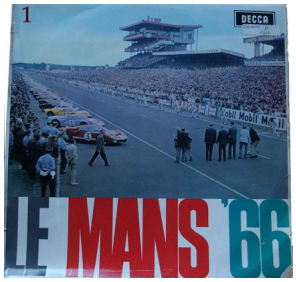
Καθώς σε λίγες ώρες ξεκινά ένας από τους αρχαιότερους, δυσκολότερους, σημαντικότερους αγώνες αυτοκινήτων, οι 24 ώρες του Le Man, ιδού ένα μικρό αφιέρωμα.



Με μερικά θέματα συμβιβάζεσαι γρήγορα και άκοπα. Καταλαβαίνεις ότι οι πιθανότητες να βρεθείς δίπλα σε κάτι σπουδαίο είναι μικρές και αν έχεις την άνεση του σκέφτεσθαι και την πολυτέλεια του συνεσθάνεσθαι ψάχνεις πια πιο κοντά σου για να ανακαλύψεις, άλλα σπουδαία.

Μπορώ λοιπόν να θυμηθώ, ότι στο τέλος του ’66 βρέθηκε στο σπίτι ένας δίσκος βινυλίου, της Decca, με τίτλο Le Mans ’66 (αριστερά). Ήταν η ηχογραφημένη περιγραφή του αγώνα με τις φωνές των Bruce McLaren, Graham Hill, Chris Amon, C arroll Shelby, τις ανάσες των κινητήρων και τις ιαχές κοινού. Το ’66 ήταν μια περίεργη χρονιά. Μέχρι τότε, η Scuderia είχε κερδίσει 9 φορές στη Γαλλία ενώ από το ‘60 ως το ’66 κέρδιζε αδιαλείπτως.

Το ’63 είχε προηγηθεί πρόταση από το Henry Ford το 2ο προς τον Enzo Ferrari για εξαγορά της Ferrari. Το πιο πιθανό είναι ότι την πρόταση την προκάλεσε ο πανούργος Ιταλός για να τον προσέξουν περισσότερο οι όμοροι της FIAT. Ο Commendatore αρνήθηκε, ο Ford

σα γνήσιος Αμερικανός (όπως και ο
McArthur
στις Φιλιππίνες κάποια 20τόσα χρόνια νωρίτερα) είπε:
«
I
'
ll
be
back
»
και το ’66 πραγματοποίησε την απειλή του.

Τότε, τα εργοστάσια Ford απασχολούσαν 365.000 εργάτες και κατασκεύαζαν περισσότερα από 4.000.000 οχήματα ετησίως. Στο Maranello έβρισκαν απασχόληση 450 εργαζόμενοι οι οποίοι κατασκεύαζαν όχι περισσότερα από 600 αυτοκίνητα ανά έτος. Κι όμως κέρδιζαν το
Le
Mans
, τα τελευταία έξι χρόνια.

Ο Henry Ford ψιθύρισε στο αυτί του διευθυντή Leo Beeb:

«Καλά θα κάνετε να κερδίσετε. Διαφορετικά…»

Έτσι στις αρχές του Ιουνίου, κατέφθασαν στη La Sarthe οκτώ (!) Ford GT 40 Mk.II, με επτάλιτρους V8
κινητήρες κάτω από ένα τόνο μάζα, κατανεμημένες σε τρεις ομάδες. Όταν οι Αμερικανοί θυμώνουν χάνουν το μέτρο και το παιχνίδι κρίνεται, πριν αρχίσει. Το έδειξε κι’ ο δεύτερος Μεγάλος πόλεμος του 20
ου
αιώνα. Μετά από εξαντλητικές δοκιμές σε όλη τη διάρκεια του χειμώνα πέραν από ταχύτητα, τα
GT
40 είχαν και αξιοπιστία.

