

Έχει καταγραφεί πως όταν ο Κολόμβος ξεκίνησε την πορεία του με τις τρεις καραβέλες προς τον άγνωστο απέραντο ωκεανό, είχε ειδοποιήσει τον υπεύθυνο προμηθειών να τον ενημερώσει πότε οι βασικές τροφές και το πόσιμο νερό θα είχαν καταναλωθεί κατά το ήμισυ, έτσι ώστε να μπορούσε να επιστρέψει πίσω, αν μέχρι εκείνο το σημείο δεν είχε συναντήσει στεριά. Σαν έφτασε εκείνη η στιγμή και πήρε την πληροφορία, διέταξε τον αξιωματικό του να κρατήσει το στόμα του κλειστό και συνέχισε απτόητος τη πορεία προς δυσμάς. Τη συνέχεια την γνωρίζουμε.



*Δοκιμές κατάταξης Ισπανικού G.P. 28 Απριλίου 2001, Montmeló Καταλονία.*

Κάπως έτσι ήταν και η πορεία του [sir Frank Williams](#) στην κορωνίδα του παγκόσμιου μηχανοκίνητου αθλητισμού. Όχι μόνο τότε που δεν είχε να πληρώσει τους λογαριασμούς του τηλεφώνου και χρησιμοποιούσε δημόσιους τηλεφωνικούς θαλάμους αλλά και μετά τον Μάρτιο του '86. Συνάντησε αρκετά σημεία που δεν υπήρχε γυρισμός και συνέχισε γενναίος και αδάμαστος συνοδεύοντας το βρετανικό φλέγμα με ένα απεριγράπτο πείσμα. Κι' όταν συμβαίνουν αυτά φτάνεις μακριά, πολύ μακριά με τρόπο που κανείς άλλος δεν έχει καταφέρει.

Μια από τις τελευταίες δημόσιες εμφανίσεις του ήταν και από τις πιο συγκινητικές. Ιούλιος του 2019, παραμονές του GP του Silverstone και ο Lewis Hamilton βγάζει για ένα γύρο, που τελικά έγιναν δύο, τον F. Williams με μια δεξιοτίμονη μαύρη convertible AMG. Η απρόσμενη αυτή συνάντηση, βουτηγμένη στον κόσμο της βρετανικής συμπεριφοράς που δυσκολεύεται να ξεχωρίσεις το χιούμορ από την ευγένεια, τη λεπτή ειρωνεία από το βαθύ πόνο ήταν μια μικρή επιτομή του σπορ των τελευταίων πέντε δεκαετιών.

Από τις μαυρόασπρες εικόνες των αρχών της δεκαετίας του '70 όπου ο άγνωστος Frank ξεκινούσε την τροχιά του σε ένα κόσμο που το μότορσπορ γνώριζε επαναλαμβανόμενες απώλειες, έως τις μέρες μας που ο φακός εισβάλλει παντού με υψηλή ευκρίνεια και χτίζει μια αλλόκοτη τηλεοπτική λαμπρή, πανάκριβη, διεισδυτική πραγματικότητα.

Από τότε που ένα μικρό μαύρο αγόρι δεχόταν τον εκφοβισμό των λευκών συνομήλικων του, τότε που είχε πόστερ στο δωμάτιο του τον Ayrton Senna και ούτε το ίδιο δεν ονειρευόταν την έκταση των μελλούμενων επιτυχιών του.

Αυτή η παράσταση των τεσσάρων λεπτών των δύο πρωταγωνιστών μέσα σε ένα αυτοκίνητο γύρω από το Silverstone ήταν σαν μια γέφυρα που ενώνει ένα παρελθόν που νοσταλγούμε, το παρόν που οι τελετές και η προβολή τους τείνουν να υπερβούν την ουσία και ένα μέλλον που τόσες ενδείξεις δείχνουν ότι ο θρίαμβος των δημοσιότητας θα καταβάλει οτιδήποτε άλλο.

