



CRÓNICA DEL GRAN PREMIO DE GRAN BRETAÑA DE 1951 FERRARI VENCE A ALFA ROMEO

Traducción: Inocente González Salvadores y Pablo Pérez García

En esta misma revista publicamos en 2015 un artículo¹ sobre los orígenes leoneses de José Froilán González (1922-2013), el gran piloto argentino que a los mandos de un Ferrari consiguió ganar para la marca italiana el primer Gran premio de Fórmula 1 de su historia, en el circuito inglés de Silverstone. Fue ésta una victoria histórica para Ferrari, no sólo por ser la primera en la Fórmula 1, sino también por la forma en que se produjo, derrotando a Alfa Romeo, que en aquel momento parecía invencible², y acabando por delante de Juan Manuel Fangio, muy probablemente el mejor piloto de automóviles de todos los tiempos³.

Como explicábamos en aquel texto, cuando José Froilán murió algunos medios se refirieron a sus padres como «emigrantes leoneses». Este dato, desconocido para nosotros, nos animó a tratar de averiguar la identidad y la zona de origen de sus antepasados; y el primer paso fue hablar con Ignacio Sáenz de Cámara, de la revista *Motor Clásico*, que en 2012 le había realizado una entrevista en Buenos Aires con motivo de su 90 cumpleaños. Ignacio Sáenz nos comentó que Froilán no recordaba el nombre del lugar de nacimiento de sus padres, y nos aconsejó que para averiguarlo habría que intentar localizar su partida de bautismo, en la que tendría que aparecer este dato. Y en esta gestión resultó fundamental la ayuda del recientemente fallecido Felipe Pérez Pollán, conocido en nuestra ciudad por ser el creador del certamen poético veraniego *Poesía para vencedos*, que se celebra todos los años en la vecina localidad de Palacios de la Valduerna. Localizado ese documento por unos parientes argentinos de Felipe Pérez, en él constaba que el padre de Froilán, Isidro José González, había nacido en 1890 en Mena de Babia, un pequeño pueblo situado en el noroeste de la provincia de León, en el valle del río Luna. Felipe también nos dijo que sus contactos argentinos habían averiguado que sólo un año después, en 1891, Isidro José había emigrado a Argentina con sus progenitores⁴.

En aquel artículo nos centramos sobre todo en lo relacionado con los orígenes leoneses de José Froilán Gonzá-

lez, y no en los pormenores de la carrera de Silverstone, que fue la que lo convirtió en un piloto histórico para la marca de Maranello. Quedó, por tanto, pendiente el hablar de este Gran Premio, y creemos que ha llegado el momento de hacerlo, ya que uno de nosotros, Ignacio Pérez, ha localizado en Internet un ejemplar digitalizado de la revista inglesa *Motor Sports*, de agosto de 1951, con una reseña detallada de esa carrera.

Probablemente el número de notas que hemos incluido sea excesivo, pero esperemos que los lectores menos interesados en el mundo del automóvil de carreras las agradezcan. Sin ellas, tendrían que estar recurriendo a Internet con frecuencia en el caso de que desearan conocer datos sobre los pilotos, las características del circuito de Silverstone, las marcas relacionadas con la competición...

Esperamos que les resulte interesante el relato del Gran Premio de Fórmula 1 que hizo famoso al piloto más vinculado a nuestra provincia de la principal competición automovilística del mundo.

GONZÁLEZ⁵ VICTORIOSO, a 96,11 mph
BRM 5.º y 7.º

STIRLING MOSS⁶ (KIEFT) GANADOR EN LA
CATEGORÍA DE 500 c. c.

El G. P. británico del RAC⁷ celebrado en Silverstone el 14 de julio, al que asistió menos público de lo habitual, resultó una batalla campal entre los Ferrari de 4½ litros aspirados y los Alfa Romeo de 1½ litros con compresor⁸. La carrera, disputada a gran velocidad, fue ganada por González, que en los entrenamientos rodó a más de 100 mph. Venció al Alfa Romeo 159 B de Fangio⁹ por 51 segundos, tras 419 km, siendo la primera vez que Ferrari supera a Alfa Romeo con el nuevo 4½. A los protagonistas de este

intenso duelo les siguieron el Ferrari de Villorresi¹⁰, el Alfa Romeo de Bonetto¹¹, el BRM¹² de Parnell¹³, el Alfa Romeo de Sanesi¹⁴ y el BRM de Walker¹⁵. Un Alfa Romeo se incendió y un Ferrari se retiró con problemas en la caja de cambios. Los BRM fueron puestos a punto tarde, llegaron a las 7 de la mañana del día de la carrera y salieron desde la última fila de la parrilla, ya que se habían perdido los entrenamientos. Aunque finalmente han conseguido librarse de las agrias críticas de las que han sido objeto desde que se retiraron en Reims¹⁶. Para el BRM, el Gran Premio de Gran Bretaña no fue la “recompensa” que un periódico pensaba que podría ser, ni tampoco el “fracaso estrepitoso” que esperaba otro cronista, y su actuación debe de haber consternado a muchos de los chicos de los periódicos que últimamente han estado ocupados rompiendo relaciones con Bourne¹⁷. Mays¹⁸ admite que los problemas técnicos no han terminado, y el estado físico de Parnell, con la mano derecha y la pierna izquierda vendadas, y de Walker, cubierto de aceite tras la llegada, sugieren que la conducción de los coches resulta dura para los pilotos, que pueden necesitar relevo en carreras largas. Además, el BRM, en su desarrollo actual, lleva un año de retraso. El de Parnell promedió 90,5 mph, lo que le habría colocado tercero en el G. P. británico de 1950. Pero, aunque ambos coches aguantaron toda la carrera y el trabajo en boxes fue bueno, BRM no tiene hoy por hoy el nivel exigido en la competición automovilística. La distancia que tienen que recuperar con sus rivales se refleja en el nuevo récord de Farina¹⁹ de 99,99 mph (superando el anterior en 1,89 mph), y en la sospecha de que Alfa Romeo probablemente lance próximamente el Tipo 160 de 12 cilindros en línea. Parnell se encontró con un motor que funcionaba deliciosamente suave hasta las 10.500 r. p. m., y la caja de cambios y los frenos resultaron muy eficaces, pero el habitáculo se calentaba demasiado, el agarre en carretera no era del todo bueno, las ruedas delanteras patinaban en las curvas y el asiento no se adaptaba bien al piloto; y además el volante le destrozaba las manos. Los frenos desempeñaron un papel fundamental a estas velocidades, y los tres primeros coches en llegar a la meta utilizaron forros Ferodo²⁰.

Sin duda, el Gran Premio británico fue un día memorable, sobre todo porque estuvo precedido por una carrera de Fórmula III que Stirling Moss, con el nuevo Kieft²¹, ganó con tanta facilidad que muchos pilotos expertos en 500 c. c. parecían aficionados. En los entrenamientos, Moss rodó por debajo de los dos minutos en un “500” por primera vez (86,95 mph), ¡después de haber reventado el motor durante la carrera y tener que utilizar otro Norton de menos caballos preparado por Lancefield!

El tiempo fue bueno y la organización, en general, excelente, salvo por la amenaza de huelga de los médicos si no se permitía a sus esposas entrar en el circuito, y los pequeños hurtos en los aparcamientos, de los que ya hemos sido víctimas dos veces en Silverstone. Esperemos que no sea la última vez que se celebre en este circuito una carrera que ya es clásica.



Plano del circuito de Silverstone, con los nombres de sus curvas. (Imagen tomada de Internet).

