

ΕΛ
ΠΑ5^ε
RALLYE
HALKIDIKI

2 - 4 SEPTEMBRE 1980

G VII

5^ο ΔΙΕΘΝΕΣ ΡΑΛΛΥ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣΗ 5^η
ΑΠΟΤΥΧΙΑ

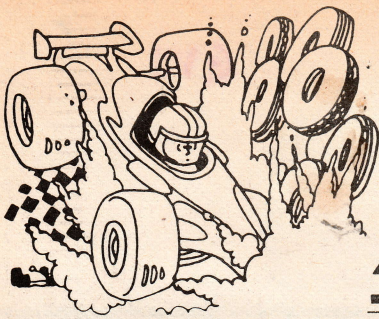
Αυτή την εικόνα παρουσίαζε η άφετηρία του 5ου ράλλυ Χαλκιδικής την πρώτη βραδιά καθώς μία ραγδαία βροχή έκανε τους πάντες να τρέχουν για να βρουν καταφύγιο.

Ο Δ. Χιωτίδης κάτω από την προστασία μιας ομπρέλας κάτι λέει στον Φ.Φ που φωτογραφίζει, ο Δ. Καλτσούνης ετοιμάζεται να ξεκινήσει και ο κύριος δεξιά έχει φορέσει κιόλας το μαγιό του.

Για μία ακόμα χρονιά το 5ο Διεθνές Ράλλυ Χαλκιδικής εξελίχθηκε σε έναν — δυστυχώς — αδιάφορο και σχεδόν άποτυχημένο αγώνα. Για πέμπτη συνεχή χρονιά το Χαλκιδικής δεν μπόρεσε να βρεί το δρόμο του, δεν μπόρεσε να σταθεί. Η συμπτωματική μάχη για τον τίτλο ανάμεσα σε δύο μέτριους αλλά γνωστούς οδηγούς ήταν η μόνη ενδιαφέρουσα διεθνής «νότα» μαζί με τον επίσης γνωστό — αλλά όχι φίρμα Πορτογάλο Τόρρες, μερικούς Βούλγαρους, μερικούς Τούρκους και ένα Πολωνό.

Και σαν να μην έφθαναν αυτά ήρθε και η απογοήτευση από τη μεριά των Έλλήνων οδηγών που, ενώ κάποια στιγμή —





AUTO ΣΠΟΡ

στη μέση του Α' μέρους του αγώνα — βρέθηκαν στην κορυφή (Μοσχούς - «Ιαβέρης») στη συνέχεια δεν μπόρεσαν να κρατήσουν την θέση αυτή — ο Μοσχούς δηλαδή, γιατί ο Ίαβέρης δεν ήταν δυνα-

1
Μόνος του ο Ζανίνι αλλάζει λάστιχα, μέσα στο σέρβις του, στην ειδική του Χαλομώντα. Για σιγουριά άραγε το κάνει;

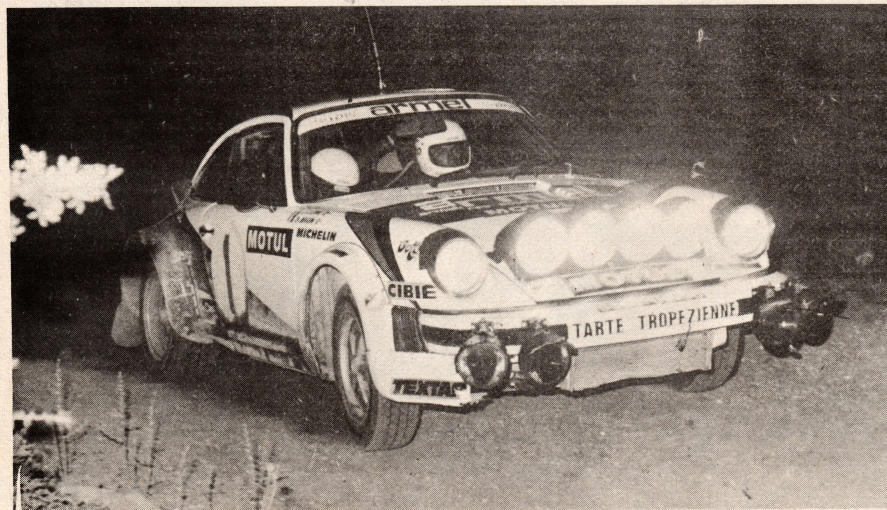
2
Με τα 280 DIN της Πόρσε Άλμερίας ο Μπεγκέν... σκάβει το χώμα. Τα λάστιχα Μισλέν που φορούσε το αυτοκίνητό του τον ικανοποίησαν απόλυτα όπως είπε στο τέλος.

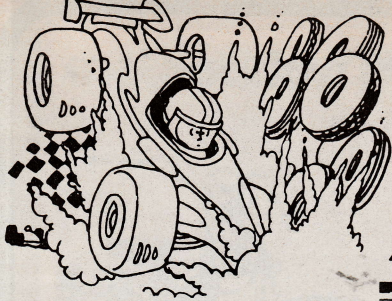
τόν να βρίσκεται εμπρός από τις Πόρσε. Βέβαια η Πόρσε 911 Καρέρα των Μπεγκέν και Ζανίνι με τις 3.000 κ.έκ. και τους 280 περίπου ίππους ήταν πολύ πιο δυνατές από το Ντάτσουν 160J των 1952 εκ. του Μοσχού με τους 190 - 200 ίππους ή το Έσκορτ του «Ιαβέρη» με 2.000 κ.έκ. και 160 - 170 ίππους περίπου. Όμως μία προσεκτικότερη μελέτη των περυσινών χρόνων του Κλάιντ, του Πρελιάσκο ή του Μοσχού και σύγκρισή τους με τους χρόνους των Ζανίνι - Μπεγκέν δείχνουν ότι οι δύο Πόρσε δεν ήταν πιο γρήγορες από την Άσκονα, στο μεγαλύτερο μέρος του αγώνα. Και φυσικά υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο Μοσχούς και ο

«Ιαβέρης» είναι πιο γρήγοροι οδηγοί από τους δύο ξένους. Πιστεύουμε ότι ο Μοσχούς τουλάχιστον υπερέτιμωσε περισσότερο από το κανονικό τους δύο αντίπαλους του. Με ένα «σχέδιο δράσεως» σίγουρα θα ήταν νικητής, ενώ ο «Ιαβέρης» ίσως μπορούσε κι αυτός να κρατηθεί εμπρός από τον Μπεγκέν. Οι Πόρσε είναι δυσκολοδήγητα αυτοκίνητα παρά το γεγονός ότι η Χαλκιδική τις ευνουούσε, με τα γρήγορα κομμάτια της και τα λίγα «σπαστήρια». Το σιγουρο πάντως είναι πως αν οι δύο Έλληνες είχαν το σέρβις και τα μέσα των οδηγών των δύο Πόρσε, δεν θα έχαναν την πρώτη θέση. Ένα ακόμη σοβαρό στοιχείο που συνετέλεσε στην καθίζηση του «Χαλκιδικής» είναι η κακή και πρόχειρη οργάνωση από το Αγωνιστικό Τμήμα της ΕΛΠΑ. Πρωτ' απ' όλα το τμήμα αυτό είναι εικονικό μιά και αποτελεί στην ουσία από δύο - τρία άτομα. Ο οργανωτικό βάρος είχε πέσει στις ΛΑΑ και ΠΑΛΑΣ. Μέχρι και ο πρόεδρος της ΑΛΑ είχε εκστρατεύσει στη Χαλκιδική. Άραγε τι είδους οργάνωση θα μπορούσε να κάνει το «Αγωνιστικό» αν έλλειπαν αυτές οι δύο λέσχες — καλύτερη ή χειρότερη;

Όμως η αδιαφορία των ανθρώπων που οργανώνουν τον αγώνα δεν σταματά εδώ. Υποτίθεται ότι γίνεται ο αγώνας αυτός στη Χαλκιδική για να βοηθήσει κάπως την τουριστική της προβολή. Και γνωρίζουν τις όμορφιές της οι οδηγοί, οι συνοδηγοί και οι μηχανικοί. Όμως, όσοι δεν ανήκουν σε μία από αυτές τις κατηγορίες αποκλείεται να γνωρίσουν τη Χαλκιδική. Βλέπετε, οι άνθρωποι της ΕΛΠΑ, φρόντισαν να την θάψουν στο μαύρο σκοτάδι της μακεδονικής νύχτας. Ούτε φωτογραφίες, ούτε τηλεόραση, ούτε τίποτε. Ρίξτε μιά ματιά στις φωτογραφίες που συνοδεύουν το ρεπορτάζ αυτό για να πεισθείτε. Που είναι οι παραλίες της Χαλκιδικής, που είναι το πράσινό της, που είναι οι αμμουδιές της;

Επί τέλους κύριοι της ΕΛΠΑ, δεν διαφημίζουμε τον Ήλιο του Μεσονυκτίου, ούτε σκοτεινά τούνελ τη νύχτα. Άκρογιάλια, ήλιο και ήρεμη πράσινη βλάστηση θέλουμε να προβάλλουμε. Όταν όμως ο αγώνας ξαφνικά ξεκινάει και τερματίζει με φώτα πως στην ευχή θα το επιτύχουμε; Όταν μάλιστα η προβολή του αγώνα ήταν — στο έσωτερικό τουλάχιστον — ανάλογη με αυτή ενός «Παλλάδιου». Ακόμη και ο Ίκαρος μετά την τιμωρία των αγώνων της λέσχης του α





ΑΥΤΟ ΣΠΟΡ

ΣΟΑΑ, κινείται περισσότερο δραστήρια απ' ό,τι το αγωνιστικό της ΕΛΠΑ, γιά να προσελκύσει συμμετοχές πού, όπως ξέρουμε, μόνο αυτές δίνουν κύρος σέ ένα αγώνα.

