

# **Auto Full News**

**Auto Camion Bus Moto Bateau Avion**



**N°40**

**Avril 2023**

**Gratuit**



**SPORT** : Rallyes Seyssel et Savoie Chautagne en duo

**EVENEMENT** : Kennol G.P. de France F1 Historique

**AUTO** : Lamborghini Revuelto, la supercar agitée

**SPORT** : Les Red Bull seules au monde en F1

**AVION** : Jekta PHA-ZE 100

**EVASION** : Eros Ramazzotti électrifie l'Arena Genève



## EDITO

L'édito **Auto Full News** du mois était initialement un billet d'humeur, et pour être plus précis, un billet de mauvaise humeur après la volte-face de nos dirigeants qui ont laissé passer la possibilité de remettre à plat ce projet irréaliste de supprimer les voitures thermiques en 2035. Mais le décès de Craig Breen lors des essais du rallye de Croatie nous laisse un goût bien plus amer et cruel. Le pilote irlandais avait la passion automobile chevillée au corps et était passé à deux doigts d'une première victoire en championnat du monde en février dernier à l'occasion du rallye de Suède. L'Irlandais avait déjà connu un drame en 2012 lors du rallye Targa Florio où après une sortie de route, son copilote Gareth Roberts, dit « Jaffa », avec avait perdu la vie. Pilote souriant et abordable, Craig va laisser un grand vide dans le monde du rallye où il était devenu l'un des incontournables animateurs.

**Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : Jacques AUDINOS)**

## SPORT : Rallyes de Seyssel et Savoie-Chautagne en duo

La 5<sup>ème</sup> édition du Rallye de Seyssel **VHC/VHRS** qui devait se tenir en octobre 2022 avait dû être **annulée**, à contrecœur, en raison de la crise du **carburant** qui avait paralysé une grande partie de la France. Loin de se décourager, l'ASA du **Mont des Princes** revient en 2023 avec une nouvelle **formule** et une nouvelle date. Tenant compte d'un calendrier particulièrement chargé en octobre avec 5 autres rallyes dans la même ligue, l'ASA du **Mont des Princes** et son président Gilles **Pilloux** ont décidé de déplacer le Rallye de **Seyssel** au mois de mai. De son côté, l'**ASAC de Savoie**, qui organise le Rallye de **Savoie-Chautagne**, était en recherche



d'équilibre financier pour maintenir la qualité et l'attractivité de son épreuve. Les deux présidents décidèrent de **s'unir** pour organiser leur rallye respectif sur le même week-end et le **même parcours** ; une solution inédite et qui présente beaucoup d'avantages sur le plan de l'organisation et de la logistique. Les dates retenues seront les 26 et 27 mai 2023 (dates historiques du **Savoie-Chautagne**) pour le 5<sup>ème</sup> rallye historique du pays de **Seyssel** (VHC, VHRS, VMRS), organisé par l'ASA du Mont des Princes et le 8<sup>ème</sup> rallye **Savoie-Chautagne** (sans doublure VH). L'épreuve du Pays de **Seyssel** partira devant le rallye Savoie-Chautagne qui suivra de quelques minutes. Le vendredi après-midi, les concurrents feront les spéciales de Chautagne (Motz et Le Clergeon) mais les VH ne feront pas la spéciale de nuit. Le samedi, une boucle de 3 spéciales sur le secteur de **Seyssel** sera à faire deux fois avec les parcs de départ et d'arrivée à **Serrières**. Les parcs de regroupement et d'assistance du **Savoie-Chautagne** seront à Serrières tandis que ceux du Pays de Seyssel seront à Seyssel. Les cartes et règlements seront bientôt disponibles sur le site : [rallyedupaysdeseyssel.fr](http://rallyedupaysdeseyssel.fr)

