



Η ζωή, πολλές φορές στήνει τα πιο ανατρεπτικά σενάρια. Στο μοτίβο αυτό εξελίχθηκε και η ζωή του Αυστριακού οδηγού J. Rindt

, του πρώτου και μόνου, ελπίζουμε και τελευταίου, που ανακηρύχτηκε πρωταθλητής

F1 μετά θάνατον.

Γεννημένος τον
Απρίλιο (18) του '42
στο Mainz

-
am

-
Rheim

της Γερμανίας, από πατέρα εύπορο (είχε μύλους μπαχαρικών) και μητέρα δικηγόρο, αναγκάστηκε να μετοικήσει στο Graz

της Αυστρίας σε ηλικία ενός έτους, όταν και οι δυο γονείς του έχασαν τη ζωή τους σε αεροπορικό βομβαρδισμό

. Παππούς και γιαγιά ανέλαβαν το μεγάλωμα του, και ο μικρός Jochen θεωρήθηκε πλέον Αυστριακός.

Στα γενέθλια των 18 του χρόνων ο παππούς, του αγόρασε το

πρώ το αυτοκίνητο με το οποίο συμμετείχε σε αναβάσεις και σε ράλυ, αλλά λίγο αργότερα, όταν ο δωρητής άφησε τον μάταιο τούτο κόσμο, χρησιμοποίησε κάθε τέχνασμα και τελικά έπεισε τη γιαγιά να του αγοράσει μια Alfa Romeo με την οποία πέτυχε την πρώτη τη γνωστή νίκη του, το '62 στο Aspen

. Το '64 κάνει την τολμηρή κίνηση. Στα 22 του χρόνια αποφασίζει και πουλά όλη την γονική επιχείρηση, οτιδήποτε του ανήκει, και αγοράζει μια

Brabham

BT

10 προκειμένου να αγωνισθεί στο πρωτάθλημα

F

2. Την επόμενη χρονιά, στο

Le

Mans

ο

23χρονος

Rindt

με τον

Masten

Gregory

διασώ ζουν το γόητρο της

Ferrari

με μια ιδιωτική συμμετοχή καθώς κερδίζουν με το νο 21 στις πόρτες

μιας

250

LM

. Ο Αυστριακός είναι ο νεαρότερος νικητής του αγώ να (θα χρειαστεί να περάσουν 30 χρόνια για να έρθει ένας συμπατριώ της του, ο

Alex

Wurtz

, προκειμένου να σπάσει αυτό το ρεκόρ. Ακολουθεί μια περίοδος με διφορούμενα αποτελέσματα σε διάφορες ομάδες. Το 1966 τερματίζει 3ος

στο πρωτάθλημα με Cooper Maserati όταν ο πρωταθλητής team mate του J.

. Surtees συγκεντρώνει 4 βαθμούς περισσότερους. Το 1968 δίπλα στον τρις παγκόσμιο sir J.

. Brabham τερματίζει 12ος , με 8 πόντους, όταν ο Jack μαζεύει μόλις 2 πόντους στην 23η

θέση.

Η τελευταία χρονιά της δεκαετίας, τον βρίσκει στην Lotus που πενθεί ακόμα την απώλεια του πελώριου Jim Clark. Μαζί του οι G. Hill I , M

.

Andretti

,

M

.

Atwood

. Τερματίζει το πρωτάθλημα 4

ος

μαζεύοντας σχεδόν τους μισούς βαθμούς της ομάδας που είναι τρίτη. Το 1970, ίσως όλα να κρίθηκαν στον αγώ να του πριγκιπάτου. Ένας άκεφος

Rindt

χαμένος κάπου στην επτάδα γύριζε χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Κάποιες εγκαταλείψεις μια δυο κερδισμένες θέσεις τον έφεραν τρίτο με 15 δεύτερα διαφορά από τον πρώ το

Brabham

. Ο Αυστραλός οδηγούσε μια φρέσκια BT 33, είχε κερδίσει τον εναρκτήριο αγώ να στο K

yalami

, κάνοντας και

pole

στην

Jarama

. Ήταν η στιγμή που ο αμνός μεταμορφώθηκε σε λύκο. Οδηγώντας την αρχαία (για τα μέτρα του Μαΐου του '70)