Και κάτι ακόμη. Η έκλογή του ξενοδοχείου πού διάλεξε η ΕΛΠΑ γιά στρατηγείο πρέπει μάλλον νά εξέθεσε τόν ελληνικό τουρισμό παρά νά τόν ώφέλησε, άν τουλάχιστον συμπεριφέρονται σέ όλους μέ τόν τρόπο πού διαπιστώσαμε τίς λίγες μέρες πού μείναμε στό πολυδιαφημισμένο συγκρότημα Πόρτο - Καρράς και τήν «έξυπνέτηση» πού ήταν από τίς χειρότερες πού έχουμε συναντήσει ώς τώρα.

Από πού νά άρχισουμε και πού νά τελειώσουμε.

Από τό λιγδωμένο τραπεζομάντηλο του έστιατορίου, όπου πληρώνεις τήν μπριζόλα... 425 δρχ. και τό κρασί τής δικής τους, ντόπιας παραγωγής... 330 δρχ. ή φιάλη, τό μουτρωμένο γκαρσόνι ή τήν ρεσεψιόν πού χρέωσε τόν υπογράφοντα τηλέφωνο πού... δέν έγινε ποτέ και σέ άλλους, όπως μάς είπαν, γεύματα πού κι αυτά δέν έγιναν. Τό τρομερότερο δέ είναι ότι τήν διαχείριση του ξενοδοχείου όπου μείναμε τήν έχουν οι Άγγλοι οι οποίοι βέβαια δέν αντιμετώπιζουν τό θέμα του ελληνικού τουρισμού μέ εθνικά κριτήρια αλλά μόνο μέ κερδοσκοπικά. Και ο νοών (άπό ξενοδοχοτουριστικά) νοετώ!

Όλα αυτά λοιπόν τά στοιχεία συνέθεσαν τήν άποτυχημένη ταυτότητα του «5ου Χαλκιδικής». Δυστυχώς δέ οι έλπίδες γιά τό μέλλον διαγράφονται ίδιες. Οι άνθρωποι μέ τά μπλαιζερ, τούς θυρεούς στά πέτα και τίς ψευτοαστραφτερές καρφίτσες μέ τά σήματα *έθελουτφλου*. Έτσι ο πρόεδρος τής ΕΛΠΑ τό μόνο πού βρήκε νά πεί ήταν ότι του χρόνου τό Χαλκιδικής θά έχει συντελεστή 5 αντί 4 πού είχε φέτος. Έδώ καράβια χάνονται δηλαδή και αυτοί χαμπάρι δέν παίρνουν. Δυστυχώς δέν είναι δυνατόν νά καταλάβουν — φαίνεται — οι άνθρωποι αυτοί ότι όχι 5 αλλά και 25 συντελεστή νά πάρουν, αλλά πράγματα χρειάζεται νά γίνουν γιά νά όρθοδοθήσει ο αγώνας.

Μέ λίγα λόγια, όταν γίνεται ένα «Παλλάδιο» ή ένα «Ρόδο» μέ τίς διάφορες «μαϊμούδες» τους, τούς «Λάκηδες» ή ό,τι άλλο θέλετε ΞΕΣΗΚΩΝΕΙ ολόκληρη τήν Άττική και τίς διάφορες περιοχές απ' όπου περνάει.

Τό «Χαλκιδικής» πέντε χρόνια τώρα, όχι έχει ξεσηκώσει, αλλά ούτε καν έχει ξυπνήσει ούτε τήν Άττική, ούτε τή Θεσσα-

ΤΟ ΦΙΛΜ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ 5ο ΔΙΕΘΝΕΣ ΡΑΛΛΥ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ

2 - 4 Σεπτεμβρίου 1980

Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα ράλλυ,

Βαλκανικό πρωτάθλημα ράλλυ,

Πανελλήνιο πρωτάθλημα ράλλυ.

Διαδρομή: 1003.64 χλμ σέ δύο φάσεις.

Άσφαλτος: 444,50 χλμ, χώμα: 559.14 χλμ.

Πρώτη φάση: 2 - 3 Σεπτεμβρίου 1980: 501.82 χλμ.

Δεύτερη φάση: 3 - 4 Σεπτεμβρίου 1980: 501.82 χλμ.

Ειδικές διαδρομές: 20

Δέν ξεκίνησαν: «Μέλας» (Φόρντ Έσκορτ RS), Γραμματικόπουλος (Λάντα 1600) Μακρυνός (Φόρντ Έσκορτ RS), «Σημέτρα» (Φόρντ Έσκορτ RS).

λονική ούτε τή Χαλκιδική. Και γι' αυτό υπεύθυνοι δέν είμαστε βέβαια ούτε έμεις, ούτε οι πελαργοί του Έθνικού Κήπου. Άς δούμε όμως και τόν αγώνα.

Οι συμμετοχές

Έκτός από τούς Ζανίνι και Μπεγκέν μέ Πόρσε 911 πού ανήκουν και οι δύο(!) στην ομάδα τών Γάλλων αδελφών Άλμέ-

Ο Θεσσαλονικίος Μανωλόπουλος έπιασε τόν τίτλο του κυπελλούχου Β. Ελλάδος. Με ένα BMW 2002 σωστά προετοιμασμένο «έσπασε» τήν κακοδαιμονία πού κινήγησε τούς οδηγούς τής συμπρωτεύουσας σ' αυτόν τόν αγώνα.

ρας και μονομαχούν γιά τό πρωτάθλημα, υπήρχαν 9 ακόμη ξένοι, στό σύνολο τών 66 πληρωμάτων. Ο Πολωνός Κρούπα μέ Ρενώ 5 Άλπιν, οι Βούλγαροι Κόλεφ (Ρενώ 5 Άλπιν) Νικόλωφ (131 Άμπαρθ), οι γνωστοί μας Τούρκοι Καραμάνογλου (Έσκορτ 2000) Κοσίμπαϋ (Μουράτ 131 1,6) Σαχίν (Έσκορτ RS 2000) και ό Τόρρες μέ ένα Έσκορτ RS από τόν Σάτον άκολουθούμενος άπό στρατιά σέρβις.

Από τούς Έλληνες οδηγούς ξεχώριζαν στην κορυφή ό Γ. Μοσχούς μέ τό Ντάτσουν, ό «Ιαβέρης» μέ τό Έσκορτ RS 2000 τής Τρίμ και συνοδηγό τόν... Κ. Φερτάκη. Όσοι θά άναρωτηθούν τί συνέβη μέ τόν Κ. Στεφανή λέμε ότι γιά τό Χαλκιδικής μόνο ήταν συνοδηγός τής «Ένης». Κι ακόμη οι Μοσχούτης (Έσκορτ RS), «Λεωνίδα» (Ρενώ 5Α), Χαμπής, Σωτηριάδης, Καλεμτζάκης, Χατζηχρήστου, Πεσμαζόγλου, Κοκκίνης, Παπατριανταφύλλου, Ψηφίδης, Παναγιωτόπουλος, Μανολόπουλος, Χαλιβελάκης, γιά νά άναφέρουμε μερικούς από αυτούς.

Ο αγώνας

Μιά δυνατή βροχή ξεπροβόδισε οδηγούς και αυτοκίνητα στην εκκίνηση τής πρώτης φάσης του αγώνα τήν Τρίτη τή βράδυ. Στην πρώτη ειδική διαδρομή Όρμουλια (10.23 χλμ) ό «Ιαβέρης» «χτύπησε» τόν ίδιο ακριβώς χρόνο μέ (8' 06'') μέ τό θηρίο του Ζανίνι.

Ο Μπεγκέν πού βρισκόταν μιά ολόκληρη βδομάδα πριν από τόν αγώνα στη Χαλκιδική όργωνοντας τούς δρόμους ή-



ταν τρίτος με 8'19". Τέσσερα δευτερόλεπτα πιο πίσω βρέθηκε το Ντάτσουν. Από το χώμα της Όρμυλίας, που σε πολλά σημεία ήταν σαν πούδρα, πέρασαν όλα τα αυτοκίνητα και μπήκαν χωρίς απώλειες στην 2η ειδική των Βράσταμων. Στά 8,26 χλμ (όχι εύκολο χώμα) ο Ζανίνι ξεχώρισε με 7'20". Μοσχούς και «Ιαβέρης» χτύπησαν τον Μπεγκέν, που ήταν τέταρτος, κάνοντας τους ξένους στα σέρβις να μιλάνε για τους δικούς μας με θαυμασμό και πριν καλά - καλά ν' ανάψει η μάχη. (Ο Έλληνας βέβαια ανταποκριτής της «Εκίπ» δεν είδε τίποτα. Α.Κ.)

Στην τρίτη ειδική (13,29 χλμ χώμα) ή Πόρσε του Ζανίνι πέταξε φωτιές με 10'36".

