

Παρά ένα, πενήντα χρόνια από εκείνον το Απρίλη του '68. Τότε που έδυσε απρόσμενα, βίαια και αναπάντεχα το λαμπερό άστρο ενός πολύ ξεχωριστού ανθρώ που και οδηγού.

Ως οδηγός αγώνων αυτά που κάνουν τον Jimy Clark ξεχωριστό, αν όχι μοναδικό, δεν είναι ότι όπως αρκετοί άλλοι την εποχή εκείνη ήταν κι αυτός allrounder.

Ο,τι δηλαδή συμμετείχε σχεδόν παντού, όπως F1, Βρετανικό πρωτάθλημα τουρισμού, 500 μίλια Ινδιανάπολης, Tasman series, F2, RA.C. rally, 24 ώρες του Le Man, N.A.S.C.A.R. Ούτε πως ήταν δυο φορές παγκόσμιος πρωταθλητής F1 και νικητής στα 500 μίλια Ινδιανάπολης.

Δεν είναι μόνος σε αυτή τη μικρή κατηγορία. Ο ομόλογός του στην Lotus π.χ. ο Grahman Hill, τα είχε πετύχει και αυτός αυτά.

Αλλά μόνον αυτός είχε από την πρώτη του σεζόν στην F1 έως την τελευταία πάντα παρουσίες στο βάθρο, ενώ από το '62 έως το '68 είχε σε κάθε χρονιά πρώτες νίκες.

Επίσης μόνον αυτός σε επίπεδο συμμετοχών με μονοθέσια αυτοκίνητα είχε κάτσει αποκλειστικά σε μπάκετ Lotus. Τέλος, είχε το απαράμιλλο χάρισμα να είναι *«...τόσο απαλός, τόσο καθαρός, τόσο φινετσάτος. Ποτέ δεν συμπεριφέρθηκε βίαια σε αυτοκίνητο, το χάιδευε και το όριζε»*
, όπως είπε για αυτόν ο έτερος Σκοτσέζος πρωταθλητής J. Stewart.

Ο μηχανικός Derek Wild έλεγε ότι μπορούσε να εντοπίσει ανάμεσα από διάφορα κιβώτια ταχυτήτων εκείνο που χρησιμοποιούσε ο Clrark, διότι έφερε τις, καταφανώς, λιγότερες φθορές. Επίσης, παρά την ταχύτητά του, η σημαντικά μικρότερη φθορά των ελαστικών και των φρένων, σε σχέση με τους ομολόγους του, ήταν άλλο ένα σήμα κατατεθέν του.

Γεννημένος το ΄32 στο Kilmany της Σκωτίας, το νεότερο παιδί από τα πέντε της οικογενείας και το μοναδικό αγόρι, ενεπλάκη στα 20 του χρόνια στους αγώνες αυτοκινήτων παρά τις αντίθετες απόψεις των γονέων του. Γρήγορα αποκαλύφθηκε το τεράστια πληθωρικό ταλέντο του.



Στο Goodwood παραδίδοντας μαθήματα απλησίαστης οδηγικής τέχνης πίσω από το βολάν μιας Aston Martin DB 4 Zagato.

Έκτοτε η πορεία του ήταν μη αναστρέψιμη, Κυρίως επειδή το ίδιο το σύστημα των αγώνων, έστω και εκείνης της εποχής που φαντάζει παιδαριώδες και αφελές σε σύγκριση με το σημερινό, δεν θα άφηνε μια τέτοια προσωπικότητα να γίνει φάρμερ όπως τουλάχιστον είχε δηλώσει ο ίδιος ότι ήθελε, μετά το πέρας της καριέρας του.





Το '66 με Lotus Cortina, αληθινός γεωμέτρης.

Τίποτα από αυτά δεν συνέβη. Ήταν Κυριακή 7 Απριλίου του '68 όταν ο Clark βρέθηκε στη Γερμανία σε μια άγνωστη πίστα για το ευρύ κοινό, αφού το Hockenheim θα έμπαινε για πρώτη φορά στο καλεντάρι της F1 τον Αύγουστο του '70 και για δεύτερη τον Ιούλιο του '77.

Σύμφωνα με όσα γνωρίζουμε ο Clark, φυσιολογικά, δεν θα είχε λόγο να ταξιδέψει εκεί, για έναν αγώνα F2. Θα ήταν πιο λογικό να συμμετάσχει στον BOAC 500 στο Brands Hatch, ένα γύρο του παγκόσμιου πρωταθλήματος Sportscar, που σε επίπεδο προβολής ήταν πολύ πιο σημαντικός. Αλλά μια σειρά συμβατικών υποχρεώσεων της Lotus και της Firestone έστειλε τον δύο φορές Παγκόσμιο πρωταθλητή στο Hockenheimring, όπου δεν θα υπήρχε καμιά ιδιαίτερη κάλυψη από τον βρετανικό Τύπο. Λέγεται μάλιστα πως την απόφαση αυτή, έλαβε ο ομαδάρχης Colin Chapman.



Τον Ιούλιο του '67 στη Becketts του Silverstone με Lotus 49. Τερμάτισε νικητής.

Ήταν μια άθλια μέρα από πλευράς καιρικών συνθηκών, κρύο με βροχή αλλά ο Clark δεν είχε τέτοιου είδους φοβίες, Η μορφή του σιρκουί δεν ήταν αυτή που ξέρουμε σήμερα. Η διαδρομή ήταν πολύ πιο γρήγορη και μεγαλύτερη (6.789 μ. τότε με 4.574 μ. σήμερα).
Στον πέμπτο γύρο του πρώτου αγώνα ο οδηγός, σε ένα πολύ γρήγορο σημείο, χάνει τον έλεγχο και το μονοθέσιο με ταχύτητα μεγαλύτερη των 200 χλ/ώρα συντρίβεται, ένεκα και της απουσίας μπαριέρας, σε παρακείμενα δένδρα. Ο Clark με κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις και θρυμματισμένο αυχένα εκπνέει σχεδόν επιτόπου. Το μονοθέσιο έχει γίνει κομμάτια. Τα αίτια του δυστυχήματος ποτέ δεν έγινε δυνατό να ερευνηθούν. Εικασίες μόνον.



Ούτε απόμαινε εκείνη την μοιραία Κυριακή του Απριλίου στο Hockenheimring

