

During the era when Jack Lewis was a racing driver, small private entrants actually had a fighting chance to achieve an occasional decent result even at the highest level of motorsport...although it certainly was not easy. Being most successful in Formula 2, he also recorded nine starts in the Formula 1 World Championship, recording four retirements and five top-ten finishes with the best of 4th. David Holland sat down with him in August 2006 at Jack's home in Stroud.

D.H. What really sparked your interest in motor sport in the first place?

J.L. I should think the very first was reading a book. I can remember lying in bed, I can't remember how old I was but I was a young boy, and reading a book about racing cars or racing drivers, I can't remember which book. I've got a vision in my mind of lying in my bed late at night probably after my parents had turned the light out and seeing pictures of racing cars going around the banking at Monza. That is the first thing I can remember. I often wonder whether that made an imprint on my mind which as I got older I recalled, when I became a teenager that looks fun, which most people do. My father had a bike shop (*H&L Motors*) and I didn't get into cars before I got into bikes. I learnt to ride a bike in the fields by keeping falling off, it's an unstable vehicle really. I learnt to ride on quite a big bike and then got a proper bike and passed my test and I rode that all the time. Then I did national service and I turned up on this bike making hell of a bloody racket. You're not supposed to ride that here, being the lowest gunner in the Royal Artillery and the bike was confiscated which wasn't a good start. I got posted to Tenby, a place called Manorbier and I used to ride the bike to Stroud every weekend. I can remember timing how long it would take me from Manorbier to Stroud which is about 160 miles (257 km). I can't remember how long it used to take me but I remember thinking if I couldn't average 60 mph (97 km/h) then I wasn't really satisfied. This was before speed limits, mind you, there wasn't much traffic then and the bike had a maximum speed of 115 mph (185 km/h). I got to know the road and I treated that as my own personal road, not my private race track. Every weekend I was seeing how long it took me to do it. I was following Formula 1 half heartedly really, like you do when you're a teenager, vaguely interested. This was 2 years before I started racing. I started racing almost immediately after national service, probably a year gap in between. Grand Prix in those days used to last about 3 hours and I was doing this trip of 160 miles at 60 mph in 3 hours and I remember thinking this is the length of time you've got to concentrate if you were doing a motor race. I had enough juice to do it non-stop, so in my mind I was almost, without realising it, thinking along the lines that this is the kind of discipline you need. If you're going to race cars, you've got to concentrate for 3 hours.

So although you were on 2-wheels you were thinking in more of 4-wheels at the time.

Yes, it's strange that. Obviously I was following bike racing as well, Geoff Duke and all of those, but I never imagined myself riding around the Isle of Man TT course. It's strange that, looking back that would've have been the logical thing. Then I stopped doing national service and I remember one of those occasions when father asks his son what is he going to do with his life, And I didn't know what the hell I wanted to do.

Couldn't you have gone into the family business?

No I wasn't in the business then. My father didn't want me in the business; I was a 19 year old kid and I knew nothing. I knew a lot more when I left the army than when I joined, put it that way. Because you do learn a lot when you do national service. Previous to that I'd lived a pretty sheltered life. I went to public school, Winch Cliff just along the road in Stroud. Everybody was honest, there were no locks on the doors and I went into the Army and the first week I was in there, all my kit was nicked. I landed in the real world rather suddenly (*laughs*). When you answer the question exactly, it kind of crept up on me and when my father said what are you going to do with your life I had an option to be an apprentice at the Jaguar factory, I didn't really want to go to university. I said what I really wanted to do was go motor racing. All he could say was why not race bikes, since we've got a bike shop, for Christ's sake. I said that to be honest, I'd rather go motor racing...you can earn a living motor racing. In those days not many people did, but bike racing there was no real money in it. And I thought to myself, well for some reason I'm more interested in joining cars than bikes. Although I'd never driven a fast car, it's a bit strange that looking back. To my surprise my old man said, that if I really want to do it we'll get a car and see if I am any good at it. Which was too easy really, to be fair. So we talked about it, in those days it was Formula 3, Formula 2, Formula 1 and I saw no problem in making that progression. There was saloon racing, but I wasn't interested in that, I wanted to do proper races. We realized that if we get a Formula 3 car they've got a motorbike engine, so our mechanics could look after it. I had to buy the car, though and had no money. What I had was a life insurance policy which my parents took out when I was a baby. Cashing that in that gave me enough money to buy a racing car, but my father made me bear in mind that if I don't cash it in and keep it, it's going to be worth a great deal of money when I am older. I was 19 and can't actually remember how much we paid for the car, but the cash-in value was roughly what the car was going to cost. And he said that I have got to do this with my eyes open because this is a big lump sum for the future. My father was a bit like that, I suppose he wanted to test me just saying it and not pursuing it. So I thought fair enough, let's get on with it. So he cashed the policy in and we went over to Ivor Bueb's garage in Cheltenham. He had a F-3 car for sale, I think he had won or come second in the F-3 championship the year before so it was a top car, a Cooper. So it wall all well in the beginning.

I read that you went to the Cooper school at Brands Hatch.

That was a joke (*laughs*) yes I did. Actually it was very good for me, I've no complaints at all because it allowed me to join single seater cars in the context where my performance was being compared with other people without actually racing in a situation where there was someone who knew about racing to assess what you were doing. So as a result of going down to Brands and whizzing around in the car which I think was a F-3 car with an 1100cc Climax engine in. I'll tell you all about it if you stop this... (*tape switched off by request*).

...and that gave you the confidence to go racing that year.

I had the confidence anyway. That gave me the information that I was going faster than all the other guys at school, so I wasn't a complete bloody dud. It was only in the context of the guys and I was faster than any of the others and Ian Burgess said that I obviously got some talent, but he didn't know at the time how much. I was quite confident to go racing and not trail around at the back, put it that way.

The books say you won three times in 1958. So the following season you took the step up to the Formula 2 Cooper.

That was the 1½ litre Formula 2, but I don't know the designation.

You won your first race at Montlhéry. So you were racing abroad then?

Yes because the F-2 championship was racing in Belgium, France and others, it was called the European Formula 2 championship (*official European Formula 2 Championship was not established until 1967 and various national and commercial championships were organized before then. But the main 1960 F-2 Championship was held throughout several countries and became de-facto European*). The thing that was good about it was that in some of the races the Formula 1 guys would turn up. And of course, they were obviously quicker than any of our group. When at the big F-2 races the F-1 guys would turn up, if you were winning when they weren't around, you were racing for 8th 7th or 6th when they were half a dozen F-1 guys who obviously could be quicker than you. Although some of the F-2 guys did pretty well actually, as we knew the cars better. They were dropping down from what they were used to in F-1, which was in those days 2½ litre and they were much bigger cars and engines.

I also read you were having trouble getting you entries accepted in 1959.

J.L. The continental organisers had never heard of me, well no one had heard of me. I did win a couple of races in F-3. I remember racing against Trevor Taylor who was Formula 3 Champion the year I did it, but then what you would normally do is stay in F-3 for another year and try and win the Championship and then move into F-2. We didn't do that, we thought we're doing pretty good at this and let's move up. They were reluctant to accept my entry because they had people who'd been there the year before and had a bit of a reputation and there was this young guy who hadn't done anything. I don't remember actually failing to get in anywhere because we got friendly with Jabby Crombac. My father got on quite well with Jabby and he helped a lot.

