

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



Πτυχιακή εργασία
υπό την εποπτεία της κας Α. Ζαφειροπούλου

Καριτζή Σοφία
Μήτρο Άννα

Αγώνες motocross και αυτοκινήτων. Αυτοκινητοδρόμια, πίστα αγώνων F1, πίστες kart. Μπορεί να είναι μια επικερδής μορφή τουριστικής εκμετάλλευσης που θα φέρει την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη; Τι προοπτικές υπάρχουν για την Ελλάδα;

Νοέμβριος 2005

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	6916
----------------------	------

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Καριτζή Σοφία
Μπρα Άννα

Αγώνες motocross και αυτοκινήτων. Αυτοκινητοδρόμια, πίστες αγώνων F1, πίστες καρτ. Μπορεί να είναι μια επικερδής μορφή τουριστικής εκμετάλλευσης που θα φέρει την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη; Τι προοπτικές υπάρχουν για την Ελλάδα;

Πτυχιακή εργασία
υπό την εποπτεία της κας Α.Ζαφειροπούλου

Νοέμβριος 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	6
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</u>	
ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ	
1.1 Η πραγματοποίηση μιας απλής ιδέας	9
1.2 Το αυτοκίνητο στην Ελλάδα	11
1.3 Η μοτοσυκλέτα στην Ελλάδα	14
1.4 Η εξελικτική πορεία των αγωνιστικών εκδηλώσεων στην Ελλάδα	14
1.4.1 Προπολεμική περίοδος	14
1.4.2 Πρώτη μεταπολεμική περίοδος	15
1.4.3 Σύγχρονη εποχή	16
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</u>	
Η ΕΛΠΑ & ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΛΕΣΧΕΣ	
2.1 Η ιστορία	17
2.2 Ο ρόλος της ΕΛΠΑ στην εξέλιξη του κερσαίου μηχανοκίνητου αθλητισμού ..	18
2.3 Άλλες δραστηριότητες	19
2.4 Οι υπηρεσίες της ΕΛΠΑ στο κερσαίο μηχανοκίνητο αθλητισμό	19
2.4.1 Οι Εθνικές Επιτροπές αγώνων	19
2.4.1.1 Εθνική Επιτροπή αγώνων αυτοκινήτου (ΕΘ.Ε.Α.Α)	20
2.4.1.2 Εθνική Επιτροπή αγώνων μοτοσυκλέτας (ΕΘ.Ε.Α.Μ)	20
2.4.2 Εκπαίδευση κριτών αγώνων αυτοκινήτου, μοτοσυκλέτας, καρτ	21
2.4.3 Έκδοση εθνικών αδειών, κριτών αγώνων αυτοκινήτου, μοτοσυκλέτας, καρτ	23

2.4.4 Έκδοση εθνικών και διεθνών αγωνιστικών αδειών αυτοκινήτου, μοτοσυκλέτας, καρτ	23
2.4.5 Τεχνικές συμβουλές και προδιαγραφές για πίστες αγώνων	24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ & ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ

3.1 Νομοθεσίες	25
3.1.1 Αδειοδότηση δραστηριότητας	25
3.1.1.1 Κατάσταση δραστηριότητας	25
3.1.1.2 Χρήση γης και προέγκριση χωροθέτησης	26
3.1.1.3 Έγκριση περιβαλλοντικών όρων	27
3.1.1.4 Άδεια εγκατάστασης	28
3.1.1.5 Άδεια λειτουργίας	28
3.1.2 Νομοθεσία για τα αυτοκινητοδρόμια	29
3.1.3 Χορήγηση άδειας για αγώνες σε οδούς και πίστες	30
3.1.4 Χορήγηση άδειας καταλληλότητας πιστών	30
3.2 Γενικοί Κανονισμοί Αγώνων	32
3.2.1 Αυτοκίνητο	32
3.2.1.1 Auto cross	33
3.2.1.2 Rally	33
3.2.1.3 Cross Country Rally	34
3.2.1.4 Αγώνες παραλληλοδρομίου	35
3.2.1.5 Αγώνες dragster	35
3.2.2 Μοτοσυκλέτα	36
3.2.2.1 Motocross	36
3.2.2.2 Enduro	37
3.2.2.3 Supermoto	37
3.2.3 Καρτ	37
3.2.3.1 Χαρακτηριστικά πίστας καρτ	38

3.2.3.2 Υποχρεωτικές εγκαταστάσεις	38
3.2.3.3 Προστασία οδηγών	39
3.2.3.4 Προστασία θεατών	39
3.2.4 Δηλώσεις συμμετοχής - Κανονισμοί ασφάλειας	39
3.2.4.1 Δήλωση συμμετοχής	39
3.2.4.2 Παράβολο συμμετοχής	40
3.2.4.3 Ασφάλεια αγώνων	40
3.2.4.4 Ασφαλιστική κάλυψη	41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

4.1 Προληπτικές ενέργειες για την εγκατάσταση μιας δραστηριότητας	43
---	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

5.1 Το Ράλλυ Ακρόπολις	46
5.2 Προβλήματα στην εξέλιξη των μηχανοκίνητων σπορ	49
5.3 Τα κύρια αίτια των προβλημάτων	52
5.4 Προσπάθειες για την εξάλειψη των προβλημάτων	54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

6.1 Πως ξεκίνησε η ιδέα	57
6.2 Ορχομενός και Πάτρα: οι δύο υποψήφιες περιοχές	58
6.2.1 Ορχομενός	58
6.2.2 Πάτρα	60
6.2.3 Συζητήσεις και υπογραφές για το αυτοκινητοδρόμιο της Πάτρας	61
6.3 Αναμέτρηση Ορχομενού και Πάτρας	62

6.3.1 Αντιδράσεις των κατοίκων της Πάτρας	62
6.3.2 Πλεονεκτική η θέση της Πάτρας	63
6.3.3 Αντεπίθεση του Ορχομενού	63
6.3.4 Η τελική υπογραφή	64
6.4 Συγκεντρωτική παράθεση πλεονεκτημάτων Αχαΐας και μειονεκτημάτων Βοιωτίας	65
6.5 Τα θετικά της Πάτρας από τουριστική άποψη	66
6.6 Το σχέδιο του αυτοκινητοδρόμου	69

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Διεθνή Αυτοκινητοδρόμια	71
-------------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΕΡΕΥΝΑ: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ NETWORK Q RALLY ΣΤΗ Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ

8.1 Γενικά	79
8.2 Τα σημαντικότερα αποτελέσματα της έρευνας	80
8.3 Πόσοι ήταν οι παρευρισκόμενοι, από πού προήλθαν, πόσα ξόδεψαν	81
8.4 Η επιρροή του Network Q Rally της Μ. Βρετανίας στις τοπικές επιχειρήσεις	82
8.5 Η επίδραση του Network Q Rally της Μ. Βρετανίας στα τοπικά επαγγέλματα	82
8.6 Χαρτογράφηση της γεωγραφικής θέσης των επιχειρήσεων που επηρεάστηκαν	83
8.7 Δημιουργία θέσεων εργασίας	87
8.8 Το Network Q Rally και η τουριστική προώθηση	87
8.9 Η οικονομική ισχύς της Ουαλίας από την τηλεοπτική κάλυψη του Network Q Rally της Μ. Βρετανίας	88
8.10 Συμπεράσματα από την έρευνα	90

<u>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</u>	95
------------------------------	----

<u>ΠΗΓΕΣ</u>	98
---------------------------	----

Εισαγωγή

Η σύλληψη της ιδέας του αυτοκινούμενου οχήματος άλλαξε αναμφίβολα τον τρόπο ζωής της ανθρωπότητας, προσφέροντας παράλληλα το έναυσμα για την αρχή μιας νέας οικονομικής δραστηριότητας. Η δραστηριότητα αυτή αφορά αφενός στην παραγωγή και στη χρήση των τροχοφόρων οχημάτων και αφετέρου στις επιμέρους δραστηριότητες που απορρέουν από την κυκλοφορία τους.

Δυόμιση αιώνες σχεδόν μετά την κατασκευή του πρώτου μηχανοκίνητου οχήματος, η εξέλιξη των τροχοφόρων οχημάτων δε σταματά, καθώς αυτά αποτελούν μία από τις βασικότερες ανάγκες για την καθημερινή ζωή του ανθρώπου. Η δημιουργία τους όμως δε συνυφάνθηκε μόνο με την καθημερινή εξυπηρέτηση και τη μείωση των αποστάσεων. Από την πρώτη τους κιάλας εμφάνιση, τα τροχοφόρα οχήματα ήταν σύμβολο δύναμης κι εξουσίας για κάθε κάτοχο, αφού χάρη στο πρωτόγνωρο συναίσθημα της ταχύτητας ικανοποιούσαν την επιθυμία για έναν έμμεσο τρόπο κυριαρχίας. Λίγα χρόνια αργότερα, το αυτοκίνητο και η μοτοσυκλέτα οδηγήθηκαν στη γραμμή εκκίνησης των αγώνων ταχύτητας, όπου θα αναδεικνυόταν το καλύτερο κατασκευαστικά όχημα αλλά και οι ικανότητες του ιδιοκτήτη του.

Σύντομα οι αγώνες αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών απέκτησαν θεατές και ολόκληρες οι βιομηχανίες παραγωγής οχημάτων στηρίχτηκαν σ' αυτή την ιδέα, προκειμένου να εξελιχθούν τα οχήματα και, κατ' επέκτασιν, οι ίδιοι οι αγώνες. Η απήτηση και το ενδιαφέρον μιας τέτοιας δραστηριότητας ήταν παγκόσμια και ταυτόχρονα αποτέλεσε κίνητρο έλξης τουρισμού για κάθε θεατή.

Η εξέλιξη των οχημάτων και των αγωνιστικών δραστηριοτήτων είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία της μεγαλύτερης διοργάνωσης του μηχανοκίνητου αθλητισμού, που κατέχει μέχρι και σήμερα τον τίτλο του σημαντικότερου γεγονότος στον χώρο των αγώνων μηχανοκίνησης ετησίως. Η Formula 1, είναι η κορωνίδα του μηχανοκίνητου αθλητισμού, και κατέχει αυτή τη θέση από τον πρώτο της αγώνα το 1950.

Οι αγώνες μονοθέσιων αυτοκινήτων βρίσκονται δικαιολογημένα στην πρώτη θέση του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Πλήθος παραγόντων προκαλεί το ενδιαφέρον των θεατών. Οι θεαματικές σκηνές των αυτοκινήτων με τις εξωφρενικά υψηλές ταχύτητες των οποίων η ευστάθεια εξαρτάται από την αεροδυναμική τους αλλά και από τις ικανότητες του οδηγού, είναι μόνο ένα μικρό κομμάτι από αυτό που μπορεί να συλλάβει η φαντασία των θεατών. Οι ομάδες που μετέχουν, με

προϋπολογισμούς χιλιάδων εκατομμυρίων και με τεχνική υποστήριξη πολύ υψηλού βαθμού, αγωνίζονται στους 19 αγώνες του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Formula 1, ενός πρωταθλήματος ουσιαστικά παγκόσμιου, αφού οι αγώνες διεξάγονται από τη μια έως την άλλη άκρη του κόσμου, από τις Η.Π.Α., στη Μαλαισία και από την Ιαπωνία στη Νότιο Αμερική, καθώς επίσης και σε όλη την Ευρώπη. Αποτελούν το μεγαλύτερο γεγονός συνάντησης φιλάθλων από όλο τον κόσμο, οι οποίοι συνδυάζουν την παρακολούθηση των αγώνων με τουριστικές αναζητήσεις στην πόλη όπου διεξάγονται οι αγώνες. Κι αυτό είναι ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα αυτής της διοργάνωσης. Πάνω από 150.000 θεατές συγκεντρώνονται ετησίως στην πόλη που για εκείνη την χρονική περίοδο βρίσκεται στο κέντρο του ενδιαφέροντος της υψηλίου.

Η συγκέντρωση αυτή δεν έχει μόνο αθλητικό χαρακτήρα αλλά και τουριστικό, καθώς οι θεατές κατά την παραμονή τους καταναλώνουν τουριστικά αγαθά και υπηρεσίες. Για τη φιλοξενία των θεατών όλα τα ξενοδοχεία της περιοχής και οι τουριστικές τους υπηρεσίες επιδιώκουν την άψογη οργάνωση και πλήρη ετοιμότητά τους προκειμένου να κερδίσουν τις καλύτερες εντυπώσεις και να διαφημιστούν. Ο σκοπός είναι η αύξηση του τουρισμού, όχι μόνο για το συγκεκριμένο γεγονός αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Σε αντίστοιχες ενέργειες προχωρούν και τα ταξιδιωτικά πρακτορεία, τα οποία βλέποντας την παγκόσμια απήχηση που έχει αυτό το γεγονός, σχεδιάζουν για τους θεατές αεροπορικά πακέτα που δίνουν την ευκαιρία να μεταφερθεί κανείς γρήγορα στις πόλεις που διεξάγονται οι αγώνες, να ξεναγηθεί, να εξερευνήσει, να ανακαλύψει την πόλη και τα περίχωρα της πίστας αλλά και να παρακολουθήσει ταυτόχρονα τη δράση στα σιρκουί. Αλλά και οδικά πακέτα τα οποία προσφέρουν ένα σημαντικό κέρδος χρημάτων εάν η επιλογή του ταξιδιώτη είναι ένας φτηνός και γρήγορος τρόπος για να απολαύσει έναν αγώνα στην Ιταλία ή την Τουρκία ή αν θέλει κανείς να επισκεφτεί ένα γκραν-πρι με το δικό του όχημα τότε υπάρχουν τα προγράμματα "grand-prix drive" στα οποία τα ακτοπλοικά ή αεροπορικά εισιτήρια, η ενοικίαση αυτοκινήτου (εάν χρειάζεται), η διαμονή και τα εισιτήρια του αγώνα κανονίζονται για το γκραν-πρι της επιλογής του.

Αναλύοντας τη σπουδαιότητα της F1 εμφανίζονται κατά δεκάδες οι λόγοι που την τοποθετούν στο υψηλότερο βήθρο των μηχανοκίνητων διοργανώσεων. Βέβαια, δεν είναι ο μόνος αγώνας που έχει παγκόσμια απήχηση. Υπάρχουν παγκόσμια πρωταθλήματα ράλλυ και διαφόρων αγωνισμάτων μοτοσυκλέτας, αλλά η αίγλη της Formula 1 βιώνεται από τους θεατές της, αλλά και από τους ίδιους τους συμμετέχοντες πολύ εντονότερα.

Στην εργασία που ακολουθεί κάνουμε μία προσπάθεια να ερευνήσουμε την οικονομική δραστηριότητα των αγωνιστικών εκδηλώσεων μηχανοκίνησης που λαμβάνουν χώρα στην Ελλάδα και τα πλεονεκτήματα που δύναται να προσφέρει στον τουριστικό τομέα, και ειδικότερα στην ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων της περιφέρειας, επικεντρώνοντας κυρίως το ενδιαφέρον μας στην κατασκευή πίστας Formula 1 στη χώρα μας, αφού τα τελευταία χρόνια έχει συζητηθεί πολύ σοβαρά η δημιουργία της. Για να κατανοήσουμε τα εμπόδια που έχουν καθυστερήσει την κατασκευή της πίστας, εξετάζουμε την κατάσταση του μηχανοκίνητου αθλητισμού στην Ελλάδα από ιστορική, νομοθετική και πολιτική σκοπιά και ερευνούμε τα πλεονεκτήματα που μπορεί να φέρει η κατασκευή της στην εθνική οικονομία, παρουσιάζοντας παραδείγματα από άλλες χώρες που φιλοξενούν αυτό το άθλημα και παραθέτοντας μία οικονομική έρευνα που έγινε από το Network Q Rally της Μεγάλης Βρετανίας.

Κεφάλαιο 1

ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ

1.1 Η πραγματοποίηση μιας απλής ιδέας

Η πραγματοποίηση μιας απλής ιδέας - φαντασίωσης για τη δημιουργία ενός αυτοκίνητου μέσου μεταφοράς, μιας αυτόματης μηχανής που θα μπορούσε να υπερνικήσει το χρόνο και την ανθρώπινη αντοχή, ήταν ένα μεγάλο βήμα για την εξέλιξη της Βιομηχανίας και της αυξανόμενης κυριαρχίας της τεχνολογίας στην καθημερινή ζωή του ανθρώπου.

Όλα ξεκίνησαν από τη σύλληψη του Λεονάρντο ντα Βίντσι¹ για την κατασκευή ενός αυτόματου μηχανοκίνητου μεταφορικού μέσου. Η έλλειψη ωστόσο των τεχνικών δυνατοτήτων εκείνης της εποχής καθυστέρησε την πραγματοποίησή της μέχρι το 1763, όταν με τη βοήθεια του ατμού κατασκευάστηκε το πρώτο ατμοκίνητο ρυμουλκό όχημα από τον Γάλλο μηχανικό Ζ. Κυνιώ. Από τότε δόθηκε το έναυσμα σε διάφορους μηχανικούς ανά τον κόσμο για τη βελτίωση των αυτοκινήτων οχημάτων. Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, τοποθετήθηκαν για πρώτη φορά στα τρίκυκλα και ξύλινα, μέχρι τότε, οχήματα το κιβώτιο ταχυτήτων και το χειρόφρενο και αργότερα επινοήθηκαν τα ελαστικά. Έτσι στα μέσα του 19^{ου} αιώνα το αυτοκίνητο έχει αποκτήσει τον βασικό του εξοπλισμό, και ταυτόχρονα αποκόπτεται από την ατμοκίνηση, της οποίας τη θέση παίρνει η μηχανή εσωτερικής καύσης η οποία λειτουργούσε με φωταέριο. Δύο χρόνια αργότερα (1862) το φωταέριο αντικαθίσταται από το πετρέλαιο.



J. Cugnot, 1763

¹ Leonardo da Vinci (1452-1519): ζωγράφος της Αναγέννησης κι επιστήμονας. Σχεδίασε πολλές μελέτες για το αεροπλάνο, το υποβρύχιο, το τανκ και άλλες ευφευρέσεις, μεταξύ των οποίων το αυτοκίνητο. Το 1478 σχεδίασε τη μελέτη ενός ξύλινου τρίκυκλου οχήματος και περιέγραψε τον τρόπο λειτουργίας του, η οποία παρέμεινε υπό αμφισβήτηση για αιώνες. Το 2004, ύστερα από 7 χρόνια προσπάθειας, ολοκληρώθηκε από έμπειρους τεχνικούς η πιστή αντιγραφή του σχεδίου του ντα Βίντσι σε μινιατούρα και αποδείχθηκε ότι η μελέτη ήταν σωστή.

Οι μηχανές των αυτοκινήτων άρχισαν να τελειοποιούνται με ταχύτατο ρυθμό. Οι πρωτοπόροι Πεζώ², Ρενώ³, Ντιόν-Μπουτόν⁴ και Πανάρ-Λεβασόρ⁵, ανεβάζουν διαδοχικά τη μέση ταχύτητα στους δρόμους αποστάσεων. Παράλληλα αρχίζουν να καθιερώνονται αγώνες ταχύτητας και αντοχής που συμβάλλουν στην τελειοποίηση του αυτοκινήτου. Η μέση ταχύτητα ήταν 12,5 κλμ το 1921 και αυξάνεται σταδιακά μέχρι που το 1947 φτάνει τα 60 κλμ/ώρα.

Οι κύριοι παραγωγοί αυτοκινήτων ήταν αρχικά οι Γάλλοι και οι Γερμανοί, και προστέθηκαν αργότερα οι Άγγλοι και οι Αμερικανοί, αφού παρέκαμψαν τα νομοθετικά εμπόδια παραγωγής αυτοκινήτων, που είχαν θέσει οι δύο πρώτες χώρες.

Η μοτοσικλέτα είναι μεταγενέστερη του αυτοκινήτου. Οι πρώτες προσπάθειες κατασκευής μηχανής με δύο τροχούς ξεκίνησαν το 1867, όταν ο Αμερικανός Σιλβέστερ Χάουαρντ Ρόπερ⁶ τοποθέτησε σε ένα ξύλινο ποδήλατο μια δικύλινδρη ατμομηχανή, που λειτουργούσε με κάρβουνο.

Το 1885 ο γερμανός Γκότλιμπ Ντάιμλερ⁷ κατασκεύασε την πρώτη βενζινοκίνητη μοτοσικλέτα, μια ξύλινη κατασκευή με τέσσερις ρόδες, εκ των οποίων δύο βοηθητικές όπως αυτές των ποδηλάτων.



Μέχρι να φτάσουμε στην κυριαρχία της βενζινοκίνητης μοτοσικλέτας προηγήθηκε μια σειρά εκκεντρικών πειραματισμών. Το Cynophere (Κυνοφόρος) ήταν ένα τρίκυκλο του οποίου οι οπίσθιες ρόδες ήταν σφαιρικά κλουβιά. Στο εσωτερικό τους έκλειναν ένα ή περισσότερα σκυλιά, τα οποία όταν έτρεχαν μετέδιδαν την κίνηση στο «μισοζώντανο» όχημα. Έπειτα σχεδιάστηκε ένα άλλο αυτοκίνητο ποδήλατο, το οποίο διέθετε μηχανισμό παρόμοιο με εκείνον των ρολογιών. Αυτή η κατασκευή δε μπορούσε να πάει παρά μόνο μερικές εκατοντάδες μέτρα μακριά, αφού έπρεπε στη συνέχεια να το ξανακουρδίσουν.

Η Tandem ήταν η πρώτη ηλεκτροκίνητη μοτοσικλέτα που κατασκευάστηκε το 1897 από κάποιον ονόματι Χούμπερ. Αν και ιδιοφυές στη σύλληψή της, στάθηκε

² Peugeot Armand (1849-1915): Γάλλος μηχανικός και κατασκευαστής αυτοκινήτων και μοτοσικλετών. Ίδρυσε την κατασκευαστική εταιρεία Peugeot το 1895.

³ Renault Louis (1877-1944): Γάλλος μηχανικός. Ήταν ένας από τους πρωτοπόρους της βιομηχανίας αυτοκινήτων.

⁴ Dion-Bouton: γαλλική κατασκευαστική εταιρεία που ιδρύθηκε το 1882 από τους Albert de Dion και Georges Bouton.

⁵ Panhard-Levassor: γαλλική κατασκευαστική εταιρεία που ιδρύθηκε το 1889 από τους René Panhard και Emile Levassor.

⁶ Sylvester Howard Roper (1823-1896)

⁷ Gottlieb Daimler (1834-1900)

αδύνατο να εφαρμοστεί στην πράξη. Οι μπαταρίες της ήταν πολύ βαριές και παρήγαγαν μικρή ποσότητα ρεύματος. Έτσι η βενζινοκίνητη μοτοσικλέτα του Ντάιμλερ αποδείχθηκε η μόνη αξιόπιστη λύση. Μια ολόκληρη βιομηχανία στηρίχθηκε πάνω σε αυτή την ιδέα και μόλις μέσα σε μια δεκαετία απέκτησε παγκόσμια απήχηση.



Το 1903 η εταιρεία Husqvarna παρουσίασε το πρώτο της μοτοποδήλατο το οποίο πήγαινε με την ανήκουστη, για την εποχή, ταχύτητα των 2 με 3 μιλίων (3 - 5 κλμ) την ώρα.

Η χρήση των μοτοσικλετών ήταν ιδιαίτερα συχνή κατά τη διάρκεια του Δευτέρου παγκοσμίου Πολέμου. Εκείνη την εποχή ξεκίνησε και η μαζική παραγωγή της και μετά το τέλος του πολέμου εδραιώθηκε στη διεθνή αγορά. Οι μοτοσικλέτες κατείχαν τότε το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς οχημάτων, αφού οι τιμές των αυτοκινήτων εξακολουθούσαν να είναι πολύ υψηλές για το ευρύ κοινό.

1.2 Το αυτοκίνητο στην Ελλάδα

Το 1896 αρχίζει η εποχή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, όταν ένας πλούσιος αθηναίος, ο Νικόλας Κοντογιαννάκης οδηγεί το πρώτο αυτοκίνητο της πρωτεύουσας, ένα Πεζώ, μοντέλο του 1891. Αν και η έλευση του νέου τρόπου μεταφοράς του καιρετίστηκε αρχικά από το αθηναϊκό κοινό, κλευάστηκε κατόπιν πολύ σύντομα καθώς το συγκεκριμένο αυτοκίνητο παρουσίαζε συνεχείς βλάβες για μια καθημερινή απόσταση εκατό μόλις μέτρων.



Το πρώτο αυτοκίνητο στην Αθήνα έκανε την εμφάνισή του ανάμεσα στο 1896 και το 1898 και ήταν στην κατοχή του Νικόλαου Κοντογιαννάκη. Λόγω έλλειψης φωτογραφικής μαρτυρίας υποθέτουμε σήμερα ότι το εν λόγω όχημα έμοιαζε με αυτό της παραπάνω φωτογραφίας, διαθέσιο, παραγωγής 1891 μάρκας Peugeot με μονοκύλινδρο μηχανή 2 ίππων, το οποίο άντεξε μόλις 20 ημέρες.

Το 1899 ο Κώστας Χρηστομάνος κυκλοφορεί ένα διθέσιο τετράτροχο όχημα καλύπτοντας διαδρομές σε μια περιοχή μεταξύ Πατησίων, Φαλήρου και Αμαρουσίου. Κι αυτό το αυτοκίνητο δεν άντεξε πολύ, «λόγω των μακρινών ταξιδίων» και μετά από λίγο καιρό επεστράφη στο εργοστάσιο ως άχρηστο.

Σε ό,τι αφορά τα τετράτροχα της εποχής εκείνης είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι ακόμα και τα καλύτερα αγωνιστικά μοντέλα δεν ξεπερνούσαν σε τελική ταχύτητα τα 35 χλμ./ώρα. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι η κατοχή ενός αυτοκινήτου στην Αθήνα ήταν σύμβολο πλούτου και ευημερίας, αφού μια καλή άμαξα με άλογα ήταν ταχύτερη και πιο αξιόπιστη!

Ένα χρόνο αργότερα ο Κώστας Νικολαΐδης, διευθυντής της Ηλεκτρικής Εταιρίας, φέρνει ένα ηλεκτροκίνητο όχημα Victoria επτά θέσεων. Οδηγός του αυτοκινήτου ήταν ο πρώτος επαγγελματίας οδηγός στην Ελλάδα, ο Αλέξανδρος Μπακάουερ, ο οποίος κάλυπτε διαδρομές από το κέντρο μέχρι το Φάληρο ή την Κηφισιά, αλλά στην επιστροφή χρησιμοποιούσε άλογα γιατί τελείωναν οι μπαταρίες.



Ενδεχομένως να είναι η παλαιότερη διαφήμιση αυτοκινητού στην Ελλάδα. Αυτοκίνητα και ποδήλατα Rene Clement που εισάγει αποκλειστικά (δι' όλην την Ελλάδα και Κρήτην) ο Χρήστος Γριμπίλας, στην οδό Σταδίου 20. Αν πουλήθηκε ποτέ τέτοιο αυτοκίνητο στην Ελλάδα θα ήταν σίγουρα μετά το 1906..

Το 1902 ήταν χρονιά ανάπτυξης, αφού επτά αυτοκίνητα ήρθαν στην Ελλάδα, ένα επταθέσιο Wolseley, δύο επταθέσια Opel, ένα κλειστό κι ένα ανοιχτό, ένα Benz και τρία διθέσια Darracq. Το ένα από τα τρία Darracq ήταν και το πρώτο αγοραίο ταξί. Στο μεταξύ το όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων έχει φτάσει τα 40-50 χλμ/ώρα.

Το 1906 ιδρύθηκε η πρώτη επιχείρηση εμπορίας αυτοκινήτων, από τον Νικόλαο Σιμόπουλο (ο πρώτος γενικός γραμματέας της ΕΛΠΑ) θέτοντας στην κυκλοφορία οκτώ ακόμη αυτοκίνητα. Τρία από αυτά ήταν αγοραία επιβατικά και δύο ελβετικά φορτηγά Orioπ.

Το 1920 δημοσιεύτηκε στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ο πρώτος νόμος φορολόγησης αυτοκινήτων, ο οποίος αφορούσε τα «Ειδικά τέλη επί ποδηλάτων και αυτοκινήτων». Εκεί συναντάμε για πρώτη

φορά και την απόδειξη πληρωμής των ετήσιων τελών κυκλοφορίας. Η εισπρακτική επιτυχία αυτού του Νόμου συμπληρώθηκε από την εκθετική αύξηση των πωλήσεων νέων αυτοκινήτων, έτσι που το 1926, με περισσότερα από 15.000 αυτοκίνητα σε κυκλοφορία, τα ετήσια κρατικά έσοδα από τα «τέλη κυκλοφορίας» πενταπλασιάστηκαν (10 εκατομμύρια δραχμές από 179.000 το 1920).

Το 1924 ιδρύθηκε η Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου (ΕΛΠΑ) ξεκινώντας τις κάθε είδους αγωνιστικές της δραστηριότητες. Αν και τα πρώτα βήματα της λέσχης ήταν δύσκολα, δεδομένου ότι δεν υπήρχαν οικονομικά μέσα αλλά ούτε και μέλη, η ΕΛΠΑ κατάφερε να οργανώσει τους πρώτους αυτοκινητιστικούς αγώνες στην Ελλάδα μόλις το 1926. Η Λουκία Πάππου ήταν η πρώτη ελληνίδα οδηγός αγώνων, η οποία το 1924 και 1925 με τη Bugatti της διακρίθηκε σε πολλές εκδηλώσεις.

Το 1925 κυκλοφορούσαν στην Αθήνα 582 φορτηγά, 857 αγοραία πολυτελείας, 700 ταξί, 789 ΙΧ, 15 μοτοσικλέτες και 690 λεωφορεία. Συνολικά 3578 οχήματα, με 5047 οδηγούς.



Μικρό αλλά πραγματικό αυτοκίνητο, το Morris Minor S.V. της διαφήμισης του 1924 κοστίζει 49.825 δρχ. Ελεύθερα (διθέσιο), 54.500 δρχ. (τετραθέσιο ανοιχτό) ή 56.250 δρχ. (τετραθέσιο κλειστό).

Από το 1936 εκατοντάδες αυτοκίνητα προστίθενται κάθε χρόνο στον στόλο της Ελλάδας, η βενζίνη είναι προσιτή και το οδικό δίκτυο βελτιώνεται συνεχώς. Στα χρόνια του μεσοπολέμου κυκλοφορούν στην Ελλάδα περισσότερα από 16.000 αυτοκίνητα, κυρίως αμερικάνικα. Αυτή η κατάσταση όμως δε θα διαρκέσει για πολύ. Στα χρόνια της κατοχής η βενζίνη λιγοστεύει και σταδιακά τα περισσότερα αυτοκίνητα επιτάσσονται από τους Γερμανούς ή καταστρέφονται. Όσα λίγα απομένουν μετατρέπονται έτσι ώστε να λειτουργούν με ατμό (τα «γκαζοζέν»). Η δεκαετία 1940-1950 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί «κενή» για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, όπως και σε πολλές άλλες χώρες στην Ευρώπη.

Κατά τη δεκαετία του 1950 το κύριο μέσο μετακίνησης είναι οι μοτοσικλέτες, τα λίγα αμερικάνικα αυτοκίνητα και τα λεωφορεία. Ουσιαστικά η αγορά του ιδιωτικού αυτοκινήτου ξεκινάει δειλά-δειλά από το 1959 και τα νούμερα των πωλήσεων αυξάνονται σημαντικά μετά το 1963-1964. Οι όποιες προσπάθειες για κατασκευή αυτοκινήτων στην Ελλάδα είναι λιγοστές και αφορούν την κατασκευή αμαξωμάτων σε φορτηγά και λεωφορεία. Τα αυτοκίνητα είναι ακόμη «φθηνά», σε σύγκριση με άλλες χώρες, αλλά ο κόσμος δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να τα αγοράσει.

Στις αρχές της δεκαετίας του '60 τα Αγγλικά και τα Ιταλικά αυτοκίνητα γίνονται πολύ δημοφιλή και ο κόσμος γνωρίζει τα Μόρις, τα Τράιαμφ, τα ευρωπαϊκά Φορντ και τις Τζάγκουαρ. Σε αυτά προστίθενται τα πολύ δημοφιλή μοντέλα της Άλφα Ρομέο και της Φιάτ.

1.3 Η μοτοσικλέτα στην Ελλάδα

Η άφιξη του πρώτου τρίκυκλου αυτοκίνητου ποδηλάτου (μοτοσικλέτα) στην Ελλάδα γίνεται ένα χρόνο πριν από το αυτοκίνητο, το 1895, πάλι από το Νικόλα Κοντογιαννάκη. Οι πληροφορίες για την εξέλιξη της μοτοσικλέτας μέχρι το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου, όταν αρχίζει ουσιαστικά η ιστορία της στην Ελλάδα, είναι σχετικά ελλιπείς. Η πιο σημαντική από αυτές αναφέρει ότι το 1912 ιδρύθηκε η Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσικλετισμού (ΔΟΜ), ως αντιπρόσωπος της αντίστοιχης γαλλικής ομοσπονδίας (FIM).

Η πρώτη ωστόσο μαζική εισαγωγή μοτοσικλετών στον ελλαδικό χώρο γίνεται μετά το 1946 καθώς οι Έλληνες μπορούν να προμηθευτούν γερμανικές μηχανές που χρησιμοποιήθηκαν στον πόλεμο σε αρκετά χαμηλές τιμές.

1.4 Η εξελικτική πορεία των αγωνιστικών εκδηλώσεων στην Ελλάδα

Οι αγωνιστικές εκδηλώσεις που λαμβάνουν χώρα στην Ελλάδα από το 1926 μέχρι σήμερα γίνονται υπό την αιγίδα της ΕΛΠΑ, η οποία είναι ο φορέας της Αθλητικής Εξουσίας για την Ελληνική Επικράτεια και η οποία είναι υπεύθυνη για την τήρηση των κανονισμών του Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα και της Εθνικής Νομοθεσίας. Αν ανατρέξουμε στο αρχείο των αγωνιστικών εκδηλώσεων της ΕΛΠΑ θα μπορέσουμε να κατανοήσουμε το μεγάλο της ρόλο στην ανάπτυξη του κερσαίου μηχανοκίνητου αθλητισμού αλλά και στην εκπροσώπηση της Ελλάδας σε παγκόσμιες οργανώσεις αυτοκινητιστικού/ μοτοσικλετιστικού χαρακτήρα.

1.4.1 Προπολεμική περίοδος

Μέχρι και το 1939 οργανώνονται αθλητικές εκδηλώσεις που αφορούν τους ολιγάριθμους κατόχους ιδιωτικών αυτοκινήτων της εποχής. Κανένα στοιχείο «αγωνιστικότητας» δε μπορεί να διακρίνει κανείς σ' αυτή τη μορφή του αυτοκινητιστικού αθλητισμού. Τα αυτοκίνητα είναι πανάκριβα, δυσκολοσυντήρητα και «μοναδικά». Τα ανταλλακτικά είναι ανύπαρκτα ή ιδιοκατασκευές κι οι δρόμοι περισσότερο κατάλληλοι για τετράποδα παρά για τετράτροχα. Ωστόσο η ΕΛΠΑ προωθεί ενεργά την αυτοκινητιστική δραστηριότητα, η οποία κερδίζει όλο και περισσότερους οπαδούς, αλλά όχι για πολύ. Ο πόλεμος βάζει ένα πρόσκαιρο τέλος σε όλα αυτά.

