

Η συνεννόηση ήταν: **«Έλα πάρε με στις 05:30. Αλλά έλα από την πάνω πλατεία, τσουλώντας στην κατηφόρα χωρίς μοτέρ. Μην κορνάρεις, μην βάλεις μπρος, θα σε περιμένω έξω»**. Όπερ και εγένετο. Σαν σήμερα πριν 40 χρόνια. Παρασκευή 27 Ιουλίου 1979, 05:20, το φως ερχόταν διστακτικά και στημένος στην εξώ πορτα περιμένω. Και να, ήσυχα κατηφορίζει, σταματά.



- «Καλημέρα, Μην βάλεις ακόμα μπρος», λέω γρήγορα, και δεν κλείνω την πόρτα παρά μετά από 200 μέτρα που έρχονται στη ζωή τα δυο λίτρα του ασημένιου MKII.
- «Ως προς τι τούτη η συνωμοσία;» ερωτά ο [Παύλος](#) ευρισκόμενος πίσω από το Βολάν.
- «Ε δεν χρειάζεται να μάθει τώρα. Θα τα μάθει αύριο βέβαια, αλλά θα έχουμε τελειώσει κι έτσι δεν θα τον φάει η αγωνία» , αποκρίνομαι καθώς δένομαι.

Εθνική οδός, 100 – 120 χλμ./ώρα, κίνηση ελάχιστη και ανεφοδιασμός στην ευθεία της Λαμίας, τότε που δεν ήταν κλειστή, ούτε είχε διαχωριστικό ανάμεσα στα δυο ρεύματα. Fina. Εκεί που τώρα είναι ένα ερειπιώδες δίπατο κτήριο.

Πριν τις οκτώ, φτάσαμε στην Ανάβρα (ή Μενδενίτσα), αριστερά κανονικά και νόμιμα, πάνω στην Εθνική. Βρίσκουμε την εκκίνηση και ανεβαίνουμε αργά γράφοντάς την. Γυρνάμε πάλι κάτω για την επαλήθευση. Γοργά, ο οδηγός, σε μια από τις πρώτες αριστερές το χάνει ξακρίζει και σταματά ένα μέτρο μακριά από το βράχο, από την μπάντα μου. Τον κοιτώ με απορία, με κοιτά με περισσότερη απορία. Έτυχε.

Καθώς προχωρά η μέρα και ανεβαίνουν οι θερμοκρασίες, το μοτέρ αρχίζει να ζεσταίνεται. Γράφουμε επαληθεύουμε Ρεγγίνι, Επτάλοφο, φθάνουμε Φτερόλακκα, γράφουμε και αποφασίζουμε να ξηλώσουμε την ποδιά μπας και αντιμετωπιστεί κάπως το πρόβλημα της υπερθέρμανσης. Πάμε να τσεκάρουμε και στις τελευταίες σβέλτες κατηφορικές, στο πολύ τεχνικό κομμάτι που ή θυσιάζεις ή κερδίζεις πολλά, το ξαναχάνει και πάλι από την πλευρά μου σταματά πάλι στο μέτρο από το άγριο πλευρικό πετρώδες τοιχίο της Παρνασσίδας. Ανταλλάσσουμε πάλι, βλέμματα απορίας.

Τέλος πάντων, τελειώνουν οι αναγνωρίσεις, ένα γράψιμο μια επαλήθευση, αυτό ήταν, μεσημέρι πιά κάπου τρώμε κάτι, τεχνικός έλεγχος, και περνάμε από το σπίτι του Αντώνη Σ. για ένα μπανάκι ανάμεσα σε μπουγελώματα. Ένα καθαρό μακώ, μια καθαρή βερμούδα και πάμε για εκκίνηση.

Αφήσαμε τη δεύτερη ρεζέρβα σε κάποιον φίλο που βοηθούσε και κάποιο άλλο πλήρωμα, την ποδιά κάπου την παρκάραμε, από πατούμενα είχαμε τα τέσσερα Α2 που φορούσε εξ αρχής, η ματιά στην θερμοκρασία μην παραμπεί στα κόκκινα, δυο λίτρα νερό μαζί μας. Αυτά ήταν τα εφόδια και η προετοιμασία για το δέκατο ράλυ Φθιώτιδος.

Πρώτη ετάπ Ανάβρα. Απογευματάκι, πάει να γλυκάνει το πύρωμα του Ιουλίου. «Εντάξει;» «Ναι, ναι πάμε!».

Ξεκινά ο μάεστρος τον χαίρομαι στα από την μια στην άλλη, και στην ίδια αριστερή που το 'χασε στις δοκιμές, το χάνει και στον αγώνα, σταματά λίγο πιο κοντά στο βράχο, δεν κοιτιόμαστε, έχω αφήσει το δάκτυλο πάνω στο σημείο των σημειώσεων, φεύγει άμεσα μουρμουρώντας πως:

«όσο δεν έχω τετακιάσει σε πέντε χρόνια, το έχω κάνει μέσα σε μια μέρα».