**Article : Jean-François DUBY**

**Photo : Jean-François DUBY**

## AVION : Jekta PHA-ZE 100

**J**ekta, le fabricant suisse de l'hydravion à propulsion électrique et Gayo Aviation ont annoncé fin mars la signature d'un contrat portant sur l'acquisition par Gayo de dix avions amphibies à propulsion électrique Passenger Hydro Aircraft Zero Emission 100 (PHA-ZE 100). La cellule sera livrée dans une configuration de base pour 19 passagers et 3 membres d'équipage. L'accord prévoit : un équipement de support au sol pour



charger et remplacer les batteries, des composants de rechange pour la première année d'exploitation, la formation pour deux pilotes et deux techniciens, et une garantie de trois ans sur la cellule. Gayo Aviation prévoit de mettre l'avion à la disposition d'opérateurs du tourisme ou de l'affrètement s'inscrivant dans une démarche de transport durable. Gayo proposera également l'avion en location pour des services régionaux réguliers et abordables, destinés à des communautés isolées ou mal desservies. L'hydravion amphibie Jekta PHA-ZE 100 est entièrement en composite et sera très prochainement certifié conforme aux normes EASA CS-23 et US FAA FAR-23 pour les avions de passagers à voilure fixe. Propulsé par dix moteurs électriques alimentés par des batteries ou des piles à hydrogène, l'autonomie de vol initiale du PHA-ZE 100 sur batterie est estimée à une heure (soit un rayon d'environ 150 km.), avec une réserve de 30 minutes. La vitesse de croisière est annoncée à 250 km/h. L'hydravion opérera à partir des eaux côtières, des lacs ou des



voies navigables tout en étant en capacité d'encaisser des vagues jusqu'à 1,2 m. de haut. L'appareil sera également équipé d'un train d'atterrissage à roues rétractable lui permettant de se poser sur une piste. La société Jekta, dirigée par George Alafinov, se démarque depuis maintenant plus de deux décennies dans la conception et la construction d'hydravions à coque et s'est fait connaître avec deux modèles particulièrement réussis : le LA-8 composite à huit places et l'ultra-léger D-Borey. Jekta prévoit de produire ces futurs appareils dans une installation de production moderne de 26 901 m<sup>2</sup> au sein du cluster Swiss Aeropole dans le canton de Vaud. Ce site comprendra entre autres les services de conception, de certification, de maintenance, de vente ainsi qu'un hall d'assemblage. Les premiers hydravions Jekta PHA-ZE 100 devraient pouvoir être livrés d'ici 2028 ou 2029 au plus tard.

Article : Ingrid BARREAU

Photos : Jekta

## EVENEMENT : Kennol Grand-Prix de France F1 Historique 2023

La 5<sup>ème</sup> édition du **Kennol** grand prix de France **Historique** s'est tenue du 07 au 09 avril sur le Circuit **Paul Ricard**. Cette manifestation rassemblait cette année sur un même week-end les épreuves organisées par le **HMV Racing** et les 6 heures d'endurance organisés par le **V de V**. Les spectateurs venus en nombre (**52 000** sur les 3 jours) ont pu profiter pleinement de leurs journées ensoleillées avec un programme très dense comportant pas moins de **6 plateaux** : le Boss GP avec les F1 des années '90 et 2000, les F1 et F2 des années '70 et '80, les F3 du FIA Historic European Cup, les Formules Ford 1600, le Trophée Lotus et enfin les **6 heures V de V**. Autour du circuit, de nombreux stands et diverses attractions ont contribué à faire de cet évènement une **réussite**. De quoi réjouir le nouveau président du Circuit **Jean Alesi** qui s'était aligné sur l'épreuve d'endurance du **V de V** avec une Lotus Elan R de 1965. Une des expositions réunissait plusieurs anciennes **F1** comme la Matra de Jean-Pierre **Beltoise**, la Toro Rosso de Max **Verstappen**, la Williams de Jacques **Lafitte**, la Stewart GP de Rubens **Barrichello** ou encore la



