

SILVERSTONE, 14 LUGLIO 1951: GONZALEZ VINCE IL PRIMO GRAN PREMIO DI FORMULA UNO

Ferrari, un mito nato in un sabato inglese con il Toro della Pampa che vede rosso

Sulla vettura il cavallino rampante che i genitori di Francesco Baracca, eroe dell'aviazione, avevano dato al Drake

Il pilota argentino era il terzo della scuderia, lo chiamavano El Cabezòn come Sivori *Una lunga epopea di emozioni e trionfi che ha costruito un marchio da leggenda*

di PIERO MEI

Era di sabato, un sabato inglese come quelli dell'epoca, quando la domenica era nullafacente e il grande sport, pure la finale di Wimbledon, era prefestivo. Come il calcio che non era ancora sparpagliato notte e dì, calcio quotidiano: la Premier non si chiamava neppure così. Era ancora First Division.

Era un sabato, il 14 luglio 1951: a Mosca c'era Stalin, a Pechino Mao, la Regina era ancora principessa ereditaria; il Governo Italiano, uno dei tanti a raffica della fresca Repubblica, sempre meglio che durare un ventennio durante il regno, proponeva per la prima volta una donna come sottosegretario (Angela Maria Cingolani Guidi all'Industria e Commercio); a Joplin, città del Missouri, veniva inaugurato, raccontano, il primo monumento a un afroamericano. La questione femminile e Black Lives Matter: nulla è ancora risolto settant'anni dopo.

Era di sabato, il giorno della "presa della Bastiglia", e la Ferrari si prese il suo primo Gran Premio di Formula Uno. La storia in rosso decollò da Silverstone, che era stato un piccolo aeroporto a cavallo fra la contea del Northamptonshire e quella del Buckinghamshire.

re. Di lì, come da molti altri aeroporti "last minute", piccoli ed efficienti, partivano durante la guerra gli aerei della Raf a fermare la Luftwaffe nella battaglia d'Inghilterra.

Finito il conflitto, l'aeroporto di Silverstone, che aveva tre piste disposte a triangolo, venne riciclato in un circuito per gare motoristiche. Gli angoli del triangolo vennero addolciti con curve, sempre piuttosto a secco, disegnate con balle di paglia: la sicurezza primordiale.

La Ferrari di José Froilan Gonzalez aveva il cavallino rampante che i genitori di Francesco Baracca, eroe dell'aviazione, avevano dato all'ingegner Ferrari e il Drake ne fece il logo, tra i più conosciuti ed amati marchi del mondo, sportivo e no.

Aveva anche, la Ferrari di Gonzalez, il numero 12. C'erano, in pista, pure quelle di Alberto Ascari e di Gigi Villorelli; e c'erano le Alfa Romeo, una delle quali era affidata al campionesimo dell'epoca, Juan

Manuel Fangio, argentino come Gonzalez. Era, quella di Buenos Aires, una grande scuola di "manici" a quei tempi. José Froilan in patria lo chiamavano "El Cabezòn", per via della testa grossa che si faceva notare dondolante fuori dall'abitacolo, specie in curva quando il pilota seguiva, quasi a favorirla, la traiettoria della vettura. Più tardi gli argentini avrebbero chiamato così anche il calciatore Omar Sivori, ma non perché avesse la testa grossa, bensì una folta acconciatura nera. In Europa, Gonzalez veniva chiamato il "Toro della Pampa", per come guidava con irruenza sui circuiti.

È per questa dote che il Drake lo aveva chiamato a Maranello: sembrava all'Ingegnere che i suoi piloti mancassero di "spirito di avventura", quello che Gonzalez aveva in quantità.

La Ferrari numero 12 aveva, come le sue compagne di scuderia, il motore aspirato, una delle novità del momento; le Alfa, compresso. Sul circuito di Silverstone si manifestò la superiorità dei primi.

Ci furono sorpassi e contro fra i due argentini, Fangio e Gonzalez; quando José fu al comando e si fermò a fare benzina (pit stop d'antan: non si faceva in pochi secondi) fece



per scendere dalla vettura. Era costume, ai tempi, che il secondo, o terzo pilota, cedesse la macchina al primo per consentirgli la vittoria. Senti una piccola pacca sulla spalla: era la mano di Alberto Ascari. Non disse nulla ma il cenno fu inteso: prosegui tu.

Gonzalez proseguì e vinse il primo Gran Premio di Formula Uno per la Rossa. Disse l'ingegner Ferrari anni dopo: "Ero felice quel giorno, ma ho pianto di tristezza, perché avevo ucciso mia madre". La quale era l'Alfa Romeo di cui l'ingegnere era stato collaudatore e pilota.

Cominciava così la più grande storia dello sport dei motori del mondo. Poi vennero Lauda, Schumi, Montezemolo, Schekker, Mansell, Alonso, Vettel, Raikkonen, Alboreto, Villeneuve, Pironi, citando alla rinfusa e nel salotto buono e rosso della memoria sportiva italiana, che quando non si tinge d'azzurro come tutto il resto, si tinge di rosso. Il colore della Ferrari e di un sabato inglese a luglio 1951, circuito di Silverstone, dove rombano le leggende. Ora quel rosso è piuttosto scolorito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Josè Froilan Gonzalez (foto da <https://mwlsport.it/>) a sotto: Florio Bruno, "Enzo Ferrari"