Τερματίζουμε την ετάπ, και ανακαλύπτουμε μια διαρροή στην τσιμούχα του δεξιού ημιαξονίου. Υπόψιν λέμε και συνεχίζουμε. Πέφτει το βράδυ, αναπνέει κάπως καλύτερα το μοτεράκι, ευτυχώς για μένα δεν γίνονται οι δυο κατηφορικοί Επτάλοφοι, διότι ο κουμανταδόρος ήθελε να πάρει κεφάλια εκεί μέσα, και θα με τρόμαζε ανυπερθέτως. Δεν λησμονεί βέβαια, παρά τα προβλήματα με τη θερμοκρασία και τις διαρροές, να κερδίσει το δεύτερο Ρεγγίνι και τον Παρνασσό.

Τερματίσαμε 4οι γενικής, πρώτοι group 1, και στον αστερισμό του αν μιλώντας, αν το μοτεράκι ήταν στα καλά του, αν δεν είχε το πρόβλημα με τις διαρροές και αν είχε και λίγο καλύτερο συνοδηγό, μπορεί και να τον καθάριζε τον αγώνα. Δέκατο Φθιώτιδος παρακαλώ,

με νικητή στο ενιαίο με Lada τον Π. Βαλεντή, δεύτερο τον Μ. Καλογιαννίδη και στον αγώνα κυπέλλου πρώτο και καλύτερο τον τοπικό Χατζημανίτσα τον Σωτήρη (καθότι τότε ο Πάνος ήταν μόλις πέντε χρονών), με MKII Gr.2, δεκατέσσερα δεύτερα μπροστά από το R5 Alpine Gr.2 του Στιβαχτάρη, το ίδιο όχημα που είχε κερδίσει το 9ο Φθιώτιδος την προηγούμενη χρονιά με πλήρωμα τους Χ. Πανουργιά - Κ. Φερτάκη.

Μετά τον τερματισμό, πήραμε τη δεύτερη ρεζέρβα από το «service», φορτώσαμε και την ποδιά, στο πορτμπαγκάζ του αγωνιστικού, τσιμπήσαμε κάτι στον Αγ. Κωνσταντίνο μαζί με κάποια άλλα πληρώματα και πήραμε το δρόμο του γυρισμού αργά αργά πάνω στην εθνική, αλλάζοντας κουβέντες για να κρατιόμαστε ξύπνιοι. Είκοσιμία ώρες αφότου με παρέλαβε, από το πατρικό, με άφησε στο ίδιο σημείο χωρίς τις πρωινές προφυλάξεις.

Από όλο αυτό τον καταιγισμό εικόνων και εμπειριών, συμπυκνωμένων σε λιγότερα από ένα 24ωρο, θυμάμαι, ανάμεσα σε άλλα, μια απλή σε ένα λιβάδι βυθισμένο στο κίτρινο χρώμα από τα στάχια, μετά τον θερισμό, και την ασημένια μουσούδα του MKI να ελίσσεται σβέλτα. Ήταν οδηγάρα, δαντελένιος ο σχωρεμένος, ο και λαοπλάνος αποκαλούμενος στην argot της φυλής, των αγωνιζομένων της γενιάς του.

Προφανώς δεν υπάρχουν κοινά σημεία, με τον τρόπο που τελούνται οι αγώνες σήμερα. Για αυτό και είναι επόμενο να μην ασκούν την ίδια γοητεία σε όσους τους διακονούσαν τότε. Κι' ας μην προβάσουμε το θέμα της ασφάλειας, ότι τώρα πάνε γρήγορα και οι ενδιάμεσοι είναι εκ των ων ουκ άνευ και λοιπά. Δεκτόν για να μην χαλάσουμε τις καρδιές μας, αλλά: Φτερόλακα βραδυνή, κατηφορική με το εργαλείο κουρασμένο και τον χειριστή με το μάτι ελαφρώς γυαλισμένο, ε! ας μην μιλήσουνε για αργούς ρυθμούς. Για να το πάμε και σε άλλη κλίμακα, 44άρα, νυκτερινή με ομίχλη και λάσπη, το Βέρμιο και να παίζεται εκεί το 25ο Δ.Ρ.Α. Αργά πήγαιναν και τότε οι χειριστές των 131; Είχε δεν είχε δυο ενδιάμεσους. Το θέμα της ασφάλειας είναι και σοβαρό και κυρίαρχο, αλλά ας μην γίνεται υστερία, πολλαπλασιάζοντας αδιαπραγμάτευτα το κόστος.

Δέκατο Φθιώτιδος, καθημερινή, με 90τόσες συμμετοχές, όταν τα οχήματα που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα ήταν δεν ήταν το 1/3 των σημερινών. Για να μην θυμηθούμε τις εκατονεβδομηντατόσες συμμετοχές του Δ.Ρ.Α. εκείνης της χρονιάς, των 3.000 χλμ και των 50τόσων ειδικών.

Σαράντα χρόνια ακριβώς, πέρασαν, από εκείνη την Παρασκευή, την μνημονεύω σήμερα, τόσο για όσους δεν υπάρχουν πια, όσο και για τις συνθήκες που έχουν χαθεί και κατά

μείζονα λόγο έχουν αντικατασταθεί με πιο άνοστες, πιο αδιάφορες, πιο μαραμένες. Έτσι σαν δυο θερινά, γλυκά, μνημόσυνα.