

STORIA DELLA FORMULA 1

METODOLOGIA DELLA RICERCA STORICA

#02 – LA NASCITA DELLA FORMULA 1: SILVERSTONE 1950

2.1 – Introduzione

La data storica del **13 maggio 1950** sancisce la nascita e il debutto ufficiale del primo **Campionato del Mondo di Formula 1** in occasione della disputa del **Gran Premio di Gran Bretagna e d'Europa** sul tracciato di **Silverstone** in Inghilterra. L'importanza capitale e il significato particolare di questo evento epocale meritano a pieno titolo un approfondimento e un'attenzione specifica all'interno degli studi specialistici dedicati alla Storia della Formula 1.

Silverstone 1950 rappresenta l'inizio del *grande romanzo in progresso* di oltre 60 anni di Storia dell'Automobilismo Sportivo. In prosecuzione del discorso intrapreso nel corso della prima puntata, si è ritenuto opportuno offrire un'analisi e un resoconto completo e essenziale di un Gran Premio di notevole rilevanza storica. In questo secondo articolo cercheremo di ricostruire con precisione e documentare nei minimi dettagli la cronaca di un avvenimento che vorremmo pienamente esaltare sotto tutti gli aspetti. In primo luogo ci occuperemo della ricostruzione della manifestazione sportiva attraverso l'analisi dei documenti, dei resoconti di gara e delle testimonianze dell'epoca affiancati da diversi materiali fotografici e filmati storici d'archivio (consultabili in rete), oltre a dati statistici di particolare interesse per la conoscenza e la comprensione generale dell'evento storico preso in esame.

2.2 – La Nascita della Formula 1

Nel corso della stagione agonistica 1950, la gara di Silverstone rappresenta la quinta corsa dell'annata sportiva organizzata sul territorio europeo, preceduta da quattro distinte competizioni motoristiche ritenute non valide dalla Commissione Sportiva Internazionale (CSI) per l'assegnazione del titolo piloti del Campionato del Mondo di Formula 1:

- *Il Trofeo di Richmond (II Richmond Trophy)* – Goodwood, 10 aprile 1950
Vincitore: Reginald 'Reg' Parnell (ENG) – Maserati 4CLT;
- *Il Gran Premio di Pau (XI Grand Prix de Pau)* – Pau, 10 aprile 1950
Vincitore: Juan-Manuel Fangio (ARG) – Maserati 4CLT;
- *Il Gran Premio di Sanremo (V Gran Premio di Sanremo)* – Ospedaletti, 16 aprile 1950
Vincitore: Juan-Manuel Fangio (ARG) – Alfa Romeo 158;
- *Il Gran Premio di Parigi (IV Grand Prix de Paris)* – Montlhéry, 30 aprile 1950
Vincitore: Georges Grignard (FRA) – Talbot-Lago T26C.



In alto: Giuseppe 'Nino' Farina (Alfa Romeo 158) – British Grand Prix 1950 (Silverstone) (Archivio LAT)

La prima gara del primo Campionato del Mondo di Formula 1 viene disputata nella giornata di sabato; nei paesi anglosassoni la domenica è considerata da sempre la giornata dedicata al riposo e alla celebrazione della funzione religiosa, mentre tradizionalmente il sabato viene riservato alla disputa dei grandi eventi sportivi. Per oltre 30 anni, fino agli anni Settanta, quando la televisione detterà legge in Formula 1, il Gran Premio di Gran Bretagna verrà disputato sempre nel corso della giornata di sabato.

2.3 – L'Autodromo di Silverstone

Il circuito di Silverstone viene prescelto per la disputa della prima corsa inaugurale del nuovo Campionato del Mondo di Formula 1 nel 1950. L'autodromo è situato a breve distanza dall'omonimo villaggio della contea di Northamptonshire nel cuore dell'Inghilterra, una cittadina di medie dimensioni situata qualche miglia a nord-est di Oxford e a non più di un'ora e mezza di automobile da Londra. Curiosamente, la superficie del tracciato si estende su due differenti contee nei territori di Buckinghamshire e Northamptonshire.

Nel 1943, nel corso della Seconda Guerra Mondiale, venne costruito l'aeroporto militare di Silverstone, che assunse la denominazione *RAF Silverstone (Royal Air Force)*. All'epoca la configurazione standard nella realizzazione degli aeroporti britannici prevedeva piste disposte a triangolo. Nel dopoguerra le prime gare utilizzarono proprio le tre piste di decollo in qualità di tracciato collegate tra loro con tre curve secche realizzate con balle di paglia; venne generato un circuito molto veloce. Nel settembre 1947 Maurice Geoghegan, un cittadino residente nel villaggio di Silverstone ("pietra d'argento"), insieme ad altri 11 amici, organizzò le prime gare automobilistiche private tra i numerosi appassionati e corridori locali.

Dal 1950 si cominciarono ad utilizzare le vie perimetrali per le competizioni motoristiche dando così origine al circuito vero e proprio, il cui schema rimase invariato per lungo tempo negli anni successivi (circa 37 anni). Tra i tanti autodromi presenti nella magnifica campagna inglese, tutti rigorosamente allestiti sui campi di aviazione utilizzati dalla RAF nel corso della guerra, Silverstone si stava rapidamente affermando ad essere il più celebre.

Il tracciato assomiglia a un pentagono, il cui lato inferiore è leggermente incurvato e i cui angoli sono smussati da curve velocissime. Tuttavia nel 1950 Silverstone non era certamente considerata la pista più veloce in quanto sui tracciati di Spa-Francorchamps, Reims-Gueux e Monza venivano registrate velocità nettamente più elevate, molto considerevoli per l'epoca.



In alto: Giuseppe 'Nino' Farina (Alfa Romeo 158) – British Grand Prix 1950 (Silverstone) (Archivio LAT)

2.4 – Piloti e formazioni partecipanti

La Scuderia Alfa Romeo dispone del modello 158 ribattezzato «Alfetta», che ha vinto tutte le gare a cui ha preso parte nel dopoguerra. Il motore Alfa Romeo (1.497 cc, 8 cilindri con disposizione in linea) sviluppa 350 cavalli (8.500 giri). La vettura era stata progettata da Emilio Colombo e da Enzo Ferrari nel 1937 ma tutto il materiale appartenuto alla Scuderia Ferrari era passato nelle mani dell'Alfa Romeo quando il commendatore Ferrari aveva cessato la propria attività sportiva poco prima dell'inizio delle operazioni belliche in Europa.

La formazione ufficiale della casa del biscione – diretta sulle piste da Giovan Battista Guidotti – include tre piloti, Giuseppe Farina, Luigi Fagioli e Juan-Manuel Fangio, «le tre effe» dell'Alfa Romeo. Il Dottor Giuseppe Farina detto 'Nino' – classe 1906, membro della famiglia torinese cui appartiene il celebre carrozziere Pininfarina e laureato in legge a Torino – è stato un pilota di buona fama nella seconda metà degli anni Trenta quando ha corso con successo alla Maserati e all'Alfa Romeo della Scuderia Ferrari. Farina ha 43 anni ma non è il pilota più anziano in attività. Luigi Fagioli, 52 anni, era stato uno dei migliori piloti italiani degli anni Trenta dietro ai mostri sacri Tazio Nuvolari e Achille Varzi. Juan-Manuel Fangio è un giovane pilota argentino di enorme talento arrivato da poco in Europa grazie all'appoggio del suo defunto mentore, il francese Jean-Pierre Wimille, e agli investimenti del Governo argentino del Presidente Juan Perón. Ha solo 39 anni – all'epoca l'età media dei piloti era molto più elevata rispetto a oggi – ed è più giovane in confronto ai due anziani capisquadra. Fangio si è costruito una solida reputazione con i successi nelle massacranti corse sugli sterrati sudamericani. In occasione della gara di Silverstone, la scuderia italiana affida una quarta monoposto ufficiale all'inglese Reginald 'Reg' Parnell, un gentleman driver, con lo scopo di promuovere a fini pubblicitari il marchio italiano della casa del biscione nel mercato automobilistico inglese. La scelta di Parnell rappresenta anche un segno d'omaggio alla nazione ospitante. Con le quattro Alfa Romeo si chiude di fatto la lista dei pretendenti alla vittoria per la gara di Silverstone.

La Scuderia Ferrari risulta assente alla prima gara della prima edizione del Campionato del Mondo di Formula 1 dell'era moderna: il modello 125 – dotato di motore di 1.497 cc a 12 cilindri a V di 60° con compressore – verrà schierato solamente 15 giorni più tardi in occasione del Gran Premio di Monaco a Montecarlo e affidato ai quattro piloti titolari: i milanesi Alberto Ascari e Luigi Villoresi, il francese Raymond Sommer e l'inglese Peter Whitehead. Enzo Ferrari rifiuta la partecipazione alla gara di Silverstone e impegna la formazione modenese sul vecchio continente schierando il modello 166 F2-50 in una corsa minore sul tracciato di Mons in Belgio prevista per domenica 14 maggio. I premi pattuiti dagli organizzatori dell'evento di Mons sono



In alto: Le quattro 'Alfette' destinate a Juan-Manuel Fangio, Giuseppe Farina, Luigi Fagioli e Reginald Parnell

più cospicui rispetto a quelli concessi dagli organizzatori inglesi. A tutto ciò occorre aggiungere che Ferrari non è ancora nelle condizioni di competere ad alti livelli con l'antica rivale.

