άσραπλάνο απ' το Παλέρμιο στη Ρώμη — και χτύπησε σ' έναν τοίχο. Το αυτοκίνητο πήρε φριτιά και ο Ρέντμαν έχει εγκαύματα πρώτου και δευτέρου βαθμού στο πρόσωπο και στα χέρια. Χρειώστηκαν 35 λεπτά για να τον βγάλουν έξω. Κι' η δεύτερη Πόρας δεν συμπλήρωσε ένα γύρο. Έτσι, η τιμή του Τσουφενχάουζεν έπεσε στους ώμους του Έλφοντ, και ο Βρετανός ήταν μιά άληθινή ναυδοσία! Γιατί ο «Κουίκ Βικ», στον δεύτερο γύρο πήρε την θέσι του Γάλλου! Γάρω με γύρο πιάζε την Άλφα και την πιάζε άσφρικτικά! Προσπαθούσε να βρή χώρο να περάσει, μ' έναν τρόπο όργιο και πρωτόγονο. Οι θεαταί είχαν μείνει βρωμένοι. Ο Έλφοντ ήταν άποφασισμένος να περάσει την Άλφα στο δρόμο.



Η ώρα έχεσε πιά τή σημασία της. Μόλις πέρασαν τό γρήγορα αὐτοκίνητα, έγινε ένα μεγάλο κενό και μετά ὄρχισαν νάρχωνται τὰ μικρότερα.

Ἡ Λόλα τοῦ Μπουνιέ πέρασε πρώτη ἐνῶ ἔπρεπε νά περάσει ἡ Λόλα τοῦ Γιάντσεν. Ὅμως, κί αὐτό τό αὐτοκίνητο εἶχε φύγει ἀπό τόν δρόμο και χτύπησε πάνω σ' ένα Fiat 500 πρὶν ἀκόμη συμπληρώσει τόν πρώτη γύρο. Ὁ ὁδηγός του μεταφέρθηκε ἀπό νοσοκομεῖο με ἑλαφρὸ τραῦματα.

Ἀκολούθησαν ἡ Λόλα τοῦ Πάρκε, ένα ἰταλικό A.M.S. με κινητήρα Ἄλφα Ρομέο 1300 τοποθετημένον πίσω, μὴ Φερράρι Ντινο, ένα Ἄμπαρθ 2000 με ὁδηγὸ τόν Βιρτζίλιο κί ένα παλιό Σέβρον - BMW.

Καί μετά, μὴ ἀτέλειωτη σειρά ἀπὸ Πόρες, περισσότερα Σέβρον και ἀκόμη περισσότερα —και ταχύτατα— Πόρες 911S. Μετά ἀπὸ ένα μεγάλο κενό και ἀκόμη περισσότερα Πόρες, αὐτή τή φορά με κινητήρα κάτω ἀπὸ 2000 κυβικά. Ἀνάμεσα τους τρία ταχύτατα Ὀπελ GT, ετοιμασμένα ἀπὸ τόν Κονρέρο, και τέλος, ένα τρομαρὸ γρήγορο Ντάρ με τόν Λυράν, διάφορα ἰταλικά σπασιαλε και τέλος, στήν κλάσι μέχρι 1000 κυβικά εκαστοῦ, περισσότερα Ἄμπαρθ 1000 πού πηγαίνουν ἀσν τόν ἀνερα.

Ὅταν ὅλα πέρασαν, έγινε και πάλι σιωπή και ὁ δρόμος γάμια ἀπὸ κάσμο πού ἔφαχνε νά θρῆ ἄλλες καλύτερες θέσεις. Βλέπετε, κάθε γύρος ἀπὸ Τάργκο εἶναι 72 ὁλόκληρα χιλιόμετρα και χρειάζεται μισή ώρα και περισσότερο γιὰ νά τὰ καλύψετε!

Περμένονμε 35 λεπτά γιὰ νά δοῦμε τό πρώτο αὐτοκίνητο και ἦταν —εὐτυχῶς— πάλι ἡ Ἄλφα τοῦ Νίνο Βακαρέλλα. Νέες φωνάς, χειροκροτήματα, ἰταλικές σημείες και ἡ Ἄλφα χόθηκε γιὰ μὴ ἀκόμη φορά σὰ δουνά. Σαρόντα δύο δευτερόλεπτα πέρασαν και τὸ διδύμο ξεναφάνηκε! Ἐμπρός ὁ Ντέ Ἀντάμιτε και πίσω ὁ Ἐλφορντ! Ἐνας ἀληθινός ακυλακαυγός, πού μόνα ἀπὸ Τάργκο Φλόριο μπορεί νά φανῆ, σ' ὅλη του τήν μεγαλαπρέπεια.

