

Την είχε αναρτήσει στον τοίχο, δίπλα από το παράθυρο. Ήταν η πρώτη φορά που την πρόσεχα και είμαι βέβαιος ότι δεν βρισκόταν εκεί παλιότερα. Μέσα στο κάδρο, ο Γιάννης ⁽¹⁾, εικονιζόταν νεότερος, στο

box

της

B

ritish

R

acing

M

otors, με τις κάμερες και το μαγνητόφωνο στους ώμους, απέναντι από μια ξανθή κυρία με ταγέρ, με την οποία τον χώριζε η ουρά μιας H16.

Η περιέργεια, μοιραία, με ώθησε στα ερωτήματα: που, πότε, πως, ποιός.

Οκτώβριος του '66 λοιπόν, ο Γιάννης είναι 22 ετών, σπουδάζει πολιτικές επιστήμες στην Ν. Υόρκη και το πρώτο Σαββατοκύριακο του μήνα βρίσκεται στο Watkins Glen, για να παρακολουθήσει και να γράψει, τον προτελευταίο αγώνα του πρωταθλήματος της χρονιάς, και τον έκτο που διοργανώθηκε σε εκείνη την πίστα στο θεσμό της

F

1.

- *Να υποθέσω ότι η F1 έλεγε περισσότερα για σένα από τις σπουδές σου;* (ερωτώ)

- *Έχεις το λόγο της τιμής μου για αυτό!* (απαντά).



Στα αριστερά του, εικονίζεται η Jean Owen, σύζυγος του Luis Stanley, ο οποίος εκείνη την εποχή, διαχειρίζεται την Owen Racing Organisation, που ανήκει στον Sir Alfred George Beech Owen πατέρα της Jean

·
Η B.R.M. έχει κάνει ήδη το double , το '62 καθώς ο Graham Hill έχοντας κερδίσει τον πρώτο του τίτλο, προσφέρει με τη βοήθεια του Richie Ginther και τον τίτλο των Κατασκευαστών, στην ομάδα.

Το '63, το '64 και το '65, B.R.M, τερμάτισε δεύτερη πίσω από Lotus, Ferrari και Lotus αντίστοιχα. Έκτοτε η πορεία της ήταν πτωτική. Το '66, χρονιά κυριαρχίας του Jack Brabham , του πρώτου και μόνου μέχρι στιγμής, οδηγού που κέρδισε πρωτάθλημα με μονοθέσιο που έφερε το όνομά του, κατρακύλισε στην 5η θέση.

Ας υπενθυμίσουμε ότι το '66 είναι έτος αλλαγής κανονισμών. Οι κινητήρες από 1.500 κ.εκ. ανεβαίνουν στα τρία λίτρα, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα χρήσης κινητήρων 1.500 κ.εκ με συμπίεστη. Επίσης, το ελάχιστο βάρος των μονοθεσίων αυξάνεται από 450 στα 500 κιλά . Ο

Jack και η ομάδα του, στο θέμα των κινητήρων, είχαν τη λύση της Repco από την ιδιαίτερη πατρίδα του.

Αντίθετα, η B.R.M. στους πρώτους αγώνες, βολεύτηκε με τον παλιό της ατμοσφαιρικό 1,5

λίτρου κινητήρα που με ένα oversize είχε ανεβάσει τον κυβισμό στα δυο λίτρα, αλλά προφανώς δεν μπορούσε να ανταγωνιστεί τα τρίλιτρα μοτέρ.

Για τις τρεις τελευταίες αναμετρήσεις, η ομάδα προτίμησε τον H16, τον τρίλιτρο 16κύλινδρο κινητήρα, ένα πολύ περίπλοκο σύνολο, καμωμένο από δύο επίπεδους 8κύλινδρους του 1,5 λίτρου ο ένας, τοποθετημένος πάνω στον άλλον, με συνδεδεμένους τους στρόφαλους. Το μοτέρ ήταν εντυπωσιακό και δυνατό, μα ταυτόχρονα, βαρύ και αναξιόπιστο. Τα αποτελέσματα δεν έρχονταν, οι συμμετοχές εγκατέλειπαν, έτσι γρήγορα το British Racing Motor, άλλαξε από τους πάντα πρόθυμους για σαρκασμό Βρετανούς, σε British Racing Misery.



Lotus 43 & BRM H 16. περίπλοκο ε; foto: Pieter Melissen από το Goodwood

Απάντηση σε όλους αυτούς όμως έδωσε ο Jimmy Clark. Ο Σκοτσέζος, πρωταθλητής από την προηγούμενη χρονιά, για δεύτερη φορά, για αυτό έφερε και το #1 στη Lotus 43, που οδήγησε εκείνη την Κυριακή με αυτόν τον κινητήρα, τον H16 της

B

.
R

.
M

. Στην εξέλιξη του αγώνα, εκμεταλλεύτηκε τις εγκαταλείψεις των

Lorenzo

Bandini

& Jack

Brabham και πέρασε την γραμμή του τερματισμού, πρώτος μετά από 108 γύρους. Ήταν η

πρώτη και μόνη νίκη του συγκεκριμένου κινητήρα σε
Grand
Prix, ήταν η πρώτη και η μοναδική φορά που τερμάτισε σε G.P.

Στον 32χρονο, γεννημένο στη Λιβύη, μεγαλωμένο στην Φλωρεντία Lorenzo, απέμεναν κάτι παραπάνω από επτά μήνες ζωής, στον επίσης 32χρονο, Σκοτσέζο αγρότη αλλά και δις παγκόσμιο πρωταθλητή Jimmy,
18. Έτσι ήταν η
F
1 τότε.

Να λοιπόν ο Γιάννης, εκείνον τον Οκτώβρη του '66, φορτωμένος με τον εξοπλισμό της εποχής, έχοντας ταξιδέψει τις τρεις και κάτι ώρες από την Αμερικάνικη μητρόπολη στο Watkins
Glen

.
- και ποιος σε έχει φωτογραφίσει ;

- Α ναι! Ήταν ο Νίκος ⁽²⁾. Πρέπει εκείνη την εποχή να είχε πλακωθεί με την Βλάχου, έφυγε από την «Μεσημβρινή», ήρθε στην Ν. Υόρκη και πήγαμε μαζί στο
W
G
.

Κοιτάζοντας την εικόνα, είχαμε ανοίξει κουβέντα, μιλώντας για οδηγούς, αυτοκίνητα, αλλά κυρίως για τις εποχές. Για εποχές τόσο διαφορετικές, που ο Γιάννης έζησε ως ρεπόρτερ, εγώ ως αναγνώστης.



Επιλογή: Ηρωικό παρτίδο στο τέλος της κούρσας για τον νικητή του γκραν πρι της Κόστας Ρίκας. Οριστικά ο αγώνας κέρδισε ο Νίκος Παναγιώτης. Ο αγώνας διεξήχθη στο πλαίσιο του πρωταθλήματος της Κόστας Ρίκας, με τον Νίκος Παναγιώτης να κερδίζει τον αγώνα με το αυτοκίνητο της ομάδας της Ρου...