Έτσι ξεκίνησαν την κούρσα με έναν ρυθμό φρενήρη, παρασύροντας τις συμμετοχές της Scu deria
οι οποίες ήλπιζαν ότι με την ελαφρύτερη τετράλιτρη 330 P3 μπορούσαν να διεκδικήσουν την νίκη. Οι ελπίδες όμως γρήγορα μετατράπηκαν σε απογοήτευση. Οι
Ludovico
Scarfiotti
-
Mike
Parkes
στον 123
ο
γύρο ενεπλάκησαν σε ατύχημα, οι
Pedro
Rodriguez
-
Richie
Ginther
εγκατέλειψαν στον 151
ο
από κιβώτιο ταχυτήτων και υπερθέρμανση του κινητήρα, ενώ τέλος οι
Lorenzo
Bandini
–
Jean
Guichet
έσπασαν το μοτέρ τους στο 226
ο
γύρο, σε μια απέλπιδα προσπάθεια να μην χάσουν την επαφή με τις θυελλωδώς προπορευόμενες MKII.

Ο Henry Ford II ήταν εκεί, γραβατοφορεμένος (φωτό 4) όλο το 24ωρο και όταν στις 16.00 της Κυριακής 19 Ιουνίου οι Bruce McLaren - Chris Amon, Ken Miles - Denis Hulme,
R
onnie Bucknum - Richard 'Dick' Hutcherson, ανέβηκαν στις τρείς πρώτες θέσεις του βάθρου, δήλωσε:
«Η προσπάθεια άξιζε τον κόπο»

Αυτά συνέβησαν τότε και το οικογενειακό πικάπ μετέφερε το πρωτόγνωρο κλίμα εκείνου του αγώνα στα αυτιά του μικρού Νικόλα.



1966. Ο Henry Ford II, στο Le Mans

Ανάμεσα σε εκείνους που εγακτέλειψαν στο 34ου Le Mans ήταν και ο Paddy Hopkirk. Ο Ιρλανδός
rally
man
πριν τρεις μόλις εβδομάδες είχε κερδίσει το ΙΔ’
Ακρόπολις «σκορπίζοντας» με το ερυθρόλευκο
Cooper
του τις
Lotus
Cortina
των
Soderstrom
,
Clark
και του σημαντικού
allrounder
,
Vic Elford
.

Ατυχώς ότι κέρδισε στις ειδικές το στερήθηκε στα γραφεία. Για την ιστορία, τα γεγονότα εκείνου του Ακρόπολις έχουν ως εξής: Για δεύτερη φορά μέσα σε εννέα χρόνια η πρώτη θέση κρίθηκε στα χαρτιά αφού επιβλήθηκε ποινή 570 βαθμών, εκ των υστέρων, στον P. Hop

kirk
και από πρώτος, βρέθηκε τρίτος με σύνολο 641 βαθμών ποινής. Η επίσημη αιτιολογία ήταν, ότι είχε προβεί σε επισκευές την ώρα που βρισκόταν στο χώρο επιτηρούμενης σταθμεύσεως του κοντρόλ της Λάρισας. Το όλο θέμα γεννήθηκε μετά τον αποκλεισμό των V
.
Elford
–
J
.
Davenport
λόγω της χρησιμοποίησης ενός συντομότερου, εκτός δρομολογίου, παρακαμπτηρίου δρόμου προκειμένου να κερδίσουν λίγο από το χαμένο χρόνο της επισκευής του κιβωτίου της Cortina
. Έγιναν όμως αντιληπτοί και αυτόματα αποκλείστηκαν.

Αυτή η εξέλιξη ήταν καταστροφή για την Ford που είχε εξασφαλίσει το κύπελλο κατασκευαστών και το περίμενε πως και πως. Έτσι ο
teem
manager
της ομάδας του μπλε οβάλ, Η
enry
Taylor
,
λαμβάνοντας τις αντίστοιχες εντολές ανακίνησε το θέμα του
control
της Λάρισας. Εκεί, τόσο ο
Hopkirk
όσο και άλλα αυτοκίνητα έκαναν επισκευές μέσα στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης του
control
διότι δεν υπήρχε χώρος να τις κάνουν έξω από αυτόν. Δόθηκαν κάποιες εξηγήσεις με τον controller
ο
ο
ποίος αρχικά σημείωσε το γεγονός, αργότερα όμως επειδή έγινε μαζικά η καταστρατήγηση του χώρου επιτηρούμενης στάθμευσης και από άλλα πληρώματα (λόγω ανωτέρας βίας και επειδή ακριβώς δεν υπήρχε χώρος έξω) το διέγραψε από τις σημειώσεις του.