Πολύ κοντά του όμως, χωρίς να χάσει την επαφή, ήταν ο «Ιαβέρης» που πήρε τη δεύτερη θέση. Ένας πραγματικός άθλος μπροστά στα θηρία που συναγωνίζονταν. Ο Μπεγκέν εκεί ήταν τρίτος και ο Μοσχούς τέταρτος. Ψηλά κρατιόντουσαν ο Τόρρες, ο Κρούπα, ο Νικόλωφ και ο Χαλιβελάκης (Κορόλα 1600) Στη Μ. Παναγιά (31,78 χλμ) σε χώμα και ασφαλτο, ο Μοσχούς ήταν πρώτος με χρόνο 24'07". Ακολούθησαν οι Μπεγκέν με 24'25" και

Σκυμμένος στις σημειώσεις του ο Κωνσταντακάτος καθοδηγεί τον Γ. Μοσχού και το Ντάτσουν μέσα στη χωματινή ειδική της Όρμυλίας. Η συνεργασία έφερε το αποτέλεσμα της.



TO WHO'S WHO ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ

Ο Αντόνιο Ζανίνι, ένας από τους δημοφιλείς οδηγούς ράλλυ στην Ισπανία αλλά και πολύ γνωστός διεθνώς, γεννήθηκε στη Βαρκελώνη στις 9 Φεβρουαρίου 1948.

Είναι παντρεμένος από το 1973 και έχει ένα αγόρι 6 χρόνων και ένα κορίτσι 2 χρόνων.

Πριν το αυτοκίνητο είχε λάβει μέρος σε μερικούς αγώνες μοτοσυκλέτας.

Την καριέρα του σαν επαγγελματία οδηγός άρχισε πριν 10 χρόνια, έχοντας μάστι το 1970 και μία μεγάλη επιτυχία στο ράλλυ Κόστα Μπράβα, όπου κέρδισε την πρώτη θέση της γενικής. Από το 1970 ως το 1977, ήταν οδηγός της Σέατ.

Ο Ζαν Μπεγκέν είναι από τους καλύτερους οδηγούς ράλλυ στη Γαλλία και πολύ γνωστός στην Ευρώπη.

Γεννήθηκε το 1947, είναι παντρεμένος και μένει στη Γκρενόμπλ. Έχει αποφοιτήσει από τη σχολή οδηγών αγώνων του Μαννύ - Κούρ άπ' όπου βγήκαν πολλά γνωστά ονόματα, όπως ο Άρνου, ο Σεβέρ κλπ. Η καριέρα του άρχισε το 1962 με αγώνες ταχύτητας ενώ το 1964 έκανε τον πρώτο αγώνα του στα ράλλυ, στην πατρίδα του με μία Α. Ρομέο στο γκρουπ 1. Πέρυσι κέρδισε το γαλλικό πρωτάθλημα ράλλυ, ενώ φέτος είχε αρκετές σημαντικές επιτυχίες (νικητής του ράλλυ Αντίμπ, του ράλλυ «Τών 4 Νομών», και του «Πολωνικού» ράλλυ).

«Ιαβέρης» με 25'41". Ένα λάστιχο στο σημείο αυτό έριξε τον Ζανίνι αρκετά πίσω. Ο χρόνος του 27'40" μιλάει από μόνος του.

Στον Πολύγυρο έγκατέλειψε ο «Ζαν - Λύκ» (Έλληνας!) και στην Άρναια οι Πεσματζόγλου και Αυκιόγλου από βλάβη.

Στό δρόμο προς την πολύ γρήγορη ειδική του Χολομώντα (ασφαλτος 26.37 χλμ) σημειώθηκαν αρκετές εγκαταλείψεις. Ο Χαμπής, ένας από τους διεκδικητές του Κυπέλλου Β. Ελλάδος, έγκατέλειψε από μηχανική βλάβη, όπως επίσης και ο

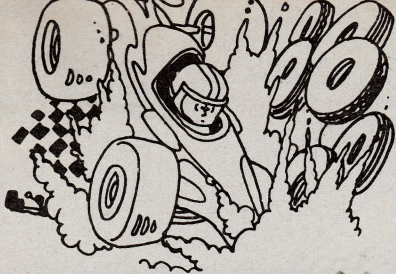
Ψηφίδης (Καντέτ GTE), ο Τούρκος Μπακιόγλου, ο Σκουλαριώτης (BMW 2002) και ο Ξενάκης (Λάντα).

Ο Ζανίνι κέρδισε και τον Χολομώντα. Ήταν εμφανής η προσπάθεια του Ισπανού να καλύψει τη διαφορά και να χωρίσει από τους πρώτους μετά το «καπέλο» 3,5' που πήρε αλλάζοντας λάστιχα.

Στη Δούμπια, 7η ειδική, ο Ζανίνι κέρδισε πάλι καθαρά (5'15"), ενώ ο Μπεγκέν ήταν δεύτερος με 5'33". Στην 8η ειδική πάλι ο Ζανίνι ήταν πρώτος, ενώ ο «Ιαβέρης» ήταν δεύτερος. Στην 9η ειδική, στα Σήμαντρα, ο «Ιαβέρης» ήταν πρώτος με 11'37". Στα Βράσταμα ταχύτερος ήταν ο Ζανίνι ακολουθούμενος από τον Μπεγκέν.

Στο πρώτο σκέλος τερμάτισαν μόνο 37 αυτοκίνητα, αριθμός σχετικά μικρός για ένα αγώνα χωρίς ιδιαίτερα σκληρά κομμάτια διαδρομής.

Στην τελική κατάταξη του α' μέρους οι Μπεγκέν - Λέν ήταν πρώτοι με 2 ώ.5'7" και ακολουθούσαν: 2) Ζανίνι 2 ώ.5'18" 3) Μοσχούς, 2 ώ. 6'46", 4) «Ιαβέρης» 2 ώ.7'15", 5) Τσουμπρίκωφ 2 ώ.19'52" 6) «Κάρλο» 2 ώ.20'30", 7) Τόρρες 2 ώ. 20'35", 8) Χαλιβελάκης 2 ώ.21'54", 9) Νικόλωφ 2 ώ.22'06" 10) Κρούπα 2 ώ.22'12", 11) Σωτηριάδης, 12) Χατζητσουπάνης, 13) Παναγιωτόπουλος, 14) Παπατριανταφύλλου, 15) Καλεμτζάκης, 16) Καραμάνογλου, 17) «Λεωνίδας», 18) Μανωλόπουλος, 19) «Ένη», 20) Κοκ-



Συζήτηση για όλους και για όλα του απεσταλμένου μας με τον Αντόνιο Ζανίνι: για τον αγώνα, το αυτοκίνητό του, το Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα. Αριστερά παρακολουθεί με ενδιαφέρον ο Λέν συνοδηγός του Μπεγκέν.



κίνης, 21) Κοσίμπαυ, 22) Καλτσούνης, 23) Γεμενής, 24) Κουκίδης, 25) Μοσχούτης κλπ.

Όπως φάνηκε στην τελική κατάταξη του α' μέρους, οι διαφορές ανάμεσα στους 4 πρώτους ήταν τόσο μικρές που προμήνυαν μεγάλη μάχη για την επικράτηση. Μπεγκέν και Ζανίνι έπαιζαν με μία διαφορά 11". Έναμιση λεπτό πιο πίσω από τον Ζανίνι ήταν ο Μοσχούς, ενώ ο «Ιαβέρης» ακολουθούσε με διαφορά 1 λεπτού και κάτι. Προβλήματα σοβαρά από το Α' μέρος είχε ο Μοσχούτης που πήγαινε με 3 κυλινδρους και ο Κοσίμπαυ που είχε προβλήματα με τον κινητήρα.

Το Β' Μέρος

Άμέσως μετά την εκκίνηση, οι μηχανικοί του Μοσχούτη έλυσαν το καπάκι και βρήκαν ένα κοκκοράκι να έχει φύγει από τη θέση του.

Έβαλαν ένα νέο καπάκι που είχε φτάσει από την Αθήνα και ο Παύλος ξεκίνησε. Πριν όμως μπει στην α' ειδική έγκατελειψε από φλάντζα.

Στην κορυφή ο Μπεγκέν προσπαθούσε να κρατήσει την πρωτοπορία, αλλά ο Μοσχούς έφερε πρώτο χρόνο μαζί με τον Ζανίνι αφήνοντας το Γάλλο τρίτο. Οι χρόνοι τους ήταν 7'54" και 8'04". Ο «Ιαβέρης» ήταν τέταρτος με 8'07". Ο Ισπανός κέρδισε την 2η και 3η ειδική ανεβαινοντας σταθερά.

Η επόμενη ειδική της Μ. Παναγιάς ήταν σημαδιακή τόσο για τον αγώνα όσο και για τον Μπεγκέν που τα έχασε όλα.

Μία βλάβη των φρένων τον «χρέωσε» 9 λεπτά και μαζί την απώλεια της δεύτερης θέσης και κάθε ελπίδας να «πιάσει» την κορυφή. Έτσι γρήγορα το σκηνικό άλλαξε και το ενδιαφέρον από ελληνικής πλευράς μεγάλωσε, αφού ο Μοσχούς πέρασε δεύτερος.

Από τις υπόλοιπες έξι ειδικές ο Ζανίνι κέρδισε τις τέσσερις, ενώ ο Μοσχούς με τον Μπεγκέν μοιράστηκαν τη νίκη στις άλλες δύο.

Έτσι άτονα, τελείωσε ο αγώνας για 23 πληρώματα, από τα οποία τα 17 ήταν ελληνικά.

ΤΟ ΜΟΝΟ ΒΕΒΑΙΟ ΟΤΙ ΘΑ ΚΕΡΔΙΣΕΙ ΜΙΑ... ΠΟΡΣΕ!