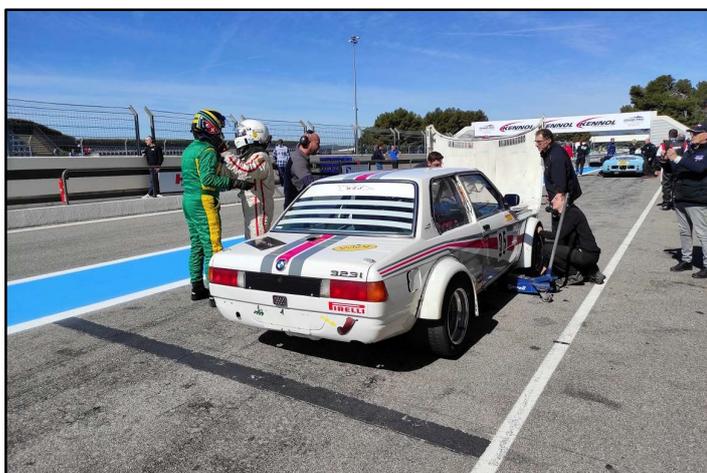
mythique McLaren d'Ayrton **Senna** de 1993. Le succès de ce week-end était aussi en partie dû à la magie **sonore** procurée par les anciennes **F1** en piste. Il faut en effet avoir assisté à un grand prix moderne pour comprendre que le compte n'y est plus au niveau des **décibels**. Si les actuelles monoplaces du championnat du monde font preuve d'une redoutable efficacité sur le plan des **performances**, leur moteur **hybride Turbo** se montre particulièrement **aphone** malgré toutes les tentatives des concepteurs pour en extraire un semblant de sonorité. De nombreux spectateurs ont pu ainsi retrouver au **Paul Ricard** ce qui avait fait le charme et la légende de la F1 : le bruit. Les moteurs **V8** et **V10** atmosphériques par leur **déchirante** musicalité nous ont replongés dans l'essence même du sport automobile. Le plateau des F1 des années '70 et '80 se montrait le plus complet avec une belle déclinaison de Williams **FW07** Cosworth (dont les versions B et C), la Ligier **JS21** de 1983 ex Jean-Pierre Jarier présent sur le week-end, une **Tyrrell** de 1982, plusieurs **March**



(761, 811 et 821) et deux **Ensign** de 1976 et 1981. Ces F1 partageaient la piste avec quelques F2 comme une **Brabham** Ford de 1972 et des **March** en version 762, 77B et 782. Le samedi, **Cantillon** s'imposait avec sa Williams **FW07C** après 11 tours, il devançait la Tyrrell de **Constable** de plus de 7 secondes. Bien plus loin, à 30 secondes, on retrouvait la Penske PC3 de **Wrigley** qui venait compléter le podium. Pour la deuxième course disputée le dimanche, on retrouvait presque les mêmes avec une fois de plus **Cantillon** qui devançait Constable après une lutte intense. **Helary** sur une **Ensign** de 1981 complétait le podium avec

après avoir contenu durant quelques tours la **Penske** PC3 de Wrigley et la Ligier **JS21** merveilleusement emmenée par **Ayari**. Le plateau **Boss GP** voyait s'affronter dans les mêmes courses deux plateaux, celui consacré aux F1 et celui des **GP2** et autres monoplaces d'exception. Sans surprise, malgré leur généreux **V8** 4 litres, les **GP2** n'ont pu suivre le rythme des trois F1. L'Autrichien **Gerstl** s'imposait le samedi et le dimanche au volant de sa **Toro Rosso** STR1 V10 Cosworth TJ 3000cc de 2006 en devançant la **Benetton** B197 V10 Judd 4000cc de 1997 d'**Ehninger**. Le samedi, **Sirgue**, sur une **Jaguar R2** V10 Cosworth 3000cc de 2001, parvenait à accrocher le podium mais malheureusement le lendemain, la belle monoplace ne fut pas en mesure

