





En septembre 2020, Luca De Meo a annoncé la création d'Alpine F1 Team en s'appuyant sur l'équipe du Groupe Renault, l'une des plus historiques et fructueuses de l'histoire de la Formule 1.

Déjà reconnu pour ses records et succès en endurance et en rallye, le nom Alpine trouve naturellement sa place dans l'exigence, le prestige et la performance de la F1. La marque Alpine, symbole de sportivité, d'élégance et d'agilité, désignera le châssis et rendra hommage à l'expertise à l'origine de l'A110.

Pour Alpine, il s'agit d'une étape clé pour accélérer le développement et le rayonnement de la marque. Le moteur de l'écurie continuera de bénéficier de l'expertise unique du Groupe Renault dans les motorisations hybrides, dont la dénomination Renault E-Tech sera conservée.

Luca De Meo, directeur général du Groupe Renault : « C'est une véritable joie de voir le nom puissant et vibrant d'Alpine sur une Formule 1. De nouvelles couleurs, un nouvel encadrement, des projets ambitieux : il s'agit d'un nouveau départ, basé sur quarante ans d'histoire. Nous allierons les valeurs d'authenticité, d'élégance et d'audace d'Alpine à notre

expertise en matière d'ingénierie et de châssis. C'est toute la beauté d'être constructeur en Formule 1. Nous affronterons les plus grands noms pour des courses spectaculaires faites et suivies par des passionnés enthousiastes. J'ai hâte que la saison commence. »

Alpine aujourd’hui et demain

Dans le cadre du plan stratégique « Renaultion » du Groupe Renault, Alpine a dévoilé ses projets à long terme pour positionner la marque à la pointe de l’innovation.

Alpine est sans doute l’incarnation même de l’automobile française ; une marque reconnue et jouissant d’un héritage glorieux en compétition et de spécialistes hautement qualifiés produisant l’A110 à l’usine de Dieppe.

Les activités d’Alpine Cars, Renault Sport Cars et Renault Sport Racing sont désormais réunies en une seule entité sous le fleuron Alpine. Ensemble, elles posent les bases d’une marque automobile « nouvelle génération » destinée à des clients exigeants et passionnés.

Alpine s’appuie sur les moyens du Groupe Renault et de l’Alliance RNM, dont les technologies comme la plateforme native EV, l’empreinte industrielle mondiale, la puissance d’achat pour assurer une compétitivité des coûts optimale, un réseau international de distribution et RCI Bank and Services. L’objectif est d’atteindre le seuil de rentabilité en 2025, en comptant les investissements en sport automobile.

Alpine est présente dans seize pays avec un réseau de 74 concessionnaires dédiés à travers le monde.

Laurent Rossi, directeur général d’Alpine : « La nouvelle entité Alpine associe trois marques avec des atouts et des domaines d’excellence distincts pour en faire une entreprise unique et autonome. Le savoir-faire de notre usine de Dieppe, et l’excellence de l’ingénierie de nos équipes de Formule 1 et de Renault Sport brilleront à travers notre gamme 100 % électrique et technologique ancrant ainsi le nom Alpine dans le futur. Nous serons sur les circuits et sur les routes, authentiques et high-tech, disruptifs et passionnés. »

« La Formule 1 est au centre de la business unit. Alpine a bâti sa réputation en compétition et placer le pinacle du sport automobile au cœur de l’entreprise est un défi exaltant. La F1 offre une formidable plateforme marketing avec un demi-milliard de fans dans le monde. Cela nous donne une opportunité unique de construire une image de marque créant de la valeur autour d’Alpine. De plus, la F1 repose sur l’ingéniosité et les technologies de pointe. Le moindre détail est absolument essentiel pour s’imposer et ce savoir-faire jouera un rôle déterminant dans le transfert de notre expertise de la piste à la route. »

« Plus immédiatement, nous entrons en tant qu’équipe dans un chapitre passionnant du sport avec la révolution règlementaire de 2022 à l’horizon. Celle-ci ouvre une nouvelle ère pour la Formule 1 et des opportunités pour conquérir les sommets. Cette année est une année de transition, comme pour toutes les équipes, et nous avons hâte d’être en piste pour replacer Alpine sur la scène internationale. »



« La **Formule 1** est au centre de la **business** unit. »

Alpine a été fondée en 1955 par Jean Rédélé, un jeune homme passionné de sport automobile dont le terrain de jeu préféré – les Alpes – lui inspire le nom de sa marque.