Were you a professional racer at this point?

(*Long pause*)...well, you couldn't seriously say I was a professional racer, because I wasn't paid anything, but on the other hand my father sponsored me because all I did was live at home and go racing. I didn't pay for racing either and my cost of living was covered by my father. You could say he was providing me with what I needed to live instead of paying me, but I wasn't a professional driver in the normally accepted sense. He ran the car and took the starting money, I drove the car. I was a full time racing driver, I didn't do anything else, but you couldn't seriously say I was a professional racing driver. I don't suppose at that point anyone else would've paid me to drive their car. They might have done after the finish of the second season when I won the European Championship (*more exactly, in 1960 Jack won the parallel Autocar Series while Jack Brabham won the primary F-2 Championship*). At that point people started to think that obviously this guy can do something.

Montlhéry was a banked circuit. Did you take to this naturally?

Yes although I don't know why. Although this is where I talked about reading that book in bed a lot of the old racing was on banked tracks. I often wonder if I felt an affinity with the banked tracks because I already had all these stories and pictures in my mind. I did things on the banked tracks that you weren't supposed to do.

Such as?

On a banked track the guy in front if you want to overtake, you can obviously get quite a tow because strange things can happen because on the banking you're in a state of equilibrium you're not actually steering round corners. Because of the angle of the banking you find your own level. The fastest way around is to let the car find its own level if you're steering up you're scrubbing off speed and if you're steering down you virtually let go of the steering wheel and let the car find its level which varies on how fast you go. The faster you go the further up the banking is the natural line. If you want to overtake someone you have to steer up the banking which obviously scrubs off speed, on the other hand you get a good tow if you go down the bank but once you start going down it's a hell of a job to get back up again. What you're always told before you race on a banking was not to go down because that's how you crash on a banking. It's not recommended, but you can do it. At Montlhéry the banking is fairly shallow at the bottom and I found in fact you could go underneath people. At first it was a bit nerve-racking because doing something you're told not to do you're a bit apprehensive, but you could do it.

With that confidence of the championship you moved to Formula 1 at the time it moved to 1½ litre.

Which had the formula not changed to 1½ from 2½ we probably wouldn't have done it, but we felt that because I'd been used to the car the F1 would just be a development of the car we were already driving and wasn't going to be a big step, so it put us in with a shout really. Had we had to have gone out and buy a 2½ litre we might not have done it, I don't know. It seemed like the obvious thing to do really.

Your first GP was the Belgian where Ferraris were 1-2-3-4.

Yeah, the fastest Cooper or Lotus was racing for 5th place really.

Being the new boy in small private team, did you find it difficult to get entries at that level?

I don't recall there being any difficulty getting accepted to take part in qualifying. As far as I remember they let people turn up to qualify and a certain number got through to race so if you were slow you didn't get in the race. So you only had to convince them that you were half competitive to take part in qualifying. Being last year's F-2 Champion, I suppose they thought the guy can do it to a certain extent, so we'll have him and see what he can do. I can't really remember how many people used to turn up but there were usually more cars in qualifying than in the race. But then after a couple of races people didn't turn up because if you failed to qualify once or twice you thought this is a waste of time so I'm not going to bother. So it boiled down to the same people in the end really. I don't think we ever were refused to try and qualify.

How did you find the Spa-Francorchamps track?

There were no Formula 2 races there, so it was new. I thought that it was a great place.

Was it noticeable that your rivals were a notch above previous experience?

I didn't feel intimidated, but I knew that I wasn't going to be, at that point in time, up with the fast guys. For one thing, at Spa-Francorchamps Ferraris were very quick so again the fastest Climax was going to be fifth or something. The Ferrari had their new V-6s and we had the old 4 pot Climax which were flat out for long periods of time. The gearing was quite critical because we were running our own car. We had a spare engine yes, but we didn't want to push it. The actual fastest lap time was obtainable with the rev counter at 7600 rpm, but the problem with that was every now and again you drop a valve. So we always geared it for 7200, because we knew if you ran it at 7200 it would run all day. It was very, very reliable engine at 7200. The engines we used in F1 were the twin cam version derived from the fire pump engine.

Later you raced at Reims and Aintree in the wet.

I can't really remember much about those races. The trouble is I did two seasons of F-1, and without sitting down and trying it's hard to recall exactly which race was which.

Your final GP of 1961 at Monza was the race you scored World Championship points, which was a tremendous achievement at that level in your first season.

In fact ironically it didn't do me any good at all, because I finished 4th. Bruce McLaren was 3rd by the length of this room, in front of me. When it came to me joining Cooper next year, which was a distinct possibility, McLaren refused to have me as second driver, because I'd done so well at Monza. Ironically my best result actually stopped me from getting a works drive at that point in time.

Where were you in the bunch at the time of von Trips' accident?

I was many yards behind. I saw it. Well I say I saw it happen, I saw the result of what happened. I didn't see first hand what actually caused it.

Did that taint the celebratory feelings afterwards?

Yes it did but not to the extent it would today, because in those days if you were racing you got killed or died doing it, that was accepted. With the cars you were sitting in a mobile fuel tank, you had fuel on both sides in just an aluminium tank. If you had a crash they split and drivers were covered in petrol. Compared to today's cars they were absolutely lethal.

Did your father or mother raise any objections?

No. Well yes, you'd be a total lunatic if it didn't cross your mind. I think on average something like one in ten F-1 drivers got killed each season. When you averaged it out over say five years you'll find ten drivers got killed one way or another. So you'd be naïve if you ignored that possibility, but if you wanted to go motor racing that was the risk you took. You couldn't really justify it on any normal level, but from my own point of view I wanted to do it badly enough to take that risk, evidently or otherwise I wouldn't have done it. At the time it seemed like a good idea. If someone asked me today whether it is a good idea to take a risk of 1:10 chance of killing yourself, I'd probably say no.

We turn to 1962, your second Formula 1 season and final year of racing. You were a graded driver at this time.

I think it gave you no automatic entries to GPs, but made it pretty difficult for organisers to refuse you. I think you had to be an A grade driver to be able to participate. There were rules, there were various ways of qualifying to be an A grade driver.

You went from being entered by H&L Motors to Ecurie Galloise. Why the name change?

At that time sponsorship was just beginning to come in and we thought we had some sponsorship lined up with a Welsh business man. Part of the deal was that we would call ourselves that name and this Welsh businessman was going to promote this Welsh racing team. Which was a slight stretch of the imagination because I'm not actually Welsh. But I do have got Welsh connections, he was Welsh and it was his team. Well he financed it, yet in fact it never happened. It turned out to be a complete waste of time. So the name just became a name and didn't actually mean anything.

A lot of the history books say you're a Welsh racing driver but do you consider yourself English?

Put it this way it was stretching credulity (*laughs*). It was a marketing tool I suppose you'd say in modern language. I mean I wasn't born in Wales, my parents were both born in England. I think one of my mother's parents was Welsh, my father's parents were Welsh and the guy who was going to sponsor us was Welsh, so you could say it was Welsh. I mean, what if an Italian runs a team from England? It turned out not to be a brilliant idea and my father was feeling the pinch financially and it seemed like a good idea at the time, but it wasn't in fact a good idea at all.