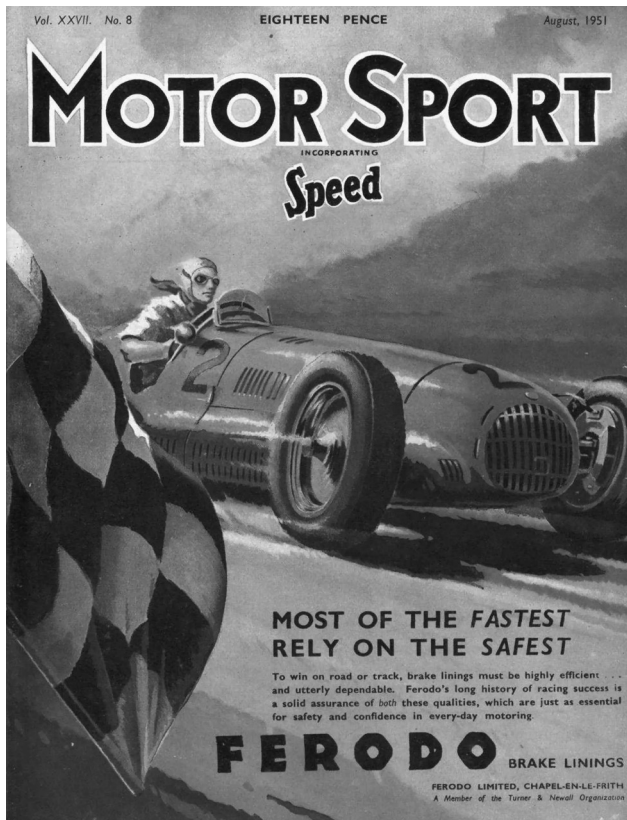
NOTAS PREVIAS A LA CARRERA

Alfa Romeo presentó cuatro coches. El de Bonetto era el n.º 1, del tipo 159, con un único depósito cilíndrico adicional en el lado de la cabina, neumáticos delanteros de 5.50-17²² y traseros Pirelli²³ de 7.00-18. Los demás eran 159 del tipo B, con un depósito de combustible a cada lado del asiento, otro debajo del colector de escape, neumáticos Pirelli delanteros de 5.50-17 y traseros de 7.50-18. Fangio tenía el coche n.º 7, con capó amarillo, Sanesi el n.º 8, con capó totalmente blanco, y Farina el n.º 9, con un fondo azul y blanco en el capó, y un simple “cubículo” de hojalata en el lateral del salpicadero para guardar un trapo y su manivela de arranque. El eje trasero del coche de Farina era De Dion²⁴. Todos tenían cuentarrevoluciones de hasta 10.000 r.p.m. Los coches llegaron en dos enormes furgonetas Alfa, con su correspondiente camión Alfa; Pirelli envió una furgoneta Austin desde su almacén inglés.

Farina utilizó zapatos blandos porque los protectores de mica que empleó en Bremgarten²⁵ le dieron problemas. Todos los Alfa utilizaban protectores de esquisito detrás de las ruedas delanteras. Guidotti²⁶, con casco de lino blanco, probó todos los coches. Los pilotos de Alfa Romeo utilizaban una espaciosa berlina Alfa.

Los dos BRM parecían idénticos, salvo que el tubo del starter de gas²⁷ del de Parnell, que sobresalía por encima del capó, era ligeramente más corto que el de Walker; se utilizaron Dunlops²⁸ 5.25-18 delante y

7.00-17 detrás. El nuevo salpicadero de “estaño prensado”²⁹ está bastante desprovisto de instrumentos, y el cuentarrevoluciones de tipo tira se mantiene en el mismo. El camión taller acompañaba a las dos furgonetas. Mays llegó en un Ford Consul, matriculado en Essex.



Portada del número 8 de la revista *Motor Sport*, correspondiente a agosto de 1951.

El Ferrari n.º 3 tenía a Villoresi como piloto, con un magneto Marelli³⁰ simple en la parte delantera del motor de 24 bujías, y neumáticos Englebert³¹ Competition 6.00-10 delante y 7.50-17 detrás. Ascari³² tenía el mismo tipo de coche, el n.º 4, pero con Pirelli de 5.50-16 delante y 7.50-16 detrás, y González el n.º 2, un coche más antiguo, De Dion³³. Su motor de 12 cilindros tenía dos magnetos Marelli inclinados hacia dentro en la parte trasera. También utilizaba neumáticos Pirelli Corsa Aertlex de 5.50-16 delante y 7.50-16 detrás. Ascari y Villoresi tenían las aletas de ventilación abiertas en los carenados de sus coches³⁴. A pesar de tener el coche más antiguo, González sorprendió a todos rodando a más de 100 mph (1 min 43,4 s). En una de las vueltas, descolocó unos tubos de señalización azules del interior de la curva Stowe³⁵, y Villoresi, que le seguía, los evitó por los pelos. También hizo lo mismo durante la carrera [N. B.³⁶: no había tubos de repuesto disponibles, ni indicación alguna de dónde sustituir los dañados, por lo que, si se hubiera producido un “incidente” importante, Stowe

podría haber cambiado bastante su aspecto]. Villoresi llegó en un Lancia Aurelia, Ascari en un Fiat 1400 y los coches en una enorme furgoneta Ferrari, que tuvo problemas en ruta.

El Ferrari Thin Wall³⁷ de 12 cilindros de Whitehead³⁸, n.º 125-0-02, tenía el magneto Marelli montado en la parte trasera, inclinado hacia dentro, un túnel de aire más largo y no ventilado en su capó, y sus neumáticos Dunlop 7.00-16 se cambiaron antes de la salida por Pirelli 7.50-10, y Pirelli 5.50-16 en las ruedas delanteras. ¡La tapa de válvulas llevaba el rótulo “Ferrari” en lugar de “Thin Wall”³⁹! Los tres Simcas y el Talbot de Étancelin⁴⁰ no salieron, porque no habían sido reparados desde Reims.

Los Talbot de Rosier⁴¹ (12 cilindros) y Chiron⁴² (6 cilindros) llegaron en una furgoneta Renault. Duncan Hamilton⁴³ llevaba un motor de 12 cilindros con válvulas en cabeza en su Talbot, el antiguo coche de Claes⁴⁴, que montaba el mismo motor en el suyo.

Una atractiva demostración previa al GP fue la que hicieron Walker y Whitehead en el Jaguar C Type ganador de Le Mans, con Moss pegado a ellos. Fue muy aplaudida y los mecánicos del Alfa Romeo de Bonetto fueron persuadidos por su director para que pararan el motor mientras Wilfred Andrews⁴⁵, del RAC, nos informaba de todo ello *via* Antone. Que BRM siga su ejemplo.



Motor Sport, 8 (p. 389).

LA CARRERA DE 500 c. c. (90 vueltas, 60 millas⁴⁶)

(...)

GRAN PREMIO de GRAN BRETAÑA (90 vueltas, 260 millas)

Las posiciones en la parrilla fueron:

Primera fila:

Ascari (Ferrari)	Farina (Alfa Romeo)	Fangio (Alfa Romeo)	González (Ferrari)
Bonetto (Alfa Romeo)	Sanesi (Alfa Romeo)	Villoresi (Ferrari)	
Duncan Hamilton (Talbot)	Gerard (ERA)	Rosier (Talbot)	Whitehead (Ferrari)
Claes (Talbot)	Chiron (Talbot)	Shawe-Taylor (ERA)	
Kelly (Alta)	James (Maserati)	Fotheringham Parker (Maserati)	Murray (Maserati)
	Parnell (BRM)	Walker (BRM)	



Cartel del Gran premio de Gran Bretaña de 1951.
(Imagen tomada de Internet).

En la vuelta de calentamiento, el BRM de Parnell tenía un sonido débil⁴⁷, pero se le cambiaron las bujías y, después de empujarlo, se comprobó que funcionaba. Reg⁴⁸ mostró el pulgar hacia arriba para complacer a los cámaras, y dijo que confiaba en po-

der volver a hacerlo después de la carrera. Le dijimos que disputara la carrera imaginando que conducía con un motor Thin Wall. Llevaba un casco azul, con las orejas al aire, y un mono también azul, mientras que Walker llevaba también un mono, un casco más convencional y una visera. En la salida, con todos los coches haciendo un ruido infernal, ambos BRM, con sus motores a 8000 r.p.m., salieron disparados hacia delante después de embragar –el de Parnell con más dificultad–, pero tuvieron que reducir la velocidad para no chocar con los Alta⁴⁹ y Maserati, que estaban muy cerca... ¡si hubieran salido en la primera fila! Mays, autor, según nos informaron, de un nuevo libro, *Split Liners*, se dio la vuelta, ¡parecía más feliz ahora que hace un año! Como dijo el conde Howe⁵⁰ a Parnell: «Estamos todos contigo, pase lo que pase».