de s'aligner. La lutte fut plus **serrée** dans l'autre plateau : l'ex-pilote F1 Antonio **Pizzonia** faisait parler son expérience en s'imposant lors des deux courses au volant d'une **Dallara World Series V8** de 2012 devant la meute des **GP2**. Non alignée sur les courses mais bien présente lors de la parade des monoplaces, la Ferrari **F-2008** amené par le département **Ferrari Corse Clienti** a effectué plusieurs tours nous permettant de savourer son **V8** capable de prendre **19 000 tours**. En plus de ses belles monoplaces, de nombreux **anciens** pilotes de F1 étaient présents au Paul Ricard comme René **Arnoux**, Jean-Pierre **Jarier**, Yannick **Dalmas** et Franck **Montagny** et bien évidemment Jean **Alesi**. C'est le team Palmyr qui s'imposait lors des 6 heures **V de V** avec l'équipage Faggionato/Vaglio-Giors/Genecand au volant d'une **Tiga SC 79**. Cette manifestation prend chaque année de l'ampleur et s'inscrit dans les incontournables des épreuves historiques.



**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Jacques Audinos / Ingrid BARREAU / Jean-François DUBY**

## AUTO : Lamborghini Revuelto, la supercar agitée

**L**amborghini a présenté fin mars la remplaçante de l'**Aventador** dont les tout derniers modèles sont sortis des chaînes en septembre 2022, après 11 ans de production. Baptisée **Revuelto**, la dernière super-car italienne ne devrait pas arriver sur nos routes avant **2024**. Elle se distingue par sa motorisation **hybride** rechargeable qui marque un tournant dans la production du constructeur de **Sant'Agata Bolognese**. Si la **diva** est fort heureusement toujours équipée d'un moteur **V12** de 6 498,5 cm<sup>3</sup>, ce dernier reçoit l'appoint de **trois** moteurs **électriques**. Ce V12 qui affiche un poids de **218 kg**, développe **825 ch.** à 9 250 tr/min, et atteint son couple maximal de **725 Nm.** dès 6 750 tr/min. Installé en position longitudinale centrale arrière, ce bloc est couplé à une nouvelle boîte de vitesses à double embrayage à **huit rapports**. L'un des moteurs électriques est implanté sur la boîte et assiste le **V12** tandis que les deux autres entraînent chacun une roue sur le train avant. Cette configuration offre ainsi une puissance combinée de **1 015 chevaux** et une transmission intégrale. C'est suffisant pour envoyer la belle italienne à **100 km/h.** en 2,5 secondes et à **200 km/h.** en moins de 7,0 secondes. La vitesse de pointe serait supérieure à **350 km/h...** Des performances qui ont de quoi brouiller la vue de ceux qui auront la chance de la voir passer ! Est-ce pour cela que Lamborghini l'a baptisée **Revuelto** ? Ce terme signifie en effet en espagnol l'adjectif « **troublé** » ou « **agité** ». L'hybridation permet à la **Revuelto** d'émettre **30 %** de CO<sub>2</sub> de moins qu'une **Aventador** mais son autonomie en tout électrique reste plutôt faible avec une batterie de seulement **3,8 kWh**. L'hybridation a surtout pour but principal de **gonfler** la puissance. Il est possible de faire le plein de courant en **30 minutes** sur le secteur grâce à un accumulateur d'une puissance de 7 kW.



Le **V12** peut quant à lui recharger la batterie **lithium-ion** en mode thermique en seulement en 6 minutes avec un mode dit « **Recharge** ». Le châssis baptisé « **Monofuselage** » associe une monocoque en fibre de carbone avec un berceau arrière en alliage d'aluminium et un berceau avant en matériau composite à base de **carbone**. Cela permet de contenir - malgré l'hybridation - le poids à **1 776 kg** à sec avec une répartition idéale de **44 %** sur l'avant et **56 %** sur l'arrière. La Revuelto repose sur des jantes de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière équipées de Bridgestone **Potenza Sport**. Ces jantes (3 modèles disponibles) abritent de généreux disques de frein

