

Ζούμε μια παράξενη εποχή. Αλλόκοτη. Την αποκοτιά της, υπογραμμίζει με τον πλέον emphaticό τρόπο η πανδημία. Φθινόπωρο 2020. Μια χρονιά, όπως εύστοχα και χαριτωμένα παρατήρησε κάποιος ότι θα πρέπει να αφαιρεθεί από την ηλικία μας, αφού κατ' ουσίαν δεν (την) ζούμε. Ασφαλώς, υπάρχει και η ακριβώς αντίθετη άποψη που υποστηρίζει ότι αυτός ο ύπουλος και, προς ώρας, αθεράπευτος covid-19, είναι ένα ακόμα σκαλοπάτι αυτογνωσίας, μια ακόμα, επί μέρους, ανάβαση στο ευρύτερο ανηφόρι της ζωής.

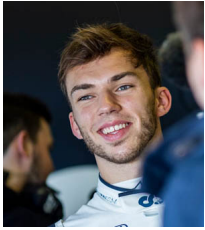


Monza. Σεπτέμβριος 2018. Άλλες εποχές, μακρινές.

Στο διεθνές motorsport, οι δυο πιο δημοφιλείς θεσμοί των τεσσάρων τροχών, βρίσκονται σε εξέλιξη, προσπαθώντας να μην χαθεί η χρονιά. Έτσι το πρώτο Σαβατοκύριακο του Σεπτεμβρίου η F1 βρέθηκε στην Monza και το W.R.C. πήγε για πρώτη φορά στην Εσθονία.

Στην διαβόητη πίστα της Λομβαρδίας η Merc δεν έκανε αυτό που κάνει από το 2014, από τότε που ξεκίνησε η υβριδική εποχή. Δεν επικράτησε.

Στον αποκαλούμενο ναό της ταχύτητας, οι εξέδρες που φιλοξενούν δεκάδες χιλιάδων θεατές, ήταν άδειες. Ολότελα άδειες. Εκεί που ο απόλυτος, πατριωτικοαγωνιστικός ενθουσιασμός των Ιταλών είναι να κερδίσει Ιταλός πιλότος σε Ιταλικό μονοθέσιο, έχει να συμβεί από το 1966. Φέτος βίωσαν, τηλεοπτικώς, μια πολύ περιεργή συνθήκη. Στις δοκιμές κατάταξης τα δυο κόκκινα μονοθέσια εκτός δεκάδας και ο μόνος Ιταλός πιλότος στην προτελευταία γραμμή εκκίνησης.



Στον αγώνα ο Γερμανός πρωταθλητής της Scuderia εγκατέλειψε όταν κατέρρευσε το σύστημα πέδησης και ο ταλαντούχος Μονεγάσκος είχε μια άσχημη έξοδο. Και εκεί που βίωσαν μια από τις πιο πικρές γεύσεις, η κόκκινη σημαία που ανέμιση μετά τη βίαιη έξοδο του Leclerc στη παραμπόλικά, η ποινή του Hamilton, το συνολικό ανακάτεμα της αγωνιστικής τράπουλας, η θεά τύχη και οι δεξιότητες της ομάδας έφεραν μια ολότελα αναπάντεχη, πλην όμως δίκαιη νίκη στην Alpha Tauri, τέως Toro Rosso, πρώην Minardi.

Μια κάποια παρηγοριά για την Ιταλία, όσο Ιταλική βέβαια είναι μια ομάδα που έχει ασφαλώς την έδρα της στη Faenza, αλλά οι ιδιοκτήτες της είναι Αυστριακοί, οι κινητήρες της είναι γιαπωνέζικοι ο ένας πιλότος της Ρώσος και ο έτερος Γάλλος.

Έστω και για εβδομάδα, μέχρι το Mugello, η Alpha Tauri έγινε κάτι σαν τον Άλφα Κενταύρου. Όπως εκείνος είναι ο λαμπρότερος αστέρας στον αστερισμό του Κενταύρου, έτσι και η Α.Τ. έγινε το λαμπρότερο αστέρι της F1. Και ο Pierre Gasly, αριστερά, στα 24 του χρόνια, ο πιο ευτυχισμένος άνθρωπος στην αρένα της F1.