Tras una primera vuelta de infarto, Bonetto iba primero, por delante de González, Farina y Ascari. Los demás estaban muy cerca, corriendo al límite de sus posibilidades. El capó del Maserati de Parker vibraba, y el problema pudo solucionarse, pero siete minutos después volvió a tener la misma complicación. En la quinta vuelta, González adelantó a Bonetto y aventajaba a Fangio en 5,8 segundos, a una media de 93,48 mph (o mpg⁵¹, según los boletines de carrera). Más atrás venían Bonetto, Ascari, Farina y Villoresi. Fangio, persiguiendo al Ferrari de cabeza, rodaba a 97,5 mph. El Talbot de Claes entró en boxes. En la décima vuelta, Fangio iba en cabeza, a un segundo del Ferrari de su compatriota rival, al que había adelantado en esa vuelta. La media subió hasta 94,74 mph.



José Froilán González en el Gran premio de Gran Bretaña de 1951. (Imagen tomada de Internet).

Ascari era perseguido sin piedad por Farina, del que lo separaban 0,2 segundos. Bonetto aventajaba a Villoresi en 0,6 segundos. Sanesi iba delante de Parnell en el primer BRM. El Thin Wall Ferrari de Whitehead corría en la novena posición. El BRM de Walker circulaba algo más retrasado, en 10.ª posi-

ción, con Shawe-Taylor⁵² tras él. Murray⁵³ y James⁵⁴ estaban muy atrás, y en la vuelta 14 Sanesi derrapó saliendo de la curva Stowe, y pasó al silencioso Ferrari de Villoresi. A las 15 vueltas, sin cambios en las seis primeras posiciones, Fangio, con camisa amarilla y casco azul, era líder por sólo 0,4 s, a 95,38 mph, y Ferrari perseguía a Alfa con todas sus fuerzas. González, un hombre pequeño, gordo y moreno, con los brazos desnudos, luchaba contra su Ferrari que se deslizaba en las curvas, y en Stowe, Walker hizo que Farina aflojara. Ciertamente Farina era más rápido que Parnell, e incluso Bonetto más rápido que Walker en esta fase de la carrera. Fangio rodó a 98,84 mph frente a las 92,18 mph de Parnell.



José Froilán González a los mandos de un Ferrari. (Imagen tomada de Internet).

De vuelta a boxes, el Maserati de Parker perdió dos minutos a consecuencia de fallos en el encendido. Claes volvió a tener problemas, y se le cambiaron todas las bujías a su Talbot. Luego Parker se detuvo de nuevo (durante 150 segundos) para la misma “cura”, y el averiado Alta de Kelly intentó lo mismo (120 segundos). Duncan Hamilton, cuyo box era gestionado por Louis Giron, hizo un trompo en Copse⁵⁵, y después de 25 vueltas los líderes se mantenían como estaban: Fangio 5,0 segundos por delante de González, a 95,92 mph. En una persecución feroz, González se salió de la pista en la curva Becketts⁵⁶, pero encontró un hueco entre las balas de paja y continuó. Rodó a 99,04 mph para recuperar, y a esta velocidad ¡incluso los Ferrari necesitarían repostar!⁵⁷ ¡Espectacular!

Chiron también mantuvo un ritmo muy alto, y perdió 20 segundos al tener que ajustar los amortiguadores de su Talbot.

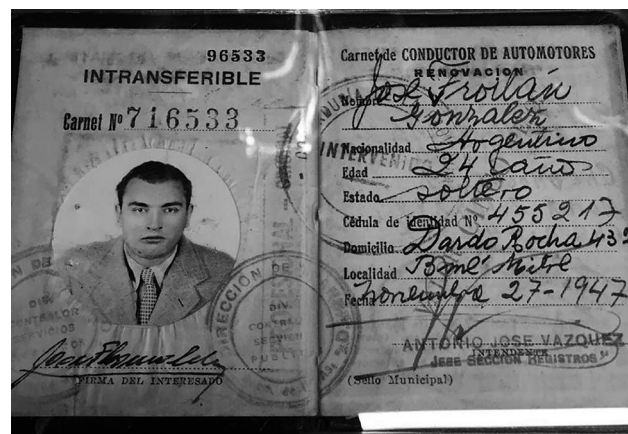
Entonces, ¡el primer repostaje de Alfa! Bonetto lo hizo en 37 segundos, pero perdió otros 33 segundos para completarlo y cambiar las ruedas. Al mismo tiempo, el Maserati de James tuvo que retirarse con el radiador partido.

La media subió a 96,09 mph en la vuelta 30, con Fangio 1,6 segundos por delante de González. En esta parte crucial de la carrera el Jupiter de *Motor Sport*⁵⁸ nos mandó ir urgentemente a boxes.

El Ferrari Thin Wall perdió 195 segundos por el ajuste de los frenos, y Duncan Hamilton se detuvo histérico mientras se vertían latas de aceite de castor⁵⁹ Pratt's⁶⁰ en el Talbot. Su brazo izquierdo sufrió un corte, pero en boxes no había equipo de primeros auxilios. Duncan se negó a esperar y, tras beber dos vasos de cerveza, salió haciendo rugir su bólido, después de 112 segundos. Sanesi entró a por combustible y ruedas traseras nuevas y, como le ocurrió en Reims, una de las ruedas Barani⁶¹ se negó a ceder, por lo que cuando salió el Alfa quedó por detrás del primer BRM, ya que la parada duró 130 segundos.

Mientras tanto, el box de BRM, bastante repleto de figuras vestidas de blanco, había puesto en marcha su planta auxiliar de repostaje (“la motocicleta de Berthon⁶²”) y realizó un excelente repostaje para Reg⁶³ en 30 segundos. Éste se bajó del coche y señaló la cabina recalentada, pero se le ordenó con severidad que entrara y siguiera. Farina, que realizó la vuelta 38.^a a la velocidad récord de 99,99 mph, repostó combustible, agua, neumáticos, y cambió una rueda trasera en menos de 60 segundos.

La breve parada de Peter Walker duró sólo 25 segundos, pero tuvo que realizar otras dos más tarde, por lo que no pasó a Sanesi.

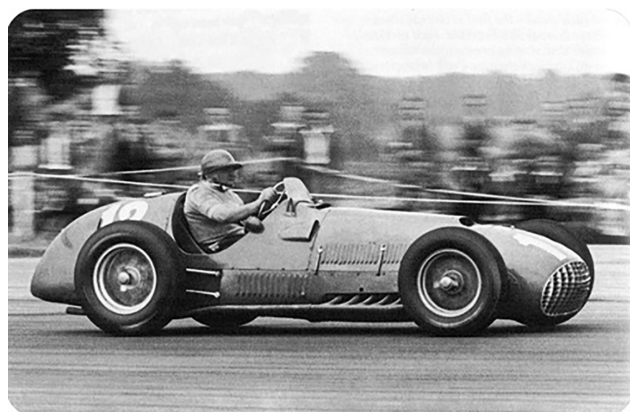


Carnet de conducir (1947) de José Froilán González, expuesto en el Museo del Automovilismo JUAN MANUEL FANGIO, en Balcarce (Argentina).

(Fotografía: Fernando de la Hoz, 2021).

Después de 45 vueltas, González era líder, con 0,4 segundos de ventaja sobre Fangio, a 96,83 mph –la velocidad seguía subiendo–. Farina era tercero, Ascari cuarto, Sanesi quinto y Villoresi sexto. El Alfa de Fangio repostó y cambió las ruedas traseras en sólo 49 segundos. El repostaje del Maserati de Murray se realizó con bidones de leche⁶⁴. El propio Murray devolvió uno mientras “Wilky”⁶⁵ cambiaba las bujías.