Quando nel maggio 1950 fu inaugurato il primo Campionato del Mondo di Formula 1, l'Alfa Romeo era la monoposto da battere, la Ferrari (seppur non presente al primo appuntamento iridato) era l'aspirante reginetta e la BRM la pretendente senza speranza.

Un'altra formazione tutta italiana, la Maserati, schiera sei vetture per tre scuderie non manifatturiere: la Scuderia Ambrosiana degli inglesi David Murray e David Hampshire, le Officine Alfieri Maserati con il monegasco Louis Chiron e l'inglese Joe Fry, per finire con la Enrico Platé dove si distinguono due piloti dotati di titoli nobiliari, il Principe thailandese del Siam Birabongse Bhanuban (il popolarissimo 'Bira') e il Barone svizzero Toulo de Graffenried, vincitore della gara di Silverstone nell'edizione 1949 sempre su Maserati. Il bresciano Felice Bonetto della Scuderia Milano sarà l'unico pilota Maserati che non riuscirà a ottenere la qualificazione per la partecipazione alla gara. Alfa Romeo e Maserati partecipano alla corsa adottando la classica livrea rossa destinata a rappresentare l'Italia.

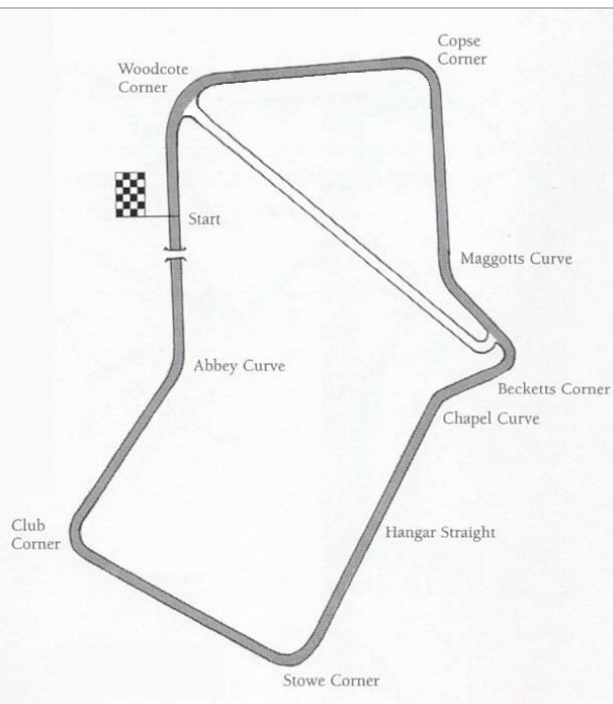
La squadra francese Talbot-Lago dispone di due monoposto ufficiali affidate ai francesi Yves Giraud-Cabantous e Eugène Martin con l'assistenza tecnica della casa madre. La Talbot-Lago T26C-DA è una macchina molto lunga, con ruote da 19", freni a tamburo ed è dotata di un cambio Wilson con leva al volante. I piloti dovevano pre-settare le marce e, appena toccavano la frizione, si inseriva in automatico; un sistema interessante ma lento e pesante che consumava molta potenza. La velocità massima raggiungibile sui rettilinei era pari a circa 270 km/h. Altre Talbot-Lago private di colore blu appartengono ai francesi Louis Rosier e Philippe Étancelin e al belga Johnny Claes, quest'ultimo con una singolare colorazione gialla. Le vetture inglesi sono le quattro ERA – condotte da Leslie Johnson, Peter Walker, Cuth Harrison e Bob Gerard – e le due ALTA di Joe Kelly e Geoffrey Crossley dipinte nella tipica colorazione British Racing Green. Chiron e Étancelin hanno rispettivamente 50 e 54 anni e sono stati entrambi stelle dell'Automobilismo europeo già sul finire degli anni Venti.

L'elenco ufficiale degli iscritti al Gran Premio di Gran Bretagna comprende 23 piloti e 17 squadre partecipanti. Troviamo competitori di 9 diverse nazioni: Italia, Francia, Principato di Monaco, Svizzera, Belgio, Regno Unito, Irlanda, Argentina e Thailandia. Fangio e Bira sono gli unici piloti provenienti dai paesi extra-europei a partecipare alla corsa. Nella numerazione delle monoposto concorrenti, i numeri #7 e #13 non sono stati assegnati. Le organizzazioni sportive tedesche, visto l'esito del secondo conflitto mondiale, sono bandite da ogni competizione; nessuna casa tedesca al via, quindi. Lo stesso discorso viene applicato ai piloti tedeschi, che si sono visti sospendere la licenza a tempo indeterminato.

Scheda di Presentazione – Gran Premio di Gran Bretagna 1950 (Silverstone)

III RAC BRITISH GRAND PRIX XI GRAND PRIX D'EUROPE

- Prima gara del Campionato del Mondo di F1
Sabato 13 maggio 1950
- Luogo: circuito permanente di Silverstone
(Silverstone, Inghilterra)
- Organizzazione: R.A.C.
(Royal Automobile Club)
- Lunghezza tracciato:
4,648 chilometri /
2,888 miglia
- Distanza complessiva
da percorrere: **70 giri**
325,430 chilometri
202,212 miglia
- Condizioni climatiche:
sereno, soleggiato



Elenco Ufficiale degli Iscritti alla gara di Silverstone

N°	Pilota (Nazionalità; Età)	Squadra	Costruttore	Telaio	Motore	Pneu
#1	 Juan-Manuel FANGIO (ARG; Età: 39)	SA Alfa Romeo	Alfa Romeo	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L 1.497 cc + C	Pirelli
#2	 Giuseppe 'Nino' FARINA (ITA; Età: 43)	SA Alfa Romeo	Alfa Romeo	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L 1.497 cc + C	Pirelli
#3	 Luigi FAGIOLI (ITA; Età: 52)	SA Alfa Romeo	Alfa Romeo	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L 1.497 cc + C	Pirelli
#4	 Reginald 'Reg' PARNELL (UK; Età: 38)	SA Alfa Romeo	Alfa Romeo	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L 1.497 cc + C	Pirelli
#5	 David MURRAY (UK; Età: 40)	Scuderia Ambrosiana	Maserati	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L 1.491 cc + C	Dunlop
#6	 David HAMPSHIRE (UK; Età: 32)	Scuderia Ambrosiana	Maserati	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L 1.491 cc + C	Dunlop
#8	 Leslie JOHNSON (UK; Età: 38)	Taso Mathieson	ERA	ERA E Type	ERA 6L 1.488 cc + C	Dunlop
#9	 Peter WALKER (UK; Età: 37)	Scuderia Privata Peter Walker	ERA	ERA E Type	ERA 6L 1.488 cc + C	Dunlop
#10	 Joe FRY (UK; Età: 34)	Scuderia Privata Joe Fry	Maserati	Maserati 4CL	Maserati 4L 1.491 cc + C	Dunlop
#11	 Cuth HARRISON (UK; Età: 44)	Scuderia Privata Cuthbert Harrison	ERA	ERA B Type	ERA 6L 1.488 cc + C	Dunlop
#12	 Bob GERARD (UK; Età: 36)	Scuderia Privata F.R. Gerard	ERA	ERA B/C Type	ERA 6L 1.488 cc + C	Dunlop
#14	 Yves Giraud-Cabantous (FRA; Età: 45)	Automobiles Talbot-Darracq SA	Talbot-Lago	Talbot-Lago T26C- DA	Talbot 6L 4.483 cc + A	Dunlop
#15	 Louis ROSIER (FRA; Età: 44)	Écurie Rosier	Talbot-Lago	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L 4.483 cc + A	Dunlop
#16	 Philippe ÉTANÇELIN (FRA; Età: 53)	Scuderia Privata Philippe Étancelin	Talbot-Lago	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L 4.483 cc + A	Dunlop
#17	 Eugène MARTIN (FRA; Età: 35)	Automobiles Talbot-Darracq SA	Talbot-Lago	Talbot-Lago T26C- DA	Talbot 6L 4.483 cc + A	Dunlop
#18	 Johnny CLAES (BEL; Età: 33)	Écurie Belge	Talbot-Lago	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L 4.483 cc + A	Dunlop
#19	 Louis CHIRON (MON; Età: 50)	Officine Alfieri Maserati SA	Maserati	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L 1.491 cc + C	Pirelli
#20	 Toulo DE GRAFFENRIED (SUI; Età: 36)	Enrico Platé	Maserati	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L 1.491 cc + C	Pirelli
#21	 Birabongse Bhanudej B. BIRA (THA; Età: 35)	Enrico Platé	Maserati	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L 1.491 cc + C	Pirelli
#22	 Felice BONETTO (ITA; Età: 47)	Scuderia Milano	Maserati	Maserati 4CLT-50	Maserati Mil 4L 1.489 cc + C	Pirelli
#23	 Joe KELLY (IRL; Età: 37)	Scuderia Privata Joe Kelly	Alta	Alta GP	Alta 4L 1.488 cc + C	Dunlop
#24	 Geoffrey CROSSLEY (UK; Età: 29)	Scuderia Privata Geoffrey Crossley	Alta	Alta GP	Alta 4L 1.488 cc + C	Dunlop
#26	 Raymond MAYS (UK; Età: 50) (rinuncia)	Scuderia Privata Raymond Mays	ERA	ERA D Type	ERA 6L 1.488 cc + C	Dunlop



In alto: La partenza della gara di Silverstone. Le quattro Alfa Romeo 158 scattano in prima fila (Archivio LAT)

Mattia Albera – Storia della F1. Metodologia della Ricerca Storica.

