

FORMULE PROUT magazine

www.ligue-prout.com



DANS CE NUMÉRO:



Numéro 23 • 21 octobre 2006 • 8 pages

ABSENT DE LA PHOTO,
REMPORTE UNE SECONDE
DMS VICTOIRE!

NUMÉRO
23



JAPON-2006

PAGE 8:

**HERMAN SE RACONTE
DES HISTOIRES...**



CHAMPIONNAT PROUT FD1 LE GRAND PRIX DU JAPON 2006

● ● ● SUZUKA ● ● ●

LE CIRCUIT DE SUZUKA

Par la Fédération
Française de Formule Dé



Le GP de Suzuka, souvent comparé à Spa, est l'une des épreuves phares de la saison. (...) Je me propose de vous donner quelques indications supplémentaires, précisant toutefois que cela correspond à une stratégie en pneus tendres. Pour la configuration, n'oubliez pas, ne négligez rien, le tracé est suffisamment exigeant pour qu'une impasse ne soit faite. L'idéal est de partir assez chargé en consommations, quelques freins et carrosseries, car les courses de peloton sont assez fréquentes ici...

Le 1er virage s'aborde tranquillement, même s'il conditionne un enchaînement assez long par la suite. Le mieux est de sortir des Esses (3 arrêts – 20 cases) en 4e, afin d'entrer en 5e dans le 3e virage, continuant en 5e dans l'épingle suivante. Après cela, à vous de voir si vous voulez en 6e pour aborder le double-gauche de Spoon ou tenter de conserver la 5e, si vous êtes trop avancé dans l'épingle, au risque de perdre un coup avant Spoon. C'est en général un des endroits du circuit où des écarts significatifs peuvent se creuser ou, au contraire, fondre très rapidement. L'idéal est de prendre en 4e pour attaquer la ligne droite suivante en 5e, voire en 5e-6e si l'état de la monoplace le permet, car vient après cela, le véritable juge de paix du tracé, la chicane avant les stands...

En règle générale, les sursitaires en tout genre y laissent leur carcasse et il est bien rare de se sortir indemne de cette terrible chicane. Mais rassurez-vous, les stands viennent juste après... Aux stands, justement, si vous envisagez des arrêts rapides, l'idéal est de prendre le blanc, situé à l'entrée, il vous permettra de rentrer en 5e dans le 1er virage et de remettre ça pour un ou deux tours. Si vous envisagez des arrêts longs, le mieux est alors de viser les derniers stands pour rentrer sans problème en 4e dans le 1er virage et recommencer à massacrer votre voiture. Comme je le précisai, tout cela concerne une stratégie "tendres". En pneus durs, il est alors conseillé de sortir un peu du 3 arrêts et de l'épingle pour passer les lignes droites avec moins de difficulté. S'il pleut, chose assez fréquente ici, bah, d'une part priez pour vite vous retrouver seul en tête, et d'autre part, soyez patient, la course ne dure que 3 tours! Par contre, si le départ est donné sous une météo variable, il peut être judicieux de chauffer des pneus pluie, au cas où... Vous verrez alors la mine déconfitée de vos adversaires quand ils aborderont la dernière chicane en slick sous une pluie torrentielle...

Enfin, rappelez-vous, ce tracé est très exigeant en tout (...). En attendant, prenez bien votre pied sur ce tracé, car il demeure un des plus beaux de la saison, avec Spa...

Zuff pour ffde.free.fr

LES PODIUMS:



saïson 6 ¹	Steffe (Circus)	Kassanakee (K&D)	Freddy (Resurrection)
saïson 9 ¹	Arsenic33 (Weedheater)	Monteparla (Weedheater)	Nelson (Circus)

¹ = sur le circuit de Ti-Aïda.

²RECORD EN QUALIFICATIONS:

▶ Nelson (Circus) – 14 coups (1'31"38)

²RECORD EN COURSE:

▶ Mortis (DMS) – 35 coups

²RECORD DE COUPS EN TÊTE:

▶ Pymagylon (DMS) – 19 coups

RECORD TÉLÉSPECTATEURS: 3,300,000 (saïson 6)

RECORD BOURSES: \$8,750,000 – Tufi Television (saïson 9)

▶ \$11,300,000 – Hot Wheeze

² = ne tient compte que du circuit de Suzuka seulement.

