

Avevo soltanto una settimana per riprendere fiato prima di Spa, perché John Surtees non avrebbe partecipato e io avrei preso il suo posto. Quella gara a Spa, insieme alla prima su questo circuito, si è fissata per sempre nella mia memoria perché è stata una delle competizioni più tragiche cui ho preso parte, e, se una corsa mi ha mai spinto a pensare di ritirarmi dall'automobilismo, è stata quella. La iella ha imperversato dall'inizio alla fine.

Durante le prove, Stirling Moss ha avuto uno degli incidenti più gravi della sua carriera con la Lotus, quando ha rotto il mozzo posteriore a 210 km orari nella curva di Bourneville. L'auto ha fatto diversi testacoda, catapultando fuori Stirling, che si è fratturato le gambe e il naso e si è procurato lo schiacciamento di alcune vertebre.

Ma non era finita lì. Sempre durante le prove, la Lotus di Michael Taylor è uscita di strada quando gli si è rotto lo sterzo ed è finito anche lui all'ospedale: potete immaginarvi come mi sentissi. Due Lotus con problemi meccanici mi davano da pensare. Infatti, l'unica cosa che un pilota teme è il guasto meccanico, qualcosa che sfugge al suo controllo. Non dubiti mai delle tue capacità, ma se ci sono incertezze su quello che farà l'auto diventi veramente nervoso.

Comunque, se le prove erano state oscurate da questi incidenti, nella gara sarebbe successo di peggio. Spa è un circuito veloce, la velocità media al giro supera i 210 km/h. Non ti puoi permettere il minimo errore e se lo fai puoi dirti molto fortunato se te la cavi senza conseguenze.

Sono stato preso di sorpresa già alla partenza perché, quando ancora stavano mettendo in posizione la mia auto, nella quarta fila, lo starter ha improvvisamente abbassato la bandiera. C'erano ancora dei meccanici attorno a me e Lucien Bianchi, al volante di una Cooper, ha dovuto rallentare per non investirli.

Innes ha fatto una buona partenza e ha piazzato la sua Lotus dietro alla Cooper di Jack Brabham. Io ero penultimo, dietro di me c'era Chuck Daigh su

una Scarab di Lance Reventlow e davanti a me Alan Stacey. Phil Hill con la sua Ferrari ha sorpassato Innes, che poi si è dovuto fermare ai box perché la frizione slittava. È bastato quello per relegarlo all'ultimo posto, perché tutti andavano al massimo.

Io sono riuscito a guadagnare un po' di terreno, ma dopo la sosta ai box, Innes mi ha raggiunto e superato alla grande. Pensavo di non avere niente da perdere sfruttando la sua scia, così mi sono messo dietro di lui e insieme abbiamo sorpassato Alan, lasciandolo indietro. Poi Innes è tornato nei box e anch'io ho dovuto fermarmi per far pulire i getti del carburatore. Quando è rientrato, Innes ha fatto uno spettacolare testacoda sulla Raidillon, una curva molto veloce dove rischi di uscire di strada e di atterrare sulla cima degli alberi.

È riuscito a conservare una parvenza di controllo dell'auto e a tenerla in strada mentre girava su stessa per cinque volte. Era così furibondo con se stesso, che ha ingranato la marcia più bassa ed è ripartito.

Le ruote giravano a vuoto perché aveva mollato la frizione troppo presto, ma lui pensava che la frizione slittasse ancora. Così ha cominciato ad agitarsi nell'abitacolo. D'un tratto, le ruote hanno fatto presa mentre l'auto era di traverso, e così è schizzato fuori dalla carreggiata e giù per il terrapieno.

La cosa divertente era che potevi capire tutto questo dalle tracce lasciate sulla pista. Quando arrivavi alla curva, c'erano dei segni neri che si incrociavano a forma di otto in tutta la parte di strada dove la sua auto aveva girato e girato e poi, una ventina di metri più avanti, due linee nere proseguivano a zig-zag fuori dalla pista e basta. Il giro successivo era riapparso un Innes dall'aspetto cupo e molto rabbioso, che imprecava contro la sorte.

Ma se ridevo per la disavventura del povero Innes, pochi giri dopo stavo quasi per smettere completamente di correre perché sono stato il primo ad arrivare alla curva di Bourneville, dove Chris Bristow aveva perso la vita con la

sua Cooper. Chris era un giovane pilota molto entusiasta, uno dei protetti di Stirling, che dava il meglio di sé in ogni gara cui partecipava.

In questa, era al volante di una delle Cooper Climax della scuderia Yeoman Credit e stava conducendo una fiera battaglia con Willie Mairesse, che era al suo primo Gran Premio al volante di una Ferrari. Mairesse ha un temperamento simile a Bristow, nel buttarsi a tutta velocità in una gara. Mi è stato raccontato che, scendendo dalla collina, Bristow si è messo all'esterno della curva e in una traiettoria sbagliata. Ha cercato di portare l'auto sull'altro lato, ma ha perso completamente il controllo. L'auto è rotolata più volte su se stessa, uccidendolo all'istante, prima che il corpo ricadesse sulla pista. Mairesse è riuscito per un soffio a non rimanere coinvolto in quel drammatico incidente.