Las piernas de Murray estaban empapadas de aceite, el coche no quería volver a arrancar y parecía perder combustible.



José Froilán González en el Gran premio de Gran Bretaña de 1951. (Imagen tomada de Internet).

Chiron se retiró, sin frenos, tras una parada previa de 5 minutos y medio. El Ferrari de Villorresi entró en boxes y se le echaron diez galones⁶⁶ de combustible mediante dos bidones. A continuación, le tocó el turno a Ascari, que cambió las dos ruedas traseras y repostó en 33 segundos, se puso un gorro de protección y, pidiendo agua, aceptó un trago que le ofrecieron en el box de Vigzol⁶⁷. Por cierto, sus neumáticos sólo tenían desgastado el centro de las bandas de rodadura.

A continuación, se le hicieron señas con una bandera al líder, González, para que entrara en boxes. No respondió al principio, luego entró, se detuvo con el motor parado y se bajó excitado del coche. Le ayudaron a entrar de nuevo, un mecánico arrancó el motor tranquilamente utilizando la puesta en marcha eléctrica, y en muy poco tiempo (23 segundos) salió. Mientras aceleraba, le cerraron de golpe el tapón del depósito. No se le cambiaron las ruedas. Ascari había llegado poco antes, tranquilo, hablando de problemas en la caja de cambios, y mientras se llevaban su Ferrari se quedó pensativo junto al coche de González. Éste parecía cansado, y su parabrisas aerodinámico estaba sucio, pero no hubo tiempo ni de limpiarlo ni de darle de beber.

Farina fue el siguiente en entrar en boxes, a por combustible y ruedas, saliendo en 55 segundos.

Mientras tanto, Shawe-Taylor había repostado en 32 segundos, Parker había perdido 120, mientras los mecánicos examinaban el carburador de su coche, y más tarde otros 60, repostando. Gerard⁶⁸ lo hizo en 58 segundos. Murray había tenido que retirarse después de romper el muelle de una válvula.

La carrera se estaba poniendo muy interesante. González la lideraba después de 60 vueltas con 1 minuto y 29,8 segundos, a 96,8 mph. Después de las paradas en boxes, a las 70 vueltas, seguía de líder,

con 1 minuto y 19,2 segundos, a 96,38 mph. Fangio, que continuaba segundo, luchaba duro, lanzando el Alfa Romeo rojo en las curvas, con su eje trasero retumbando bajo la enorme aceleración al salir de ellas, girando el volante para controlar el sobreviraje. Pero parecía obvio, por mucho que lo intentara, que el cansado González —que realmente no estaba cansado de esta cruda batalla a alta velocidad— no podría ser alcanzado. Farina era tercero, pero a una vuelta, Villorresi intentaba, en vano, acercarse a él, y a otra vuelta de distancia estaba Bonetto, con Sanesi a dos detrás de él. Luego los aplausos anunciaban a Parnell que pasaba al sexto lugar, adelantando a Sanesi —¡sólo el marcador en Stowe⁶⁹ ponía el número de Walker!— ¡Eso también hizo que Fangio adelantara a González en el momento en el que el Alfa perseguía con más ahínco al Ferrari!



Trofeo obtenido por Froilán González en Silverstone 1951, expuesto en el Museo del Automovilismo JUAN MANUEL FANGIO, en Balcarce (Argentina). (Fotografía: Fernando de la Hoz, 2021).

El Maserati averiado de Parker se retrasó en Becketts⁷⁰ porque su coche tiraba aceite, retirándose poco después con una tubería de aceite rota. El Alfa, que avanzaba muy lentamente, repostó 15 galones en 60 segundos.

Aún así, esta espectacular carrera, una de las más intensas que Inglaterra había visto, mantuvo su interés. El Ferrari de Ascari estaba muerto, y algo parecido le ocurrió al Alfa Romeo de Farina, cuando el humo indicaba fuego mientras conducía a toda velocidad hacia la curva Club⁷¹, donde abandonó, con el embrague inutilizado.

Duncan Hamilton, que intentaba adelantar a Kelly por el exterior en Stowe, hizo un bonito trompo con el Talbot, cruzó la pista y se metió en los cultivos, recibiendo aplausos al acelerar el motor y rugir, justo cuando llegaba González. Los BRM seguían sonando con fuerza, y las revoluciones subían mucho entre curva y curva. Y entonces, después de muchos inten-

tos de Fangio por impedirlo, se acabó. González dio la vuelta, con el casco y la visera en la mano izquierda, saludando a la multitud. Ferrari, con el 4 litros y medio no sobrealimentado, había roto por fin el dominio del Alfa Romeo 159⁷² Stage 2⁷³, como llevaba amenazando con hacer desde Monza el año pasado. Froilán González había conducido de forma impecable y ahora ya está entre los grandes, tras su buena actuación en Reims, cuando sustituyó a Taruffi. Y hay que recordar que también venció a los Mercedes Benz en Buenos Aires.

Fangio condujo como el maestro que es, pero no pudo alcanzar al Ferrari, ni su parada en boxes más larga sirve para explicar la diferencia de 51 segundos, y acabó siendo la carne⁷⁴ en el sándwich de los Ferrari. El Ferrari fue el coche más rápido. Villolosi acabó tercero, una vuelta por detrás, con su coche fuera de punto. El viejo Alfa de Bonetto se mantuvo sin problemas por delante del BRM de Parnell, que pilotó con gran valentía. Y Sanesi, averiado con una rueda atascada, terminó entre ese BRM y el de Walker.

Había sido una gran carrera, a una media 5,16 mph superior a la de 1950, más rápida incluso que las series cortas del *Daily Express meeting*⁷⁵, y deja tras de sí una gran cantidad de cuestiones interesantes: ¿dispondrá Alfa de los 160 para hacer frente al desafío de Ferrari? ¿Cuándo correrá de nuevo BRM, y cómo lo hará? ¿Ha encontrado Fangio en González a su pareja? ¡Y cómo conducen estos argentinos!



Fotografía de la llegada a meta de Froilán González en Silverstone, expuesta en el Museo del Automovilismo JUAN MANUEL FANGIO, en Balcarce (Argentina).
(Fotografía: Fernando de la Hoz, 2021).

- 1.º –Froilán González (Ferrari de 4.494 c.c.), 2 h 42 min 18,2 s, (90 vueltas), 96,11 mph.
- 2.º –Juan Manuel Fangio (1.488-c.c. s/c. Alfa Romeo), 2 h 43 min 9,2 s (90 vueltas), 95,61 mph.
- 3.º –Luigi Villolosi (Ferrari 4.494 c.c.) (88 vueltas) a 93,39 mph.
- 4.º –Bonetto (Alfa Romeo), 87 vueltas, 92,44 mph.
- 5.º –Parnell (BRM), 85 vueltas, 90,5 mph.

- 6.º –Sanesi (Alfa Romeo), 84 vueltas, 89,5 mph.
- 7.º –Walker (BRM), 84 vueltas, 89,11 mph.
- 8.º –Shawe-Taylor (ERA), 84 vueltas.
- 9.º –Whitehead (Ferrari), 83 vueltas.
- 10.º –Rosier (Talbot), 83 vueltas.
- 11.º –Gerard (ERA), 82 vueltas.
- 12.º –Hamilton (Talbot), 82 vueltas.
- 13.º –Claes (Talbot), 80 vueltas.

Abandonos: Chiron (Talbot), frenos, 41 vueltas; Parker (Maserati), tubería de aceite, 46 vueltas; James (Maserati), 22 vueltas; Murray (Maserati), muelle de válvula roto, 45 vueltas; Ascari (Ferrari), caja de cambios, 56 vueltas; Farina (Alfa Romeo), embrague e incendio, 75 vueltas.

Vuelta más rápida: Farina (Alfa Romeo), 99,99 mph.

CURIOSIDADES

–El Ferrari de González utilizó forros de freno Ferodo, al igual que el Alfa Romeo de Fangio y el Ferrari de Villolosi.