Λίγο μετά την άπονομή ο Ζανίνι μάς δήλωσε περιχαρής φυσικά: Φοβήθηκα τον κινητήρα γιατί ορισμένες φορές έφτασε να δουλεύει στα όριά του.

— Πώς βλέπεις την εξέλιξη του φετινού ευρωπαϊκού πρωταθλήματος ράλλυ.

— Πιστεύω ότι όλα θα κριθούν στο γύρο της Γαλλίας και στο ράλλυ της Ισπα-

νίας. Όλα είναι δυνατό πάντως να συμβούν.

— Πώς σου φάνηκε η διοργάνωση; Ήταν σωστή, και όλα δούλεψαν με ακρίβεια.

Αυτά ήταν τα τελευταία λόγια του Ισπανού οδηγού, κάτω από το άγρυπνο βλέμμα της γυναίκας του Γκλόρια.

Μπορούσα να κερδίσω

Συζήτηση άστραπη με τον Ζάν Μπεγκέν και τον συνοδηγό του Λέν.

Μπεγκέν: «Τό πρόβλημα που είχαμε στο β' μέρος του αγώνα με τα φρένα, μάς στοιχίσε 9 λεπτά. Χωρίς αυτή την ποινή ίσως να είχαμε κερδίσει.

ΤΕΛΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ

1) Ζανίνι-Σαμπιτέρ	(Πόρσε 911)	καθυστ. 4ώρ.09'29"
2) Μοσχούς-Κωνσταντακάτος	(Ντάτσουν 160 J)	» 4ώρ.12'08"
3) Μπεγκέν-Λέν	(Πόρσε 911)	» 4ώρ.12'37"
4) Ιαβέρης -Φερτάκης	(Έσκορτ RS)	» 4ώρ.14'14"
5) Τόρρες-Μοραΐς	(Έσκορτ RS)	» 4ώρ.35'23"
6) Τσουμπρίκωφ-Ίλιεφ	(Ρενώ 5A)	» 4ώρ.36'53"
7) Κρούπα-Μυστικόφσκι	(Ρενώ 5A)	» 4ώρ.41'02"
8) «Κάρλο»-«Κομνηνός»	(Ρενώ 5 TS)	» 4ώρ.42'45"
9) Μ. Χαλιβελάκης-Πετρόπουλος	(Κορόλλα)	» 43'23"
10) «Λεωνίδας»-Αρκέντης	(Ρενώ 5A)	» 4ώρ.48'39"
11) Χατζητσοπάνης-Ρενέσης	(Έσκορτ RS)	» 5ώρ.00'16"
12) Γεμενής-Στιβαχτάρης	(Ντάτσουν) 60 SSS)	» 5ώρ.01'49"
13) Καραμάνογλου-Κάν Ούνλου	(φ. Έσκορτ RS)	» 02'03"
14) Μανωλόπουλος-Κουρόγλου	(BMW 2002)	» 5ώρ.03'18"
15) Κοκκίνης-Παυλή	(μιτσουμπισί 1,6)	» 5ώρ.09'01"
16) Καλτσούνης-Μαρκάκης	(Καντέτ GTE)	» 5ώρ.14'19"
17) Μπαλίδης-Ορλιάκης	(Νταϊχάτσου A 20 KD)	» 5ώρ.14'27"
18) Τσιτσικλής-Μιχαηλίδης	(Καντέτ GTE)	» 5ώρ.19'01"
19) Μακρής-Φουσαράς	(Τογιότα Κορόλλα)	» 5ώρ.19'49"
20) Χατζηχρήστου-Διαμαντιδάης	(Ασκόνα)	» 5ώρ.22'22"
21) Παπαδαμαντιού-Λουκάς	(Τογιότα Κορόλλα)	» 5ώρ.26'29"
22) Κολοκοτάς-Κάμτσιος	(Έσκορτ RS)	» 5ώρ.30'41"
23) Αποστολόπουλος-Αθανασίου	(Μάζντα 323)	» 5ώρ.49'50"

Κ. ΓΚΟΤΣΙΝΑΣ

ΕΔΩ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ...

● Οί κουβέντες και τὰ σχόλια δίνουν και πέρανε πριν τόν άγώνα, σχετικά με τίς επιδόσεις τών οδηγών μας έναντι τών ξένων. «Τί θα κάνει ο Μοσχούς με τίς πανίσχυρες Πόρσε;», «Ο Ίαβέρης θα περιορισθεί για μιá θέση στην έξαδα και νίκη στην ομάδα 1, ή θα βρεθούμε πρό εκπλήξεων;», «Θά κερδίσει ο Μοσχούτης τόν Τόρρες;», «Τί θα κάνει ο «Λεωνίδα» με τούς Τσουμπρίκωφ και Κρούπα, με ίδια αυτοκίνητα;» και άλλα πολλά είτε καλοπροαίρεται είτε όχι.

Όλοι περίμεναν ότι μετά τής Χαλκιδικής θα ξεκαθάριζε τό πρωτάθλημα Ράλλυ στην Όμάδα 1. Όμως ή έγκατάλειψη τών Μοσχούτη και Παναγιωτόπουλου και ή νίκη του Μακρή, άφησαν ακόμη περισσότερα έρωτηματικά.

● Στεναχωρημένοι οί Σωτηριάδης - Κέπελης στην άνασυγκρότηση, για 4 λεπτά ποινη που χρεώθηκαν στην άπλή διαδρομή Δουμπιά - Μεταλλεία Βαύβδου. Τά θεωρούν άδικαιολόγητα γιατί έκ τών πραγμάτων άναγκάστηκαν, όπας και όλοι οί άγωνιζόμενοι, να κάνουν 4 χιλιόμετρα περισσότερα και να χάσουν μερικές θέσεις στην άνασυγκρότηση.

● Ο «Ίαβέρης» ακόμη δέν μπορεί να καταλάβει πώς στην ειδική διαδρομή Δουμπιά Α΄ χωρίς πρόβλημα κάνει 6'01 (στην κάρτα του γράψανε 8'01) και στη Δουμπιά Β΄ κάνει... 5'39 με τό αυτοκίνητο διαλυμένο. Μήπως οί χρονομέτρες έπρεπε να είναι πιο «προσεκτικοί»;

● Άσχημες άναμνήσεις έχουν οί Μοσχούς - Κωνσταντάκος από τά Σήμαντρα και τίς δύο φορές. Συγκεκριμένα την πρώτη φορά συνάντησαν 4 αυτοκίνητα θεατών να κινούνται άνάποδα μέσα στην ειδική και τη δεύτερη φορά ο «έπαγγελματισμός» του Ζανίνι τούς στοιχίσε τουλάχιστον 1 λεπτό, καθώς ο Ίσπανός, που

είχε σοβαρό πρόβλημα στην άνάρτησή του δέν τούς έκανε χώρο να τόν προσπεράσουν.

● Τό μήνα του μέλιτος έκανε στη Χαλκιδική τό ζεύγος Κοκκίνη. Ό πίνακας τών συμμετοχών πάντως έγραφε Σ. Κοκκίνης - Α. Παυλή. Νοσταλγοί του — ελεύθερου — παρελθόντος. Πάντως επειδή τό Λάνσερ ήταν βαρυφορτωμένο μερικά από τά άτομα τής συνοδείας έφθασαν στη Χαλκιδική μέ... ώτο - στόπ. Πάντως τό αυτοκίνητό του είναι σέ τόσο κακή κατάσταση πού άπορεί κανείς πώς είναι δεύτερος στη βαθμολογία τής Όμάδας 1.

● Καιρό είχε να έγκαταλείψει ο Παναγιωτόπουλος και πράγματι λυπηθήκαμε πολύ γι' αυτό. Δυστυχώς ή βλάβη του (άκραξόνιο) έχει μάλλον σχέση με την άνυπαρκτή «συμπάρσταση» τής εδώ άντιπροσωπείας, παρά με την ικανότητα τών νέων του μηχανικών πού δουλεύουν με μοναδικό μεράκι.

● Τέσσερις όπαδοί του Ψηφίδη — όπως τουλάχιστον δήλωσαν στην άστυνομία — έβρισαν χυδαία και χτύπησαν (λίγο) περαστικό, γιατί κάπου έκανε μανούβρες και, κατά τη γνώμη τους, ο Ψηφίδης πού θα έρχόταν, θα... σκοτωνόταν. Όταν σέ λίγο ο παθών κάλεσε την άστυνομία, οί τρεις έκαναν ότι δέν ήξεραν και ο τέταρτος — Κοσμίδης, είπε ότι λεγόταν - πωλητής ιατρικών εργαλείων — ζητούσε συγγνώμη. Άρνιόταν όμως ότι έβρισε ή ότι χτύπησε. Τότε για ποιό πράγμα ζητούσε... συγγνώμη;

● Ξαγρύπνησε την πρώτη — τουλάχιστον — νύχτα ο Στέργιος. Ή δουλειά βέβαια στό Γραφείο Τύπου κάποια στιγμή κόπασε, αλλά πώς να πάει για ύπνο άφου του είχαν καταλάβει τό... κρεβάτι;

● Ο Πολωνός συνοδηγός του Άρβανιτάκη μάς ρωτούσε συνεχώς γιατί τά κύπελλα πού

δίδονται στους νικητές δέν είναι «δίδυμα».

● Δύο τεράστια φορτηγά τής Μισελέν κινούντο και τίς δύο νύκτες και έξυπηρετούσαν τούς οδηγούς τών Πόρσε. Χαρακτηριστικό είναι ότι στην Άρνέα, πριν την Ε.Δ. του Χολομώντα, μόλις άρχισε να υιχαλίζει, οί άνθρωποι χαράζανε λάστιχα φαλακρά ώστε άν βρέξει να μην ύπάρξει πρόβλημα!!

