Απώ ν, είναι πλέον, από τον μάταιο κόσμο μας, ο γεννημένος στο Belfast το 1933, Paddy Hopkirk διακεκριμένη περσόνα του παγκόσμιου μότορσπορ. Ανήκε σε εκείνη τη γενιά των οδηγώ ν στα πρωτόλεια βήματα του επαγγελματισμού, που συμμετείχαν και επικρατούσαν στα ράλυ του Ευρωπαϊκού πρωταθλήματος, στις 24 ώ ρες του Le Mans, στις φοβερές αναμετρήσεις του Targa Florio, αλλά και στους μαραθώ νιους αγώ νες Λονδίνο – Σίδνεϊ, ή Λονδίνο – Μεξικό. Εποχές ξεχασμένες όσο και μοναδικές.



Ο Ιρλανδός, ταν μέλος των τριών σωματοφυλάκων της British Motor Corporation, μαζί με τους Φινλανδούς Timo Timo Mäkinen και Rauno Aaltonen. Δεν περιορίστηκαν στο να πρωταγωνιστήσουν στο χώρο των ευρωπαϊκών ράλυ, αλλά άθελά τους συνέτειναν στη δημιουργία πολιτιστικής κίνησης. Το κυρίαρχο εργαλείο για αυτό ήταν το mini, το όχημα που σχεδίασε ο Σμυρνιός Αλεκ Ισιγώνης. Έγινε αναπόσπαστο κομμάτι των swinging sixties, άλλο ένα βήμα σε εκείνη την πρωτόγνωρη συνθήκη ελευθερίας.

Οι αγωνιστικές του επιτυχίες που ήρθαν απέναντι σε μεγαλύτερα και ισχυρότερα αυτοκίνητα δημιουργώντας έτσι μια δημοφιλή, νεανική, παγκόσμια εικόνα. Το 1969, όταν πια μοιραία έσβηνε το αγωνιστικό άστρο του mini, κράτησε τον πρώτο ρόλο και σε μια ταινία, σταθμό αποθέωσης της νέο - βρετανικής κουλτούρας. The Italian job, ήταν ο τίτλος. Θυμόμαστε την παρουσία του P. Hopkrk στην Ελλάδα, από τη διετία 1966 – 1967, και τις δυο νίκες του στο Δ.Ρ.Α. που έγιναν μια.



Μάιος 1966, στρατιωτικό αεροδρόμιο Δεκέλειας. Προτελευταία δοκιμασία του ΙΔ΄ Δ.Ρ.Α. ο τριαντάλεπτος αγώνας ταχύτητας. Ο Paddy Hopkirk χαμογελαστός έξω από το δεξιοτίμονο Cooper S. Ακόμα δεν έχουν εκδοθεί τα επίσημα αποτελέσματα και πιστεύεται ότι είναι ο νικητής. Από το βρετανικό όχημα έχουν αφαιρεθεί τα επιπλέον φωτιστικά στοιχεία και η ποδιά του κάρτερ ώστε να είναι πιο ελαφρύ.

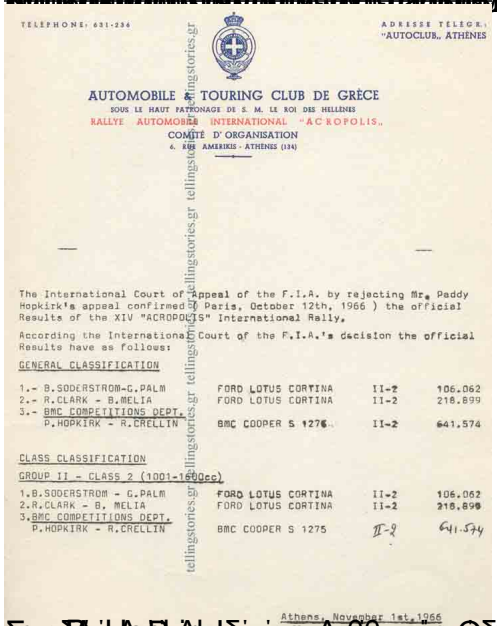


Λίγες ώρες αργότερα είναι έτοιμος και για την τελευταία δοκιμασία, την μήκους δέκα χιλιομέτρων ανάβαση Πάρνηθας. Τόσο ο αγώνας ταχύτητας στο Τατόι όσο και η ανάβαση Πάρνηθας είχαν μικρή σημασία και εξυπηρετούσαν κυρίως τις σπάνιες περιπτώσεις ισοβαθμίας. Παράλληλα όμως έδιναν την δυνατότητα στους φίλους των αγώνων να αντικρίσουν τους πρωταγωνιστές από κοντά, καθώς η πρόσβαση κατά τη διάρκεια του αγώνα ήταν πολύ δύσκολη.



Ιδού και την ώρα της δράσης, στρίβοντας σε μια από τις πέντε αριστερές φουρκέτες της Πάρνηθας με τρόπο που δείχνει ότι δεν ήταν και τόσο αδιάφορη η εμφάνισή του.





TELEPHONE: 631-234

ADRESSE TÉLÉGR.: "AUTOCLUB, ATHÈNES

AUTOMOBILE & TOURING CLUB DE GRÈCE

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S. M. LE ROI DES HELLÈNES

RALLYE AUTOMOBILE INTERNATIONAL "ACROPOLIS"

COMITÉ D' ORGANISATION

6, RUE AMERIKIS - ATHÈNES (134)

The International Court of Appeal of the F.I.A. by rejecting Mr. Paddy Hopkirk's appeal confirmed (Paris, October 12th, 1966) the official Results of the XIV "ACROPOLIS" International Rally.

According the International Court of the F.I.A.'s decision the official Results have as follows:

GENERAL CLASSIFICATION

1.- B.SODERSTROM-G.PALM	FORD LOTUS CORTINA	II-2	106.062
2.- R.CLARK - B.MELIA	FORD LOTUS CORTINA	II-2	218.899
3.- BMC COMPETITIONS DEPT. P.HOPKIRK - R.CRELLIN	BMC COOPER S 1276	II-2	641.574

CLASS CLASSIFICATION

GROUP II - CLASS 2 (1001-1600cc)

1.B.SODERSTROM - G.PALM	FORD LOTUS CORTINA	II-2	106.062
2.R.CLARK - B. MELIA	FORD LOTUS CORTINA	II-2	218.899
3.BMC COMPETITIONS DEPT. P.HOPKIRK - R.CRELLIN	BMC COOPER S 1275	II-2	641.574

Athens, November 1st, 1966




φωτό: αρχείο Φ.Φ/Γ.Κ.
tellingstories.gr tellingstories.gr tellingstories.gr


tellingstories.gr tellingstories.gr tellingstories.gr
φωτό: αρχείο Φ.Φ./Γ.Κ.