–*Motor Sport* se lo pasó muy bien en su propia caravana Berkeley, remolcada por un Humber brake⁷⁶, en la que tuvimos el placer de beber (leche) con Villolosi después de la carrera.

–El público se estimaba en sólo 50.000 personas, y los aparcamientos se vaciaron rápidamente en esta ocasión.

–Parnell ganó el trofeo Fred G. Craner Memorial Car Trophy⁷⁷ al primer piloto británico en terminar, muy merecido.

–El cupé aerodinámico azul de Shank's Garage⁷⁸ causó un ligero revuelo en la zona de boxes. Tiene un motor Ford V8 en un chasis tubular, con i. f. s.⁷⁹ y caja de cambios de cuatro velocidades.

–Guilio Rampeni estuvo repartiendo fotos de chicas *pin up* de Hepolite⁸⁰ a los mecánicos italianos, y convenciendo a los pilotos para que las firmaran primero.

–Alfa Romeo y BRM utilizaron el repostaje a presión. Ferrari bidones de leche.

–El RAC prohibió el cambio de pilotos durante la carrera. ¡Curioso!

¹ “Froilán González: el *leonés* que ganó para Ferrari el primer Gran Premio del Campeonato del Mundo”, *Argutorio*, 33, pp. 52-58.

² Ver nota 72.

³ Según un estudio matemático de *The Economist*, Fangio es el mejor piloto de la historia: «(...) el medio inglés realizó un modelo basado en el del matemático Andrew Bell de la Universidad de Sheffield, que es la columna estructural del documental de Netflix, “Fangio: el hombre que domaba

las máquinas". Su estudio se llama "Fórmula para el éxito: Modelo del rendimiento de los pilotos y las escuderías 1950-2014". Su resultado ya puso al Chueco por encima de todos.

Ese informe destacó la efectividad del Quintuple, que en sus ocho temporadas (N. de la R: en 1952 no corrió porque tuvo un accidente y en 1958 disputó solo dos de once fechas), en la Máxima obtuvo 24 triunfos, 29 poles positions, 23 récords de vueltas, 35 podios y los títulos de 1951, 1954, 1955, 1956 y 1957, el último con 46 años. En cuanto al porcentaje de victorias sobre carreras corridas, el balcarceño tuvo un 47,05 % (24/51). Le sigue el italiano Alberto Ascari (13/33), con 39,39 %, y Hamilton (91/261), 34.87 %» (<https://www.infobae.com/america/deportes/2020/10/22/ni-senna-ni-schumacher-ni-hamilton-por-que-un-estudio-senala-que-fangio-fue-el-mejor-piloto-en-la-historia-de-la-formula-1/>).

⁴ Que, según los datos obtenidos en los libros parroquiales de Cabrillanes, el ayuntamiento al que pertenece Mena de Babia, se llamaban Leonor Álvarez Otero y José González Gutiérrez. Aunque, como explicábamos en el artículo citado (pp. 54-55), la identidad del abuelo paterno de José Froilán González no está del todo clara.

⁵ José Froilán González (Arrecifes, Provincia de Buenos Aires; 5 de octubre de 1922-Ciudad de Buenos Aires; 15 de junio de 2013), más conocido como Froilán González o simplemente Froilán, fue un piloto de automovilismo argentino y preparador de coches de competición. Desarrolló su carrera deportiva a nivel nacional e internacional, compitiendo en las categorías Turismo Carretera y Fórmula 1 (https://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Froil%C3%A1n_Gonz%C3%A1lez).

⁶ Stirling Craufurd Moss (West Kensington, Londres, Inglaterra, Reino Unido; 17 de septiembre de 1929-Mayfair, Londres, Inglaterra, Reino Unido; 12 de abril de 2020) fue un piloto de automovilismo británico. Fue subcampeón del mundo de Fórmula 1 en cuatro ocasiones consecutivas, de 1955 a 1958, y tercero tres veces en 1959, 1960 y 1961. Es el piloto con mayor cantidad de victorias sin haber conseguido nunca ganar un Campeonato del Mundo de Fórmula 1, por lo que se le conoce como "El rey sin corona" (https://es.wikipedia.org/wiki/Stirling_Moss).

⁷ Royal Automovil Club.

⁸ En un motor con compresor entra más cantidad de mezcla de combustible y aire en los cilindros. «Un motor atmosférico tiene un límite de potencia que normalmente determinan varios factores, entre ellos uno de los más importantes es la cantidad de aire que puede aspirar a través de su sistema de admisión. Para aumentar la potencia hay que aumentar la cantidad de aire que entra en los cilindros y a la par inyectar más combustible» (<https://www.motorpasion.com/tecnologia/sobrealimentacion-demotores-concepto-y-tipos>).

⁹ Juan Manuel Fangio (Balcarce, Buenos Aires; 24 de junio de 1911-Buenos Aires, 17 de julio de 1995) fue un piloto de automovilismo argentino. Es considerado por los especialistas como uno de los pilotos de automovilismo más destacados de todos los tiempos, por haber logrado cinco campeonatos mundiales de Fórmula 1 en 1951, 1954, 1955, 1956 y 1957, los subcampeonatos de 1950 y 1953, y ser ganador de las 12 Horas de Sebring en 1956 y 1957 (https://es.wikipedia.org/wiki/Juan_Manuel_Fangio).

¹⁰ Luigi Villorresi (Milán, Reino de Italia; 16 de mayo de 1909-Módena, Emilia-Romaña, Italia; 24 de agosto de 1997) fue un piloto de automovilismo italiano. Corrió en Fórmula 1 entre 1950 y 1956 participando en 34 Grandes Premios, logró 49 puntos y subió 8 veces al podio. Logró una *pole position* (https://es.wikipedia.org/wiki/Luigi_Villorresi).

¹¹ Felice Bonetto (Brescia, 9 de junio de 1903-Silao, 21 de noviembre de 1953) fue un piloto de automovilismo italiano. En Fórmula 1 disputó 16 Grandes Premios y obtuvo 2 podios. Falleció en 1953 compitiendo la Carrera Panamericana, en México (https://es.wikipedia.org/wiki/Felice_Bonetto).

¹² British Racing Motors, generalmente conocido como BRM, o también Owen Racing Organisation, fue un equipo británico de Fórmula 1. Fundado en 1945, compitió desde 1950 a 1977, participando en 197 Grandes Premios y ganando 17. En 1962 el equipo BRM ganó el título de constructores, a la vez que su piloto Graham Hill ganó el campeonato mundial. En 1963, 1964, 1965 y 1971, BRM fue subcampeón en el Campeonato de Constructores (https://es.wikipedia.org/wiki/British_Racing_Motors).

¹³ Reginald Parnell (Derby, Inglaterra, 2 de julio de 1911-*ibidem*, 7 de enero de 1964) fue un piloto de automovilismo británico. Participó en Fórmula 1 durante las primeras temporadas de ella. Además de piloto, Parnell fue mánager de su propia escudería. (...)

Conducía tan bien que fue finalmente contratado para conducir por el equipo Alfa Romeo en el primer Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Corrió en Silverstone en 1950 e hizo un excelente trabajo al tomar el tercer lugar, y el que sería su primer y único podio en la Fórmula 1. Luego se involucró con BRM, inicialmente como piloto de pruebas y luego como primer piloto del equipo (...) (https://es.wikipedia.org/wiki/Reg_Parnell).

¹⁴ Consalvo Sanesi (Terranuova Bracciolini, Arezzo, 29 de marzo de 1911-Milán, 28 de julio de 1998) fue un piloto de automovilismo italiano. Sanesi fue el piloto de pruebas de la escudería Alfa Romeo en las temporadas 1950 y 1951 de F1. Más allá de esto, Sanesi corrió en algunas carreras para su equipo. Dada su experiencia con los automóviles, Sanesi lograba ser de los más rápidos en el circuito. A pesar de esto, de las 5 carreras que corrió, sólo en una logró puntuar. A pesar de no haber tenido mucho éxito en la Fórmula 1, Sanesi obtuvo muchos buenos resultados en otras categorías, como en la Carrera Panamericana, donde logró conseguir mejores tiempos y velocidades que pilotos como Farina y Fangio (https://es.wikipedia.org/wiki/Consalvo_Sanesi).