LES QUALIFICATIONS

par Steffe

Une autre soirée marquée par l'absence de l'écurie Weedheater dont le patron, Francis, semble davantage préoccupé par son travail occasionnel et les problématiques apportés par les femmes! Quoi qu'il en soit, les quatre autres équipes sont présentes (bien qu'on se pose des questions à propos de la jeune écurie Wolf).

Premier à s'élancer, Teddy (K&D) sera disqualifié à la fin de son tour pour vice de procédure, suite à l'intervention d'Yves, à propos d'un mauvais déplacement de la voiture. La ligue tranchera rapidement la question en disqualifiant le pilote. C'est donc au pilote suivant, Le Bourreau (K&D) que revient l'honneur d'occuper le premier la pôle provisoire avec un 13 coups et... 4 pénalités.

LES PNEUS DURS À LA RESCOUSSE!

Pyrmagylon (DMS), Tressy (Wolf) et Wilfils (Wolf) ne pourront faire mieux, réalisant dans l'ordre 13, 16 et 14 coups. Cependant, côté pénalité c'est l'hécatombe: 14 pénalités. Jusqu'ici, tous les participants, en pneus tendres, auront totalisés 18 pénalités, une moyenne de

4,5 par voiture. Il semble clair que les tendres ne sont pas les bons choix pour les qualifications sur le circuit de Suzuka. Les trois dernier pilotes le comprendront!

Nelson (Circus) sera le premier à utiliser des pneus durs. Si le chrono ne semble pas être le plus rapide, il en sera suffisant pour lui procurer la pôle avec un sans faute en 14 coups. Mortis (DMS) réussira le même nombre de coups avec cependant une pénalité. Bouillon, dernier pilote sur la piste, aura beaucoup moins de chance se voyant disqualifié pour faute technique dès le premier lancé.

Les pneus tendres auront totalisés un effroyable nombre de 18 pénalités contre une seule pour les pneus durs. Le choix des pneumatiques fut crucial. Qu'en sera-t-il de la course?

LES LAURÉATS

La pôle revient donc à Nelson (14 coups). Le chrono le plus rapide à Le Bourreau avec 1 minute et 12,06 secondes, le plus lent à Tressy avec 2 minutes et 15,25 secondes.

LA GRILLE DE DÉPART

Position	Driver	Team/Engine	Statistics
1	Nelson	CIRCUS-MERCREDEZ	14 coups (1'31"38)
2	Pyrmagylon	DMS-TORRARI	15 coups (1'34"62)
3	Mortis	DMS-TORRARI	15 coups (1'38"16)
4	Bourreau	KILL&DESTROY-FMW	17 coups (1'12"06)
5	Wilfils	WOLF-CIRCUS	19 COUPS (1'40"07)
6	Tressy	WOLF-CIRCUS	23 coups (2'15"25)
7	Teddy	KILL&DESTROY-FMW	disqualifié
8	Bouillon	CIRCUS-MERCREDEZ	faute technique
9			
10			

ORDRE DES PARTICIPANTS

pilote	écurie (moteur)	type de pneus	coups + pénalités
Teddy	Kill&Destroy (FMW)	tendre	disqualifié
Bourreau	Kill&Destroy (FMW)	tendre	13 + 4
Pyrmagylon	DMS (Torrari)	tendre	13 + 2
Tressy	Wolf (Circus)	tendre	16 + 7
Wilfils	Wolf (Circus)	tendre	14 + 5
Nelson	Circus (Mercredez)	dur	14 + 0
Mortis	DMS (Torrari)	dur	14+ 1
Bouillon	Circus (Mercredez)	dur	faute tech.
Arsenic33	Weedheater (Penault)	ABSENT	
Tagpiani	Weedheater (Penault)	ABSENT	

MÉTÉO: variable



Yves (DMS-Torrari) affichera trois visages durant la course...

LA COURSE



par Steffe
with a little help
from his friend Yves

LE PREMIER TOUR

L'importance du choix des pneumatiques!