Ὁ Ἐλφορντ ἔξακολουθοῦσε νά εἶναι επικεφαλῆ, ἀλλὰ ὁ Βακαρέλλα, πού τὸ ἤξερε πάρα πολύ καλά, εἶχε ἀναίσει τους κροναούς και ἡ Ἄλφα πετοῦσε χαμηλά.

Ἡ τρίτη Ἄλφα τοῦ Στόμπελεν, δέν πέρασε. Ἐμενε μερικά χιλιόμετρα πὸ πάνω ἀπ' τὸ σημείο πού παρακολουθοῦσαμε. Εἶχε σπῆσει τὸ ἀκροῦνιο τῆς παλιῆς 33-3 πού ὁδηγοῦσε.

Μέχρι τόν τέταρτο γύρο, ἡ εἰκόνα ἔμενε ὡσα. Ἐκτός ἀπὸ τὸ ὅτι ὁ Βακαρέλλα εἶχε πιά ἀπομακρυνθῆ ἀρκετά και εἶχε κάνει δική του τήν πρώτη ἔξαι και σὲ χρόνο.

Στὴ μισή τοῦ ἔκτου γύρου, ὁ Λαρραού (πού εἶχε ξενακαθίσει ἀπὸ κῆθισμα) εἶχε λάστιχο. Τὸ μετέδωσαν τὰ γουόκι-τῆκι τῶν κριτῶν και τ' ἀκούσαμε, πάλι, μῆσω μεταφραστοῦ. Δέκα λεπτά ὀργότερα, ἡ Πόρες πέρασε ἀπὸ μπροστά μας ἀργά. Τὸ πῶσω δεῖξαι λάστιχο εἶχε φύγει τελείως ἀπὸ τήν ζάντα πού γύριζε γυμνή στήν ἀσφαλτο, πετώντας σπῆδες.

Ὁ Ἄγγλος εἶχε θυλῆι τὸ γυαλιό του και χρονογελοῦσε θλιμμένα. Οἱ Σκελαί σόναζον «μιαουσα»! Πέντα χρόνια νικοῦσε ἡ Πόρες μέσα ἀπὸ χωράσια τους και αὐτὸ ΔΕΝ τους ἄρεσε καθόλου! Καί ὅμως, τὴν στιγμή τῆς ἐγκαταλείψεως, ἡ Πόρες ἦταν πολύ μπροστά! Στὸ χρόνο.

Με τήν ἀπειλή τῶν γερμανικῶν αὐτοκινήτων μακριά, οἱ δύο Ἄλφα ὄρχισαν νά κάνουν ἐπιθετικὴ δυνάμει!

Τὸ ἐνδιαφέρον συγκεντρώθηκε ἀπὸ Λόλα και τῆς Πόρες 911S. Στὸ Ὀπελ και τὸ βαυμασία Ἄμπαρθ 2.000.

Ὁ ἥλιος ἔκαιγε, οἱ «ορανοσιότες» και οἱ «μυρονότες» εἶδιναν κί ἔπαρσαν, και τὸ πρώτο τραπέζι εἶχαν ἄρχισαι νά στήνωσαν.

Γιὰ τόν 6α, τόν 7α, τόν 8α και τους ἄλλους μέχρι τόν 11α γύρο, τὰ πράγματα δέν ἄλλαξαν. Ἦταν, ἔξθασια, κρίσιμα, γιατί ἂν οἱ Πόρες ἔμεναν ἀπὸν ἀγῶνα, τότε τὰ πράγματα θά ἦταν πάλι πὸ ἐνδιαφέροντα. Ὅλοι οἱ ὁδηγοί τους εἶχαν βελιώσει πρὶν ἀπὸ τόν ἀγῶνα ὅτι και αὐτὸ τὸ Τάργκο θά ἦταν δικὸ τους.

Στῆς 2 τὸ μεσημέρι, ἀκούσαμε ἀπὸ τὸ ραδιόφωνο ὅτι ἕνας Ἴταλός ὁδηγός εἶχε χάσει τὴ ζωή του, ὅταν ἡ Ἄλφιν του χτύπησε πάνω σ' ἕναν τοίχο. Τὸ πρώτο θανατηφόρο δυστύχημα ἀπὸ Τάργκο σὲ 35 ὁλόκληρα χρόνια!