● Έξετάσεις δώσανε στό σέρβις του «Ίαβέρη» πριν την άνασυγκρότηση. Συγκεκριμένα, όταν χρειάστηκε να άλλαχτει ο καεστραμμένος πίσω άξονας, τό έκαναν μόλις σέ 12 λεπτά. Για την ιστορία, θυμίζουμε ότι στην Καλαμπάκα του 1979, αυτό είχε γίνει σέ 7' από την Ντάτσουν, αλλά με άλλα μέσα.

● Οί «Λεωνίδα» και ο Πανουργιάς δέν βρήκανε τά σέρβις τους μετά τόν «Χολομώντα» για να αλλάξουν λάστιχα με άποτέλεσμα ο μόν πρώτος να χάσει μερικές θέσεις στην γενική κατάταξη και ο δεύτερος να έγκαταλείψει. Λέγεται ότι μερική εϋθύνη για αυτό έχει εϋτραφής άγωνιζόμενος, γνωστός για τίς ύπερβολικές του γνώσεις σέ θέματα κανονισμών.

● Χαρακτηριστικές ήταν οί «μετακινήσεις» συνοδηγών έν όψει Χαλκιδικής. Συγκεκριμένα ο Φερτάκης ήταν, μετά από 5 χρόνια, και πάλι δίπλα στον «Ίαβέρη», ενώ ο Στεφανής συμμετείχε με την «Ένη». Έξ άλλου λόγω «γάμου» ο Μιχάλης Κριάδης έμεινε στην Άθήνα αφήνοντας τη θέση του στον ταχύτερο Έλληνα οδοντίατρο(;) «Κομνηνό». Ό Εϋ. Κορρές ξαναπήρε τη θέση του δίπλα στον Παναγιωτόπουλο, ενώ για πρώτη φορά ο Διαμαντής Πετρόπουλος συμμετείχε σαν συνοδηγός του Μ. Χαλιβελάκη.

● Άνοικτή μένει, μετά τό ράλλυ Χαλκιδικής ή τρίτη θέση του πρωταθλήματος, από

την οποία θα κριθεί και τό ποιός θα είναι και ο τρίτος κατεταγμένος οδηγός FIA στό πρωτάθλημα 1981. Ός γνωστόν, οί δύο πρώτες θέσεις έχουν ξεκαθαρίσει από τούς Μοσχού και «Λεωνίδα». Μάχη θα γίνει μεταξύ τών Χαλιβελάκη, Μοσχούτη και «Ίαβέρη», για την τρίτη θέση.

● Έντονη ή παρουσία τών οδηγών τής Λαμίας στό ράλλυ. Συμμετείχαν σαν ομάδα τής λέσχης ΑΛΑΛ άποτελούμενη από τούς Χατζησοπάνη - Ρένεση, Γεμενή - Στιβαχτάρη, Μπέλλη - Εϋθυμίου και Άποστολόπουλο - Άθανασίου.

Άς δούμε όμως και τί γινόταν με τίς συμμετοχές. Ό Μοσχούς είχε τό αυτοκίνητο πού χρησιμοποίησε ο Σέλλστρομ στό Άκρόπολις, ενώ δοκιμές έκανε με τό δικό του. Τά δύο αυτοκίνητα έχουν μερικές μικροδιαφορές στους κινητήρες και θεωρητικά τό αυτοκίνητο του Χαλκιδικής ναί πιο προσεγγμένο. πλευράς, έλαστικών χρησιμοποιήθηκαν Μισλέν RC12 Ντάνλοπ τρακτερωτά, ενώ στον πρώτο Χολομώντα φορούσε Ντάνλοπ φαλακρά και στον δεύτερο Ντάνλοπ Α2 σέ ζάντες 14 ιντσών.

Γεμενής, Μοσχούτης, Κάρλο, Παναγιωτόπουλος, Χατζησοπάνης, «Λεωνίδα» και Πεσμαζόγλου είχαν τά γνωστά μας αυτοκίνητα.

● Ο Χαλιβελάκης — με τόν Διαμαντή Πετρόπουλο στην θέση του συνοδηγού — είχαν την Τογιότα Κορόλα 1600, στην ομάδα II του Άκρόπολις, με άλλαγές στό κιβώτιο ταχυτήτων ενώ είχε τοποθετηθεί γρήγορο τιμόνι.

● Οί Χαμπής - Μακρίδης συμμετείχαν με τό Έσκορτ πού είχαν στό Μακεδονίας προετοιμασμένο από τόν Στράτο Μάμη. Ή μόνη διαφορά, ήταν ένας καινούργιος κινητήρας 180 ίππων φτιαγμένος από τόν «Μπόμπη».

«ΒΕΛΕΡΕΦΟΝΤΗΣ»

χε εγκαταλείπει στην πρώτη ειδική από κολλημένο πιστόνι, ενώ τρομαχτική ήταν η απόδοση του νέου «Ιπτάμενου Φιλανδού» του Τοϊθόνεν, με το Γκρούπ 2 Τάλμποτ. Ο νεαρός κερδίζει σιγά-σιγά τη φήμη μόνος του και όχι σαν γιός του νικητή του Μόντε και του Άκρόπολις.

Λίγο πριν την πρώτη άνασυγκρότηση (μετά από 10 ειδικές διαδρομές) ο Ρένιο έχασε την 5η θέση με μυστηριώδη προβλήματα στο σύστημα ανάφλεξης της Τογιότα, ενώ ο Άλεν είχε πιά ένα ολόκληρο λεπτό διαφορά από τον Βάτανεν που με τη σειρά του ήταν 40" μπροστά

από τον Μίκολα. Ο Τοϊθόνεν είχε ανέβει στην 4η θέση περνώντας τον Κούλανγκ και τον Έκλουντ.

Στο δεύτερο σκέλος του αγώνα ο Τοϊθόνεν τουμπάρισε άσχημα και εγκατέλειψε, ενώ τρεις ειδικές πριν την άνασυγκρότηση ο Σάλονεν είδε τον κινητήρα του να μένει με τρεις μόνο κυλίνδρους. Ο Άλεν εξακολουθούσε να είναι μπροστά από τον Βάτανεν κατά 1 λεπτό, ο νεαρός όμως βρισκόταν μπροστά από τον Μίκολα δυόμισι λεπτά. Ο Έκλουντ βρισκόταν στην 5η θέση παρά την καθυστέρηση που είχε αλλάζοντας το κιβώτιό του όταν έμεινε μόνο με την

τρίτη ταχύτητα.

Στο τρίτο σκέλος η κατάσταση στις πρώτες θέσεις έμεινε αμετάβλητη με τον Βάτανεν να μη μπορεί να ελαττώσει τη διαφορά του από τον Άλεν ενώ ο Κούλανγκ περίμενε το σήμα να έπιτεθεί στον Μίκολα.

Αυτό ήρθε μετά την άπογευματινή μικρή άνασυγκρότηση για άναπαυση. Σε μία Ειδική των 20 χλμ. ο Μίκολα εγκατέλειψε με σπασμένο ημιαξόνιο και πριν προλάβει ο οδηγός της Άσκονα να άνασάνει, είδε το αυτοκίνητο να φεύγει μόνο του, άκυβερνητο άριστερά πριν από μία γρήγορη στροφή. Κατάφερε να το σώσει από την καταστροφή,

το άποτέλεσμα όμως ήταν δύο κλαταρισμένα λάστιχα, ενώ αυτός μετέφερε μόνο μια ρεζέρβα...

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

1. Άλεν (Φιάτ) 4 ώρ. 24.11, 2. Βάτανεν (Έσκορτ) 4.25.07, 3. Έκλουντ (Τράιομφ TR8) 4.35.25, 4. Γιόχανσον (Άσκονα) 4.36.43, 5. Λάμπι (Έσκορτ 1800) 4.37.02, 6. Σάλονεν (160J) 4.39.00, 7. Ρένιο (Σέλικα) 4.44.23, 8. Πιτάνεν (160J) 4.47.43, 9. Έντομα (Τάλμποτ) 4.50.22, 10. Γκάιτελ (160J) 4.57.59.

ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΕΥΡΩΠΗΣ. ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ

ΡΑΛΛΥ

ΔΕΝ ΦΤΑΝΕΙ ΜΟΝΟ ΑΥΤΟΣ

Το Ράλλυ Χαλκιδικής άρχίζει πιά να βρίσκει το δρόμο του προς την Εύρωπη. Αύτη ήταν η γενική έντύπωση της πέμπτης διοργάνωσης του θεσμού, που φέτος —και για καλή του τύχη— έπαιξε άποφασιστικό ρόλο στην έκβαση του πρωταθλήματος της γηραιάς Ήπειρού.

Ο Ζανίν, μετά από μία συντονισμένη επίθεση τη δεύτερη νύχτα, βρέθηκε στην πρώτη θέση, με δεύτερο τον Γιώργο Μοσχού και μό-

λις τρίτο τον άλλο διεκδικητή του πρωταθλήματος, τον Γάλλο Μπεγκέν. Θαυμάσια η επίδοση του «Ίαθέρη», με το άσφάλινο Έσκορτ

Γκρούπ Ένα της «Τρίμ» και έντονη η παρουσία των ανατολικών πληρωμάτων.