Deux pilotes partiront en pneus durs, les autres privilégiant les tendres. Nelson (Circus) de la pôle figure parmi les deux pilotes en durs. Dès le départ il est dépassé par les deux voitures DMS, Mortis (DMS) profitant d'un excellent départ. L'agressivité de ce dernier lui coûtera tout de même une carrosserie!

L'événement de l'année revient à l'écurie Wolf dont les pilotes ont su se faire remarquer... de la mauvaise façon faut-il le mentionner: dans le premier virage, Wilfils termine son déplacement dans la dernière case à l'intérieur, ne laissant tout juste que deux cases à son coéquipier, Tressy, derrière lui. À son tour, faisant de son mieux, Wilfils ne peut ralentir suffisamment et entre dans le derrière de Tressy et c'est l'accident. Tressy s'en sort

qu'avec une perte de carrosserie.

Au milieu du tour, les deux pilotes DMS se retrouvent seuls en tête de la course avec un coup d'avance sur Nelson et Bourreau (K&D).



De nombreuses pitbabes pour cette course!

LE DEUXIÈME TOUR

Fin de tour chaotique!

Les voitures DMS continuent de dominer la course alors que Bourreau et Nelson se font la lutte pour la troisième place. La cinquième place se joue entre Teddy (K&D) et Bouillon (Circus) alors que Wilfils se retrouve seul derrière.

Il faut attendre la fin du tour avant de voir de l'action: Mortis, dans le feu de l'action, avec des pneumatiques sévèrement usagés (il ne lui reste plus qu'un seul point de pneu), passe tout droit devant l'entrée des puits. Pyrmagylon, de son côté, est victime d'un tête à queue à la sortie du dernier virage. Il entrera dans les puits au ralenti, bloquant du même coup le pauvre Bouillon qui devra ainsi abandonner sa lutte pour la cinquième place devant Teddy. En fait, cette lutte se transforme dès lors pour la quatrième place au profit du pilote K&D.



Pyrmagylon (DMS) vient de sortir de son stand dans un arrêt court, bloquant le passage à Bouillon qui n'a pas encore arrêté à son stand.

LE TROISIÈME TOUR

DMS à l'honneur et Wolf au déshonneur!

Mortis poursuit son périple vers la victoire, mais difficilement. Avec un seul point à ses pneus il doit ralentir quelque peu sa cadence. Bourreau et Nelson le suivent derrière n'attendant qu'une erreur de sa part afin de le rejoindre. Ce n'est que sur la ligne d'arrivée qu'ils parviendront à le rejoindre, mais trop tard, Mortis franchissant la ligne d'arrivée le premier. Nelson remporte tout de même son combat pour la seconde place devant Bourreau.



Yves (DMS-Torrari) ne cachait pas sa joie à la fin de la soirée...

Encore une fois, l'écurie Wolf fait des siennes dans cette course. Avec quelques coups seulement à faire, pratiquement seul en piste, Wilfils réussit à passer sur un débris ce qui occasionnera un bris mécanique (tenue de route) et ce sera l'abandon! Qui fera comprendre au jeune patron d'écurie que le but est de franchir la ligne d'arrivée?



Un autre spectateur...

LES FAITS SAILLANTS DE LA COURSE

- Il y a eu 3 femmes spectatrices à un moment de la course; un record!
- 25°C et soleil en course.

PREMIER TOUR:

- Début de la course à 19:05.
- Départ canon de Mortis suivit d'une perte de carrosserie.
- Les pilotes Wolf se bloquent au 4e coup!
- Les DMS mènent seuls devant.
- Nelson/LeBourreau, Teddy/Bouillon/Wilfils sont les autres pelotons.
- Wilfils arrêt court manqué, 15e coup.

DEUXIÈME TOUR:

- Les débris sont plus nombreux, les moteurs commencent à sauter.
- Dernière courbe: Tête-à-queue de Pyrmagylon au 24e coup.
- Mortis passe tout droit à l'entrée des puits!
- Pyrmagylon arrêt court réussi au 27e coup et bloque Bouillon du même coup!
- Bouillon arrêt court manqué au 28e coup.
- Wilfils arrêt long au 28e coup.