1.4.2 Πρώτη μεταπολεμική περίοδος

Το πρώτο επίσημο Ράλλυ ΕΛΠΑ διοργανώνεται το 1952, ακολουθώντας τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Αθήνα (απόσταση 1880 χλμ) και τον επόμενο χρόνο οργανώνεται το 1^ο Διεθνές Ράλλυ Ακρόπολις. Το 1953 αρχίζει και ένας μεγάλος αριθμός άλλων αγωνιστικών εκδηλώσεων που αρχίζουν με τις απλούστερες μορφές πλοηγήσεων και δεξιοτεχνιών και καταλήγουν σε αγώνες ταχύτητας σε κλειστές διαδρομές και αγώνες αναβάσεων. Επίσης διοργανώνονται και αγώνες μοτοσικλετών.

Το 1956 προκηρύσσεται για πρώτη φορά το πρώτο Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Τουρισμού.

Το 1957-58 η «Ανάβαση Πάρνηθας» συμπεριλαμβάνεται στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αναβάσεων και οργανώνεται η πρώτη Σχολή Κριτών και Χρονομετρών.

Το 1958 καθιερώνεται το Πρωτάθλημα Ταχύτητας που περιλαμβάνει αγώνες ταχύτητας και αναβάσεις.

Το 1965 προκηρύσσονται Πρωταθλήματα Ταχύτητας, Τουρισμού και Ράλλυ.

Το 1969 το αγωνιστικό ημερολόγιο περιλαμβάνει πενήντα ένα αγώνες διαφόρων τύπων.

Στη μεταπολεμική περίοδο που ουσιαστικά τελειώνει το 1969, συμβαίνουν και διάφορες άλλες εξελίξεις που επηρεάζουν καθοριστικά και απόλυτα θετικά την περαιτέρω εξέλιξη του αθλήματος.

Ενώ στην αρχή μοναδικός οργανωτής αυτοκινητιστικών αγώνων είναι η ΕΛΠΑ, αντίθετα με τους αγώνες μοτοσικλετών όπου υπήρχαν κι άλλοι οργανωτές, σιγά σιγά εμφανίζονται και στο αυτοκίνητο άλλοι οργανωτές, που με την καθοδήγηση και την επίβλεψή της αρχίζουν να αναλαμβάνουν ευθύνες οργάνωσης αγώνων. Αρχικά αυτοί είναι διάφοροι αυτοκινητιστικοί Όμιλοι (Ecuries) και στη συνέχεια αυτοκινητιστικές Λέσχες που οργανώνονται από φίλους του αθλήματος, τόσο στην Αθήνα όσο και στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Το 1969 διοργανώνεται το Β' Σεμινάριο Κριτών και Χρονομετρών δημιουργώντας ικανές ομάδες για τη στελέχωση των αγώνων. Ενδεικτικό αυτής της επιτυχίας είναι ότι ολόκληρη η αγωνιστική δραστηριότητα σήμερα, βρίσκεται στα χέρια των ανθρώπων που οργάνωσαν ή παρακολούθησαν την εποχή εκείνη αυτό το σεμινάριο.

Την ίδια εποχή συντάσσεται ένας ολοκληρωμένος Εθνικός Αθλητικός Κανονισμός, που συνδυάζει τις διατάξεις του Διεθνή Αθλητικού Κανονισμού με τις αναγκαίες συμπληρώσεις που απαιτούν οι ελληνικές συνθήκες.

Επίσης για πρώτη φορά η ΕΛΠΑ αναβαθμίζει την Εθνική Επιτροπή Αγώνων (ΕΘΕΑ) στην πραγματική της θέση, δηλαδή του ρυθμιστή της όλης αγωνιστικής κίνησης και του ασκούντος την αθλητική εξουσία, διαχωρίζοντάς την από το αγωνιστικό τμήμα της ΕΛΠΑ, που ασχολείται με το καθαρά εκτελεστικό έργο της οργάνωσης των αγώνων. Η ριζική αυτή εσωτερική αναδιοργάνωση επιτρέπει την ταχύτερη αλλά και καλύτερα εποπτευόμενη ανάπτυξη των ανά την χώρα αυτοκινητιστικών λεσχών.

1.4.3 Σύγχρονη εποχή

Στον εικοστό αιώνα η χώρα μας καταφέρνει να αποκτήσει τα ίδια σχεδόν γνωρίσματα με τη Διεθνή κίνηση. Η σύγχρονη αγωνιστική κίνηση στην Ελλάδα δεν μπορεί να συγκριθεί με τις προηγούμενες εποχές. Οι λέσχες και οι άλλοι όμιλοι που οργανώνουν αγώνες αριθμούνται πλέον σε δεκάδες και οι αγωνιστικές εκδηλώσεις που καταγράφονται στα ετήσια προγράμματα αγώνων, ανέρχονται σε εκατοντάδες αγώνες αυτοκινήτων, καρτ και μοτοσικλετών. Οι διοργανώσεις έχουν υψηλά επίπεδα ποιότητας, υποστηρίζονται από χορηγούς, ελέγχονται σχολαστικά για την τήρηση των κανονισμών και έχουν αποκτήσει «επαγγελματική» υφή στην τελειότητά τους.

Κεφάλαιο 2

Η ΕΛΠΑ & ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΛΕΣΧΕΣ

Πριν ακόμα αναφερθούμε διεξοδικά στα αγωνίσματα που πραγματοποιούνται στη χώρα μας και τις σχετικές τους νομοθεσίες, είναι σημαντικό να αναφερθούμε πρώτα στις αυτοκινητιστικές και μοτοσικλετιστικές λέσχες της Ελλάδας, στο έναυσμα της δημιουργίας τους (FIA), και στον πρωταρχικό ρόλο της ΕΛΠΑ ως Εθνική Λέσχη, στο Χερσαίο Μηχανοκίνητο Αθλητισμό, προκειμένου να υπογραμμιστεί η σημασία τους και η οργανωτική τους σχέση με τους κάθε είδους αγώνες που πραγματοποιούνται στη χώρα μας.

2.1 Η ιστορία

Το 1904 ιδρύθηκε η FIA (Fédération Internationale de l'Automobile - Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου) και αφιερώθηκε στην εκπροσώπηση των ενδιαφερόντων των οργανισμών μηχανοκίνησης και των οδηγών αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας σε όλο τον κόσμο. Είναι επίσης το κυρίαρχο στέλεχος του μηχανοκίνητου αθλητισμού παγκοσμίως.



Η FIA είναι ένας μη-κερδοσκοπικός οργανισμός που αποτελείται από 207 διεθνείς οργανισμούς μηχανοκίνησης από 122 χώρες και των πέντε ηπείρων. Τα μέλη της εκπροσωπούν πάνω από 100.000 αυτοκινητιστές. Η FIA προωθεί ενεργά τα ενδιαφέροντα των αυτοκινητιστών στις Ηνωμένες Πολιτείες, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε άλλα διεθνή σωματεία, σε θέματα που αφορούν κανονισμούς ασφάλειας, κίνησης, περιβάλλοντος και καταναλωτών. Είναι η ομοσπονδία που επιβλέπει όλους τους αγώνες μηχανοκίνητου αθλητισμού και θέτει κανονισμούς και περιορισμούς για την εκτέλεσή τους.

Η FIA ξεκίνησε να λειτουργεί στο Παρίσι το 1922. Όταν αυτό έγινε γνωστό στην Ελλάδα από φορείς που είχαν κάποια επικοινωνία με το εξωτερικό, όπως οι διάφοροι νεαροί Έλληνες επιστήμονες και επιχειρηματίες που ταξίδευαν, τότε άρχισαν οι προσπάθειες για την ίδρυση της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΩΝ» (ΕΛΠΑ). Η ίδρυσή της έγινε πραγματικότητα το 1924 από ελάχιστους τότε φίλους του αυτοκινήτου και των τεχνολογικών εξελίξεων της εποχής και σαν κύριο σκοπό της έταξε την πρόοδο του μηχανοκίνητου τουρισμού και αθλητισμού.

Το 1926 οργανώνονται οι πρώτοι αυτοκινητιστικοί αγώνες στην Ελλάδα. Τότε εμφανίζονται και οι πρώτοι χορηγοί τους (sponsors) που είναι η εφημερίδα ΒΡΑΔΥΝΗ και η εταιρεία SHELL.

Από τότε μέχρι σήμερα, η ιστορία του μηχανοκίνητου αθλητισμού στην Ελλάδα είναι απόλυτα συνυφασμένη με την ΕΛΠΑ. Σήμερα ως «Εθνική Λέσχη» διατηρεί θέσεις μέσα στα ανώτατα όργανα διοίκησης, τόσο στη ΔΟΑ (FIA) όσο και στη ΔΟΜ (FIM).

Μετά τη δημιουργία της ΕΛΠΑ, έκαναν την εμφάνισή τους δεκάδες ακόμα λέσχες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας, οι οποίες σήμερα προσφέρουν σημαντικά στο άθλημα στην Ελλάδα. Τα δικαιώματα αυτών των λεσχών περιορίζονται στην οργάνωση αγώνων, υπό την εποπτεία της ΕΛΠΑ, και στη βελτίωση του αθλήματος μέσα από τη μεταξύ τους επικοινωνία. Οι λέσχες αποτελούν συνδυαστικό κρίκο μεταξύ της ΕΛΠΑ και των μελών τους και αποσκοπούν στην έγκυρη ενημέρωση σε θέματα που αφορούν το μηχανοκίνητο αθλητισμό (βλ. 5^ο κεφάλαιο).

Σήμερα σε 54 περιοχές της Ελλάδας υπάρχουν 89 λέσχες αυτοκινήτου και 28 λέσχες μοτοσικλετών, μερικές εκ των οποίων είναι στην Αθήνα η Α.Σ.Ο.Α.Μ, στη Θεσσαλονίκη το Africa Twin Club Β. Ελλάδος, στην Πάτρα η ΑΧ.ΛΕ.ΜΟ., στην Κρήτη η ΛΕ.ΜΟ.ΖΑ, στην Αλεξανδρούπολη η ΛΕΜΟΤΩ, στην Καρδίτσα η ΑΛΑΜΑΠ, στη Λαμία η ΛΕ.ΔΙ.ΛΑ, στην Κατερίνη και στην Καλαμάτα η ΛΕΜΟΚ, στην Τρίπολη και στη Σπάρτη η ΛΕ.ΜΟ., κ.ά.

2.2 Ο ρόλος της ΕΛΠΑ στην εξέλιξη του κερσαίου μηχανοκίνητου αθλητισμού



Η ΕΛΠΑ είναι η Εθνική μας Αυτοκινητιστική Λέσχη που είναι μέλος της ΔΟΑ και της ΔΟΜ κι εκπροσωπεί την Ελλάδα στις γενικές τους συνελεύσεις με ψήφο. Είναι φορέας της Αθλητικής Εξουσίας για την Ελληνική Επικράτεια και επομένως εκπροσωπεί κατά αντιστοιχία τη ΔΟΑ και τη ΔΟΜ στη χώρα μας, έχοντας απέναντί τους την πλήρη ευθύνη για την άσκηση της Αθλητικής Εξουσίας, σύμφωνα με τους κανόνες και τις επιταγές του Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα, αλλά και της Εθνικής Νομοθεσίας. Η ΕΛΠΑ ασκεί την Αθλητική Εξουσία στο κερσαίο μηχανοκίνητο αθλητισμό σε ολόκληρη τη χώρα μέσω της Εθνικής Επιτροπής Αγώνων (ΕΘ.Ε.Α.) και της Εθνικής Επιτροπής Αγώνων Μοτοσικλέτας (ΕΘ.Ε.Α.Μ.).

2.3 Άλλες δραστηριότητες

Η ΕΛΠΑ δεν δραστηριοποιείται αποκλειστικά στον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Αυτός είναι ένας μόνο από τους κλάδους δραστηριότητάς της. Η ΕΛΠΑ είναι ένας πολυσύνθετος μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα οργανισμός, με δραστηριότητες σε όλους τους κλάδους που αφορούν τον τουρισμό και τη μηχανοκίνηση. Λειτουργεί σαν τεχνικός σύμβουλος του Κράτους σε πολλά θέματα που αφορούν αυτές τις δραστηριότητες, αναλαμβάνει εκτέλεση έργων με κοινωφελή χαρακτήρα, σε συνεργασία με το Κράτος και μέσα στους τομείς της ειδικότητάς της, εκπροσωπεί την Ελλάδα σε παγκόσμιες οργανώσεις τουριστικού και αυτοκινητιστικού/μοτοσυκλετιστικού χαρακτήρα και αντίστροφα, εκπροσωπεί στην Ελλάδα αυτές τις Οργανώσεις. Βρίσκεται σε συνεχή επαφή με όλες τις αδελφές Εθνικές Λέσχες του εξωτερικού και γενικά προσφέρει ένα μεγάλο έργο στο κοινωνικό σύνολο, μέσα πάντοτε στο πεδίο της ειδικότητάς της.

Η ΕΛΠΑ δραστηριοποιείται επίσης στους τομείς της Οδικής Βοήθειας του αυτοκινητιστή, της Νομικής του προστασίας, της εξυπηρέτησής του όταν συναλλάσσεται με τις Δημόσιες Υπηρεσίες, στην προστασία του όταν ταξιδεύει στο εξωτερικό, στην τουριστική του ενημέρωση, στην εκπροσώπησή του και την υποστήριξη των συμφερόντων του τόσο εντός, όσο και εκτός Ελλάδας και γενικά σε κάθε τομέα που συνθέτει το πλέγμα "Αυτοκίνηση - Τουρισμός".

2.4 Οι υπηρεσίες της ΕΛΠΑ στο χερσαίο μηχανοκίνητο αθλητισμό

- Η εποπτεία του Χερσαίου Μηχανοκίνητου Αθλητισμού
- Οι Εθνικές Επιτροπές Αγώνων (ΕΘΕΑΑ - ΕΘΕΑΜ)
- Η εκπαίδευση Κριτών Αγώνων Αυτοκινήτου, Μοτοσικλέτας, Καρτ
- Η έκδοση Εθνικών Αδειών Κριτών Αγώνων Αυτοκινήτου, Μοτοσικλέτας, Καρτ
- Η έκδοση Εθνικών & Διεθνών Αγωνιστικών Αδειών Αυτοκινήτου Μοτοσικλέτας, Καρτ
- Οι Τεχνικές Συμβουλές & Προδιαγραφές για πίστες αγώνων

2.4.1 Οι Εθνικές Επιτροπές αγώνων

Όπως ήδη αναφέραμε, η ΕΛΠΑ, ως τακτικό μέλος των FIA (Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου), FIM (Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσυκλετισμού) & UEM (Ευρωπαϊκή Ένωση Μοτοσικλέτας), έχει την ευθύνη της εποπτείας του Χερσαίου Μηχανοκίνητου Αθλητισμού στην χώρα μας. Η εποπτεία αυτή ασκείται μέσω των

Εθνικών Επιτροπών Αγώνων οι οποίες στελεχώνονται με έμπειρα άτομα από τον χώρο και οι αρμοδιότητές της αναφέρονται στον Εθνικό Αθλητικό Κώδικα (ΕΑΚ). Οι Εθνικές Επιτροπές είναι:

2.4.1.1 Εθνική Επιτροπή Αγώνων Αυτοκινήτου (ΕΘ.Ε.Α.Α.).

Η Εθνική Επιτροπή Αγώνων Αυτοκινήτου έχει την ευθύνη της εποπτείας των αγώνων που διεξάγονται με αυτοκίνητα. Όλα τα είδη των αγώνων ή των παιδιών (παιχνίδια ή οργανωμένες εκδρομές) πρέπει να έχουν την σύμφωνη γνώμη της ΕΘΕΑΑ / ΕΛΠΑ ώστε να δοθεί η αντίστοιχη άδεια από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

Η ΕΘΕΑΑ κάθε χρόνο προκηρύσσει τα Πρωταθλήματα, Κύπελλα κι Έπαθλα για τους αγώνες αυτοκινήτου. Σε συνεργασία με τους αγωνιζόμενους, συντάσσει τους Γενικούς και Τεχνικούς Κανονισμούς των αγώνων και των παιδιών. Επιβλέπει την ομαλή και ασφαλή διοργάνωση και διεξαγωγή των αγώνων και καταγράφει τις Βαθμολογίες ώστε να μπορεί να ανακηρύξει τους Πρωταθλητές, τους Κυπελλούχους και Επαθλούχους κάθε χρονιάς. Εκπαιδεύει τα νέα στελέχη των αγώνων: Κριτές, Χρονομέτρες, Τεχνικούς Εφόρους, Αλυτάρχες και Αγωνοδίκες μέσα από πολυάριθμα σεμινάρια που γίνονται κάθε χρόνο σε όλη την Ελλάδα. Τέλος εκδίδει το βιβλίο της Χρονιάς για τους Αγώνες Αυτοκινήτου και το βιβλίο της χρονιάς για τους αγώνες Κάρτ . Στα βιβλία αυτά περιλαμβάνονται οι Γενικοί και Τεχνικοί Κανονισμοί των αγώνων, οι Προκηρύξεις των Πρωταθλημάτων, Κυπέλλων & Επάθλων, οι Βαθμολογίες, παρουσίαση των Πρωταθλητών καθώς και μια σειρά εγκυκλίων που συμπληρώνουν τους κανονισμούς.

Στελέχη της ΕΘΕΑΑ καθώς και μέλη του ΔΣ της ΕΛΠΑ συμμετέχουν σε επιτροπές της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου, ως Μέλη, Αντιπρόεδροι, κτλ.

Στο σημείο αυτό πρέπει να κάνουμε μια ιδιαίτερη αναφορά στην Επιτροπή Κάρτ. Η επιτροπή αυτή παρά το γεγονός ότι αποτελεί επιτροπή της ΕΘΕΑΑ, λειτουργεί ανεξάρτητα και ασχολείται αποκλειστικά με τους αγώνες κάρτ που αρχίζουν με την κατηγορία μίπι, η οποία αφορά παιδιά ηλικίας από 5 ετών και άνω.

2.4.1.2 Εθνική Επιτροπή Αγώνων Μοτοσικλέτας (ΕΘ.Ε.Α.Μ.)

Για πολλά χρόνια ο τομέας της μοτοσικλέτας βρισκόταν κάτω από τον έλεγχο μίας ενιαίας Εθνικής Επιτροπής Αγώνων. Το 1997 μετά από απόφαση του Προέδρου της ΕΛΠΑ (Βασίλης Δεσποτόπουλος) ξεκίνησε η διαδικασία διαχωρισμού της εποπτείας των δραστηριοτήτων της μοτοσικλέτας από αυτές του αυτοκινήτου. Δημιουργήθηκε πρώτα η Επιτροπή Αγωνιστικής Μοτοσικλέτας (ΕΠΑΜ) και τον επόμενο χρόνο δημιουργήθηκε η ΕΘΕΑΜ.

Η δομή της ΕΘΕΑΜ λειτουργεί σύμφωνα με τα πρότυπα της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μοτοσικλέτας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης Μοτοσικλέτας. Δηλαδή απαρτίζεται από επιτροπές, των οποίων οι επικεφαλής αποτελούν την ολομέλεια της ΕΘΕΑΜ.

Η ΕΘΕΑΜ κάθε χρόνο εκδίδει το *Βιβλίο της Χρονιάς για τους Αγώνες Μοτοσικλέτας*. Σε αυτό περιλαμβάνονται εκτός από τους Γενικούς και Τεχνικούς Κανονισμούς των Αγώνων Μοτοσικλέτας, οι Κανονισμοί που αφορούν τις πίστες *Motocross & Supercross*, οι Κανονισμοί Προστασίας του Περιβάλλοντος καθώς και πλήθος εγκυκλίων που αφορούν τα δρώμενα στον χώρο της μοτοσικλέτας και συμπληρώνουν τους Κανονισμούς.

Η ΕΘΕΑΜ εποπτεύει τις διοργανώσεις των αγώνων μοτοσικλέτας που γίνονται στην Ελλάδα και φροντίζει για τη συμμετοχή Ελλήνων αναβατών σε διεθνείς αγώνες.

2.4.2 Εκπαίδευση κριτών αγώνων αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας, καρτ

Η αγωνιστική κίνηση στη χώρα μας δε θα μπορούσε να λειτουργήσει ομαλά χωρίς στελέχη. Έτσι από τον περασμένο αιώνα η ΕΛΠΑ άρχισε να οργανώνει σεμινάρια εκπαίδευσης Κριτών, Χρονομετρών, Τεχνικών Εφόρων, Αλυταρχών και Αγωνοδίκων.

Η σύγχρονη διοργάνωση των αγώνων αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας και καρτ απαιτούν πλήθος εκπαιδευμένων στελεχών, που λειτουργούν εθελοντικά με επαγγελματική συνέπεια αφού οι αγώνες απαιτούν την άψογη σχεδίαση και εφαρμογή μέτρων ασφαλείας που αφορούν αγωνιζόμενους και θεατές. Έτσι λοιπόν η Επιτροπή Εκπαίδευσης διοργανώνει σεμινάρια σε διάφορες περιοχές της χώρας αφού συγκεντρωθεί ένας ικανοποιητικός αριθμός ατόμων.

Τα στελέχη που εκπαιδεύει η Επιτροπή Εκπαίδευσης είναι:

- Δόκιμοι κριτές-χρονομέτρες (αυτοκινήτου-Rally, Αγώνων Ταχύτητας, μοτοσικλέτας)
- Τεχνικοί Έφοροι (αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας, καρτ)
- Αγωνοδίκες (όλων των αθλημάτων)
- Αλυτάρχες (αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας, καρτ)
- Διαιτητές ή Race Directors (μοτοσικλέτας ή Παιδιών)



Ο Δόκιμος Κριτής αφού επιτύχει στις σχετικές εξετάσεις, μετά από δύο χρόνια συμμετοχής του σε αγώνες γίνεται κανονικός Κριτής-Χρονομέτρης και μπορεί να αναλάβει πιο υπεύθυνη θέση σε ένα αγώνα. (Chief Marshall, Safety Marshal σε αγώνες Rally, επικεφαλής Κ σε αγώνες ταχύτητας κλπ.)

Τεχνικός Έφορος μπορεί να γίνει οποιοσδήποτε έχει πρακτικές, επαγγελματικές ή επιστημονικές γνώσεις και αντιλαμβάνεται πλήρως τους σχετικούς κανονισμούς των διαφόρων αθλημάτων, αφού επιτύχει στις σχετικές εξετάσεις. Απαραίτητη είναι η γνώση της Αγγλικής γλώσσας προκειμένου να μπορεί να διαβάζει τα δελτία αναγνώρισης των οχημάτων (homologations).

Μετά από δύο έως τρία χρόνια συμμετοχής σε αγώνες ένας Κριτής μπορεί να ζητήσει να προαχθεί στην ιδιότητα του Αγωνοδίκη. Ο Αγωνοδίκης πρέπει να είναι άριστος γνώστης των Κανονισμών που διέπουν τους αγώνες. Για να προαχθεί στην ιδιότητα του Αγωνοδίκη πρέπει να συμμετάσχει σε εξετάσεις προφορικές ή συνδυασμό από γραπτές και προφορικές εξετάσεις που αποδεικνύουν τη γνώση των Κανονισμών και την άνεση χρήσης των βιβλίων της Χρονιάς και των Εγκυκλίων των ΕΘΕΑΑ, ΕΘΕΑΜ και Επιτροπής Καρτ. Ένας έμπειρος Αγωνοδίκης μπορεί να ορίζεται από τις ΕΘΕΑΑ, ΕΘΕΑΜ και την Επιτροπή Καρτ για να ασκεί τα καθήκοντα του Προέδρου Αγωνοδικών, ή του Παρατηρητή ενός αγώνα.

Ο Αλυτάρχης ενός αγώνα είναι το στέλεχος που διευθύνει τον αγώνα. Πρέπει να έχει πείρα, να είναι σοβαρός και άριστος γνώστης των Κανονισμών. Επίσης πρέπει να τον διέπει υψηλό αίσθημα ευθύνης, έναντι όλων των εμπλεκόμενων σε ένα αγώνα. Το βασικό του καθήκον είναι η τήρηση των Κανονισμών. Για να προαχθεί ένας Κριτής στην ιδιότητα του Αλυτάρχη πρέπει να υποστεί σχετικές εξετάσεις προφορικές ή συνδυασμό από γραπτές και προφορικές εξετάσεις που αποδεικνύουν τη γνώση των Κανονισμών αλλά και την αξιολόγησή του ως κατάλληλου ατόμου στον οποίον η ΕΘΕΑΑ, η ΕΘΕΑΜ ή η Επιτροπή Καρτ θα του εμπιστευτούν την ιδιότητα αυτή.

Σε μερικούς αγώνες μοτοσικλέτας ή σε αγώνες Κυπέλλων και Επάθλων εφαρμόζεται ο θεσμός του Διαιτητή ή του Race Director όπως αυτός περιγράφεται στους Κανονισμούς της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μοτοσικλέτας-FIM. Ο Διαιτητής-Race

Director πρέπει να διαθέτει άδεια Αγωνοδίκη και Αλυτάρχη. Να έχει μακρόχρονη εμπειρία αγώνων και άριστη γνώση των Κανονισμών, γιατί στον αγώνα που ορίζεται αντικαθιστά το Συμβούλιο των Αγωνοδικών και τον Παρατηρητή.

2.4.3 Έκδοση εθνικών αδειών κριτών αγώνων αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας, καρτ

Η ιδιότητα των Στελεχών επιβεβαιώνεται με την έκδοση, από τις υπηρεσίες της ΕΘΕΑ, ταυτότητας στελέχους που ισχύει για τρία χρόνια. Η χρήση και η επίδειξη της ταυτότητας στελέχους κατά τη διάρκεια των αγώνων είναι υποχρεωτική. Σε συνδυασμό μάλιστα με τη σχετική κάρτα διέλευσης που εκδίδεται από τον οργανωτή σε κάθε αγώνα, αποτελούν τα διαπιστευτήρια του στελέχους και του επιτρέπουν τη διέλευση αλλά και την παρουσία του στους χώρους που διεξάγεται ο αγώνας (Paddock, Πίστα, Ειδική Διαδρομή, Park Ferme, κλπ.).

Για τη συμμετοχή των Ελλήνων στελεχών αγώνων (ειδικότερα μοτοσικλέτας) σε Διεθνείς, Ευρωπαϊκούς ή Παγκόσμιους αγώνες με τις ιδιότητες των: Αλυτάρχη, Αγωνοδίκη, Διαιτητή, Τεχνικού Εφόρου, Υπευθύνου Προστασίας Περιβάλλοντος ή Επικεφαλής Ιατρού, είναι απαραίτητο το στέλεχος να έχει παρακολουθήσει Διεθνή Σεμινάρια και να έχει αποκτήσει μετά από επιτυχείς εξετάσεις Διεθνές Πτυχίο Στελέχους.

2.4.4 Έκδοση εθνικών και διεθνών αγωνιστικών αδειών αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας, καρτ

Για την συμμετοχή όποιου καλύπτει τις ουσιαστικές και τυπικές προϋποθέσεις για να συμμετάσχει σε αγώνα του Μηχανοκίνητου Χερσαίου Αθλητισμού, είναι απαραίτητη η έκδοση Αγωνιστικής Άδειας - **Sporting License**. Για κάθε άθλημα εκδίδεται και η αντίστοιχη άδεια με τη βασική προϋπόθεση ότι ο συμμετέχων είναι υγιής. Ο πίνακας με τις αναγκαίες εξετάσεις και τα σχετικά έντυπα είναι διαθέσιμα από τις υπηρεσίες της ΕΘΕΑ.



Οι υπηρεσίες της ΕΘΕΑ εκδίδουν αγωνιστικές άδειες για τους αγώνες Καρτ, Αυτοκινήτου και Μοτοσικλέτας για ένα αγωνιστικό έτος ή για έναν αγώνα.

2.4.5 Τεχνικές συμβουλές και προδιαγραφές για πίστες αγώνων

Η ΕΛΠΑ μεταξύ των άλλων δραστηριοτήτων της έχει την ευθύνη σύμφωνα με τον Νόμο (Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας Άρθρο 49) και για όλες τις πίστες Αυτοκινήτου, Μοτοσικλέτας και Κάρτ και διαθέτει προς κάθε ενδιαφερόμενο τις σχετικές προδιαγραφές. Είναι δε η μόνη αρμόδια για την έκδοση άδειας καταλληλότητας και χρήσης των αγωνιστικών χώρων. (Για οικοδομικές εργασίες, κυλικεία και συναφή κτίσματα ή μη αγωνιστικές δραστηριότητες σε πίστες οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να λαμβάνουν τις αντίστοιχες άδειες από τις αρμόδιες αρχές).

Η διαδικασία για τη δημιουργία μιας πίστας απαιτεί κατ' αρχήν τη σωστή επιλογή του χώρου. Η επιλογή αυτή πρέπει να γίνεται σε συνεργασία του ενδιαφερόμενου φορέα ή ιδιώτη με την ΕΛΠΑ. Στη συνέχεια απαιτείται η αποτύπωση του χώρου από Τοπογράφο μηχανικό με καταγραφή υψομετρικών γραμμών ανά μέτρο και η κατάθεση του σχετικού σχεδίου στην ΕΛΠΑ.

Ανάλογα με το είδος της ζητούμενης πίστας η ΕΛΠΑ θα προτείνει τη βέλτιστη λύση. Έπειτα ο ενδιαφερόμενος θα προχωρήσει στη χάραξη της διαδρομής. Αφού ελεγχθεί η ορθή χάραξη, τότε ο ενδιαφερόμενος μπορεί να προχωρήσει στην κατασκευή της πίστας.

Κεφάλαιο 3

ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ & ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ

3.1 Νομοθεσίες

3.1.1 Αδειοδότηση δραστηριότητας

Σύμφωνα με το Υπουργείο Ανάπτυξης το θεσμικό πλαίσιο για την αδειοδότηση μιας εγκατάστασης περιλαμβάνει τις εξής διαδικασίες:

1. Κατάταξη δραστηριότητας
2. Χρήση γης και Προέγκριση Χωροθέτησης
3. Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων
4. Άδεια εγκατάστασης
5. Άδεια λειτουργίας

3.1.1.1 Κατάταξη δραστηριότητας

Το είδος της επιχείρησης το οποίο πρόκειται να ξεκινήσει ένας επενδυτής, αλλά και το μέγεθος αυτής, προσδιορίζει τα χαρακτηριστικά της νέας επιχείρησης, όσον αφορά το βαθμό της επικινδυνότητας κατά τη λειτουργία της και της πιθανότητας δημιουργίας ατυχημάτων, τις επιπτώσεις που αυτή θα έχει στο περιβάλλον, το βαθμό στον οποίο απειλεί τη δημόσια υγεία, κ. ά.

Γι' αυτό το λόγο οι διάφορες δραστηριότητες κατατάσσονται σε διαφορετικές κατηγορίες όχλησης (επιβάρυνσης για το περιβάλλον). Το είδος της δραστηριότητας καθώς και η κατηγορία όχλησης στην οποία ανήκει, καθορίζουν την αρμόδια αρχή για τη χορήγηση των αδειών, αλλά και το είδος των δικαιολογητικών που ο επενδυτής καλείται να καταθέσει¹.

Σύμφωνα λοιπόν με την υπουργική απόφαση 69269/5387/90 Άρθρο 4, βάσει του νόμου 1650/1986, οι μόνιμες πίστες αγώνων και δοκιμών για αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες ανήκουν στην Κατηγορία Α' (υψηλής και μέσης όχλησης), Ομάδα II (μέσης όχλησης) κατάταξης έργων και δραστηριοτήτων, και αποτελούν πεδίο εφαρμογής των διατάξεων που προβλέπει αυτή η απόφαση, η οποία στο πλαίσιο της ισόρροπης ανάπτυξης του Εθνικού χώρου αποσκοπεί στην αποτροπή της

¹ Άρθρο 3, Ν. 1650/1986 «Για την προστασία του περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 160 Α')

ρύπανσης και της υποβάθμισης του περιβάλλοντος, αξιολογώντας τις άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις που προκύπτουν από τα διάφορα έργα και δραστηριότητες, τόσο του ιδιωτικού όσο και του Δημοσίου τομέα.

3.1.1.2 Χρήση γης και Προέγκριση Χωροθέτησης

Η διαδικασία του προσδιορισμού της χρήσης γης αποτελεί το πρώτο στάδιο για την αδειοδότηση μίας νέας δραστηριότητας, κατά το οποίο διερευνάται κατά πόσο επιτρέπεται η εγκατάσταση της συγκεκριμένης δραστηριότητας στη συγκεκριμένη περιοχή². Η άδεια για την εγκατάσταση της επιχείρησης δίνεται από την Υπηρεσία Πολεοδομίας της Νομαρχίας που είναι αρμόδια για τη συγκεκριμένη περιοχή.

Όταν πρόκειται να γίνει χρήση γης σε δήμους για τους οποίους υπάρχει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ), τότε η χρήση γης καθορίζεται από αυτό το ΓΠΣ. Στην περίπτωση όμως που η χρήση γης γίνεται εκτός των ορίων του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, τότε εφαρμόζονται προεδρικά διατάγματα που θέτουν κανονισμούς χρήσης γης γι' αυτές τις περιπτώσεις³. Στα διατάγματα αυτά ορίζεται η ελάχιστη απόσταση από οικισμούς διαφορετικών πληθυσμιακών πυκνοτήτων, στην οποία μπορούν να εγκατασταθούν δραστηριότητες διαφορετικού βαθμού όχλησης. Έτσι, γύρω από πόλεις και οικισμούς με πληθυσμό μεγαλύτερο των 2.000 κατοίκων, βάσει την τελευταίας εκάστοτε απογραφής, και σε ζώνη που εκτείνεται σε πλάτος 700 μέτρα, για πόλεις και οικισμούς με πληθυσμό από 2.001 μέχρι και 10.000 κατοίκους και 1.000 μέτρα για πόλεις με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων, απαγορεύεται η ανέγερση νέων βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσης ή υψηλής όχλησης. Για τους οικισμούς οι οποίοι έχουν πληθυσμό μέχρι 2.000 κατοίκους, απαγορεύεται η ανέγερση βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων μέσης και υψηλής όχλησης εντός των εγκεκριμένων ορίων των οικισμών και εντός ζώνης που εκτείνεται περιμετρικά του οικισμού και σε απόσταση 500 μ. από τα όρια του οικισμού, όπως αυτά ισχύουν.

Οι παραπάνω αποστάσεις ισχύουν υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχουν άλλες δεσμευτικές αποφάσεις για την περιοχή, όπως π.χ. περιοχές προστασίας υδροβιότοπων, αρχαιολογικοί χώροι, δασικές εκτάσεις ή φυσικού κάλλους, γη υψηλής παραγωγικότητας.

² Άρθρο 7, Ν. 2516/97

³ Π.Δ. της 31.5.85 (ΦΕΚ Δ' 270), της 3.5.85 (ΦΕΚ Δ' 181), της 13.3.81 (ΦΕΚ Δ' 293) και της 16.5.89 (ΦΕΚ Δ' 293)

Αφού λοιπόν εγκριθεί η εγκατάσταση της επιχείρησης από την αρμόδια Υπηρεσία Πολεοδομίας της Νομαρχίας, γίνεται η διαδικασία Προέγκρισης Χωροθέτησης και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων.