#02 – Nascita F1: Silverstone 1950 GPX.it La tua Storia della F1

GPX.it



Risultati delle Prove Ufficiali di Qualificazione

Pos	N°	Pilota	Telaio	Motore	Pneu	Tempo	Distacco
1.	#2	 Giuseppe 'Nino' FARINA	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L	Pirelli	1.50:8	-----
2.	#3	 Luigi FAGIOLI	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L	Pirelli	1.51:0	+ 0.2
3.	#1	 Juan-Manuel FANGIO	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L	Pirelli	1.51:2	+ 0.4
4.	#4	 Reginald 'Reg' PARNELL	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L	Pirelli	1.52:2	+ 1.4
5.	#21	 Birabongse Bhanudej BIRA	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Pirelli	1.52:6	+ 1.8
6.	#14	 Yves GIRAUD-CABANTOUS	Talbot-Lago T26C-DA	Talbot 6L	Dunlop	1.53:4	+ 2.6
7.	#17	 Eugène MARTIN	Talbot-Lago T26C-DA	Talbot 6L	Dunlop	1.55:4	+ 4.6
8.	#20	 Toulou DE GRAFFENRIED	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Pirelli	1.55:8	+ 5.0
9.	#15	 Louis ROSIER	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L	Dunlop	1.56:0	+ 5.2
10.	#9	 Peter WALKER	ERA E Type	ERA 6L	Dunlop	1.56:6	+ 5.8
11.	#19	 Louis CHIRON	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Pirelli	1.56:6	+ 5.8
12.	#8	 Leslie JOHNSON	ERA E Type	ERA 6L	Dunlop	1.57:4	+ 6.6
13.	#12	 Bob GERARD	ERA B/C Type	ERA 6L	Dunlop	1.57:4	+ 6.6
14.	#16	 Philippe ÉTANÇELIN	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L	Dunlop	1.57:8	+ 7.0
15.	#11	 Cuth HARRISON	ERA B Type	ERA 6L	Dunlop	1.58:4	+ 7.6
16.	#6	 David HAMPSHIRE	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Dunlop	2.01:0	+ 10.2
17.	#24	 Geoffrey CROSSLEY	Alta GP	Alta 4L	Dunlop	2.02:6	+ 11.8
18.	#5	 David MURRAY	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Dunlop	2.05:6	+ 14.8
19.	#23	 Joe KELLY	Alta GP	Alta 4L	Dunlop	2.06:2	+ 15.4
20.	#10	 Joe FRY	Maserati 4CL	Maserati 4L	Dunlop	2.07:0	+ 16.2
21.	#18	 Johnny CLAES	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L	Dunlop	2.08:2	+ 17.4
DNQ	#22	 Felice BONETTO	Maserati 4CLT-50	Maserati Mil 4L	Pirelli	No time	No time

La Griglia di Partenza

4.		3.		2.		1.
#4 R. PARNELL (Alfa Romeo) 1.52:2		#1 J.M. FANGIO (Alfa Romeo) 1.51:2		#3 L. FAGIOLI (Alfa Romeo) 1.51:0		#2 G. FARINA (Alfa Romeo) 1.50:8
	7.		6.		5.	
	#17 E. MARTIN (Talbot-Lago) 1.55:4		#14 Y. GIRAUD-CABANTOUS (Talbot-Lago) 1.53:4		#21 B. BIRA (Maserati) 1.52:6	
11.		10.		9.		8.
#19 L. CHIRON (Maserati) 1.56:6		#9 P. WALKER (ERA) 1.56:6		#15 L. ROSIER (Talbot-Lago) 1.56:0		#20 E. DE GRAFFENRIED (Maserati) 1.55:8
	14.		13.		12.	
	#16 P. ÉTANÇELIN (Talbot-Lago) 1.57:8		#12 B. GERARD (ERA) 1.57:4		#8 L. JOHNSON (ERA) 1.57:4	
18.		17.		16.		15.
#5 D. MURRAY (Maserati) 2.05:6		#24 G. CROSSLEY (Alta) 2.02:6		#6 D. HAMPSHIRE (Maserati) 2.01:0		#11 C. HARRISON (ERA) 1.58:4
	21.		20.		19.	
	#18 J. CLAES (Talbot-Lago) 2.08:2		#10 J. FRY (Maserati) 2.07:0		#23 J. KELLY (Alta) 2.06:2	

2.5 – Silverstone, 13 maggio 1950

Sabato 13 maggio 1950 è una bella giornata di sole. Il pubblico partecipante allo storico evento è stimato in oltre centomila presenze. La gara assume la denominazione di *British Grand Prix* e *European Grand Prix* e in tale veste è alla sua XI edizione ed è organizzata per la prima volta dalla R.A.C. (*Royal Automobile Club*). Nelle prove ufficiali di qualificazione Farina, Fagioli e Fangio, «le tre effe» dell'Alfa Romeo, sono racchiusi nello spazio di soli tre decimi di secondo. Parnell, il quarto pilota della casa del biscione, ha accusato in prova un distacco di un secondo e mezzo dal torinese, autore della Pole Position, mentre Bira, il primo pilota non-Alfa Romeo sulla griglia di partenza, è distaccato dal poleman Farina di quasi due secondi. Tra la prima monoposto, l'Alfetta 158 di Nino Farina, e l'ultima, la Talbot-Lago T26C di Johnny Claes, il distacco è pari a circa venti secondi! Alle spalle delle quattro Alfa Romeo sono state allineate, su cinque file, sei Maserati, cinque Talbot-Lago, quattro ERA e due Alta. La griglia di partenza viene organizzata su 6 file a posizioni alternate (4-3), una consuetudine dell'epoca.

La mattina della gara, le quattro Alfette vengono portate a Silverstone per la strada che conduce a Banbury; ovviamente, ciò era illegale, ma nessuno se ne era curato. Le vetture erano riuscite a non rimanere bloccate nel traffico e arrivarono appena in tempo per l'entrata dei monarchi britannici. La presenza di Reginald Parnell in griglia di partenza convince anche il sovrano del Regno Unito di Gran Bretagna e del Commonwealth Re George VI a presenziare alla manifestazione motoristica accompagnato da alcuni dei principali membri della famiglia reale Windsor tra cui la Regina Elizabeth (nata Bowes-Lyon), la Principessa Margaret (sorella minore della futura Regina Elizabeth II), il Conte Louis Mountbatten (l'ultimo Viceré dell'India) e sua moglie Lady Edwina Mountbatten. I Windsor avevano viaggiato in treno fino alla stazione di Brackley, da dove una Daimler della casa reale li aveva condotti al circuito. È la prima volta che un monarca regnante assiste ad un evento del genere. La solennità dell'evento è completata con ghirlande, bande musicali e tutta la pompa di una cerimonia di stato. Prima della partenza, la famiglia reale Windsor si intrattiene a lungo con i piloti partecipanti alla gara per incoraggiare i concorrenti britannici e le giovani promesse inglesi, tra cui Stirling Moss e Peter Collins. La BRM – non ancora in grado di essere competitiva – organizza una piccola dimostrazione di pochi giri, un omaggio simbolico al pubblico britannico e ai reali inglesi.



