GRAHAM HILL

Nacido en Hampstead ,Londres, el 15 de Febrero de 1929, Norman Graham Hill fue un popular piloto automovilista del más alto nivel. En 1946, Hill había empezado a competir en scramble y moto-cross con una Velocette 350 cm3 de 1936, sustituída más tarde por una Matchless 500 cm3 de 1947; pero un grave accidente (como resultado del cual le quedó una pierna 2 cm más corta) le movió a dejar la moto y dedicarse al remo. Curiosamente, hasta 1952 no obtiene el carnet para conducir automóviles y aún tarda un año en comprarse su primer coche, un pacífico Morris Eight. Su primer contacto con un auto de carreras fue poco después, a los 24 años, alquilando en Brands Hatch, a cinco chelines por vuelta, un Cooper-JAP 500 cm3 de fórmula lll. Las cuatro vueltas que puede dar fascinan a Graham, la afición se apodera de él y en 1954 contacta con el Universal Motor Racing Club de Brands Hatch.

Trabajó como mecánico de la escudería Lotus. Debuta en el Grand Prix de Mónaco 1958 con un Lotus-Coventry Climax. Su primer punto de campeonato lo consigue en Monza esa temporada. La siguiente continúa con Lotus, pero sin éxito (7º en Zandvoort). En 1960 corre para la BRM (3º en Zandvoort), lo mismo que en 1961 (5º en Watkins Glen). Pero en 1962 el BRM está a punto y Graham ganará en Zandvoort, NürburgRing, Monza y East London, coronándose campeón del mundo por primera vez. Con BRM siguió hasta 1966, y con Lotus de 1967 a 1970.

Después de su segundo título mundial en 1968, Graham Hill había recibido de la reina el nombramiento de caballero de la orden del imperio británico. Ese mismo año se le concedía por tercera vez la Medalla de Oro del BARC. Gérard Crombac, que conocía a Hill desde 1954, dice de él que "más aún que un campeón de prestigioso palmarés, Graham era el Embajador del Deporte del Automóvil, aquel a quien se invitaba desde el último confín del mundo para que tomara la palabra en un banquete, aquel que era universalmente conocido, apreciado y querido", casi exactamente lo mismo que Hill opinaba de su admirado Juan-Manuel Fangio.

Parece imposible que, empezando a conducir autos tan tarde, pudiese llegar a ser un as. Además, quizá no se tratara de un campeón de dotes innatas, como Rosemeyer, Fangio, Clark o Schumacher, pero sus reflejos, su tesón y su capacidad para adaptarse y aprender debían ser fuera de lo común: comenzó a esquiar y a pilotar aviones al filo de los cuarenta años. También asombraba su entrega a lo más aburrido del oficio de piloto, como los entrenamientos, las revisiones metódicas y la escrupulosa planificación, procurando no dejar nada al azar. Y a la obstinación y el coraje se unía la pasión que su trabajo le provocaba. En el Gran Premio de Estados Unidos de 1969, en Watkins Glenn, se fracturó ambas piernas en un accidente muy grave. Era la ocasión de pensar en una retirada honrosa, aconsejada por la edad y por el logro de casi todo lo que la competición podía ofrecerle. Los médicos le auguraron un año de rehabilitación hasta el restablecimiento pleno, pero a los cuatro meses Graham conquistaba un punto en el Grand Prix de Suráfrica de 1970.

www.enquiralto.com

Ese mismo 1969 publicaría un libro de recuerdos, “Life at the Limit” (del que el crítico de “The Sunday Times” dijo que se trataba de la mejor biografía de un piloto de carreras que jamás había leído), y en la última etapa de su historial se reconvirtió en patrocinador, jefe de equipo y constructor del fórmula l que llevaba su nombre, no sin antes mostrar otros chispazos de su talento de piloto, por si hiciera falta: victoria en fórmula l (International Trophy 1971, en Silverstone), victorias en fórmula ll (Thruxton 1971, tras un feroz duelo con Ronnie Peterson; Gran Premio de la Lotería de Monza 1972), exhibición de pilotaje acrobático para la galería, tras haberse retrasado por una parada en boxes (Hockenheim 1972 fórmula ll)... En 1971 y 1972 corrió para Jack Brabham.

La historia se repetía en Oulton Park 1972, el 16 de Septiembre. En la vuelta de lanzamiento, Graham se marca un soberbio derrape antes de calentar lo suficiente sus neumáticos, lo cual le deja en la cola de los fórmula II presentes, en manos de pilotos consagrados y jóvenes ambiciosos: Emerson Fittipaldi, Tim Schenken, Mike Hailwood, Jean-Pierre Jabouille, Peter Gethin, Wilson Fittipaldi, Ronnie Peterson, Jean-Pierre Jaussaud, James Hunt, Andrea DeAdamich, Patrick Depailler, Niki Lauda, Vittorio Brambilla, Henri Pescarolo, Carlos-Alberto Reutemann, Xavier Perrot, José Dolhem, Silvio Moser, Dave Morgan...; en fin, hasta 30. Pero, uniendo a su sabiduría un ardor de principiante, emprenderá una magnífica remontada que le llevará a clasificar 5º su Brabham BT38. En el Grand Prix de Suecia 1974 volvería a puntuar, su último punto en un Grand Prix FIA (6º). En 1973 fue oficial de Shadow, y en 1974 y 1975 utilizó los Lola promovidos por él, que acabarían llamándose Embassy Hill.

Graham se mató a los mandos de su Piper PA-23 Aztec el sábado 29 de Noviembre de 1975, al intentar aterrizar en el aeropuerto de Elstree –muy cerca de su domicilio– en condiciones difíciles. Desde Heathrow le comunicaron que Elstree se hallaba con niebla, aconsejándole que tomase tierra en Stansted; pero Hill conocía muy bien su aeropuerto habitual y se arriesgó. Desgraciadamente, debió fallarle el altímetro porque, en la aproximación, el bimotor se enganchó con un tendido eléctrico y fue a estrellarse en el campo de golf de Arkley, que Hill frecuentaba a menudo. Con él viajaba lo principal del equipo Embassy Hill, puesto que retornaban de unas sesiones de pruebas sobre el circuito Paul-Ricard/Le Castellet con su nuevo monoplaza, el Hill GH2. Los seis ocupantes murieron: además de Hill, el ingeniero diseñador Andy Smallman (de 24 años), su ayudante Tony Alcock, Ray Brimble (director deportivo, de 34 años) y Terry Richards (mecánico), así como el piloto Tony Brise.

Entre otros muchos sitios, a Graham se le recuerda en Brands Hatch, donde el tramo de circuito comprendido entre Druids Bend y Cooper Straight, que incluye una rápida curva a izquierdas, pasó a llamarse Graham Hill. En el Albert Park de Melbourne, la Hill Curve se sitúa después de la de Waite y antes de la de Ascari. Como en varios otros lugares, en Bourne (Lincolnshire) hay un Road Graham Hill. En el Hall of Honor del AARWBA fue incluído en 1989, y en el International Motorsports Hall of Fame en 1990 . Por otra parte, el que su hijo Damon Hill llegara a conquistar el campeonato mundial de 1996 podría atribuírsele como una victoria póstuma, siendo así la primera ocasión en que dos pilotos, padre e hijo, obtenían el título mundial.

www.enquirauto.com