The first GP at Zandvoort was won by Graham Hill in a BRM. Had you looked at buying a BRM at this time?

I bought it before the season started because we originally were going to buy a BRM engine and put it in the Cooper chassis and it was going to be entered as a Cooper-BRM, possibly affiliated to the factory and they would help us with entries. Then BRM said why don't you buy the car, because their new car looked completely different to the previous car. If you buy last year's chassis with the engine you'll have everything, the running car. Although the new model was visibly quite different the basic layout of the car was quite similar. So we thought rather than buy the BRM engine and take it down to Cooper factory and get them to fit it into the chassis and then work out all the cooling and all the ancillaries to go with it...it'll be easier for us to just buy the BRM, which is what we did. John Cooper wasn't very happy, although to be fair we hadn't contracted to use a Cooper chassis, we'd asked if they would fit the engine, and they said yes they would. I suppose in terms of today's ethics that is perfectly normal, but in those days that wasn't quite kosher if you know what I mean. But anyway at the time we thought it was our best option to do that.

Monaco was a rude awakening and for the first time you failed to qualify. What was the reason for that?

J.L. The reason was that with one part of the track, I couldn't figure out a way of getting round the hairpin. On the rest of the circuit I was fine, I was always good on road circuits like Pau, but I was losing a second/second and a half on the hairpin. The track was different in those days and there was a very sharp hairpin at the end. My BRM engine was on carburetors, the factory ones were on injection and we never actually figured out why this engine wouldn't pick up coming out of that hairpin. What I landed up doing to try and get it out of the corner in a half sensible lap was dropping the clutch half way round and booting the throttle and then letting the clutch back out, which is not the best way of doing it. But it was the only way I could get the power down, round the rest the track I was able to keep it on the power band and the fact that it didn't pick up from lower down the revs wasn't critical. But that is such a sharp corner, and it wasn't actually critical on any other circuit, but that one corner was an absolute killer. There were people timing around the track and I was doing pretty competitive times and I failed to qualify by not very much. I think Jo Siffert was the last one in (*it was Tony Maggs*). I would have been better off with the Cooper no question about it, but we had a new BRM car and thought we would take it to all tracks. It would have been far better if I'd taken the Cooper.

It needs to be noted that although Jack's best recorded time was slower than Siffert's, it was better than those put in by Jo Bonnier, Trevor Taylor, and Tony Maggs. But in those days factory drivers had guaranteed grid positions even if the privateers were faster, and there was only marginal chance for someone like Jack to make the 16-car starting grid.

I read in Doug Nye's BRM book you sent it back to the factory.

What happened was that every time we used the car in a race the crankcase cracked, which meant we were only able to do every other race effectively because we couldn't turn the car around quickly enough as we had to rebuild the engine all the time. In the end my father got fed up and being in charge he just said we can't go on like this we ought to go back to the Cooper. Either give us an engine that's not having to be rebuilt after every race with a new crankcase or give us our money back. So they gave us our money back.

Is that why you didn't go to Spa-Francorchamps? You next turned up at Rouen and had a brake problem, had an accident early on in the race.

Is that when I hit Graham Hill off the road (*yes*) or a F-2 race? Do you know I honestly can't remember. I can remember being in the pits and having steering problems.

Later on that season at the Nürburgring was your last GP. You then did the Oulton Park Gold Cup and retired quite suddenly from the sport. Why was that?

It's very hard to put into words actually. Obviously, with what happened in the first year of Formula 1 doing so well and then I made a complete cock-up of the second year effectively, which wasn't actually my fault in terms of talent, but circumstances. I started wondering whether I actually thought it was a good idea to carry on. It wasn't that I didn't want to drive racing cars, but the problem is that the upside to driving a racing car is the satisfaction and feeling that you are able to do what you're doing. You're able to control the car and go faster than the next guy and the number of times you get that feeling of satisfaction driving a racing car in a race is really outweighed by the number of times it goes wrong. So it's very hard to justify risking your life doing something which you find pleasurable, when it's not in fact that pleasurable in the overall context. You only really enjoy driving the car, the rest of it is hassle, plus it's extremely dangerous. So if you stop and think what you're doing, which I always have done. Partly due to my education, when I was at school people would say why am I doing what I'm doing, is it a good idea to be doing what I'm doing. If you apply that thinking to motor racing you're on pretty thin ice, really. Because it's a pretty hard thing to justify. I got to the point where I thought, is my desire to do it greater than my frustrations of how difficult it is, if you'd like to put it that way. And I thought well maybe I could live without and of course that's a fatal train of thought really because obviously you can live without it (*laughs*). It's fairly hard to remember the thought processes at the time, because I didn't go home from Oulton Park and think that's it I'm going to give up racing. It wasn't a decision in that sense. Over a period of time we were planning what to do next season...my father said he couldn't afford to go on financing it. Obviously, I could have got a drive with someone else of some sort, perhaps not Formula 1. And I seriously started thinking, do I want to carry on with this. And then an option came up whereby my father bought a farmyard in Wales. And the option came up for me to run the farm, because obviously he didn't want to run the farm as he was running the family business. I can remember him saying why don't we just miss a season, give ourselves time to figure out whether I want to run the farm or not. One can live on the farm if he doesn't want to go back. And of course, had I been totally committed to it I would have thought that's ridiculous I've got to keep doing it, let's face it if you take a year out you're history. So I didn't decide to keep going, so obviously at the time I must have felt I can live without it. It's very additive motor racing and you can land in a situation where you feel you've got to do it, because you've promised yourself you're going to do it and you can't quite face not doing it, if you know what I mean. You could get pretty philosophical about it and when

you introduce the element of killing yourself as well...once you stop and start thinking quite deeply about why you're doing it, it is very hard to justify, if you're a rational person. It's not a rational thing to do. Nowadays you could say it's not that dangerous, people don't kill themselves doing it. So it wasn't one thing, I never actually decided to stop because I had an option of going back in after I'd taken the time out. In fact when I took the time out I realised I was quite happy without it to be honest. Which I found extremely disappointing because I always felt when I started racing I was in it like everyone who starts motor racing. I wanted to be World Champion, I felt I could do it. I've thought about this off and on over the years and other people have asked me why did you stop doing it when you had done, in quite a short time, quite well up to the last season. And I think there is a complimented attitude of mind in doing something as competitive as motor racing and that is the difference between the person who does something to prove to himself he can do it and the person who does something to prove to everyone else he can do it. Now I was the first category, I knew I could drive a racing car as fast as virtually anyone because I'd followed them round like Bruce McLaren at the Italian GP. I knew I could do it. I didn't feel the necessity to prove to the outside world that I could do it by being World Champion or whatever, and obviously if you're going to be a World Champion you've got to have the second attitude, you've got to want to prove it to everybody else. It's no good being self-satisfied, because no one believes you, it's no good me saying to you I know I can drive as fast as anybody, you say oh yeah prove it! I don't have to prove it to myself...I know I can do it. I can't prove it to you except by doing it next year can I? See what I mean?

Did you ever look over your shoulder?

No.

Did you follow it at all from 1962 onwards?

No, well I heard it on the news. Not so much when I actually ran the farm in Llandovery for 15 years, where I lived since the Spring of 1963. Since I came back to Stroud when my father eventually decided he wanted me to help him run the business, I've always watched Formula 1 on TV.