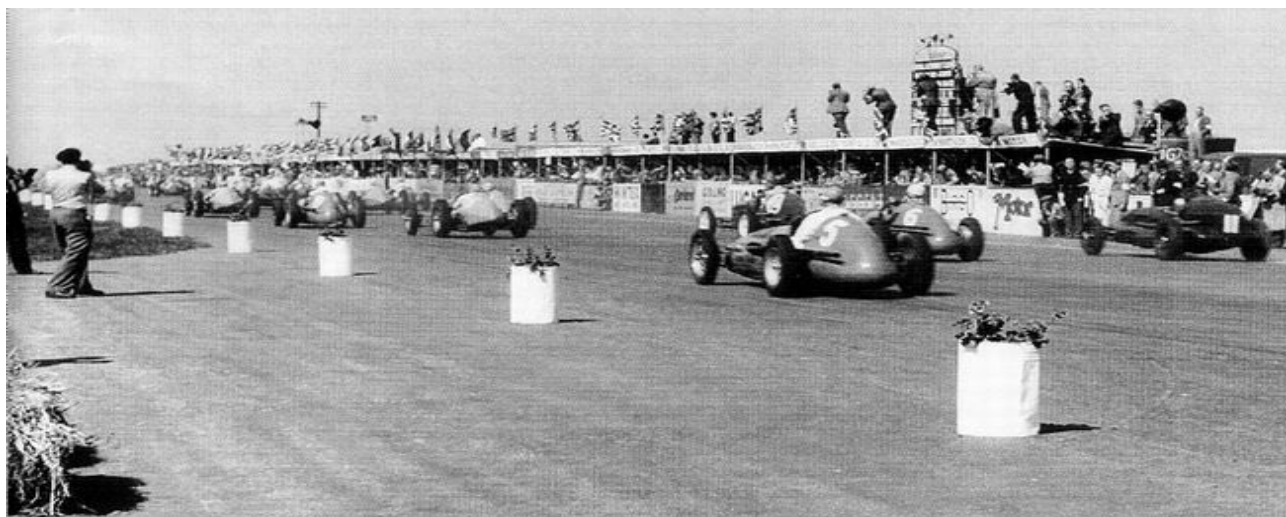
In alto: George VI, Re d'Inghilterra, si intrattiene con i piloti partecipanti alla gara prima della partenza

Tutti i dettagli della presenza della famiglia reale britannica furono accuratamente descritti da Williams Boddy, un giornalista della rivista *Motor Sport*, che scrisse: "Il Conte Howe si sedette tra il Re e la Regina e, quando al bandiera stava per dare il via, il Re guardò il programma e scrutò la griglia di partenza. Quando le automobili partirono a tutta velocità, sembrava molto interessato, ma il rumore e il fumo colsero di sorpresa la Regina, come succede a quanti stanno vicino alla pista nella partenza in massa di una gara. La Principessa Margaret sembrava volersi concentrare solo su quanto stava succedendo, e considerava la conversazione come qualcosa di secondario. Ma queste sono solo supposizioni".



In alto: La presenza di George VI e della famiglia reale Windsor alla prima gara del Campionato di Formula 1 1950

La cosa più curiosa del week-end di gara fu l'ingorgo di Silverstone, sul quale *Motor Sport* si soffermò con dovizia di particolari. Un fatto che oggi non sorprenderebbe nessuno, ma che nel 1950 destò un certo scalpore poiché nel primo dopoguerra il carburante doveva essere razionato tra gli automobilisti inglesi. Il personale addetto al controllo dell'autodromo di Silverstone non riuscì a contenere la marea di pubblico ai cancelli d'ingresso e molti spettatori poterono accedere alle strutture del vecchio aeroporto gratuitamente senza pagare il biglietto per la gara. "Noi siamo sicuri che coloro che sono arrivati in ritardo a causa del traffico, coloro che hanno impiegato quattro ore per uscire dai parcheggi o che hanno ricevuto pass sbagliati, e i commissari onorari del Club, che la notte del venerdì sono stati costretti a dormire in vecchi negozi di campagna perché le pattuglie della RAC avevano esaurito i letti degli alberghi, saranno completamente d'accordo con noi nel deplorare ciò che è accaduto", scrisse la rivista.



In alto: La partenza della gara di Silverstone. Si osservino i bidoni d'olio che segnalano il percorso (Archivio LAT)

Al via le quattro Alfa Romeo di Farina, Fagioli e Fangio si portano subito al comando. Le rosse vetture milanesi fanno subito corsa a sé. Nel corso del secondo passaggio, il torinese stabilisce il giro più veloce in gara e anche il record assoluto della pista in un tempo di 1.50:6. Al terzo giro le monoposto della casa del biscione hanno già preso il largo e la gara si riduce a un duello in famiglia. Per le successive due ore, la corsa procede a doppia velocità: in testa, le quattro Alfa Romeo hanno fatto il vuoto e sorpassano ripetutamente le vetture più lente. Durante la gara le Alfette effettuano rifornimenti ai box – coordinati dagli uomini dello storico capomeccanico Zanardi – in tempi oscillanti intorno ai 30 secondi. Farina è sempre al comando seguito da Fangio, che dopo le prime soste ai box ha scavalcato Fagioli. L'argentino sbaglia, seppur di poco, la traiettoria alla curva Stowe, toccando una balla di paglia. A otto giri dal termine, la pompa dell'olio dell'Alfetta del futuro "Maestro" si rompe e il ritiro è inevitabile. Per l'Alfa Romeo sfuma il sogno di un fantastico poker. La supremazia dell'Alfa Romeo era il tipo di predominio che si sarebbe visto molti anni più tardi con le McLaren-Honda e le Williams-Renault con la differenza che la casa del biscione godeva di un dominio ancora maggiore, in quanto affrontava una concorrenza decisamente improvvisata. Il divario tecnico tra le vetture italiane e le vetture straniere non permette di fare un confronto sufficientemente valido sul valore dei piloti; anche tra le stesse monoposto inglesi la disparità è tale da non permettere una valutazione dei conduttori.



In alto: Juan-Manuel Fangio (Alfa Romeo 158) – British Grand Prix 1950 (Silverstone) (Archivio LAT)

Nell'elenco dei piloti ritirati nel corso della gara, oltre allo sfortunato Fangio, spiccano i nomi di Eugène Martin (pressione dell'olio), Louis Chiron (frizione), Emanuel De Graffenried (motore) e 'Bira' (termine benzina). Vengono registrati due scambi di vetture tra piloti (all'epoca erano consentiti): Joe Fry percorre 45 giri e successivamente cede la propria Maserati a Brian Shawe-Taylor, che percorre 19 giri accumulando però 6 tornate di ritardo dal capolista, mentre dopo soli 2 giri Peter Walker lascia la guida della propria ERA al compagno di squadra Tony Rolt, il quale sarà costretto al ritiro 3 passaggi più tardi per un guasto al cambio della sua vettura.

Giuseppe Farina si aggiudica la vittoria nella prima gara del nuovo Campionato del Mondo di Formula 1 dopo 70 giri davanti ai compagni di squadra Luigi Fagioli e Reginald Parnell. Il pilota torinese ottiene così gli 8 punti del primo posto e la leadership provvisoria del mondiale, il marchigiano i 6 del secondo posto, l'inglese i 4 del terzo. A Yves Giraud-Cabantous e a Louis Rosier vanno rispettivamente i 3 punti del quarto posto e i 2 del quinto. Nel 1950 il sesto classificato non prendeva punti. Il sistema di assegnazione dei punteggi verrà successivamente modificato alla fine della stagione 1960; in compenso viene assegnato un punto al corridore che stabilisce il giro più veloce in gara, in questo caso Nino Farina, che si porta così a quota 10 punti, realizzando il primo Hat Trick – Pole Position, vittoria e giro più veloce – nella Storia della Formula 1, fallendo però il primato del Grand Chelem per non aver condotto la gara in testa nei rimanenti 7 giri.



In alto: Nino Farina, vincitore a Silverstone, riceve la corona d'alloro e i complimenti delle autorità (Archivio LAT)



In alto: Gli Alfisti sui gradini del podio: il vincitore Farina accanto a Parnell (sin.) e Fagioli (des.) (Archivio LAT)