¹⁵ Peter Douglas Conyers Walker (7 de octubre de 1912-1 de marzo de 1984) fue un piloto de carreras inglés. Ganó las 24 Horas de Le Mans de 1951 y las Nueve Horas de Goodwood en 1955. Se retiró después de un accidente en 1956 que lo dejó con lesiones graves [[https://en.wikipedia.org/wiki/Peter_Walker_\(racing_driver\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Peter_Walker_(racing_driver))].

¹⁶ El Gran Premio de Francia de Fórmula 1 de 1951 fue una carrera de automovilismo disputada en Reims-Gueux el 1 de julio de 1951. Fue la cuarta fecha del Campeonato Mundial 1951. Ostenta el récord de carrera de Fórmula 1 de mayor longitud, con 601,8 km luego de 77 vueltas a un circuito de 7.816 metros (https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Gran_Premio_de_Francia_de_1951).

¹⁷ La fábrica principal de BRM estaba en Spalding Road, Bourne, Lincolnshire, detrás de la casa de Eastgate, hogar de su líder, Raymond Mays (https://es.wikipedia.org/wiki/British_Racing_Motors).

¹⁸ Thomas Raymond Mays (1 de agosto de 1899-6 de enero de 1980) fue un piloto automovilístico y empresario británico.

(...) Mays fue una de las personas principales detrás del desarrollo de las escuderías de automóviles de carreras English Racing Automobiles (ERA) y British Racing Motors (BRM) (https://es.wikipedia.org/wiki/Raymond_Mays).

¹⁹ Emilio Giuseppe Farina (Turín, Región de Piamonte, Reino de Italia; 30 de octubre de 1906-Aiguebelle, Saboya, Francia; 30 de junio de 1966), más conocido como Giuseppe Farina o Nino Farina, fue un piloto de automovilismo italiano, campeón de la temporada 1950 de Fórmula 1, siendo el primer ganador de una carrera y campeón de dicha categoría. También es hasta la actualidad el único piloto en lograr ganar su carrera debut y ser campeón en su primer año en la competición.

(...) Nacido en Turín, Italia, Giuseppe estaba doctorado en Derecho, y era sobrino del diseñador de automóviles Battista Farina (*fundador de la empresa de diseño Carrozzeria Pinin Farina*) (las cursivas son mías) (https://es.wikipedia.org/wiki/Giuseppe_Farina).

²⁰ Ferodo es una empresa británica de frenos con sede en Chapel-en-le-Frith en High Peak, Derbyshire (<https://en.wikipedia.org/wiki/Ferodo>).

²¹ Kieft Cars, fundada por Cyril Kieft, era una compañía de automóviles británica que fabricaba autos de carreras de Fórmula Tres y algunos autos deportivos de carretera en una fábrica en Derry St, Wolverhampton (https://en.wikipedia.org/wiki/Kieft_Cars).

²² 5,50 son las pulgadas de garganta (anchura) del neumático (unos 140 mm), y 17 es el diámetro de la llanta, también en pulgadas.

²³ Pirelli & C. S. p. A. es una multinacional italiana fabricante de neumáticos con sede en la ciudad de Milán (Italia). La empresa, que cotiza en la Bolsa de Italia desde 1922, es el sexto fabricante de neumáticos más grande y se centra en la producción de neumáticos para automóviles, motocicletas y bicicletas (<https://es.wikipedia.org/wiki/Pirelli>).

²⁴ El eje De Dion o tubo De Dion es un tipo de suspensión dependiente empleado en ejes motrices casi exclusivamente traseros. (https://es.wikipedia.org/wiki/Eje_De_Dion#:~:text=E1%20eje%20De%20Dion%20o,ejes%20motrices%20casi%20exclusivamente%20traseros).

²⁵ El circuito de Bremgarten es un circuito de carreras semipermanente de 7.280 metros de extensión, que utiliza rutas de la localidad de Bremgarten bei Bern, Suiza. Albergó el Gran Premio de Suiza de Fórmula 1 entre los años 1934 y 1939 y de 1947 a 1954 (https://es.wikipedia.org/wiki/Circuito_de_Bremgarten).

El Gran Premio de Suiza disputado en el circuito de Bremgarten, que es la carrera a la que se refiere el texto, se disputó en este circuito el 27 de mayo de 1951 y el vencedor fue Fangio, a los mandos de un Alfa Romeo.

²⁶ Giovanni Battista Guidotti (Bellagio, 30 de enero de 1902-Bellagio, 2 de julio de 1994) fue un piloto de carreras y manager italiano. Ganó la Mille Miglia de 1930 junto con Tazio Nuvolari.

(...)

Después de la Segunda Guerra Mundial, se convirtió en gerente del equipo de carreras y participó en algunas carreras, incluido el Gran Premio de Bélgica de 1947, donde terminó tercero en un Alfa Romeo 158.

Ocasionalmente sustituyó a los favoritos como Luigi Fagioli en el Gran Premio de Gran Bretaña de 1950 y Consalvo Sanesi en el Gran Premio de Suiza de 1951 (https://it.wikipedia.org/wiki/Giovanni_Battista_Guidotti).

²⁷ “Gas-starter tube” en el original.

²⁸ Dunlop es un fabricante de neumáticos y derivados del caucho del Reino Unido. En la actualidad, Dunlop pertenece en un 75 % a Goodyear y en un 25 % a Sumitomo Rubber Industries.

También es una marca de raquetas de tenis y de pádel (https://es.wikipedia.org/wiki/Dunlop_Tyres).

²⁹ “Pressed tin”, en el original.

³⁰ Marelli S.p.A., anteriormente *Magneti Marelli*, es una empresa italiana filial de Fiat S.p.A. de desarrollo y fabricación de sistemas, módulos y componentes para la industria de la automoción (...).

(...)

(...) fue fundada en 1919 entre Fiat S.p.A. y Ercole Marelli. Inicialmente fue llamada Fabbrica Italiana Magneti Marelli (F. I. M. M.). La primera planta se estableció en Sesto San Giovanni cerca de Milán, Italia. La compañía empezó como un fabricante de equipos eléctricos y magnéticos (https://es.wikipedia.org/wiki/Magneti_Marelli).

³¹ Englebert fue una empresa belga de fabricación de neumáticos, fundada por Oscar Englebert.

La compañía entró en competición en la década de 1930 con las carreras de turismo y coches deportivos de calle.

En la década de 1950, Englebert fueron los neumáticos de carreras de referencia. El rendimiento fue excepcional y muchos de los mejores equipos de Fórmula 1 del momento, como Ferrari, Lancia y Maserati, equiparon sus monoplazas con neumáticos Englebert.

Englebert comenzó en la Fórmula 1 en el Gran Premio de Mónaco de 1950, con los conductores franceses Robert Manzon y Maurice Trintignant de Simca-Gordini. Después de la muerte de Alfonso de Portago en la Mille Miglia de 1957, y de Stuart Lewis-Evans en el Gran Premio de Marruecos de 1958, Englebert decidió retirarse de la competición de automovilismo (<https://es.wikipedia.org/wiki/Englebert>).

A este respecto, José Froilán González declaró en una entrevista de 1977:

Otra cosa que nos ayudó mucho fueron las gomas. En esa época usábamos de dos marcas diferentes: Pirelli (por cuestiones de nacionalismo) y Englebert. Si bien la cuestión gomas no era tan determinante como ahora, debían soportar enormes presiones, fundamentalmente por el gran peso de los autos. Yo utilicé Englebert y anduvieron a la perfección aguantando toda la carrera (declaraciones de José Froilán González a la revista *Corsa*, 581, de julio de 1977, <http://www.f1-web.com.ar/pilotos/jose-froilan-gonzalez.htm>).