Does H & L Motors still exist?

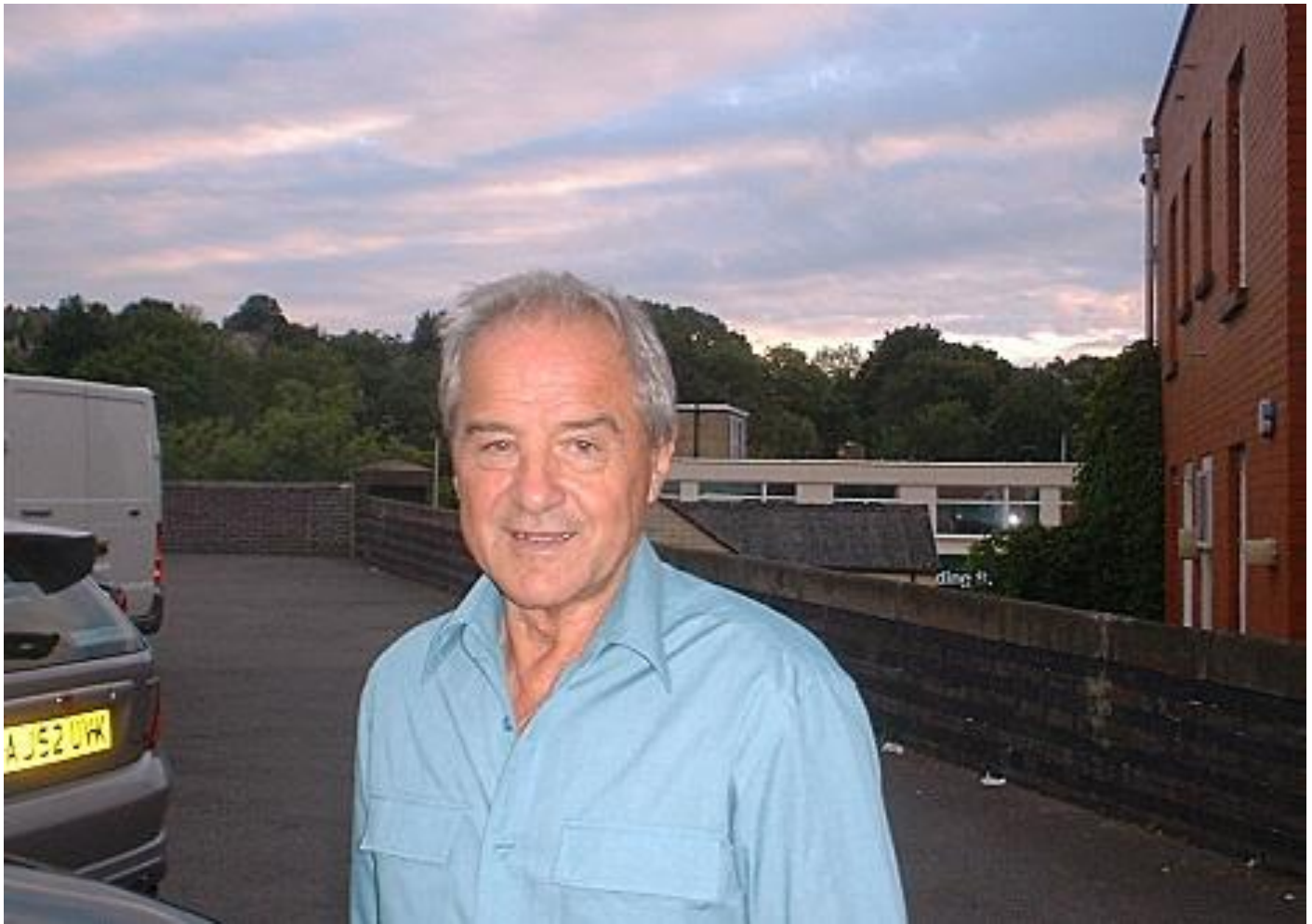
Yes and no. H & L Motors still owns the site on which we used to run the business and I just rent it all out now. I closed the bike business in 1988.

Who of your contemporaries you raced against did you rate as the best drivers?

Oh Stirling Moss definitely. No question, any driver would say that...including Moss (*laughs*).

Do ever see any of the drivers or keep in touch with any of them, through BRDC or otherwise?

While I was racing I wasn't what you might call mates with anybody. Funny enough I got to know Taffy von Trips quite well, because during a Grand Prix he was a brilliant bloke. The German organisers were messing me about, I can't remember the details but he was in the office at the same time as this organiser was telling us we couldn't have the money we were expecting or something other, and von Trips interrupted the conversation and negotiation and said to the organisers you stick to what you said. He had no real reason to do that other than he felt that they should do the right thing, he was a good bloke. I think he was a member of the German aristocracy, a real gentleman. Once at Clermont- Ferrand I got to know Stirling Moss quite well as one or two things in the pits cropped up. I was a BRDC (*British Racing Drivers Club*) member at the time, but my subscription lapsed years ago. I'm not sure if it's a character defect or attribute, but I'm not really interested in following up the past, I don't know why some people do. I wouldn't say I have no interest as I read about it. I think I have an attitude that you either do something or you don't, which I've done with other things like farming. At school I played county cricket and rugby and practically did nothing else but play sport. I left school went in the army played rugby all through national service left and never played a game since. And yet I played rugby every weekend all through my school and all through national service. When I came home after national service the local rugby team said, do you want to come and play rugby, no I'm not interested. I stopped just like that. And then I went motor racing and stopped motor racing, went sheep farming and bred Arabian horses on a farm in Wales. I was a sheep farmer for 15 years, stopped sheep farming came up to run a business and never had an interest in farming since. So I seem to be a person who devotes his attention to something through a time span and then quite capable of chopping it off and doing something else for 15 years, then chopping that off and doing something else. This is either plus or minus, it means you have an interesting life, but means you never reach the top in anything because you actually jump ship. Yet, when I raised purebred Arabian horses...that was fascinating.



PHOTOGRAPH COURTESY OF DAVID HOLLAND ARCHIVE.

V dobách, když byl Jack Lewis závodním jezdcem, měli ještě piloti malých soukromých týmů reálnou šanci dosáhnout občas solidního výsledku...i když to v žádném případě nebylo snadné. Největších úspěchů dosáhl ve Formuli 2, ale má na kontě i devět startů v mistrovství světa Formule 1, kde dosáhl pěti umístění v první desítce a čtyřikrát byl nucen předčasně odstoupit. Během návštěvy ve Strout v srpnu 2006 s ním David Holland zaznamenal následující rozhovor.

D.H. Jak jsi se vlastně začal o motoristický sport zajímat?