carbone/céramique et des étriers à **10 pistons** à l'avant et **4 pistons** à l'arrière. Les futurs clients pourront même choisir entre sept couleurs d'étriers différentes. La suspension est bien évidemment **pilotée** et contribue à l'efficacité de l'ensemble. La ligne est tout simplement superbe, dans la continuité stylistique des différents modèles de la marque depuis la **Countach**. Identifiable de suite, la **Revuelto** se montre cependant très moderne dans son design. C'est du côté de l'habitacle que nous constatons les plus gros changements : la **planche de bord** en forme de Y reçoit différents écrans, et notamment un au centre et en position verticale, de **8,4 pouces**, qui regroupe toutes les commandes principales. Le pilote a pour sa part un combiné écran particulièrement complet avec les paramètres mécaniques. Une partie de ces informations sont visibles par le **passager** à travers un autre écran **incrusté** dans un bandeau du **tableau de bord** face à lui. Seul le volant reçoit quelques boutons. L'ensemble, épuré, est particulièrement harmonieux. Le prix n'a toujours pas été communiqué par l'usine mais des estimations font état d'une fourchette entre **350 000** et **400 000** euros.



**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Lamborghini**



## ARABIE SAOUDITE

La 3<sup>ème</sup> édition du grand prix d'Arabie Saoudite avait pourtant bien commencé pour les Red Bull et plus particulièrement celle de Verstappen qui s'est imposée dans les trois séances libres. Dès lors, personne ne voyait qui pouvait empêcher le champion du Monde d'enlever la **pole**. Après une Q1 sans histoire, Verstappen voyait sa RB19 le trahir à la sortie du virage 12 lors de la Q2. La rupture d'un arbre de transmission allait obliger Max à s'élancer de la **15<sup>ème</sup> place** lors du grand prix. Sans surprise, l'autre Red Bull de Pérez s'emparait de la pole devant la Ferrari de Leclerc qui devait pourtant céder sa place à **Alonso**. En effet, le pilote monégasque écopait d'une pénalité de 10 places sur la grille pour un énième changement de **boîtier de contrôle**



**électronique**. Le jour de la course, les hommes de tête s'élançaient en pneus medium, excepté pour Hamilton en durs et **Leclerc** en tendres. A l'extinction des feux, **Alonso** grillait la politesse à **Pérez** avant d'aborder le premier virage et prenait la tête du grand-prix. Sa joie fut de courte durée : après quelques tours, la direction de course pénalisait de **5 secondes** le vétéran espagnol, coupable d'un mauvais positionnement sur la grille de départ. Quelques hectomètres plus loin, **Pérez** reprenait son dû dans la ligne droite de départ à la faveur du **DRS**. Derrière, Leclerc et Verstappen opéraient déjà leur **remontée** sur la tête de la course. Le pilote Ferrari parvenait à faire la jonction avec la Mercedes d'Hamilton mais ce dernier recevait plusieurs fois le **drapeau noir et blanc** pour avoir à plusieurs reprises **changé** de ligne pour protéger sa position.



Au même moment, Verstappen parvenait à revenir dans les points en effaçant **Gasly** pour la 10<sup>ème</sup> place. Les premiers arrêts au stand intervenaient au 12<sup>ème</sup> tour mais Pérez, Alonso, Russell, Sainz et Leclerc prolongeaient leur **relais**. Tout semblait suivre son cours quand une panne sur l'Aston Martin de **Stroll** le poussait à s'immobiliser en bord de piste. La **voiture de sécurité** était alors déployée. Les **leaders** plongeaient alors au **stand** pour chausser des gomme dures, sauf Hamilton qui devait alterner à présent avec des **medium**. Alonso en profitait pour purger sa pénalité. Mais comme pour **Ocon** à Sakhir il y a 15 jours, un mécanicien **touchait** la voiture avant la fin des 5 secondes. Cet incident ne fut notifié qu'en toute fin d'épreuve et allait conduire à de nombreux **rebondissements** après le podium. La **voiture de sécurité** finissait par s'effacer sans modifier le classement. Verstappen reprenait sa marche en avant et parvenait en quelques tours à prendre le dessus sur **Russell** puis Alonso. On se disait alors que **Max** n'allait faire qu'une bouchée de son équipier mais il n'en fut rien : l'écart finissait même par se maintenir à **5 secondes**. Pérez, Verstappen et **Alonso**