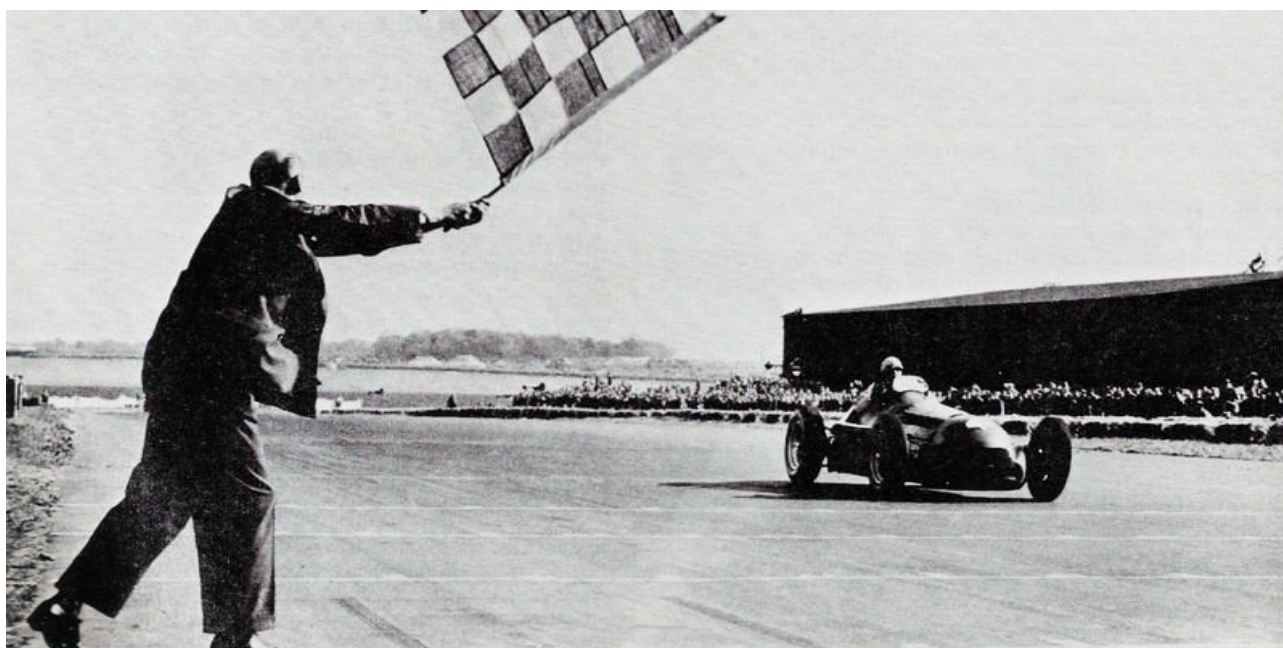
L'Alfa Romeo realizza il primo Royal Flush nella Storia del Campionato del Mondo: fa registrare la Pole Position, il giro più veloce in gara, la vittoria con Farina, e in più conduce l'intera gara con Farina (63 giri: 1-9, 16-37 e 39-70), Fagioli (6 giri: 10-15) e Fangio (1 giro: 38), piazzando tre vetture nei primi tre posti con Farina, Fagioli e Parnell, occupando l'intero podio. Durante le prove ufficiali di qualificazione, come detto in precedenza, la casa del biscione era riuscita a compiere la storica impresa di piazzare tutte le sue quattro vetture in prima fila, ulteriore indice di un dominio pressoché totale.

Risultati completi in gara

Pos	N°	Pilota	Telaio	Motore	Pneu	GdP	Giri	Tempo
1.	#2	 Giuseppe 'Nino' FARINA	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L	Pirelli	1.	70	2h13'23"6 (146,370 kmh)
2.	#3	 Luigi FAGIOLI	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L	Pirelli	2.	70	+ 2.6
3.	#4	 Reginald 'Reg' PARNELL	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L	Pirelli	4.	70	+ 52.0
4.	#14	 Yves GIRAUD-CABANTOUS	Talbot-Lago T26C-DA	Talbot 6L	Dunlop	6.	68	+ 2 Laps
5.	#15	 Louis ROSIER	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L	Dunlop	9.	68	+ 2 Laps
6.	#12	 Bob GERARD	ERA B/C Type	ERA 6L	Dunlop	13.	67	+ 3 Laps
7.	#11	 Cuth HARRISON	ERA B Type	ERA 6L	Dunlop	15.	67	+ 3 Laps
8.	#16	 Philippe ÉTANÇELIN	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L	Dunlop	14.	65	+ 5 Laps
9.	#6	 David HAMPSHIRE	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Dunlop	16.	64	+ 6 Laps
10.	#10	 Joe FRY  Brian SHAWE-TAYLOR	Maserati 4CL	Maserati 4L	Dunlop	20.	64	+ 6 Laps
11.	#18	 Johnny CLAES	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L	Dunlop	21.	64	+ 6 Laps

Ritiri in gara

Pos	N°	Pilota	Telaio	Motore	Pneu	GdP	Giri	Motivo
12.	#1	 Juan-Manuel FANGIO	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L	Pirelli	3.	62	Lubrificazione
13.	#23	 Joe KELLY	Alta GP	Alta 4L	Dunlop	19.	57	Non classificato
14.	#21	 Birabongse Bhanudej BIRA	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Pirelli	5.	49	Benzina
15.	#5	 David MURRAY	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Dunlop	18.	44	Motore
16.	#24	 Geoffrey CROSSLEY	Alta GP	Alta 4L	Dunlop	17.	43	Trasmissione
17.	#20	 Toulo DE GRAFFENRIED	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Pirelli	8.	36	Trasmissione
18.	#19	 Louis CHIRON	Maserati 4CLT-48	Maserati 4L	Pirelli	11.	26	Frizione
19.	#17	 Eugène MARTIN	Talbot-Lago T26C-DA	Talbot 6L	Dunlop	7.	8	Pressione olio
20.	#9	 Peter WALKER  Tony ROLT	ERA E Type	ERA 6L	Dunlop	10.	5	Cambio
21.	#8	 Leslie JOHNSON	ERA E Type	ERA 6L	Dunlop	12.	2	Alimentazione

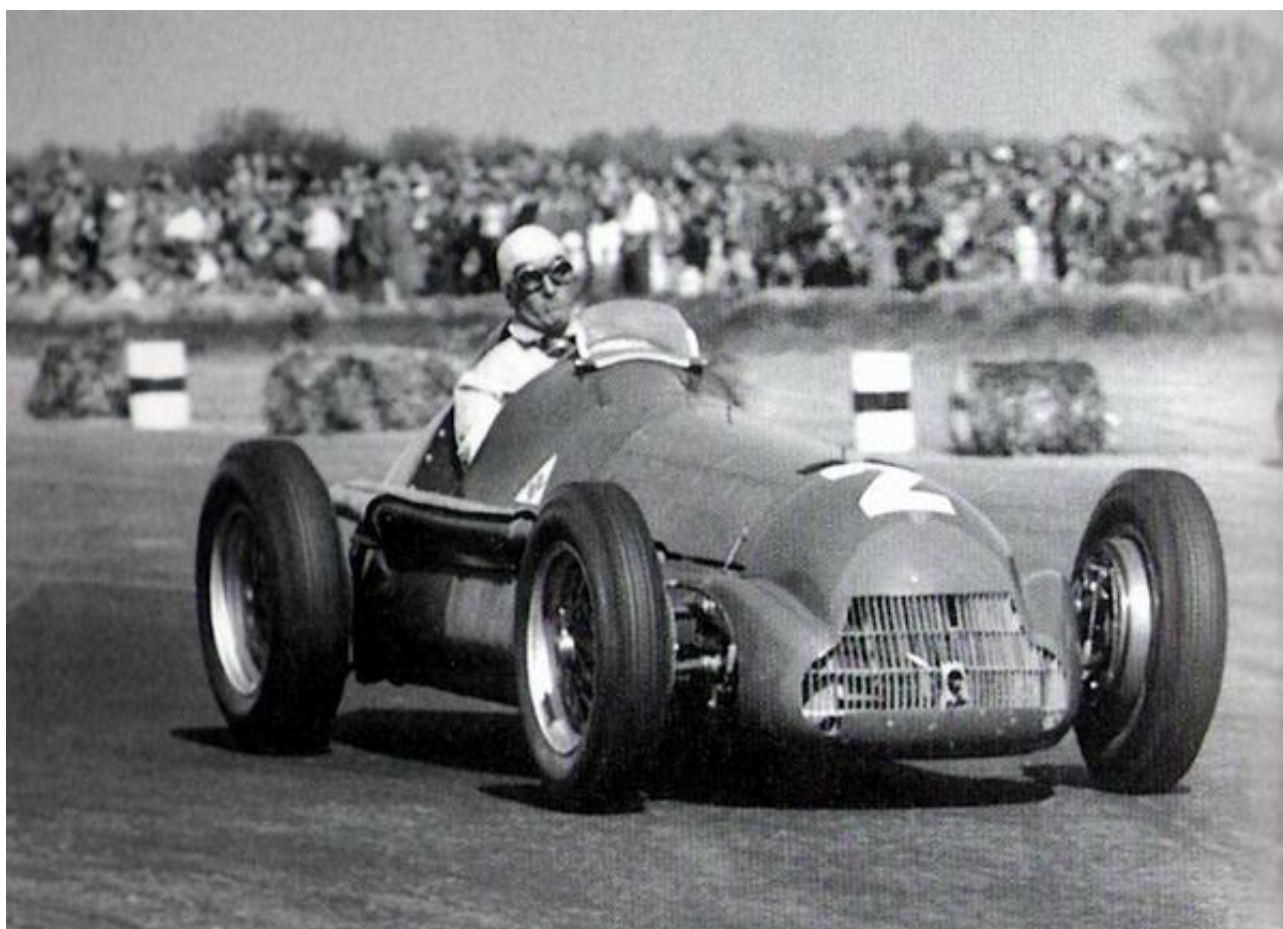
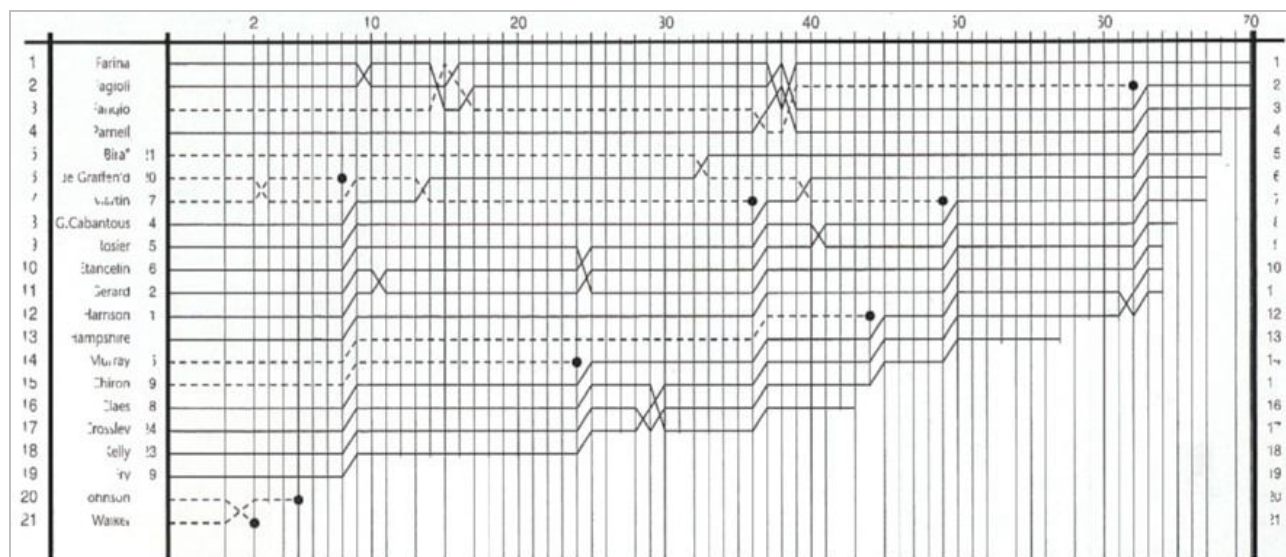


