

Τούτη η περιήγηση θέλησε να ακολουθήσει, για λίγο, τα χνάρια του 25<sup>ου</sup> Δ.Ρ.Α., που διεξήχθη τον Μάιο του '78. Τότε, ο αποκαλούμενος και μεγάλος Εθνικός μας αγώνας, γιόρτασε το αργυρό Ιωβηλαίο του.

Στις μέρες μας, ειδικά μετά τις τελευταίες εξελίξεις, το «Ακρόπολις», δεν έχει τίποτα να γιορτάσει, έχει όμως πολλά να νοσταλγήσει. Η αφοσίωση στο παρελθόν, όμως, τις περισσότερες φορές σημαίνει ότι οι προσδοκίες για το μέλλον είναι πολύ χαμηλές. Τούτο ισχύει απολύτως για το μελλούμενο 60ο «Ακρόπολις» το οποίο κανείς δεν ξέρει αν και πότε θα διοργανωθεί. Με αυτές τις προοπτικές, ξεκινήσαμε μια Παρασκευή με πρωτοφανή διαύγεια στην ατμόσφαιρα και έναν λαμπρό ήλιο.



Η τρίτη μέρα του αγώνα του '78, προέβλεπε εκκίνηση από τη Γλυφάδα, λίγο πριν σκοτεινιάσει και τα πληρώματα έπρεπε μέσα στη νύκτα να διασχίσουν μέχρι την Ολυμπία 429 χλμ. εκτελώντας 14 ε.δ. Με πρώτη ετάπ το κλασικό, τότε, ασφάλτινο Αλεποχώρι, για να ακολουθήσει το πανέμορφο, μέσα στα κωνοφόρα, Σχίνο και να περάσει ο αγώνας πάνω από το αυλάκι στην Πελοπόννησο.

Εκεί τα περίμενε κατ' αρχήν μια τριάδα ε.δ. με πρώτες τις ασφάλτινες Σούλι, Ζεμένο, και την επίσης κλασική χωμάτινη Εβρωστίνη. Από εκεί, ο αγώνας περνούσε μέσω Φενεού στο νομό Αχαΐας, στα Λυκούρια και κατευθυνόταν προς την Ολυμπία όπου λάμβανε χώρα η τελευταία ανασυγκρότηση.

**Ακολουθήσαμε,**

αυτή τη συγκεκριμένη τριάδα ειδικών διαδρομών με δύο σύγχρονα τετρακίνητα αυτοκίνητα, το Subaru Forester και το VW Passat Alltrack μένοντας, όσο μπορούσαμε, πιστοί στις σημάνσεις του road book. Το «όσο μπορούσαμε», έχει να κάνει με τις μεγάλες διαφοροποιήσεις που συναντούμε στο οδικό δίκτυο, αφού έχουν παρέλθει 35 χρόνια και έξι μήνες. Αντίστοιχες αλλαγές συναντήσαμε, στη χρήση της γης, στη διαμόρφωση των δασών από τις πυρκαγιές και ασφαλώς στην καλπάζουσα δόμηση. Από το Κιάτο προς Σούλι, μια διαδρομή όπου, στο τελευταίο της τμήμα διοργανώθηκε και ως ανάβαση η οποία προσμετρούσε στο αντίστοιχο πρωταθλήματος, τέσσερις φορές από το '70 έως το '76, ο δρόμος έχει τεράστια διαφορά, καθώς έχει διαπλατυνθεί, και έχουν τοποθετηθεί μπαριέρες. Το κομμάτι προς Ζεμενό μετά τη διασταύρωση είναι ίδιο, με αραιή κυκλοφορία και λίγο αργότερα βγαίνουμε, στα «μπαλκόνια» της Ζήριας πάνω από τον Κορινθιακό κόλπο.



Καταπληκτική θέα και από το τέλος του χωριού ξεκινούσε η ομώνυμη ε.δ. που τελείωνε λίγο πριν το Ξυλόκαστρο. Εξαιρετικά επικίνδυνη με πολύ γρήγορα κομμάτια, στενής ασφάλτου που καταλήγουν σε κλειστές στροφές όπου παραμονεύει χάος αμέτρητων γκρεμών. Χωρίς μπαριέρες, απαιτεί ύψιστα αποθέματα θάρρους και μάλλον βόλευε που η τέλεσή της γινόταν το βράδυ. Μπορώ να θυμηθώ εκείνη τη νύκτα του αγώνα, να περιμένουμε τις διελεύσεις των πληρωμάτων στην τελευταία δεξιά φουρκέτα όπου είχαμε εντυπωσιασθεί από το πόσο κόκκινα ήταν τα δισκόφρενα των πρωτοπόρων Rohrl και Allen που κατέβηκαν μέσα στα 131 τους, με γρήγορο τέμπο.