Lotus

49

C

**ο Αυστριακός ροκάνιζε τη διάφορα σπάζοντας
αλλεπάλληλες φορές το ρεκόρ του γύρου,
δικαιώ νοντας απόλυτα τον**

Colin

Chapman

**τόσο για τις επιλογές του όσο και για την άποψη
που είχε, καθώς ς πίστευε, ότι**

ο

Jochen

**αν δεν ήξερε ότι μπορούσε να νικήσει, οδηγούσε
αδιάφορα. Εκμεταλλευόμενος κάθε τι, ακόμα και
την ατυχία του**

sir

Jack

**, που κάτω από την πίεση, έχασε τη συγκέντρωσή
του και βγήκε, ο**

Rindt

**τον πέρασε στην τελευταία στροφή του
τελευταίου γύρου και κέρδισε την πρώ τη νίκη της
σεζόν.**

**Τα προβλήματα νεότητας που
παρουσίασε η 72 με την οποία είχε ήδη
ένα ατύχημα στις δοκιμές εξέλιξης με τα**

εμπρόσθια φρένα, ανάγκασαν τον οδηγό να ρωτήσει τον ομαδάρχη: «Μπορώ ως το τέλος της σεζόν να οδηγήσω την 49 με κάποιες βελτιώσεις;»

. Ο

Colin

αρνήθηκε. Λίγες εβδομάδες αργότερα έχασε τη ζωή του ο

Bruce

McLaren

στο

Goodwood

. Χωρίς να έχει μια σφικτή σχέση μαζί του ο

Jochen

, σοκαρίστηκε.

Οδηγώ ντας στους επόμενους αγώνες την 72, θα ανέβει στο ψηλότερο

σκαλοπάτι του podium άλλες

τέσσερις φορές και μάλιστα στη σειρά

, καθώς κέρδιζε από τον Ιούνιο στο

Zandvoort

, έως τον Αύγουστο στο

Hockenheim

**. Στην Ολλανδική πίστα πάντως κανείς
δεν είχε κέφι για πανηγυρισμούς. Ένας
σκυθρωπός και αμίλητος**

Rindt

**ανέβηκε στο βάθρο αφού είχε χάσει κατά
την διάρκεια του αγώ να τον πολύ καλό
του φίλο**

Piers

Courage

όταν η

Williams

**που οδηγούσε βγήκε από το δρόμο και
ανεφλέγη.**

Υπάρχει μάλιστα και μια στιχομυθία ανάμεσα στον
αυστριακό και τον Bernie Ecclestone, που τότε ήταν
μάνατζέρ του, η οποία έλαβε χώρα στο ταξί που τους
πήγαινε στο αεροδρόμιο, μετά το νικηφόρο αγώνα του
Zandvoort

.

- J.R. «Στο τέλος του χρόνου θέλω να αποσυρθώ»

- B.E. «Αν νοιώθεις ότι θέλεις να αποσυρθείς, κάντο τώρα.»

- J.R. «Δεν μπορώ από υπευθυνότητα προς την ομάδα. Έχω ένα καθήκον.»

Την ίδια εποχή, σύζυγός του Nina σχεδόν τον εκβίαζε.

«Θα πάρω την κόρη μας και θα φύγω μέχρι να τα παρατήσεις. Ο

Servoz

Gavin

είναι πιο τολμηρός από εσένα, που το έπραξε»
του έλεγε.

Το παιχνίδι της τύχης συνεχίστηκε με άλλες τρεις σερί νίκες, και η μια μάλιστα στο Brands Hatch ανέλπιστα καθώς ο επικεφαλής

Brabham

έμεινε από καύσιμα στον τελευταίο γύρο. Ο

Jochen

ήταν μεταξύ σφύρας και Άκμονος. Ήθελε να φύγει, αλλά η ανδρική του φύση, του το απαγόρευε. Έλεγε ότι το η 72 ήταν καταπληκτικό μονοθέσιο αλλά φοβόταν πολύ την αξιοπιστία του, ειδικά με το σύστημα πέδησης.