Ο αγώνας της Χαλκιδικής είναι το δεύτερο παιδί της ΕΛΠΑ. Το πρώτο —το «Άκρόπολις»—, έχει πιά μεγαλώσει και στέκεται με τα δικά του γερά πόδια στο παγκόσμιο πρωτάθλημα Ράλλυ. Τουτό το μικρό, μόλις φέτος άρχισε να δείχνει σημάδια σταθερού θηματισμού. Στη Χαλκιδική —όπως και στο Άκρόπολις—, η οργανώτρια λέσχη δέ λυπάται τα έξοδα ή τους κόπους για να πετύχει τον τελικό της σκοπό. Το θλιβερό —και το ύποπτο;— είναι πως δεν κάνει το ίδιο και στα θέματα που άπασχολούν και τις ύπολοιπες έκδηλώσεις του σπόρ στη χώρα μας. Το αγωνιστικό αυτοκίνητο στην Ελλάδα δεν είναι μόνο τα δύο αυτά ράλλυ. Είναι οι άναβάσεις και οι αγώ-

νες ταχύτητας, τα προβλήματα του κόστους και των περιορισμών που σωστά ή όχι υπάρχουν αυτή τη στιγμή. Χρειάζεται περισσότερη όργάνωση και σκέψη και λιγότερη ύπεροψία για τους «μουζικούς» που τρέχουνε στους αγώνες. Χωρίς κάποια άλλαγή στη μορφή και τις επιδιώξεις των αγώνων αυτοκινήτου, οι τελευταίοι θα εξαφανιστούν σε έλάχιστο χρονικό διάστημα. Είναι δύσκολο να οργανώσεις αγώνες το 1981. Άλλά είναι έντελώς άπαράδεκτο να τους οργανώνεις με το πνεύμα του 1955.

ΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

Το παιχνίδι ήταν γνωστό από την άρχή για ποιόν παιζόταν. Ο



Μπιγκέν είχε μόλις περάσει μπροστά στο πρωτάθλημα, άφου μία περίπου έβδομάδα πριν είχε νικήσει στον αγώνα της Πολωνίας. Ο Ζανίνι είχε εγκαταλείψει στο ίδιο γεγονός και έπρεπε να τερματίσει μπροστά από τον Γάλλο για να διατηρήσει την έπαφή του με τον τίτλο. Και οι δύο οδηγοί θα χρησιμοποιούσαν από μία Πόρσε στο Γκρούπ 4, με μικρές διαφορές στην άπόδοση.

Άπό τους ύπόλοιπους ξένους οδηγούς, θυμηθήκαμε τον Βούλγαρο Τσομπρίκα και τον συμπατριώτη του Κόλεφ, και τους δύο με Ρενό Άλπιν 5 στο Γκρούπ 2. Τα αυτοκίνητα φυσικά είναι «κομμουνιστικά», και η προσπάθεια των οδηγών καλύπτεται από την έθνική λέσχη. Άλλος ένας οδηγός από την ίδια χώρα, ο Νικόλοφ χρησιμοποίησε ένα Φιάτ Άμπαρτ 131, ενώ ο πολωνός Κρούπα άποτέλεσε τον προσωπικό αντίπαλο του Τσομπρίκοφ μία και έτρεχε με όμοιο αυτοκίνητο. Ο Κοσίμπεϊ και ο Αγιόγλου ήταν

1. Η φωτο μπορεί να μην είναι πολύ καλή, ή προσπάθεια του Ζανίνι όμως ήταν! Ένα όχι και τόσο ιδανικό αυτοκίνητο για ράλλυ στα Βράσταμα της πρώτης νύχτας.

δύο οδηγοί γνωστοί από την Τουρκία, άρκετά ταχτικοί στο θεσμό με Φιάτ Μουράτ 131 στο Γκρούπ 2.

Άπό την έλληνική πλευρά, οι περισσότεροι πρωταγωνιστές του φετινού πρωταθλήματος δήλωσαν συμμετοχή, καθώς και πολλά πληρώματα από τη Βόρεια Ελλάδα.

Οι Μοσχούς-Κωσαντακάτος, στην πορεία του για το φετινό πρωτάθλημα με το γνωστό Ντάτσουν 160J και πολλές δοκιμές. Ο «Ίαθέρης» με το Έσκορτ της «Τρίμ» και τον Κώστα Φερτάκη για συνοδηγό, δεύτερο έλληνικό πλήρωμα με μειωμένες όμως πιθανότητες, μία και το αυτοκίνητό τους καμιά σχέση δεν έχει με αυτό της Ντάτσουν. Ο γέρο-Τζόννης άγριεύει όσο περνάνε τα χρόνια, γι' αυτό και δεν μπορούσε να μην ανέβει στη Χαλκιδική. Οι Μοσχούτης-Λιονής με το «δικό» μας Έσκορτ

4Τ ΑΓΩΝΕΣ

Ο ΑΓΩΝΑΣ

Θά ξεκινούσαν με πολλές ελπίδες, ενώ άλλη μία αξιόλογη συμμετοχή ήταν αυτή του «Κάρλο» που τούτη τη φορά δεν πήγε με τον Κριάδη συνοδηγό, — αυτός ο τελευταίος κάτι σοβαρό παθαίνει τούτες τις μέρες αλλά άς μη το γράψουμε!—, αλλά με τον «Κομνηνό». Αυτόκινητο, το ίδιο πολυχρησιμοποιημένο Ρενό 5.

Ένα νούμερο πιο κάτω ο Παναγιωτόπουλος με το γνωστό του Άθεντζερ, την ύποστήριξη της Λούκας και συνοδηγό τον Εύρυπιδη Κορρέ.

Τις ισχυρές αθηναϊκές συμμετοχές κλείνουν οι «Λεωνίδας»-Αρκέντης και το γνωστό τους Άλπιν. Οι Χαμπής-Μαυρίδης, Μανωλόπουλος-Κουρόγλου και

Ήταν νυχτερινός! Αυτό μπορεί να είναι καλό για τη ζωή και το ρυθμό της στά χωριά και τις πόλεις απ' όπου περνάει αλλά δεν είναι καλό για τον ίδιο τον αγώνα. Θά μπορούσε να είχε μία ή δύο ειδικές με φυσικό φως, είτε στην αρχή κάθε γύρου, είτε τελειώνοντας στο ξημέρωμα. Με την πρώτη ιδιαίτερα λύση, η άναστάτωση στην περιοχή δεν είναι μεγάλη, αλλά η δημοσιότητα που θα κερδίσει ο θεσμός είναι!

Όπως, όμως, και να έχει το θέμα, ο αγώνας χωριζόταν σε δύο νύχτες. Τη διαδρομή που έκαναν τα πληρώματα την πρώτη, την επαναλάμβαναν τη δεύτερη και αυτός ο τρόπος «στησίματος» ενός αγώνα άνακουφίζει



2. Οι Μακρής-Φουσάρας. Έμπρός στά 1300 κυβ. έκατοστά του γκρούπ Ένα.

Ψηφίδης-Κανακίδης ξεκινούσαν με... βόρειες ρίζες. Ο Γάκης Καλεμιτζάκης με τον Άλέξανδρου και ένα μαύρο Έσκορτ μάς θύμισαν λίγο τις μέρες του Κάπρι και το Δ.Ε.Θ. του 1970, ενώ στο Πόρτο Καρράς έφτασαν οι Τσοπανόπουλος Νάκης με Όπελ Καντέτ και οι Πανουργιάς-Χαϊμάνης με το γνωστό Ρενό 18TS.

Ο Χαλιθελάκης με τον Πετρόπουλο είχαν την Κορόλα που οδηγεί ο πρώτος, ενώ ο Στεφανής για πρώτη φορά... άπάτησε τον Μαρκουίζο για τη χάρη μιάς γυναίκας· πήγε με την «Ένη»!. Συνολικά δήλωσαν συμμετοχή 72 πληρώματα, άριθμός κάθε άλλο παρά μικρός για ένα γεγονός που κάθε χρόνο γίνεται και πιο καλό.

τους οικονομικά άδύνατους μία και περιορίζει τις δοκιμές. Υπήρχαν 10 συνολικά ειδικές για κάθε νύχτα —σύνολο 20—, από τις όποιες 7 ήταν χωματινες, 2 μικτές και μία άσφάλτινη.

Στην πρώτη Όρμούλια —10,2 χλμ. χώμα— μπροστά είναι ο Ζανίνι αλλά και ο «Ιαθέρης»· μία και οι δύο σταματούν τα χρονόμετρα στο 8.06. Δεύτερος ο Μπεγκέν και τρίτος με 8.23 ο Μοσχούς. Ο «Λεωνίδας» πηγαίνει γρήγορα από την αρχή και έδω κάνει τέταρτο χρόνο — 8.46. Πέμπτος είναι ο πορτογάλος Τόρες που ήρθε φέτος με ένα Έσκορτ και έκτος ο Αύγιόγλου. Στά Βράσταμα, δεύτερη αλλά και τελευταία ειδική της βραδιάς, μπροστά είναι πάλι ο Ζανίνι, με δεύτερο τον Μοσχού και τρίτο τον «Ιαθέρη». Ο Μπεγκέν είναι μόλις 5ος ενώ στην έκτη θέση βρίσκεται ο Νικόλοφ

4Τ ΑΓΩΝΕΣ

πού οδηγεί το 131 Άμπαρθ πολύ όμορφα.

Άμέσως μετά υπάρχουν τὰ Πλανά, και εκεί ο Ζανίνι συνεχίζει να είναι μπροστά με δεύτερο τόν «Ίαβέρη», τρίτο τόν Μπεγκέν και τέταρτο τόν Μοσχού.

