

*Howden Ganley began racing cars in his native New Zealand in 1960, and soon afterwards moved to Europe, where he worked as race car mechanic before making his way back behind the steering wheel. Arguably, his biggest successes as racing driver were second position in the 1970 British F-5000 Championship and second place in the 1972 24 Hours Le Mans with François Cevert. He drove for several teams in Formula 1, and in 1975 attempted to build his own F-1 car. Although the project failed, it became the basis for Tiga Race Cars Ltd., a race car manufacturer he later co-founded with fellow racer Tim Schenken. Ganley's career was recently celebrated by the organizers of the annual New Zealand Festival of Motor Racing. Aleš Norský and Anthony Valdetaro had an opportunity to have the following e-mail discussion with him in May 2015.*

**A.N. Monza 1971: You qualified on second row and from start to finish were part of the leading group. Eight different drivers led the race (a record that still stands today) and at the checkered flag less than two-thirds of a second separated the first five across the line. It took 32 years before faster race average was recorded, and Monza '71 still is the fifth fastest Formula 1 race ever. An amazing event by any measure. What was it like from your point of view?!**

H.G. I was a bit frustrated. It is always nice to run at the front, but at the end I had a brake problem, which made things somewhat difficult for me.

**A.N. You did finish fifth and never led a lap. But with such a small winning margin, your chances were as good as anybody's. After the race, did you realize the significance of what had transpired over the past 80 minutes, or were you just disappointed that a possible win slipped away?**

The lead changed many times each lap. I did lead the race a few times, but never at the point when we crossed the line...so I am not officially recorded as having been in the lead. I was, of course, disappointed that a possible win had slipped away from me. As for any historic significance...at the time it was really just another race.

**A.N. The tempo was furious from flag to flag, but for the last ten laps it distilled into a situation where five drivers relatively new to Formula 1 (Mike Hailwood, Ronnie Peterson, François Cevert, Peter Gethin, Howden Ganley) all went for a possible first Grand Prix win. I don't know how many times you passed and re-passed each other, but by all accounts the interaction was constant. Do you think that, with the driving habits that had developed alongside increased safety, anything like that would even be possible today...five almost rookies going at such speeds for such a prize...without crashing?**

Remember that until near the end it was Chris Amon in the leading group as well, until he had the problem with his visor. So then we were only four until Peter Gethin caught up and made it five again. Apart from Hailwood, we had all had a lot of experience (from Formula 2 and Formula 3) of slip-streaming, so it was all done properly. No dangerous moves. The lead changed constantly all the way around the circuit.

**A.N. In the 2005 Italian Grand Prix, Kimi Räikkönen officialy hit the speed-trap at the record-setting 370.1 km/h. Do you know what kind of top straightline speed were you doing at the chicane-less Monza? Especially when using the slipstream of another car.**

The engines produced much less horsepower in those days, so the speeds were much lower. I did look at the ratio chart and found that we had been doing only a little bit more than 200 mph, or maybe up to 330 km/h.



**A.N. In the confusion following the 1973 Canadian Grand Prix, you were one of several drivers who were told at some point that they might have won the race. Although that must have sounded quite improbable, what actually went through your mind back then?**

It was very probable that I could have won the race. I was one of the last to stop and change tyres, so I was probably leading at that point. Also, because the pits were so small and cramped, a lot of the people who stopped earlier lost time just getting into their pit. By the time I stopped the pit lane was clear. And the Williams mechanics had had a practice changing Tim Schenken's wheels, so I made a very quick stop. I am not suggesting that I won that race in Canada. But maybe I was 3rd (*in the end, Ganley was classified 6th*).

**A.V. I was there at Mosport in '73. From partway up the straightaway, I watched you holding-off Jackie Stewart and Emerson Fittipaldi for an admirably long time, in your outclassed Iso-Marlboro. Did you make your car a little wide sometimes in that endeavor, or were you 100% focused on trying to out-run them?**

I did not make my car wide. I was totally focused on trying to out-run them.