³² Alberto Ascari (Milán, Italia; 13 de julio de 1918-Autodromo Nazionale di Monza, Monza, Italia; 26 de mayo de 1955) fue un piloto de automovilismo italiano de Fórmula 1. Su nombre se cuenta entre las primeras figuras de la categoría y al mismo tiempo de la Scuderia Ferrari, aunque también fue piloto oficial de Lancia y Maserati. Obtuvo 13 victorias, 17 podios y 14 *pole positions* en 32 Grandes Premios puntuables, y obtuvo dos títulos en 1952 y 1953, más un subcampeonato en 1951 (<https://es.wikipedia.org/wiki/Ascari>).

³³ Se refiere al diseño del eje trasero (ver nota 24).

³⁴ Está hablando de las salidas del aire caliente del motor situadas en la carrocería, detrás de las ruedas delanteras. También se les llama “branquias”, por su aspecto parecido a las branquias de algunos peces. El Ferrari que utilizó Froilán González no tenía esas salidas de ventilación.

³⁵ Esta curva a derechas, situada al final de la recta del hangar, siempre ha supuesto problemas a los pilotos, a pesar de los cambios que ha sufrido a lo largo de los años. Como tantas otras curvas, recibe su nombre de una zona cercana. En este caso, se trata de la Escuela Stowe, que está al sur del trazado (<https://es.motorsport.com/f1/news/nombres-curvas-silverstone-origen/4493847>).

³⁶ *Nota bene*.

³⁷ Thin Wall (literalmente, “pared delgada”) es el nombre abreviado de los rodamientos que fabricaba Tony Vandervell en Inglaterra bajo licencia de la empresa americana Cleveland Graphite Bronze Company. Estos rodamientos eran utilizados por Ferrari para fabricar su motor V12 (<https://soymotor.com/articulos/thin-wall-special-el-ferrari-verde-911941>).

³⁸ Peter Nield Whitehead (Menston, Reino Unido, 12 de noviembre de 1914-Lasalle, Francia, 21 de septiembre de 1958) fue un piloto de automovilismo británico. En Fórmula 1 disputó 12 Grandes Premios y obtuvo un podio. Ganó las 24 Horas de Le Mans de 1951, junto a Peter Walker. Murió en el Tour de Francia Automovilístico de 1958 (https://es.wikipedia.org/wiki/Peter_Whitehead).

³⁹ Es posible que hasta ese momento los motores V12 de Ferrari fabricados con los rodamientos Thin Wall llevaran, quizá como parte del acuerdo con la empresa suministradora de Vandervell, el nombre “Thin Wall” en la tapa de válvulas, y éste podría ser el motivo de que el periodista de *Motor Sport* hiciera este comentario en su crónica.

⁴⁰ Philippe Étancelin (Ruan, Sena Marítimo, 28 de diciembre de 1896-Neuilly-sur-Seine, París, 13 de octubre de 1981) fue un piloto de automovilismo francés. Sus resultados más destacados corresponden a la década de 1930, con una victoria en las 24 Horas de Le Mans y varios triunfos en Grandes Premios. Siguió compitiendo después de la Segunda Guerra Mundial, e incluso participó en los tres primeros campeonatos de Fórmula 1, iniciada en 1950, siendo el mayor (primer en nacer) de todos los participantes (https://es.wikipedia.org/wiki/Philippe_%C3%89tancelin).

⁴¹ Louis Rosier (Chapdes-Beaufort, Francia; 5 de noviembre de 1905-Neuilly-sur-Seine, Francia; 29 de octubre de 1956) fue un piloto francés de automovilismo.

(...)

Participó en 38 carreras de Fórmula 1 entre 1950 y 1956. (https://es.wikipedia.org/wiki/Louis_Rosier).

⁴² Louis Alexandre Chiron (Montecarlo, 3 de agosto de 1899 - ibidem, 22 de junio de 1979) fue un piloto de automovilismo monegasco, vencedor de carreras de la era de los Grandes Premios (https://es.wikipedia.org/wiki/Louis_Chiron).

⁴³ Duncan Hamilton (Condado de Cork, Irlanda, 30 de abril de 1920-Sherbourne, 13 de mayo de 1994) fue un piloto de automovilismo del Reino Unido (https://es.wikipedia.org/wiki/Duncan_Hamilton).

⁴⁴ Octave John “Johnny” Claes (11 de agosto de 1916-3 de febrero de 1956) fue un piloto de carreras inglés que compitió por Bélgica. Antes de su fama como piloto de carreras, Claes también fue trompetista de jazz y líder de una exitosa banda en Gran Bretaña (https://gl.wikipedia.org/wiki/Johnny_Claes).

⁴⁵ Wilfred Andrews (1892-1975) fue presidente del Royal Automobile Club (RAC) y el primer presidente británico de la FIA.

Jugó un papel decisivo en asegurar el uso de RAF Silverstone como lugar de carreras de motor: circuito de Silverstone.

⁴⁶ 96 km.

⁴⁷ Como es lógico, al ser BRM una escudería inglesa, el periodista de *Motor Sports* le dedica más espacio en su crónica que a las demás.

⁴⁸ Reginald Parnell.

⁴⁹ Alta Car and Engineering Company fue un fabricante británico de automóviles deportivos y de carreras, comúnmente conocido simplemente como Alta. Sus autos disputaron cinco carreras del Campeonato Mundial de la FIA entre 1950 y 1952, así como eventos de Gran Premio anteriores a este (https://en.wikipedia.org/wiki/Alta_Car_and_Engineering_Company).

⁵⁰ Francis Richard Henry Penn Curzon, 5th Earl Howe [quinto conde de Howe], CBE, RD, PC (1 de mayo de 1884, Mayfair, Londres-26 de julio de 1964, Amersham, Buckinghamshire), llamado vizconde Curzon de 1900 a 1929, fue un oficial naval británico, miembro del Parlamento y piloto y promotor de automovilismo (https://en.wikipedia.org/wiki/Francis_Curzon,_5th_Earl_Howe).

⁵¹ Millas por galón.

⁵² Brian Newton Shawe-Taylor (28 de enero de 1915-1 de mayo de 1999) fue un piloto de carreras británico. Participó en 3 Grandes Premios del Campeonato Mundial y numerosas carreras de Fórmula Uno fuera del Campeonato. No anotó puntos en el Campeonato Mundial (https://en.wikipedia.org/wiki/Brian_Shawe-Taylor).

⁵³ David Hugh Murray (28 de diciembre de 1909-5 de abril de 1973) fue un piloto de carreras británico de Escocia. Participó en cinco Grandes Premios del Campeonato Mundial de Fórmula Uno, debutando el 13 de mayo de 1950 ([https://es.wikipedia.org/wiki/David_Murray_\(piloto\)](https://es.wikipedia.org/wiki/David_Murray_(piloto))).

⁵⁴ John James, nacido el 10 de mayo de 1914 en Packwood (Warwickshire) y fallecido el 27 de enero de 2002, fue un expiloto de automovilismo inglés, que se distinguió en el circuito inmediatamente después de la guerra, principalmente en Maserati. Aparte de numerosas carreras de Fórmula Libre, participó notablemente en el Gran Premio de Gran Bretaña de 1951 ([https://es.frwiki.wiki/wiki/John_James_\(pilote\)](https://es.frwiki.wiki/wiki/John_James_(pilote))).

⁵⁵ Al estar en la campiña inglesa, Silverstone está rodeado de campos verdes y pequeños pero frondosos bosques, que en inglés se conocen como *copse*. Esta rápida curva, que durante casi 60 años fue la primera del trazado, pasa muy cerca de Chapel Copse y Cheese Copse, por lo que heredó este nombre (<https://es.motorsport.com/fl/news/nombres-curvas-silverstone-origen/4493847/>).

⁵⁶ Esta rápida curva a izquierda, la segunda de la secuencia, recibió este nombre por la cercanía a la antigua Capilla de St. Thomas Beckett. En español lo conoceríamos como Santo Tomás de Canterbury (<https://es.motorsport.com/fl/news/nombres-curvas-silverstone-origen/4493847/>).