Τὰ 31,7 χιλιόμετρα τής Μεγάλης Παναγιάς κερδίζει ο Μοσχούς με δεύτερο τόν Μπεγκέν τρίτο τόν «Ίαβέρη» και τέταρτο τόν Κρούπα. Στην Όλυμπιάδα ο Ζανίνι είναι μπροστά από τόν Μπεγκέν με τρίτο τόν «Ίαβέρη» και τέταρτο τόν Μοσχού. Στην 5η θέση ο Μοσχούτης πού τὰ διάφορα προβλήματα με τόν κινήτηρα του δέν τόν αφήνουν να πάει γρήγορα.

Ό Χολομώντας έχει 26,3 ασφάλτινα χιλιόμετρα, και είναι μια από τις πιο όμορφες ειδικές τής Βόρειας Ελλάδας. Έδώ ο Μπεγκέν περνάει τόν Ζανίνι ενώ στην τρίτη θέση βρίσκεται ο Νικόλοφ, μπροστά από τόν «Ίαβέρη» και τόν Μοσχού.

Στὰ Δουμπιά μπροστά ο Ζανίνι, δεύτερος ο Μπεγκέν και τρίτος ο Μοσχούς. Καθώς τὰ αυτοκίνητα γυρίζουν στη Γαλάτιστα, ο Ζανίνι είναι ακόμα στην πρώτη θέση, ο «Ίαβέρης» με μια εκπληκτική προσπάθεια στη δεύτερη και ο Μπεγκέν στην

τρίτη. Τέταρτος ο Μοσχούς και πίσω του ο Κρούπα πού πηγαίνει γρήγορα σ' όλοκληρο τόν άγώνα.

Τὰ Σήμαντρα είναι τού «Ίαβέρη». Δεύτερος ο Ζανίνι και τρίτος ο Νικόλοφ πού πηγαίνει γρήγορα, αλλά όχι όσο θα τού επέτρεπε τó αυτοκίνητό του.

Στὰ δεύτερα Βράσταμα ο Ζανίνι είναι στην πρώτη θέση, και ο Μπεγκέν στη δεύτερη. Οι «Ίαβέρης» και Μοσχούς κάνουν τόν ίδιο χρόνο, ενώ άνάμεσα μετά ακολουθεί ο Κρούπα και ο Καλεμτζάκης.

Στην άνασυγκρότηση, φαίνεται καθαρά ποιός θα διεκδικήσει την πρώτη θέση. Ό Ζανίνι είναι πιο γρήγορος από τόν Μπεγκέν στις ειδικές, ενώ η επίδοση τού Ίαβέρη με τó αδύνατο Έσκορτ έντυπωσιάζει. Ό Μοσχούς πηγαίνει θαυμάσια αλλά δέν φαίνεται ικανός να διεκδικήσει την πρώτη θέση.

Μόλις 32 αυτοκίνητα ξεκινούν για τó δεύτερο γύρο. Από τις 10 ειδικές τής δεύτερης νύχτας, όχτώ παίρνει ο Ζανίνι, δύο ο Μπεγκέν, ενώ ο Μοσχούς δυό φορές φέρνει ίδιο χρόνο με τόν πρώτο. Στο μεταξύ έχουν άρχισει οι εγκαταλήψεις σοβαρών... και μη συμμετοχών. Ό Μοσχούτης ξεκίνησε τó δεύ-

ΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΤΟ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ;

Πριν ένα μήνα θαυμάσαμε ακόμα μια φορά τή δράση τής ΕΛΠΑ (πού άνάμεσα στους σκοπούς τής είναι και τó να... προαγάγει τó άθλημα «άν και όποτε» τó θέλει) σ' όλη τή λάμψη τής και τή μεγαλοπρέπεια. Τό Χαλκιδικής άπόκτησε πια σημασία, παίζει πρωτεύοντα ρόλο στο Εύρωπαϊκό Πρωτάθλημα οδήγών.

Ρωτάμε όμως ακόμα μια φορά τι έκανε η ΕΛΠΑ, για τó σπόρ τού αυτοκινήτου στην Ελλάδα για τούς έλληνες αγωνιζόμενους. Ήταν η δέν ήταν και φέτος η Χαλκιδική ένα κομμάτι τής ελληνικής γής προσφερόμενο στους ξένους (άπό τού χρόνου δέν θα γίνονται έλληνικοί άγώνες εκεί) για να «παίξουν» με πληρωμένη τή διαμονή, με χρήματα εκκίνησης κ.λπ. Ή ιστορία θυμίζει τόν «πρώην» πού καλούσε 300 «έκπιτωτους» και «έν ενεργεία» για να κυνηγήσουν στο Δέλτα τού Έβρου έλληνικά σπάνια πουλιά.

Φρόντισε η ΕΛΠΑ να έχουν την ίδια μεταχείριση οι έλληνες αγωνιζόμενοι στους εύρωπαϊκούς άγώνες; Γιατί δέν πάνε οι έλληνες αγωνιζόμενοι στην Εύρώπη (με εξαίρεση τή Βουλγαρία και τήν Κύπρο);

Τό «Χαλκιδικής» —σάν να μην έφτανε τó Άκρόπολις— κόστισε φέτος πολλά χρήματα: πέντε εκατομμύρια κατά τούς μετρίότερους (δικούς μας πάντα, άφού η ΕΛΠΑ άρνεείται να δώσει όποιαδήποτε πληροφορία) ύπολογισμούς. Πέντε εκα-

τομμύρια για να έρθουν δωρεάν οι ξένοι δημοσιογράφοι, οι όδηγοί, να φιλοξενηθούν, να κάνουν τόν (ώραιο όμολογούμενης) άγώνα. Με τά πέντε όμως αυτά εκατομμύρια θα μπορούσαν να πρωδοτηθούν, επιτέλους, οι έρημοι έλληνες άγωνιζόμενοι για δύο συνεχή χρόνια!!!... Και για να γίνουμε άκριβέστεροι:

Έχουμε 10, κατά μέσο όρο, άγώνες για πρωτάθλημα τή χρονιά. Σε κάθε έναν άπ' αυτούς υπάρχουν, κατά μέσο όρο πάντα, πέντε κλάσεις (δύο στο Γκρούπ Ένα και τρεις στο Γκρούπ Δύο κατά προσέγγιση). Άν έπαιρνε ο πρώτος ο δεύτερος και ο τρίτος κάθε κλάσης από 30, 20 και 10 χιλιάδες δρχ. αντίστοιχα —εκτός άπο τυνς πρώτους Γενικής (πού όπως έγιναν τά πράγματα έχουν τή δυνατότητα να τρέχουν «ίδιοις έξοδους»), έχουμε 300.000 δραχμές περίπου για κάθε άγώνα, για «πριμ» αγωνιζόμενων, δηλαδή 3 εκατομμύρια κατ' άνωτατο όριο τó χρόνο. Ένα σ ο β α ρ ό τ α τ ο κίνητρο για τούς ανθρώπους πού θα κατέθουν να ταλαιπωρήσουν τά αυτοκίνητά τους σ' έναν άγώνα.

Δέ χρειάζεται πολύ μυαλό για να διακρίνει κάποιος τι είναι συμφερότερο. Να γίνεται ένα Χαλκιδικής η να πρωδοτηθούν οι έλληνες αγωνιζόμενοι για δύο χρόνια; Ός πότε θα βλέπουμε και μάλαστα τώρα πού οι καιροί έχουν δυσκολέψει, να πετάνονται άσκοπα τά χρήματα για να ικανοποιηθούν τά «εγώ» τών κυρίων τής ΕΛΠΑ και τών άπανταχού κρυφών και φανερών ύποστηρικτών τους. Σ. Τ.

τερο σκέλος με σοβαρά άρρωστο τον κινητήρα του, μιά και δούλευαν οι 3 κύλινδροι. Έγκατέλειψε πολύ γρήγορα, χάνοντας έτσι πολύτιμους βαθμούς.

επανελάβε την επιτυχία του Ακρόπολις, ενώ στη δεύτερη θέση έφτασε ο Παπαδαμαντίου με μιά άλλη Κορόλα.

Επόμενος γύρος, και ενώ πιά το πρωτάθλημα έχει κριθεί, ο ά-

Ράλλυ Χαλκιδικής:

Κοντύτερα στην Εύρωπη

Με δάκρυα αληθινής συγκίνησης πληροφορήθηκα ότι το δεύτερο «εύρωπαϊκό» ράλλυ της ΕΛΠΑ, το Ράλλυ Χαλκιδικής, είχε «μεγάλη επιτυχία». Τώρα η Λέσχη που υπηρετεί μόνο τα συμφέροντα των ξένων, έχει δύο μεγάλους «εύρωπαϊκούς» αγώνες, για να μπορούν οι άνθρωποι που την διοικούν να ταξιδεύουν στα εξωτερικά και να ικανοποιούν τις επιθυμίες των κ.κ. Μέτερνιχ και Μπαλέστρ των FIA/

FISA.

Πληροφορήθηκα ακόμη, ότι επικράτησε ατμόσφαιρα εξαιρετικού πλούτου, αν και στη Βόρεια Ελλάδα δεν έγινε «τερματισμός αλλά Ακρόπολις» λόγω έλλειψης κατάλληλης άρénας.