Ο αποκλεισμός του Hopkirk όμως ήταν ο μόνος τρόπος να κερδίσει τη χαμένη δημοσιότητα η Ford. Ο Taylor λοιπόν έφερε το θέμα στους αγωνοδίκες, οι οποίοι με τη σειρά τους κάλεσαν τον controller,

Π. Μαυρομάτη, που βεβαίως δεν μπορούσε παρά να τους πληροφόρησε τα συμβάντα με ακρίβεια και τα περιθώρια στένεψαν για την
B
.
M
.
C
. Αυτή η ενέργεια, δεν μπορεί παρά να είναι ένα από τα σημεία αναστροφής των διαπροσωπικών σχέσεων στα διεθνή ράλυ, αφού οι δηλώσεις των πρωταγωνιστών εκεί οδηγούν.



Ότι του στέρησαν το '66, το κατέκτησε το '67, ο Ιρλανδός Paddy Hopkirk. Στην εικόνα κατεβαίνοντας την Τσούκα, στο ΙΕ' Δ.Ρ.Α.

Henry Taylor προς Stewart Turner τον συνάδελφό του στο στρατόπεδο της B.M.C.

«Παραμένω φίλος, αλλά αυτές είναι εντολές από τη διεύθυνση»

Timo Makinen προς κάθε ενδιαφερόμενο:

«Η Ford είναι η αιτία όλης της φασαρίας. Άστοχη ενέργεια. Από εδώ και στο εξής όσο φίλοι και να είμαστε με τους οδηγούς της, όπου πάνε θα πάμε. Και θα τους συντρίψουμε»

Έτσι μπορεί η Ford να απώλεσε το κατασκευαστών αλλά εκμεταλλεύτηκαν την ποινή του Hopkirk
με τον καλύτερο τρόπο τα δύο
Cortina
με τους
Sonderstrom
και Clark κάνοντας το 1 – 2.

Είναι η πρώτη φορά στην ιστορία του Ακρόπολις που δύο ίδια αυτοκίνητα ίδιου τύπου τερματίζουν έτσι (Το ’55 ήταν δυο Opel στις δυο πρώτες θέσεις αλλά ο νικητής Παπανδρέου είχε Kapitan, ενώ ο δεύτερος Πεσμαζόγλου Record)
.

Στην δικαιολογημένη απορία γιατί δεν αποκλείστηκαν οι υπόλοιποι που είχαν μπει στο control η
απάντηση είναι ότι καθώς ο
Hopkirk
ήταν πρώτος, υπήρχε μόνον το δικό του νούμερο καταχωρημένο, έτσι όταν άρχισαν να φθάνουν και οι υπόλοιποι το θέμα είχε λυθεί σε πρώτη φάση δεν κρατήθηκαν τα νούμερα των υπολοίπων, ήταν και νύκτα.

Όταν λοιπόν, ανακινήθηκε πάλι το ζήτημα υπήρχε μόνον το δικό του νούμερο συμμετοχής

(κάτω, δημοσιογραφική άποψη εποχής για το θέμα από το περιοδικό «Βολάν»).

ΕΤΟΣ Ι΄ ★ 'Ιούνιος 1966 ★ Τιμή Δραχ. 5 ★ 'Αρι

ΑΠΟΡΙΕΣ ΤΟΥ "ΒΟΛΑΝ„

Ο Χ Ι !

Τὸ Διεθνὲς Ράλλυ «'Ακρόπολις» δὲν εἶναι ἕνας συνηθισμένος αὐτοκιν
νας ἀγὼν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Πρωταθλήματος μὲ διεθνῆ εὔφημο
χώρας μας.

Οἱ ἑκάστοτε ὀργανωταὶ δὲν ἔχουν νὰ προσφέρουν πολλὰ πράγματα
ἀγωνιστάς, ἔχουν ὅμως κάτι πολύτιμον τὴν ἄψογον ὀργάνωσιν ἐκπορευ
ωνα παράδοσιν τοῦ ἀρχαίου 'Ελληνικοῦ πνεύματος. Αὐτὸ εἶναι τὸ μεγάλ
πολις» προσὸν τὸ ὁποῖον, τὸ ἐτίμησεν καὶ τὸ ἐπέβαλεν.