précédaient à présent très largement les deux Mercedes, les deux Ferrari et les deux Alpine. La course semblait s'acheminer vers un facile doublé des deux **Red Bull** quand **Verstappen** informait son *team* qu'un bruit de **transmission** se manifestait en ligne droite. Dès lors, le spectre de

l'abandon se profilait pour le champion du monde et la sérénité n'était plus de mise chez **Red Bull**. La situation finissait par se stabiliser et les deux pilotes lâchaient les chevaux dans les tout derniers tours afin de s'emparer du point du **meilleur temps**. Pérez s'imposait devant Verstappen et Alonso, ce dernier ayant reçu l'ordre de son *team* de reprendre du temps à **Russell** dans les derniers hectomètres. En effet, le pilote et **Aston Martin** faisaient à nouveau l'objet d'une enquête pour avoir **mal purgé** leur pénalité de 5 secondes durant l'arrêt. La décision tombait peu après l'arrivée : Alonso écopait de **10 secondes** de pénalité et devait céder sa troisième place à **Russell**. L'écurie Aston Martin faisait alors appel de la décision. Plus tard dans la soirée, les commissaires finissaient par **revenir** sur leur **décision** et rendait la 3<sup>ème</sup> place à Alonso. Avec ce **100<sup>ème</sup> podium**, le pilote Aston Martin rejoint dans les statistiques Lewis Hamilton, Michael Schumacher, Sebastian Vettel, Alain Prost et Kimi Räikkönen.

## AUSTRALIE

**M**ieux valait avoir son règlement sous la main lors de ce grand-prix d'**Australie**, troisième manche de la saison, tant le final fut **chaotique**. Mais avant d'en arriver là, les essais libres avaient laissé apparaître des Mercedes en bien meilleure **posture** que sur les épreuves précédentes. Les qualifications allaient confirmer ce regain de forme avec la deuxième et troisième place respective de **Russell** et **Hamilton** juste derrière Verstappen dont la sérénité ne semblait pas atteinte. Derrière ce trio, on retrouvait les deux **Aston Martin** et les **Ferrari**. L'autre pilote Red Bull, Sergio **Pérez**, après avoir dû changer des pièces sur son unité de puissance, se voyait relégué en dernière position ; il allait donc devoir s'élancer de la **voie des stands** tout comme Valtteri **Bottas**. À l'extinction des feux, Verstappen semblait avoir du mal à trouver de la motricité ; cela permettait à



Russell de s'emparer de la tête à l'abord du premier virage. Le champion du monde, manifestement en **difficulté**, se retrouvait à présent sous la menace d'**Hamilton**, qui allait placer une attaque limite dans le virage 3 ; prudent, Verstappen **cédait** une nouvelle position. Juste derrière eux, Lance **Stroll** accrochait Charles **Leclerc** et expédiait sa Ferrari dans le **bac à gravier**, provoquant l'intervention de la **Safety car**. Pérez, comme d'autres pilotes de milieu de classement, en profitaient pour rentrer et chauffer des gommes dures. Après **3 tours** sous régime de sécurité, la course reprenait : **Russell** manifestement en