In alto: Nino Farina passa sotto la bandiera a scacchi aggiudicandosi la prima gara di Formula 1 (Archivio LAT)

Giri più veloci in gara

Pos	N°	Pilota	Telaio	Motore	Pneu	GdP	Giro	Tempo / Gap
1.	#2	 Giuseppe 'Nino' FARINA	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 8L	Pirelli	1.	2	1.50:6 (Record) (151,311 kmh)
2.	#14	 Yves GIRAUD-CABANTOUS	Talbot-Lago T26C-DA	Talbot 6L	Dunlop	6.	41	1.53:4 (+2.8)
3.	#15	 Louis ROSIER	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L	Dunlop	9.	10	1.55:4 (+4.8)
4.	#16	 Philippe ÉTANÇELIN	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L	Dunlop	14.	31	1.57:4 (+6.8)
5.	#18	 Johnny CLAES	Talbot-Lago T26C	Talbot 6L	Dunlop	21.	29	2.08:8 (+18.2)

Andamento delle posizioni in gara



In alto: Giuseppe 'Nino' Farina (Alfa Romeo 158) – British Grand Prix 1950 (Silverstone) (Archivio LAT)

Album fotografico – Silverstone 1950



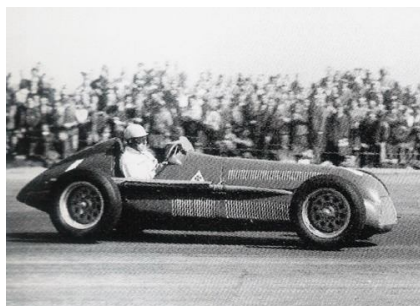
 **#1 – Juan-Manuel FANGIO**
SA Alfa Romeo
Alfa Romeo 158 (C)
(ARG; Età: 39) – Q: 3° G: ritiro



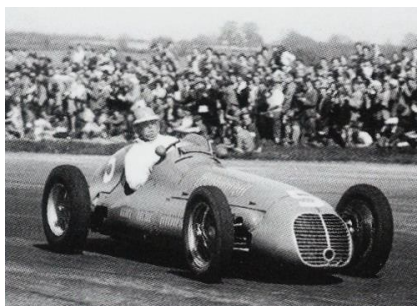
 **#2 – Giuseppe 'Nino' FARINA**
SA Alfa Romeo
Alfa Romeo 158 (C)
(ITA; Età: 43) – Q: 1° G: 1°



 **#3 – Luigi FAGIOLI**
SA Alfa Romeo
Alfa Romeo 158 (C)
(ITA; Età: 52) – Q: 2° G: 2°



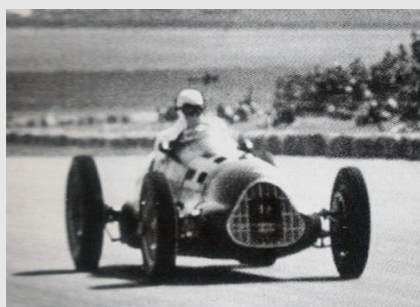
 **#4 – Reginald 'Reg' PARNELL**
SA Alfa Romeo
Alfa Romeo 158 (C)
(UK; Età: 38) – Q: 4° G: 3°



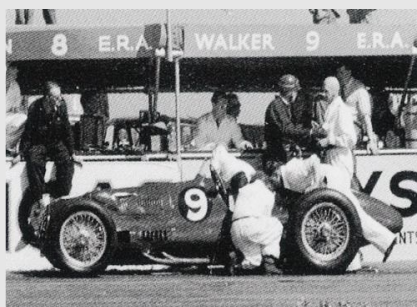
 **#5 – David MURRAY**
Scuderia Ambrosiana
Maserati 4CLT-48 (C)
(UK; Età: 40) – Q: 18° G: ritiro



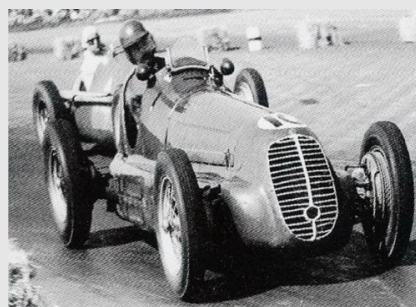
 **#6 – David HAMPSHIRE**
Scuderia Ambrosiana
Maserati 4CLT-48 (C)
(UK; Età: 32) – Q: 16° G: 9°



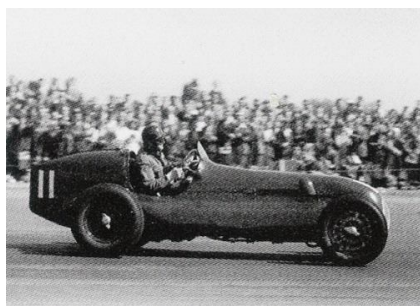
 **#8 – Leslie JOHNSON**
Taso Mathieson
ERA E Type (C)
(UK; Età: 38) – Q: 12° G: ritiro



 **#9 – Peter WALKER**
 **#9 – Tony ROLT**
Scuderia Privata Peter Walker
ERA E Type (C)
(UK; Età: 37/31) – Q: 10° G: ritiro



 **#10 – Joe FRY**
 **#10 – Brian SHAWE-TAYLOR**
Scuderia Privata Joe Fry
Maserati 4CLT (C)
(UK; Età: 34/35) – Q: 20° G: 10°



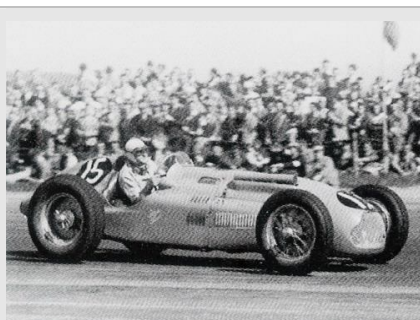
 **#11 – Cuth HARRISON**
Scuderia Privata Cuthbert Harrison
ERA B Type (C)
(UK; Età: 44) – Q: 15° G: 7°



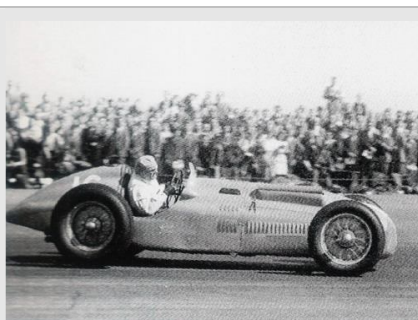
 **#12 – Bob GERARD**
Scuderia Privata F.R. Gerard
ERA B/C Type (C)
(UK; Età: 36) – Q: 13° G: 6°



