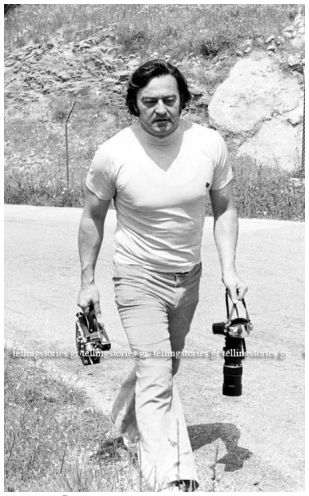


Ο Νίκος Γραμματικόπουλος, συγκέντρωσε πάνω του ένα σπάνιο και ασύνηθες κράμα ιδιοτήτων. Είχε ένα δουλεμένο σε υψηλό επίπεδο, για την εποχή του, μυϊκό όγκο, ο οποίος συνέθετε ένα ισχυρό, ανδροπρεπές κορμί.

Μέσα σε αυτό το παράστημα όμως, καιροφυλαχτούσε μια ευαίσθητη καλλιτεχνική ψυχή, που μετουσίωνε την ευαισθησία σε δημιουργία καθώς και μια διαμόρφωση φωνής, ισότιμη λυρικού ποιητή.

Οι δυο αυτοί ετερόκλητοι παράγοντες, έσιαξαν το ξεχωριστό σύνολο του Νίκου. Έτσι το πρωί, θα καθόταν σε γωνία απρόσμενη για να κινηματογραφήσει με τα δικά του ποιοτικά στάνταρτς έναν αγώνα μηχανοκίνητων και το βράδυ θα απήγγειλε κάποιους στίχους του Ρεμπώ, υπό το φως του κηρίων.

Γεννημένος στην πρωτεύουσα της Σοβιετίας, 18 χρόνια μετά τον Οκτώβρη τους, είχε αποκτήσει σημαντικά εφόδια κλασσικής παιδείας, που φρόντισε στην πορεία ολοένα να τα πλουτίζει. Ήταν μεγάλη η τύχη του Ελληνικού μότορσπορ, που βρέθηκε στο διάβα του, ο Νίκος. Πιθανότατα δε, ήταν και αντίστοιχα μεγάλη πολυτέλεια.

Κυριακή, 21η Απριλίου του ’74. Κρεμαστός Λαγός. Βηματίζει στην διαδρομή της ανάβασης της Βούλας, κρατώ ντας σ το δεξί χέρι μια 16άρα Bolex και στο αριστερό μια 135 με τηλεφακό.

Ήταν ο μοναδικός συνειδητός, αγωνιστικός κινηματογραφιστής εκείνης της εποχής.

Παρώ ν στο σκηνικό του ελληνικού μότορσπορ από το ’69 έχει φωτίσει και μοντάρει χιλιόμετρα φιλμ, ατυχώ ς όμως, μερικά από τα καλύτερα έχουν απολεσθεί.

Ήταν ευτυχής συγκυρία που βρέθηκαν χρηματοδότες του χώρου, κυρίως εισαγωγικές εταιρείες αυτοκινήτων, ώστε να υπάρξουν οι οικονομικές δυνατότητες να αποτυπώσει ο Νίκος στο σελυλόιντ, γεγονότα, πρόσωπα, ανδραγαθήματα.

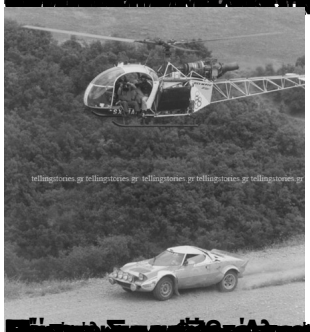
Πρόχειρα και ελπίζω όχι λανθασμένα, ας αναφέρω, ανάμεσα σε άλλες, την Μότορ Ελλάς του Περικλή Φωτιάδη (Alfa Romeo), την Κοντέλλης του Δημήτρη Παντ ελεημονίτη (Ford)
, την Μαμιδάκης (Lada).

Τότε τα πράγματα, σε τεχνικό επίπεδο, ήταν δύσκολα. Ο συγχρονισμός εικόνας και ήχου πρόβλημα σύνθετο, κι όλα όσα σήμερα φαίνονται ευκολότερα και ταχύτερα με τη χρήση της ψηφιακής τεχνολογίας, τότε ήταν σύνθετη τεχνική και τέχνη. Αν δε, επιδίωκες το διαφορετικό, απαιτούσε και ρίσκα η λήψη.

Πρωτοπόρος στην Ελλάδα σε αυτό το θέμα, δεν φοβόταν να κρεμαστεί από τα ελικόπτερα για μοναδικά πλάνα, γεγονός που παρ’ ολίγο να στοχίσει τη ζωή του, όταν το Aluette της Ολυμπιακής με κάπτεν τον δεξιοτέχνη Νίκο Σαρρή κατέπεσε, τον Μάιο του ’81 σε σταροχώραφο έξω από το Πλατανάκι Βοιωτίας.

PIRELLI
ΑΦΕΤΗΡΙΑ
SERVICE
AUTOMARCH
ABARTH
EI-2001

[illegible]



[illegible]

[illegible]

ΑΘΗΝΑ
ΑΘΗΝΑΙΝΟ
ΜΟΕΧΑ

[illegible]