TROISIÈME TOUR:

- Lutte pour la 2e place entre Nelson et LeBourreau.
- Longs calculs pour LeBourreau pour entrer dans la dernière courbe. Ça s'éternise!!
- Wilfils "out" sur TdR au 34e coup.
- Gagnant Mortis, 2e Nelson et 3e LeBourreau.
- 6 cochonneries sur la piste.
- Fin de la course à 21:15.

LES **R**ÉSULTATS

par Steffe

POSITIONS PAR TOUR				
pos.	DÉPART	TOUR 1	TOUR 2	TOUR 3
1	Nelson	Pyrmagylon	Mortis	Mortis
2	Pyrmagylon	Mortis	Nelson	Nelson
3	Mortis	Bourreau	Bourreau	Bourreau
4	Bourreau	Nelson	Teddy	Teddy
5	Wilfils	Teddy	Pyrmagylon	Pyrmagylon
6	Tressy	Bouillon	Bouillon	Bouillon
7	Teddy	Wilfils	Wilfils	(Wilfils)
8	Bouillon	-	-	-

RÉSULTATS DE LA COURSE							
pos	pilote	écurie (moteur)	type de pneus			meneur coups	nombre coups ou cause d'abandon
			t1	t2	t3		
1	Mortis	DMS (Torrari)	T	-	-	16	en 35 coups
2	Nelson	Circus (Mercredez)	D	-	-	0	à 0 coup
3	Bourreau	Kill&Destroy (FMW)	T	-	-	0	à 0 coup
4	Teddy	Kill&Destroy (FMW)	D	-	-	0	à 1 coup
5	Pyrmagylon	DMS (Torrari)	T	-	T	19	à 3 coups
6	Bouillon	Circus (Mercredez)	T	-	T	0	à 4 coups
7	Wilfils	Wolf (Circus)	T	T	D	0	tenue de route
NC	Tressy	Wolf (Circus)	T	-	-	0	accident

Type de pneus = durs (D), tendres (T) et pluie (P)
t = tour / NC = non classé

ARRÊTS AUX STANDS (fin tour 1):
15^e coup – Wilfils (pneus/long)

ARRÊTS AUX STANDS (fin tour 2):
27^e coup – Pyrmagylon (pneus/court)
28^e coup – Bouillon (pneus/long)
28^e coup – Wilfils (réparations)

TÊTES À QUEUE:
t2/24^e coup - Pyrmagylon

ABANDONS:
t1/4^e coup – Tressy (accident)
t3/34^e coup – Wilfils (tenue de route)

MÉTÉO:
départ – soleil.

CHAMPIONNAT DES PILOTES:

1- Arsenic33	66	6- Mortis	32
2- Teddy	58	7- Pyrmagylon	29
3- Bourreau	43	8- Bouillon	22
4- Nelson	38	9- Tressy	10
5- Tagpiani	34	10- Wilfils	4

CHAMPIONNAT DES CONSTRUCTEURS:

1- K&D-FMW	101
2- Weedheater-Penault	100
3- DMS-Torrari	61
4- Circus-Mercredez	60
5- Wolf-Circus	14

LA COURSE EN PHOTOS

par Yves
et ligue-prout.com

Les photos ci-dessous furent présentées sur l'espace Web de la communauté Prout...



1 – **Départ aérien**: sous un beau soleil... Ce ne sont pas les Wolf qui sont derniers!



2 – **1^{er} tour, 1^{er} virage**: les DMS prennent l'avantage dès la première courbe, pour le reste de la course (beau suspense pour la suite)!



3 – **Blocage des Wolf**: dans un éclair de génie de leur directeur, Tressy est bloqué par Wilfils. Il sera "out" sur TdR au 3^e tour.



4 – **1^{er} tour, 5^e virage**: DMS toujours en tête, Nelson et LeBourreau se suivent.



