



Aleš Norský: Don 'The Snake' Prudhomme is recognized as one of the greatest NHRA (National Hot Rod Association) racers of all time. During a professional career lasting from 1962 to 1994, Prudhomme competed in hundreds of Top Fuel and Funny Car rounds and won nearly two-thirds of his races. In 1982, he became the first Funny Car driver to break 250 mph (402.336 km/h), and in 1993 the third Top Fuel driver to surpass the 300 mph (482.803 km/h) mark. Along the way he won no less than 49 finals and four NHRA Championships, and finished second in Top Fuel points even during his 'Final Strike' 1994 season. Before retiring from active competition in 2010, Prudhomme won another two NHRA Championships as team owner with driver Larry Dixon. He was inducted into the International Motorsport Hall of Fame in 2000. Through it all, he also became a big Formula 1 fan, and I was fortunate to have the following e-mail Q & A exchange with him in February 2015.

A.N. You are an American who spent a lifetime racing dragsters in the NHRA. How in the world have you become a Formula 1 fan?

D.P. In 1976, Goodyear sent me to Bologna, Italy for an appearance at the auto show. While I was there a gentleman named Bernard Cahier (*legendary photojournalist who has established one of the motorsport's first and largest photo archives*) took me to the Ferrari plant. He introduced me to Enzo Ferrari, who gave me an autographed copy of a Ferrari book, which was quite a thrill for me! Then we went to the race shop where I met Niki Lauda, who was recovering from the burns he

suffered earlier that year. Later that day we went over to the factory race track (*Fiorano*). Niki was getting his strength back and was scheduled to do some testing. During a break, he took me for a ride around the course in a 308 GTB Ferrari! Talk about getting captivated! What a way to be introduced and I've been hooked on Formula 1 since.

What a story! Did you know who Mr. Cahier was?

No, I didn't know who Bernard Cahier was before I met him. Leo Mehl (*General Racing Manager*) from Goodyear put me in touch with Mr. Cahier as the contact person when I arrived. But when I sat down with him in Enzo Ferrari's office, I knew then that he was a big deal.

Do you still have that book from Enzo Ferrari?

Yes, I still have the book. It's a great souvenir!

Do you follow the sport still today, or even go to the race in Austin?

While I haven't been to Austin, I have attended events at Montréal, Indy and São Paulo. The first thing I did in Brazil was to visit the gravesite of Ayrton Senna. I was always taken with him as a person and as a driver. I haven't been to a race lately but I still watch the races on television.

I assume you must have known some of the Indy drivers personally, but were there any Grand Prix driver friends?

Mario Andretti, of course! I'm still good friends with Mario and Michael.

Aside from going fast, do you think there is any relation between drag racing and road racing? I mean, is there any skill or technique that could be cross-applied?

I have yet to find anything that is comparable between the two. The only thing might be the passion required as a driver to be successful.

You have spent a lot of time at the Indianapolis Raceway Park, just down the road from the Speedway. Have you ever seriously considered or even made an attempt at trying your hand in the Indy 500?



Yes, back in the early days I was seriously considering it but never did anything. I was just way too busy drag racing and the two forms of racing aren't very compatible.

At first I thought that during the time you started, drag racing was safer option to road or oval racing. But then I looked at a web-site called DragStripDeaths.com and there is a very long list of over 400 fatalities...which really shocked me. And unlike other forms of motorsport, many of them occurred since the 1990s. I don't really understand the sport well enough to know what level were most of those guys at and so forth, but what is going on there?

In my opinion, IndyCar racing in the early days was way more dangerous than drag racing.

Back to Formula 1. Do you think there was a 'Golden Era' or is the sport as great as it ever was?

Yes, I do! For me it was the mid-70s...maybe from 1975 to 1985. If your readers haven't seen it yet, I suggest watching footage of Ayrton Senna at Monaco BEFORE the days of steering wheel paddle shifters. Nothing is better than that. It just hasn't been the same since. Now days, I don't care for the new V-6 turbo engines. They just sound awful but I still watch.



Gene Haas is coming to Formula 1 next year with new US based team. Even if he does reasonably well, do you think it would ignite greater interest in Formula 1 among American public and potential sponsors?

It will help only if he is able to put together a great team that is competitive. That would certainly help.

And should he bring in an American driver?