Η προέγκριση χωροθέτησης αφορά στην πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων ή στον εκσυγχρονισμό ή επέκταση των ήδη υπαρχόντων, εφόσον αυτά διαφοροποιηθούν σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Η προέγκριση γίνεται με απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ ή του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας κατά περίπτωση, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας ΥΠΕΧΩΔΕ, μέσα σε προθεσμία 60 ημερών από την υποβολή της αίτησης του ενδιαφερομένου ιδιώτη ή του αρμόδιου φορέα. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από τοπογραφικό διάγραμμα της ευρύτερης περιοχής με ιδιαίτερη επισήμανση της θέσης του γηπέδου, από τοπογραφικό διάγραμμα του γηπέδου, από φωτογραφίες του γηπέδου και τέλος από ένα ερωτηματολόγιο από το οποίο θα προκύπτει ότι το συγκεκριμένο έργο ή δραστηριότητα δεν προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.⁴

3.1.1.3 Έγκριση Περιβαλλοντικών όρων

Για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων έργων και δραστηριοτήτων μέσης όχλησης υποβάλλεται νέα αίτηση συνοδευόμενη από την προέγκριση χωροθέτησης και από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Σύμφωνα με αυτή τη μελέτη γίνεται μια αναλυτική περιγραφή σε ό,τι αφορά το έργο, τη γεωγραφική του θέση, την υφιστάμενη κατάσταση ρύπανσης της περιοχής, την κατάσταση της χλωρίδας-πανίδας, τις επιπτώσεις του έργου στο περιβάλλον και πώς αυτές μπορούν να αντιμετωπιστούν. Οι περιβαλλοντικοί όροι για αυτά τα έργα ή δραστηριότητες εγκρίνονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού. Η απόφαση αυτή αναφέρεται στο είδος και το μέγεθος της δραστηριότητας, στις ειδικές οριακές τιμές εκπομπής ρυπαντικών φορτίων, στις ειδικές οριακές τιμές στάθμης θορύβου και δονήσεων, στα τεχνικά έργα και μέσα αντιρρύπανσης, στο περιβάλλον της περιοχής και στον καθορισμό του χρονικού διαστήματος για το οποίο ισχύει η χορηγούμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων.

Στις τελικές διατάξεις της απόφασης 69269/5387/90 ορίζεται ότι κατά την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων επιδιώκεται η σταδιακή προσαρμογή των έργων ή των δραστηριοτήτων στην καλύτερη διαθέσιμη τεχνολογία λαμβάνοντας κυρίως υπόψη:

⁴ Άρθρο 8, Απόφ. 69269/5387/90

- την κατάσταση του περιβάλλοντος,
- τα τεχνικά χαρακτηριστικά των εγκαταστάσεων,
- το ποσοστό χρησιμοποίησης και την υπόλοιπη διάρκεια ζωής αυτών,
- τη φύση και το μέγεθος των ρυπαντικών εκπομπών της εγκατάστασης,
- τη σκοπιμότητα του να μην προκύπτει υπερβολικό κόστος για την εν λόγω εγκατάσταση λαμβάνοντας υπόψη ιδίως την οικονομική κατάσταση της επιχείρησης⁵.

3.1.1.4 Άδεια εγκατάστασης

Σύμφωνα με το Ν. 2516/97, για την εγκατάσταση ή την επέκταση επιχειρήσεων, απαιτείται άδεια εγκατάστασης, η οποία χορηγείται μόνο από την Αδειοδοτούσα Αρχή ύστερα πάντα από αυτοψία της υπηρεσίας αυτής.

Οι εκδιδόμενες αποφάσεις για χορήγηση αδειών εγκατάστασης περιέχουν όρους ή και περιορισμούς και επιβάλλουν στο φορέα την πραγματοποίηση ειδικών έργων, όπου απαιτείται για την επίτευξη στο μέγιστο βαθμό του συνδιασμού της παραγωγικής δραστηριότητας με την προστασία του περιβάλλοντος⁶.

Τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για τη χορήγηση άδειας εγκατάστασης είναι ένα ερωτηματολόγιο που χορηγείται από την αδειοδοτούσα αρχή, το σχεδιάγραμμα του χώρου θεωρημένο από την αρμόδια Πολεοδομία, η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η βεβαίωση χρήσης γης από τις αρμόδιες Πολεοδομικές Αρχές. Στην περίπτωση δημιουργίας πιστών αγώνων συμπεριλαμβάνονται η μελέτη προέγκρισης κωροθέτησης και η μελέτη πυροπροστασίας (για τη χρήση υγρών καυσίμων). Αν για τη δημιουργία της πίστας απαιτείται παραχώρηση εκτάσεων του δημόσιου ή απαλλοτριώση ιδιωτικών εκτάσεων τότε αυτά παραχωρούνται ή αναγκαστικά απαλλοτριώνονται. Στην περίπτωση που η πίστα γειτνιάζει σε δασική περιοχή, απαιτείται γνωμοδότηση από το Υπουργείο Γεωργίας.

3.1.1.5 Άδεια λειτουργίας

Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας απαιτείται, μέσα στο χρονικό διάστημα ισχύος της άδειας εγκατάστασης, να υποβληθεί σχετική αίτηση συνοδευόμενη από μία σειρά δικαιολογητικών, μερικά εκ των οποίων θα πιστοποιούν τη σωστή εγκατάσταση σύμφωνα με τους περιβαλλοντικούς όρους που τέθησαν, θα αναφέρουν τις επιμέρους λειτουργίες της εγκατάστασης και θα επιβεβαιώνουν την

⁵ Άρθρο 17, Απόφ. 69269/5387/90

⁶ ΥΑ. Φ15/ οικ. 5242/248, 19.2.1998 – ΥΑ. Φ15/ οικ. 5240/246, 19.2.1998

ύπαρξη επιτήρησης του μηχανολογικού εξοπλισμού της εγκαθιστάμενης δραστηριότητας⁷.

3.1.2 Νομοθεσία για τα αυτοκινητοδρόμια

Σχετικά με τη δημιουργία αυτοκινητοδρομίου και όλες τις δραστηριότητες που προκύπτουν από αυτή την εγκατάσταση, στο Άρθρο 5257 του Νόμου 3105/2003 ΦΕΚ 29/Α/10-2-2003 ορίζονται τα εξής:

«Αυτοκινητοδρόμιο είναι χώρος κατάλληλα διαμορφωμένος που βρίσκεται σε απομονωμένη περιοχή εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως ή ορίων οικισμού και προορίζεται για τη διεξαγωγή αγώνων αυτοκινήτου και αποτελείται από το σύνολο των υποδομών: α) πίστας αγώνων αυτοκινήτου, β) κτιριακών εγκαταστάσεων που υποστηρίζουν και διευκολύνουν τους αγώνες αυτοκινήτου και γ) συμπληρωματικών υποδομών στον περιβάλλοντα χώρο».

(Αρχή τροποποίησης)

α) Τα αυτοκινητοδρόμια αποτελούν αθλητικές τουριστικές εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής⁸, απαραίτητες για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας και υπάγονται στις τουριστικές επιχειρήσεις του Άρθρου 3 παρ. 1 περίπτωση τ' του Ν. 2601/1998 (ΦΕΚ81 Α')⁹.

(Τέλος τροποποίησης)

β) Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Ανάπτυξης και Πολιτισμού, και κατά τροποποίηση των κείμενων διατάξεων, μπορεί να καθορίζονται οι προϋποθέσεις, οι τεχνικές προδιαγραφές και οι λοιποί όροι για τη χορήγηση έγκρισης των μελετών για τη δημιουργία αυτοκινητοδρομίων και του εξοπλισμού τους, καθώς και της άδειας λειτουργίας τους.

γ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Πολιτισμού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εγκρίνεται ο Κανονισμός Λειτουργίας των αυτοκινητοδρομίων και ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια που αφορά τις σχετικές δραστηριότητες των αυτοκινητοδρομίων, με εξαίρεση τις αθλητικές και αγωνιστικές δραστηριότητες.

δ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Πολιτισμού καθορίζονται τα απαιτούμενα προσόντα του προσωπικού των αυτοκινητοδρομίων.

⁷ Ν. 2516/97, ΦΕΚ 159/8.8.1997 – Απόφαση Φ15/ οικ. 5239/245, 19.2.1998

⁸ Κατά την έννοια της παραγράφου 3 του Άρθρου 2 του Ν. 2160/1993 (ΦΕΚ118 Α') «Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις».

⁹ Ν. 2601/1998 «Περί ενισχύσεων ιδιωτικών επενδύσεων για την οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας».

3.1.3 Χορήγηση άδειας για αγώνες σε οδούς και πίστες

Σύμφωνα με το Άρθρο 49 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 2696/23-03-1999 ΦΕΚ 57 Α'), για την πραγματοποίηση αγώνων σε οδούς και πίστες απαιτείται σχετική άδεια και οδική ασφάλεια των οχημάτων.

Η άδεια για όλους τους αγώνες αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, δίνεται από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης ή τις εξουσιοδοτημένες Αρχές από αυτόν, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί επίσημα στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.), τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.) και τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (για αγώνες παλαιών αυτοκινήτων). Η τέλεση αγώνων με μικρά τετράτροχα οχήματα (καρτ) πραγματοποιείται μόνο σε ειδικούς χώρους (πίστες), για τους οποίους έχει χορηγηθεί προηγουμένως άδεια αγωνιστικού χώρου¹⁰.

Στο άρθρο αναφέρεται ότι τα οχήματα θα πρέπει να είναι ασφαλισμένα και για την οδήγησή τους απαιτείται άδεια οδήγησης αυτοκινήτου ή άδεια οδηγού αγώνων Κάρτινγκ οποιασδήποτε κατηγορίας, η οποία θα έχει εκδοθεί από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί επίσημα στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου.

Τυχόν παραβάσεις αυτού του άρθρου τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους και χρηματική ποινή τουλάχιστον €147,00 (50.000 δρχ.).

3.1.4 Χορήγηση άδειας καταλληλότητας πιστών

Προκειμένου να διεξαχθούν αγώνες μηχανοκίνητου αθλητισμού σε πίστες μόνιμου ή ημιμόνιμου χαρακτήρα, αυτές θα πρέπει να διαθέτουν άδεια καταλληλότητας του αγωνιστικού χώρου, η οποία χορηγείται από την ΕΘΕΑ, σύμφωνα με τα άρθρα 85 έως 88 του ΕΑΚ (Εθνικός Αθλητικός Κώδικας). Οι άδειες αυτές χορηγούνται μετά από επιθεώρηση των αθλητικών χώρων, θετική εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας της ΕΘΕΑ και ισχύουν περιοριστικά για συγκεκριμένες μορφές αγώνων, έχουν δε διάρκεια ισχύος ενός έτους, με δυνατότητα ανανέωσής τους μετά από νέα επιθεώρηση, κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερομένων.

Η διαδικασία χορήγησης μιας άδειας καταλληλότητας περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

1. Υποβολή φακέλλου ο οποίος θα περιλαμβάνει:

¹⁰ Σύμφωνα με το Άρθρο 18, Ν. 75/1975 «Περί οργανώσεως του εξωσχολικού αθλητισμού και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» και με τις προϋποθέσεις του Διεθνούς Διαγωνισμού Καρτ.

- Αίτηση με τα στοιχεία του ενδιαφερομένου καθώς και δήλωση περί του ιδιοκτησιακού καθεστώτος του χώρου και της σχέσεως του ενδιαφερομένου με τον χώρο αυτό.
 - Τοπογραφικό διάγραμμα του γηπέδου σε κλίμακα τουλάχιστον 1:1000 με όλες τις διαστάσεις καθώς και την επιφάνειά του.
 - Οδοιπορικό διάγραμμα προσπέλασης στον χώρο του γηπέδου.
 - Σχέδιο γενικής διάταξης σε κλίμακα 1:200 στο οποίο θα φαίνονται:
 - Η πίστα με τις διαστάσεις της.
 - Οι θέσεις αφετηρίας / τερματισμού.
 - Η θέση των paddocks με τις διαστάσεις τους.
 - Οι θέσεις που θα βρίσκονται εγκατεστημένοι οι κριτές σηματοροί, οι κριτές γεγονότων και οι λοιποί άρχοντες του αγώνα.
 - Η θέση και οι εγκαταστάσεις των χρονομετρών και της γραμματείας του αγώνα.
 - Η θέση του park- fermé και του χώρου τεχνικού ελέγχου.
 - Η θέση των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά κλπ.).
 - Η θέση των parking των αυτοκινήτων των αγωνιζομένων, των οργανωτών και των θεατών.
 - Οι θέσεις και οι λεπτομέρειες των κιγκλιδωμάτων και λοιπών μέσων και διατάξεων ασφαλείας αγωνιζομένων και θεατών.
 - Οι θέσεις και το πλήθος των εγκαταστάσεων υγιεινής (τουαλέτες αγωνιζομένων, θεατών, ντους κλπ.).
 - Οι λοιπές εγκαταστάσεις (αναψυκτήρια, κυλικεία κλπ.)
 - Περιγραφή του σχεδίου ασφαλείας για την αντιμετώπιση ατυχημάτων ή άλλων εκτάκτων περιστατικών (πλησιέστερα Νοσοκομεία ή Κέντρα Υγείας, διαδρομή και χρόνοι μεταφοράς τραυματιών, πυροσβεστικός εξοπλισμός κλπ).
 - Περιγραφές των εγκαταστάσεων ύδρευσης, αποχέτευσης και ηλεκτροδότησης καθώς και συστήματος τηλεπικοινωνιών.
 - Πλήρη στοιχεία του υπευθύνου λειτουργίας της πίστας, με τηλέφωνα και διευθύνσεις για τη δυνατότητα επικοινωνίας μαζί του ανά πάσαν στιγμή.
2. Τα στοιχεία αυτά θα ελέγχονται από την αρμόδια υπηρεσία της ΕΘΕΑ για τη συμμόρφωσή τους με τις ισχύουσες προδιαγραφές και στη συνέχεια θα καθορίζεται ημερομηνία της πρώτης επιθεώρησης της πίστας. Εφόσον από την επιθεώρηση πιστοποιηθεί ότι η πίστα έχει κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές θα χορηγείται προσωρινή άδεια καταλληλότητας.

3. Η οριστική άδεια καταλληλότητας θα χορηγείται από την ΕΘΕΑ μετά από θετική εισήγηση των επιθεωρητών, οι οποίοι, προκειμένου να γνωμοδοτήσουν, θα παρακολουθήσουν την λειτουργία της κατά τη διάρκεια διεξαγωγής αγώνα.

4. Η άδεια αυτή έχει ετήσια ισχύ η οποία ανανεώνεται μετά από την ετήσια τακτική επιθεώρησή της.

3.2 Γενικοί Κανονισμοί Αγώνων

Αφού λοιπόν έχουν τηρηθεί όλες οι νομοθετικές και περιβαλλοντικές διατάξεις που προβλέπονται για τη δημιουργία μιας πίστας αγώνων και εφόσον έχει δημιουργηθεί η πίστα αγώνων και έχει χορηγηθεί η άδεια διεξαγωγής τους με ταυτόχρονη πιστοποίηση καταλληλότητας της πίστας, προκειμένου αυτοί να οργανωθούν σωστά, πρέπει να εφαρμοστούν οι γενικοί κανονισμοί αγώνων που ορίζει η ΕΛΠΑ ετησίως. Οι γενικοί κανονισμοί, ανάλογα με το αγώνισμα, αναφέρονται στα χαρακτηριστικά του αγωνίσματος, της πίστας και της διαδρομής που επιβάλλεται, στους κανόνες που ισχύουν για τον εκάστοτε αγώνα, στους τύπους και τα χαρακτηριστικά των οχημάτων που πρόκειται να συμμετέχουν, χωρίζοντάς τα ανά κατηγορίες, στη σηματοδότηση, στην ασφάλεια των αγωνιζομένων, στην απονομή επάθλων, κ.ά.

Η ΕΛΠΑ έχει χωρίσει σε 3 κατηγορίες τα αγωνίσματα για τα οποία έχει θέσει τους γενικούς κανονισμούς που πρέπει να τηρούνται. Οι κατηγορίες αυτές είναι:

- Αυτοκίνητο
- Μοτοσικλέτα
- Καρτ

3.2.1 Αυτοκίνητο

Τα κυριότερα αγωνίσματα που κατατάσσονται σε αυτή την κατηγορία είναι: Auto cross, Rally, Cross country rally, αγώνες παραλληλοδρομίου και Dragster (αγώνισμα που ισχύει και για τις μοτοσικλέτες).

Για όλα τα αγωνίσματα των αυτοκινήτων ο γενικός κανονισμός ορίζει σχετικά με την ασφάλεια των αγωνιζομένων ότι οι αγωνιζόμενοι πρέπει υποχρεωτικά να φέρουν προστατευτικό κράνος δικό τους ή να τους το διαθέτει ο Οργανωτής. Ακόμη πρέπει υποχρεωτικά να είναι δεμένοι με ζώνη ασφαλείας 3 τουλάχιστον σημείων και να διαθέτουν τον προβλεπόμενο από τον ΚΟΚ

πυροσβεστήρα. Μέσα στο αυτοκίνητο απαγορεύεται να υπάρχουν ελεύθερα αντικείμενα ή εργαλεία.

Σχετικά με τις διαφημίσεις των αυτοκινήτων ορίζεται ότι δεν επιτρέπεται στους διαγωνιζόμενους να τοποθετούν πάνω στα αυτοκίνητά τους διαφημίσεις οποιουδήποτε περιεχομένου. Σε γενικά πλαίσια οι διαφημίσεις δε θα πρέπει να προσβάλλουν τα χρηστά ήθη και έθιμα και θα πρέπει να είναι τοποθετημένες με τέτοιο τρόπο ώστε να μην εμποδίζουν την ορατότητα από όλα τα παράθυρα. Σε διαφορετική περίπτωση η εκκίνηση του αυτοκινήτου δε θα επιτραπεί.

3.2.1.1 Auto cross

Για τους αγώνες Auto cross οι γενικοί κανονισμοί ορίζουν ότι η διαδρομή πρέπει να είναι κυκλική, χωμάτινη σε φυσικό έδαφος και το οδόστρωμα επίπεδο χωρίς τάφρους και λίμνες με νερά. Επίσης πρέπει να είναι σαφώς οριοθετημένη με φυσικό ή τεχνητό τρόπο. Το μήκος της διαδρομής πρέπει να είναι το ελάχιστο 1.000 μέτρα και το μέγιστο 2.000 μέτρα και το πλάτος της 10-16 μέτρα, έτσι ώστε η προσπέραση να είναι δυνατή σε όλο το μήκος της διαδρομής.

Στο χώρο της αφετηρίας η πίστα πρέπει να έχει πλάτος τουλάχιστον 12 μέτρα που πρέπει να διατηρείται μέχρι και το τμήμα της που βρίσκεται αμέσως μετά την πρώτη στροφή. Η απόσταση της πρώτης στροφής από τη γραμμή εκκίνησης πρέπει να είναι τουλάχιστον 80 μέτρα. Ο χώρος της αφετηρίας δεν είναι υποχρεωτικό να αποτελεί τμήμα της διαδρομής. Σ' αυτήν την περίπτωση μπορεί να είναι στρωμένος με άσφαλτο, τσιμέντο ή άλλο συμπαγές υλικό.

Η γραμμή τερματισμού πρέπει να είναι σε τέτοιο σημείο ώστε να μη μπορούν τα αυτοκίνητα να μπουν στα πιτς αμέσως μετά τον τερματισμό τους.

Όσον αφορά τις ευθείες της διαδρομής, ορίζεται ότι η μεγαλύτερη επιτρεπόμενη ευθεία είναι 200 μέτρα. Οι ευθείες που είναι μεγαλύτερες σε μήκος από 150 μέτρα, πρέπει να ακολουθούνται από στροφή, μέγιστης ακτίνας 25 μέτρων, που θα μεταβάλει τη διεύθυνση των αυτοκινήτων τουλάχιστον κατά 45 μοίρες (οι μετρήσεις γίνονται από τον κεντρικό άξονα της διαδρομής).

3.2.1.2 Rally

Το ράλλυ είναι αγώνας που γίνεται σε δρόμους στους οποίους επιβάλλεται μέση ωριαία ταχύτητα και ο οποίος πραγματοποιείται ολικώς ή μερικώς σε δρόμους ανοικτούς στην κυκλοφορία. Ο αγώνας ράλλυ αποτελείται από μια διαδρομή που πρέπει να ακολουθηθεί από όλα τα αυτοκίνητα ή από πολλές διαδρομές που

συγκλίνουν στο ίδιο προκαθορισμένο σημείο και μετά κολουθούνται από μία διαδρομή.

Η διαδρομή μπορεί να περιλαμβάνει μία ή πολλές ειδικές διαδρομές καθώς και οδικές (απλές) διαδρομές.

Σε αυτό το αγώνισμα παραδίδεται σε όλους τους αγωνιζόμενους βιβλίο διαδρομών (road book) που περιέχει τη λεπτομερή περιγραφή της υποχρεωτικής διαδρομής.

3.2.1.3 Cross Country Rally

Ο αγώνας τύπου “Cross Country Rally” είναι αγωνιστική εκδήλωση που διοργανώνεται μέσα στα όρια μιας ή περισσότερων χωρών, με τη σύμφωνη γνώμη των εμπλεκόμενων αθλητικών αρχών, και της FIA για τις χώρες που δεν εκπροσωπούνται σε αυτή. Έχει συνολικό μήκος από 2.000 χλμ (για τους αγώνες του Παγκοσμίου Κυπέλλου) ή 1.200 χλμ (για τους λοιπούς αγώνες) μέχρι και 5.000 χλμ. Η διάρκειά του δεν πρέπει να ξεπερνά τις 10 ημέρες.

Ο αγώνας τύπου “Baja Cross Country Rally” είναι ένας αγώνας τύπου Cross Country Rally που θα διεξαχθεί σε 1 ή 2 μέρες. Το ελάχιστο συνολικό μήκος επιλεγμένων (ειδικών) διαδρομών είναι 500 χλμ.

- Εάν ο αγώνας είναι μιας μέρας, η μέγιστη απόσταση που πρέπει να καλυφθεί είναι 800 χλμ.
- Εάν ο αγώνας είναι δύο ημερών, η μέγιστη απόσταση που πρέπει να καλυφθεί είναι 1.200 χλμ. με ελάχιστο διάστημα ανάπαυσης 8 ώρες, που πρέπει να πραγματοποιηθεί μεταξύ των σκελών.

Ο αγώνας τύπου “Marathon Cross Country Rally” είναι όμοιος με τον αναφερόμενο στην πρώτη παράγραφο, η διαδρομή του οποίου όμως διασχίζει διάφορες χώρες. Οι οργανωτές πρέπει να διασφαλίσουν τη σύμφωνη γνώμη των Αθλητικών Αρχών όλων των χωρών από τις οποίες θα περάσει ο αγώνας και της FIA, για την περίπτωση που μερικές από αυτές δεν είναι μέλη της FIA.

Το συνολικό μήκος πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 6.500 χλμ.

Η FIA, κάθε χρόνο, θα εξετάζει αιτήσεις για αγώνες τύπου Marathon Cross Country Rally. Το ελάχιστο συνολικό μήκος των ειδικών διαδρομών πρέπει να είναι 4.000 χλμ.

Η διαδρομή θα γίνεται με καθορισμένη μέση ωριαία ταχύτητα και θα χωρίζεται σε “σκέλη” που θα αποτελούνται από μια ή περισσότερες επιλεγμένες διαδρομές πραγματικού χρόνου, που θα συνδέονται μεταξύ τους με απλές διαδρομές καθορισμένης μέσης ωριαίας ταχύτητας.

Η συνολική διάρκεια ενός Cross country Rally δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 10 ημέρες, (συμπεριλαμβανομένων του Τεχνικού Ελέγχου και της Κατατακτήριας διαδρομής (Prologue).

Η συνολική διάρκεια ενός “Marathon Cross Country Rally” δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 31 ημέρες, (συμπεριλαμβανομένων του Τεχνικού Ελέγχου και της Κατατακτήριας διαδρομής (Prologue).

Ο καθορισμός των ειδικών διαδρομών πρέπει να επιτρέπει στη πλειονότητα των πληρωμάτων που βρίσκονται εντός αγώνος να πραγματοποιούν το μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής με το φως της ημέρας. Απαγορεύεται να δοθεί η εκκίνηση μιας ειδικής διαδρομής νύχτα. Το μέγιστο μήκος ειδικών διαδρομών κατα σκέλος ορίζεται σε 800 χλμ.

3.2.1.4 Αγώνες παραλληλοδρομίου

Αυτοί οι αγώνες διεξάγονται σε κυκλική, χωμάτινη, παράλληλη διαδρομή, μήκους 1.000 μέτρα το ελάχιστο και 2.000 το μέγιστο και πλάτους 10 μέτρα το ελάχιστο και 16 το μέγιστο. Η διαδρομή πρέπει να είναι σε φυσικό έδαφος με επίπεδο οδόστρωμα και σαφώς οριοθετημένη με φυσικό ή τεχνητό τρόπο.

Η αφετηρία δεν αποτελεί υποχρεωτικά τμήμα της διαδρομής. Σ' αυτή την περίπτωση μπορεί ο χώρος που καταλαμβάνει να είναι στρωμένος με άσφαλτο, τσιμέντο ή άλλο συμπαγές υλικό.

Σχετικά με τις ευθείες, η μεγαλύτερη επιτρεπόμενη είναι 250 μέτρα. Ευθείες μεγαλύτερες σε μήκος από 150 μέτρα πρέπει να ακολουθούνται από στροφή, μέγιστης ακτίνας 25 μέτρων, που θα μεταβάλει τη διεύθυνση των αυτοκινήτων τουλάχιστον κατά 45 μοίρες.

3.2.1.5 Αγώνες Dragster

Σε βασικές γραμμές, ένας αγώνας dragster είναι ένας διαγωνισμός επιτάχυνσης από στάση μεταξύ δύο οχημάτων και για συγκεκριμένη και ορισμένη εξ' αρχής απόσταση σε ευθεία πίστα. Αυτοί οι διαγωνισμοί εκκινούν μέσω μιας ηλεκτρονικής συσκευής που συχνά αποκαλείται “Christmas Tree”. Με την εκκίνηση από τη γραμμή αφετηρίας, κάθε διαγωνιζόμενος ενεργοποιεί ένα χρονόμετρο μέσω δέσμης φωτοκύτταρων, το οποίο με τη σειρά του σταματάει όταν το όχημα περάσει τη γραμμή τερματισμού.

Οι αγώνες διεξάγονται σε μόνιμες ή προσωρινές πίστες, συνολικού μήκους περίπου 800 ή 400 μέτρων αντίστοιχα, και πλάτους 15 μέτρων.

3.2.2 Μοτοσικλέτα

Τα κυριότερα αγωνίσματα που κατατάσσονται στην κατηγορία «μοτοσικλέτα» είναι: Motocross, Enduro, Supermoto και Dragster.

Για όλα τα αγωνίσματα μοτοσικλετών, ο γενικός κανονισμός ορίζει ότι κάθε πλευρά της διαδρομής πρέπει να υπάρχει μία ουδέτερη ζώνη ασφαλείας πλάτους τουλάχιστον 1 μέτρου για την προστασία των αναβατών και των θεατών. Αυτή η ζώνη πρέπει να οριοθετείται από την μεν πλευρά των θεατών με ισχυρή περίφραξη ή φυσικό εμπόδιο που να εξασφαλίζει τη μη προσέγγισή τους και από τη δε πλευρά της διαδρομής με πασσάλους οριοθέτησης. Οι πάσσαλοι αυτοί πρέπει να είναι ξύλινοι ώστε να σπάνε εύκολα, ή από άλλο ευλύγιστο υλικό, να μην υπερβαίνουν σε ύψος τα 50 εκατοστά από το έδαφος και να συνδέονται μεταξύ τους με ταινία (για λόγους ασφαλείας το σχοινί απαγορεύεται).

Για την επικάλυψη τυχόν εμποδίων, π.χ. δένδρων, στύλων, τοίχων, βράχων κλπ. πρέπει να χρησιμοποιούνται αχυρόμπαλες ή άλλης φύσης υλικά, κατάλληλα να απορροφούν τις δυνάμεις πρόσκρουσης και να προφυλάσσουν τους αναβάτες.

Η διαδρομή δεν πρέπει να έχει μεγάλες πέτρες και οτιδήποτε μπορεί να βγει στη επιφάνεια κατά τη διάρκεια του αγώνα πρέπει να απομακρύνεται.

Η διαδρομή πρέπει να καταβρέχεται με άφθονο νερό πριν τον αγώνα αλλά και μεταξύ των διαφόρων αγώνων/δοκιμών, έτσι ώστε να εξασφαλίζονται ικανοποιητικές συνθήκες αγώνα, και να προστατεύονται οι θεατές και οι αναβάτες από τη σκόνη.

Όλοι οι αγωνιζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να φορούν στολή, κράνος, μπότες, επιγονατίδες, επικαλαμίδες και γάντια. Ο εξοπλισμός αυτός δεν προμηθεύεται από την υπηρεσία οργάνωσης αγώνων και ελέγχεται πριν τον αγώνα.

3.2.2.1 Motocross

Το Motocross είναι αγώνας εκτός δρόμου που διοργανώνεται σε κυκλική διαδρομή με φυσικά ή τεχνητά εμπόδια, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες προδιαγραφές ασφαλείας. Η διαδρομή δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 1.500 μέτρα και μεγαλύτερη από 3.000 μέτρα. Το πλάτος της στο πιο στενό της σημείο δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 8 μέτρα, με προτεινόμενο φάρδος τα 10 μέτρα. Η ελάχιστη απόσταση μεταξύ δύο αλμάτων πρέπει να είναι τουλάχιστον 30 μέτρα (από την κορυφή του πρώτου άλματος στην κορυφή του επόμενου).

Ο χώρος εκκίνησης, τερματισμού και όλοι οι χώροι γύρω από τη διαδρομή στους οποίους μπορούν να πάνε θεατές πρέπει να προστατεύονται από περίφραξη.

Η περίφραξη του χώρου των θεατών πρέπει να είναι αρκετά ισχυρή και να φτάνει σε ένα τέτοιο ύψος από το έδαφος που να διασφαλίζει τον πλήρη έλεγχο του κοινού.

3.2.2.2 Enduro

Οι αγώνες αυτοί μπορούν να είναι μονοήμεροι ή διήμεροι και έχουν σκοπό να αποδείξουν την αξιοπιστία των μοτοσικλετών και τις ικανότητες των συμμετεχόντων αναβατών, οι οποίοι πρέπει να καλύψουν το σύνολο της διαδρομής κάτω από τους περιγραφόμενους όρους.

Η διαδρομή πρέπει να πραγματοποιείται κάτω από οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες. Η συνολική διαδρομή του πρωταθληματικού αγώνα πρέπει να αποτελείται από 160 έως 270 χλμ. εάν είναι μονοήμερος, ή από 300 μέχρι 420 χλμ. εάν είναι διήμερος, ενώ του αγώνα κυπέλλων πρέπει να αποτελείται από 100 έως 130 χλμ. ανά ημέρα. Ο αγώνας πρωταθλήματος ή κυπέλλου πρέπει να αποτελείται από 3 τουλάχιστον έως 5 το πολύ γύρους ανά ημέρα και κάθε μέρα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 5 ειδικές διαδρομές για το Πρωτάθλημα ή τουλάχιστον 2 ειδικές διαδρομές για το Κύπελλο.

3.2.2.3 Supermoto

Το supermoto είναι ένας αγώνας που διεξάγεται σε διαδρομή που αποτελείται από άσφαλτο και από χωμάτινα τμήματα (όπου αυτό είναι δυνατό) με φυσικά ή τεχνητά εμπόδια (άλματα). Το συνολικό μήκος της διαδρομής δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 800 μέτρα και μεγαλύτερο από 1.500 και το πλάτος της στο στενότερο σημείο να μην είναι μικρότερο από 6 μέτρα. Η απόσταση μεταξύ των αλμάτων πρέπει να είναι κι εδώ τουλάχιστον 30 μέτρα.

3.2.3 Καρτ

Τα κριτήρια που αναφέρονται στα πιο κάτω άρθρα ορίζουν τους όρους που πρέπει να πλήρη μια πίστα καρτ για να αποκτήσει την έγκριση της ΕΘΕΑ. Επιπλέον καθορίζονται τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται σε κάθε πίστα για τη δυνατότητα διεξαγωγής πρωταθληματικών αγώνων. Εξαιρέσεις ή διαφορετικές λύσεις γίνονται δεκτές μόνον αν αυτές κριθούν αποδεκτές από την ΕΘΕΑ, αφού μελετηθεί κάθε περίπτωση χωριστά, λαμβάνοντας υπόψη την αποκτηθείσα εμπειρία από την πίστα, αν πρόκειται για ήδη υπάρχουσα, ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο αν πρόκειται για νέα πίστα.

3.2.3.1 Χαρακτηριστικά πίστας

Οι πίστες που χρησιμοποιούνται για αγώνες καρτ, είτε είναι μόνιμες είτε περιστασιακές, πρέπει να έχουν τα ακόλουθα τεχνικά χαρακτηριστικά:

α. Μήκος: ελάχιστο 500 μέτρα. - μέγιστο 1500 μέτρα.

β. Πλάτος: ελάχιστο 8 μέτρα.

γ. Κλίση : κατά μήκος 5% το πολύ, κατά πλάτος 10% το πολύ .

δ. Μήκος ευθειών : μέγιστο 170 μέτρα.

ε. Οι πίστες πρέπει να έχουν πολύ καλής ποιότητας ασφαλτοτάπητα, ενιαίο σε όλο το μήκος τους, χωρίς λακούβες ή άλλες ανωμαλίες που να εξασφαλίζει ικανοποιητική πρόσφυση. Ο ασφαλτοτάπητας θα οριοθετείται στις άκρες από μια κίτρινη ή λευκή γραμμή πλάτους 15 cm σε όλο του το μήκος.

στ. Ρείθρα (kerbs): Για την οριοθέτηση των στροφών θα υπάρχει στο εσωτερικό τους τσιμεντένιο ρείθρο (kerb), ειδικής διατομής, με ραβδώσεις οι οποίες θα είναι βαμμένες εναλλάξ με χρώμα λευκό / κόκκινο. Ανάλογο ρείθρο θα υπάρχει και στην έξοδο των στροφών, στο πλευρικό όριο της πίστας. Σε όλο το μήκος της πίστας ο ασφαλτοτάπητας και το έδαφος θα βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο.

Ο μέγιστος αριθμός καρτ που επιτρέπεται να λάβουν εκκίνηση καθορίζεται σύμφωνα με τον κανόνα 1 καρτ ανά 30 μέτρα μήκους της πίστας. Σε πίστες πάνω από 1000 και μέχρι 1500 μέτρα ο μέγιστος αριθμός καθορίζεται σε 34 καρτ. Για τους αγώνες αντοχής ο μέγιστος αριθμός καθορίζεται σε 6 καρτ ανά 100 μέτρα πίστας.

3.2.3.2 Υποχρεωτικές εγκαταστάσεις

- Paddock

Κοντά στα όρια της πίστας πρέπει να υπάρχει ένας ενιαίος και απόλυτα περιφραγμένος χώρος, για χρήση αποκλειστικά των διαγωνιζομένων, ο οποίος θα διαθέτει μια καθορισμένη και ελεγχόμενη είσοδο και έξοδο στην πίστα. Το ύψος της περίφραξης u960 πρέπει να είναι 2,50 μέτρα. Η επιφάνεια του paddock πρέπει να είναι τόση όση απαιτείται για να φιλοξενήσει 50 τουλάχιστον μονάδες διαστάσεων 3 x 6 μέτρων. Για πίστες με μήκος άνω των 1000 μέτρων ο ελάχιστος αριθμός ορίζεται σε 100 μονάδες.