Τὸ ραδιόφωνο εἶπε: Ἄλφα ὁ θῆναι! Καί τὸ Σκελικό δουνά ἀσίστηκαν ἀπὸ τὸ κλάσον χιλιῶδων αὐτοκινήτων! Οἱ ἔχαι τους ἀπτήχησαν στῆς πλοῦτες, φωτοβολίδες ἀνέθθηκαν ἀπὸν αἰερανό και ἰταλικές σημείες ὄρχισαν νά κυματίζουν. Γιὰ μὴ ἀκόμη φορά, τὸ ὄσμο ἦταν μεγαλειώδες. Ὁ ἥλιος ἔφαπτε ἀργά πῶσω ἀπ' τίς ἀγρῆς κορυφές κί ἔκανε φωτεινές γραμμές με τίς ὀκτίνες του.

Ὅταν τὸ ραδιόφωνο εἶπε ὅτι μὴ ἀκόμη Ἄλφα τερμάτισε στήν δεύτερη θέσι, ἡ κατάσταση πλησίασε τόν ὕστερισμό. Ἡ Ἴταλία εἶχε νικήσει τήν Γερμανία ἀπὸ Τάργκο Φλόριο.

Αὐτός δέν ἦταν ὄπως ἕνας ἀγῶνας αὐτοκινήτων. Ἦταν μὴ μάχη ἀνάμεσα σὲ δύο ἔθνη. Σὲ δύο πιστώω. Σὲ δύο τρόπους σκέψης.

Μόλις τίς φωτογραφικές μου μηχανές, ἔδωσα τίς τσέπες μου ἀπὸ τὸ φίλμ και τὰ τακτοποίησα στὴ θολίτσα μου.

Γύρω μου, μὴ ὁλόκληρη μαρμηγκιά ετοιμαζόταν νά φύγει. Τραγουδῶντας, φωνάζοντας και γελάοντας.

Στόθηκα γὸ λίγο, κυττώντας τὴ Λόλα και τὴ Σκελική Γῆ.

Εἶχα, ἐπιτέλους, ἀποκαφεθῆ τήν Μόκκα μου.

Κί ὅσα και νά σᾶς φαίνεται περιέργο, εἶχα ἐκπληρώσει ἕναν ἀπ' τους «ακοπούς» τῆς ζωῆς μου.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ὁ ἀγῶνας τελείωσε στῆς 3 τὸ ὀπόγευμα. Στὸ Παλέρνο φθάσαμε στῆς 10 και μισή τὸ βράδυ.

Ζήσαμε ένα ἀπ' τὰ μεγαλύτερα μπιλιιορίσματα πού ἔχουν γίνει στὴ Γῆ!

Τέσσερις σειρές αὐτοκινήτων ἦταν ἀμαρτημένες ἀπὸν δρόμο και ἡ σειρά ἔπερνοῦσε τὸ 30 χιλιόμετρα!

Ἐνα θουνό ἀπὸ Σύνταγμα! Μὴ ἀραῖ εἶχαμε τήν Παρηθα!

## ΚΡΕΤΑΣ ΚΑΒΑΘΑΣ

### ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΚΑΘΕ ΓΥΡΟΥ

Στὸ Τάργκο Φλόριο ἐπιπρωτεῖ, φυσικά, τὸ ἀρβόδοξο σύστημα χρονομετρήσεως. Σὲ συνάρτησι, ὅμως, με τήν ἐξέλιξι τοῦ ἀγῶνος, μπορεί ὁ πρώτος νά τερματίσει πέμπτος ἢ εἰκοστής! Ὁ λόγος εἶναι ὅτι ἡ ἐκκίνηση δέν γίνεται ἀπὸ ὅλα τὰ αὐτοκίνητα ταυτοχρόνως, ὅπως στῶς ἄλλους ἀγῶνες, ἀλλὰ με 15" διαφορά, πού σημαίνει ὅτι τὸ αὐτοκίνητο ἀπ' ἀριθμὸν «10» ξεκινᾶει δέκαμινα λεπτά μετὰ τὸ αὐτοκίνητο «1».

Εἶσαι, ἀπὸ τέλος τοῦ ἀγῶνος, ἀν τὸ αὐτοκίνητο «10» εἶναι πίσω ἕνα λεπτό ἀπὸ τὸ «1», θά τὸ ἔχη καρδιάκι κί ἂς ἔχη τερματίσει πίσω...

Σᾶς δίνουμε τώρα, τήν πραγματικὴ κατάταξι τοῦ καθενὸς ἀπὸ τους ἑξῆςκα γύρους τοῦ σιρκαῖ τῶν 72 χιλιομέτρων. Καί ἡ Πόρες τῶν Ἐλφορντ—Λαρραού, παρ' ὅτι πατέ δέν πρῶσπῆσαι τήν Ἄλφα τῶν νικητῶν, ἦταν πρώτη ἀπὸν ἀγῶνα σὲ ἀρκετούς γύρους μέχρις ὅταν νά τόν ἐγκαταλείψει!