J.L. Myslím, že úplně na začátku jsem četl knížku. Nepamatuju se, kolik mi bylo let a ani která to byla kniha, ale vidím sám sebe ležet v posteli a listovat v knize o automobilových závodech a závodnících. Je to vůbec jedna z prvních věcí, které si pamatuju a především se mi do paměti vtisknul obrázek na kterém závodní automobily krouží po klopené trati v Monze. Když jsem pak byl starší, tak jsem si na to nějak vzpoměl a řekl jsem si, že to musí být bezvadná věc, závodit v automobilech. Můj táta měl ale obchod s motorkami (*H & L Motors*) takže jsem začal s motocykly. Vyjel jsem vždycky někam do polí, kde tak nevadilo, když jsem občas spadnul a postupně jsem se naučil jezdit na čím dál větších a silnějších mašinách. Potom jsem si udělal řidičák a pořídil si pořádnou motorku pro sebe. Když mě povolali na vojnu, tak jsem do kasáren přijel na svojí motorce, což byla chyba, protože mi ji hned zabavili. Ale pak jsem ji dostal zpátky a tím pádem jsem mohl každý víkend jezdit domů do Stroud. Bylo to asi 160 mil (257 km) a když jsem to neudělal v průměru šedesátkou (97 km/h) tak jsem byl docela zklamaný. V té době byl malý provoz, nebyla omezená rychlost a moje motorka dělala maximum 115 mil v hodině (185 km/h). Tenkrát jsem se o Formuli 1 zajímal jenom okrajově, ale ta cesta mi trvala zhruba tři hodiny a já jsem si vždycky říkal, že to je stejná doba po kterou se závodní jezdec musí soustředit během Grand Prix. Nádrž byla akorát dost velká na to, abych to udělal bez zastávky a aniž bych si to uvědomoval, byla to svým způsobem příprava k mentální koncentraci potřebnou k automobilovému závodění. Během roku po návratu do civilu jsem pak začal závodit.

Takže přestože jsi měl motorku, přemýšlel jsi spíše o závodech na čtyřech kolech?

Přesně tak, což bylo možná trochu divné. Sledoval jsem tehdy závody motocyklů, kde řádil Geoff Duke a ostatní, ale sám jsem k závodění na motocyklech vůbec netíhnul. nikdy jsem si nepředstavoval jak kroužím po Isle of Man v Tourist Trophy. Možná by to bylo v mé situaci logičtější. A jednoho dne po vojně pak nastal ten okamžik, když se otec zeptá syna, co vlastně chce v životě dělat. A já jsem neměl ani potuchy.

Mohl jsi přeci nastoupit do rodinného obchodu.

Ani ne...ne v té době. Bylo mi 19 a o podnikání jsem nevěděl vůbec nic. Můj otec mě ani zaměstnávat nechtěl, protože bych byl jenom na obtíž. Věděl jsem toho víc než před válkou, protože vojenská služba ti přeci jenom otevře oči, ale kromě vojny jsem celý život strávil pohodlně ve Stoudu a o světě mimo jsem neměl ani zdání. Chodil jsem do místní školy Winch Cliff, všichni byli obyčejní poctivci, ani se nezamykaly dveře od baráku. A pak během prvního týdne na vojně mi šlohl všechny osobní věci...takže to bylo takové rázné probuzení do reality (*smích*). Takže když ta otázka přišla, věděl jsem jenom to, že nechci jít na studia. A přestože jsem měl nějakou možnost jít do učení v továrně Jaguar, vypadlo ze mě, že chci být automobilovým závodníkem. Což tátě trochu vzalo a jediné na co se zmožil on byla otázka, proč teda nezvolím motorky, když už jich máme plný obchod. Ale stál jsem si na svém a nakonec jsem ho přesvědčil, že automobilovým závoděním se můžu uživit, protože to tehdy v motocyklových závodech opravdu nešlo. K mému překvapení táta nakonec řekl, že to zkusíme, aby se ukázalo, jestli budu dost dobrý. Věděl stejně dobře jako já, že do té doby jsem nikdy v žádném opravdu rychlém automobilu ani neseděl. Maloval jsem si, jak se z Formule 3 přes Formuli 2 brzy dostanu až do Formule 1. Neviděl jsem v tom žádný problém. V té době byly populární závody cestářů, ale o to jsem neměl zájem, takže souhlasil s tím, abych si pořídil tu Formuli 3. Ty tenkrát měly motor z motocyklu, který naši mechanici mohli bez problémů ladit a udržovat. Auto jsem ale musel koupit ze svého. Žádnou hotovost jsem sice neměl, ale rodiče mi hned po narození zařídili životní pojistku se spořením a tam bylo dost peněz na to, abych si v Cheltenham mohl koupit od Ivora Bueba jeho loňský Cooper F-3, což pořád bylo špičkové auto. Otec mě sice přesvědčoval, že když tu pojistku nechám být, bude tam časem hromada peněz, které se mi budou hodit. Myslím, že trochu doufal, že zůstane u slov a že se do toho opravdu nepustím. Jenže mi bylo 19 a už se ani nepamatuju, kolik jsme za to auto dali...padly na to více méně všechny ty peníze. Z dnešního pohledu to všechno vypadá docela uhozeně...ze začátku všechno šlo jako po másle.

Někde jsem četl, že jsi nejprve nastoupil do Cooperovy závodní školy na Brands Hatch.

(*Smích*)...to je pravda a byl to docela dobrý vtip! Po pravdě řečeno, dalo mi to příležitost se porovnat s jinými nadšenci aniž bych musel skutečně závodit. Navíc, vždycky tam byl po ruce někdo se zkušenostmi, kdo ti mohl dát nějaké rady. Takže určitě nebylo na škodu se tam prohánět ve Formuli 3 s 1100cc motorem. Ale pokud chceš slyšet, jak to bylo opravdu, tak vypi ten kazeták...(žádosti vyhověno).

...a to ti dodalo sebevědomí k tomu, aby jsi se přihlásil do řádného závodu.

Sebevědomí jsem měl tak jako tak. Ale teď jsem měl i důkaz, že jsem rychlejší než ti ostatní, i když to bylo jenom v rámci té party, která se na Brands Hatch tehdy sešla. Viděl mě tam párkrát i Ian Burgess a řekl mi, že mám nějaký talent, takže moje sebevědomí jenom stoupl a byl jsem si jistý, že v opravdovém závodě neskončím někde na chvostu pole.

Statistiky říkají, že v roce 1958 jsi vyhrál tři závody a přešel s Cooperem do Formule 2.

Jo, koupil jsem si 1½ litrovou Formuli 2 ale nepamatuju se, jaká to byla značka.

První závod jsi vyhrál v Montlhéry, takže jsi závodil i v zahraničí?

Samozřejmě, Formule 2 tehdy panovala především ve Francii a Belgii, byl to evropský šampionát (*oficiální mistrovství Evropy Formule 2 bylo vypsáno až od roku 1967 a do té doby se organizovaly různé národní a komerční šampionáty. V roce 1960 bylo hlavní mistrovství F-2 organizováno v několika různých zemích a stalo se tedy de-facto evropským*). Nejlepší bylo to, že do některých závodů hostovali piloti z Formule 1. A je pravda, že většinou byli mnohem lepší, než my. Ti, kteří v F-2 běžně vyhrávali závody potom, když se do některého závodu přihlásilo půl tuctu rychlejších maníků z F-1, bojovali přinejlepším o šesté místo. Někteří regulérní piloti F-2 se občas umístili docela dobře, ale opravdu jediná výhoda, kterou jsme měli byl fakt, že jsme lépe znali naše auta. Pro ně to byl docela velký skok dolů z toho, na co byli zvyklí v F-1, především ve výkonu motoru z těch 2½ litru.