For him to dip his toe in the water, I'd make sure that I had a current F-1 driver that knows the circuit. As you know, testing is limited and I don't know of any American drivers that fit that requirement. More than anything I'd say that he needs to establish himself in F-1 as a powerhouse team. That's what I would concentrate on... develop his team first and then think about hiring an American driver.

As a fan, do you miss the individual helmet designs? Some of them became quite iconic, even if they were simple, such as Ascari's light blue, Hill's rowing club theme, Stewart's Scottish tartan, Senna's bright yellow, and few others. Nowadays the graphic designers seem to really run away with it and most helmets are just a blur of colors.

Yes, I do miss the personalized helmets and I think it's great that you recognized that. There really was nothing like seeing Senna, Jackie Stewart and Mario in their helmets. They were so identifiable.

Finally, is there anything I forgot to ask?

As much as don't like the sound of the cars anymore, I do like the safety aspects that Formula 1 is doing with the composite tubs. The FIA, when an accident does happen, they learn from it and make vast improvements not just to the cars but to the circuits and courses as well. It's so much safer now for the racers and the spectators and I think they've done a hell of a job.

PHOTOGRAPHS COURTESY OF SNAKE RACING.



Aleš Norský: Don 'The Snake' Prudhomme je uznáván jako jeden z nejlepších NHRA (National Hot Rod Association) závodníků všech dob. Během profesionální kariéry v letech 1962 až 1994 nastoupil do stovek duelů v kategoriích Top Fuel a Funny Car, a téměř dvě třetiny všech svých závodů vyhrál. V roce 1982 jako první ve Funny Car překonal bariéru 250 mil v hodině (402.336 km/h) a v roce 1993 se stal třetím jezdcem Top Fuel, který se dostal přes hranici 300 mil v hodině (482.803 km/h). Během let získal ne méně než 49 finálových vítězství a čtyři mistrovské tituly NHRA, a byl celkově druhý v Top Fuel i během rozlučkové sezony 1994. Předtím, než v roce 2010 skončil s aktivní činností, vyhrál s jezdcem Larry Dixonem další dva NHRA tituly jako majitel týmu. V roce 2000 byl uveden do Mezinárodní Síně Slávy Motoristického Sportu. Během toho všeho se stal i velkým fanouškem Formule 1 a já jsem měl to štěstí, že mi v únoru 2015 přes e-mail odpověděl na následující otázky.

A.N. Jste Američan, který strávil celý život kolem závodů dragsterů v NHRA. Jak jste se vlastně mohl stát fanouškem Formule 1?

D.P. V roce 1976 mě Goodyear poslal do italské Boloně, abych tam vystoupil na Auto Show. Při té příležitosti mě pan Bernard Cahier (*legendární fotožurnalista, který založil jeden z prvních a zároveň největších fotoarchívů motoristického sportu*) vzal do továrny Ferrari. Tam mě představil Enzo Ferrarimu, a ten mi věnoval podepsanou knihu, což pro mě byl opravdový zážitek. Pak jsme šli do dílen, kde jsem se setkal s Niki Laudou, který se stále zotavoval z popálenin, které utrpěl nedlouho předtím. Nakonec jsme zašli i na tovární trať (*Fiorano*). Niki ještě nebyl úplně fit a měl tam naplánováno nějaké testování. Během přestávky mě potom provedl po okruhu ve Ferrari 308 GTB! Kdo by nebyl nadšen?! Tak neskutečně jsem byl uveden do světa Formule 1, kterou od té doby vášnivě sleduji.

Tomu říkám zážitek! Věděl jste, kdo to je Bernard Cahier?

Ne, předtím jsem nevěděl o koho jde. Leo Mehl (*Generální Manažer*) od Goodyear nás spojil po mém příletu. Ale když jsem s ním usedl v kanceláři Enzo Ferrariho, bylo mi jasné, že to není jenom tak ledakdo.

Máte ještě tu knihu od Enzo Ferrariho?

Ovšem, že ano. Je to výborný suvenýr.



Sledujete závody i dnes, včetně návštěv závodů v Austinu?

V Austin jsem ještě nebyl, ale dříve jsem navštívil závody v Montréal, Indy a São Paulo. První věc, kterou jsem po příjezdu do Brazílie udělal, byla cesta k hrobu Ayrton Senny. Velmi na mě zapůsobil jako pilot i jako člověk. V poslední době jsem na žádných závodech nebyl, ale dívám se na televizi.