Στον Αυστριακό GP νιώθοντας και έξτρα πίεση από τους συμπατριώτες του σχεδόν ανακουφίστηκε όταν εγκατέλειψε από κινητήρα, καθώς είχε θορυβηθεί από το άσχημο ατύχημα του team mate

του,

John

Miles

όταν κατέρρευσε το εμπρός δεξιό σύστημα των φρένων του. Ο μηχανικός

Dave

Sims

θυμάται ότι οι άξονες που συγκρατούσαν το σύστημα πέδησης ήταν κοίλοι, με ραβδώσεις όπως και η κάνη των τυφεκίων, πολύ ακριβοί, πολύ εξελιγμένοι πολύ δύσκολοι στην κατασκευή. Ξανασχεδιάστηκαν, ξανακατασκευάστηκαν, με μεγαλύτερη διάμετρο,

προσεκτικότερες ραβδώσεις, αλλά κανείς δεν μπορούσε να προβλέψει τι θα γινόταν μετά από μερικές βίαιες επιβραδύνσεις, κραδασμούς και πιέσεις.

Μολαταύτα, ο Rindt, απολαμβάνοντας μια διαφορά της τάξης των 20 βαθμών, φθάνει στο Ιταλικό

G

.

P

. Πήγε οδικώς από την Ελβετία στην Monza μαζί την Nina

σε μια 2.800 B.M.

W

. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού της εξομολογήθηκε:

«Δεν μπορώ να σταματήσω. Θέλω τον τίτλο,. Ακόμα όμως και αν τον κατακτήσω, δεν θέλω να σταματήσω. Τώρα είναι η ώρα για το πολύ χρήμα.» Ο Ecclestone συμφώνησε.

«Δεν υπήρχε περίπτωση πια να σταματήσει. Οι αγώνες ήταν στο αίμα του.»

Συζητούσαν μάλιστα για το αν θα μείνει στη

Lotus

ή αν θα πήγαινε σε άλλη ομάδα. Ο

Bernie

τον είχε ήδη προειδοποιήσει ότι αν έμενε θα ήταν
ρίσκο.

Την Παρασκευή το βράδυ παραβρέθηκε μαζί με τον Ber
nie

και τον

Giacomo

Agostini

σε μια τελετή. Το Σάββατο 5 Σεπτεμβρίου,

θα πάρει το πρωινό του μαζί με τον E

merson

Fittipaldi

θα

και

φύγει ήρεμος από το

Hotel

de

Ville

.

Αργότερα θα γευματίσει με την

Nina

και το ζεύγος

Oliver

. Ακολουθώντας έδωσε μια συνέντευξη στην Αυστριακή τηλεόραση και ήρθε η ώρα των δοκιμών. Δέθηκε στην 72/2. Στο κιβώτιο, είχε σχέσεις που θα του επέτρεπαν να ξεπεράσει τα 325 χλμ/ωρ, φρέσκο μοτέρ Cosworth, καινούργια ελαστικά και τακάκια. Δεν είχε σκοπό να κυνηγήσει την

pole

. Πιο πολύ ήθελε να δοκιμάσει τις ρυθμίσεις για το slipstreaming που στον αγώνα θα είχε μεγάλη σημασία.

Βγήκε στην πίστα, μονομάχησε λίγο με τον Denny Hulme

τον πέρασε αμέσως μετά τη

Lesmo

και καθώς το ζευγάρι ετοιμάστηκε σε κλειστό σχηματισμό για τη

Parabolica

, μόλις ο προπορευόμενος

Jochen

ακούμπησε τα φρένα, το μπροστά αριστερά κατέρρευσε. Ανεξέλεγκτο το μονοθέσιο στράφηκε αριστερά, χτύπησε με βία τις μπαριέρες, η μύτη αποκολλήθηκε. Η σύγκρουση ήταν τρομακτική. Ο

οδηγός ήταν νεκρός.

Ήταν ο πέμπτος στη σειρά παγκόσμιος πρωταθλητής
(μετά τους A. Ascari, N. Farina, M. Hawthorn, J. Clark
)

που έχανε τη ζωή του μέσα σε αυτοκίνητο,
ο πρώτος, και ο μόνος μέχρι στιγμής, που κατέκτησε
τον τίτλο μετά θάνατο
, και ο δεύτερος πιο νέος στα 28 του (τότε), μετά τον
Clark
οποίος κέρδισε τον πρώτο του τίτλο στα 27. Και οι δύο
πιλότοι με
Lotus
, και οι δύο χωρίς να υποπέσουν σε κάποιο σφάλμα.

Το δυστύχημα του στη Monza 40 χρόνια νωρίτερα
υπάρχει πια και στο διαδύκτιο:

<http://www.youtube.com/watch?v=Mze8qk7sN2o>

αναρτήθηκε και στο wmotors.gr