Měl jsi prý ale na kontinentě ze začátku i nějaké potíže.

V roce 1959 o mě na kontinentě nikdo nikdy neslyšel, Měl jsem sice za sebou pár závodů i několik vítězství v britské F-3, kde jsem závodil proti takovým jménům jako třeba Trevor Taylor, ale jinak nic. Spíše se očekávalo, že ve Formuli 3 zůstanu i další rok a pokusím se vyhrát celý šampionát, což by mi automaticky otevřelo cestu do Formule 2. Ale mě

se tehdy zdálo, že si vedu docela slušně a chtěl jsem postoupit výš co nejdříve. Jenže někteří organizátoři závodů v Evropě se zdráhali přijmout moji přihlášku, protože všichni ostatní měli už jakousi reputaci a já jsem byl jenom neznámý kluk z Anglie, který zatím nedokázal vcelku nic. Naštěstí můj otec a Jabby Crombac byli docela dobří přátelé a Jabby nám v tomto směru dost pomohl. Ani si nepamatuju, že by moje přihláška byla někdy opravdu zamítnuta.

Byl jsi v té době skutečným profesionálním závodníkem?

(Delší pauza)...no, v pravém slova smyslu asi určitě ne, každopádně jsem nevydělával závoděním žádné peníze. Ale na druhé straně jsem za možnost závodit ani neplatil, protože můj otec fungoval jako de facto sponzor. Ne, že by mi platil, ale obstarával všechno, co jsem potřeboval. Žil jsem tehdy u rodičů a pravidelně jsem jezdil na závody a to bylo všechno, co jsem dělal. On se staral o auto a já jsem ho řídil. Všechny příjmy šly do jeho kapsy. Takže to fungovalo, ale pochybuju, že se to dá pokládat za profesionální kariéru a zároveň pochybuju, že jsem v té době mohl jezdit za kterýkoli jiný tým. Ale když jsem v dalším roce vyhrál titul mistra Evropy. *(přesněji, Jack vyhrál v sezoně 1960 podružný šampionát série Autocar když hlavní šampionát pro vozy F-2 vyhrál Jack Brabham)* začali si mě někteří lidé více všimnout.

Montlhéry mělo klopenou trať, jak jsi si na to zvykal?

Lehce, i když nevím proč. Možná to bylo kvůli tomu obrázku v knize, který jsem měl zafixovaný z dětství, protože za starých časů se hodně závodilo na klopených drahách. Každopádně mi klopené trati vyhovovaly a byl jsem schopen na nich dělat věci, které se nedoporučovaly.

D.H. Jako například?

Když na klopené trati chceš předjíždět, můžeš dostat docela dobrý tah od vozu před sebou, ale v podstatě neřídíš jako v normální zatáčce a musíš nechat auto, ať si samo najde ideální stopu. Je to docela zvláštní stav jisté setrvačnosti. Čím rychleji jedeš, tím výše ta stopa je, ale zároveň, když se snažíš najet co nejvýše, tak ztrácíš rychlost. A když jedeš příliš nízko, tak je skoro nemožné se dostat zpátky nahoru. Musíš vycítit, co ti nejvíce vyhovuje. Když víš jak na to, tak to jde všechno zbalancovat tak, aby člověk mohl měnit stopu a nic neztratit. První zásada je nesjet moc nízko, protože to je nejlepší místo se vybourat. Konkrétně na Montlhéry je to stoupání odspodu docela mírné a tam se mi v klopení několikrát podařilo spodem předjet auto před sebou, což nikdy nikdo nečekal. Ze začátku to bylo trochu nervydrásající, protože děláš přesně to, co se vlastně nesmí, ale šlo to.

S titulem mistra Formule 2 jsi postoupil do Formule 1, zrovna v roce když se objem motoru snížil na 1½ litru.

Kdyby F-1 zůstala na 2½ litrech, tak bych asi určitě nepostoupil, ale říkali jsme si, že když už máme motor a zkušenosti s ním, tak vývoj šasi nebude takovým problémem. Pokud bychom museli kupovat úplně nový motor, tak by to byla úplně jiná situace. Z mého hlediska to bylo naprosto přirozené rozhodnutí.

Tvoje první velká cena byla v Belgii, kde Ferrari skončily na prvních čtyřech místech!

No jo, Lotus a Copper neměli reálnou šanci.

Byl jsi nováček v malém privátním týmu, jak na tebe reagovali ostatní?

Nepamatuju si, že bychom měli nějaké potíže s přihláškami do závodů. Když byl člověk pomalý, tak nepošel kvalifikací a hotovo. Vždycky bylo více aut v kvalifikaci, než v závodě. Po pár závodech lidí v kvalifikaci ubývalo, protože když se někdo nekvalifikoval dvakrát nebo třikrát po sobě, tak zjistil, že to je jenom ztráta času a v dalším závodě už jsme ho neviděli. A protože jsem měl svůj titul z F-2, všichni měli za to, že zřejmě vím, co dělám. To bylo bez problémů...pokud vím, nikdy se nestalo, že by nás nepustili do kvalifikace.

Jak na tebe zapůsobilo Spa-Francorchamps?

Formule 2 tam nezávodila, takže okruh jsem neznal. Ale bylo to impozantní místo.

Bylo zřejmé, že tví noví rivalové byli o stupínek výše, než na co jsi byl zvyklý z dřívějšíka?

Ne, že bych se cítil nějak druhořadě, ale uvědomoval jsem si, že alespoň ze začátku nebudu mít šanci držet krok s čelem závodu. Konkrétně ve Spa-Francorchamps byly Ferrari tak rychlé, že i ten nejrychlejší Climax byl rád za to páté místo. Ferrari měli jejich nový V-6 a my jsme měli starý čtyřhrnec Climax. Ten motor závodil v F-1, ale byl vyvinutý z původního agregátu pro hasičskou stříkačku a měl co dělat, když musel delší dobu jet na plný plyn. Nejvyšší výkon

dával při 7600 otáčkách, ale pak občas lámal ventily. My jsme ho ladili na 7200, kde byl nejspolehlivější. Měli jsme sice i náhradní motor, ale jako malý soukromý tým jsme nemohli nic moc rizkovat.

Další dva závody v Remeši a Aintree se jely v dešti.

Po pravdě řečeno si na to moc nepamatuju. Strávil jsem v F-1 dvě sezony, ale jednotlivé závody se mi už trochu pletou dohromady.

Ale tvůj poslední závod sezony 1961 v Monze ti přinesl mistrovské body. To byl v dané situaci značný úspěch.

Ironie celé věci je v tom, že mi to vůbec nepomohlo. Skončil jsem čtvrtý, pár metrů za Bruce McLarenem. Na konci roku jsem pak měl malou šanci dostat pro sezonu 1962 místo v týmu Cooper, ale McLaren se postavil proti tomu, protože nechtěl stájového kolegu, který by byl podobně rychlý jako on. Takže můj nejlepší výsledek ve Formuli 1 zároveň znemožnil můj postup do továrního týmu.

Kde jsi byl, když došlo k nehodě von Tripse?

Byl jsem docela vzadu, takže jsem neviděl, jak k tomu došlo. Viděl jsem jenom, jak to dopadlo.

Zkazilo ti to radost z úspěchu?

