

Due settimane dopo eravamo di nuovo con le spalle al muro nel Gran Premio di Francia a Rheims su un altro circuito veloce, con una velocità sul giro intorno ai 210 km orari. Sembrava un vantaggio per le Ferrari, ma anche ai migliori possono capitare delle sorprese. Il team Ferrari era così sicuro di quella vittoria, che correva voce che avessero estratto a sorte e deciso che avrebbe vinto Taffy von Trips.

Be', quelli erano i loro piani, ma avrebbero avuto una grande sorpresa, come l'ho avuta io. Dalla bandiera di partenza le Ferrari di Hill, von Trips e Ginther sono balzate in testa e noi siamo rimasti indietro insieme a Giancarlo Baghetti e alla sua vecchia Ferrari. Faceva un caldo terribile e l'asfalto era quasi sciolto.

Questo creò due problemi: primo, l'auto scivolava sull'asfalto come sul ghiaccio; secondo, si alzava il ghiaino che poteva arrivarti in faccia, quando qualcuno ti superava. Non so se il caldo nelle Ferrari fosse peggiore che nelle nostre auto, ma prima Taffy e poi Ginther si sono ritirati per problemi di surriscaldamento, così iniziò a intravedersi qualche possibilità di ottenere un buon piazzamento. Innes, che si era ripreso dall'incidente di Monaco, stava guidando bene e noi due eravamo insieme intorno al quinto posto, tenendo d'occhio quello che succedeva davanti.

Phil Hill, che conduceva la gara, stava per iniziare un duello con Stirling Moss (Lotus). Phil ha fatto un testacoda sulla ghiaia a Thillois ed è stato speronato da Stirling. Così è stato eliminato Stirling, e a Phil si è spento il motore e ha perso un sacco di tempo cercando di farlo ripartire.

A quel punto, Innes e io abbiamo intrapreso una battaglia serrata con le due Porsche ufficiali di Bonnier e Gurney e con la Ferrari di Baghetti. Il circuito cominciava veramente a deformarsi per il calore del sole, e la lotta è diventata una versione moderna della storia dei dieci piccoli indiani.¹

¹ Allusione al romanzo giallo di Agatha Christie *Dieci piccoli indiani*, in cui i protagonisti escono progressivamente di scena, assassinati uno dopo l'altro.

Il primo ad abbandonare è stato Innes, il cui acceleratore è rimasto inceppato da un sasso alla fine di un rettilineo, facendolo sparire sulla via di fuga. Quindi siamo rimasti in quattro. Poi anch'io ho avuto un problema di sassi, ma nei confronti del pilota, non della vettura: i bottoni automatici al centro dei miei occhiali di protezione sono saltati sotto i colpi della ghiaia sollevata dagli altri.

A ogni giro, quando arrivavamo nella zona della staccata alla fine del rettilineo, sembrava di essere mitragliati da proiettili. Una grandinata di sassi di tutte le forme e tutte le dimensioni tempestava le auto e i piloti. Il rumore della ghiaia sulla lamiera era incredibile, ma il rumore peggiore era il suono sordo dei sassi che ogni tanto ti colpivano sul dorso del naso.

Ho fatto l'errore – ma soltanto una volta – di scoprire i denti che stringevo per il dolore, e ho quasi rischiato di perderli. I sassi hanno fatto saltare via la vernice dal casco, e alcuni la pelle dalla mia faccia.

Alla fine, gli occhiali sono caduti a pezzi sotto quei proiettili, lasciando gli occhi senza protezione, finché non sono riuscito a infilare quelli di riserva che la maggior parte dei piloti porta sempre attorno al collo. Purtroppo, nel fare questo, ho perso troppo terreno e sono finito fuori dalla scia delle altre auto.

A due giri dalla fine, Bonnier si è ritirato con problemi al motore, lasciando Gurney e Baghetti a lottare strenuamente per il primo posto, con Baghetti che ha vinto per non più di una lunghezza. Acciaccato e dolorante, sono arrivato terzo e solo dopo la gara mi sono reso conto di essermi anche scottato un piede per il surriscaldamento dei pedali. Non ho potuto infilarlo in una scarpa per più di una settimana. È stata una delle gare fisicamente più faticose di tutta la mia carriera.