- Parc Ferme

Η ύπαρξη χώρου Parc Ferme είναι υποχρεωτική. Οι διαστάσεις καθώς και ο εξοπλισμός του θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τα σχέδια και τις οδηγίες της ΕΘΕΑ. Στην είσοδο της λωρίδας επιβράδυνσης θα πρέπει να υπάρχει ένα chicane με σκοπό τη δραστική μείωση της ταχύτητας των καρτ. Το πλάτος της λωρίδας επιβράδυνσης θα πρέπει να είναι μικρότερο από το πλάτος δύο καρτ. Ο

χώρος του *ragc fermé*, όπως περιγράφεται στο άρθρο 32.4.2, πρέπει να είναι μόνιμα περιφραγμένος με τέτοιο τρόπο ώστε η προσπέλαση κοινού ή αγωνιζομένων, πέραν μιας εισόδου από τον χώρο των *pits*, ανοίγματος 2 μέτρων, να είναι αδύνατη.

- Πρέπει να υπάρχει ειδική θέση στάθμευσης 2 τουλάχιστον ασθενοφόρων οχημάτων με ξεχωριστή είσοδο/έξοδο στην πίστα.
- Πρέπει να υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός πυροσβεστήρων τοποθετημένων σε επικίνδυνα σημεία, στο *ragc fermé* και στο *raddock*.
- Πρέπει να προβλέπεται χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων κοντά στην πίστα για τους οδηγούς και τα στελέχη του αγώνα.
- Πρέπει να υπάρχουν επαρκείς εγκαταστάσεις υγιεινής (ανδρών και γυναικών).

Όλες οι ανωτέρω εγκαταστάσεις πρέπει να διαχωρίζονται από το κοινό το οποίο δεν επιτρέπεται να έχει πρόσβαση σε αυτές.

3.2.3.3 Προστασία Οδηγών

Η ζώνη διαφυγής πρέπει να έχει πλάτος τουλάχιστον 10 μέτρα. Όταν δεν υπάρχει ελεύθερη ζώνη διαφυγής (ασφαλείας) πλάτους τουλάχιστον 10 μέτρων, δίπλα από την πίστα, η οριοθέτηση της πίστας πρέπει να αποτελείται από ένα συνεχόμενο προστατευτικό φτιαγμένο από αρκετά ελαφρύ υλικό ώστε να μην αποτελεί κίνδυνο για τους οδηγούς, (αχυρόμπαλες, κύβους από αφρώδες διογκούμενο πλαστικό). Στις στροφές η προστασία πρέπει να είναι ενισχυμένη. Η χρήση ελαστικών στα όρια της πίστας απαγορεύεται.

3.2.3.4 Προστασία Θεατών

Ο Οργανωτής πρέπει να έχει προβλέψει ένα περιφραγμένο χώρο για τους θεατές. Αυτός ο χώρος πρέπει να διαχωρίζεται από την πίστα με ικανοποιητικής προστασίας περίφραξη ύψους τουλάχιστον 1,5m και να βρίσκεται τουλάχιστον 6 μέτρα μακριά από τα όρια της πίστας.

3.2.4 Δηλώσεις συμμετοχής-Κανονισμοί ασφάλειας

3.2.4.1 Δήλωση συμμετοχής

Όποιος θέλει να λάβει μέρος στον αγώνα πρέπει να συμπληρώσει δήλωση συμμετοχής στο έντυπο του οργανωτή. Η δήλωση πρέπει να περιλαμβάνει το πλήρες όνομα του οδηγού, τον αριθμό αγωνιστικής αδειάς, τον αριθμό άδειας οδήγησης του οδηγού, τα χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου και τον αριθμό κυκλοφορίας. Η λήξη των δηλώσεων συμμετοχής γίνεται το αργότερο μία ώρα πριν

από την έναρξη του αγώνα. Η υπογραφή της δήλωσης συμμετοχής σημαίνει αυτόματα ότι ο διαγωνιζόμενος αποδέχεται ανεπιφύλακτα τον παρόντα κανονισμό.

3.2.4.2 Παράβολο συμμετοχής

- Τα παράβολα συμμετοχής καθορίζονται με εγκύκλιο της ΕΘΕΑ.
- Η αίτηση συμμετοχής δε γίνεται δεκτή εάν δε συνοδεύεται από το παράβολο συμμετοχής.
- Στο παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνεται και η ασφάλιση του διαγωνιζομένου για αστική ευθύνη προς τρίτους. Η ασφάλιση αυτή ισχύει από τη στιγμή της εκκίνησης, παύει δε να ισχύει με τη λήξη της υποβολής ενστάσεων, ή τη λήξη της δοκιμασίας, ή την εγκατάληψη της προσπάθειας, ή τον αποκλεισμό του διαγωνιζομένου.
- Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται στην περίπτωση κατά την οποία η δήλωση συμμετοχής δεν έχει γίνει δεκτή ή αν ο αγώνας πρόκειται να ματαιωθεί.

3.2.4.3 Ασφάλεια αγώνων

Σε ό,τι αφορά την ασφάλεια των αγώνων, η ΕΛΠΑ έχει συντάξει το Γενικό Κανονισμό Ασφαλείας ο οποίος περιέχει το Σχέδιο Ασφαλείας. Σ' αυτό πρέπει να περιλαμβάνονται τα εξής:

- Η τοποθεσία του Αρχηγείου του αγώνα
- Τα ονόματα των διαφόρων υπευθύνων (Αλυτάρχης, Επικεφαλής Γιατρός, Επικεφαλής Ασφαλείας, Υπεύθυνοι Ασφαλείας)
- Οι διευθύνσεις και τα τηλέφωνα των διαφόρων υπηρεσιών ασφαλείας (Αστυνομικών Σταθμών, Νοσοκομείων, Κέντρου Άμεσης Βοήθειας, Πυροσβεστικές Υπηρεσίες, Ερυθρός Σταυρός, κ.ά.)
- Η πλήρης διαδρομή με πληροφορίες για όλα τα τμήματά της.

Το Σχέδιο Ασφαλείας πρέπει να αναφέρεται στην ασφάλεια των θεατών, των αγωνιζομένων και των στελεχών του αγώνα.

Η ΕΛΠΑ, η διοργανώτρια Λέσχη, η Οργανωτική Επιτροπή καθώς και οι οδηγοί του αγώνα δεν φέρουν καμία ευθύνη έναντι τρίτων για τυχόν ατύχημα που μπορεί να συμβεί κατά τη διάρκεια των δοκιμών ή του αγώνα. Η αστική ευθύνη βαρύνει την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία έχει συναφθεί συμβόλαιο κάλυψης κινδύνων από αυτές τις δραστηριότητες.

3.2.4.4 Ασφαλιστική κάλυψη

- Αστική Ευθύνη αγώνων αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και καρτ

Με το συμβόλαιο αυτό που ενεργοποιείται με την καταβολή του παραβόλου συμμετοχής στην ΕΘΕΑ, ο αγωνιζόμενος και ο οργανωτής ασφαρίζεται έναντι απαιτήσεων αποζημίωσης για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές προς τρίτους.

Τα όρια κάλυψης είναι τα αναφερόμενα παρακάτω:

- Συνολικό όριο για κάθε συμβάν ανεξάρτητα από τον αριθμό των ατόμων:
1.173.800€
- Υλικές ζημιές για κάθε συμβάν ανεξάρτητα από τον αριθμό των ζημιοθέντων:
117.390€
- Ασφάλιση ατυχήματος αγωνιζομένων και οργανωτών

Με το συμβόλαιο αυτό που ενεργοποιείται με την έκδοση της αγωνιστικής άδειας αγωνιζομένου και την έκδοση της άδειας κριτή της ΕΘΕΑ, καλύπτονται οι αγωνιζόμενοι, οι κριτές και οι οργανωτές που έχουν πτυχίο κριτού έναντι κινδύνων από ατυχήματα, που μπορούν να τους συμβούν κατά τη διάρκεια του αγώνα. Τα όρια κάλυψης είναι τα αναφερόμενα παρακάτω:

1. Ασφάλιση Ατυχημάτων

- Σε περίπτωση θανάτου από ατύχημα θα καταβληθεί στους δικαιούχους μέχρι του ποσού των 45.000€.
- Σε περίπτωση μόνιμης ολικής ανικανότητας από ατύχημα θα καταβληθεί στον ίδιο τον ασφαλισμένο ένα ποσοστό % βάσει του ειδικού πίνακα της ασφάλισης επί του ποσού των 45.000€.
- Σε περίπτωση μόνιμης μερικής ανικανότητας από ατύχημα θα καταβληθεί στον ίδιο τον ασφαλισμένο ένα ποσοστό % βάσει του ειδικού πίνακα της ασφάλισης επί του ποσού των 45.000€.

2. Ασφάλιση απώλειας εισοδήματος από ατύχημα

Σε περίπτωση πρόσκαιρης ολικής ανικανότητας από ατύχημα θα καταβληθεί στον ίδιο τον ασφαλισμένο μια ημερήσια παροχή ίση με €35,00. Η παροχή αυτή καταβάλλεται από την 16η ημέρα του ατυχήματος και μέχρι 52 εβδομάδες κατ' ανώτατο όριο. Μόνο εφόσον ο ασφαλισμένος εργάζεται και βεβαιωθεί η πρόσκαιρη ανικανότητα από τον κοινωνικό του φορέα.

3. Ασφάλιση Επιδόματος Νοσηλείας

Για κάθε μέρα νοσηλείας σε νοσοκομείο ή κλινική από ατύχημα καταβάλλεται ημερήσιο επίδομα ίσο με €70,00. Το επίδομα αυτό καταβάλλεται από την 1η μέρα νοσηλείας και μέχρι 90 ημέρες κατ' ανώτατο όριο.

4. Ασφάλιση Εξωνοσοκομειακής Περίθαλψης

Σε περίπτωση ατυχήματος στην Ελλάδα καταβάλλονται τα πραγματικά έξοδα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, εκτός νοσοκομείου ή κλινικής, κατά περίπτωση, μέχρι του ποσού των €1.200.

5. Έξοδα επαναπατρισμού και ερευνών εντός Ελλάδος μέχρι του ποσού των €7.350.

6. Ειδικά κατά τη συμμετοχή σε αγώνες στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και λοιπές χώρες, πλην των ΗΠΑ και Καναδά, και εφόσον η συμμετοχή έχει εγκριθεί από την ΕΘΕΑ, παρέχονται οι εξής καλύψεις:

- Νοσοκομειακή, εξωνοσοκομειακή και οδοντιατρική περίθαλψη από ατύχημα μέχρι του ποσού των 20.000 ελβ. φράγκων
- Έξοδα επαναπατρισμού και ερευνών μέχρι του ποσού των 5.000 ελβ. Φράγκων.

Το παρόν δεν αποτελεί ασφαλιστήριο συμβόλαιο, οι δε όροι και καλύψεις μπορούν να μεταβληθούν κατόπιν συμφωνίας ΕΛΠΑ και Ασφαλιστικής Εταιρείας.

Τις ασφαλιστικές καλύψεις των αγώνων έχει αναλάβει ο ασφαλιστικός οργανισμός LLOYDS of London. Εξουσιοδοτημένος Ανταποκριτής των LLOYDS of London στην Ελλάδα είναι η εταιρεία “CMC Ασφαλιστικό Πρακτορείο ΕΠΕ”.

Κεφάλαιο 4

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η κατασκευή και λειτουργία μιας πίστας σε μια περιοχή μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Γι' αυτό το λόγο, όπως αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, πρέπει να γίνονται οι απαραίτητοι έλεγχοι πρώτα, έτσι ώστε αν πληρούνται οι προδιαγραφές να δίδεται η σχετική άδεια.

Για παράδειγμα, στη Μυτιλήνη στις 22/2/2004, ο δήμος Καλλονής συνδιοργάνωσε με τη μοτοσικλετιστική λέσχη Λέσβου "Sand-Cross", motocross στην άμμο, παραβιάζοντας μία σειρά από διεθνείς συνθήκες, συμβάσεις και τις αναφορές της Ειδικής Περιβαλλοντικής Μελέτης για την περιοχή, οι οποίες απαγορεύουν ρητά τέτοιου είδους δραστηριότητες. Υπενθυμίζεται ότι ο κόλπος της Καλλονής και οι υδροβιότοποι που τον συναποτελούν φιλοξενούν περισσότερα από 68 είδη πτηνών, 66 είδη μεταναστευτικών πτηνών, 8 είδη ερπετών, 4 είδη αμφίβιων και 11 είδη ασπόνδυλων. Η περιοχή επίσης χαρακτηρίζεται από την παρουσία 13 τύπων οικότοπων και εξαιτίας του μεγάλου πλούτου βιοποικιλότητας (χλωρίδα-πανίδα-βιοκατοικίες) έχει αξιολογηθεί ως περιοχή υψηλής οικολογικής προστασίας. Η οργάνωση μιας τέτοιας δραστηριότητας σε παρόμοιες περιοχές ευαίσθητων οικοσυστημάτων είναι αναντίρρητα καταστροφική.

Η περιοχή αυτή παρέχει δυνατότητες για την ανάπτυξη του οικότουρισμού και αυτή η διοργάνωση - χωρίς να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα και να γίνουν οι απαραίτητοι έλεγχοι - μετατρέπεται σε μια ενεργητική προσπάθεια για την καταστροφή της περιοχής.

4.1 Προληπτικές ενέργειες για την εγκατάσταση μιας δραστηριότητας

Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι για την εγκατάσταση μιας δραστηριότητας σε μια περιοχή θα πρέπει να γίνονται τα εξής:

- 1) Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και περιγραφή των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων ενός έργου:
 - Στον άνθρωπο, στη χλωρίδα και στην πανίδα
 - Στο έδαφος, στα ύδατα, στον αέρα, στο κλίμα και στο τοπίο

- Στα υλικά αγαθά και στην πολιτιστική κληρονομιά
 - Στην αλληλεπίδραση μεταξύ των παραγόντων που αναφέρονται στις τρεις παραπάνω περιπτώσεις.
- 2) Εξέταση των χαρακτηριστικών των έργων ιδίως ως προς τα εξής:
- Το μέγεθος του έργου
 - Τη συσσώρευση με τα άλλα έργα
 - Τη χρήση φυσικών πόρων
 - Την παραγωγή αποβλήτων
 - Τη ρύπανση και τις οχλήσεις
 - Τον κίνδυνο ατυχημάτων, ιδίως ως προς χρησιμοποιούμενες ουσίες ή τεχνολογίες.
- 3) Εξέταση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας των γεωγραφικών περιοχών που ενδέχεται να θιχτούν από τα έργα, ιδίως ως προς:
- Την υπάρχουσα χρήση γης
 - Το σχετικό πλούτο, την ποιότητα και την αναγεννητική ικανότητα των φυσικών πόρων της περιοχής
 - Την ικανότητα απορρόφησης του φυσικού περιβάλλοντος, με ιδιαίτερη προσοχή στους υγροτόπους, στις παράκτιες περιοχές, στις ορεινές και δασικές περιοχές, στις προστατευόμενες φυσικές περιοχές και φυσικά πάρκα, στις διατηρητέες ή προστατευόμενες περιοχές βάσει της νομοθεσίας των κρατών-μελών, στις πυκνοκατοικημένες περιοχές και στα τοπία ιστορικής, πολιτιστικής και αρχαιολογικής σημασίας.
- 4) Εξέταση των ενδεχόμενων σημαντικών επιπτώσεων ως προς:
- Την έκταση των επιπτώσεων (γεωγραφική περιοχή και μέγεθος θιγόμενου πληθυσμού)
 - Το διασυνοριακό χαρακτήρα των επιπτώσεων
 - Το μέγεθος και την πολυπλοκότητα των επιπτώσεων
 - Την πιθανότητα των επιπτώσεων
 - Τη διάρκεια, τη συχνότητα και την αναστρεψιμότητα των επιπτώσεων.
- 5) Περιγραφή του έργου και ειδικότερα:
- Περιγραφή των φυσικών χαρακτηριστικών του συνόλου του έργου και απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση γης κατά τα στάδια κατασκευής και λειτουργίας

- Περιγραφή των κυριότερων χαρακτηριστικών των μεθόδων κατασκευής
 - Πρόβλεψη του τύπου και της ποσότητας των καταλοίπων και εκπομπών (ρύπανση του νερού, του ατμοσφαιρικού αέρα και του εδάφους, θόρυβος, δονήσεις, φως, θερμότητα, ακτινοβολία) που αναμένεται να προκύψουν από τη λειτουργία του προτεινόμενου έργου
- 6) Σκιαγράφηση των κυριότερων εναλλακτικών λύσεων του έργου και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής, σχετικά με τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον, προκειμένου αυτές να μειωθούν, να αντισταθμιστούν ή να αποφευχθούν.
- 7) Περιγραφή των στοιχείων του περιβάλλοντος που ενδέχεται να θιχτούν σημαντικά από το προτεινόμενο έργο, συμπεριλαμβανομένων ειδικότερα του πληθυσμού, της πανίδας, της χλωρίδας του εδάφους, του νερού, του αέρα, των κλιματικών παραγόντων, των υλικών αγαθών, μεταξύ των οποίων η αρχιτεκτονική και αρχαιολογική κληρονομιά του τοπίου, καθώς και η περιγραφή της αλληλεπίδρασης των παραγόντων αυτών.

Κεφάλαιο 5

ΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Το επίπεδο των μηχανοκίνητων αθλημάτων στην Ελλάδα βρίσκεται σε πολύ χαμηλό επίπεδο και συναντάει πολλές δυσκολίες εξαιτίας της γραφειοκρατίας και των ιδιωτικών συμφερόντων των κατόχων της Αθλητικής Εξουσίας. Ωστόσο οι λέσχες συνεισφέρουν στο χώρο ενεργά, οργανώνοντας ετησίως δεκάδες αγώνες αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας και καρτ, σε περισσότερες από 30 περιοχές της Ελλάδας. Μεταξύ αυτών, οι δημοφιλέστεροι αγώνες είναι το Ράλλυ Κορίνθου, το Ράλλυ Χαλκιδικής και το παγκόσμιο Enduro στις Σέρρες. Στο χώρο του καρτ τα τελευταία χρόνια οι πίστες έχουν αυξηθεί και οι αγώνες που πραγματοποιούνται αφορούν Πρωταθλήματα Βορείου και Νοτίου Ελλάδος και κάποια τοπικά Έπαθλα. Τον τίτλο όμως της σημαντικότερης διοργάνωσης στην Ελλάδα που έχει παγκόσμια απήχηση, κατέχει η ΕΛΠΑ και δεν είναι άλλη από το Ράλλυ Ακρόπολις.

5.1 Το Ράλλυ Ακρόπολις

Από τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα, οι οδηγοί βιάστηκαν να συγκεντρωθούν (αυτό άλλωστε σημαίνει rally: συγκεντρώνω, ανασυντάσσω) και να οργανώσουν αγώνες. Πώς ξεκίνησαν όμως οι αγώνες; Οι κατασκευαστές θέλησαν να δοκιμάσουν τα μοντέλα τους και να τα βελτιώσουν με την αφορμή του αγώνα ενθαρρύνοντας συνήθως αριστοκράτες και κυνηγούς της περιπέτειας να προχωρήσουν και σε τακτικούς αγώνες. Τα ράλλυ στο ξεκίνημά τους κάλυπταν συχνά τη διαδρομή ανάμεσα σε δύο ευρωπαϊκές πόλεις. Στον αγώνα Παρίσι - Μαδρίτη του 1903 όμως συνέβησαν τόσα διαδοχικά θανατηφόρα ατυχήματα, που η διεξαγωγή του σταμάτησε στη μέση, τα αυτοκίνητα κατασχέθηκαν και σύρθηκαν με άλογα μέχρι το σιδηρόδρομο, επειδή απαγορεύτηκε ακόμα και να ξαναάψουν τις μηχανές τους. Έτσι γρήγορα οι κυβερνήσεις, ανησυχώντας για τη δημόσια ασφάλεια, απαγόρευσαν τις διοργανώσεις στο εθνικό δίκτυο, με την αξιοσημείωτη εξαίρεση του αγώνα των "Χιλίων Μιλίων" που ακολουθεί κυκλική διαδρομή από τη Μπρέσια στη Ρώμη και πάλι πίσω. Οι αγώνες στράφηκαν αναγκαστικά προς τις κακοτοπιές με πιο χαρακτηριστικά το ράλλυ του Μόντε Κάρλο ή αυτό των Άλπεων.

Από τους πιο νέους αγώνες είναι το δικό μας " Ράλλυ Ακρόπολις", το οποίο ξεκινά το 1952 αλλά γίνεται διεθνές το 1956 και το 1973 μπαίνει στο παγκόσμιο πρωτάθλημα. Ο αγώνας διοργανώνεται από την ΕΛΠΑ και διεξάγεται ανελλιπώς κάθε χρόνο (εκτός από το 1974 λόγω της τουρκικής εισβολής στη Κύπρο) συγκεντρώνοντας μερικούς από τους καλύτερους οδηγούς στον κόσμο. Έγινε θρυλικό για το σκληρό χαρακτήρα του αλλά οι οργανωτές προσπαθούν τελευταία να το καταστήσουν πιο "ανθρώπινο".

Το μέλλον του Ράλι Ακρόπολις θα εξασφαλιστεί από μία οργάνωση διαφορετικής μορφής. Θα πρέπει να οργανώνεται από κάποια εταιρεία, όπως γίνεται στο εξωτερικό. Οι αγώνες που διοργανώνονται από την ΕΛΠΑ είναι ερασιτεχνικοί, και μέχρι σήμερα αξίζουν συγχαρητήρια σε μία λέσχη που επιτυγχάνει να διοργανώσει αγώνες διεθνούς επιπέδου. Για να μην αλλάξει ή καθεί το Ράλι Ακρόπολις (τον αγώνα διεκδικούν και άλλες χώρες), θα πρέπει να βρεθεί ένας φορέας που θα συνεργαστεί με την ΕΛΠΑ. Είναι πολλά τα χρήματα που απαιτούνται για τη διοργάνωση, και κάθε χρονιά η ΕΛΠΑ αναζητεί χορηγούς. Είναι μεγάλο το κόστος, αλλά είναι μεγάλες και οι απαιτήσεις των εργοστασίων ως προς την οργάνωση. Παλαιότερα, αν και η διαδρομή του Ράλι Ακρόπολις ξεπερνούσε τα 3.000 χιλιόμετρα, χρειαζόνταν μόνο 50 άτομα για την οργάνωση. Τώρα χρειάζονται 150 ή 200, μολονότι ο αγώνας περιορίστηκε στα 1.000 χιλιόμετρα.

Σε μια ψηφοφορία που έγινε με πρωτοβουλία της FIA το 2004 μεταξύ των στελεχών των εργοστασιακών ομάδων για τους 16 αγώνες του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος - WRC, το Ράλλυ Ακρόπολις, που για δεύτερη χρονιά είχε πραγματοποιηθεί στη Λαμία, έφτασε με ελάχιστη διαφορά στην κορυφή και ψηφίστηκε ο τρίτος καλύτερος αγώνας του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλλυ 2004. Με άριστα το 100, οι ομάδες του WRC ψήφισαν ως εξής:

- Ράλλυ Φιλανδίας 84 βαθμοί
- Ράλλυ Μέξικο 79 βαθμοί
- Ράλλυ Ακρόπολις 78 βαθμοί
- Ράλλυ Αυστραλίας 76 βαθμοί
- Ράλλυ Αργεντινής 68 βαθμοί

Η διάκριση αυτή επιβραβεύει με τον καλύτερο τρόπο το υψηλό επίπεδο και τον επαγγελματισμό των διοργανωτών του εθνικού μας αγώνα. Τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία βαθμολογήθηκαν οι αγώνες αφορούσαν:

- Στις εγκαταστάσεις τους και στο service-park
- Στη χάραξη της διαδρομής, στις αναγνωρίσεις και στην ποιότητα των ειδικών διαδρομών

- Στην ασφάλεια για τα πληρώματα και τους θεατές
- Στη φιλοξενία των ομάδων (ξενοδοχεία, εστιατόρια, κτλ.)
- Στην ενημέρωση του Τύπου
- Στη διοικητική ικανότητα του αλυτάρχη και της ομάδας του
- Στη διοργάνωση των τελετών εκκίνησης και τερματισμού.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η βαθμολογία του αγώνα θα ήταν ακόμη υψηλότερη, αν η παροχή υπηρεσιών στις ξενοδοχειακές μονάδες-συγκροτήματα της ευρύτερης περιοχής της Λαμίας, βρισκόταν στο επίπεδο αντίστοιχο άλλων χωρών.

Μέσα σ' ένα χρόνο, παρά το πόρισμα της ψηφοφορίας, δεν έγιναν προσπάθειες βελτίωσης των τουριστικών υπηρεσιών της Λαμίας, όπου προγραμματίστηκε πάλι η διεξαγωγή του αγώνα. Οι μόνες αλλαγές που έγιναν, ύστερα από έγκριση του Παγκόσμιου Συμβουλίου της FIA που συνεδρίασε στις 27/10/2005, αφορούσαν σε θέματα διοργάνωσης, θα μπορούσαμε ωστόσο να τους αποδώσουμε και τουριστικό ενδιαφέρον.

Η απόφαση, λοιπόν, του συμβουλίου που ανακοίνωσε η ΕΛΠΑ, σημειώνει ότι το Ράλλυ Ακρόπολις από το 2005 θα διεξάγεται την τελευταία εβδομάδα του Μαΐου ή τις πρώτες μέρες του Ιουνίου. Για να μη τεθεί σε κίνδυνο η ομαλή διεξαγωγή του αγώνα, λόγω των κακών καιρικών συνθηκών που συνήθως επικρατούν το τέλος του Μαΐου στην ορεινή Φθιώτιδα, το κέντρο του αγώνα μεταφέρεται στην Αθήνα.

Αυτή η απόφαση είχε ως αποτέλεσμα μια παγκόσμια καινοτομία που κέρδισε τις εντυπώσεις 70.000 θεατών στο 52^ο Ράλλυ Ακρόπολις. Για τον αγώνα που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2005, δημιουργήθηκε μια ειδική διαδρομή στο



ΟΑΚΑ, διαδρομής μήκους 1.250,78 μέτρων που κατασκευάστηκε από ασφαλτοτάπητα, σύμφωνα με σχέδια της ΕΛΠΑ. Ο κλοοτάπητας αφαιρέθηκε με ειδικά μηχανήματα και μεταφέρθηκε για συντήρηση σε προεπιλεγμένο χώρο. Αυτή

η καινοτομία προκάλεσε ιδιαίτερα το ενδιαφέρον των θεατών και συνετέλεσε στη δημοτικότητα του Ράλλυ Ακρόπολις. Αρκεί να σκεφτούμε πως μια μέρα μόλις πριν την έναρξή του διετέθησαν 55.000 εισιτήρια για τη συγκεκριμένη διαδρομή!

Βέβαια, το θετικό της μεταφοράς του κέντρου του Ράλλυ Ακρόπολις δεν ήταν μόνο η ιδέα δημιουργίας μιας διαδρομής στο Ολυμπιακό Στάδιο για την αύξηση του αριθμού των θεατών του αγώνα. Ταυτόχρονα επιμηκύνθηκε η παραμονή των θεατών στην Αθήνα, γεγονός που έδωσε την ευκαιρία για την οργάνωση του Rally Acropolis Festival, όπου πραγματοποιήθηκαν μουσικές εκδηλώσεις, ή εκθέσεων και την ανάδειξη των τουριστικών υπηρεσιών και των δύο πόλεων της Ελλάδας.

Είναι λοιπόν εμφανές το πώς μπορεί να προσφέρει ένας τέτοιος αγώνας σε μια χώρα όταν υπάρχει οργανωτικό πνεύμα. Δυστυχώς όμως, στη χώρα μας μόνο το Ράλλυ Ακρόπολις είναι αυτό που ευδοκimei και επικροτείται από το κοινό του, αφού για οποιονδήποτε άλλο αγώνα τίθενται αξεπέραστα εμπόδια χάρη στον κρατικό μηχανισμό και τα συμφέροντα της ΕΛΠΑ.

5.2 Προβλήματα στην εξέλιξη των μηχανοκίνητων σπορ

Οι ελληνικοί αγώνες έχουν πέσει σε τέλμα. Σε αντίθεση με χώρες που είναι προηγμένες και έχουν μεγαλύτερο επίπεδο και μεγαλύτερα budget και που δεν φοβούνται να κάνουν αλλαγές. Τα μηχανοκίνητα σπορ στην Ελλάδα είναι ένα πολύ ακριβό άθλημα και στηρίζεται από ανθρώπους της μεσαίας τάξης. Αυτοί είναι οι άνθρωποι που στηρίζουν τα πρωταθλήματα και που συμπληρώνουν τις συμμετοχές. Αυτοί είναι που πρέπει να βοηθηθούν. Αν όμως θέλουμε να υπάρξει άνοδος θα πρέπει να κοιτάξουμε το συμφέρον των πολλών αναβατών.

Είναι ανεπίτρεπτο το γεγονός, τα μηχανοκίνητα αθλήματα τα οποία προσφέρουν μοναδικό θέαμα και ανά τον κόσμο κατατάσσονται στη 2^η δημοφιλέστερη θέση, να στηρίζονται οικονομικά κυρίως από τον αθλητή. Δεν είναι άνευ σημασίας το να ασχοληθούμε με τα 300 και 500 ευρώ του παραβόλου συμμετοχής, εφόσον το θέμα δεν είναι μόνο ηθικό αλλά και ουσιαστικό. Ηθικό διότι, οι οδηγοί έχουν την ανάγκη να αισθανθούν πως σαν πρωταγωνιστές της παράστασης έχουν και την ανάλογη αντιμετώπιση και ουσιαστικό, εφόσον πάντα ο μεγάλος όγκος των συμμετοχών ήταν από ανθρώπους που δεν κάνουν πρωταθλητισμό (μιλώντας σύμφωνα με τα ελληνικά δεδομένα) και στην περιστασιακή τους συμμετοχή πολύ δύσκολα κυνηγάνε το όνειρό τους. Είναι λογικό η καταβολή ενός τέτοιου ποσού να τους αποτρέπει.

Η παραπάνω λογική των παραβόλων και η πάγια πολιτική, το κάθε τι να εξασφαλίζεται κυρίως από τις πλάτες των αγωνιζόμενων, φέρνει ρήξη σε πολλούς κρίκους της αλυσίδας αυτής. Είναι απλό να σκεφτεί κανείς ότι ο εκάστοτε οργανωτής δε θα αγωνιστεί για περαιτέρω προβολή που θα του εξασφαλίσει τα μέγιστα σε χορηγίες όταν το κράτος δεν του παραχωρεί τίποτα.

Για παράδειγμα, εάν κάποιος παρακολουθήσει Ευρωπαϊκούς αγώνες *enduro*, εδώ στην Ελλάδα, θα διαπιστώσει πως οι ξένοι αγωνιζόμενοι είναι με διαφορά καλύτεροι αθλητές από τους Έλληνες. Το φταίξιμο δεν είναι των Ελλήνων οδηγών αλλά συγκεκριμένα της ελληνικής πολιτικής μηχανοκίνητων αγώνων. Πώς είναι δυνατόν ο Έλληνας αγωνιζόμενος να σταθεί αντάξια δίπλα στο ξένο αγωνιζόμενο όταν οι ξένοι αγωνιζόμενοι έχουν χορηγούς και κάνουν όλο το χρόνο προπονήσεις, εφόσον γι' αυτούς είναι επάγγελμα; Έχουν ηθικό και χρηματικό κέρδος από αυτό. Οι μηχανές τους για παράδειγμα είναι χορηγίες, ενώ ο Έλληνας αγωνιζόμενος προπονείται μόνο στον ελεύθερο χρόνο του κάνοντας απλώς το κόμπι του. Δεν έχει χορηγούς και η μηχανή είναι η δική του. Επομένως, πώς μπορεί να βάλει τα δυνατά του στον αγώνα και να τρέξει άνετα όταν έχει το φόβο ότι, εκτός από τα παράβολα και όλα τα έξοδα που έχει πληρώσει για να παρευρεθεί στον αγώνα, υπάρχει και ο κίνδυνος να καταστρέψει και τη μηχανή του; Είναι γνωστό πως δεν θα του χορηγήσει κανείς καινούργιο όχημα ούτε ιατρική ασφάλεια.

Φεύγοντας από αυτό το θέμα, πηγαίνουμε στο θέμα των ΜΜΕ και των τηλεοπτικών δικαιωμάτων που έχουν απασχολήσει πολλές φορές τον τομέα αυτό. Ακόμα απασχολούν το χώρο μελέτες ως προς το πώς θα βοηθήσουν τα ΜΜΕ ουσιαστικά και πως θα γίνεται ολοένα και πιο δυνατή η προβολή του χώρου αυτού, ώστε στη συνέχεια να επιστραφεί οικονομικό κέρδος. Παρ' όλα αυτά η ΓΙΑ καταχράστηκε τις αρμοδιότητές της θέτοντας μη απαραίτητους περιορισμούς για τους διαφημιστές καθώς και για ορισμένες διατάξεις στις εμπορικές συμφωνίες με τους τηλεοπτικούς φορείς.

Η προβολή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τα προηγούμενα θέματα - προβλήματα. Για παράδειγμα, η οικονομική ενίσχυση (χορηγοί), φέρνει και καλύτερους αγώνες. Επομένως, υπάρχει σίγουρα ανάγκη για καλύτερη προβολή, γιατί αν υπάρχουν χορηγοί πρέπει και να προβάλλονται. Συνεπώς μαζί με αυτούς θα προβάλλεται και το άθλημα.

Βασική τηλεοπτική κάλυψη, υπάρχει από το *Supersport*. Είναι βέβαια συνδρομητικό κανάλι αλλά τουλάχιστον είναι ένα ξεκίνημα.

Πρόβλημα όμως υπάρχει και στο θέμα του προγράμματος της ενημέρωσης. Ενώ τα προγράμματα των αγώνων θα έπρεπε να υπάρχουν πολύ πριν το τέλος της

χρονιάς και να τηρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό, στην πραγματικότητα όλα γίνονται την τελευταία στιγμή, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μία καώδης κατάσταση. Έτσι οι αθλούμενοι δεν μπορούν να προετοιμαστούν κατάλληλα και μειώνεται η προσέλκυση θεατών εφόσον μαθαίνουν το πρόγραμμα σχεδόν την τελευταία στιγμή. Επιπλέον, σε μεγάλο βαθμό οι διαγωνιζόμενοι αγνοούν τους κανονισμούς και αυτό λόγω του ότι δεν υπάρχει η σωστή και έγκαιρη ενημέρωση από τους αρμόδιους. Όπως, δεν υπάρχει επαρκής ενημέρωση για τη συμμόρφωση των αγωνιζόμενων με τις σύγχρονες προδιαγραφές παθητικής ασφάλειας και ουσιαστικής καταλληλότητας των μηχανοκίνητων οχημάτων τους για τους αγώνες.