forme prenait ses distances avec son équipier tandis que **Verstappen** essayait de rester dans le diffuseur d'Hamilton. Le trio précédait Sainz, Alonso et Albon mais ce dernier allait perdre le **contrôle** de sa **Williams** quelques tours plus tard, ce qui entraînait une nouvelle intervention de la **Safety car**. Russell et Sainz en profitaient pour changer leurs **gommes**, laissant Hamilton et **Verstappen** aux avant-postes. Finalement, la direction décidait de **stopper** la course afin de permettre de nettoyer la piste. Tous les pilotes rentraient alors au stand pour changer leurs gommes en attendant le deuxième départ. Après quelques minutes, un **deuxième départ** arrêté était donné mais cette fois avec **Hamilton** en première ligne ; ce dernier faisait parler son expérience à l'extinction des feux et n'eut aucun mal à contenir Verstappen et Alonso. Mais le sextuple champion du monde n'allait pas résister longtemps à **Verstappen** : grâce au DRS et à la bonne vitesse de pointe de sa **Red Bull**, Max dépassait Lewis dans la portion rapide avant le virage 11. Les espoirs de Mercedes étaient douchés et la Red Bull enfonçait le clou à chaque tour. **Russell** se lançait alors à la poursuite de son équipier et se montrait bien plus rapide. Malheureusement pour le jeune prodige britannique, le **moteur** de sa Mercedes rendait **l'âme** au 17<sup>ème</sup> tour. **Sainz**, le dernier espoir de la **Scuderia**, ne ménageait pas sa monoplace pour revenir sur Alonso alors 3<sup>ème</sup>. Au 41<sup>ème</sup> tour, alors qu'il possédait

plus de 10 secondes d'avance sur **Hamilton**, Verstappen connaissait une frayeur en sortant large dans l'avant dernier virage. Il perdait 3 secondes dans l'aventure et informait aussitôt son stand qu'il rencontrait un **problème de frein** similaire à celui de **Pérez** lors des essais. Le **Team Mercedes** se disait alors qu'il tenait une occasion unique de s'imposer. Mais l'espoir s'évanouissait le tour suivant quand **Verstappen** claquait un nouveau **record** du tour. Alors qu'il ne restait plus que 6 tours, **Magnussen** percutait violemment le mur à la sortie du **virage 2**. Sa roue arrachée allait s'immobiliser en milieu de piste tandis que des **débris** allaient blesser un **spectateur**. Après quelques minutes de flottement, le **drapeau rouge** était à nouveau présenté aux pilotes. Et un **nouveau départ** allait être donné pour moins de 3 tours. Ce dernier tourna au **chaos** : Sainz percutait son compatriote Alonso qui, après être parti en **tête-à-queue**, se retrouvait en dernière position. Juste derrière eux, **Gasly** et **Pérez** évitaient l'accrochage en passant dans l'herbe, mais le Français, en revenant sur la piste, ne voyait pas son coéquipier **Ocon** qui essayait de le déborder par la droite. Les deux **Alpine** se percutaient et finissaient dans le mur. Stroll quant à lui sortait de la piste au virage 3 tandis que **De Vries** et **Sargeant** s'immobilisaient pour abandonner. La course était à nouveau **neutralisée** et l'effervescence gagnait le paddock : fallait-il relancer une nouvelle fois la course avec les rescapés Verstappen, Hamilton, Sainz, Hülkenberg, Tsunoda, Norris, Piastri, Zhou, Bottas, Pérez, Alonso et Stroll qui avaient pu **rejoindre** les stands ou fallait-il entériner le résultat en tenant compte du **classement** avant le dernier départ ? Les voitures étaient finalement relancées en piste derrière la **Safety car** pour aller au **terme** du grand-prix. Le classement était en fin de compte celui de la **grille de départ** précédente, en excluant les monoplaces ayant abandonné lors du dernier départ. **Sainz** écopait d'une **pénalité** de 5 secondes qui le renvoyait à la 12<sup>ème</sup> et dernière place. Verstappen remportait ainsi sa deuxième course de la saison devant un Lewis **Hamilton** tout heureux de placer sa Mercedes sur le **podium**.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Mercedes AMG Petronas Formula One Team / Aston Martin Aramco Cognizant F1 Team**