**A.V. I observed some driving technique I didn't understand on that day, which maybe you can explain. In the fast sweeping curve at the end of the Mosport straightaway, when he was driving on the limit to make up a lap, I'd hear Emerson give two or three sharp throttle bursts through the corner before he accelerated out. I heard him do that in another curve at Watkins Glen two weeks later. What's the purpose of that?**

I think that must have been the best way to make the Lotus 72 go where he wanted it to go!

**A.V. About that race at Watkins Glen in '73. Based on the description of the François Cevert crash then, and the video of the 1976 Niki Lauda crash, they seem to me identical, involving the same driver error: over-correction of big oversteer under full power, launching the car uncontrollably quickly in the other direction into the barrier. And I think this applies to Swede Savage at Indy 1973 as well. Do you agree?**

I can't really say. One never knows what problem there might have been that influenced the car.

**A.V. While with BRM, did you have to do any promotional work for their sponsor Yardley, i.e. appearances, talks, or autograph sessions?**

I did some appearances for Yardley in 1971, but much more for Marlboro in 1972.

**A.V. In the early 1970s, what was the difference in driving technique needed to make a Formula 5000 car go fast versus making a Formula 1 car go fast?**

The F-5000 car had a much heavier engine, which made the car harder to balance. Otherwise, there was not a lot of difference.

**A.V. From an American fan's observations, I can tell you that it was then a ubiquitous belief, among American fans and drivers that Grand Prix drivers were afraid of the IndyCar speeds, even though those that tried were almost invariably front-runners. You raced in the 1971 Questor Grand Prix at the Ontario Motor Speedway, a clone to the Indianapolis Speedway. Did you ever consider racing Indy cars?**

I liked the Ontario Speedway. I would really have liked to race at Indianapolis, and nearly did in 1973 when it looked as if the Belgian GP might be cancelled. My rookie test was to be the second week, but then the Belgian race was confirmed. After that I was never offered the right car for Indy 500, so I didn't get to race there. Unfortunately!

**A.V. Please give us a summary of your Tiga Race Cars experience. Were you and Tim Schenken directly involved in the car design?**

When we started Tiga, I did the design and supervised the building of the cars, while Tim took care of the management of the company.

**A.N. Were the frustrations associated with the Maki Formula 1 project the reason for your decision to build your own Formula 1 car? How close did you come to entering the 1978 World Championship with Tiga?**

I had already built the Ganley F1 before Maki came along, but lacked the funding to run the car. So I signed to drive for Maki. We could and would only have done the World Championship in 1978 if the right amount of sponsorship had been available. It wasn't!

**A.N. Does that mean that you anticipated entering the World Championship? Was Tiga F-1 car under construction?**

I don't think we really anticipated entering the World Championship...but we certainly would have if a sponsor had come along. In such case, the Ganley F1 car would have been upgraded and renamed a Tiga.

**A.N. So where is the Ganley car today?**

It still exists.

**A.N. By the time you started your race driver career in Europe, New Zealand was well represented in Formula 1 by top drivers Bruce McLaren, Chris Amon, and Denny Hulme. Did you receive any assistance from them, or did you have to make it on your own all the way?**

I had to make my own way until the end of 1969 when Bruce McLaren invited me for a F-1 test, and then put me into the 'works' F-5000 car. From there I got into Formula One. So the answer is that Bruce McLaren gave me all that help.

**A.N. On the other hand, aside from the unlucky Mike Thackwell, who took two GP starts in the 1980s but managed to complete only 29 laps, you were the last New Zealander to reach Formula 1...and that had been some time ago by now. More recently there is Mitch Evans, who (not unlike Thackwell) came to Europe alongside whispers suggesting great, if not exceptional, talent. But by the time he arrived in the GP2 Series, his results were perhaps not what they should have been and now his prospects of ever reaching Formula 1 seem to be diminishing. What went wrong?**