Ένα άλλο πρόβλημα είναι και η μετακίνηση των αγωνιζόμενων και των οχημάτων τους καθώς και η μετακίνηση του κοινού προς τις πίστες. Σε προτεραιότητα είναι πλέον το θέμα του νομικού πλαισίου που θα διέπει τη μεταφορά των αγωνιστικών αυτοκινήτων με τρέηλερ, αφού οι παρούσες συνθήκες, παρά την καλή πρόθεση των αγωνιζόμενων, τους μεταμορφώνουν κάθε σαββατοκύριακο στους επικίνδυνους παράνομους των εθνικών οδών. Αρκεί να σκεφτούμε ένα πιθανό ατύχημα. Όσον αφορά τη μετακίνηση του κοινού προς την πίστα, θα αναφερθούμε σε ένα απλό, συγκριτικό παράδειγμα. Τα σαββατοκύριακα που γίνονται αγώνες στην πίστα της Μόντσα στην Ιταλία, υπάρχουν ειδικά δρομολόγια λεωφορείων όπου παραλαμβάνουν το κοινό από το σιδηροδρομικό σταθμό της Μόντσα και τον μεταφέρουν στην πίστα. Το αξιοσημείωτο δεν είναι μόνο τα δρομολόγια προς την πίστα, αλλά και το ότι η όλη διαδικασία γίνεται άνευ αντιτίμου από το κοινό. Αυτό φυσικά είναι ανέφικτο για την ελληνική πραγματικότητα και αποτελεί μια λεπτομέρεια μπροστά στο τεράστιο πρόβλημα της έλλειψης πιστών.

Η υποδομή στις ελληνικές πίστες είναι πενιχρή έως ακατάλληλη ή ανύπαρκτη. Δεν έχουν καν τις προδιαγραφές για να φιλοξενήσουν έναν διήμερο αγώνα. Το ιστορικό μέχρι σήμερα έχει καταγράψει τα εξής:

Πίστα Αιγινίου, 1989: Φιλόδοξη προσπάθεια Θεσσαλονικέων, που θα μπορούσε να εξελιχθεί αξιοπρεπώς αν δεν είχαν παρουσιαστεί πολιτικές σκοπιμότητες που χαρακτηρίστηκαν ως -οικολογικές-, ενώ ακόμα και σήμερα μπορούμε να δούμε τον παρακείμενο σκουπιδότοπο και τα άγωνα χωράφια τα οποία δεν ενοχλούν, όπως φαίνεται, τους -οικολόγους-

Πίστα Μεγάρων, 1996: Το μόνο θετικό αυτής της πίστας είναι ότι βρίσκεται κοντά στην Αθήνα. Είναι ένας ελάχιστα διαμορφωμένος χώρος, με πενιχρή υποδομή και δεν έχει περιθώρια εξέλιξης.



Πίστα Σερρών, 1998:



Αρκετά καλή πίστα για οδήγηση μοτοσικλέτας, χωρίς όμως να έχει την κατάλληλη υποδομή και διαστάσεις για να φιλοξενήσει μεγαλύτερες διεθνής οργανώσεις. Επίσης, μειονεκτεί γιατί βρίσκεται μακριά από τη Αθήνα.

5.3 Τα κύρια αίτια των προβλημάτων

Ας αναφερθούμε, όμως, και στην πηγή των προβλημάτων. Στο τι έχει φέρει σε τέλμα τους ελληνικούς αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας. Τόσο στους μεν όσο και στους δε, επιλέγονται πολιτικά θέματα και δημιουργούνται συγκρούσεις συμφερόντων από τις διάφορες ομοσπονδίες και οργανισμούς για να μη χάσουν την εξουσία που κατέχουν ή και για άλλους ακόμα λόγους.

Για παράδειγμα, στο χώρο της Formula 1, η FIA καταχράστηκε τις αρμοδιότητές της θέτοντας μη απαραίτητους περιορισμούς για τους διαφημιστές, τους ιδιοκτήτες των circuit (πίστες αγώνων), τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τους οδηγούς, καθώς και για ορισμένες διατάξεις στις εμπορικές συμφωνίες με τους τηλεοπτικούς φορείς. Έχουμε γίνει προσπάθειες περιορισμού της FIA σε ένα ρυθμιστικό ρόλο, ώστε να προλαμβάνονται συγκρούσεις συμφερόντων και να αρθούν ορισμένοι εμπορικοί περιορισμοί που αφορούσαν τους ιδιοκτήτες των circuit και τους τηλεοπτικούς φορείς. Επιβεβαιώνεται λοιπόν, πως εμπλέκονται συμφέροντα και πολιτικά θέματα και αυτό δεν αφήνει τον τομέα μηχανοκίνητων αθλημάτων να αναπτυχθεί, παρά δημιουργούνται προβλήματα και δυσλειτουργίες, όπως θίξαμε παραπάνω.

Ας αναφέρουμε κι ένα παράδειγμα που αφορά τα πολιτικά θέματα που εμπλέκονται και δημιουργούν προβλήματα στο χώρο των αγώνων μοτοσικλέτας. Οι ελληνικοί αγώνες μοτοσικλέτας διέπονται από ένα ιδιότυπο καθεστώς ομηρίας, στα χέρια μιας ιδιωτικής λέσχης αυτοκινήτου, της ΕΛΠΑ. Το άρθρο 49 του Κ.Ο.Κ.

(Ν.2696/99), "περί αγώνων σε οδούς και πίστες", ορίζει ότι για να τελεστεί αγώνας μοτοσικλετών, είτε σε δημόσιο δρόμο, είτε σε ειδική πίστα, απαιτείται άδεια από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης ή από τις υπ' αυτού εξουσιοδοτημένες αρχές, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί, επίσημα στην Ελλάδα, τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας.

Αυτό δημιουργεί το πρώτο μεγάλο παράδοξο. Πως είναι δυνατόν το Ελληνικό Κράτος να εκχωρεί σε ένα ξένο νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου (την F.I.M., Federation Internationale Motocycliste, Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας) την εξουσία να ορίζει όποιον εκείνη θέλει ως αρχή ενός αθλήματος στην Ελλάδα;

Το νομικό πρόσωπο που αποτελεί τον εκπρόσωπο της F.I.M. στην Ελλάδα είναι, μέχρι στιγμής, η ΕΛΠΑ, δηλαδή ένα ιδιωτικό σωματείο, η οποία διορίζει την ΕΘ.Ε.Α.Μ. (Εθνική Επιτροπή Αγώνων Μοτοσικλέτας) που αποτελεί την αρχή του σπορ της μοτοσικλέτας.

Αυτό είναι το δεύτερο παράδοξο. Πως είναι δυνατόν μια επιτροπή διορισμένη από ένα σωματείο, να αποτελεί την Ανώτατη Αρχή ενός αθλήματος, σε μια δημοκρατική χώρα όπως η Ελλάδα; Είναι αντίστοιχο του γεγονότος να διοικεί το ποδόσφαιρο ένα συγκεκριμένο σωματείο (ας πούμε ο Ολυμπιακός), αντί για την Ε.Π.Ο. που είναι η φυσική και εκλεγμένη Αρχή.

Επίσης, από συζητήσεις εκπροσώπων της ΜΟΤ.Ο.Ε. με υπευθύνους της F.I.M. μάθαμε ότι όταν το Ελληνικό Κράτος αναγνωρίσει ως αρχή του αθλήματος μια Ομοσπονδία, τότε η F.I.M. αυτόματα θα αναγνωρίσει ως νόμιμο εκπρόσωπό της στην Ελλάδα αυτήν την Ομοσπονδία. Άρα ουσιαστικά δεν πρόκειται για απόφαση της F.I.M. να θεωρεί την ΕΛΠΑ σαν εκπρόσωπό της, αλλά για φαύλο κύκλο, όπου η ελληνική πολιτεία αναγνωρίζει ως Αρχή του Αθλήματος την ΕΛΠΑ (με πρόσχημα ότι αυτήν αναγνωρίζει κι η F.I.M.), αντί να αναγνωρίσει ως Αρχή του αθλήματος μια Ομοσπονδία (που θα λειτουργεί με διαφάνεια και δημοκρατικές διαδικασίες και που θα αναλάβει την πορεία των αγώνων) και να την επιβάλλει στην F.I.M..

Τα γεγονότα αυτά μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για πολιτικό θέμα και για προσπάθεια της ΕΛΠΑ να δημιουργήσει προσκόμματα (εκμεταλλευόμενη τις "υψηλές γνωριμίες" της), έτσι ώστε να μη χάσει από τα χέρια της την εξουσία που μέχρι τώρα αυθαίρετα κατέχει.

Έτσι έχει δημιουργηθεί μια δυσμενής κατάσταση στον χώρο των αγώνων μοτοσικλέτας, με μεγάλα θύματα τους χιλιάδες αγωνιζόμενους και τους ακόμη περισσότερους φίλους του αθλήματος (ας σημειωθεί ότι ο μηχανοκίνητος αθλητισμός είναι παγκοσμίως το δεύτερο σε δημοτικότητα άθλημα, μετά το ποδόσφαιρο) οι οποίοι βρίσκονται παγιδευμένοι στο άρθρο 49 και αναγκάζονται

είτε να αθλούνται "παράνομα", είτε να πληρώνουν δυσβάσταχτα έξοδα για να συμμετέχουν στους ελάχιστους και κακοδιοργανωμένους αγώνες, που έχουν τη "σύμφωνη γνώμη" της ΕΛΠΑ και συγκροτούν το "πανελλήνιο πρωτάθλημά" της, χωρίς καν να μπορούν να θεωρηθούν επίσημα αθλητές.

5.4 Προσπάθειες εξάλειψης των προβλημάτων

Όσον αφορά τα προβλήματα που αναφέρθηκαν παραπάνω γίνονται για την εξάλειψή τους τροποποιήσεις, προτάσεις και πολλές συζητήσεις. Στο χώρο της Formula 1 όσον αφορά την κατάσταση εξουσίας από τη FIA, μετά από συζητήσεις με τον αρμόδιο επίτροπο για θέματα ανταγωνισμού, κύριο Μάριο Μόντι, η FIA συμφώνησε να τροποποιήσει τους κανόνες της. Οι τροποποιήσεις που εισήγαγε η FIA θα διασφαλίζουν ότι:

- Ο ρόλος της FIA θα περιορίζεται στο ρόλο του ρυθμιστή του αθλήματος, χωρίς εμπορικές συγκρούσεις συμφερόντων
- Οι κανόνες της FIA δε θα χρησιμοποιούνται για να προληφθούν ή να εμποδιστούν νέοι αγώνες, εκτός αν κάτι τέτοιο δικαιολογείται για λόγους ασφαλείας αθλητικού πνεύματος ή σωστής διεξαγωγής μηχανικών σπορ.
- Ενισχύονται οι εσωτερικές και εξωτερικές διαδικασίες προσφυγής κατά των αποφάσεων της FIA.

Προκειμένου να προληφθούν συγκρούσεις συμφερόντων η FIA πούλησε όλα τα δικαιώματά της στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα F1 και θα επιτρέψει τη δημιουργία αγώνων με αυτοκίνητα διαφορετικής ή και της ίδιας μάρκας. Συνεπώς, η FIA δε θα επηρεάζει την εμπορική εκμετάλλευση του πρωταθλήματος F1. Επίσης έγινε αντιληπτό ότι τα ακριβά τηλεοπτικά δικαιώματα έχουν επιπτώσεις στις εθνικές τηλεοπτικές αγορές. Έτσι, η FIA συμφώνησε να τροποποιήσει τις τρέχουσες συμφωνίες και δεσμεύτηκε σχετικά με τη μελλοντική εξέλιξή τους.

Σημαντικός μοχλός ανάπτυξης του αθλήματος όπου στηρίζει και βοηθά αγωνιζόμενους, οργανωτές, ΜΜΕ και κοινό, είναι και οι διάφορες λέσχες. Διοργανώνουν harpenings, συγκεντρώσεις φίλων του αθλήματος και αγώνες σε διάφορες περιοχές. Ασχολούνται άμεσα και επιδιώκουν τη λύση προβλημάτων που αμαυρώνουν το χώρο του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Λαμβάνουν θέση απέναντι στις διάφορες έκρυθμες καταστάσεις, διαφωνούν, συμφωνούν, προτείνουν και ενημερώνουν. Σχετικά με τα προβλήματα που είχαμε αναφέρει παραπάνω, οι λέσχες παίρνουν τη δική τους θέση για τη λύση των προβλημάτων αυτών. Σε

γενικές γραμμές υποστηρίζουν πως η λογική ανάπτυξης που θα έπρεπε να διέπει το σπορ είναι η εξής αλυσίδα:

Συμμετοχές → Θέαμα → Προβολή → Χορηγοί → Σοβαρές διοργανώσεις.

Βέβαια υπάρχει και η αντίθετη άποψη που είναι κατά των λεσχών και των συλλόγων. Η άποψη αυτή υποστηρίζει πως οι σύλλογοι διοικούνται από δύο-τρία άτομα και εξυπηρετούν τα συμφέροντα αυτών. Επιπλέον, στις συναντήσεις παρευρίσκονται πολύ λίγοι οδηγοί οπότε είναι αδύνατο να παρθούν αποφάσεις μόνο με το 10% των ενεργών αγωνιζόμενων. Επίσης ευθύνες τους αποδίδονται και στο θέμα των θεατών διότι θεωρείται πως οι ίδιες θα πρέπει να κινηθούν τοπικά και να φέρουν τους θεατές στον αγώνα. Όπως και οι ίδιες θα πρέπει να έχουν έτοιμες τις πίστες από την Παρασκευή το απόγευμα τα χωματουργικά και την οριοθέτηση από την Τετάρτη. Τέλος, υποστηρίζεται πως οι λέσχες θα πρέπει επιτέλους να δουν τον θεατή ως πελάτη. Για παράδειγμα θα μπορούσαν να διαθέτουν στους αγωνιστικούς χώρους κάποιες εγκαταστάσεις που θα κάνουν τη ζωή των θεατών αλλά και των αγωνιζόμενων καλύτερη.

Επίσης, γίνονται προσπάθειες για να λυθεί το πρόβλημα έλλειψης πιστών.

Το 1993 ήταν η χρονιά που θα ξεκίναγε η δημιουργία πίστας στον Ορχομενό Βοιωτίας. Η πίστα όμως δεν δημιουργήθηκε ποτέ. Το 1973, ξεκίνησε η δημιουργία πίστας στη Χαλανδρίτσα Αχαΐας και σταμάτησε το 1990, με μοναδικό αποτέλεσμα τη χάραξη ενός χωματόδρομου που όριζε στο περίπου τη διαδρομή.



Έκτοτε η κατάσταση έπεσε σε λήθη, έως ότου η Τουρκία άρχισε την κατασκευή πίστας Ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Έχοντας κατανοήσει ως κράτος το οικονομικό κέρδος που θα μπορούσε να επιφέρει η πίστα, προσελήφθησαν 1.800 εργαζόμενοι για την κατασκευή της, οι οποίοι έμεναν σε κοιτώνες που είχαν κατασκευαστεί δίπλα από την πίστα, για να προλάβουν να την ετοιμάσουν μέχρι τον Σεπτέμβριο όπου πραγματοποιήθηκε και ο πρώτος αγώνας F1, ακολουθώντας τον επόμενο μήνα ο πρώτος αγώνας Moto GP.

Όπως ήταν αναμενόμενο, τα κέρδη από την πραγματοποίηση των αγώνων ήταν πολύ υψηλά. Έτσι, βλέποντας την όλο και αυξανόμενη τουριστική κίνηση της Τουρκίας (καλύτερες υπηρεσίες, υποδομή, κόστος και τα λοιπά), αλλά και τη διεθνή προβολή και το οικονομικό κέρδος που είχε λόγω της πίστας, «αφυπνίστηκε» η ιδέα για δημιουργία αυτοκινητοδρόμιου και στην Ελλάδα. Ο Υπουργός Τουρισμού κάλεσε το Γερμανό σχεδιαστή πιστών Tilke στη χώρα μας για να αξιολογήσει τους χώρους και γενικώς, έχουν αρχίσει να γίνονται πολλές ενέργειες για να δημιουργηθεί αυτοκινητοδρόμιο και στην Ελλάδα. Γι' αυτό το θέμα θα επεκταθούμε εκτενέστερα στο επόμενο κεφάλαιο.

Όσον αφορά τα όσα αναφέραμε για τους αγώνες μοτοσικλέτας η λύση είναι να δημιουργηθούν Εθνικές Αθλητικές Ομοσπονδίες (όπως για παράδειγμα η Ε.Π.Ο. στο ποδόσφαιρο, ο Σ.Ε.Γ.Α.Σ. στο στίβο), οι οποίες θα είναι υπεύθυνες για το κάθε άθλημα και τους αγώνες του. Υπάρχει αθλητικός νόμος (Ν. 2725/99, άρθρο 134, 58) του Κ.Ο.Κ. που ορίζει ότι πρέπει να υπάρχουν ή να δημιουργηθούν Εθνικές Αθλητικές Ομοσπονδίες για όλα τα αθλήματα αλλά δυστυχώς, δεν έχει εφαρμοστεί ακόμη στην περίπτωση της μοτοσικλέτας και των άλλων μηχανοκίνητων αθλημάτων που ισχύει το ίδιο καθεστώς, παρά τις προσπάθειες της ΜΟΤ.Ο.Ε. για αναγνώριση Αθλητικής Ομοσπονδίας Μοτοσικλέτας από την Γ.Γ.Α. (Γενική Γραμματεία Αθλητισμού).

Καταλαβαίνουμε πως πρέπει να γίνει προσπάθεια να διορθωθούν τα κακώς κείμενα στον ταλαιπωρημένο αυτό χώρο και να επικρατήσει επιτέλους η λογική και η νομιμότητα για το καλό του αθλήματος και κυρίως για το καλό των νέων. Γιατί ας μη ξεχνάμε ότι αν όλα τα αθλήματα έχουν θεμελιώδη επίδραση στη σωστή διαπαιδαγώγηση των νέων, το συγκεκριμένο έχει και μια ξεχωριστή κοινωνική διάσταση καθότι άπτεται και ενός άλλου μεγάλου ζητήματος. Της εκμάθησης - από τους νέους - του σωστού χειρισμού των οχημάτων, της εκτόνωσής τους σε νόμιμους χώρους άθλησης και κατ' επέκταση της οδικής ασφάλειας. Η σοβαρότητα τους θέματος αυτού έχει γίνει πλέον αντιληπτή και το άθλημα βρίσκεται σε ένα στάδιο όπου καταβάλλονται προσπάθειες για τη βελτίωσή του. Ένας άλλος λόγος που πρέπει να βελτιωθεί η κατάσταση αυτή αφορά την οικονομική διάσταση του θέματος και το κέρδος που θα μπορούσε να φέρει ο χώρος αυτός στην Ελλάδα. Για την οικονομική του αυτή διάσταση θα αναφερθούμε αναλυτικότερα σε επόμενα κεφάλαια.

Κεφάλαιο 6

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

6.1 Πώς ξεκίνησε η ιδέα

Πηγαίνοντας πολύ πίσω στην ιστορία των αυτοκινητοδρομιών, γινόταν λόγος για έργα που θα γίνονταν στη Θεσσαλονίκη, στις Σέρρες, στο Αιγίνιο, στη Λάρισα και σε άλλες 30 διαφορετικές περιοχές της Ελλάδας. Αυτά όμως ανήκουν στο παρελθόν του ελληνικού κράτους που αναγγέλλει πίστες ανάλογα με τη δύναμη του κάθε κομματάρχη, τις οποίες βέβαια ξεχνάει μόλις ο εν λόγω κομματάρχης αποτελέσει κάποιο υπουργείο, ή ακόμα χειρότερα αν το συγκεκριμένο κόμμα αποτελέσει την εξουσία.

Για να αποκτήσουμε μια ιδέα του ζητήματος, θα αναφερθούμε πρώτα αναλυτικά στην ιστορία και έπειτα θα γίνει μια εκτενέστερη ανάλυση. Η 35^η στη σειρά κατασκευής πιστών στην Ελλάδα και εκείνη που παραδόξως είχε τις περισσότερες πιθανότητες υλοποίησης ήταν η πίστα του Ορχομενού Βοιωτίας. Η κυβέρνηση της ΝΔ είχε παραχωρήσει στην ΕΛΠΑ, με απόφαση του υπουργικού συμβουλίου, για 60 χρόνια μια έκταση 1.500 στρεμμάτων στην περιοχή του Ορχομενού για τη δημιουργία πίστας. Με την κυβερνητική αλλαγή όμως «προσπεράστηκε» και η ιδέα για τη δημιουργία πίστας στον Ορχομενό. Μετά από καιρό έγινε ένα συνέδριο στην Πάτρα με τίτλο «Η Πάτρα στον 21^ο αιώνα» και τέθηκε στον υφυπουργό Πολιτισμού το αίτημα ένταξης του έργου κατασκευής ενός αυτοκινητοδρομίου στη Χαλανδρίτσα Πατρών. Την πρωτοβουλία αυτή κινεί η εταιρεία «Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας» και το υποστηρίζουν τοπικοί φορείς όπως το Επιμελητήριο Αχαΐας και ο Αυτοκινητιστικός Όμιλος Πατρών. Η απάντηση στο αίτημα αυτό ήταν ότι ήδη στο πρόγραμμα έχει ενταχθεί η κατασκευή ενός αυτοκινητοδρομίου στην Τρίπολη. Μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα ακούγεται στη Βουλή πως οι υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού εξέτασαν σχεδιαστικά το θέμα και κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν ανυπέρβλητα εμπόδια για να δημιουργηθεί αυτοκινητοδρόμιο στην Τρίπολη, κι έτσι το αυτοκινητοδρόμιο θα γίνει στη Χαλανδρίτσα Αχαΐας.

Έτσι, βλέπουμε το έργο να μετακινείται από τον Ορχομενό στην Τρίπολη και από την Τρίπολη στην Πάτρα. Και ακόμα και τώρα, 30 χρόνια μετά την εξαγγελία

της κατασκευής της πρώτης πίστας, βρισκόμαστε εκεί που ξεκινήσαμε, με την κατασκευή της πίστας να παραμένει στα χαρτιά!

Από την πλευρά των οδηγών που μετέχουν σε αγώνες αυτοκινήτου-μοτοσυκλέτας επισημαίνεται ότι μια πίστα προδιαγραφών Φόρμουλα 1 είναι απαραίτητη στην Ελλάδα, κυρίως για την άνοδο των αθλημάτων, αλλά και για τη συνεχή εκπαίδευση των ειδικών κατηγοριών οδηγών, συμπεριλαμβανομένων και των σωμάτων ασφαλείας. Οι ίδιοι αναφέρουν ότι η Ελλάδα έχει καθυστερήσει σημαντικά στον τομέα αυτό, τονίζοντας ότι την ίδια στιγμή στη γειτονική Τουρκία κατασκευάστηκε ήδη αντίστοιχη πίστα (στην Κωνσταντινούπολη), η οποία έχει μπει στο καλεντάρι της FIA για την περίοδο 2005-2006.

Πάντως, όσον αφορά την ένταξη της ελληνικής πίστας στους επίσημους αγώνες Φόρμουλα 1, υποστηρίζουν ότι κάτι τέτοιο θα είναι ιδιαίτερα δύσκολο, καθώς οι συγκεκριμένοι αγώνες φαίνεται να εγκαταλείπουν σιγά σιγά την Ευρώπη, λόγω των απαγορεύσεων που μπαίνουν συνεχώς, κυρίως στη διαφήμιση των τσιγάρων (Βασικοί χορηγοί τους είναι οι καπνοβιομηχανίες). Εκτός αυτού και τα εργοστάσια κατασκευής αυτοκινήτων, που έχουν αρχίσει να μπαίνουν δυναμικά στη Φόρμουλα 1, ενδιαφέρονται να πάνε σε νέες αναπτυσσόμενες αγορές, όπως για παράδειγμα είναι η Κίνα (ήδη λειτουργεί υπερσύγχρονη πίστα στη Σαγκάη).

6.2 Ορχομενός και Πάτρα: οι δύο υποψήφιες περιοχές

Παρακάτω θα γίνει μια αναφορά ξεχωριστά για τις δύο επιλεγμένες περιοχές για τη δημιουργία πίστας, την περιοχή του Ορχομενού Βοιωτίας και της Χαλανδρίτσας Αχαΐας.

6.2.1 Ορχομενός

Εδώ και χρόνια η κατασκευή πίστας προδιαγραφών F1 στην Ελλάδα μοιάζει με άπιαστο όνειρο. Ο θόρυβος που προέκυψε με το Grand Prix της Κωνσταντινούπολης αλλά και η επιτυχία του Ράλλυ Ακρόπολις αφύπνισαν την πολιτική ηγεσία της χώρας μας. Δεν εξηγείται διαφορετικά η αιφνίδια ανακοίνωση του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων σύμφωνα με την οποία το αυτοκινητοδρόμιο Ορχομενού επικορηγείται με το ποσό των €500,000. Για το θέμα τοποθετήθηκε και η ΕΛΠΑ η οποία με Δελτίο Τύπου εξάγει την ικανοποίησή της για την απόφαση της κυβέρνησης σύμφωνα με την οποία εγκρίθηκε η χρηματοδότηση της μελέτης για τη δημιουργία αυτοκινητοδρομίου στον Ορχομενό και τόνισε πως

πρώτη φορά η κυβέρνηση αποδεικνύει έμπρακτα το ενδιαφέρον της και την απόφασή της για την προώθηση του έργου δημιουργίας αυτοκινητοδρόμιου.

Οι δηλώσεις του πρώην υπουργού Τουρισμού, Δημήτρη Αβραμόπουλου, που αφορούν την κατασκευή πίστας απασχόλησαν τα ξένα ειδησεογραφικά πρακτορεία. Κάποια από αυτά μάλιστα, συνδέουν το θέμα με την κατασκευή του Ινσταμπούλ Οτοντρόμ στις παρυφές της Κωνσταντινούπολης, λέγοντας πως η Ελλάδα βλέπει ανταγωνιστικά το θέμα.

Η περιοχή του Ορχομενού, περίπου 100 χλμ. έξω από την Αθήνα, συγκεντρώνει αρκετές πιθανότητες για τη δημιουργία μιας υπερσύγχρονης πίστας που θα πληροί τις προδιαγραφές της F1. Μια έκταση 1450 στρεμμάτων στην πεδιάδα του Ορχομενού παραχωρήθηκε από το υπουργείο Γεωργίας στην ΕΛΠΑ το 1992, με σκοπό την κατασκευή πίστας προδιαγραφών F1. Το 1993 έγιναν τα εγκαίνια του έργου και άρχισαν αμέσως οι εργασίες για την ολοκλήρωσή του. Έγιναν οι απαραίτητες μελέτες και ο προϋπολογισμός ήταν 12 δις δραχμές. Έγινε διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου, και η εταιρία που ανέλαβε την κατασκευή του ήταν η «Κοινοπραξία Αυτοκινητοδρόμιου Ορχομενού», η οποία δεσμεύτηκε ότι θα κατασκευάσει το έργο με την προϋπόθεση ότι θα έχει την εκμετάλλευσή του για 25 χρόνια, παραχωρώντας στο ΚΕΜΑΕ¹ (Κέντρο Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδος) μόνο ένα μικρό ποσοστό από τα κέρδη. Η πρόταση προέβλεπε την ολοκλήρωση του έργου μέσα σε 30 μήνες, με κόστος κατασκευής γύρω στα 24 εκατ. ευρώ. Το θέμα είναι ότι η πίστα δεν έγινε ποτέ διότι η γραφειοκρατία φρέναρε τις όποιες εξελίξεις, η κατασκευή της δεν ολοκληρώθηκε μέσα στο χρονοδιάγραμμα που υπήρχε (με ανώτατο χρονικό όριο το έτος 1997) και η ΕΛΠΑ δεν κατάφερε να πάρει παράταση. Έτσι, η έκταση των 1.450 στρεμμάτων βάσει της αρχικής συμφωνίας παραχώρησης επέστρεψε αυτόματα στο υπουργείο Γεωργίας μετά από 5 χρόνια απραξίας.

Στις αρχές του 2004 το θέμα επανήλθε. Το υπουργείο Γεωργίας με έγγραφο που συνέταξε γνωστοποίησε ότι σύμφωνα με απόφαση του υπουργικού συμβουλίου, παραχωρεί εκ νέου την έκταση των 1.450 στρεμμάτων στο ΚΕΜΑΕ, με σκοπό την κατασκευή αυτοκινητοδρόμιου προδιαγραφών F1. Ένα τέτοιο έργο θα δώσει πνοή σε μια μεγάλη περιοχή, θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του Τουρισμού. Όλα αυτά βέβαια υπό την προϋπόθεση ότι η χώρα θα πάρει το πράσινο φως από την παγκόσμια Ομοσπονδία (FIA) και φυσικά

¹ Το ΚΕΜΑΕ είναι η εταιρία που ιδρύθηκε το 1995 και μέτοχοι της οποίας είναι η ΕΛΠΑ, ο Δήμος Ορχομενού και η Νομαρχία Βοιωτίας. Σκοπός της είναι η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμιου Ορχομενού και για το λόγο αυτό το 1996 προχώρησε σε δημοπράτηση του έργου, η οποία ολοκληρώθηκε 2 χρόνια αργότερα (1998)

από τον ισχυρό άνδρα της F1, Μπέρνι Έκλεστοουν ο οποίος κινεί τα νήματα του σπορ.

6.2.2 Πάτρα

Την κατασκευή ενός σύγχρονου αυτοκινητοδρόμιου - στα πρότυπα της ιταλικής Μόντσα - προωθούν με εντατικούς ρυθμούς τοπικοί φορείς της Πάτρας, προσδοκώντας να ανοίξουν τον δρόμο ώστε ο μαγικός κόσμος της F1 να έχει τη δυνατότητα στο άμεσο μέλλον να έρθει και στη χώρα μας.

Η υπεράσύγχρονη πίστα σχεδιάζεται να κατασκευαστεί σε μια έκταση 1.200 στρεμμάτων στην περιοχή της Χαλανδρίτσας και θα καλύπτει όλες τις προδιαγραφές που έχει θέσει η FIA για τη διεξαγωγή Ευρωπαϊκών αγώνων F1 και Moto GP.

Επικεφαλής της προσπάθειας αυτής είναι η εταιρεία Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε., μια εταιρεία λαϊκής βάσης στην οποία μετέχουν 7 τοπικοί φορείς της αυτοδιοίκησης και 420 ιδιώτες. Στόχος της εταιρείας είναι τα έργα κατασκευής της πίστας να ξεκινήσουν άμεσα, ενώ παράλληλα θα καταβληθούν προσπάθειες για ένταξη του ελληνικού Grand Prix στο πρόγραμμα της FIA. Η αξία του αυτοκινητοδρόμιου υπολογίζεται στα €4,000,000, ενώ το συνολικό ύψος της επένδυσης εκτιμάται ότι θα ανέλθει περίπου στα €500,000,000.

Ήδη, σε πρόσφατη πρόσκληση ενδιαφέροντος της εταιρείας Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας ανταποκρίθηκαν 7 μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες, που δηλώνουν πρόθυμες να συμμετάσχουν στην υλοποίηση του έργου, καταθέτοντας σχετικές προσφορές. Συγκεκριμένα, ενδιαφέρον εκδηλώθηκε από τις εταιρείες Άκτωρ Α.Ε., Ιντρακάτ ΑΤΕ, Μηχανική ΑΤΕ, Μοκλός ΑΤΕ, ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ, Ιόνιος ΑΤΕ και Τρίαινα ΑΤΕ, που απέστειλαν σφραγισμένες προτάσεις, ενώ η εταιρεία Helix, που συνεργάζεται με την Αθηνά ΑΤΕ, δηλώνει πως εξακολουθεί να ενδιαφέρεται για το έργο αυτό και ότι θα καταθέσει τα σχέδιά της «μόλις εξασφαλιστούν τα απαιτούμενα κεφάλαια». Από τους ενδιαφερόμενους κατασκευαστές όλοι δηλώνουν πως θέλουν να αναλάβουν την κατασκευή του έργου με συγχρηματοδότηση, ενώ η Μηχανική ΑΤΕ και η Ιντρακάτ ΑΤΕ ενδιαφέρονται να αναλάβουν και τη διαχείρισή του.

Όσον αφορά τα επόμενα βήματα, η διοίκηση της εταιρείας Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας αναφέρει ότι σύντομα θα είναι σε θέση να παραδώσει σε όλους τους ενδιαφερόμενους το επιχειρηματικό σχέδιο του αυτοκινητοδρόμιου, καθώς και την κατασκευαστική μελέτη, ενώ θα τους γνωστοποιήσει τους όρους ανάθεσης, προκειμένου και εκείνοι - γνωρίζοντας όλα τα δεδομένα - να μπορέσουν να κάνουν

τις τελικές τους προτάσεις. Από την οικονομική προσφορά που θα κάνει κάθε εταιρεία, θα εξαρτηθεί ποιος θα είναι ο τελικός ανάδοχος του έργου. Όσον αφορά την καταληκτική ημερομηνία παράδοσης των προσφορών, αυτή θα καθορισθεί σε συνεννόηση με τους ενδιαφερόμενους.

Το έργο θα περιλαμβάνει την κατασκευή μιας πίστας αγώνων προδιαγραφών F1 μήκους 5.243 μέτρων, των δρόμων που θα οδηγούν στο αυτοκινητοδρόμιο και των υποστηρικτικών υποδομών του (πάρκο αναψυχής, κεντρικό κτίριο με καταστήματα, ξενοδοχεία, ιατρείο, πυροσβεστικό σταθμό, εστιατόριο και άλλους χώρους που χρειάζονται).

Σύμφωνα με τους εκπροσώπους της εταιρείας Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας, πρόκειται για ένα «εύκολο» έργο που δεν παρουσιάζει κατασκευαστικές δυσκολίες. Η ένταξή του στον αναπτυξιακό νόμο και η χρηματοδότησή του από αυτόν κατά 45%, σύμφωνα με κυβερνητικές δεσμεύσεις, θα δώσει τη δυνατότητα ολοκλήρωσης του έργου μέσα σε 18 μήνες.

6.2.3 Συζητήσεις και υπογραφές για το αυτοκινητοδρόμιο της Πάτρας

Μπορεί η πληροφορία που έφτασε το απόγευμα της Τετάρτης 6/4/05 στην Πάτρα, μετά από συνάντηση των Υπουργών Τουρισμού κ. Δημήτρη Αβραμόπουλου και Αγροτικής Ανάπτυξης κ. Ευάγγελου Μπασιάκου, πως: «...η κυβέρνηση θα επιδοτήσει το αυτοκινητοδρόμιο Ορχομενού με €2,000,000», να θορύβησε τους τοπικούς φορείς της Πάτρας, επί της ουσίας όμως τίποτα δεν αλλάζει στους σχεδιασμούς για την κατασκευή μιας πίστας προδιαγραφών F1 στην περιοχή της Χαλανδρίτσας. Κι αυτό γιατί, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η πραγματική «απήχηση» και ανάπτυξη κάθε πίστας, μάλλον θα υλοποιηθεί με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια κι όχι με κυβερνητικές παρεμβάσεις. Για την πίστα μάλιστα της Πάτρας, δεν χρειάζεται από τα κρατικά ταμεία ούτε ένα ευρώ κι αυτό καθιστά το έργο απολύτως «ώριμο», τη στιγμή που στον Ορχομενό αφενός δόθηκαν με υποσχετική €2,000,000 για υποστηρικτικά έργα αφετέρου, για την προσέγγιση της περιοχής θα χρειαστούν σύμφωνα με πληροφορίες, τουλάχιστον €14,000,000 για την κατασκευή δύο δρόμων πρόσβασης προς την υποδεικνυόμενη περιοχή.