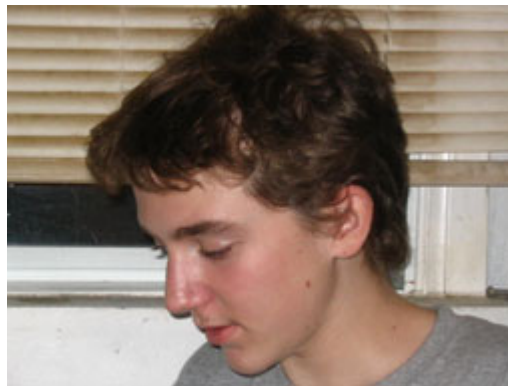
5 – **2^e tour, virages 1 et 2**: comme ce fut le cas durant le premier tour, les DMS sont toujours en avant.



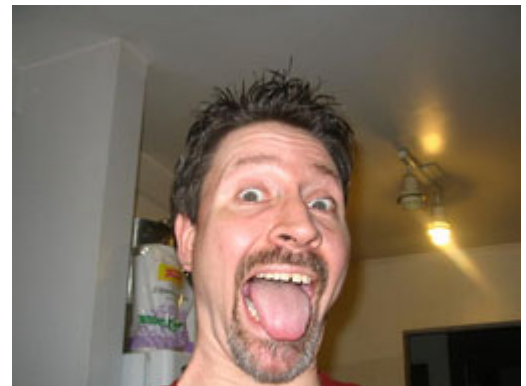
6 – **Pyramydon aux puits**: il y entre lentement car il vient de faire un tête-à-queue, perdant la première place, laissant la tête à Mortis.



7 – **3^e tour, dernier virage**: 3^e tour difficile pour Mortis avec un seul pneu! Il s'en sortira sain et victorieux!



8 – **Jessy (Wolf-Circus)**: Déçu ou non? Il s'en fout, c'est lui le pape! Il n'a plus aucune voiture en piste!



LES COMMENTAIRES APRÈS COURSE

par ligue-prout.com

Les commentaires ci-dessous furent présentés sur l'espace Web de la communauté Prout...



«Le championnat Prout FD1 visitait pour la première fois le circuit de Suzuka où nous avons eu droit à une belle course avec de belles bagarres ici et là, mais surtout par là! Mortis (DMS) a remporté une belle victoire en franchissant la ligne d'arrivée en même temps que Nelson (Circus) et Bourreau (K&D): un podium composé de trois équipes, ce qui fut rare cette année!»
- Webmaster pour la ligue Prout (25 octobre 2006).



«Ben une 2e victoire en 4 course!! Ça se prend très bien!! De plus, il s'en est fallu de peu pour réaliser un autre podium double mais Xur s'en est quand même bien sorti en 5e place. C'est un bon circuit où les placements sont importants. Course satisfaisante malgré le stress du dernier tour avec Mortis qui n'avait plus de pneu de disponible!!! Nous profitons bien du fait que Francis ne soit pas présent mais j'ai bien hâte de le revoir!»
- Yves pour DMS (11 octobre 2006).



«Une seconde course de suite où Circus obtient la pole sans pouvoir remporter la course... un vrai calvaire! Une fois encore, une mauvaise décision de pneumatiques a joué contre nous; faudra engager un consultant dans ce domaine pour nous aider. Mais malgré tout, Nelson a su protéger sa seconde position. Pour ce qui est de Bouillon, il n'a pas l'expérience de Nelson et cela a joué contre lui l'empêchant de remonter dans la course. Avec les résultats des deux dernières courses, j'espère que cela augure bien pour la fin de saison...»
- Steffe pour Circus (26 octobre 2006).



«On voulait au moins 7 points pour cette course...et c'est ce qui est arrivée. Donc mission accomplie pour notre écurie mais si nous avions connu des meilleures qualifs on aurait sûrement fait mieux...Destroy câlice....Pour les courses à faire ça dépend aussi du nombre de courses que vous faites versus nous...»
- Herman pour K&D (28 octobre 2006).

LES ESSAIS PRIVÉS

par Steffe

Suite au Grand Prix du Japon, le circuit d'Hockenheim accueillait deux écuries le temps d'essais privés: Wolf et Kill&Destroy. Les deux écuries avaient comme principale tâche de travailler sur le développement des voitures; K&D profitant de l'occasion pour travailler quelque peu sur l'informatique de bord.