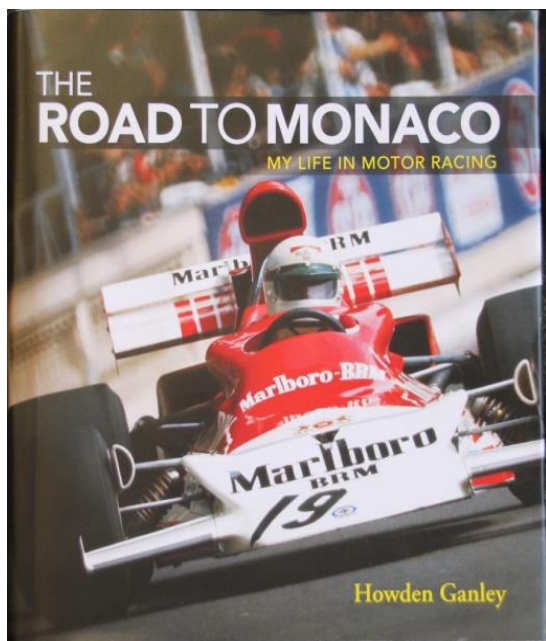
I can't answer about Mitch. I agree he has a lot of talent, and looked very promising. Formula One is a very tough field to break into.

**A.N. Why have you never competed in the Tasman Cup?**

I wanted to race in the Tasman Series. There was never sufficient money to do it.

**A.N. If I am not mistaken, you currently are the President of Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix F1 (Grand Prix Drivers Club in English). Although that organization was founded more than 50 years ago, I admit that I only found out about it fairly recently. To my knowledge there is no web-site that fans could follow and get some info. Is this modus operandi under the radar intentional?**

No...there is no intention to operate 'under the radar'. In fact, we are now setting-up a website.



**A.N. GPDC's agenda is to preserve the heritage, and promote the roots of motorsport. I presume that 'sport' is the key word there. Are you concerned with the apparent trend of Formula 1 in particular, moving ever closer to the definition of entertainment? What is your opinion on double points, handicap system, reverse grids, and other proposals in that direction?**

Formula One is what it is...still followed by many, many, millions of fans. It has to be good entertainment otherwise not enough people will watch, and the sponsors will not support it.

**A.N. Is there any link or cooperation between GPDC and the Grand Prix Drivers Association?**

Yes, there is a good link, growing stronger, between GPDC and the GPDA.

**A.N. Do you think that such synergy could be in any way mutually beneficial to the causes and concerns of active as well as retired drivers.**

It is always good for all of us who drove, or are driving, to keep in touch. In total numbers we are quite small...not many F-1 seats are ever available. So it is important that we all know and respect each other from different generations and eras of F-1 racing . I am not sure what more I can say about GPDC and GPDA. Two groups with a similar interest. GPDC is all about respecting and preserving the history of Formula One.

### **A.N. Prost or Senna?**

Prost.

### **A.N. Finally, did I forget to ask anything?**

No. May I suggest that you read my book 'The Road to Monaco' that answers, and enlarges upon, all your questions...448 pages, 400 photos, including the Ganley car as it is today.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE.

*Howden Ganley začal závodit na rodném Novém Zélandu v roce 1960, a brzy poté se přesunul do Evropy, kde se nejdříve uchytil jako závodní mechanik, než se propracoval zpátky za volant. Druhá pozice v britském mistrovství F-5000 v roce 1970 a druhé místo (společně s François Cevertem) ve čtyřadvacetihodinovce Le Mans 1972 jsou zřejmě jeho největší závodní úspěchy. Ve Formuli 1 jezdil za několik týmů a v roce 1975 se dokonce rozhodl postavit vlastní monopost F-1. Projekt se sice neuskutečnil, ale na jeho základech později vznikla firma pro konstrukci závodních prototypů Tiga Race Cars Ltd., kterou založili společně Ganley a Tim Schenken. Nedávno byla Ganleyho kariéra oceněna organizátory každoročního novozélandského festivalu motoristického sportu. Aleš Norský a Anthony Valdetaro měli možnost s ním vést tuto e-mailovou diskuzi v květnu 2015.*

**A.N. Monza 1971: Kvalifikoval jste se do druhé řady a po celou dobu závodu jste se pohyboval v čelní skupině. Ve vedení závodu se vystřídal osm různých pilotů (dodnes nepřekonaný rekord) a vítěze dělilo od pátého v cíli méně než dvě třetiny sekundy. Trvalo 32 let, než někdo zajel rychlejší průměrnou rychlost závodu a Monza '71 stále figuruje jako pátý nejrychlejší závod historie Formule 1. Ať se to vezme z jakéhokoli konce, byla to úžasná událost. Jak to všechno vypadalo z Vašeho pohledu?!**

H.G. Byl jsem docela frustrovaný. Vždycky je dobré pohybovat se v čele závodu, ale ke konci jsem měl problém s brzdami a to mi docela komplikovalo život.

