Λίγες λέξεις, στο κλείσιμο των σαράντα χρόνων, για την απώ λεια του νεαρού Έλληνα πρωταθλητή.



Κοινό ενδυματολογικό χαρακτηριστικό το λευκό μακό με τις μπλε μπορντούρες που φορούσε σχεδόν πάντα στις αγωνιστικές του εξορμήσεις. Στα μαυροάσπαρα φιλμ του Φώτη Φλώρου πρωτοεμφανίζεται με αυτό στη Ρόδο του ’66 όπου εξασφάλισε την πρώτη του νίκη, ενώ και πέντε χρόνια αργότερα, πάλι στη Ρόδο, στον μοιραίο αγώνα τον Οκτώβριο του ’71, αυτό φορούσε.

Το sport του αυτοκινήτου, ήταν εξ΄ ορισμού επικίνδυνο. Όσο πιο υψηλό το επίπεδο, όσο πιο έντονος ο ανταγωνισμός, τόσο αυξανόταν η επικινδυνότητά του. Οι ανθρώπινες απώλειες ήταν πάντα ένα δυσάρεστο όσο και απαραίτητο, ως απεδείχθη, τμήμα άλλα και τίμημα μα και η ειδοποιός διαφορά του με σχεδόν όλες τις υπόλοιπες θεσμοθετημένες αθλητικές δραστηριότητες.

Ένα μεγάλο σύνολο από εξαίρετους ανθρώπους και θαρραλέους χειριστές έχασε τη ζωή του και κάποιοι από αυτούς εν ώρα αγώνων, τη στιγμή της παράστασης. Μπροστά σε κοινό, ή αργότερα ενώπιον της πανταχού παρούσας τηλεόρασης. Μερικοί ήταν άτυχοι, όση ατυχία μπορεί κανείς να εντοπίσει στους αγώνες, ενώ άλλοι προσπάθησαν περισσότερο από το θεωρούμενο ως λογικό.

Κυνικά ίσως, αλλά ρεαλιστικά και με ακρίβεια που αφορούσε τουλάχιστον την εποχή του, το θέμα το περιέγραψε ο Βρετανός δημοσιογράφος Gregor Grant, κυρίαρχη πέννα στο περιοδικό « Autosport». Αμέσως μετά το θάνατο του de Portago κατά τη διάρκεια του τελευταίου Mille Miglia της ιστορίας (1957) σημείωνε:

«Η απώλεια του de Portago φέρνει επί σκηνής δύο τετριμμένους βρετανικούς αφορισμούς. Ο πρώτος λέει ότι:

- Στα μότοσπορ γίνεσαι κάθε μέρα ολοένα και καλύτερος, έως την μέρα που σκοτώνεσαι.

Ενώ ο δεύτερος, λιγότερο αισιόδοξος αναφέρει:

- Υπάρχουν δύο είδη οδηγών αγώνων. Εκείνοι που χάνουν τη ζωή τους πριν αναγνωριστούν και εκείνοι που τη χάνουν μετά.»

Από το Φθινόπωρο του ’63, όταν έχασε τη ζωή του ο Τάκης Τσερκάκης στο Φθινοπωρινό ράλυ, έως τον Οκτώβρη του ’71, είχαν μεσολαβήσει οκτώ χρόνια μέσα στα οποία συνέβησαν πολλές και σημαντικές αλλαγές σε κάθε πτυχή του αθλήματος. Το αυτό και για τον τύπο

που κάλυπτε τους αγώνες.

Τριανταέξι χρόνια μετά το δυστύχημα της Ρόδου, ο Περικλής Φωτιάδης, είχε διατυπώσει, σε συνομιλία μας, μια θεωρία σύμφωνα με την οποία η απώλεια του Γιάννη είχε κάποιες κοινωνικές και αγωνιστικές προεκτάσεις.