Avec trois pilotes sur place (Tressy, Wilfils et Vachier), Wolf a effectué un total de 9 tours. De son côté, avec 2 pilotes (Titan et

Bourdain), K&D a effectué 15 tours. Bourdain fut victime d'une sortie de piste mais sans gravité, autant pour lui-même, l'écurie, la voiture et les spectateurs.

Pour l'instant, aucune autre semaine n'a été réservée pour les semaines à venir. Les motoristes du championnat Prout FD1 seront à l'œuvre dans la semaine 45, à la fin de la saison 2006.



PARTICIPEZ À LA COMMUNAUTÉ PROUT EN ÉCRIVANT VOS COMMENTAIRES OU EN PUBLIANT VOS PHOTOS...

WWW.LIGUE-PROUT.COM

POSTMASTER@LIGUE-PROUT.COM

ENTRETIEN EXPRESS AVEC HERMAN (KILL&DESTROY)

par Steffe

FORMULE PROUT MAGAZINE: Te voilà donc de retour dans la haute sphère du championnat des constructeurs, ayant réussi à prendre un point d'avance sur l'écurie Weedheater, au moment même où François se voit en situation problématique avec plusieurs femmes... et aussi bizarre que cela puisse paraître, on note dans ton budget plusieurs factures en rapport avec des hôtesse et des escortes professionnelles de haut calibre. Comment expliques-tu cette coïncidence des plus étranges?

HERMAN: *Ben oui hein! Comme dit le dicton: rien ne sert de courir il faut partir à point! On voulait avoir sept points lors de la dernière course pour être premier au moins une fois dans la saison histoire de rappeler aux autres que K&D, c'est pas demain la veille que l'on va sombrer dans la médiocrité! Ben comme l'homme est heu... homme... on sait tous que une queue dans une bouche empêche toute réaction cérébrale et toute possibilité de penser. Ainsi, sachant que le DG De Weedheater se fait tailler une pipe par quelques bonnes "apôtres" de K&D, il ne peut se souvenir qu'il a une course le samedi à 18 heures. Et comme le reste de la ligue est pas assez fort pour nous vaincre ça nous laisse le champ libre. Mais ça coûte une beurrée je vous dis pas! (...) En passant je vous annonce que l'ancienne gérante de l'écurie Resurrection est ENCEINTE!! Ostie de crisse de saint tabarnak de calice de ciboire de saint sacrement de vierge d'église catholique d'homosexuels sales hein! Pauvre enfant... MDRRR!*

FPM: Le Bourreau, pilote actuellement sous contrat avec DMS mais qui a été autorisé de piloter une voiture K&D cette année, semble voir venir la fin de la présente saison avec angoisse; on murmure même qu'il souhaiterait demeurer avec K&D qui représente une écurie très supérieure et surtout beaucoup plus combative que DMS. Alors, comment croyez-vous sera votre fin de saison, en considérant que Weedheater sera présent?

HERMAN: *Ben je peux le comprendre stie... Quand on goûte au champagne on a plus le goût de boire du Grand Sec D'Orléans t'sé! Malheureusement, il semble évident que DMS voudra revoir son pilote vedette dans sa propre écurie. Et le problème est que Bourreau nous coûte un -1 dans les bonus. Et pour revoir Bourreau dans notre écurie il devra retrouver son bonus avant. De plus, nous avons eu des discussions pour ramener Kassanakee dans notre groupe. C'est dommage pour Bourreau qui devra retourner dans la médiocrité mais... bon je suis chien un peu là mais disons simplement que nous n'avons pas trouvé encore un terrain d'entente dans ce domaine avec le DG de DMS. Si weedheater ne se présente pas pour trois des quatre prochaines courses, nous devons nous*



résigner à gagner un 6^e titre consécutif des écuries. Mais ce n'est pas ce qui était prévu cette saison. On voulait avoir un nouveau champion dans la ligue et nous avons confiance que Weed pouvait faire le job haut la main. Et on s'est pas trompé. On a qu'à voir les résultats obtenus par cette écurie... quand elle est présente. Mais je peux comprendre que le cul est plus fort que tout. Je suis un ancien dépendant affectif... et sexuel... MDR! Dans le cas contraire on va finir sans problème deuxième et comme prévu le classement sera ce que nous nous attendions qu'il soit. A moins que Circus s'écrase encore une fois en fin de saison et laisse une écurie de troisième ordre les coiffer au classement. Moi j'aurais honte en tabarnak...