**A.N. Skončil jste na pátém místě a ani jednou se neobjevil v čele závodu. Ale při tak minimálním časovém odstupu byly vaše šance stejné, jaké měli ti ostatní. Uvědomoval jste si po závodě vyjimečnost toho, co se během předcházejících 80 minut událo, nebo jste byl jenom zklamán, že Vám možnost vítězství unikla mezi prsty?**

Ve vedení závodu jsme se střídali několikrát během každého kola. Párkrát jsem vedl i já, ale nikdy v době, když jsme projížděli cílovou čarou, takže oficiálně nejsem nikde veden jako vedoucí jezdec. Samozřejmě, že jsem byl zklamán, že mi uteklo možné vítězství. K věci nějakého historického významu...v té době to byl prostě jenom další závod.

**A.N. Tempo bylo d'ábelské od začátku do konce, ale na posledních deset kol se situace vykristalizovala tak, že pět ve Formuli 1 relativně nových pilotů (Mike Hailwood, Ronnie Peterson, François Cevert, Peter Gethin, Howden Ganley) bojovalo o své první vítězství ve velké ceně. Nemám tušení, kolikrát jste se navzájem předjeli, ale podle všech zpráv byl váš vzájemný souboj nepřetržitý. Myslíte, že dnes, kdy jsou automobilové závody poměrně bezpečnou záležitostí a piloti se zrovna nezdráhají podnikat riskantní manévry, by vůbec bylo možné, aby pět skoro-nováčků závodilo v takové rychlosti a o takovou cenu...aniž by došlo k havárii?**

Nezapomínej, že dlouho se ve vedoucí skupině držel i Chris Amon, než měl ten problém s hledím přílby. Takže jsme byli jenom čtyři, než se dotáhl Peter Gethin. S výjimkou Hailwooda jsme s jízdou v závěsu za jiným vozem všichni měli dost zkušeností (z Formule 2 a Formule 3) takže veškeré předjíždění bylo provedeno pořádně. Žádné nebezpečné manévry. Vedení závodu se měnilo neustále a po celé délce okruhu.

**A.N. V italské velké ceně 2005 dosáhl Kimi Räikkönen rekordní naměřené rychlosti 370.1 km/h. Máte představu jaké maximální rychlosti jste na Monze dosahovali před tím, než tam vybudovali šikany? Především při využití tahu jiného vozu.**

Motory tehdy měly mnohem menší výkon, takže rychlosti byly nižší. Díval jsem se na tabulky a podle všeho jsme dosahovali rychlosti něco málo přes 200 mil v hodině, možná tak do 330 km/h.

**A.N. Ve zmatku, který následoval po ukončení kanadské velké ceny roku 1973, jste byl jedním z několika pilotů, kterým bylo oznámeno, že jsou možnými vítězi závodu. Muselo to asi znít dost nepravděpodobně, ale jaké myšlenky se Vám tehdy proháněly hlavou?**

Bylo dost pravděpodobné, že jsem ten závod mohl vyhrát. Byl jsem jeden z posledních, kdo jeli vyměnit gumy a v té době jsem pravděpodobně vedl. Boxy tam byly dost natěsnané, takže spousta lidí, kteří zastavili dříve, ztratila plno času snahou se do svého depa vůbec dostat. Když jsem zastavil já, byla ulička prázdná. Zároveň byli mechanici Williamse rozehrátí výměnou kol Tim Schenkena, takže moje obsluha byla opravdu rychlá. Netvrdím, že jsem ten závod v Kanadě vyhrál. Ale možná jsem byl třetí (*nakonec byl Ganley klasifikován na šestém místě*).

**A.V. V Mosportu '73 jsem byl. Sledoval jsem Vás, jak jste se obdivuhodně dlouhou dobu ve svém Iso-Marlboro držel před Jackie Stewartem a Emersonem Fittipaldi. Byl jste nucen je blokovat, nebo jste dával 100% energie do snahy jim pokud možno ujet?**

Vůbec jsem neblokoval. Naprosto jsem se soustředil na snahu jim ujet.