Každopádně to zkazilo celkovou náladu, ale ne do takové míry, jako by to bylo dnes. V té době, když někdo při závodech zemřel, tak to prostě do jisté míry patřilo k věci. Proti dnešním monopostům byly naše auta hliníkové rakve, ve kterých jsme seděli doslova ze všech stran obklopeni palivovými nádržemi. Bylo skoro pravidlem, že se při havárii často roztrhly a piloti byli prosáknutí benzínem.

Měli s tím tvoji rodiče problém?

JL: Ne. Samozřejmě, člověk by musel být úplný lunatik aby si neuvědomoval jaká je realita a v té době se skoro jeden z deseti z pilotů Formule 1 zabil každý rok. Když se to pak zprůměrovalo tak člověk viděl, že během pěti let se zabilo deset jezdců. V žádném případě jsme nebyli naivní, bylo to prostě riziko, které každý, kdo chtěl závodit musel přijmout. A já jsem chtěl závodit a proto jsem to riziko podstoupil, jinak bych se nestal závodním jezdce. V té době jsem nad tím tak neuvažoval, ale kdyby se mě někdo zeptal dnes, jestli se chci bavit něčím, kde mám desetiprocentní šanci se zabít, tak bych to asi nebral.

1962 byla tvoje druhá sezona ve Formuli 1 a poslední závodní. Přitom už jsi byl evidovaný pilot.

Reputace nikomu nezaručovala účast v závodech, ale zároveň by pro organizátory bylo těžké někoho na mém stupni odmítnout. Byla na to pravidla. Myslím, že jsi musel být pilot na stupni A a bylo několik cest, jak toho stupně dosáhnout.

Proč se tým H&L Motors přejmenoval na Ecurie Galloise?

Sponzorování bylo tehdy ještě v plenkách a my jsme měli nějakou dohodu s jistým welšským podnikatelem. Součástí toho byla i ta změna jména, která měla týmu zajistit welšskou identitu. Což bylo trochu přitažené za vlasy, protože já nejsem z Walesu. Přesto mám ale nějaké welšské kořeny, on byl Welšan a byl to konec konců jeho tým. Nakonec jsme od něho neviděli žádné peníze a všechno to byla jenom ztráta času, ale jméno zůstalo i když už vlastně nic neznamenalo.

Hodně historických zdrojů říká, že ty sám jsi z Walesu. Považuješ se ale spíše za Angličana?

To všechno pramení z té doby (*smích*). Ber to tak, že to byla marketingová strategie, i když dost natažená. Já i oba moji rodiče jsme se narodili v Anglii, otcovi rodiče byli z Walesu a jeden z matčinych rodičů byl myslím z Walesu. Náš předpokládaný sponsor byl z Walesu, takže i já jsem byl prezentován jako welšský závodník, aby to bylo úplné. V té době se zdálo, že to je dobrý nápad, ale když se to sesypalo tak celý ten špás mého otce přišel na dost peněz.

Graham Hill vyhrál první závod sezony na BRM a myslím, že i vy jste v té době uvažovali nad koupí monopostu BRM.

BRM jsem koupil už před sezonou. Původně jsme chtěli jenom motor, který bychom dali do našeho Cooperu s tím, že nám továrna pomůže. Ale nabídli nám celé auto...tedy loňské šasi s novým motorem, protože jejich nový vůz vypadal docela jinak, i když základní koncept byl přibližně stejný. Tak jsme si řekli, že než tahat BRM motor do Cooper garáže

a snažit se napasovat všechna spojení a řešit chlazení, bude jednodušší vzít všechno od BRM a mít kompletní auto. John Cooper nebyl moc nadšený, i když jsme neměli žádnou konkrétní dohodu. Jenom jsme se ho zeptali, jestli může do svého šasi namontovat motor BRM a on řekl, že ano. Nakonec jsme se ale rozhodli jinak, což by z hlediska dnešní etikety bylo naprosto normální, ale v té době z toho vznikla trochu napjatá situace. Jenže pro nás to přesto bylo v dané chvíli to nejlepší řešení.

V Monaku jsi se poprvé ve své kariéře nekvalifikoval. Proč se to stalo?

J.L. Vždycky jsem byl dobrý na městských okruzích jako třeba Pau, ale v Monaku jsem z nějakého důvodu ztrácel příliš mnoho času ve vlásence, která tam v té době byla. Dneska už trať vede trochu jinak. Prostě jsem nemohl přijít na to, jak tam projet dostatečně rychle. Můj motor měl karburátory, zatímco tovární BRM měly vstřikování. A když jsem při výjezdu dupnul na plyn, trvalo celou věčnost, než se motor dostal do plných otáček. Nakonec jsem zkoušel v polovině vlásenky sešlápnout spojku a pustit ji teprve až když jsem měl plynový pedál na zemi. Což nebylo ideální, ale dodalo mi to větší momentum udržet motor v otáčkách. Zbytek trati mi nedělal potíže a tak ostrá zatáčka na žádném jiném okruhu neexistovala. Moc nechybělo k tomu, abych se kvalifikoval. Myslím, že Jo Siffert byl posledním, kdo se dostal na start (*byl to Tony Maggs*). Každopádně s Cooperem by se mi to nestalo, ale měli jsme to nové BRM, tak jsme ho brali na všechny závody.

Je nutno poznamenat, že ačkoli Jack zajel pomalejší čas než Siffert, byl pořád rychlejší než Jo Bonnier, Trevor Taylor a Tony Maggs. Jenže v těch dobách měli jezdcí továrních týmu zaručená místa na startu i přesto, že soukromníci byli občas rychlejší a ve skutečnosti byla jenom mizivá šance, aby se někdo jako Jack mezi těch 16 startujících dostal.

Četl jsem v Dough Nyeho knížce o BRM, že jsi potom to auto poslal zpátky do továrny.

Došlo k tomu tak, že nám dost často praskal blok u hřídele a tím pádem jsme vlastně mohli nastoupit jenom do každého druhého závodu, protože sami jsme nebyli schopni to pokaždé tak rychle opravit. Můj otec se nakonec tak rozčílil, že BRM řekl, ať nám buď dají pořádný motor, nebo peníze zpátky. Byly to peníze zpátky, takže jsme museli vrátit celé auto.

Tím pádem jsi chyběl ve Spa-Francorchamps a v další velké ceně v Rouenu jsi měl potíže s brzdami a nehodu.

Už si nepamatuju. Bylo to, když jsem vrazil do Graham Hilla (*ano*) nebo to byl závod Formule 2? Myslím, že jsem tehdy měl nějaké potíže s řízením a strávil dost času v boxech.

Nürburgring byla Tvoje poslední mistrovská GP a po zlatém poháru v Oulton Park jsi docela nečekaně pověsil helmu na hřebík. Proč tak náhle?