⁵⁷ Los motores de los Ferrari aspirados consumían bastante menos combustible que los de los Alfa Romeo, que llevaban compresor:

(...) pese a que los Alfa tenían una leve ventaja en materia de potencia pura, nosotros nos veíamos favorecidos por un menor consumo de nafta y de gomas, tanto es así que en una carrera de 500 kilómetros nosotros parábamos una sola vez y ellos dos, con lo que había un margen de unos treinta y cinco-cuarenta segundos a nuestro favor (declaraciones de José Froilán González a la revista *Corsa*, 581, de julio de 1977, <http://www.f1-web.com.ar/pilotos/jose-froilan-gonzalez.htm>).

⁵⁸ No hemos podido averiguar el significado de “Jupiter”. ¿Algún puesto de la revista Motor Sports?

⁵⁹ Aceite de ricino, en español. Antiguamente se utilizaba también como combustible o como añadido a la gasolina en competición. De hecho, actualmente se utiliza como lubricante (20% aceite de ricino, 80% gasolina) para motores a explosión de dos tiempos (https://es.wikipedia.org/wiki/Aceite_de_ricino).

⁶⁰ Charles Pratt and Company fue una compañía petrolera formada en 1867 por Charles Pratt y Henry H. Rogers en Brooklyn, Nueva York. Se convirtió en parte de la organización Standard Oil de John D. Rockefeller en 1874 (https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Pratt_and_Company).

⁶¹ “Barani” en el original, pero quizá sea una errata y debiera poner “Borrani”, que «es un fabricante italiano de ruedas para automóviles y motocicletas. La empresa es conocida por suministrar ruedas de radios de alambre de bloqueo central del tipo Rudge-Whitworth a muchos coches de carreras, deportivos y coches de lujo italianos» (<https://es.wikipedia.org/wiki/Borrani>).

⁶² Peter Berthon (20 de septiembre de 1906-15 de enero de 1971) fue fundador de BRM y ERA, y terminó su carrera en el automovilismo con Westlake (https://www.oldracingcars.com/teamboss/Peter_Berthon). ERA: English Racing Automobiles (ERA) (*Automóviles de Carreras Ingleses*) fue un fabricante británico de automóviles de carreras que estuvo en activo desde 1933 hasta 1954 (https://es.wikipedia.org/wiki/English_Racing_Automobiles).

⁶³ Reginald Parnell.

⁶⁴ “Milk churns” en el texto original. Como se indica casi al final de esta crónica, el repostaje a presión no estaba generalizado en esta época (lo utilizaron Alfa Romeo y BRM en este Gran Premio), y se hacía con bidones que recordaban a los que se usaban para la leche.

⁶⁵ Es posible que se refiera a Walter Ernest “Wilkie” Wilkinson (1903-2001), que fue un mecánico británico, miembro fundador del BRMC (British Racing Mechanics Club) (https://en.wikipedia.org/wiki/Wilkie_Wilkinson).

⁶⁶ Galón: medida de capacidad para líquidos, usada en Gran Bretaña, donde equivale a algo más de 4,546 litros, y en América del Norte, donde equivale a 3,785.

⁶⁷ Antigua marca de aceite de competición: Vigzol Oil Company LTD.

⁶⁸ Frederick Roberts Gerard (Leicester, 19 de enero de 1914-South

Croton, Leicestershire, 26 de enero de 1990) fue un piloto de carreras y hombre de negocios de Inglaterra. Participó en numerosos eventos automovilísticos de alto nivel en ambos lados de la Segunda Guerra Mundial, incluidos ocho Grandes Premios de Fórmula Uno del Campeonato Mundial, sin obtener puntos de campeonato (https://en.wikipedia.org/wiki/Bob_Gerard).

⁶⁹ Ver nota 35.

⁷⁰ Ver nota 56.

⁷¹ Es el nombre de otra de las curvas del circuito de Silverstone.

El Royal Automobile Club (RAC) organizó el primer Gran Premio en Silverstone y fue clave para nombrar las curvas originales. Al igual que Woodcote, Club recibió su nombre del RAC y eligieron este nombre en honor de la casa que tenía el club en Pall Mall, Londres (<https://es.motorsport.com/fl/news/nombres-curvas-silverstone-origen/4493847/>).

⁷² El Alfa Romeo 158/159 Alfetta fue un monopla de Gran Premio/Fórmula 1 diseñado por Alfa Romeo. Fue creado en 1938 pero es más conocido por sus resultados tras la Segunda Guerra Mundial, más específicamente en las dos primeras temporadas del mundial de Fórmula 1.

(...)

El 158/159 Alfetta ganó todos los Grandes Premios de 1950 (excepto la Indy 500 que era parte del campeonato pero tenía otro reglamento) y en 1951 triunfó en los Grandes Premios de Suiza, Bélgica, Francia y España.

El italiano Giuseppe Farina ganó el campeonato de 1950 y el argentino Juan Manuel Fangio hizo lo propio en 1951.

(https://es.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo_158/159_Alfetta).

⁷³ Básicamente los “Stage” son modificaciones que separan un auto homologado de un auto de pista (<https://bmwmt.com/stage-1-2-3-y-4-ques-y-que-hace/>).

⁷⁴ Frase hecha en inglés: «encontrarse en una situación muy difícil por estar atrapado entre dos personas o grupos enfrentados» (<https://www.collinsdictionary.com/es/diccionario/ingles/be-the-meat-in-the-sandwich>).

⁷⁵ El Trofeo Internacional BRDC es un premio que otorga anualmente el British Racing Drivers’ Club al ganador de una carrera automovilística celebrada en el circuito de Silverstone, Inglaterra. Durante muchos años formó el principal evento de Fórmula 1 fuera del campeonato en Gran Bretaña, junto con la Carrera de Campeones en Brands Hatch. El evento fue instituido por el British Racing Drivers’ Club (BRDC) en agosto de 1949, patrocinado por el periódico *Daily Express*, para autos que cumplen con las regulaciones contemporáneas de carreras de autos de Gran Premio. El BRDC tomó el nombre de un evento extinto que se llevó a cabo anteriormente en el circuito de Brooklands a principios de la década de 1930. El primer evento de Silverstone fue digno de mención, ya que fue el primero en utilizar las carreteras perimetrales del antiguo aeródromo en lugar de las pistas principales; un diseño de circuito que persistió durante más de cuarenta años (https://es.wikipedia.org/wiki/Daily_Express).

⁷⁶ El Humber fue uno de los automóviles blindados británicos de la Segunda Guerra Mundial producidos en mayor cantidad. Complementó al automóvil de reconocimiento ligero Humber y estuvo en servicio hasta el final de la guerra. “Brake” significa en inglés “freno”, pero utilizado como verbo y aplicado a la conducción hace referencia a un tipo de conducción lenta o con frenadas repetidas. En este caso quizá tenga el sentido de “lento”.

⁷⁷ Trofeo en memoria de Fred G. Craner. Además del trofeo oficial del ganador [del Gran premio de Gran Bretaña], en 1950 el RAC también otorgó por primera vez otro trofeo perpetuo, el Fred G. Craner Memorial Car Trophy, para el competidor británico mejor clasificado conduciendo un automóvil británico, que fue otorgado hasta al menos 1972. Fred Craner había sido secretario del Derby & District Motor Club e instrumental en el establecimiento de Donington Park como un circuito de carreras de motor y en la organización de los Grandes Premios de Donington (https://en.wikipedia.org/wiki/British_Grand_Prix_Trophy).

⁷⁸ Shank’s Garage Automotive Detailing es una empresa americana de productos para la limpieza, rejuvenecimiento y protección de las superficies de un vehículo.

⁷⁹ IFS: ¿*Individual Front Suspension*?

⁸⁰ Hepolite Car and Motorcycle Parts es una empresa de automoción dedicada a la fabricación de pistones, anillos de pistón y camisas de cilindros (<https://www.hepolitepistons.com/>).