Στα υπόλοιπα, τα ασημένια βέλη με το γερμανικό αστέρι, που έχουν έδρα το Brackley στο Northamptonshire του Ηνωμένου Βασιλείου αλλά φέτος είναι μαύρα, και ο συνήθης ύποπτος, ο Βρετανός οδηγός τους ενώ έκανε μια ήσυχη βόλτα, κι όλα συναινούσαν σε μια ακόμα άνετη νίκη, έκανε το λάθος. Έδειξε, όμως, αυτός ο ακατάβλητος μαχητής ότι δεν ξέρει να μάχεται μόνο για την πρώτη θέση. Κατάπιε όποιον βρέθηκε μπροστά του, κάλυψε περισσότερο από 30 δεύτερα μέσα σε 20 γύρους, έφθασε μέχρι την έβδομη θέση, τσίμπησε και το βαθμό του ταχύτερου γύρου και όλα δείχνουν ότι θα ισοφαρίσει το ρεκόρ του Schumacher με επτά τίτλους, η δε Merc ότι θα κατακτήσει δια περιπάτου το έβδομο τίτλο κατασκευαστών, σε μια άνοστη σεζόν, όπου το αλατοπίπερο και τις συγκινήσεις, τις

προσθέτουν τα απρόβλεπτα.

Σε αυτή τη Monza ζήσαμε και το τέλος εποχής της Williams. Η οικογένεια του sir Frank, δεν μπόρεσε να κρατηθεί σε ένα τόσο οικονομικά ανταγωνιστικό περιβάλλον και να κρατήσει, τη φυσική της παρουσία μέσα στο χώρο. Μετά από 7 πρωταθλήματα οδηγών, 9 κατασκευαστών, 43 χρόνια εμπλοκής, 114 νίκες, 128 poles, 133 ταχύτερους γύρους και 313 podiums από 727 εκκινήσεις, παραδίδει τη διαχείριση στην Dorilton Capital. Παρά το γεγονός ότι προτάθηκε στην Claire να κρατήσει τη θέση της εκείνη αρνήθηκε.



sir Frank Williams, 28 Απριλίου 2001, Καταλωνία. Patrick Head, 24 Μαΐου 2001 Monte Carlo.

Μια ομάδα που πέρα από τον sir Frank την περπάτησαν ονόματα όπως ο Patrick Head, ο Adrian Newey και ανέδειξε πρωταθλητές όπως ο Αυστραλός Alan Jones (1980), ο Φινλανδός Keke Rosberg (1982), ο Βραζιλιάνος Nelson Piquet (1987), ο Βρετανός Nigel Mansell (1992), ο Γάλλος Alain Prost (1993), ο Βρετανός Damon Hill (1996) και ο Καναδός Jacques Villeneuve (1997), χάνει την παραδοσιακή της μορφή και ιδιοκτησία της. Μια ομάδα που χρεώθηκε την απώλεια του Ayrton. Στην Monza έκανε η Claire την τελευταία της εμφάνιση σε ένα οπωσδήποτε φορτισμένο συγκινησιακά κλίμα.

Monza! Η πίστα με την μικρότερη διαφορά ανάμεσα στον νικητή τον δεύτερο αλλά και ανάμεσα στον πρώτο και τον πέμπτο (0.61''), το 1971. Η πίστα με τις περισσότερες προσπεράσεις για την διεκδίκηση της πρώτης θέσης (40 το 1965). Αλλά και η πίστα με την υψηλότερη μέση ωριαία ταχύτητα σε αγώνα της F1, (το 2003 με 247,5 χλμ/ώρα Schumi), με την υψηλότερη μέση ωριαία ταχύτητα σε γύρο κατά την διάρκεια του αγώνα (το 2004 με 257,3 χλμ/ώρα - Barrichello) και με την υψηλότερη μέση ωριαία ταχύτητα σε δοκιμές κατάταξης (φέτος με 264,3 ο Lewis). Αλλά και ο χώρος που έσβησαν από τη ζωή τρεις προσωπικότητες του χώρου. Το 1961 ο Wolfgang von Trips, που εκείνη τη χρονιά ήταν ο πιθανότερος πρωταθλητής, αν μπορούσε να ολοκληρώσει την κούρσα του τίτλου, το 1971 ο Jochen Rindt ο πρώτος και μόνος παγκόσμιος πρωταθλητής μετά θάνατον και το 1978 ο Ronnie Peterson σαφώς εν δυνάμει πρωταθλητής. Αυτά με την F1.

Στις ίδιες ημερομηνίες, στο W.R..C. και στην Εσθονία, τα πράγματα εξελίχθηκαν κάπως διαφορετικά. Χιλιάδες θεατών στοιβαγμένοι σε περιχαρακωμένα σημεία. Φλόγες πάνω από αψίδες σε άλματα, λευκά τόπια με άχυρο για να οριοθετούν το δρόμο, γιγαντοσθόνες σε ένα σόου με φόντο το ράλυ

Η μικρή πρόταση ΟΤΤ #1 γραμμένη πάνω στη στέγη κατοικίας, ένδειξη σεβασμού για τον ντόπιο παγκόσμιο πρωταθλητή, δίπλα στην ε.δ. Arula 2, μια από τις εννέα ειδικές, οκτώ από τις οποίες θα τελεστούν δυο φορές για να φτάσουν το συνολικό μήκος τους στα 232 χλμ.