Po pravdě řečeno je těžko to vyjádřit slovy. Můj první rok v F-1 byl docela úspěšný, ale druhý rok se zdálo, že se všechny okolnosti staví proti mě. Ne, že bych už nechtěl závodit, ale neviděl jsem reálnou šanci k tomu, abych mohl mít kontrolu nad chodem věcí a dosáhnout lepších výsledků. Pokaždé, když jedeš v závodním autě, tak ti to přináší určitý stupeň uspokojení, ale nakonec dojdeš k hranici, kdy to uspokojení začneš zvažovat proti potížím, které s tím souvisí v celkové situaci a jakmile se jednou zastavíš a začneš o tom všem přemýšlet, tak to vlastně přestane být zábava. Všechno to, co musíš dělat kolem převáží ty chvílky, kdy fakticky sedíš za volantem a jsi spokojený. Navíc si začneš uvědomovat jaké nebezpečí opravdu podstupuješ a pomalu ale jistě je čím dál těžší si to všechno odůvodnit. Nakonec vidíš, že život půjde dál i bez závodění a to je samozřejmě konečná, protože tvoje zbývající touha závodit je už totálně zahlušená všemi těmi frustracemi okolo (*smích*). Nevím, jestli moje myšlenkové pochody tehdy procházely přesně takovým postupem, protože když jsem se vrátil domů z Oulton Park, tak jsem nemyslel na to, že to byl můj poslední závod a šmytec. V té době jsme spíše uvažovali o tom, co bude v příští sezoně, protože můj otec mě už nadále nemohl financovat. Takže to znamenalo hledat angažmá jinde a dost možná mimo Formuli 1 a to byla další věc, kterou jsem musel zvažovat. Otec za zbývající peníze koupil ve Walesu farmu a vyvstala otázka, kdo ji bude řídit. Ještě teď ho slyším, jak říká, že bychom si mohli dát na nějaký čas pohov, abychom zjistili, jestli tu farmu chci řídit, nebo ne. Nakonec padlo rozhodnutí, že vynechám jednu sezonu, rozjedu tu farmu a pak se vrátím k závodění. Což byla samozřejmě jenom směšná záminka a kdybych byl opravdu odhodlaný pokračovat v závodění, nikdy bych na to nemohl přistoupit. Protože když ve Formuli 1 vynecháš celou sezonu, tak jsi odepsaný. Takže jsem v té době už určitě cítil, že se bez závodění obejdu, přestože to je v podstatě velmi návykový sport. Když už s tím jednou začneš tak máš pořád pocit, že sám sobě dlužíš pokračovat dokud to jenom trochu jde. Nedovedeš si bez toho svůj život vůbec představit. Stejně jako každý jiný i já jsem měl za cíl stát se mistrem světa a věřil jsem, že to je dosažitelný cíl. Nakonec to určitě nebyla jenom jedna věc, která vedla k tomu, že jsem skončil. Jenom jsem si vlastně udělal přestávku, během které jsem zjistil, že jsem docela spokojený i bez závodění. Což zároveň bylo i zklamání sebe sama, protože jsem se tak vzdal svojí vášně. Ale když to začneš probírat racionálně, včetně toho, že se můžeš vlastně kdykoli zabít, je zatraceně těžké pokračovat v něčem, co je vlastně naprosto neracionálním počínáním. Možná dneska je to trochu jinak, protože nebezpečí není až takové, aby se lidi pravidelně zabíjeli. Občas se mě ptali, proč jsem

skončil, když mi to šlo docela dobře a ptají se mě vlastně i teď, což beru jako kompliment. Ve světě sportu a vůbec jsou dva druhy lidí...jedni si potřebují dokázat, že něco umí a ti druzí to potřebují dokázat všem ostatním. Je to stav myslí. Já patřím do té první kategorie a vím, že jsem mohl být stejně rychlý jako většina mých vrstevníků a věděl jsem to i tehdy, protože jsem s nimi soupeřil na trati, jako tehdy s McLarenem v italské GP. Nepotřeboval jsem se stát mistrem světa k tomu, abych si to vědomí posílil. Ale když chceš být mistrem světa, potřebuješ být v té druhé kategorii a jít za tím tak dlouho, až všichni vidí, co jsi dokázal. Samospokojení je sice pěkná věc, ale nakonec ti tady jenom můžu vyprávět o tom, jak jsem mohl být mistrem světa, ale dokud ten titul opravdu nevyhraju, tak nemáš důvod mi věřit. Chápeš, co tím vším myslím?

Litoval jsi někdy toho kroku?

Ne.

Sledoval jsi závody i po roce 1962?

Ani ne. Samozřejmě jsem něco občas slyšel ve zprávách a tak podobně, ale od jara 1963 jsem dalších 15 let strávil na farmě v Llandovery, úplně mimo veškeré dění. Když jsem se potom vrátil do Stroud, protože můj otec konečně potřeboval pomoci s rodinným podnikem, začal jsem závody Formule 1 sledovat v televizi.

Existují ještě H & L Motors?

Ano i ne. Pořád vlastníme pozemek, na kterém byl náš obchod, který jsem ale v roce 1988 zavřel. Od té doby to místo jenom pronajímám.

Kdo z tvých součastníků byl podle tebe nejlepší závodní jezdec?

Oh, každopádně Stirling Moss. To ti řekne každý...včetně Mosse (*smích*).

Vídáváš se někdy s někým z té doby, nebo udržuješ nějaké kontakty, například přes BRDC?

Nemůžu říct, že bych v dobách, kdy jsem závodil měl nějaké kámoše. Nejblíže mi byl asi Taffy von Trips, to byl skvělý chlapík. Pamatuju se, že jednou v Německu nás pořadatelé chtěli zkrátit o startovné, nevím už detaily, ale byl jsem tehdy povolán do kanceláře a nevypadalo to moc slibně. Najednou se tam objevil von Trips a po chvilce vstoupil do konverzace a přesvědčil je, že nám musí zaplatit to, na čem jsme se dohodli původně. Což vůbec nemusel dělat, ale cítil, že to nebylo férové jednání a chtěl to napravit. Mám dojem, že byl z aristokratické rodiny, což taky mělo nějakou váhu a jak říkám, skvělý chlapík a opravdový gentleman. Taky jednou v Clermond-Ferrand se v depu semlelo dohromady pár věcí a když se jedna přidala k druhé, tak jsem měl možnost docela dobře poznat i Stirlinga Mosse. V té době jsem byl samozřejmě i členem BRDC (*British Racing Drivers Club neboli klub britských závodních jezdců*) ale moje členství dávno vypršelo a už jsem ho neobnovil. Možná to je z mojí strany nějaký poklesek, ale po pravdě řečeno, nemám zájem se moc zabývat minulostí. Můj pohled na svět je ten, že se zabývám tím, co zrovna dělám a když začnu dělat něco jiného, tak to předešlé prostě pustím z hlavy. To platilo i ve farmaření. Ve škole a během vojny jsem hrál kriket a rugby skoro každý den, ale od doby, kdy jsem se vrátil do civilu už ani jednou. Místní rugby klub mě chtěl, ale neměl jsem prostě zájem. Pak jsem závodil v automobilech, praštil s tím a šel chovat ovce do Walesu, kde jsme později začali chovat i arabské koně. Po 15 letech jsem skončil s farmařením a vedl rodinnou firmu a pak jsem začal dělat zase něco úplně jiného. Je to taková houpačka, ale myslím, že si tak člověk zajistí více zajímavý život, než kdyby zůstal u jedné věci. Ale zároveň asi nemůže v ničem opravdu vyniknout, protože pořád přeskakuje. Přesto, když jsem na farmě šlechtil arabské plnokrevníky...to bylo fascinující.