Με αποκλειστικές πληροφορίες των «Ευρυτανικών Νέων» έγινε γνωστό ότι, ο ίδιος ο Υπουργός Τουρισμού κος Αβραμόπουλος, σε ερώτηση του βουλευτή Αχαΐας κ. Αποστόλη Κατσιφάρα στις 21/3/05 μέσα στη βουλή, απάντησε: «...η Πάτρα θα το φτιάξει το αυτοκινητοδρόμιο, διότι πρώτα απ' όλα το θέλει, δεύτερον διότι το μπορεί και τρίτον έχει την αμέριστη υποστήριξη αυτής της κυβέρνησης. Έχει βρεθεί κι ο επενδυτής. Συνεπώς όλα είναι ώριμα, όλα είναι έτοιμα. Είμαι

Βέβαιος ότι μοιράζονται μαζί μας οι κάτοικοι της Αχαΐας αυτό το σπουδαίο έργο που πρόκειται να γίνει. Είναι σαφή αυτά που είπα και καταγράφονται και ανακοινώνονται δημόσια και επίσημα», ενώ πρόσθεσε ότι: «...ξέρετε πολύ καλά, εκτός κι αν δε μελετήσατε τους φακέλους, ότι αλλού στοχεύει η Πάτρα κι αλλού στοχεύει η περιοχή της Βοιωτίας». Αργότερα όταν ο κος Αβραμόπουλος βρέθηκε στην Αχαϊκή πρωτεύουσα ανήμερα της εθνικής επετείου της 25^{ης} Μαρτίου, υπογράμμισε την «ωριμότητα» του σχεδίου της Πάτρας όμως απέφευγε να δώσει στην περιοχή την «αποκλειστικότητα», λέγοντας πως: «...στην Ελλάδα χωράνε δύο και τρία αυτοκινητοδρόμια». Αυτό εξηγεί και την απόφαση που ελήφθη αργότερα από κοινού με τον κ. Μπασιάκο για επιχορήγηση με €2,000,000 της μελέτης του αυτοκινητοδρόμου και στον Ορχομενό.

6.3 Αναμέτρηση Ορχομενού και Πάτρας

6.3.1 Αντιδράσεις των κατοίκων της Πάτρας

Η πρόθεση της κυβέρνησης να υποστηρίξει την κατασκευή του έργου στον Ορχομενό, προκάλεσε την αναστάτωση στους κατοίκους της Αχαΐας. Ο πρόεδρος της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων του νομού Αχαΐας και δήμαρχος Ωλένιας, Γρηγόρης Αλεξόπουλος, έστειλε στις 7/4/05 στον πρώην υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης κ. Αβραμόπουλο επιστολή διαμαρτυρία με υποβόσκουσα απειλητική γλώσσα, όπου μεταξύ άλλων, αναφέρει: «Κύριε Υπουργέ, είμαι υποχρεωμένος να σας μεταφέρω τη βαθύτατη ενόχληση, εμού προσωπικά και όλων των δημάρχων και προέδρων κοινοτήτων του νομού Αχαΐας τους οποίους εκπροσωπώ, για την ατυχέστατη επιλογή σας, εσάς και των συναδέλφων σας στο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, κ. Ευάγγελου Μπασιάκου, να εγκρίνετε χρηματοδότηση ύψους €2,000,000 με σκοπό την κατασκευή υποστηρικτικών έργων στο αυτοκινητοδρόμιο Ορχομενού Βοιωτίας. (...) Αν το έργο του αυτοκινητοδρόμου Χαλανδρίτσας χαθεί για την Αχαΐα, θα μιλάμε για ένα ακόμη τεράστιο πλήγμα, αλλά και για μια μεθοδευμένη προσπάθεια ναρκοθέτησης ενός έργου με πολύπλευρο αναπτυξιακό χαρακτήρα το οποίο σημειωτέον, δεν ζητά από τα κρατικά ταμεία ούτε ένα ευρώ. Δε νομίζω ότι θα θέλατε να συνδέσετε το όνομά σας με ένα από τα χειρότερα χαστούκια που δέχθηκε ποτέ η περιοχή μας».

6.3.2 Πλεονεκτική η θέση της Πάτρας

Γεγονός είναι ότι δύο αυτοκινητοδρόμια στη χώρα μας δεν είναι εφικτό να δημιουργηθούν και είναι φανερό ότι η Πάτρα έχει το πλεονέκτημα λόγω της ετοιμότητας που διαθέτει. Έχει ολοκληρώσει όλες τις προετοιμασίες και το έργο έχει πλήρη ωριμότητα.

Οι εκπρόσωποι της «Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε.», έφεραν στην επιφάνεια τα αδύναμα σημεία του Ορχομενού, προκειμένου να αποδειχθεί η ακαταλληλότητα της συγκεκριμένης περιοχής για την κατασκευή πίστας F1, ώστε να επιδείξουν την πλεονεκτική θέση της Πάτρας. Ειδικότερα ο πρόεδρος της «Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε.», κ. Ευάγγελος Φλωράτος, μιλώντας σε συνέντευξη τύπου και απαριθμώντας τα πλεονεκτήματα της Πάτρας, δήλωσε στους δημοσιογράφους, σύμφωνα με δημοσίευμα της τοπικής εφημερίδας «Πελοπόννησος», ότι «δεν ζητάμε καμία χάρη. Ούτε διεκδικούμε κάτι να μας φτιάξει το Κράτος. Θέλουμε όμως να μας βοηθήσουν να ολοκληρώσουμε μια προσπάθεια που έχει αρχίσει η τοπική κοινωνία». Ενώ, πρόσθεσε ακόμη ότι «είναι θετικό, που η Κυβέρνηση εκδήλωσε τη βούληση για κατασκευή αυτοκινητοδρόμιου στη χώρα μας. Γνώμονας όμως θα πρέπει να είναι ποια προσπάθεια είναι δυνατό να υλοποιηθεί όσο το δυνατό συντομότερα. Εμείς είμαστε έτοιμοι. Θα μπορούσαμε να ξεκινήσουμε ακόμη και σήμερα».

6.3.3 Αντεπίθεση του Ορχομενού

Με την προοπτική υπογραφής προσυμφώνων με τους επενδυτές που θα αναλάβουν την κατασκευή και λειτουργία της πίστας στην περιοχή της Χαλανδρίτσας, ο Ορχομενός πέρασε στην αντεπίθεση αξιώνοντας κρατικά κονδύλια και υλοποιώντας την προεκλογική κυβερνητική δέσμευση για την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμιου στον Ορχομενό. Σε δημοσίευμα της εφημερίδας Τα Νέα, επισημάνθηκε ότι η υπογραφή του προσυμφώνου είχε θορυβήσει ιδιαίτερα τους Βοιωτούς, αφού το πράσινο φως για την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμιου στον Ορχομενό είχε δοθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση και μάλιστα έχει παραχωρηθεί έκταση 1.450 στρεμμάτων από το Υπουργείο Γεωργίας στο φορέα που συστάθηκε για την υλοποίηση του έργου.

Οι Αχαιοί από την πλευρά τους, προβάλλουν το επιχειρήμα ότι το σχέδιο του αυτοκινητοδρόμιου υπάρχει από τις αρχές της δεκαετίας του '70 και πλέον είναι ώριμες οι συνθήκες για να προχωρήσει. Μάλιστα, φαίνονται αποφασισμένοι να προχωρήσουν ακόμη και χωρίς κυβερνητική έγκριση καθώς υπάρχει ήδη δεσμευμένος χώρος 1.200 στρεμμάτων, φορέας διαχείρισης, έτοιμες μελέτες. Η

αξία του αυτοκινητοδρόμιου υπολογίζεται στα €4,000,000 ενώ το συνολικό ύψος της επένδυσης ανέρχεται περίπου στα €500,000,000. Οι φορείς της Πάτρας μιλούν ήδη για μια πίστα στα πρότυπα της Μόντσα: «εάν η κυβέρνηση θέλει να βοηθήσει στην κατασκευή αυτοκινητοδρόμιου στην Ελλάδα, για να δημιουργήσει έναν διαφορετικό πόλο έλξης τουρισμού, δεν μπορεί παρά να επιλέξει την Πάτρα, που διαθέτει όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα», αναφέρει ο δήμαρχος της Πάτρας Ανδρέας Καράβολας.

Στη Βοιωτία όμως, οι φορείς ετοιμάστηκαν για αντεπίθεση. Προκειμένου να εκτιμηθεί η κατάσταση όπως διαμορφώνεται, τόσο σε σχέση με τις κινήσεις στην Πάτρα όσο κυρίως σε σχέση με τις κυβερνητικές προθέσεις, στις 11 Απριλίου έγινε ειδική συνεδρίαση του νομαρχιακού συμβουλίου Βοιωτίας. «Ο πρωθυπουργός προεκλογικά είχε δεσμευθεί ότι το αυτοκινητοδρόμιο θα γίνει στον Ορχομενό. Θεωρούμε ότι δεν θα αθετηθεί η δέσμευσή του», δηλώνει στα Νέα ο νομάρχης Κλέαρχος Περγαντάς, τονίζοντας ότι απαιτούνται κρατικά κονδύλια τουλάχιστον €14,000,000 για την κατασκευή δρόμων, ενός που θα συνδέει το αυτοκινητοδρόμιο με την Εθνική οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης και ενός δεύτερου από το Κάστρο στον Ορχομενό. Ο ίδιος επισημαίνει ότι: «Μπορεί να βρεθεί λύση ώστε η F1 να έλθει στον Ορχομενό και η πίστα F3 να γίνει στην Πάτρα», λέει ο κ.Περγαντάς, επισημαίνοντας παράλληλα ότι για την πίστα του Ορχομενού υπάρχει ήδη ανάδοχος εταιρεία.

6.3.4 Η τελική υπογραφή

Ωστόσο, επί της ουσίας, αυτές οι εξελίξεις δε διαφοροποιούν την κατάσταση, δεδομένου πως το σχέδιο της Αχαΐας δεν επιζητούσε κρατική χρηματοδότηση και βασίζεται στην ιδιωτική πρωτοβουλία. Μάλιστα, την Τετάρτη στις 13/4/05 υπογράφηκε το προσύμφωνο μεταξύ της «Αυτοκινητοδρόμιο Α.Ε.» και των επενδυτών της Πάτρας, το οποίο συνοδευόταν από €200,000 για την εξαγορά του πλειοψηφιστικού πακέτου των μετοχών. Σύμφωνα με τον πρόεδρο της εταιρείας, Ευάγγελο Φλωράτο, η υπογραφή του τελικού συμφώνου μεταβίβασης των μετοχών στους ιδιώτες συμφωνήθηκε να γίνει μέχρι τις 11 Μαΐου, γεγονός που πραγματοποιήθηκε.

6.4 Συγκεντρωτική παράθεση πλεονεκτημάτων Αχαΐας και μειονεκτημάτων Βοιωτίας

- Οι Αχαιοί έχουν ιδιόκτητη έκταση 1.200 στρεμμάτων την οποία απέκτησαν με δικά τους χρήματα, ενώ οι Βοιωτοί διαθέτουν 1.450 στρέμματα τα οποία έχουν παραχωρηθεί και πρέπει να αποδοθούν και πάλι στο Κράτος σε 50 χρόνια.
- Στην Αχαΐα η τοποθεσία είναι από κάθε άποψη ιδανική. Καταλληλότητα εδάφους, οδικές προσβάσεις, αεροδρόμιο, λιμάνι, υγειονομικές μονάδες, πανεπιστήμιο, ξενοδοχειακή υποδομή. Αντιθέτως, στον Ορχομενό, στα 50 μέτρα από την έκταση που έχει προσδιοριστεί, βρίσκεται ο υδροφόρος ορίζοντας, καθότι πρόκειται για την αποξηραμένη λίμνη της Κωπαΐδας. Επιπλέον, η περιοχή υστερεί ακόμη και στα στοιχειώδη, όπως τα δίκτυα ΔΕΗ και ΟΤΕ, και τις οδικές προσβάσεις για τις οποίες θα απαιτηθούν περίπου 36 δις ευρώ!
- Στην Αχαΐα όλες οι περιβαλλοντικές και κατασκευαστικές μελέτες είναι έτοιμες. Ενώ στην Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, που ο Ορχομενός έχει καταθέσει στο ΥΠΕΧΩΔΕ, καταγράφονται οι αδυναμίες του και από εκεί αποδεικνύεται ότι: εκτός από τις κτηνοτροφικές μονάδες (βοοτροφική μονάδα, ιπποφορβείο, ορνιθοτροφεία, ιχθυοτροφεία και αγελαδοτροφείο μεσαίου μεγέθους) που θα πρέπει να απομακρυνθούν, στην ίδια έκταση λειτουργεί και σκουπιδότοπος, που θα χρειαστεί να μεταφερθεί.
- Ένα άλλο θετικό για τη δημιουργία πίστας στην Αχαΐα είναι ότι τα σχέδια της «Αυτοκινητοδρόμιο Α.Ε.» με την παράλληλη δραστηριότητα δημιουργούν 300 έως 400 μόνιμες θέσεις εργασίας και 500 έως 600 εποχιακές ή ημιαπασχόλησης, ενώ από τη φιλοξενία εθνικών και διεθνών αγώνων, υπολογίζεται ότι οι διανυκτερεύσεις θα εκτιναχθούν στις 76.000 ετησίως.

Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι για τη δημιουργία πίστας στον Ορχομενό δεν υπάρχουν ούτε μελέτες, ούτε φορέας, ούτε σχεδιασμός, ούτε καν διάθεση, εφόσον οι Βοιωτοί το έχουν εγκαταλείψει ως αίτημα παραδεχόμενοι ότι η Αχαΐα είναι χρόνια μπροστά. Εξάλλου δεν είναι δυνατόν οι ιδιώτες να προτιμήσουν τον Ορχομενό όταν εκεί δεν είναι τίποτα έτοιμο και θα χρειαστούν αστρονομικά ποσά και-πολύς χρόνος, σε σχέση με την Πάτρα που είναι πανέτοιμη. Επομένως, ιδανική θα ήταν η επένδυση στο αυτοκινητοδρόμιο της Πάτρας, αφού εκτάσεις, μελέτες και φορέας είναι όλα πληρωμένα και εγκεκριμένα.

6.5 Τα θετικά της Πάτρας από τουριστική άποψη

Όσον αφορά την ανάπτυξη της Πάτρας ως πρωτεύουσα της δυτικής Ελλάδας, αλλά και από την πολιτισμική της ανάπτυξη, σαφέστατα υπερτερεί του Ορχομενού και αυτό γίνεται φανερό από τα εξής:

- Εθνική οδός Κόρινθος-Πάτρα, Πάτρα-Τρίπολη, Πάτρα-Καλάβρυτα
- Διπλή σιδηροδρομική γραμμή σε νέα χάραξη παράλληλα με την εθνική οδό
- Ολοκλήρωση περιμετρικής οδού Πάτρας
- Πολιτικό αεροδρόμιο Αράξου
- Δίκτυο φυσικού αερίου Κόρινθος-Αίγιο-Πάτρα-Βιομηχανική περιοχή
- Μαρίνα τουριστικών σκαφών
- Δημιουργία ορειβατικού κέντρου σκι στο Παναχαϊκό όρος
- Επέκταση του οδοντωτού μέχρι το χιονοδρομικό κέντρο Καλαβρύτων
- Ύδρευση του κάμπου της Αχαΐας από το φράγμα Παραπείρου και τις πλεονάζουσες ποσότητες του φράγματος Πηνειού
- Δημιουργία ινστιτούτου προώθησης χημικών καλλιεργειών
- Οργάνωση μόνιμου εθνικού, εκθεσιακού και εμπορευματικού κέντρου αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων
- Αρχαιολογικό μουσείο Πάτρας
- Μέγαρο Μουσικής δυτικής Ελλάδας
- Οργάνωση εκδηλώσεων Πάτρα 2006 - Πολιτιστική Πρωτεύουσα Ευρώπης
- Ανάδειξη αρχαίων θεάτρων Αιγών, Μαμουσιάς, Κλειτορίας, Κερύνειας
- Ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων, Κάστρων και ιστορικών Μονών
- Λειτουργία σε κάθε δήμο πολυδύναμου πολιτιστικού κέντρου.

Ένα άλλο θετικό τουριστικής σημασίας για τη δημιουργία πίστας στη Χαλανδρίτσα Αχαΐας, είναι οι πολλαπλές, εύκολες και με μικρές χιλιομετρικές αποστάσεις διαδρομές προς περιοχές που παρουσιάζουν έντονο τουριστικό ενδιαφέρον:

- Πάτρα-Ομβρούα-Κουρλαμπά-Σταυροδρόμι-Καρπέτα

Στο 8^ο χιλιόμετρο της διαδρομής από το κέντρο της Πάτρας βρισκόμαστε σε σταυροδρόμι. Το σημείο ονομάζεται Κουρλαμπάς και βρίσκεται στα όρια του δήμου Φαρών. Στο σταυροδρόμι αυτό υπάρχουν οι εξής επιλογές:

- Ευθεία ο δρόμος οδηγεί στην Τρίπολη (163 χλμ.), στο δήμο Τριταίας αλλά και στο Καλέντσι.
- Αριστερά πηγαίνει προς Καλάβρυτα (63 χλμ.), προς αυτοκινητοδρόμιο Χαλανδρίτσας (10 χλμ.), προς Χαλανδρίτσα και προς Λεόντιο, όπου

πρόκειται για μια ορεινή περιοχή, κατά την οποία θα συναντήσουμε αρκετά σημεία που με την ομορφιά τους θα μας προκαλέσουν να κατέβουμε από το αυτοκίνητο για να απολαύσουμε το παχύ ίσκιο των πλατανιών και να δροσιτούμε από το νερό που τρέχει ανάμεσά τους. Μόλις ένα χιλιόμετρο από τα τελευταία σπίτια, όμορφες ταβέρνες προσφέρουν στον επισκέπτη γεύσεις από τη ντόπια κουζίνα και ζυμωτό ψωμί, ανάμεσα σε δάσος με πλατάνια. Αριστερά, επίσης ο δρόμος οδηγεί προς την παλαιά εθνική οδό Πατρών-Τριπόλεως και τα χωριά Βασιλικό και Ίσωμα.



Καλάβρυτα

- Στο 14^ο χλμ. δεξιά ο δρόμος πηγαίνει προς Φαρές. Είναι το δημοτικό διαμέρισμα που προσέφερε το όνομά του στο δήμο κι έχει πλούσια ιστορία.

• Πάτρα-Χαλανδρίτσα-Καλάβρυτα

Στο σημείο θέση Κουρλαμπά στρίβουμε αριστερά και ανηφορίζουμε. Στο 1^ο χιλιόμετρο, ο δρόμος αριστερά οδηγεί στο Δ.Δ. (δημοτικό διαμέρισμα) Πλατανόβρυσης, ενώ ευθεία και δεξιά μας θαυμάζουμε τον κάμπο της περιοχής Φαρών. Ελιές, αμπέλια και καλλιέργειες δημητριακών κυριαρχούν στην περιοχή. Η κτηνοτροφία είναι η άλλη κύρια ασχολία των κατοίκων. Στα 5,7 χλμ. αριστερά μας βλέπουμε το κέντρο υγείας Χαλανδρίτσας και αμέσως μετά το γήπεδο στο οποίο

γίνεται και η Έκθεση Γεωργικών Μηχανημάτων. Η Χαλανδρίτσα είναι μια όμορφη κωμόπολη και έδρα του δήμου Φαρών. Ο δρόμος περνά μέσα από την κωμόπολη, στην έξοδο της οποίας συναντάμε μια όμορφη όαση αναψυχής με νερά και πλατάνια. Διακόσια μέτρα από εκεί, στα αριστερά μας, βρίσκεται Μυκηναϊκός Οικισμός και μετά από 400μ., έχουμε την ευκαιρία για την πρώτη μας παράκαμψη.



Μυκηναϊκός Οικισμός Χαλανδρίτσας

Ο δρόμος δεξιά οδηγεί προς αυτοκινητοδρόμιο (3χλμ.), Βιομηχανική περιοχή, Βαλμαντούρα (5χλμ.), Ελληνικό (9χλμ.), Καλούσι (15χλμ.). Όμως αν συνεχίσουμε ευθεία, λίγο έξω από τη Χαλανδρίτσα αριστερά, δρόμος ανηφορίζει προς το Μίραλι (3χλμ.) και Θωμαίικα. Από αυτόν το δρόμο μπορούμε να φτάσουμε ως τη Βουνοκορφή Ζουμπάτα (1.342 μ. υψόμετρο) αλλά και τη Ρακίτα, έναν από τους πιο όμορφους παραθεριστικούς οικισμούς που είναι «πνιγμένοι» στο έλατο. 3,5 χλμ. μετά το Ελληνικό φτάνουμε σε διασταύρωση:

- Ευθεία πηγαίνει προς το χωριό Κούμανι (παραθεριστικός οικισμός στις παρυφές ενός όμορφου ελατόδασους) και τα χωριά Χρυσοπηγή (από εδώ δρόμος οδηγεί στην Ι.Μ. Χρυσοποδαρίτισσας) και τα Λακκώματα, ενώ δεξιά πηγαίνει προς Καλούσι.



Εικόνα από το χωριό Κούμανι

- Στα 14,3 χλμ. της παράκαμψης φτάνουμε στο χωριό που είναι αμφιθεατρικά χτισμένο στη πλαγιά του Ωλενού, «νότια του Παναχαϊκού» (2.224μ.υψόμετρο), σε υψόμετρο 880μ.
- Στην έξοδο του χωριού δρόμος δεξιά οδηγεί στο Εκτροφείο Θηραμάτων Καλουσίου. Ελάφια, πέρδικες, φασιανοί εκτρέφονται εδώ για να εξασφαλιστεί η διαίωσή τους. Πίσω από το χωριό δεσπόζει ο βράχος «Τρανό Λιθάρι», που τον έχουν ανακαλύψει αναρριχητές και απολαμβάνουν το αγαπημένο τους σπορ.



Στο 13^ο χλμ. μπαίνουμε στο ορεινό χωριό Εικόνα από πλαγιά του Ωλενού

Καταρράκτης με τα πολλά νερά αλλά και τα πανύψηλα πλατάνια, ενώ στο 18^ο χλμ. υπάρχει μια δεύτερη παράκαμψη προς Λεόντιο και Ρακίτα. Συνεχίζοντας όμως ευθεία φτάνουμε στην Καλάνιστρα και στον Κάλανο. Από εδώ φεύγει χωματόδρομος δεξιά, που οδηγεί στην Ιερά Μονή Χρυσοποδαρίτισσας, που ορίστηκε και πολιούχος του δήμου Φαρών. Μετά τον Κάλανο, μπαίνουμε στο χωριό Πλάτανος και ακολουθούν τα Δενδρά και το Νέο Κομπηγάδι. Σε όλα τα χωριά, δεν λείπουν τα γραφικά καφεενεδάκια αλλά και οι ταβέρνες με ντόπιες νοστιμιές. Στα 28χλμ., πινακίδα μας πληροφορεί ότι ο δρόμος δεξιά πηγαίνει προς Μίχα (2χλμ.),

Τσαπουρνιά (3χλμ., 1.000μ. υψόμετρο). Υπέροχοι παραθεριστικοί οικισμοί και αυτοί, γεμάτοι έλατα προσφέρουν απλόχερα τον καθαρό αέρα και τη συνύπαρξη με τη φύση. Ο δρόμος οδηγεί προς την περιοχή του δήμου Καλαβρύτων.



Καλάβρυτα

Συνεχίζοντας τον κεντρικό δρόμο προς Καλάβρυτα αφήνουμε δεξιά το χωριό Ορθολίθι και αριστερά το δρόμο που οδηγεί προς Δροσάτο, Πλατανώτισσα, Πτέρη, Αίγιο. Λίγο πιο πάνω στα 53,1 χλμ. δεξιά μας πηγαίνει προς Κούτελη από όπου αρχίζει μια ακόμα ορεινή διαδρομή μέσα στο κατάφυτο δάσος.

Όλες αυτές οι διαδρομές και οι περιοχές άφθονου φυσικού κάλλους και τουριστικού ενδιαφέροντος είναι ένα επιπλέον πλεονέκτημα για τη δημιουργία αυτοκινητοδρόμιου στην Πάτρα, εφόσον η τουριστική αυτή περιήγηση είναι μια επιπλέον πρόκληση κι ένας επιπλέον λόγος



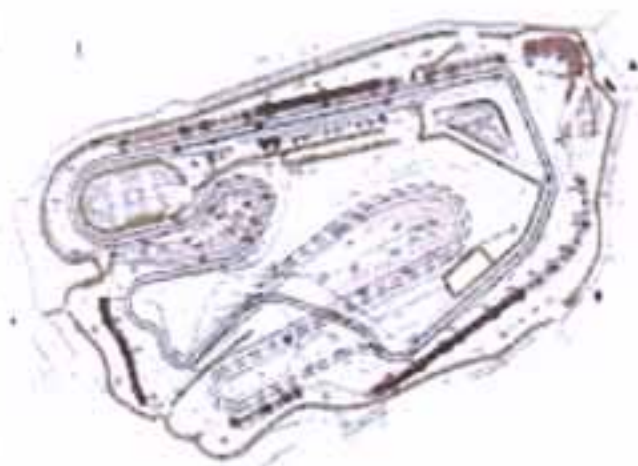
Αίγιο

για να επισκεφθεί ο θεατής το αυτοκινητοδρόμιο και να παρακολουθήσει αγώνες. Μετατρέπεται αυτομάτως η ιδιότητά του ως θεατής στην ιδιότητα του τουρίστα και αυτό μόνο καλές επιπτώσεις μπορεί να έχει για τον ελληνικό τουρισμό.

6.6 Το σχέδιο του αυτοκινητοδρόμιου

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, η Πάτρα βρίσκεται σε πλήρη ετοιμότητα. Έχουν γίνει οι απαιτούμενες μελέτες και υπάρχει ήδη η ολοκληρωμένη μακέτα του αυτοκινητοδρόμιου. Η πιστοποίηση και έγκριση των προδιαγραφών της μελέτης για το διεθνές αυτοκινητοδρόμιο της Πάτρας έγινε από τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (FIA) αρχές του 2003 η οποία έδωσε το πράσινο φως για την κατασκευή της πίστας, στον ιδιόκτητο χώρο των 1.250 στρεμμάτων της πολυμετοχικής «Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε.» στις Ρέντες Χαλανδρίτσας του νομού Αχαΐας. Οι εργασίες για την κατασκευή του διεθνούς αυτοκινητοδρόμιου πρόκειται να πραγματοποιηθούν από τη «Irracampos Racing Track Ltd» με αρχικό κόστος κατασκευής €6,000,000.

Στην πίστα αρχικού μήκους 3.943 μέτρα με δυνατότητα επέκτασης στα 5.243 μέτρα, θα μπορούν να διεξάγονται εθνικοί αγώνες αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας και δοκιμές ομάδων F1. Απώτερος στόχος η φιλοξενία αγώνων του παγκοσμίου πρωταθλήματος F1 και GP μοτοσικλετών. Τη μελέτη της πίστας έχει συντάξει ο



Giorgio Bartoli (τεχνικός υπεύθυνος της πίστας F1 στη Μόντσα) και την αρχιτεκτονική μελέτη ο αρχιτέκτων Χριστόφορος Σακελλαρόπουλος και οι συνεργάτες του. Η επιφάνεια των κτιρίων στήριξης θα είναι αρχικά 5.700 τ.μ. με δυνατότητα ανάπτυξης στα 15.300 τ.μ., και το έργο θα συμπληρώνεται με εκθεσιακούς χώρους μουσείου αυτοκινήτων, εμπορικό κέντρο, ανοιχτό θέατρο 7.000 θέσεων, πίστα αγώνων καρτ, σχολή ασφαλούς οδήγησης και κέντρο εκπαίδευσης νέων οδηγών. Επίσης θα υπάρχει η δυνατότητα φιλοξενίας πολιτιστικών και αθλητικών εκδηλώσεων, συναυλιών, καθώς και εκδηλώσεων μοντελισμού και αεραθλητισμού.

Κεφάλαιο 7

ΔΙΕΘΝΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΑ

Όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, όσον αφορά τη δημιουργία αυτοκινητοδρόμιου στην Ελλάδα, Βρισκόμαστε ακόμα σε πρώιμο στάδιο. Πάρ' όλο που το θέμα φαίνεται να απασχολεί την εκάστοτε κυβέρνηση και έχει πλέον γίνει συνειδητό το οικονομικό κέρδος που μπορεί να προσφέρει το αυτοκινητοδρόμιο στη χώρα μας, ωστόσο ακόμα δεν έχει παρθεί καταληκτική απόφαση για τη δημιουργία του.

Αντιθέτως, πολλές άλλες χώρες έχουν αυτοκινητοδρόμιο με δυνατότητες φιλοξενίας αγώνων Ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Στην συνέχεια του κεφαλαίου θα παραθέσουμε εικόνες και πληροφορίες από αυτοκινητοδρόμια του εξωτερικού.

Istanbul Otodrom

Τουρκία

Πρόσφατα ολοκληρώθηκε η δημιουργία αυτοκινητοδρόμιου στην Τουρκία. Η πίστα έχει μήκος 5.333 m, πλάτος διαδρόμου από 14 έως 21.5 m και περιλαμβάνει 14 στροφές. Στο υψηλότερο σημείο της πίστας έχει κατασκευαστεί



τεχνητή λίμνη, η οποία παρέχει τις απαιτούμενες ποσότητες νερού για το πότισμα των τεράστιων επιφανειών που καλύπτονται από γκαζόν. Υπάρχουν ελικοδρόμια, κέντρο τηλεπικοινωνιών, κέντρο τηλεοπτικής αναμετάδοσης, ιατρική μονάδα, χώροι VIP και πολλές κερκίδες. Η κεντρική σκεπαστή κερκίδα μπορεί να

φιλοξενήσει 30.000 θεατές, ενώ ακόμη 50.000 θα κάθονται στις προσωρινές κερκίδες. Οι λόφοι με γκαζόν που περιστοιχίζουν την πίστα μπορούν να δεχτούν τουλάχιστον 50.000 θεατές επιπλέον.

Κατά το τριήμερο του αγώνα που πραγματοποιήθηκε το Σεπτέμβριο, οι τιμές για τις φυσικές κερκίδες ξεκινούσαν από €80 και κατέληγαν στα €350 για το κέντρο της σκεπαστής κερκίδας - και όπως πάντα υπάρχουν πακέτα VIP και pit walks που στοιχίζουν εκατοντάδες ευρώ.

Η πρόσβαση στην Κωνσταντινούπολη είναι πολύ εύκολη (45 λεπτά αεροπορικά ή το πολύ 12 ώρες οδικώς), ενώ το αεροδρόμιο Sabina Gokcen απέχει μόλις 5 λεπτά από την πίστα. Μάλιστα κατασκευάστηκε και δρόμος 5 λωρίδων που εξασφαλίζει απευθείας πρόσβαση από την εθνική οδό.

Επιπλέον, ο Levent Pekun της MSO, δήλωσε στο περιοδικό POWER ότι στα άμεσα σχέδιά τους είναι η κατασκευή πίστας kart με προδιαγραφές επιπέδου παγκοσμίων πρωταθλημάτων και πολλαπλές διαδρομές μέγιστου μήκους 1.5km, η κατασκευή κέντρου δοκιμών, η δημιουργία σχολών οδήγησης και η κατασκευή πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής.

Το Istanbul Otodrom θα φιλοξενεί κάθε τοπικό πρωτάθλημα, κυρίως ενιαία και F3, ενώ πολλά clubs θα κάνουν εκεί εκδηλώσεις.

Ακόμα και το τμήμα marketing είναι εν άριστη λειτουργία καθώς κυκλοφορούν γυαλιστερές εκδόσεις με πληροφορίες για την πίστα, 3D animations με φωτορεαλιστική απεικόνιση που σε ξεναγούν στην πίστα και άλλες ειδικές εκδόσεις.

Shanghai Circuit

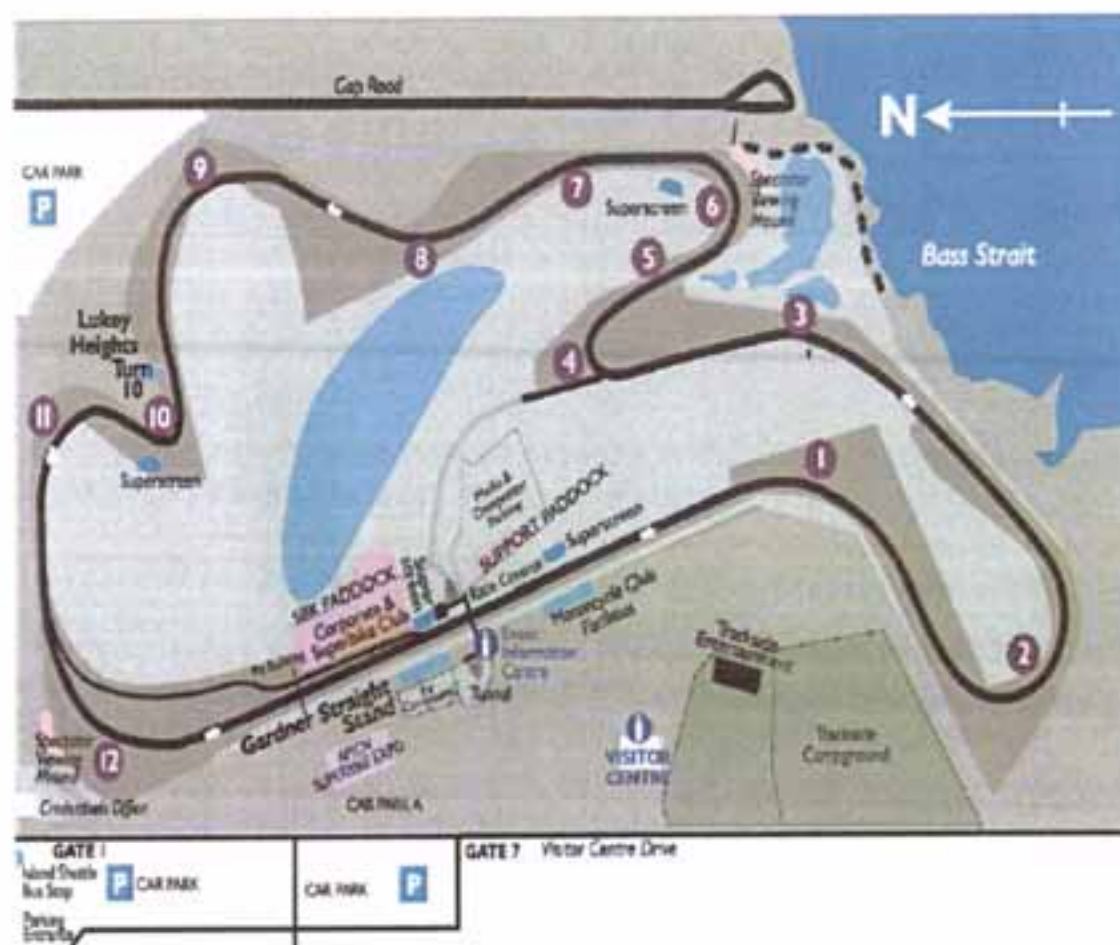
Κίνα

Η πίστα μήκους 5.451 m επισκιάζει σε μέγεθος κάθε άλλη πίστα Παγκόσμιου Πρωταθλήματος. Κοιτάζοντάς την πανοραμικά διακρίνεται το σχήμα της που είναι απεικόνιση του κινέζικου συμβόλου "Shang" που σημαίνει: υψηλό /



- χώρος camping κοντά στην πίστα για όσους επιλέξουν αυτή τη μορφή διαμονής

Phillip Island Grand Prix Circuit Αυστραλία



Το κύκλιτ της Αυστραλίας διαθέτει ποικιλία εγκαταστάσεων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για διάφορες λειτουργίες κάτι το οποίο, όπως αναφέραμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, είναι αναγκαίο για την επίτευξη μεγαλύτερου οικονομικού κέρδους.

Έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας γάμων, garden events, γενεθλίων, διαφόρων πάρτι, συνεδρίων καθώς και τη δυνατότητα διεκπεραίωσης μαθημάτων οδήγησης κ.α, σε τρεις ξεχωριστές λειτουργικές περιοχές με κήπους στο γαλήνιο κινέζικο στίλ.

Monte Carlo Circuit Μονακό



Το circuit στο Monte Carlo με μήκος 2.092 m, φτιάχτηκε το 1929 και ενώ κατά βάση παραμένει όπως είχε κατασκευαστεί στην αρχή, με την πάροδο των χρόνων εξελίχτηκε αρκετά. Καθώς το οικονομικό κέρδος από τους αγώνες είναι μεγάλο μέχρι τα τελευταία χρόνια γίνονται πυρετώδεις προσπάθειες για την καλύτερη διαμόρφωσή του καθώς έχουν τεθεί μακρόχρονα σχέδια για την καλύτερευση όλων των εγκαταστάσεών του.

Autodromo Nazionale di Monza Ιταλία



Το αυτοκινητοδρόμιο της Monza φιλοξενεί αγώνες F1 εδώ και δεκαετίες και το όνομά του είναι συνδεδεμένο με τους καλύτερους αγώνες όλων των εποχών αλλά και με τα χειρότερα ατυχήματα του σπορ. Η δημιουργία της ξεκίνησε το 1922 και ολοκληρώθηκε περίπου σε 6 μήνες. Η πρόσβαση στην πίστα είναι εύκολη μέσω όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς και κατά την εβδομάδα διεξαγωγής αγώνα λειτουργούν δωρεάν δρομολόγια λεωφορείων προς αυτήν. Παρακάτω παραθέτουμε διάφορες υπηρεσίες εντός ης πίστας και την τιμολόγησή τους έτσι ώστε να σχηματίσουμε μια εικόνα του έξτρα οικονομικού κέρδους που μπορεί να προσφέρει ένα αυτοκινητοδρόμιο.

- Είσοδος στην πίστα για θεατές και χρήστες:
 - σε μέρες που δεν διεξάγονται γεγονότα € 3,00
 - κατά τη διάρκεια διεξαγωγής διαφόρων γεγονότων η τιμή ποικίλει
- Χρήση της πίστας από αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες:
 - τουριστική χρήση €35,00
 - αποκλειστική χρήση της πίστας και τεχνικά τεστ €9.500,00 - €14.000,00
- Διάφορες προωθήσεις:
 - με διαφημιστικό σκοπό και με τη δυνατότητα τοποθέτησης διαφημιστικών αφισκολλησεων €8.000,00

- Ερασιτεχνική χρήση της πίστας για προσωπικά ρεκόρ, τεστ, σχολή οδήγησης κτλ., με τιμές που ποικίλουν

Επιπλέον, χρεώνονται: η κατανάλωση νερού, ηλεκτρικού, η παροχή χώρου camping, η παροχή ιατρικής βοήθειας, το πάρκινγκ, κτλ.

Laguna Seca circuit

Ηνωμένες Πολιτείες

Το αυτοκινητοδρόμιο των Ηνωμένων Πολιτειών με μήκος 3.602 m, φιλοξένησε αγώνες για 6 χρόνια (1988 - 1994) αλλά προβλήματα ασφάλειας σήμαναν τον τελευταίο αγώνα το 1994, ώσπου αλλαγές όσον αφορά την ασφάλεια της πίστας έφεραν ξανά το παγκόσμιο πρωτάθλημα το 2005.



Donington Park circuit

Αγγλία

Μήκος πίστας: 4.023 m

Μεγαλύτερη ευθεία: 564 m



Sachsenring circuit

Γερμανία

Μήκος πίστας: 3.675 m,

(η μικρότερη πίστα Παγκοσμίου Πρωταθλήματος)

Μεγαλύτερη ευθεία: 780 m



Sepang circuit

Μαλαισία

Μήκος πίστας: 5.548 m



Twin Ring Motegi

Ιαπωνία

Μήκος πίστας: 4.801 m



Circuit des 24 Heures du Mans

Γαλλία

Μήκος πίστας: 4.180 m



Je Careragua circuit

Βραζιλία

Μήκος πίστας: 4.933 m



Κεφάλαιο 8

ΕΡΕΥΝΑ: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ NETWORK Q RALLY ΣΤΗ Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ

8.1 Γενικά

Στη Μεγάλη Βρετανία έγινε έρευνα απ' τους William Lilley III και Laurence J. DeFranco για το ράλλυ της Μεγάλης Βρετανίας, που έχει ως πόλη το Cheltenham. Η έρευνα αυτή είχε ως κύριο αντικείμενό της να εκτιμήσει την τοπική οικονομική επίδραση του Network Q Rally. Συγκεκριμένα, με την έρευνα αυτή υπολογίστηκαν:

- Το μέγεθος των παρευρισκομένων στο γεγονός
- Το μέγεθος των παρευρισκομένων όπου έρχονταν από άλλες περιοχές ή χώρες
- Πόσα χρήματα ξοδεύτηκαν από τους συμμετέχοντες και από τους θεατές που ανήκαν στην περιοχή
- Πόσα χρήματα ξοδεύτηκαν από τους συμμετέχοντες και από τους θεατές που δεν ανήκαν στην περιοχή
- Πώς αναλύονται τα έξοδα σύμφωνα με τις δαπάνες για κατάλυμα, φαγητό, ποτά, πάρκιγκ, πετρέλαιο, σουβενίρ, κτλ.

Τα αποτελέσματα της έρευνας έγιναν ανεξάρτητα για τον κάθε τομέα τουριστικής απορρόφησης κι οι μέθοδοι της έρευνας ήταν απόλυτα αμερόληπτες:

- Τεχνολογία υπολογιστών χρησιμοποιήθηκε για να βρεθούν όλες οι επιχειρήσεις που επηρεάστηκαν, οι ονομασίες τους, ο τύπος της επιχείρησης, οι διευθύνσεις τους κι ο αριθμός των υπαλλήλων που χρησιμοποιήθηκαν.
- Η μέθοδος του τηλεμάρκετινγκ χρησιμοποιήθηκε για να ερωτηθούν οι ιδιοκτήτες των -επηρεασμένων- καταλυμάτων ώστε να καθοριστεί η πληρότητα, οι τιμές και η τοποθεσία τους. Όπως επίσης για να ερωτηθεί ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα ιδιοκτητών, εστιατορίων ή άλλων εμπορικών εγκαταστάσεων ώστε να καθοριστεί η ένταση, η τιμολόγηση και το μέγεθος της επιρροής της τοπικής περιοχής από το πλήθος που παρευρέθηκε για την παρακολούθηση του γεγονότος.
- Συστηματικές αναλύσεις δεδομένων από computers για την παρακολούθηση του γεγονότος χρησιμοποιήθηκαν για να καθοριστεί το μέγεθος των παρευρισκομένων για το γεγονός και για να ενισχυθούν οι έρευνες

τηλεμάρκετινγκ για να ερευνηθεί ο τόπος προέλευσης των παρευρισκομένων και τα έξοδα που έγιναν από τους ίδιους σε εισιτήρια.

- Υλικό χαρτογράφησης από computers χρησιμοποιήθηκε έτσι ώστε να τοποθετηθούν όλες οι «επηρεασμένες» επιχειρήσεις πάνω σε χάρτες έτσι ώστε να φαίνεται η ακριβής γεωγραφική τους σχέση με τις περιοχές διαδραμάτισης του ράλλυ.

8.2 Τα σημαντικότερα αποτελέσματα της έρευνας

Το Network Q Rally του 1998 της Μεγάλης Βρετανίας προσέφερε £11,100,000 στην τοπική οικονομία, το 60% του ποσού αυτού ή αλλιώς £6,700,000, προήλθαν από τους παρευρισκόμενους άλλων περιοχών ή χωρών.

Από τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψε ότι:

- Οι πιο επηρεασμένοι και οι πιο επωφελημένοι τύποι τοπικών επιχειρήσεων ήταν:
 - Τα τοπικά ξενοδοχεία και κάμπινγκ με εισφορά £2,100,000
 - Οι τοπικές εγκαταστάσεις ποτού και φαγητού με εισφορά £3,300,000
 - Τα τοπικά εμπορικά καταστήματα με εισφορά £2,600,000
 - Οι τοπικές επιχειρήσεις μεταφοράς με εισφορά £2,200,000
 - Οι διαμορφωμένες για τη συγκεκριμένη περίπτωση σκηνικές εγκαταστάσεις όπου γίνονταν διάφορες εκδηλώσεις με εισφορά £900,000
- Πολλές τοπικές επιχειρήσεις όπως τα ξενοδοχεία προεξόφλησαν 100% το μέγεθος των εσόδων/πωλήσεών τους κατά την εβδομάδα του ράλλυ κι έτσι αντιστάθμισαν τις περιόδους του χρόνου, όπου τα επίπεδα της πληρότητας πέφτουν κάτω από τον μέσο όρο.
- Το Network Q Rally είναι ένα από τα πιο θεαματικά σπορ στη Μ. Βρετανία.
- Το Network Q Rally προσελκύει 134.921 θεατές εκ των οποίων το 60% προέρχεται από άλλες περιοχές.
- Το ράλλυ γίνεται το Νοέμβριο, όπου σε άλλη περίπτωση την εποχή εκείνη ο αριθμός των επισκεπτών στην περιοχή είναι πολύ μικρός.
- Περισσότερες από 500 προσωρινές θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν κατά την εβδομάδα του ράλλυ από τους διοργανωτές του αγώνα. Όσοι προσλήφθηκαν ήταν γηγενείς έτσι, τα χρήματα που κέρδισαν έμειναν στην τοπική κοινότητα.

8.3 Πόσοι ήταν οι παρευρισκόμενοι, από πού προήλθαν, πόσα ξόδεψαν

Πόσοι: Το γεγονός διεξήχθη στις 22-24 Νοεμβρίου 1998. Την εβδομάδα του γεγονότος μετρήθηκαν 134.921 θεατές.

Από πού προήλθαν: Έρευνες έδειξαν ότι μόνο το 40% των θεατών ήταν εντός των 10,503 τετραγωνικών μιλίων της περιοχής.

Πόσα ξόδεψαν: Ο μέσος όρος των θεατών ξόδευε περίπου £83,00 καθημερινά σε εισιτήρια, πάρκινγκ, διαμονή, φαγητό, ποτό, διασκέδαση και σε τουριστικές εμπορικές αγορές.

Αυτό σημαίνει ότι η εβδομάδα του ράλλυ προσέφερε £11,100,000 στην τοπική οικονομία. Τα ποσά αυτά φαίνονται αναλυτικότερα στον παρακάτω πίνακα¹:

Spending Impact Breakout and Methodology

Spending Breakout <i>(in pounds sterling)</i> [*]					
	SUN-SAT	SUNDAY	MONDAY	TUESDAY	TOTAL
Paying Attendance	20,490	66,892	32,378	15,158	134,921
Total Spending	1,815,344	4,928,578	2,084,995	1,303,871	11,130,788
Food & Drinks	563,880	1,434,440	663,428	404,210	3,265,958
Lodging	570,430	340,800	803,424	404,200	2,178,904
Retail Shopping/ Souvenirs	345,420	1,337,840	647,572	303,180	2,633,992
Petrol	273,448	1,164,298	599,800	140,350	2,177,896
Tickets/Parking	62,116	649,202	110,971	51,951	874,240

^{*}Totals may not add up due to rounding.
^{**}The week's revenue is totaled and displayed in the Sunday column.

πίνακας 1

¹ "The Economic Impact of the Network Q Rally of Great Britain", William Lilley III και Laurence J. DeFranco

8.4 Η επιρροή του Network Q Rally της Μ.Βρετανίας στις τοπικές επιχειρήσεις

Εννέα διαφορετικοί τύποι επιχειρήσεων επηρεάστηκαν από τους θεατές του ράλλυ. Παρακάτω φαίνονται τα ποσά που ξόδεψαν οι θεατές σε αυτές τις επιχειρήσεις και ο αριθμός των εργαζομένων των επιχειρήσεων:

Τύποι επιχειρήσεων	Αριθμός επιχειρήσεων	Αριθμός εργαζομένων
Εστιατόρια/ pubs	3.047	27.080
Φαγητό/ διασκέδαση/ οινοπνευματώδη	1.440	21.503
Διαμονή	1.455	14.426
Μεταφορά/ πετρέλαιο	801	11.734
Φαρμακεία	460	3.565
Πρακτορεία τύπου/ καταστήματα καπνού	548	2.487
Φωτογραφεία	63	476
Εφημερίδες	1	175
Σύνολα	7.814	81.446

πίνακας 2

Όπως φαίνεται παραπάνω, επηρεάστηκαν 7.814 επιχειρήσεις που απασχόλησαν 81.446 εργαζόμενους.

8.5 Η επίδραση του Network Q Rally της Μ.Βρετανίας στα τοπικά επαγγέλματα

Σύμφωνα με τους τοπικούς επιχειρηματίες ο πρωταρχικός τους στόχος - για την εβδομάδα του ράλλυ - είναι η ενδυνάμωση των επιχειρήσεών τους. Λένε επίσης, πως μέσα στα ετήσια επιχειρηματικά τους σχέδια συμπεριλαμβάνουν και την εβδομάδα του ράλλυ για να είναι καλυμμένοι και σίγουροι την εβδομάδα εκείνη της μεγάλης κίνησης, όχι μόνο για τα κέρδη αλλά και για το κόστος και το επίπεδο του προσωπικού. Η στρατηγική προσωπικού που προτιμούν περισσότερο είναι το να μειώνουν το κόστος εργασίας -όπου είναι εφικτό- με το να καταφέρουν να βγάλουν τη δουλειά χρησιμοποιώντας το μόνιμό τους υπαλληλικό προσωπικό από το να προσθέσουν νέο προσωπικό. Αυτή η συντηρητική στρατηγική προτιμάται επίσης και από την τοπική εργατική δύναμη, η οποία όπως και οι τοπικοί

επιχειρηματίες, υπολογίζει σε αυτή την extra εργασία της εβδομάδας του ράλλυ. Παρομοίως, τα προγράμματα εργασίας- διακοπών είναι φτιαγμένα εν αναμονή της εβδομάδας αυτής.

Ήταν δύσκολο να γίνει ακριβής υπολογισμός των θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκαν για την εβδομάδα του ράλλυ διότι, θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν σε περισσότερες από 7.814 μικρές επιχειρήσεις. Αυτά που διαπιστώθηκαν είναι τα παρακάτω:

- οι νέες θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν κατά κύριο λόγο στις επιχειρήσεις εκείνες που ήταν σε απόσταση μικρότερη του ενός τετάρτου από την τοποθεσία διαδραμάτισης του γεγονότος.
- οι επιχειρήσεις προσέλαβαν κατά μέσο όρο 1-2 νέους εργατές.
- οι νέοι εργατές προήλθαν από την τοπική αγορά.

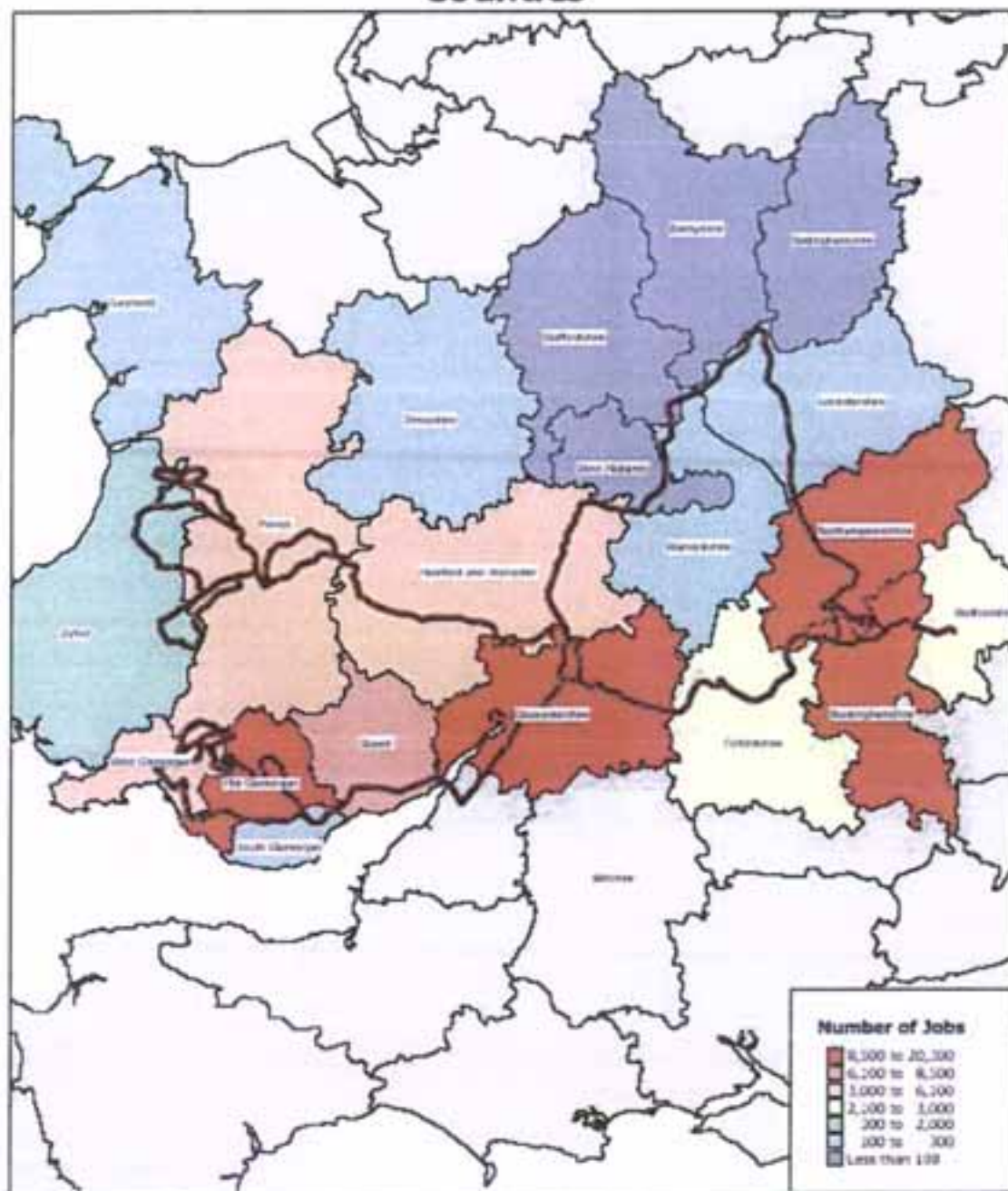
8.6 Χαρτογράφηση της γεωγραφικής θέσης των επιχειρήσεων που επηρεάστηκαν

Η πρώτη λίστα και ο πρώτος χάρτης δείχνουν τους δωρεοδόχους εργασιών ανά χώρα και η δεύτερη λίστα με τον δεύτερο χάρτη δείχνουν τις κοινοβουλευτικές περιφέρειες που επωφελήθηκαν.

Jobs Impact on Counties			
COUNTY NAME	NUMBER OF JOBS	COUNTY NAME	NO. OF JOBS
Gloucestershire	20,276	Dyfed	1,994
Northamptonshire	13,699	Shropshire	269
Mid Glamorgan	10,378	Leicestershire	221
Buckinghamshire	6,526	Gwynedd	205
Gwent	7,483	Warwickshire	176
West Glamorgan	6,092	South Glamorgan	108
Powys	3,801	West Midlands	55
Hereford and Worcester	3,016	Derbyshire	37
Oxfordshire	2,809	Staffordshire	15
Bedfordshire	2,107	Nottinghamshire	4

πίνακας 3

Jobs Benefiting from the Network Q Rally Counties



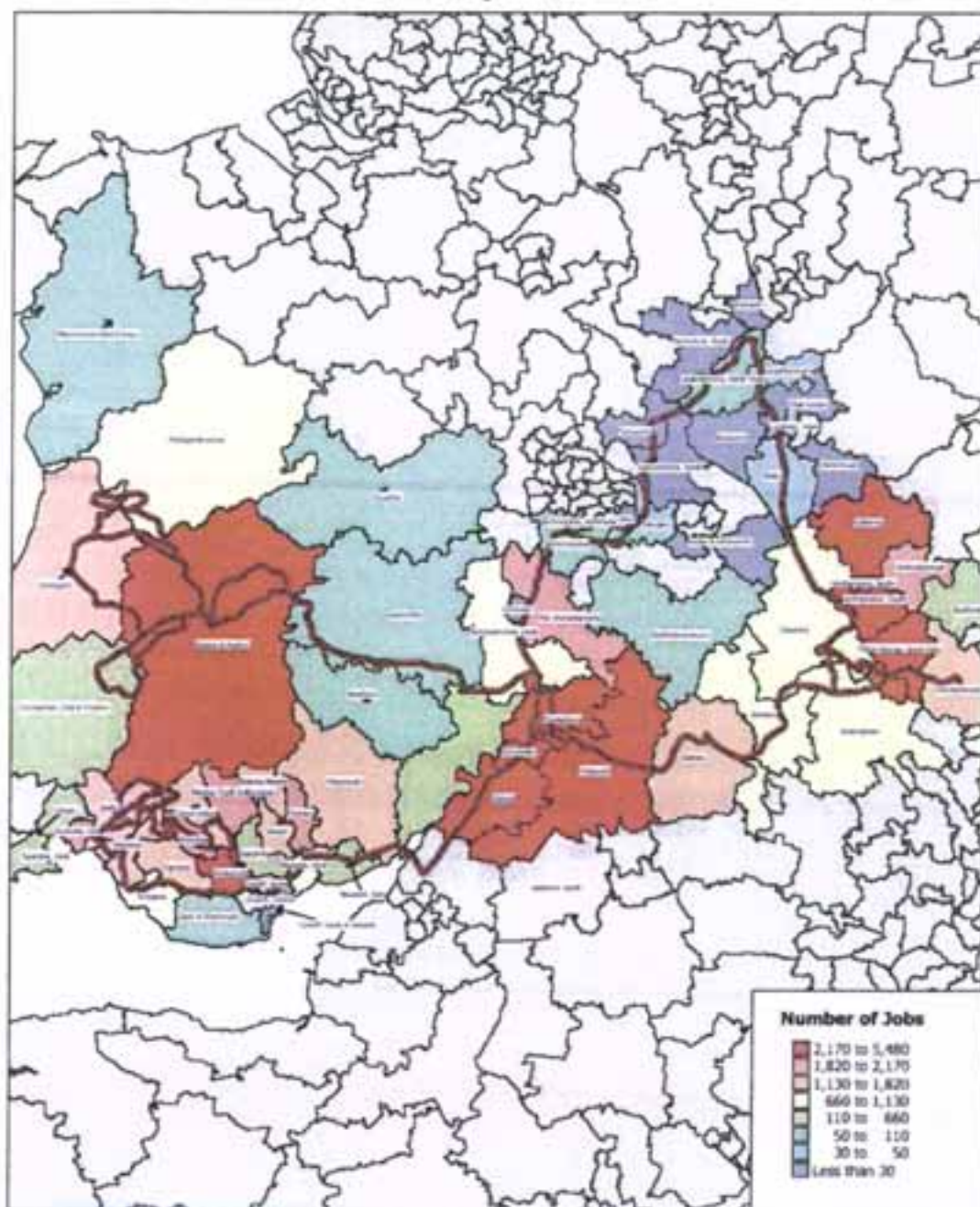
χάρτης 1

Parliamentary Constituencies Sorted by Number of Jobs

PARLIAMENTARY CONSTITUENCY	NO. OF JOBS	PARLIAMENTARY CONSTITUENCY	NO. OF JC
Northampton, South	5,474	Swansea, West	672
Cheltenham	4,836	Newport, West	664
Gloucester	4,695	Carmarthen, East & Dinefwr	478
Cotswold	4,019	Caerphilly	337
Milton Keynes, North East	3,987	Forest of Dean	226
Milton Keynes, South West	3,889	Bedfordshire, North East	156
Tewkesbury	3,664	Newport, East	151
Brecon & Radnor	2,966	Gower	133
Stroud	2,806	Ludlow	107
Northampton, North	2,742	Vale of Glamorgan	104
Kettering	2,448	Meirionnydd Nant Conwy	103
Pontypridd	2,308	Stratford-on-Avon	100
Torfaen	2,166	Leicestershire, North West	87
Swansea, East	2,162	Hereford	80
Worcestershire, Mid	2,019	Leominster	57
Merthyr Tydfil & Rhymney	1,892	Leicester, West	53
Rhondda	1,879	Bromsgrove	52
Wellingborough	1,865	Blaby	44
Bedfordshire, Mid	1,819	Cardiff, North	44
Aberavon	1,791	Loughborough	35
Blaenau Gwent	1,791	Meriden	32
Cynon Valley	1,760	Cardiff, Central	31
Islwyn	1,640	Erewash	25
Neath	1,472	Rugby & Kenilworth	16
Ceredigion	1,465	Warwickshire, North	15
Ogmore	1,266	Tamworth	15
Monmouth	1,204	Birmingham, Northfield	13
Witney	1,130	Derbyshire, South	12
Montgomeryshire	1,020	Worcester	10
Daventry	999	Solihull	10
Buckingham	949	Harborough	4
Banbury	931	Bosworth	3
Bridgend	771	Chamood	3

πίνακας 4

Jobs Benefiting from the Network Q Rally Parliamentary Constituencies



χάρτης 2

8.7 Δημιουργία θέσεων εργασίας

Οι εργασίες των οργανωτών κατά τη διάρκεια της εβδομάδας του ράλλυ γεννούν την ανάγκη για την δημιουργία ενός μεγάλου αριθμού θέσεων εργασίας. Μερικές θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν κατά το ράλλυ της Μ.Βρετανίας:

- στο Cheltenham ο οργανωτής του ράλλυ προσέλαβε ένα μεγάλο αριθμό εργατών για να κάνουν όλες τις εντατικές χειρωνακτικές εργασίες που ήταν απαραίτητες για την διεξαγωγή του γεγονότος.
- το circuit του Silverstone προσέλαβε περίπου 500 προσωρινούς εργάτες οι οποίοι μαζί με τους 400 εθελοντές και τους 120 μόνιμους εργάτες, έκαναν όλες τις χειρωνακτικές εργασίες που ήταν απαραίτητες για το Network Q Rally.

Ο συγκεκριμένος τρόπος που προσλήφθησαν και αποζημιώθηκαν έχει ένα βαθύ και θετικό αποτέλεσμα στην τοπική οικονομία. Το circuit του Silverstone αλλά και ο οργανωτής του γεγονότος ακολούθησαν μια μελετημένη στρατηγική αποζημίωσης των εργαζομένων κατά την εβδομάδα του ράλλυ, έτσι ώστε:

- σχεδόν όλα τα λεφτά που ξοδεύτηκαν για την εργασία, μείνανε στην τοπική οικονομία.
- σχεδόν όλα τα λεφτά πήγαν στις τοπικές επιχειρήσεις και οργανισμούς έτσι ώστε ενδυναμώθηκε η κοινωνική διάρθρωση της τοπικής κοινότητας.

Για αυτούς τους λόγους, ο θετικός οικονομικός ρόλος του Network Q Rally της Μ.Βρετανίας έχει σημαντικά αυξηθεί.

8.8 Το Network Q Rally και η τουριστική προώθηση

Τα τουριστικά κέντρα πληροφοριών της επηρεασμένης περιοχής του ράλλυ, επηρεάζουν το ράλλυ για τέσσερις ευδιάκριτες λειτουργίες, κρίσιμες για την δική τους οικονομική άνοδο. Αυτές οι λειτουργίες είναι:

1. Φέρνουν χρήματα από το εξωτερικό στην περιοχή, χρήματα που προέρχονται εκτός αυτής.
2. Φέρνουν νέους επισκέπτες.
3. Διευκολύνουν την προώθηση του ράλλυ για τους επαναλαμβανόμενους επισκέπτες αλλά και για τους επισκέπτες που δεν έρχονται για το ράλλυ.
4. Γεμίζουν τα ξενοδοχεία.

Στην έρευνα, τα τουριστικά κέντρα πληροφοριών δήλωσαν πως παίρνουν πολλές κλήσεις για διαμονή κατά την εβδομάδα του ράλλυ. Η πλειοψηφία των θεατών είναι από τη Γαλλία, την Ιταλία, τη Σουηδία, τη Γερμανία και την Αμερική.

Επιπλέον, τόνισαν πως η περιοχή του ράλλυ δεν ήταν τουριστική περιοχή και μάλιστα ήταν από τα πιο άγνωστα μέρη πάνω στον χάρτη. Με το ράλλυ όμως, χιλιάδες επισκέπτες όπου συνεισφέρουν στην τοπική οικονομία και βλέπουν την προσφορά που υπάρχει, τις παρεχόμενες υπηρεσίες και την ομορφιά του τόπου, κάνουν τον τόπο αυτο τόπο διακοπών τους με το να τον επισκέπτονται και άλλες χρονιές.

Τέλος, ανέφεραν πως κάθε χρόνο παίρνουν όλο και περισσότερες κλήσεις για διαμονή, αρχίζοντας από το Σεπτέμβριο έως και την τελευταία στιγμή. Ψάχνουν να βρουν δωμάτια για τους επισκέπτες όπου μπορούν, ακόμα και σε απόσταση 15 έως και 20 μίλια από την περιοχή του ράλλυ. Κατά την εβδομάδα του ράλλυ υπάρχει σχεδόν 100% πληρότητα και μάλιστα τον τελευταίο χρόνο έχουν αρχίσει να κλείνουν δωμάτια και σε ιδιωτικά σπίτια στην πόλη. Τον τελευταίο χρόνο έγιναν 11 κρατήσεις σε ιδιωτικά σπίτια και αυτό είναι όφελος για τους ντόπιους.

8.9 Η οικονομική ισχύς της Ουαλίας από την τηλεοπτική κάλυψη του Network Q Rally της Μ.Βρετανίας

Μελετήθηκε η οικονομική ισχύς της τηλεοπτικής κάλυψης του Network Q Rally σαν δύναμη που μετατρέπει τους τηλεθεατές σε επισκέπτες-θεατές του ράλλυ, όπου κάνουν την Ουαλία προορισμό τους επειδή παρακινήθηκαν από τα τοπία της περιοχής και από τα όσα άκουσαν, χάριν της τηλεοπτικής κάλυψης του ράλλυ.

Συμπεραίνουμε λοιπόν, πως η τηλεοπτική κάλυψη είναι μοναδικής αξίας για τις περιοχές που φιλοξενούν το ράλλυ. Από αυτά προκύπτουν δύο οικονομικά στοιχεία:

- Η τηλεοπτική κάλυψη ενός ράλλυ και ιδιαίτερα του WRC (World Rally Championship) είναι μοναδικά κατάλληλη για να κάνει τις περιοχές που το φιλοξενούν πόλο τουριστικής έλξης.
- Η τηλεοπτική κάλυψη του WRC δημιουργεί σημαντικά οικονομικά έσοδα που προέρχονται από τους τουρίστες.

Στην περίπτωση του Network Q Rally, η τηλεοπτική κάλυψη προκάλεσε περίπου £17,250,000 έσοδα από τουρίστες στην αγορά της Ουαλίας. Υπάρχουν 3

λόγοι, που μοχλεύουν την οικονομική ισχύ της τηλεοπτικής κάλυψης για της τοπικές περιοχές φιλοξενίας:

- Οι διαδρομές των WRC περνάνε από πολλαπλές περιοχές οι οποίες έχουν διαλεχτεί για την γραφική τους ομορφιά και για την δυσκολία οδήγησης.
- Τα ράλλυ ανέκαθεν παρείχαν στα τηλεοπτικά συνεργεία την ευκαιρία να αναδείξουν γραφικές περιοχές αλλά και να δείξουν εικόνες του ράλλυ κατά τη διαδραμάτισή του και αυτό προσελκύει αυτούς που το παρακολουθούν στην τηλεόραση. Το ότι μπορούν να παρακολουθήσουν τη διαδρομή τους δίνει περισσότερο χρόνο και περισσότερους λόγους να γευτούν και να συζητήσουν για τα ωραία τοπία που βλέπουν κατά τη διαδρομή αυτή.
- Τα ράλλυ διαρκούν πολλές μέρες και συγχρόνως διαδραματίζονται και διάφορες άλλες εκδηλώσεις επομένως, παρέχεται περισσότερος χρόνος τηλεοπτικής κάλυψης των τοπίων προσέλκυσης.

Επιπλέον, η τηλεοπτική κάλυψη ενός τόσο μεγάλου ράλλυ παρέχει στις περιοχές φιλοξενίας εκτεταμένη τηλεοπτική κάλυψη των διαδρομών των περιοχών και έτσι παρουσιάζονται ως σημεία τουριστικού προορισμού. Για τις αγροτικές, ορεινές και μικρές περιοχές της Ουαλίας -όλες πολύ όμορφες περιβαλλοντικά- η κάλυψη του ράλλυ παρέχει πολύ χρόνο ακριβής τηλεοπτικής προώθησης που το τουριστικό επιμελητήριο της Ουαλίας δεν θα μπορούσε να υποστηρίξει στην τηλεοπτική διαφημιστική αγορά.

Οι υπολογισμοί που έγιναν όσον αφορά τα έξοδα που έγιναν για την τηλεοπτική προώθηση του ράλλυ και του τόπου διαδραμάτισής του είναι οι εξής:

- Η τιμή για την οπτική έκθεση των προσελκυστικών τοπίων της Ουαλίας ανέρχεται στα £275,000
- Η τιμή για τη λεκτική προώθηση ανέρχεται στα £300,000
- Η τελική τιμή για την ανάδειξη της Ουαλίας ως υψηλό τουριστικό προορισμό ανέρχεται στα £575,000.

Χρησιμοποιώντας επίσημους αριθμούς από το Τουριστικό Επιμελητήριο Ουαλίας, τα £575,000 που ξοδεύτηκαν για τηλεοπτική διαφήμιση είχαν ως αποτέλεσμα £17,250,000 κέρδος από τους τουρίστες-θεατές. Το Τουριστικό Επιμελητήριο Ουαλίας δηλώνει ότι κάθε χρηματική μονάδα που ξοδεύεται για τηλεοπτική διαφήμιση μεταφράζεται σε £30 που θα ξοδέψει ο τουρίστας.

Το Επιμελητήριο κάνει ετησίως ένα αριθμό ερευνών για να υπολογίσει το κόστος και το κέρδος της ετήσιας τηλεοπτικής καμπάνιας μάρκετινγκ και

προώθησης. Οι έρευνες του Επιμελητηρίου και οι υπολογισμοί που έχουν ως πόρισμα την αναλογία του 30 προς 1 (€30,00 κέρδος - €1,00 έξοδα) αναλύονται λεπτομερώς στην ετήσια αναφορά του Τουριστικού Επιμελητηρίου Ουαλίας 1997/98. Η εκτίμηση λοιπόν ότι η περιοχή είναι ένας τουριστικά ελκυστικός προορισμός είναι αληθής.