Předpokládám, že jste musel osobně poznat jezdce z IndyCar, měl jste nějaké přátele i v řadách pilotů Grand Prix?

Samozřejmě Mario Andrettiho! Mario a Michael stále jsou mými blízkými přáteli.

Kromě rychlosti samotné, myslíte, že je nějaká souvislost mezi závody dragsterů a závody na okruzích? Existuje nějaká technika nebo kumšt, které by mohly být použity v obou disciplínách?

Zatím jsem na nic srovnatelného nepřišel. Ale každý pilot k tomu, aby uspěl, potřebuje vášeň, která je asi společná pro všechny.

Strávil jste spousty času v Indianapolis Raceway Park, který je jenom kousek od oválu Speedway. Uvažoval jste někdy o tom, zkusit štěstí v Indy 500?

Ano, když jsem začínal, tak jsem o tom docela vážně uvažoval, ale nakonec jsem v tom směru nepodnikl žádné konkrétní kroky. Jsou to opravdu velmi odlišné způsoby závodění a dragstery zabíraly můj veškerý čas.

Měl jsem za to, že v době, kdy jste začínal, byly závody dragsterů bezpečnější než závody na okruzích nebo oválech. Pak jsem ale našel web-stranku DragStripDeaths.com, kde je dlouhý seznam více než 400 smrtelných nehod...což mě opravdu šokovalo. A na rozdíl od jiných forem motorsportu, k mnoha z nich došlo od devadesátých let. Nevyznám se v tom sportu natolik, abych chápal úroveň různých závodů a jiné okolnosti, ale proč se to děje?

Můj názor je, že v těch dobách, byly závody IndyCar mnohem nebezpečnější, než závody dragsterů.

Zpátky k Formuli 1. Myslíte, že existovala nějaká 'Zlatá Éra' nebo je to dnes stejně skvělé, jako kdykoli předtím?

Existovala! Pro mě to asi bylo období mezi zhruba 1975 a 1985. Pokud to vaši čtenáři ještě neviděli, doporučuju každému se podívat na záznam kdy Ayrton Senna krouží Monakem PŘED tím, než zavedli řadící packy pod volantem. Není nic lepšího. Od té doby to prostě už není ono. Nelíbí se mi nové turbo šestiválce. Mají hrozný zvuk, ale přesto se pořád na to dívám.

Gene Haas příští rok nastoupí do Formule 1 s novým týmem, který bude mít hlavní bázi v USA. I kdyby dosáhl slušných úspěchů, myslíte, že by to vedlo k větší popularitě Formule 1 mezi americkou veřejností a potencionálními sponzory?

Jenom pokud dá dohromady skvělý a konkurence schopný tým. To by určitě pomohlo.



A měl by zaměstnat amerického pilota?

Nejdříve si musí namočit palec a k tomu by byl ideální současný pilot se zkušenostmi, který ví co a jak. Jak sám víš, testování je omezené a momentálně nevím o žádném americkém jezdcí, který by splňoval všechny potřebné požadavky. Na jeho místě bych především pracoval na tom, ať se v F-1 zavedu na co nejsilnější pozici. To je nejdůležitější...nejdříve vypracovat tým a potom ze zabývat možností sehnat amerického pilota.

Chybí Vám jako fanouškovi individuální motivy na helmách? Některé z nich se staly velmi známými, i když byly jednoduché...třeba Ascariho bledě modrá, Hillův motiv veslařského klubu, Stewartův skotský tatran, Sennova jasně žlutá, a pár dalších. Dneska se zdá, že grafici se sice vyřádí, ale většina přileb jsou jenom pestrobarevné skládanky.

Přesně tak, personální vzory na helmách mi chybí a jsem rád, že jsi to taky zaregistroval. Opravdu nebylo nad to vidět Sennu, Jackie Stewarta, nebo Maria v jejich helmách. Člověk je poznal na první pohled.

Takže, nezapoměl jsem na něco?

Nejsem sice nadšený zvukem motorů, ale na druhé straně se mi ve Formuli 1 líbí bezpečnostní prvky, včetně materiálů, které používají. Když dojde k vážné nehodě, FIA na to reaguje vylepšením nejen konstrukce vozu, ale i úpravami trati a celého komplexu závodního okruhu. Závody jsou dnes mnohem bezpečnější pro piloty i diváky, a myslím, že je za tím kus dobře odvedené práce.