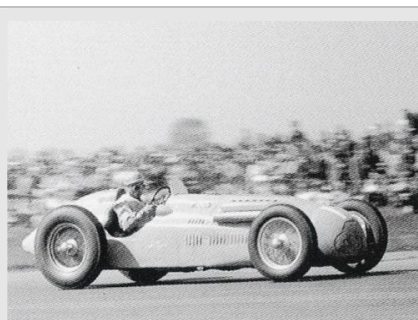
 **#14 – Yves Giraud-Cabantous**
Automobiles Talbot-Darracq SA
Talbot-Lago T26C-DA (A)
(FRA; Età: 45) – Q: 6° G: 4°



#15 – Louis ROSIER
Écurie Rosier
Talbot-Lago T26C (A)
(FRA; Età: 44) – Q: 9° G: 5°



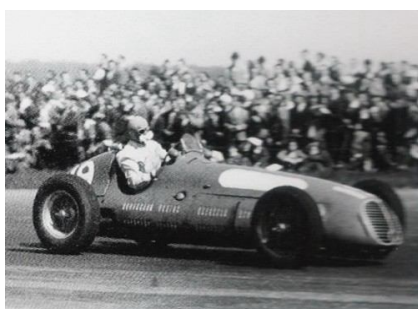
#16 – Philippe ÉTANÇELIN
Scuderia Privata Philippe Étancelin
Talbot-Lago T26C (A)
(FRA; Età: 53) – Q: 14° G: 8°



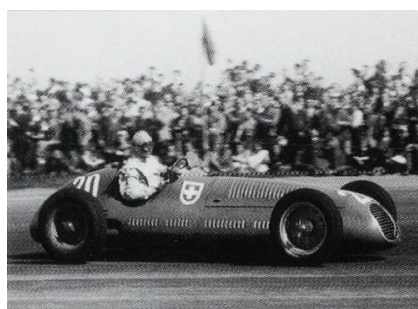
#17 – Eugène MARTIN
Automobiles Talbot-Darracq SA
Talbot-Lago T26C-DA (A)
(FRA; Età: 35) – Q: 7° G: ritiro



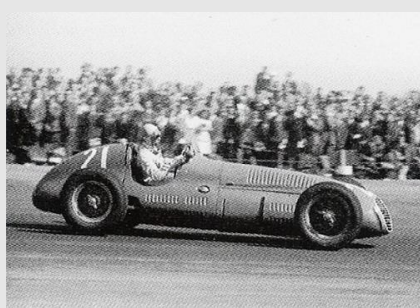
#18 – Johnny CLAES
Écurie Belge
Talbot-Lago T26C (A)
(BEL; Età: 33) – Q: 21° G: 11°



#19 – Louis CHIRON
Officine Alfieri Maserati SA
Maserati 4CLT-48 (C)
(MON; Età: 50) – Q: 11° G: ritiro



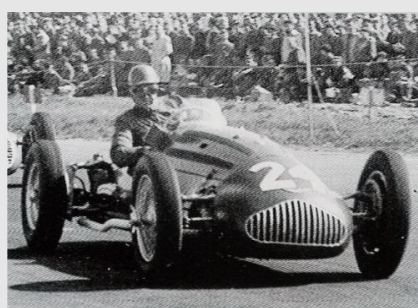
#20 – Toulo DE GRAFFENRIED
Enrico Platé
Maserati 4CLT-48 (C)
(SUI; Età: 36) – Q: 8° G: ritiro



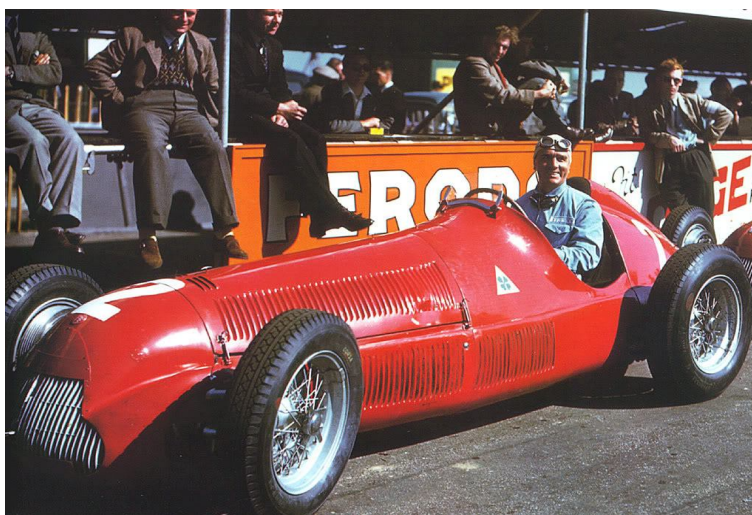
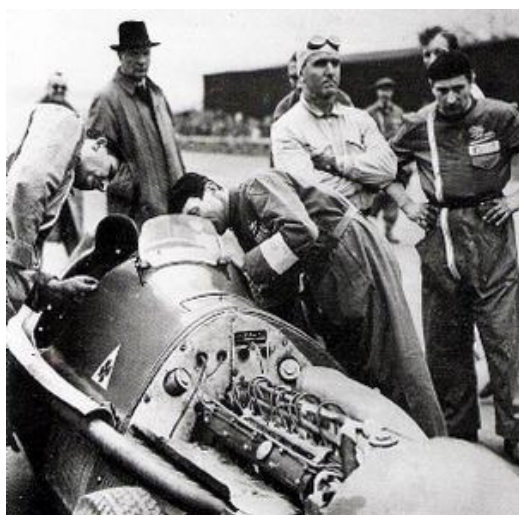
#21 – 'B. BIRA'
Enrico Platé
Maserati 4CLT-48 (C)
(THA; Età: 35) – Q: 5° G: ritiro



#23 – Joe KELLY
Scuderia Privata Joe Kelly
Alta GP (C)
(IRL; Età: 37) – Q: 19° G: ritiro



#24 – Geoffrey CROSSLEY
Scuderia Privata Geoffrey Crossley
Alta GP (C)
(UK; Età: 29) – Q: 17° G: ritiro



In alto: Giuseppe 'Nino' Farina (Alfa Romeo 158) – British Grand Prix 1950 (Silverstone) (Archivio LAT)

Filmati storici d'Archivio

Oggi Internet offre la possibilità di visionare una serie di filmati storici d'archivio – alcuni di essi sono a colori, quindi estremamente rari – di enorme valore e pregio per la ricostruzione storiografica dell'evento nel tentativo di cogliere sfumature, particolari e dettagli più precisi. Attraverso i canali di YouTube abbiamo selezionato alcuni videoclip estremamente interessanti da integrare alla cronaca dell'evento sportivo, al materiale fotografico e ai dati statistici presentati qui nell'articolo. Ecco una piccola rassegna video con i link riportati qui di seguito:



YouTube 1950 British Grand Prix - Silverstone - Part 1 of 2
 Durata complessiva: 5:23 (video a colori) Lingua: Inglese
 Valutazione contenuti/qualità: ★★★★★ (5/5)
<http://www.youtube.com/watch?v=Vywpwt7CZV0>



YouTube 1950 British Grand Prix - Silverstone - Part 2 of 2
 Durata complessiva: 6:53 (video a colori) Lingua: Inglese
 Valutazione contenuti/qualità: ★★★★★ (5/5)
<http://www.youtube.com/watch?v=4lixDkKkfs&feature=related>



YouTube 1950 Gran Premio di Silverstone
 Durata complessiva: 1:32 (video b/n) Lingua: Italiano
 Valutazione contenuti/qualità: ★★★★★ (3/5)
http://www.youtube.com/watch?v=VMtzR_mSMWs



YouTube Formula 1 - British GP 1950
 Durata complessiva: 9:00 (video b/n) Lingua: Inglese
 Valutazione contenuti/qualità: ★★★★★ (3/5)
<http://www.youtube.com/watch?v=aNPUIEeSQX4&feature=related>



YouTube Alfa Romeo 1950 British Grand Prix
 Durata complessiva: 2:05 (video a colori) Lingua: n/a
 Valutazione contenuti/qualità: ★★★★★ (4/5)
<http://www.youtube.com/watch?v=0dghEXW5fJI&feature=fsvr>