Ο καταξιωμένος, ατσαλάκωτος ως εικόνα, ανυποχώρητος στην ασφαλτο, αλλά ευαίσθητος κοινωνικά Lewis Hamilton και ο τελευταίος αυτοδημιούργητος ομαδάρχης δίπλα – δίπλα με διαλόγους που γεννούν υπερβολικό συναίσθημα.

Το 1986 ήταν ένα βαρύ για το διεθνές μότορσπορ έτος, που θύμιζε τις δεκαετίες του '50 και του '60. Είχε γίνει στραβή αρχή το 1985 με τις απώλειες του Stefan Bellof, του Manfred Winkelhok και του Attilio Bettega. Την επόμενη χρονιά τα δυσάρεστα ξεκίνησαν τον Φεβρουάριο με τον θάνατο του υποσχόμενου Καναδού Bertrand Fabi σε δοκιμές F3 στο Goodwood. Τον Μάρτιο τέσσερις θεατές χάνουν τη ζωή τους σε δυστύχημα στο ράλυ Πορτογαλίας όταν το RS 200 του Joaquin Santos πέφτει πάνω σε πλήθος. Τον Απρίλιο ο Akira Haginara σκοτώνεται σε διάρκεια δοκιμών. Τον Μάιο στην Κορσική χάνονται οι [Henri Toivonen](#)

Sergio Cresto όταν η S4 τυλιγεται στις φλόγες. Λίγες μέρες αργότερα η Brabham που οδηγούσε ο

[Elio de Angelis](#)

στο Paul Ricard ανατρέπεται αρπάζει φωτιά και ο Ιταλός οδηγός χάνει βασανιστικά τη ζωή του. Τον Ιούνιο ο οδηγός της F3 Dick Parsons σκοτώνεται στο Silverstone, και ο οδηγός της F1 Marc Surer τραυματίζεται βαριά ενώ χάνει τη ζωή του ο συνοδηγός του σε Γερμανικό ράλυ που συμμετείχαν με RS 200. Τέλος στις 24 ώρες του Le Man σκοτώνεται ο Jo Gartner όταν χάνει τον έλεγχο της 962 που οδηγεί στην ευθεία Mulsanne.

Σε αυτή τη χαοτική χρονιά συμβαίνει και το τροχαίο στον F.W. Επιστρέφοντας από δοκιμές εξέλιξης της FW 11, στη διαδρομή από το Paul Ricard προς το αεροδρόμιο της Νίκαιας το νοικιάρικο Sierra που οδηγεί βγαίνει από το δρόμο σε μια αριστερή στροφή, ανατρέπεται και πέφτει σε παρακείμενο χαντάκι. Υπέστη κάταγμα σπονδυλικής στήλης μεταξύ τέταρτου και του πέμπτου σπονδύλου καθώς πιέστηκε ανάμεσα στο κάθισμά του και την οροφή που είχε αισθητά υποχωρήσει. Από το αυτοκίνητο τον έβγαλε ο συνεπιβάτης δημοσιογράφος και συνεργάτης στην ομάδα Peter Windsor. Ακολούθως έγινε μια τιτάνια προσπάθεια να σωθεί η ζωή του, αλλά από εκεί και μετά θα χρειαζόταν συνεχή φροντίδα. Έζησε 44 χρόνια περπατώντας και άλλα 33 τετραπληγικός.

Η τραγική ειρωνεία ήταν πως βιαζόταν να επιστρέψει στην Μ. Βρετανία διότι την επόμενη μέρα θα συμμετείχε με ημιμαραθώνιο στο Λονδίνο. Μεταξύ άλλων ήταν και δρομέας μεγάλων αποστάσεων. Ως άλλο ένα αλλόκοτο σημάδι της τύχης ας καταχωρηθεί πως η μητέρα του, Claire, ήταν δασκάλα για παιδιά με ειδικές ανάγκες.