Δεν τους άφησε παραπονούμενους ο Ott Tänak. Πρώτη νίκη στο πρώτο ράλυ Εσθονίας που

προσμετρούνταν στο παγκόσμιο πρωτάθλημα, μα και πρώτη νίκη με το κορεάτικο εργοστάσιο. Πανέμορφα τηλεοπτικά πλάνα μέσα στα δάση, πάνω σε κοκκινόχωμα σκαμμένο από τις υπερπροδυνάμεις των ταχύτερων rally cars που γύρισαν ποτέ τους τροχούς τους στον πλανήτη. Τέλος καλοκαιριού και το κίτρινο χρώμα στη φύση απουσιάζει. Μα τι χώρα είναι τούτη; Τι πρωτάθλημα είναι αυτό;

Και όσο έρχονται τέτοιες εικόνες, ξεχωρίζει η νοσταλγία για το παρελθόν.

Λίγες μέρες πριν ο [T.A](#) , έστειλε μια εικόνα που βρήκε κάπου στο διαδίκτυο. Μας γυρίζει 44 χρόνια και τρεις μήνες πίσω. Μάιος του 1976 και 23ο Δ.Ρ.Α.. Το παγκόσμιο πρωτάθλημα ράλυ κατασκευαστών, βρίσκεται στον τέταρτο μόλις χρόνο , ενώ το αντίστοιχο των οδηγών δεν έχει ακόμα θεσμοθετηθεί.



Εκκίνηση της δεύτερης ε.δ. του αγώνα. Ριτσώνα κατηφόρα. Αριστερά, ο σκαραβαίος του κριτή με το ιατρικό σήμα και το αυτοκόλλητο ΟΜΑΣ ΠΑΛΑΣ, προφανώς μέλος της λέσχης των νοτίων προαστίων που βοηθούσε στην οργάνωση του αγώνα. Με λευκή περιβολή ο κριτής μόλις έχει σηκώσει τη σημαία και ο [Bjorn Waldegård](#) σπινάρει τη Stratos.

Μετά από 4 λεπτά και 47 δευτερόλεπτα θα ολοκληρώσει την ε.δ. γράφοντας το πρώτο χρόνο δυο δευτερά μπροστά από τον ομόσταβλο Lelle Pinto, δύο και από τον κασκαντέρ Ragnioti με την A310, έξι από την τρίτη Stratos του Mauro Pregliasco και οκτώ από την A110 του «Σιρόκο». Οι [O. Andersson](#) (Celica), H. Mikkola (Corolla Levin), [H. Källström](#) (Datsun 160 J) S. Mehta (Datsun 710 J), αρκετά πιο κάτω. Πίσω από την Stratos του Σουηδού διακρίνεται η άλλη Stratos του Pinto, η Celica του Andersson και η Levin του Mikkola.



Δυο - τρεις ώρες νωρίτερα, με την ίδια σειρά είχαν αναχωρήσει από την Διονυσίου Αρεοπαγίτου με φορά προς την Αποστόλου Παύλου, όπου στον 21ο αιώνα, δεν κυλούν πια τους τροχούς τους τροχοφόρα.



Λίγες ακόμα στιγμές νωρίτερα, ο «Σιρόκο» που η A 110 του, μετρούσε την έβδομη αγωνιστική χρονιά της και το έκτο της Δ.Ρ.Α, συνομιλεί με τον Jacques Jaubert, συνοδηγό του Ragnioti, μπροστά στην επιβλητική μουσούδα της A 310, η οποία θα προηγηθεί από την 17η έως την 37η ε.δ. όταν εγκατέλειψε από σπασμένο ψαλίδι στο Ζεμενό.

Ο Έλληνας οδηγός, ολοκλήρωσε στην δεύτερη θέση, Μέχρι την πρώτη Καλαμπάκα ήταν στην πρώτη τριάδα με όλους μέσα. Έτσι με το πουκάμισο και το κοτλέ παντελόνι όπως και ο Γάλλος συνοδηγός. Το 26ο Δ.Ρ.Α. είχε μήκος 2.772 χιλιόμετρα, περιλάμβανε 51 ε.δ. συνολικού μήκους 700 χιλιομέτρων. Ξεκίνησαν 126 πληρώματα, 57 από αυτά Ελληνικά, τερμάτισαν 34 τα μισά ήταν ημεδαπά. Σε μια εποχή χωρίς social media, δίχως τις πανταχού παρούσες τηλεοπτικές κάμερες, και χωρίς, όλως προσφάτως, μάσκες που πάλλονται στο

ρυθμό της ομιλίας των συνεντευξιζόμενων.

Και όσο έρχονται τέτοιες εικόνες, ξεχωρίζει η νοσταλγία για το παρελθόν.