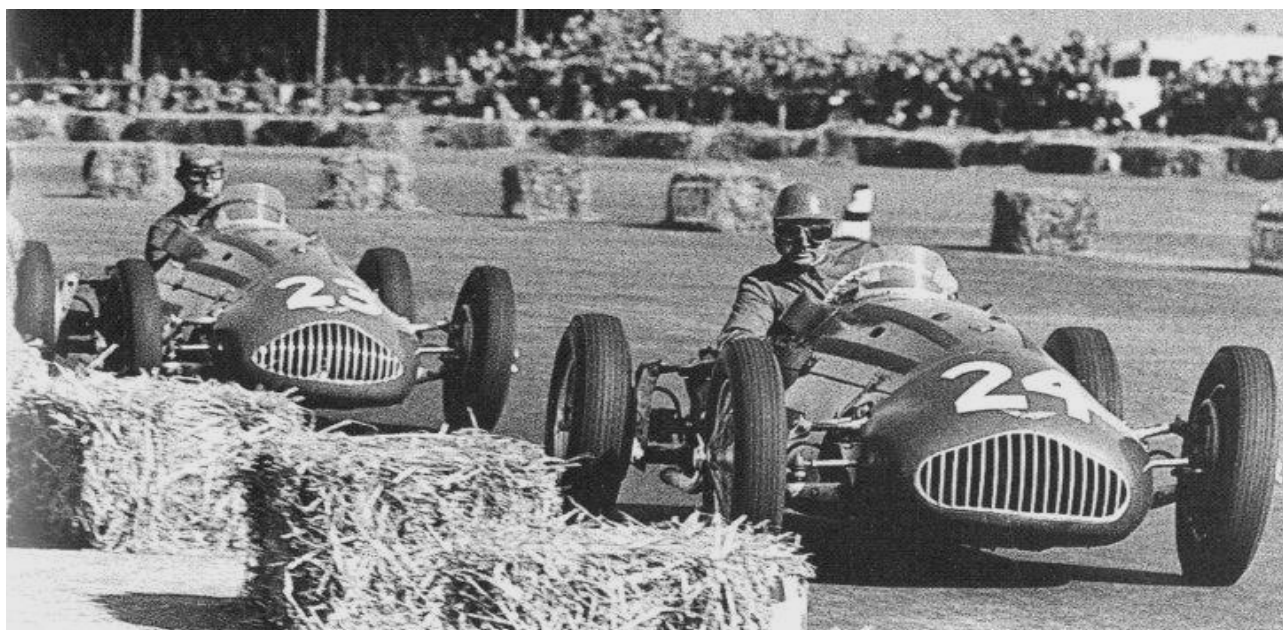


YouTube Silverstone 1950 World Championship Motor Race
 Durata complessiva: 3:14 (video b/n) Lingua: Inglese
 Valutazione contenuti/qualità: ★★★★★ (4/5)
<http://www.youtube.com/watch?v=KOM2U6zjQGO&feature=related>

«I Cavalieri di Silverstone»

La tabella seguente riporta l'elenco dei piloti partecipanti alla gara di Silverstone 1950, il primo Gran Premio della prima edizione del Campionato del Mondo di Formula 1 dell'era moderna. Oggi, a 61 anni di distanza, i «Cavalieri di Silverstone» - ovvero lo schieramento dei 23 piloti che hanno avuto l'onore di prendere parte a questo storico evento – sono tutti deceduti. Tuttavia è curioso notare come molto spesso gli almanacchi e i libri dedicati alla Storia della Formula 1 riportano il nome dello svizzero Toulo De Graffenried come ultimo sopravvissuto di questa prima generazione di piloti di Formula 1 dell'anteguerra. Proseguendo la ricerca attraverso ulteriori approfondimenti, il nome del britannico Tony Rolt – pilota di pregio molto spesso dimenticato, deceduto solamente 3 anni fa nel febbraio 2008 – è spuntato fuori a sorpresa quale ultimo sopravvissuto a Silverstone 1950. Per la cronaca, Rolt (compagno di squadra di Walker), come detto in precedenza, percorse solamente una manciata di giri alla guida di una ERA E Type privata prima di essere costretto al ritiro per un problema al cambio.

Pilota	Luogo e data di nascita	Luogo e data di morte	Età
 Joe FRY	Chipping Sodbury (UK), 26 ottobre 1915	Blandford Camp (UK), 29 luglio 1950	34 anni
 Luigi FAGIOLI	Ancona (ITA), 9 giugno 1898	Montecarlo (MON), 20 giugno 1952	54 anni
 Johnny CLAES	Londra (UK), 11 agosto 1916	Brussels (BEL), 3 febbraio 1956	39 anni
 Louis ROSIER	Chapdes-Beaufort (FRA), 5 novembre 1905	Neuilly-sur-Seine (SUI), 29 ottobre 1956	50 anni
 Leslie JOHNSON	Londra (UK), 22 marzo 1912	Foxcote House (UK), 8 giugno 1959	47 anni
 Reginald 'Reg' PARNELL	Derby (UK), 2 luglio 1911	Derby (UK), 7 gennaio 1964	52 anni
 Giuseppe 'Nino' FARINA	Torino (ITA), 30 ottobre 1906	Argentine (FRA), 30 giugno 1966	59 anni
 Yves GIRAUD-CABANTOUS	Parigi (FRA), 8 ottobre 1904	Parigi (FRA), 30 marzo 1973	68 anni
 David MURRAY	Edinburgo (UK), 28 dicembre 1909	Las Palmas (ESP), 5 aprile 1973	63 anni
 Louis CHIRON	Montecarlo (MON), 3 agosto 1899	Montecarlo (MON), 22 giugno 1979	79 anni
 Cuth HARRISON	Sheffiert (UK) 6 luglio 1906	Sheffiert (UK), 21 gennaio 1981	74 anni
 Philippe ÉTANÇELIN	Rouen (FRA), 28 dicembre 1896	Neuilly-sur-Seine (SUI), 13 ottobre 1981	84 anni
 Peter WALKER	Leeds (UK), 7 ottobre 1912	Newtown (UK), 1° marzo 1984	71 anni
 Birabongse Bhanudej BIRA	Bangkok (THA), 15 luglio 1914	Londra (UK), 23 dicembre 1985	71 anni
 Bob GERARD	Leicester (UK), 19 gennaio 1914	South Croxton (UK), 26 gennaio 1990	76 anni
 David HAMPSHIRE	Mickleover (UK), 29 dicembre 1917	Newton Solney (UK), 25 agosto 1990	72 anni
 Joe KELLY	Dublino (IRL), 13 marzo 1913	Neston (UK), 28 novembre 1993	80 anni
 Juan-Manuel FANGIO	Balcarce (ARG), 24 giugno 1911	Buenos Aires (ARG), 17 luglio 1995	84 anni
 Brian SHAW-TAYLOR	Dublino (IRL) 28 gennaio 1915	Dowdeswell (UK), 1° maggio 1999	84 anni
 Geoffrey CROSSLEY	Baslow (UK), 11 maggio 1921	Oxfordshire (UK), 7 gennaio 2002	80 anni
 Eugène MARTIN	Suresnes (FRA), 24 marzo 1915	Rochelle (FRA), 12 ottobre 2006	91 anni
 Toulo DE GRAFFENRIED	Parigi (FRA), 18 maggio 1914	Lonay (SUI), 22 gennaio 2007	92 anni
 Tony ROLT	Bordon (UK), 16 ottobre 1918	Warwick (UK), 6 febbraio 2008	89 anni



In alto: Duello tra Alta private: Joe Kelly (#23) all'inseguimento di Geoffrey Crossley (#24) (Archivio LAT)

BIBLIOGRAFIA

Indicazioni bibliografiche per ulteriori approfondimenti

Volumi e Monografie:

AA.VV., *Tutto il Mondo della Formula 1 1950-oggi*, Gribaudo, Milano 2004, pp. 10-11.

Allievi Pino, *Conoscere La Formula 1*, Rizzoli Editore, Milano 1984, pp. 38-96.

Arron Simon, Hughes Mark, *The Complete Book of Formula One*, Motorbooks International, St. Paul and London 2003, pp. 10-17.

Casamassima Pino, *Storia della Formula 1*, Edizioni Calderini, Bologna 1996, p. 17.

Dal Monte Luca, Zapelloni Umberto, *La Rossa e le Altre. Storia dei Campionati del Mondo di Formula 1 dal 1950 al 2000*, Baldini&Castoldi, Milano 2000, pp. 10-12.

Henry Alan, *Autocorse. 50 Years of World Championship. Grand Prix Motor Racing*, Hazleton Publishing Ltd, Richmond, Surrey 2000, pp. 18-19.

Hughes Mark, *Speed Addicts: Grand Prix Racing*, CollinsWillow, London 2005, pp. 38-69.

Ménard Pierre, *The Great Encyclopedia of Formula 1*, Chronosports Editeur, St-Sulpice 2003, pp. 23-24, 79, 104-105, 624.

Poltronieri Mario, *La Storia della Formula 1*, European Book, Milano 1996, pp. 8-9.

Tremayne David, Hughes Mark, *The Coincise Encyclopedia of Formula 1*, Parragon, Bath 2000, p. 12.

Articoli e saggi:

"Intervista a Eugène Martin" in F1-Racing, n°52 (giugno 2003), Chronosports S.A., St-Sulpice 2000, pp. 68-69.

Nota: Domando scusa ai lettori per eventuali errori ortografici o imprecisioni nell'esposizione dei contenuti. I testi esprimono il pensiero dell'autore e non coincide necessariamente con quello dei redattori del sito GPX.it.

Nella prossima puntata: #03 – L'ALBO D'ORO DELLA FORMULA 1: ANALISI E STUDI



In alto: Luigi Fagioli (Alfa Romeo 158) – British Grand Prix 1950 (Silverstone) (Archivio LAT)