8.10 Συμπεράσματα από την έρευνα

Από τη μελέτη αυτή, εμπειριστατωμένα διαπιστώνουμε πως μια περιοχή που διαθέτει αυτοκινητοδρόμιο και τις κατάλληλες προδιαγραφές για τη φιλοξενία παγκοσμίων αγώνων ράλλυ, έχει σημαντικό οικονομικό κέρδος.

Ακόμα και αν αυτή η περιοχή δεν είναι γνωστό τουριστικό θέρετρο, αποκτά τουριστική φήμη και σ' αυτό βοηθάει ο μεγάλος αριθμός θεατών που επισκέπτεται το ράλλυ. Επιπλέον, επιτυγχάνεται η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, αφού οι αγώνες διεξάγονται σε περιόδους χαμηλής τουριστικής ζήτησης, όπως για παράδειγμα, το ράλλυ της Μεγάλης Βρετανίας όπου λαμβάνει χώρα το Σεπτέμβριο, αμέσως μετά την καλοκαιρινή σεζόν και πριν την τουριστική περίοδο των Χριστουγέννων.

Το αξιοσημείωτο είναι ότι το οικονομικό κέρδος που εισέρχεται σε μια περιοχή που φιλοξενεί παγκόσμιους αγώνες ράλλυ, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό του προέρχεται κυρίως από τους επισκέπτες που δεν ανήκουν στην περιοχή αυτή. Πρόκειται δηλαδή για πραγματικά «καινούργιο χρήμα» στην τοπική οικονομία, το οποίο παραμένει στην περιοχή από τους τουρίστες που ξοδεύουν για κατάλυμα, φαγητό, ποτά, διάφορα αγαθά και υπηρεσίες.

Μια άλλη πηγή απ' όπου έχει οικονομικό κέρδος μια περιοχή που φιλοξενεί αγώνες ράλλυ είναι και οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται. Όπως είδαμε και μέσα από την έρευνα, κατά τη διάρκεια του ράλλυ προσλαμβάνεται ένας μεγάλος αριθμός εργαζομένων, με τέτοιο τρόπο όμως, έτσι ώστε να αυξάνεται η οικονομική εισροή της τοπικής οικονομίας. Όπως εξετάστηκε για το ράλλυ της Μ. Βρετανίας όλοι οι εργάτες που προσλήφθηκαν προέρχονταν από τις τοπικές περιοχές. Έτσι, τα επιπλέον χρήματα που δαπάνησαν οι εργοδότες για το προστιθέμενο προσωπικό παραμένουν στις τοπικές περιοχές εφόσον εκεί θα ξοδέψουν το μισθό τους οι ντόπιοι νεοπροσληφθέντες.

Επιπλέον, υπάρχει κέρδος και από τις αυξήσεις των τιμών - σε όσες επιχειρήσεις αυτό είναι εφικτό - και όσο σημαντικό είναι το κέρδος των αυξήσεων,

τόσο σημαντικό είναι να είναι εγγυημένο το κέρδος και οι αυξήσεις των τιμών και της επόμενης χρονιάς. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του ράλλυ της Μ. Βρετανίας, η εβδομάδα αυτή όχι μόνο αυξάνει το κέρδος των επιχειρήσεων της περιοχής το Νοέμβριο, αλλά εγγυάται κέρδος και για τον επόμενο Νοέμβριο. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό για τις τοπικές επιχειρήσεις γιατί τους εξασφαλίζει ότι θα έχουν κέρδος σε ετήσια βάση.

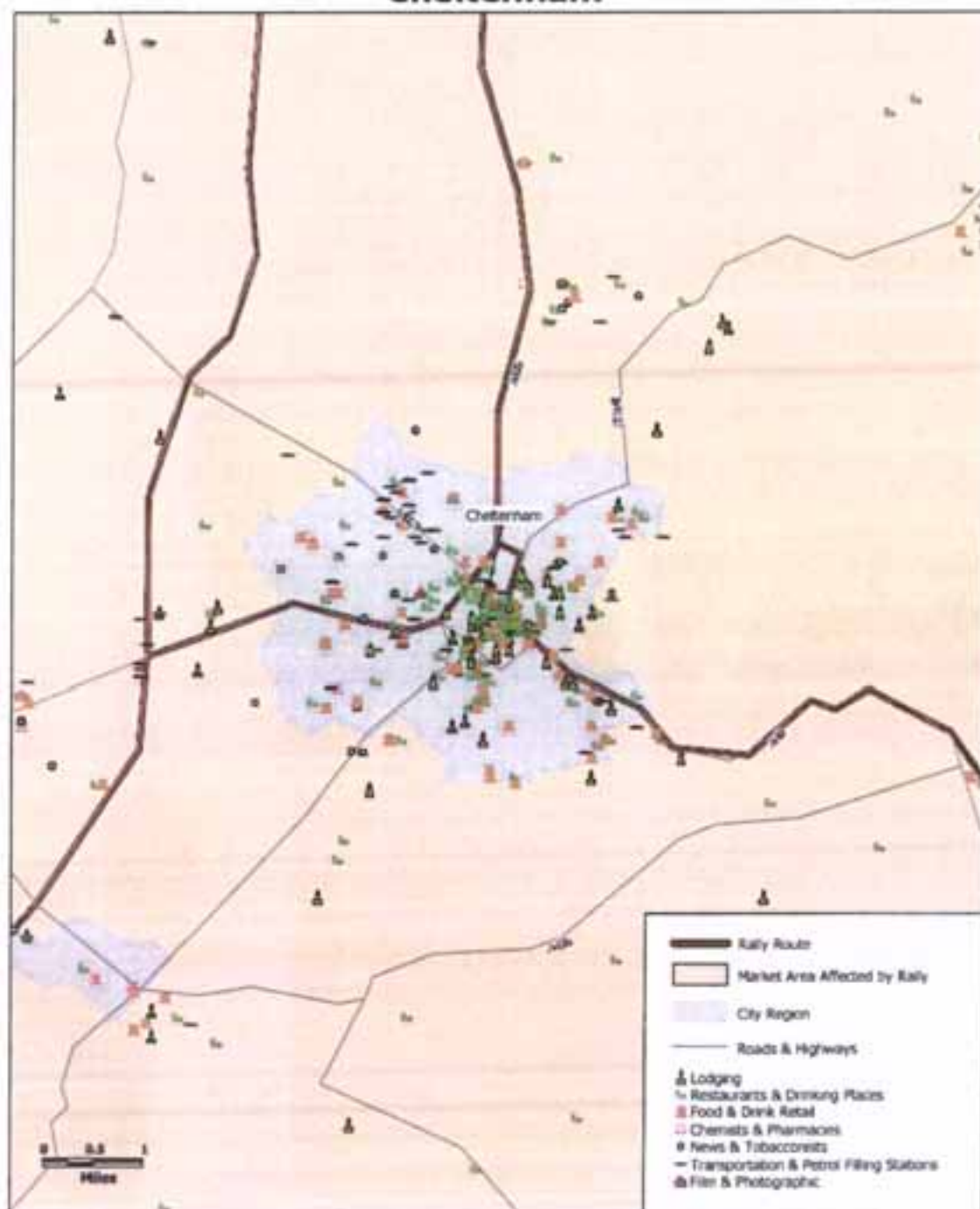
Παρακάτω θα παραθέσουμε ορισμένους χάρτες που δείχνουν τη γεωγραφική θέση των εννέα τύπων επιχειρήσεων που είναι άμεσα επηρεασμένες οικονομικά από το ράλλυ, σε σχέση με την απόστασή τους από τη διαδρομή του ράλλυ, θέλοντας να δείξουμε πού φτάνει η επιρροή του.

Από το χάρτη 3 διακρίνουμε πως η πλειοψηφία των κερδοσκοπικά -επηρεασμένων- επιχειρήσεων συσσωρεύεται στο κέντρο του Cheltenham. Παρόλη όμως αυτή τη συγκέντρωση προς το κέντρο, είναι αρκετές οι επιχειρήσεις που επηρεάστηκαν αλλά έχουν αρκετή απόσταση από το κέντρο και είναι διασκορπισμένες εκτός πόλεως. Ας σημειώσουμε όμως πως είναι παραπλεύρως των διαδρομών του ράλλυ κι αυτό γιατί οι θεατές μετακινούνται αρκετά κάθε μέρα ακολουθώντας την πορεία της διαδρομής του ράλλυ, έτσι κάθε μέρα είναι και διαφορετικό το σημείο όπου, για παράδειγμα, θα φάνε ή θα σταματήσουν για να αγοράσουν κάτι που χρειάζονται. Επίσης παρατηρούμε πως οι επιχειρήσεις αυτές βρίσκονται σε πολύ μικρές αποστάσεις μεταξύ τους, έτσι έχουν την ευκαιρία οι πελάτες, ακόμα και χωρίς μεταφορικό μέσο, να μεταφερθούν από κατάσταση σε κατάσταση.

Καθώς προχωράει η διαδρομή του ράλλυ και διασχίζει κι άλλες πόλεις, παρατηρούμε στο χάρτη 4, ότι η ποσότητα των -επηρεασμένων- επιχειρήσεων και στις άλλες περιοχές-πόλεις παραμένει αμείωτη. Πάλι έχουμε συσσώρευση των οικονομικά επηρεασμένων επιχειρήσεων μέσα στις πόλεις αλλά δεν υστερούν κατά πολύ οι περιοχές εκτός πόλεως που διασχίζει το ράλλυ, μιλώντας ιδιαίτερα για τις εγκαταστάσεις ποτού και φαγητού.

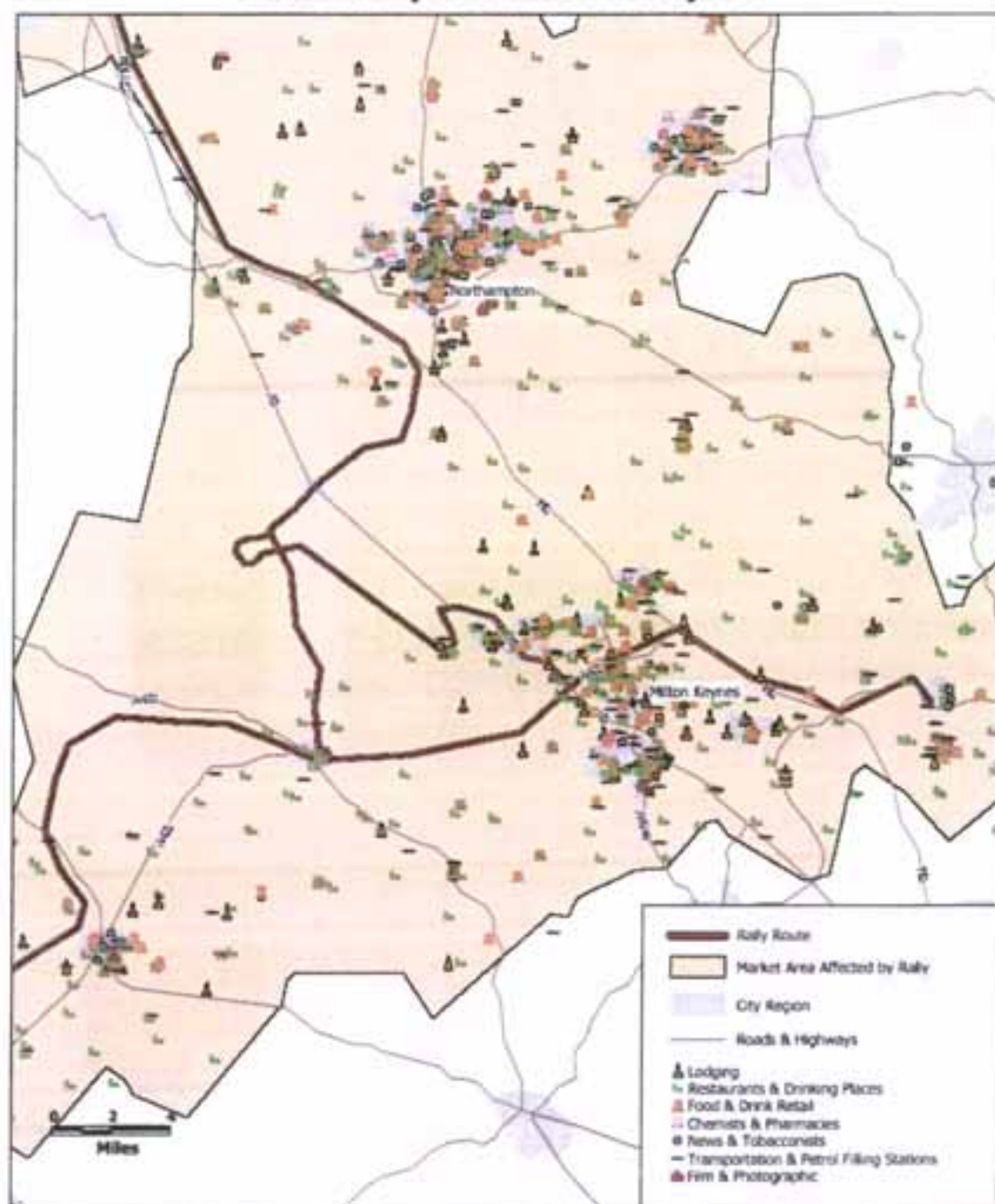
Το ίδιο φαινόμενο είναι ευδιάκριτο και στο χάρτη 5, όπου μας δείχνει κάποιες άλλες διαδρομές του ράλλυ, περνώντας μέσα από άλλες πόλεις και περιοχές.

Businesses Benefiting from the Network Q Rally Cheltenham



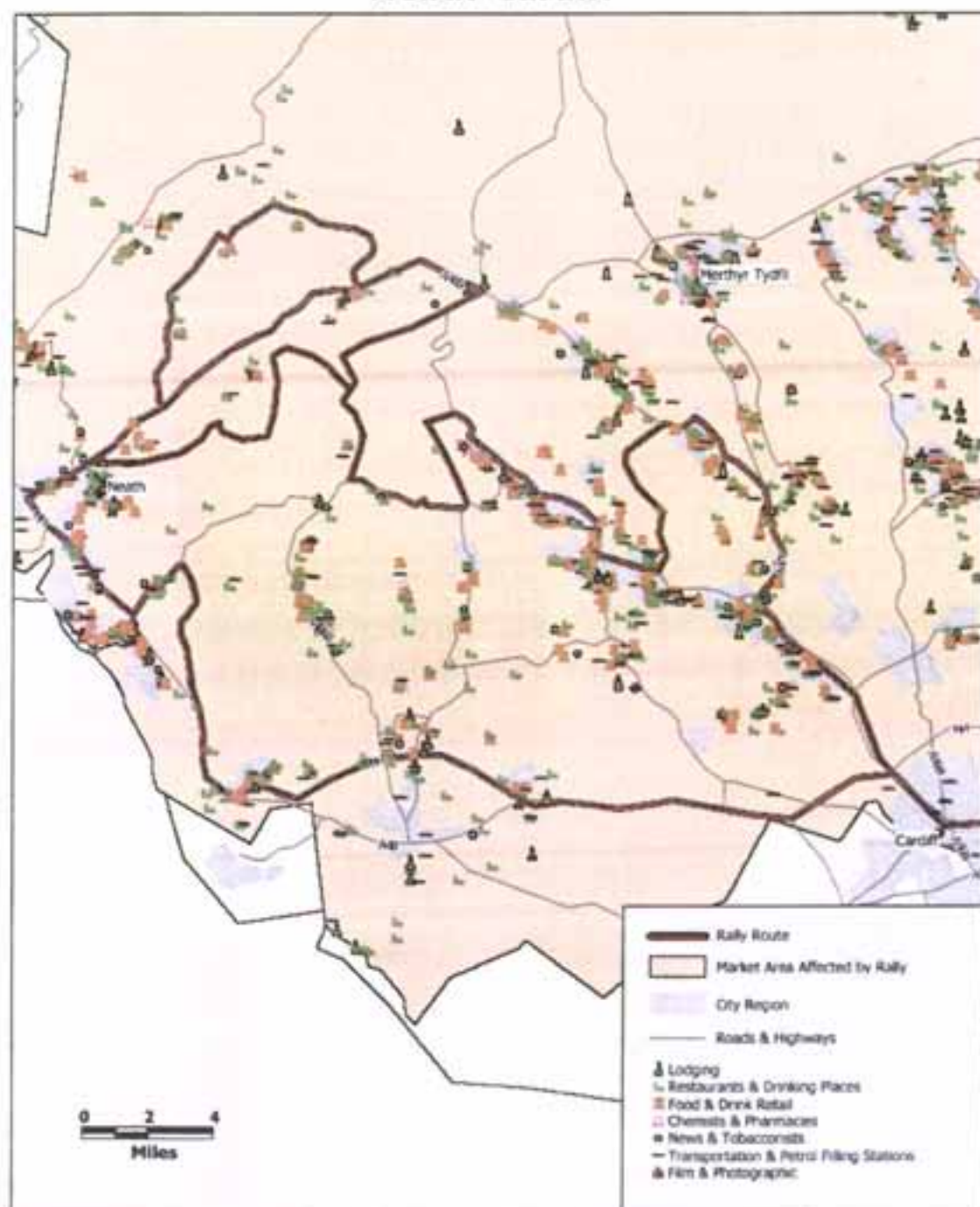
χάρτης 3

Businesses Benefiting from the Network Q Rally Northampton-Milton Keynes



χάρτης 4

Businesses Benefiting from the Network Q Rally Neath-Cardiff



χάρτης 5

Μέσα από αυτή την εργασία εξετάσαμε τον μηχανοκίνητο αθλητισμό αρχίζοντας από το πρώτο στάδιο εξέλιξής του και συνοπτικά, - αναφέροντας μόνο κάποια σημαντικά στοιχεία για το άθλημα και την οργάνωσή του - καταλήξαμε στα σημερινά ελληνικά δεδομένα.

Η FIA - ΔΟΑ (Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου) και η FIM - ΔΟΜ (Διεθνής Ομοσπονδία μοτοσικλετισμού), είναι τα ανώτατα όργανα διοίκησης του χερσαίου μηχανοκίνητου αθλητισμού και η ΕΛΠΑ (Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου) τις εκπροσωπεί στην Ελλάδα.

Η ΕΛΠΑ ως φορέας της Αθλητικής Εξουσίας για την Ελληνική Επικράτεια, έχει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του χερσαίου μηχανοκίνητου αθλητισμού αλλά και στην εκπροσώπηση της Ελλάδας σε παγκόσμιες αυτοκινητιστικές και μοτοσικλετιστικές οργανώσεις. Διοργάνωσε τους πρώτους αυτοκινητιστικούς αγώνες και προώθησε την αυτοκινητιστική δραστηριότητα.

Ενώ η ΕΛΠΑ ασχολείται με το εκτελεστικό έργο της οργάνωσης των αγώνων, ασκεί την αθλητική εξουσία μέσω της Εθνικής Επιτροπής Αγώνων (ΕΘ.Ε.Α) και της Εθνικής Επιτροπής Αγώνων Μοτοσικλέτας (ΕΘ.Ε.Α.Μ), οι οποίες έχουν υπό την εποπτεία τους τους αγώνες σύμφωνα με τον Εθνικό Αθλητικό Κώδικα (ΕΑΚ). Επιπλέον, υπό την καθοδήγηση και επίβλεψη της ΕΛΠΑ, υπάρχουν και άλλοι οργανωτές που έχουν την δυνατότητα να αναλάβουν την ευθύνη της οργάνωσης ενός αγώνα. Αυτοί είναι οι διάφορες Αυτοκινητιστικές Λέσχες.

Παρόλο που η ΕΛΠΑ είναι η κινητήρια δύναμη που οδήγησε στην ανάπτυξη του μηχανοκίνητου τουρισμού και αθλητισμού στην Ελλάδα ξεκινώντας τις κάθε είδους αγωνιστικές δραστηριότητες, φθάνοντας στη σημερινή εποχή βλέπουμε το άθλημα αυτό να το διακρίνουν η στασιμότητα και η έλλειψη οργάνωσης. Υπάρχουν αρκετά, και ύψιστης σημασίας, προβλήματα που εμποδίζουν την εξέλιξη του αθλήματος. Το συμπέρασμα που διεξήχθη διεκπεραιώνοντας αυτή την εργασία είναι ότι τα προβλήματα αυτά έπονται πολιτικής σκοπιμότητας και ότι άπτονται στην προσπάθεια της ΕΛΠΑ να μην χάσει την αθλητική εξουσία που κατέχει μέχρι σήμερα.

Το πρόβλημα που εξετάσαμε κυρίως, είναι η έλλειψη - στην Ελλάδα - αυτοκινητοδρομίου που θα έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει αγώνες παγκοσμίου επιπέδου. Ως χώρα, διαθέτουμε πλέον την απαραίτητη έκταση, έχουν γίνει οι

απαιτούμενες περιβαλλοντικές, κατασκευαστικές μελέτες, καθώς και ο σχεδιασμός του υποτιθέμενου αυτοκινητοδρόμιου, που ως απώτερο στόχο έχει τη φιλοξενία αγώνων παγκοσμίου πρωταθλήματος F1 και GP μοτοσικλετών. Επιπλέον, έχουν βρεθεί οι φορείς κι έχουν γίνει οι απαραίτητες συμφωνίες με τους επενδυτές που θα αναλάβουν την κατασκευή και λειτουργία της πίστας.

Υπολογίζεται πως αν οργανωθούν όλα όπως πρέπει, η λειτουργία της πίστας μπορεί να είναι κερδοφόρος μετά τα 2 ή 3 πρώτα χρόνια. Για να είναι όμως κερδοφόρος η λειτουργία της, εκτός από αγώνες ελληνικού, ευρωπαϊκού ή και παγκοσμίου επιπέδου με αυτοκίνητα, μονοθέσια ή μοτοσικλέτες, θα πρέπει να γίνονται κι άλλες εκδηλώσεις. Πρέπει να δοθούν κίνητρα στις εταιρείες για να κάνουν δοκιμές εξέλιξης, πρέπει να υπάρχει ωράριο ιδιωτών, να φτιαχτούν σχολές οδήγησης (ασφαλούς και αγωνιστικής) εντός του αυτοκινητοδρόμιου όπου θα μπορούν να εκπαιδευτούν οδηγοί περιπολικών, ταξί, πυροσβεστικής, ασθενοφόρων, στρατού και κρατικών αυτοκινήτων. Στον περιβάλλοντα χώρο, θα πρέπει να μπορούν να φιλοξενοούνται πολιτιστικές και αθλητικές εκδηλώσεις, συναυλίες, καθώς και εκδηλώσεις μοντελισμού και αεραθλητισμού, ενώ το έργο θα πρέπει να συμπληρώνεται με εκθεσιακούς χώρους, μουσείο αυτοκινήτων, εμπορικό κέντρο, ανοιχτό θέατρο, πίστα αγώνων καρτ.

Εάν με τη δημιουργία αυτοκινητοδρόμιου πληρούνται συγχρόνως και οι παραπάνω προϋποθέσεις, τότε πρόκειται για ένα έργο βιώσιμο που θα φέρει μεγάλο οικονομικό κέρδος στη χώρα μας. Κατά την πραγματοποίηση αγώνων παγκοσμίου ή ευρωπαϊκού επιπέδου θα επισκέπτονται το αυτοκινητοδρόμιο τουρίστες όχι μόνο από κοντινές περιοχές-πόλεις, ή και γενικά από όλη την Ελλάδα, αλλά και τουρίστες από το εξωτερικό. Αυτό από άποψη οικονομικού κέρδους σημαίνει:

- Οικονομική εισροή προς την περιοχή που θα πραγματοποιούνται οι αγώνες από Έλληνες αλλά και από ξένους τουρίστες.
- Οικονομική εισροή προς όλη τη χώρα καθώς οι τουρίστες θα χρειαστεί, από την περιοχή άφιξής τους στη χώρα-μας, να μετακινηθούν προς την περιοχή του αγώνα. Αυτό συνεπάγεται μεταφορικά μέσα, εισιτήρια και λοιπά έξοδα που θα κάνουν κατά τη μετακίνησή τους.

- Οικονομικό κέρδος των επιχειρήσεων που θα προσφέρουν στους τουρίστες διαμονή, σίτιση, διασκέδαση, διάφορα εμπορικά προϊόντα, όπως για παράδειγμα σουβενίρ, βενζίνη / πετρέλαιο, πάρκινγκ.
- Κέρδος από διάφορες εκδηλώσεις που θα πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια του αγώνα σε ειδικά διαμορφωμένες εγκαταστάσεις στο αυτοκινητοδρόμιο. Οι διάφορες αυτές εκδηλώσεις - όπως αναφέραμε και παραπάνω - είναι οι διάφορες συναυλίες, εκδηλώσεις μοντελισμού και αεραθλητισμού, πολιτιστικές και αθλητικές εκδηλώσεις, παραστάσεις σε ανοιχτό θέατρο, αγώνες καρτ και γενικά οποιαδήποτε εκδήλωση θα μπορούσε να προκαλέσει το ενδιαφέρον του τουρίστα να παρακολουθήσει, με απώτερο σκοπό τη μεγαλύτερη προσέλκυση τουριστών και φυσικά όσο το δυνατόν περισσότερο κέρδος.

Όσα αναφέραμε παραπάνω, υπάγονται στο άμεσο οικονομικό κέρδος που μπορεί να έχουμε ως χώρα από την πραγματοποίηση παγκοσμίων και ευρωπαϊκών αγώνων F1 και GP μοτοσικλετών. Όσον αφορά στο έμμεσο κέρδος, αυτό προέρχεται:

- Από την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Λόγω του ότι οι αγώνες πραγματοποιούνται σε περίοδο χαμηλής τουριστικής ζήτησης, επιμηκύνεται η τουριστική περίοδος κι έτσι αυξάνεται και το ετήσιο τουριστικό κέρδος.
- Από τη διαφήμιση. Ακόμα κι αν η περιοχή στην οποία δημιουργηθεί το αυτοκινητοδρόμιο είναι μικρής τουριστικής φήμης, έστω και ασήμαντης, με την κάλυψη του αγώνα από τα ΜΜΕ και με το πλήθος τουριστών-θεατών που θα επισκεφθούν την πίστα, η περιοχή θα γίνει παγκοσμίως γνωστή. Έτσι, δε θα την επισκέπτονται μόνο τουρίστες-θεατές για τον αγώνα, αλλά και τουρίστες που έχουν ως σκοπό τις διακοπές. Επιπλέον, κάποιοι από τους τουρίστες-θεατές ίσως θελήσουν να επισκεφθούν ξανά την περιοχή είτε για τον αγώνα, είτε για διακοπές, ή ακόμα και να την κάνουν μόνιμο τόπο διακοπών τους.
- Από τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Με τη δημιουργία αυτοκινητοδρομίου αυτομάτως θα δημιουργηθεί και η ανάγκη για κάλυψη θέσεων εργασίας σε αυτό. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις που θα καλεστούν να καλύψουν τις ανάγκες των τουριστών-θεατών, θα χρειαστεί να προσλάβουν κι άλλο προσωπικό. Όπως καταλαβαίνουμε, θα δημιουργηθούν πολλές νέες θέσεις εργασίας μόνιμου προσωπικού, εποχιακού και ημιαπασχόλησης. Οι μισθοί των

νεοπροσληφθέντων θα είναι ένα παραπάνω έσοδο για την τοπική κοινωνία, εφόσον θα καταναλωθούν εντός της ίδιας.

Γίνεται λοιπόν καθαρά αντιληπτό πως η πραγματοποίηση ενός τέτοιου έργου στην Ελλάδα θα δώσει πνοή σε μια μεγάλη περιοχή, θα αυξήσει το εθνικό εισόδημα και θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του τουρισμού. Αρκεί να σταματήσει η ΕΛΠΑ να βλέπει το θέμα από πολιτική σκοπιά και να δοθεί η συγκατάβαση της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας (FIA) και του ισχυρού άνδρα της F1 Μπέρνι Έκλεστοουν, ο οποίος κινεί τα νήματα στο σπορ.

ΠΗΓΕΣ

1) Διαδίκτυο

ΑΡΘΡΑ:

<http://www.ert.gr/oldmotorsports/> - motorsports-online περιοδικό για το μηχανοκίνητο αθλητισμό «Αυτοκινητοδρόμιο πάτρας ακόμα πιο κοντά», Άγγελος Σταθακόπουλος, 20/12/2002

<http://www.patrastoday.gr/News/> - τοπική εφημερίδα

«Μια σύντομη ματιά στην ιστορία», 10/3/2005

«Ηλεκτρονική ανάφλεξη στην Αχαΐα για την πίστα αγώνων...», 10/3/2005

«Κινητοποίηση σε τρεις άξονες για το αυτοκινητοδρόμιο της Αχαΐας», 19/3/2005

«Η Αχαΐα δεν έχει την αποκλειστικότητα έχει όμως την υπεροχή...», 25/3/2005

<http://www.traveldailynews.gr/> - ημερήσια ηλεκτρονική εφημερίδα για την τουριστική αγορά, «Παρουσίαση των πλεονεκτημάτων της Αχαΐας για την κατασκευή πίστας Formula 1», Βίκυ Καραντζαβέλου, 22/3/2005

<http://www.motoe.gr/arthra/> - επίσημη ηλεκτρονική σελίδα της Μοτοσυκλετιστικής Ομοσπονδίας Ελλάδας (ΜΟΤΟΕ), «Οι αγώνες μοτοσυκλέτας πώς έχει η κατάσταση στην Ελλάδα», 26/11/2002

<http://migf1.256.gr/articles/> - McLaren F1, «Η τεχνολογική εξέλιξη στην F1», Θέμης Καφετζόπουλος, 28/7/2001

<http://www.ana.gr/auto/pages/> - Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων - «Ιστορία και αυτοκίνητο», Χάρη-Πάση, 4/8/2005

<http://www.in2.gr/dauto.php> - μηχανή αναζήτησης της Θεσσαλονίκης, «Μερικά στοιχεία που ίσως δεν ξέρατε για τη Φόρμουλα 1!»

<http://www.4troxoi.gr/classic/100years.php> - online περιοδικό 4ΤΡΟΧΟΙ, αφιέρωμα «100 χρόνια αυτοκίνητο»

<http://www.focusmag.gr/articles/> - online περιοδικό Focus, «Όταν πριν από περίπου 120 χρόνια γεννήθηκε το πρώτο δίκυκλο, είχε τέσσερις ρόδες. Σήμερα είναι σύμβολο ελευθερίας και δύναμης», 4/3/2004

<http://europa.eu.int/rapid/> - Η δικτυακή πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, press releases - «Η Επιτροπή κλείνει την έρευνά της στο χώρο της Φόρμουλα 1 και άλλων μηχανικών σπορ», Βρυξέλλες 30/10/2001

<http://www.enduro.gr/interview/keramidias> - ηλεκτρονική σελίδα για το enduro, «Συνέντευξη Δημήτρη Κεραμιδά: Motocross Ελληνικό πρωτάθλημα», Δημήτρης Γιουβρής, 30/1/2005

<http://business.sport.gr/onenew> - «Βλέπει F1 η Ελλάδα!», 20/3/2005

<http://clubs.pathfinder.gr/SUBIMPRTTEAM/234086> - μηχανή αναζήτησης της Phaistos Networks, «54 χρόνια Αγώνες Rally»

<http://www.rom.gr/rom09/> - περιοδικό "Internet Rom Multimedia", «Αγωνιστικές Ιστοσελίδες», Ηρακλής Μπογδάνος

<http://www.hhmera.gr/detail.php?id=1815> - δικτυακή τοποθεσία της εφημερίδας «Η ημέρα»,
«Φλωράτος: Δε μπορεί να γίνει στον Ορχομενό», 14/3/2005
«Αμετανόητος ο Αβραμόπουλος», 23/3/2005

<http://www.news.in.gr/> - ελληνική μηχανή αναζήτησης, «Στο ΟΑΚΑ ανοίγει η αυλαία του 52^{ου} Ράλυ Ακρόπολις», 23/6/2005

<http://library.techlink.gr/> - η ηλεκτρονική βιβλιοθήκη των 4τροχών, «Επιστολή Φώτη Δούβρη», Πάτρα 23/11/2004

<http://www.off-road.gr/article373.html> - αγωνιστικό site, «Catch 22-άδεια, ποιά άδεια;», Βασίλης Καραχάλιος

ΔΙΑΦΟΡΑ:

<http://www.fia.com/> - δικτυακή τοποθεσία της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου (FIA)

<http://ethea.elpa.gr/> - Εθνική Επιτροπή Αγώνων (ΕΘΕΑ)

<http://www.elpa.gr/> - επίσημη ηλεκτρονική σελίδα της ΕΛΠΑ, Μηχανοκίνητος χειραίος αθλητισμός, Γενικοί κανονισμοί Αγώνων

<http://www.acropolisrally.gr/> - επίσημη ιστοσελίδα του Ράλι Ακρόπολις

<http://www.myserres.gr/> - ηλεκτρονική ενημέρωση για τις Σέρρες

<http://www.husqvarna.gr/> - επίσημη ηλεκτρονική σελίδα της κατασκευαστικής εταιρείας μοτοσυκλετών Husqvarna.

<http://www.soaa.gr/html/downloads.html> - επίσημο site Συνδέσμου Οδηγών Αγώνων Αυτοκινήτων, «Οικονομική επιρροή του Ράλυ Βρετανίας στην Περιοχή»

http://www.edessacity.gr/ahtletics/ed400-2_el.htm - ηλεκτρονική σελίδα του Μοτοσυκλετιστικού Όμιλου Έδεσσας

<http://www.in.gr/> - ελληνική μηχανή αναζήτησης

ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ:

<http://www.giavoroulos.gr/kok/> - κεντρική σελίδα της εταιρείας Συμβούλων Μηχανικών - Πραγματογνωμόνων Γκλαβόπουλος Χ. Δ. και ΣΙΑ ΟΕ, «Άρθρο 49: Αγώνες στις οδούς και στις πίστες»

<http://www.esee.gr/el/AnaptyksiakaKinitra/Nomothesia/> - επίσημη ηλεκτρονική σελίδα της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου (ΕΣΕΕ), «Ενισχύσεις Ιδιωτικών Επενδύσεων»

<http://www.ggb.gr/licensing/> - ηλεκτρονική σελίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης (Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας), Αδειοδότηση εγκαταστάσεων

www.penelope.drec.unilim.fr - Περιβαλλοντικές διατάξεις, κατηγορίαΑ

2) Περιοδικά

- 4ΤΡΟΧΟΙ, τεύχος 312, Σεπτέμβριος 1996, «Ελληνική Φόρμουλα» και «Πίστα Σερρών», Ευαγόρα Παπαθέου
- 4ΤΡΟΧΟΙ, τεύχος 416, Μάιος 2005, «Πίστα Formula 1 στην Ελλάδα. Κάλιο αργά;», Κώστα Καβαθθά
- POWER, τεύχος 74, Μάιος 2005, «F1 Instabulotodrom», Θωμά Παπαπάσχου

3) Βιβλιογραφία

«50 Χρόνια Rally Acropolis 1953 - 2003»,
Ζάλμας Σ. Νικόλας, Εκδόσεις Παπασωτηρίου

4) Συνεντεύξεις

- Γραμματεία της ΕΛΠΑ
- Κος Μανιάτης, διευθυντής περιοδικού AUTO-MOTO SPORT
- Μπρας Εμμανουήλ, Πολίτης Αποστόλης, συμμετέχοντες σε αγώνες Enduro