**A.V. Toho dne jsem si všimnul něčeho, čemu pořádně nerozumím a možná mi to můžete pomoci objasnit. Když se pokoušel dohnat ztrátu a byl opravdu na limitu, dával Emerson při průjezdu rychlé zatáčky na konci rovinky dvě nebo tři velmi rychlá sešlápnutí plynu před tím, než začal ze zatáčky akcelarovat. O dva týdny později jsem ho slyšel dělat totéž v podobné zatáčce na Watkins Glen. Jaký to mělo z hlediska jezdecké techniky smysl?**

Myslím, že to musel být nejlepší způsob jakým mohl Lotus 72 dostat tam, kde ho chtěl mít.

**A.V. Zpátky k tomu závodu ve Watkins Glen '73. Na základě toho, co jsem slyšel o havárii François Ceverta a po sledování videa havárie Niki Laudy v roce 1976 mám dojem, že se jednalo o stejnou jezdeckou chybu: přehnaná korekce přetáčivosti vozu pod plynem, následná ztráta kontroly a náraz do svodidel. Řekl bych, že to platí i o bouračce Swede Savageho na Indy 1973. Souhlasíte s takovým názorem?**

To opravdu nemůžu posoudit. Jeden nikdy neví, jaký problém mohl nějak ovlivnit chování vozu.

**A.V. Když jste byl u BRM, musel jste pro jejich sponzora Yardley navštěvovat nějaké reklamní akce, autogramiády, nebo podobně?**

Něco jsem pro Yardley v roce 1971 dělal, ale mnohem více v 1972 pro Marlboro.

**A.V. Na začátku sedmdesátých let, jaký byl rozdíl v jezdecké technice mezi vozy Formule 5000 a Formule 1?**

Vůz F-5000 měl mnohem těžší motor, takže ho bylo složitější vybalancovat. Jinak tam nebyly podstatné rozdíly.

**A.V. Jako americký fanoušek Vám můžu říct, že v těch dobách tady mezi domácími fanoušky i piloty panoval názor, že piloti Grand Prix se obávají vysokých rychlostí na oválech, přestože většina těch, kteří to zkusili se pak pohybovala v čele. V roce 1971 jste se zúčastnil Questor Grand Prix na Ontario Motor Speedway, což byla napodobenina oválu v Indianapolis. Uvažoval jste někdy o tom, zkusit si to v IndyCars?**

Ontario Speedway byla fajn. Opravdu jsem chtěl v Indianapolis závodit a málem se mi to splnilo v roce 1973, když to vypadalo, že bude zrušena velká cena Belgie. Můj nováčkovský test byl naplánován na druhý týden, ale v té době byl potvrzen závod v Belgii. Nikdy potom jsem už na Indy 500 nedostal pořádnou nabídku, takže k ničemu nedošlo. Bohužel!

**A.V. Můžete pro nás shrnout zkušenost z práce na Tiga Race Cars. Byli jste s Tim Schenkenem přímo zapojeni do vývoje Vašich vozů?**

Když jsme začínali, sám jsem dělal design a řídil konstrukci vozů, zatímco Tim se staral o vedení podniku.



**A.N. Byly frustrace spojené s projektem Maki Formula 1 podnětem k Vašemu rozhodnutí pustit se do konstrukce vlastního monopostu Formule 1? Jak blízko jste se v roce 1978 dostali k možnosti přihlášení do světového šampionátu s vozem Tiga?**

Když se Maki objevili na scéně, měl jsem už Ganley F1 postavený, ale neměl jsem peníze k tomu, abych mohl vůz dostat na závodní trať. Takže jsem podepsal smlouvu s Maki. V roce 1978 bychom byli schopni a ochotni vstoupit do mistrovství světa pouze v případě, že by se naskytla příležitost solidního sponzorování. Což se nestalo!

**A.N. Znamená to, že jste účast v mistrovství světa plánovali? Byl monopost Tiga F-1 ve vývoji?**

Nemyslím, že jsme konkrétně plánovali vstup do mistrovství světa...ale určitě bychom do toho šli, pokud by se objevil nějaký spolehlivý sponzor. V takovém případě by vůz Ganley F1 prošel rekonstrukcí a byl by přejmenován na Tiga.