Io arrivavo a gran velocità dietro di loro e nessuno aveva sventolato una bandiera per avvisarmi di quello che c'era dietro alla curva.

Improvvisamente, ho visto un commissario di gara correre sulla pista, agitando le braccia e cercando di fermarmi, e poi un altro che correva sull'altro lato della carreggiata. Ricordo di avere pensato «Che cosa sta succedendo?». Poi si è abbassato e ha afferrato qualcosa sul bordo della pista. Sembrava una grande bambola di stracci. È stato orribile e non dimenticherò mai lo spettacolo di quel corpo che veniva trascinato via. Mi sono quasi sentito svenire. Ricordo di essermi accorto, alla fine della gara, che la mia auto era macchiata di sangue, e questo mi ha demoralizzato del tutto.

Quando succede una simile disgrazia, giuri che non correrai mai più in una gara. Perdi sinceramente qualsiasi interesse nell'automobilismo e vuoi stare il più lontano possibile da un'auto. Poi la tua mente comincia di nuovo a funzionare e lentamente la vita di ogni giorno riprende il suo corso.

Non credo di essere una persona insensibile, ma per fortuna ho poca memoria per queste cose. Il giorno dopo stai un po' meglio, tre giorni dopo fai la valigia per un'altra gara. Continui a ripeterti che devi andare oltre le

emozioni, ma quando sono veramente forti possono esercitare un grande potere sul tuo corpo e sulla tua mente. Rischi di prendere decisioni affrettate e devi aspettare finché riacquisti l'autocontrollo.

Porti il fardello nella tua mente, anche se non c'entri. È un senso di colpa per associazione e all'inizio non ti accorgi di quello che chiunque in una situazione del genere capirebbe: a prescindere da come ti senti, devi tornare alla realtà e al mondo presente.

Verso la fine di quella tragica corsa, anche il mio compagno di scuderia Alan Stacey ha perso la vita in un incidente assurdo. Un uccello gli è andato a sbattere in faccia mentre correva ad alta velocità e la sua auto è uscita di strada. Alan è morto sul colpo e l'auto è scomparsa in un campo, ha preso fuoco ed è completamente bruciata.

Per fortuna, non ho visto l'incidente né l'auto; mi è stato raccontato soltanto dopo la gara. Se avessi assistito all'incidente di Alan, subito dopo quello di Bristow, sono convinto che mi sarei fermato lì e mi sarei ritirato per sempre dall'automobilismo.

Conoscevo Alan soltanto da un anno, perché lo avevo incontrato a Le Mans nel 1959. Aveva una grande personalità ed era di ottima compagnia. Rifletteva molto sulle tecniche di gara e sapeva spiegare tante cose. Aveva coraggio da vendere, perché pochi sanno che Alan aveva una gamba sola. La gamba destra gli era stata amputata sotto il ginocchio dopo un incidente in moto da ragazzo, e usava una protesi.

Ha sempre avuto un'auto con un cambio a manopola simile a quello utilizzato nelle moto, perché non poteva effettuare il punta-tacco. Aveva sviluppato una tecnica che gli permetteva di accelerare e cambiare a mano, mentre usava il piede per la frizione e il freno.

Nonostante il suo handicap, Alan era determinato perché nessuno gli impedisse di correre da niente e da nessuno. Non solo aveva sviluppato una sua personale tecnica di guida, ma anche una per ingannare i medici ai controlli

medici prima delle gare, resi obbligatori da alcuni organizzatori. Era simpatico a tutti ed eravamo pronti ad assisterlo in quelle manovre. Quando era il turno del riflesso delle ginocchia, metteva la gamba destra sopra quella artificiale. Il medico la batteva, e trovava che il riflesso fosse buono.

A quel punto uno di noi, di solito Innes Ireland, faceva qualche domanda al medico per distrarre la sua attenzione. Alan allora faceva finta di stendere e accavallare di nuovo le gambe, lasciando la gamba buona sopra. Questo ci faceva sempre ridacchiare tra noi mentre uscivamo dalla stanza dell'esame medico. Sì, è stata una gara tremenda, perché c'erano cinque Lotus iscritte e alla fine la mia era l'unica ancora in pista.

Il fatto di arrivare quinto, un magnifico risultato per essere soltanto il mio secondo Gran Premio, non ha significato assolutamente niente per me. Non poteva interessarmi di meno. Ma non ho avuto tanto tempo per riflettere su quella gara, perché poco tempo dopo i Border Reivers sono riusciti a ottenere un'iscrizione a Le Mans con l'Aston Martin DBRI 3 litri. Mi sono quindi recato al circuito della Sarthe, pronto per guidare la Aston.