Θα επιστρέψει στα Paddock της F1 τρεις μήνες και πέντε μέρες μετά το ατύχημα του, στο Brands Hatch στο βρετανικό G.P. και θα εισπράξει ένα θερμότατο παρατεταμένο

χειροκρότημα από όλους. Και τι επιστροφή ήταν! Θριαμβευτική για τη union jack. Τα μονοθέσια του θα κάνουν το 1 -2 τόσο στις δοκιμές κατάταξης όσο και στον αγώνα με νικητή τον λεοντόκαρδο Nigel Mansel, ο οποίος αφού υποθήκευσε το σπίτι του για να χρηματοδοτήσει την καριέρα του θα δει εκείνο το απόγευμα στη γενέτειρά του, αφυδατωμένος, εξουθενωμένος κατασυγκινημένος πάνω στο πόντιουμ, το επώνυμο του για πρώτη φορά επικεφαλής της προσωρινής βαθμολογίας του πρωταθλήματος.

Ταυτόχρονα η Virginia σύζυγος του Frank, παρέλαβε το έπαθλο για την ομάδα με μια έκφραση που δεν σήμαινε τίποτα παραπάνω από το: *«είμαστε εκεί που πρέπει»*.

Όπως ο Enzo Ferrari, έτσι και ο sir F. W. δεν σχεδίασε ούτε ένα μπουλόνι από τα αυτοκίνητα που έφεραν το όνομά του. Λειτουργήσε όμως με πελώριο κίνητρο, ως μέγας στρατηγικός παίκτης και επιθετικός διαχειριστής. Του άρεσε τόσο να κάνει μια καλή συμφωνία για την ομάδα του, όσο και να τη βλέπει να επικρατεί στις πίστες. Τον Ιανουάριο του 2001, το βρετανικό περιοδικό Motorsport, έδωσε από μια σελίδα σε έξι προσωπικότητες της F1 με τίτλο: «Το μέλλον της F1». Ανάμεσά τους ήταν και ο s. F.W. Αφού αναφέρεται σε πολλά και διάφορα, κατέληγε γράφοντας: *«Στα μύχια της ψυχής μου θα ήθελα να δω μονοθέσια να παράγουν 1000 ίππους με πολύ λίγη πρόσφυση, αλλά αυτός είμαι εγώ μιλώντας καθαρά αγωνιστικά. Είχαμε σχεδόν φτάσει σε τέτοιες τις ιπποδυνάμεις στα μέσα της δεκαετίας του '80 στην ακμή των τούρμπο· αλλά αυτό τελικά περιορίστηκε για λόγους ασφαλείας και ήταν κατανοητό. Πιθανότατα οι 1000 ίπποι θα έκαναν τους αγώνες λιγότερο σφικτούς σε ανταγωνιστικό επίπεδο, καθώς πολύ λίγοι οδηγοί θα μπορούσαν να τους εξαντλήσουν. Χωρίς αμφιβολία όμως θα άξιζε να τους βλέπουμε»*.

Το 2012, μετά από 114 νίκες σε G.P., 9 τίτλους κατασκευαστών και 7 οδηγών, άπειρες περιπετειώδεις διακρίσεις παρέδωσε τα καθήκοντα της πρώτης γραμμής στη θυγατέρα του Claire, η οποία είχε μαθητεύσει δίπλα του για πολλά χρόνια.

Μα όπως όλα τα πράγματα κάποτε τελειώνουν, έτσι και στην Claire έτυχε η μοίρα να παραδώσει την ομάδα, το όνομα, την ιστορία. Στις 21 Αυγούστου του 2020, η Williams Grand Prix Engineering Limited εξαγοράστηκε από τον αμερικανικό επενδυτικό όμιλο Dorilton Capital έναντι 152 εκατομμυρίων ευρώ. Το ποσό περιλαμβάνει τη διευθέτηση του χρέους της εταιρείας, ενώ η ομάδα θα συνεχίσει να λειτουργεί με το όνομα Williams και να διατηρεί τη βάση της στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Δεκαπέντε μήνες αργότερα εγκατέλειπε τα εγκόσμια ο δημιουργός της. Μαζί του και μια

ολόκληρη εποχή. Η πιο επιτυχημένη παρατήρηση που διάβασα είναι πως κανείς άλλος επικεφαλής ομάδας δεν θα μπορούσε να διατηρήσει τέτοιο γενικευμένο σεβασμό και αγάπη προς το πρόσωπό του, αν μέσα σε μονοθέσιό του είχε χαθεί ο A. Senna.