DATE	GRAND-PRIX	VAINQUEUR	CLASSEMENT ET POINTS		
05 mars	Bahreïn	Verstappen	1° Verstappen 25	2° Pérez 18	3° Alonso 15
19 mars	Arabie-Saoudite	Pérez	1° Verstappen 44	2° Pérez 43	3° Alonso 30
02 avril	Australie	Verstappen	1° Verstappen 69	2° Pérez 54	3° Alonso 45
29 avril	Azerbaïdjan (s)				
30 avril	Azerbaïdjan				
07 mai	U.S.A. Miami				
21 mai	Emilie-Romagne				
28 mai	Monaco				
04 juin	Espagne				
18 juin	Canada				
01 juillet	Autriche (s)				
02 juillet	Autriche				
09 juillet	Grande-Bretagne				
23 juillet	Hongrie				
29 juillet	Belgique (s)				
30 juillet	Belgique				
27 août	Pays-Bas				
03 sept.	Italie				
17 sept.	Singapour				
24 sept.	Japon				
07 oct.	Qatar (s)				
08 oct.	Qatar				
21 oct.	U.S.A. Austin (s)				
22 oct.	U.S.A. Austin				
29 oct.	Mexique				
04 nov.	Brésil (s)				
05 nov.	Brésil				
20 nov.	Abu-Dhabi				

## EVASION : EROS RAMAZZOTTI à l'Arena Genève

D'une ponctualité toute helvétique, **Eros Ramazzotti** entrait sur scène à 20h00 sous la clameur d'un public à la forte tonalité italienne. **Genève**, qui accueillait l'un des **78 concerts** de la tournée mondiale 2023 est, il est vrai, forte d'une grande diaspora italienne toute vouée à cette star qui porte haut les couleurs de l'**Italie** à travers la planète depuis près de 40 ans. **Eros** introduisait son concert avec **Battito infinito**, une chanson qui a donné son nom à cette tournée et qui est tirée de son dernier album éponyme. Durant deux heures, l'artiste a revisité son incroyable carrière à travers ses plus **grands succès** (*Una storia importante, Adesso Tu, Quanto Amore Sei, Se bastasse una canzone...*) tout en intercalant ses dernières **compositions** (*Sono, Gli ultimi romantici...*). Pour ce **Battito Infinito World Tour** qui le conduit de l'Amérique du Nord à l'Europe en passant par l'Amérique du Sud, **Eros** a su s'entourer de musiciens de talent. Parmi ces derniers, perchés sur différentes plateformes lors des concerts, on retrouve Eric **Moore** à la batterie, Luca **Scarpa** au piano et Giovanni **Boscariol** aux claviers, Paolo **Costa** à la basse, Luca **Mantovanelli** et Giorgio **Secco** aux guitares, Dario **Tanghetti** aux percussions et enfin Marco **Scipione** au saxophone qui n'aura pas manqué d'apporter sa contribution et sa tonalité *rock* sur plusieurs morceaux tout en nous gratifiant de quelques **solos** d'une grande virtuosité. Cette liste n'aurait pas été complète sans les deux voix de Roberta **Gentile** et Monica **Hill** qui ont tour à tour accompagné **Eros** pour des duos (notamment avec la chanson *I Belong to You - Il ritmo della passione*). Sur une vaste scène agrémentée d'un **écran géant** recouvert de leds qui s'animaient au rythme de la musique, la scénographie se montrait particulièrement soignée. **Eros Ramazzotti** évoluait avec facilité et énergie entre ses musiciens et son public à qui il ne manqua pas de donner le change par sa proximité, ses attentions et son **humour**. Eros n'eut aucun mal à inclure rapidement ses fans dans son **univers**, dans une salle **Arena** qui affichait complet. Après deux heures de spectacle et plus d'une vingtaine de chansons, **Eros** quittait une première fois la scène avant de faire sa réapparition pour l'incontournable rappel pour deux chansons supplémentaires ; en douceur pour commencer avec **Favola**, avant le feu d'artifice final avec **Più bella cosa**.



Article : Jean-François DUBY

Photo : Jean-François DUBY

# NEWS

**classicroacing.com**

*Toute l'actualité du véhicule historique*



**Ne manquez rien !**