**A.N. Takže kde je monopost Ganley F1 dnes?**

Pořád existuje.

**A.N. V době, kdy jste začal v Evropě závodit, byl Nový Zéland ve Formuli 1 silně zastoupen ne méně, než třemi špičkovými piloty, kterými byli Bruce McLaren, Chris Amon, a Denny Hulme. Dostalo se Vám od nich nějaké pomoci, nebo jste se musel prosadit sám?**

Musel jsem si pomáhat sám, než mi koncem roku 1969 Bruce McLaren nabídl test s vozem Formule 1 a pak mě posadil do svého monopostu F-5000. Potom jsem se dostal i do Formule 1. Takže odpověď je taková, že Bruce McLaren mi pomohl.

**A.N. Na druhé straně, kromě smolaře Mike Thackwella, který v osmdesátých letech startoval ve dvou GP ale dokončil pouhých 29 kol, jste posledním Novozélandčanem, který se do Formule 1 vypracoval...a už to je docela dávno. V současné době je na scéně Mitch Evans, kterého (podobně jako Thackwella) do Evropy provázela šeptanda o velkém, ne-li vyjimečném, talentu. Když se ale dostal do série GP2, jeho výsledky nebyly tam, kde měly a dnes se zdá, že se jeho šance dostat se do Formule 1 vytrácejí. Kde se stala chyba?**

Těžko říct. Souhlasím s názorem, že Mitch je velký talent se kterým to vypadalo slibně. Dostat se do Formule 1 není jednoduchá záležitost.

### **A.N. Proč jste se nikdy nezúčastnil poháru Tasman?**

V tasmánské sérii jsem závodit chtěl, ale nikdy na to nebyl dostatek peněz.

**A.N. Pokud se nemýlím, tak jste prezidentem organizace Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix F1 (anglicky Grand Prix Drivers Club). Přestože tato organizace vznikla před více než 50 lety, přiznám se, že jsem se o její existenci dozvěděl docela nedávno. Neexistují žádné web-stránky, které by fanoušci mohli sledovat a získávat z nich informace. Je tento velmi nenápadný modus operandi záměrný?**

Ne...nemáme v úmyslu působit 'pod radarem'. A na webových stránkách pracujeme.

**A.N. Cílem GPDC je zachovat odkaz a podporovat růst motoristického sportu. Předpokládám, že slovo 'sport' je zde klíčové. Znepokojuje Vás zdánlivý trend, především ve Formuli 1, blížit se čím dál více k definici zábavy? Jak se díváte na dvojité body, handikapové systémy, obrácené startovní rošty, a podobné návrhy tohoto směru?**

Formule 1 je tím, čím je...pořád ji sleduje mnoho a mnoho milionů fanoušků. Musí to být dobrá zábava, jinak se lidi přestanou dívat a sponzoři to přestanou podporovat.

### **A.N. Existuje nějaká spojitost nebo spolupráce mezi GPDC a Grand Prix Drivers Association?**

Ano, GPDC a GPDA jsou ve spojení, které se nadále posiluje.

**A.N. Myslíte, že taková synergie může být pro vzájemnou podporu zájmů jak aktivních tak dřívějších pilotů prospěšná?**

Je vždycky dobré pro nás, kdo ve Formuli 1 jezdili nebo jezdí, být v kontaktu. Náš počet není velký...volných sedaček nikdy nebývá dost. Je tedy důležité, že o sobě víme a respektujeme se napříč různými epochami a generacemi. Nevím, co jiného bych k tomu řekl, GPDC a GPDA jsou organizace s podobnými zájmy. Podstatou GPDC je zachovat historii Formule 1.

### **A.N. Prost nebo Senna?**

Prost.

### **A.N. Nakonec, nezapoměl jsem na něco?**

Ne. Ale pokud mohu doporučit, přečti si moji knížku 'The Road to Monaco' ve které najdeš obšírnější odpovědi na všechny otázky...448 stran a 400 fotografií, včetně vozu Ganley jak vypadá dnes.