Προσέξτε πῶσω τρομαρὴ ἦταν ἡ μάχη!!

1ος ΓΥΡΟΣ: 1) Ἐλφορντ—Λαρραού (Πόρες 908/3) 35' 36" 8. 2) Βακαρέλλα—Ἐξεμαν (Ἄλφα 33-3) 35' 40" 9. 3) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ (Ἄλφα 33-3) 36' 06" 1.

2ος ΓΥΡΟΣ: 1) Βακαρέλλα—Ἐξεμαν 1 ὄρα 9' 47" 6. 2) Ἐλφορντ—Λαρραού 1 ὄρα 10' 24" 8. 3) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ 1 ὄρα 10' 55" 4.

3ος ΓΥΡΟΣ: Βακαρέλλα—Ἐξεμαν 1 ὄρα 43' 52" 9. 2) Ἐλφορντ—Λαρραού 1 ὄρα 45' 37" 7. 3) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ 1 ὄρα 45' 50" 6.

4ος ΓΥΡΟΣ: 1) Ἐλφορντ—Λαρραού 2 ὄρες 19' 23" 3. 2) Βακαρέλλα—Ἐξεμαν 2 ὄρες 19' 41" 7. 3) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ 2 ὄρες 21' 31" 9.

5ος ΓΥΡΟΣ: 1) Ἐλφορντ—Λαρραού 2 ὄρες 53' 10" 4. 2) Βακαρέλλα—Ἐξεμαν 2 ὄρες 54' 23" 5. 3) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ 2 ὄρες 55' 52" 2.

6ος ΓΥΡΟΣ: 1) Ἐλφορντ—Λαρραού 3 ὄρες 28' 29" 3. 2) Βακαρέλλα—Ἐξεμαν 3 ὄρες 29' 27" 9. 3) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ 3 ὄρες 30' 22" 7.

7ος ΓΥΡΟΣ: Βακαρέλλα—Ἐξεμαν 4 ὄρες 06' 42" 2. 2) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ 4 ὄρες 07' 45" 2. 3) Μπουνιέ—Γουάστμπερν 4 ὄρες 21' 40" 5 (Λόλα T-112, 1800 κ.έ.).

8ος ΓΥΡΟΣ: 1) Βακαρέλλα—Χέζεμαν 4 ὄρες 42' 32" 9. 2) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ 4 ὄρες 43' 34" 1. 3) Μπουνιέ—Γουάστμπερν 5 ὄρες 03' 02" 8.

9ος ΓΥΡΟΣ: 1) Βακαρέλλα—Χέζεμαν 5 ὄρες 18' 27" 8. 2) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ 5 ὄρες 19' 52" 8. 3) Μπουνιέ—Γουάστμπερν 5 ὄρες 41' 39" 9.

10ος ΓΥΡΟΣ: 1) Βακαρέλλα—Ἐξεμαν 5 ὄρες 57' 26" 8. 2) Ντέ Ἀντάμιτε—Βάν Λένιπ 5 ὄρες 57' 53" 6.

### ΤΕΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

1) Νίνο Βακαρέλλα—Τόνε Ἐξεμαν (Ἄλφα 33-3) 6 ὄρες 35' 46" 2.

2) Ἀντρία Ντέ Ἀντάμιτε—Γκιζ Βάν Λένιπ (Ἄλφα 33-3) 6 ὄρες 36' 57" 9.

3) Γκακί Μπουνιέ—Πήτερ Γουάστμπερν (Λόλα T-212) FVC) 7 ὄρες 00' 05" 2.

4) Μπερνάρ Σκενιέτ—Πάουλ Κέλλερ (Πόρες 911S) 1 γύρο πίσω.

5) Μάικ Πόρες—Ρίτσαρντ Ἄγγουιτ (Λόλα T-212) FVC) 1 γύρο πίσω.

6) Τζαζβίλο Πούτσι—Ντῆτερ Σμιτ (Πόρες 911S) 1 γύρο πίσω.

7) Ἀντόνιο Νικαντόμι—Τζένοθαν Γουίλιαμς (Λόλα T-212) FVC) 1 γύρος πίσω.

Ταχύτατος γύρος: Βίκ Ἐλφορντ (Πόρες 908-3) 33' 45" 6. (4ος).

Μ.Ω.Τ. νικητῶν: 120.055 χλμ/ὄρ.