FPM: L'écurie K&D affiche cette année, encore une fois, la meilleure combinaison voiture-moteur. Qu'en est-il du développement de la voiture pour la saison 2007? Et qu'en est-il du travail avec le motoriste FMW?

HERMAN: *Le développement fut toujours une préoccupation importante chez Kill and Destroy Racing Team. Nous avons toujours fait la promotion de la puissance et de l'avancée technique. La priorité reste donc de garder des moteurs puissants et fiables. Mais je crois que la clef de notre écurie est et restera toujours la VISION à long terme ce que certaines écuries négligent... et finiront par en payer le prix. La voiture de 2007 sera assez semblable à celle de cette saison mais avec un ou deux mécanos de plus. C'est plus difficile de faire du développement de voiture parce que nous devons aussi garder un œil sur l'avancée des ordinateurs et cela fait que nous avançons moins rapidement dans d'autres domaines. Pas facile de faire tout en même temps sans risquer de briser l'équilibre entre moteur, voiture et ordinateurs... Les budgets ont des limites et nous devons respecter ces limites. FMW et nous c'est une alliance solide alors je ne crois pas que cela change pour la prochaine saison. A moins d'un grand revirement de situation...*

FPM: Comme on le sait, la ligue Prout cherche à diminuer la puissance des moteurs. Tu es à la tête du parti qui est contre ce projet. On soupçonne même un coup d'état afin de renverser le président de la ligue Prout. Comment peut-on considérer les relations entre K&D et la ligue Prout, actuellement?

HERMAN: *Je serai toujours contre le fait de diminuer la puissance. Nous avons investi trop d'argent, de temps et d'énergie dans ce domaine pour laisser tomber maintenant. Et de plus, pourquoi devrions nous être punis parce que nous menons mieux notre destin que les autres écuries. Des fois je sens que c'est à la limite de l'acharnement. Nous avons mieux prévu et organisé l'évolution technique de nos voitures que quiconque et c'est nous qui devrions être pénalisés? C'est ridicule.(...) Trouver de nouvelles conditions qui compliquent les choses j'ai rien contre. Plutôt que de chercher à réduire les puissances on devrait offrir des choix de pneus qui compliqueraient le choix des écuries à choisir entre fiabilité/durabilité et puissance justement. Ainsi, ça devient une question d'idéologie et de stratégie qui respecte les choix de chacun.*

Le jour où il sera possible de devenir président de cette ligue il est certain que je serai de la course à la présidence mais à ce que je sache en ce moment c'est que cette ligue est la ligue de Steffe et je ne ferai rien pour que cela change. Je me battrais de toutes mes forces pour qu'on laisse les écuries trouver de nouvelles et toujours plus puissantes technologies mais en bout de ligne c'est Steffe qui aura le dernier mot.. Je n'ai donc que deux choix. Me plier à la décision du président ou quitter la ligue. C'est aussi simple que cela. Les relations sont tendues effectivement puisque la ligue est aux antipodes de nos propre visions de ce que devrait être la ligue mais reste que tant que nous seront dans celle-ci nous feront en sorte de faire la promotion de la technologie et de la puissance tout en respectant l'autorité en place. Ceci dit, il est pas exclu que nous placions des tireurs d'élites un peu partout dans les prochaines semaines... Comme ça t'sé...

FPM: Revenons si tu le veux bien, à ce problème avec...

Sur la cassette de l'entrevue que Formule Prout Magazine avait reçu, l'interview finissait subitement sur un fond de bruit ressemblant à une arme à feu à répétition... Depuis, nous n'avons plus de nouvelle du responsable de cette entrevue! Nous sommes désolé!

DERNIERE MINUTE: On a retrouvé l'intervieweur, nous en sommes désolé!