-«Νομίζω ότι μας ζήλευαν, ακόμα πιο πολύ το Γιάννη ο οποίος έκανε ότι έκανε αλλά, αλλά αντίθετα με εμένα, ήταν πολύ σοβαρός. Δεν σου έδινε το δικαίωμα για παρατηρήσεις ή επικρίσεις. Αν ήθελε σε κρατούσε σε απόσταση με μια αυστηρότητα περίεργη για την ηλικία του. Αυτό ουδόλως τον εμπόδιζε να τα σπάει στα μπουζούκια, πλην όμως δικαιώματα δεν έδινε. Η όλη συμπεριφορά μας σε κάποιους δεν άρεσε αφού είμαστε πολύ νέοι, ζούσαμε πολύ έντονα, σε έναν κόσμο που τότε δεν ήταν συνηθισμένος σε κάτι τέτοιο, είχαμε τις δικές μας δουλειές, είχαμε οικονομική άνεση και ισχύ, και όλο αυτό το πλέγμα, μοιραία ίσως δημιουργούσε αντιπάθειες.»

Για το συμβάν στη Ρόδο είχε πει:

«Νομίζω ότι μια από τις αιτίες που συνέβη ό,τι συνέβη στον Γιάννη στη Ρόδο ήταν η στάση του Τύπου απέναντί του. Τον πείραζε η στάση αυτή, ήταν ενοχλητική, καμία φορά ειρωνική, αφού τον χτυπούσε ότι δεν οδηγούσε καλά, ότι όλο "το αυτοκίνητο έφταιγε" κ.λπ. Το είχαμε συζητήσει το θέμα πολλές, πάρα πολλές φορές. Τρώγαμε μαζί τις Κυριακές τα μεσημέρια και το είχαμε θίξει. Ήταν ένας χαρακτήρας που έδειχνε αυστηρός, απόλυτος, συχνά σκληρός, αλλά στο βάθος ήταν τρυφερός, ίσως και ευάλωτος. Κάθε χαρακτήρας μπορεί ν' αντέξει πολλά, αλλά να έρθει κάτι μικρό, κάτι αμελητέο και να τον κάμψει»

Ένα μικρό δείγμα μιας ευρύτερης έρευνας, σε βάθος 3 περίπου ετών στα δημοσιεύματα της εποχής, αποκαλύπτει ότι, σε ένα μεγάλο βαθμό, ο Περικλής έχει δίκιο. Από τι στιγμή που ο Γιάννης άφησε την GTA για την λευκή 1750 η κριτική του ειδικού τύπου σκλήρυνε. Τα άτυχα αποτελέσματα πλήθαιναν και μαζί τους οι αρνητικές, ενίοτε και απορριπτικές απόψεις.

Η ΜΑΧΗ ἦταν λίγο σκληρή, εἶχε τὶς ἐκπλήξεις της καί, τελικῶς κατέληξε μὲ περιφανῆ νίκη τοῦ πρωταθλητοῦ Ταχύτητος 1968 «Εἴπωρχ», ὁ ὁποῖος, μὲ τὴν B.M.W. 2002 Ti», ἔφερε τὸν καλύτερο χρόνο (2΄27΄΄0) στὴν προχθεσινὴ ἀνάβασι τοῦ Καλάμου, ποὺ ὠργάνωσε ἡ «ΑΛΦΑ» Καλαμακίου. Δεύτερος, μὲ διαφορὰ δευτερολέπτων, τερμάτισε ὁ Καπετανάκης, ἐπίσης μὲ «B.M.W. 2002 Ti» καὶ χρόνο 2΄30΄΄1. Ἀλλὰ ἡ ἔκπληξις τοῦ ἀγῶνος ἦταν ὁ Σταῦρος Ζαλμᾶς (Κοῦπερ «Σ») μὲ 2΄34΄΄5 καὶ ὁ «Βολέων» («Ἔσκορτ Τ. Κ.») 2΄37΄΄6. Ἡ «ἀντίθετη» ἔκπληξις ἦταν ὁ «Μαῦρος» («G.T.A.») στὴν 6η θέσι μὲ 2΄38΄΄1. Ἀπὸ τὰ 59 αὐτοκίνητα, ποὺ εἶχαν δηλώσει συμμετοχή, συναγωνίσθηκαν τελικῶς τὰ 52. Πρὶν ἀπὸ τὰ αὐτοκίνητα ἔκαμαν ἀνάβασι 14 μοτοσυκλέττες, νικητὴς τῶν ὁποίων ἀνεδείχθη ὁ Γκουντούφας μὲ «Χόντα» καὶ μὲ χρόνο 2΄43΄΄2.