Για ένα παλιό «δημοσιεγράφο αυτοκινήτου» που παρακολουθεί το ξεπούλημα της ιδέας του Σπόρ στα συμφέροντα των ξένων, το Ράλλυ Χαλκιδικής δεν ήταν παρά ένα ακόμη καρφί στο φέρετρο των ελληνικών αγωνιζόμενων και του Σπόρ Αυτοκινήτου στον τόπο αυτό.

Κώστας Καθαβάς

Ο Παναγιωτόπουλος οδήγησε όμορφα το Αθέντζερ μέχρι που έμεινε από ακραξόνιο. Η «Εγνη» οδήγησε με τέτοιο τρόπο ώστε πολλά πονηρά μυαλά άρχισαν να σκέπτονται ανάμιξη του Στεφανή, αλλά ο τελευταίος μάς διαβεβαίωσε πως άρκεστηκε στο... διάβασμά του και φυσικά τον πιστεύουμε! Τελικά η συμμετοχή έμεινε από έναλλάκτη. Από τη Σέλικα του Πατριανταφύλλου έσπασε ένα ψαλίδι, ενώ ο Πανουργιάς χάθηκε μετά το Χολομώντα.

Στον τερματισμό έφτασαν 25 αυτοκίνητα. Στην πρώτη θέση θρέθηκε ο Ζανίνι με κάτι λιγότερο από 3' διαφορά από τον Μοσχού. Ο Μπεγκέν δεν τα κατάφερε ακριβώς άριστα μιά και θρέθηκε τρίτος, εμπρός από τον «Ιαθέρη» που ήταν αδύνατο να φτάσει σε μιά πιά καλή θέση λόγω αυτοκινήτου. Ο Τόρες γνωστός από το Ακρόπολις θρέθηκε πέμπτος, ενώ από το «ένιαιο» των Ρενό, εμπρός ήρθε ο Τσουμπρίκοφ στην 6η θέση, και πιά πίσω ο Κρούπα και ο «Κάρλο».

Το γκρούπ 1 το κέρδισε ο «Ιαθέρης» —μέχρι τα 2000 κυβ. έκατοστά— ενώ στην κλάση των 1300-1600 ο Κοκκίνης με την Παυλή και το Λάνσερ είχαν τον πρώτο λόγο. Στα μικρά κυθικά του γκρούπ 1 ο Μακρής με το Φουσάρα και την Τογιότα του,

γώνας της Διεθνούς Έκθεσης στη Θεσ/νίκη.

Αναμείνате τον άλλο μήνα!

Γιώργος Τζαθάρας

ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ

● Το Πόρτο Καρράς στη Χαλκιδική, κέντρο του αγώνα είναι ένα τεράστιο ξενοδοχείο που άπαρτίζεται από ανθρώπους με άπαράδεκτη συμπεριφορά. Είναι τόσο ακριθό, που θά περιμενε κανείς τουλάχιστον λίγη εύγένεια από τούς υπεύθυνους.

● Η προετοιμασία πολλών ελληνικών αυτοκινήτων, ιδιαίτερα όχι αθηναϊκών, ήταν τουλάχιστον γιά γέλια. Επικίνδυνες ρόλ-μπάρ, άσχετες θάσεις πρόσθετων φώτων, κακές ζώνες, άγνοια των κανονισμών! Αν ο τεχνικός έλεγχος γινόταν πιά σωστά, τουλάχιστον δέκα αυτοκίνητα δέ θά ξεκινούσαν τον αγώνα.

● Και ο πιά άπαιτητικός κριτής πρέπει να παραδεχθεί ότι όλα στη Χαλκιδική γίνανε σωστά, ενώ η διαδρομή του αγώνα ήταν έκπληκτική. Τώρα αν ο Μπεγκέν είχε αντίρηση και θεώρησε το ράλλυ «σπαστήρι» είναι άλλο θέμα. Χαρακτηριστικά ο Πορτογάλος Τόρες έλεγε γιά τον Γάλλο συνάδελφό του: «Όταν ο Μπεγκέν κερδίζει, όλα του άρρέσουν, όταν χάνει του φταίει ή όργάνωση και ή διαδρομή».

Πρέπει να συμπληρώσουμε ότι ο Γάλλος δεν θα ένωθε καθόλου ευχάριστα με τον Μοσχού και «Ίαβέρη» να τον κερδίζουν στις περισσότερες ειδικές του αγώνες.

● Τα έξι πρώτα αυτοκίνητα του αγώνα χρησιμοποίησαν λάστιχα Μισλέν. Μόνη εξαίρεση ο Γ. Μοσχούς ο οποίος εκτός από Μισλέν χρησιμοποίησε Ντάνλοπ ρέισινγκ και τρακτερωτά.

● Το σέρβις του «Ίαβέρη» στη Χαλκιδική το άποτελούσαν η παλιά καλή φρουρά με τους «Μπούμπη» Μπουζούλο, Βάιζο, πλαισιωμένη από τα παιδιά του πρώην αγωνιστικού τμήματος της Κοντέλης με επικεφαλής τους Γυλούρη, Κορβέση, Καννιμά.

● Η ομάδα της Ντάτσουν δεν είχε τίποτε να ζηλέψει σε όργάνωση και άτομα από τις αντίστοιχες των Άδελφών Άλμφας και του γάλλου προετοιμαστή Περναζί. Έξ άλλου το ότι οι μηχανικοί Εύνένιος και Σιάντος

έκαναν σέρβις στο Σαλόνεν στο ράλλυ Χάνροουκ που έγινε στη Γερμανία, δεν είναι τυχαίο. Ως γνωστό χρέη συντονιστού της προσπάθειας κάνει ο Ν. Κελεσάκος.

● Υπολογίζουμε ότι οι Μοσχούς-Κωνσταντακάτος έχασαν τις δύο φορές στα Σήμαντρα τουλάχιστον 1 1/2 λεπτό. Ως γνωστόν την πρώτη φορά συνάντησαν αυτοκίνητα να κινούνται αντίθετα μέσα στην ειδική και τη δεύτερη τους καθυστέρησε ο Ζανίνι.

● Άτυχος ο «Ίαβέρης» στην Μεγάλη Παναγιά Α'. Πρόλαβε τον Ζανίνι τη στιγμή που ξεκινούσε μετά από αλλαγή ελαστικού και έχασε 2 λεπτά.

● Άσχημες στιγμές περάσανε «τα σέρβις» του Π. Μοσχούτη στη Χαλκιδική. Ο κινητήρας είχε πρόβλημα μετά τον Χαλομώντα και το αυτοκίνητο έφθασε στην ανασυγκρότηση με τρεις κιλύνδρους. Την άλλη μέρα έφτασε στη Χαλκιδική ο Βασίλης Κύρησος με άλλο καπάκι το ό-

ποίο αλλάχτηκε μετά την ανασυγκρότηση. Δυστυχώς η νορμάλ φλάντζα δεν άντεξε, στερώντας από το πλήρωμα τη χαρά του τερματισμού.

● Ο Τόρες και ο Ζανίνι, πολύ πιο όμιλιτικοί από τον Μπεγκέν, σχολίαζαν τις επιδόσεις των Μοσχού και Ίαβέρη μετά τον αγώνα. Ο Τόρες φανερά ενθουσιασμένος προσκάλεσε τους δύο πρωταθλητές μας να τρέξουν στο ράλλυ Πορτογαλίας του 1981 και ο Ζανίνι συγχαίρηκε τον Ίαβέρη για το χρόνο του στα «Σήμαντρα», ενώ σε παράπονο του Τάσου για τη σκόνη στη «Μεγάλη Παναγιά» Α' του υπενθύμισε ότι πέρυσι είχε συμβεί το ίδιο αλλά αντιστρόφως.

● Οι Καλεμτζάκης, Χαμπής είχαν δύο ολοκαίνουριους κινητήρες 180 ίππους πολύ μακριά από τα 150 άλογα των GT/E των Ψηφίδη και Τσομπανόπουλου.

● Άνοικτο παραμένει το πρωτάθλημα πολυνίκη ομάδος Ι καθώς και η τρίτη θέση του πρω-

ταθλήματος. Μετά το Χαλκιδικής, στο πρωτάθλημα Πολυνίκη προηγείται ο Μακρής με 240 βαθμούς, ενώ μέχρι στιγμής τρίτος είναι ο Π. Χαλιβελάκης.

● Τα αυτοκίνητα των Χαμπή, Παρταλιού και Καλεμτζάκη προετοιμάζονται με πολύ κέφι από το Μακεδόνα μηχανικό Στράτο Μάμη ο οποίος δεν έχει τίποτε να ζηλέψει από τους Αθηναίους συναδέλφους του.

Stratiaino - Γ. Τ.

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

1. Ζανίνι-Σάμπατερ, Πόρσε 911 4.09.29, 2. Μοσχούς-Κωνσταντακάτος Ντάτσουν 160J 4.12.08, 3. Μπεγκέν-Λέν Πόρσε 911 SC 4.12.37, 4. «Ίαβέρης»-Φεράκης Φόρντ Έσκορτ RS 4.14.14, 5. Τόρες-Μοράς Φόρντ Έσκορτ RS 4.35.23, 6. Τσομπανόφ-Ίλιεφ Ρενό Άλτιν 5, 4.36.53, 7. Κρούπα-Μισκόφ Ρενό Άλτιν 5, 4.41.02, 8. «Κάρλο»-Κομνηνός Ρενό 5 TS, 4.42.45, 9. Χαλιβελάκης-Πετρόπουλος Τογιότα Κορόλα 4.43.23, 10. «Λεωνίδας»-Άρκέντης Ρενό 5 Άλτιν 4.48.39.