Οἱ ὀργανωταὶ τοῦ προσφάτου ΙΛ΄ Διεθνοῦς Ράλλυ 'Ακρόπολις μετά
Ράλλυ Μόντε Κάρλο κατέβαλον πᾶσαν προσπάθειαν νὰ μὴν ἐμπλακοῦν εἰς
βεροῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν 'Εργοστασίων, ἄλλως ὅμως ἠθέλησεν ἡ μοίρα
ἐνέπλεξαν εἰς τὴν διαμάχην ἀναφέρονται εἰς τὸ παραπλεύρως δημοσιευό
Δελτίου τῆς ΕΛΠΑ πρὸς ἄρσιν πάσης παρεξηγήσεως).

Καὶ τὸ ἀπόγευμα τῆς Δευτέρας 30 Μαΐου 1966 οἱ 'Αγωνοδίκαι τοῦ ΙΛ
ται τὴν ἔνστασιν ἑνὸς κολοσσοῦ, τῆς Φόρντ :

«... ἢ θὰ ἄρεται τὴν ποινὴν τοῦ "Ελφορντ καὶ τὸν ξαναβάζεται
χουμε καὶ ἐμεῖς κάποιο μυστικὸ γιὰ τὸν Χόπκιρκ (τὸν νικητή)...

Αὐτὰ περίπου ἔλεγεν ἡ ἔνστασις Φὸρντ ἡ ὁποία ἀφοῦ παρέμεινεν ἐπὶ
κ.κ. 'Αγωνοδικῶν ἀπεσύρθη. Δηλαδὴ ἔχετέ τα ὑπ' ὄψιν σας κύριοι, ἡ Φ
'Εδῶ ἀκριβῶς εἶναι τὸ λάθος. 'Αρκετοὶ ἐπίστευσαν ὅτι ἡ μικρὴ καὶ ἀδ
κ.κ. 'Αγωνοδίκας της δὲν θὰ τολμήση νὰ ἀντισταθῆ εἰς τὰ δύο μεγάλα
τήματα καὶ τὰ πράγματα θά μαγειρευτοῦν ὥστε νὰ μὴν μείνη κανεὶς δυσα

Οἱ "Ελληνες 'Αγωνοδίκαι περιβεβλημένοι τὴν τήβενον ποὺ τοὺς ἐ
των πρόγονοι ἀπήντησαν μονολεκτικῶς καὶ ὅπως ἤρμοζεν "Οχι...

"Οχι κύριοι, νικητὴς εἰς τὸν μεγάλο ἀγῶνα δὲν θὰ βγῆ ποτὲ μέ συ
παρὸν οὔτε εἰς τὸ μέλλον ΟΧΙ.

Τιμὴ καὶ δόξα εἰς τοὺς "Ελληνας ἀγωνοδίκας. 'Ωδήγησαν τὴν ΕΛΠΑ εἰ
ὑψηλὰ τὸ 'Ελληνικὸ ὄνομα καὶ ἐστερέωσαν ὅσον οὐδεὶς τὸ Ράλλυ «'Ακρ
Τὸ ΙΔ΄ ΔΡΑ εἶναι χωρὶς νικητὴν ἀκόμα, ἡ αἴγλη ὅμως τοῦ 'Ελληνικ
ἀμείωτος. "Οχι κύριοι δὲν εἶναι ἡ πρώτη φορὰ ποὺ δὲν ὑποτασσόμεθα εἰ

Το επόμενο κείμενο γοητεία του", όπως το '72 με την περίφημη ταινία του Lee Katzin. Η ακαταμάχητη Steve


5
Steve McQueen takes you for a drive in the country.
The country is France. The drive is at 200 MPH!
STEVE McQUEEN
"LE MANS"
20
A CINEMA CENTER FILMS PRESENTATION
Written by HARRY KLEINER · Music by MICHEL LEGRAND
Executive Producer ROBERT E. RELYEA · Produced by JACK N. REDDISH
Directed by LEE H. KATZIN · A SOLAR PRODUCTION · PANAVISION® Color by DE LUXE®
A NATIONAL GENERAL PICTURES RELEASE G


8
Mobil
BRIDGESTONE