ΕΘΝΟΣ
Τρίτη 25 Φεβρουαρίου 1969

Ὁ Γιάννης Μεϊμαρίδης «Μαῦρος» ἦλθε γιὰ νὰ διεκδικήση καὶ αὐτὸς μαζὶ μὲ τὸν Τζόννυ Πεσμαζόγλου τὸ Πρωτάθλημα Ἀναβάσεων. Ἡ ἄσπρη 1750 ἀπ' τὴν Ὠτοντέλτα, μὲ τὰ 230 καὶ ἴσως περισσότερα ἄλογα, ἦλθε πάνω σὲ τρέϊλερ. Παρ' ὅλα αὐτά, ἦταν πιὸ ἀργὴ καὶ ἀπὸ τὴν Γκορντίνι. Ἔκανε 3΄12΄΄8 γιὰ ν' ἀνέβη στὴν τέταρτη θέσι, ποὺ δὲν ἦταν ἀρκετὴ γιὰ νὰ κατακτήση τὸ πρωτάθλημα. Λένε ὅτι γι' αὐτὸ φταίει ἡ ἴδια ἡ GTA, ποὺ δὲν κρατάει στὸν δρόμο ὅπως ἡ παλιά. Πάντως καὶ ἡ ὁδήγησι τοῦ «Μαύρου» δὲν ἦταν αὐτὴ ποὺ ὅλοι μας ξέρουμε.

auto ΕΞΠΡΕΣ
1ος 1970 σ.53

ΟΛΟΙ ΑΠΟΡΟΥΝ γιὰ τὴν «κατάπτωσι» τῶν χρόνων τοῦ Μαύρου. Ὁ χρόνος του στὴν Πάρνηθα, δείχνει ὅτι ὁ συμπαθὴς ὁδηγὸς εἶναι 1 δευτερόλεπτο σὲ κάθε ἕνα ἀπὸ τὰ τέσσαρα χιλιομετρα τῆς διαδρομῆς, πίσω ἀπὸ τὴν παλιὰ 2002 τοῦ Τσινιβίδη. Μερικοὶ ὑποστηρίζουν πὼς τὰ ἀποθέματα τοῦ «Μαύρου» ἔχουν τελειώσει...

Απογευματινή
Απρίλιος 1970

Οἱ «Μαῦρος» καὶ Φωτιάδης βρέθηκαν στὴν 5η καὶ 6η θέσι. Γιὰ τὸν Φωτιάδη καὶ τὸ αὐτοκίνητό του ἡ 6η θέσι δὲν ἦταν ἰδιαίτερα ἄσχημη, γιὰ τὸν «Μαῦρο» ὅμως...

auto ΕΞΠΡΕΣ
5ος 1970 σ.76

Ὁ Γιάννης «Μαῦρος» μέσα σ' ἕνα ἀπὸ τὰ ταχύτερα αὐτοκίνητα, δὲν φάνηκε καθόλου. Βρισκόταν στοὺς 5 πρώτους γύρους 3ος— 4ος καὶ 5ος, ὥσπου μπῆκε στὰ πίτς. Ὅταν ξαναβγῆκε ἦταν ἤδη πολὺ ἀργά. Ἐγκατέλειψε στὸν 13ο γῦρο, ἀφοῦ ἀπογοήτευσε τοὺς θαυμαστές του.

auto Σαλόνι 1970
σ.381

Ὁ «Μαῦρος» τερμάτισε τέταρτος μὲ τὴν κίτρινη Τζὲ Τὲ Ἄμ ἡ ὁποία τερμάτισε, ἐπὶ τέλους, ἕνα ἀγώνα ἀλλὰ μᾶς δημιούργησε κι ἄλλα ἐρωτηματικά. Αὐτὸ τὸ αὐτοκίνητο ἀξίζει τὴν τέταρτη θέσι ἢ τὴν πρώτη — ἕνα ἐκ τῶν ἐρωτημάτων μας.

ωτο τουρίσμ
10 9ου 1971 σ.71