L'entreprise décolle dès l'apparition de l'A110 originelle en 1962. À l'époque, Alpine et Renault collaborent étroitement puisque les Alpine sont vendues et entretenues par les concessionnaires Renault. Au début des années 1970, Alpine fait partie de l'élite du rallye. En 1971, Alpine monopolise le podium du célèbre Rallye Monte-Carlo avant de récidiver en 1973, l'année où elle devient le premier constructeur sacré Champion du Monde en rallyes.

En parallèle, les ventes d'Alpine de série s'accroissent. La marque décide alors, la construction d'une usine dédiée à Dieppe qui sera mise en service en 1969. Ce site produit aujourd'hui la nouvelle A110. En 1971, l'A310 entre en scène, deux ans avant le rachat d'Alpine par le Groupe Renault.

Alpine signe son plus grand succès en sport automobile en remportant les 24 Heures du Mans en 1978. Dieppe continue ensuite de présenter de nouveaux modèles innovants tout au long des années 1970 et 1980, avec notamment l'A310 V6 et la GTA avant que la production ne soit arrêtée en 1995.

En 2017, Alpine lance la nouvelle A110, un modèle fidèle aux principes intemporels d'Alpine : légèreté, compacité, agilité et plaisir de conduire. En 2021, Alpine Cars, Renault Sport Cars et Renault Sport Racing s'associent sous le fleuron Alpine pour devenir la marque dédiée aux voitures de sport innovantes, authentiques et exclusives du Groupe Renault.



L'Alpine A110



L'Alpine A110 repose sur les mêmes principes techniques déterminés par Jean Rédélé soixante-quatre ans auparavant et ayant caractérisé chaque voiture Alpine depuis cette époque, qu'il s'agisse d'un véhicule destiné à la compétition ou d'un modèle de série.



Les Alpine doivent leurs performances à leur format compact, axé sur une structure légère et un rapport poids/puissance élevé plutôt que sur des moteurs extrêmement puissants et des pneus larges. Un des principes fondateurs d'Alpine est le plaisir de conduire, quel que soit le niveau d'expérience du conducteur, plutôt que le temps au tour, la vitesse maximale ou l'accélération. Il convient de souligner que les Alpine doivent également être suffisamment confortables et raffinées pour un usage quotidien, ce qui est particulièrement le cas de l'A110.

Toute en aluminium, la carrosserie de l'A110 est à la fois très solide et

incroyablement légère. La version la plus légère, l'A110 Pure, pèse moins de 1 100 kg (avec fluides). La disposition centrale de son moteur assure une distribution idéale du poids pour une conduite agile et précise tandis que sa suspension à double triangulation offre un contrôle et une précision incomparables en virage.

Le confort de conduite est sans aucun doute l'un des atouts majeurs de l'A110. Toutes les déclinaisons de ce modèle sportif utilisent une transmission à double embrayage sept vitesses pour des passages de rapport presque instantanés grâce aux palettes au volant. Le moteur est un quatre cylindres de 1,8 litre turbo.

Sur les A110 Pure et Légende, ce bloc développe 252 chevaux, un chiffre porté à 292 chevaux sur l'A110S. Trois modes de conduite sont disponibles sur toutes les versions de l'A110 : Normal, Sport et Track.

Inspiré de l'A110 Berlinette originale de 1962, le design extérieur de la nouvelle A110 fait le lien entre l'héritage d'Alpine et son avenir. Emmenée par le Français Antony Villain, l'équipe de designers a cherché à saisir l'esprit Alpine en créant un langage stylistique capable de résister à l'épreuve du temps. Ses doubles optiques à l'avant, ses flancs creusés, son capot nervuré emblématique et son parebrise arrière enveloppant

sont manifestement empruntés à l'A110 Berlinette tandis que ses phares à LED et ses feux à LED en forme de X, pourvus de clignotants dynamiques, font écho à l'ingénierie et aux performances modernes de la voiture.

La silhouette nette et épurée de la voiture est le fruit de la collaboration avec l'équipe d'ingénierie.

Grâce à son soubassement parfaitement plat et à son diffuseur fonctionnel, nul besoin de becquet arrière. Malgré des dimensions très compactes pour favoriser l'agilité du véhicule, l'habitacle reste assez spacieux pour offrir le confort

nécessaire aux grands conducteurs, même équipés d'un casque.

Avec un seuil bas et étroit, l'accès à l'habitacle de haute qualité se classe parmi les meilleurs de l'industrie des voitures sportives tandis que l'intérieur reflète la structure légère de l'A110. La console centrale surélevée, par exemple, suffit à donner une impression de légèreté. Les coffres de l'A110 cumulent à eux deux un volume de rangement de 196 litres. À l'avant, le coffre de 96 litres peut accueillir deux valises cabine, tandis que le coffre arrière d'une capacité de 100 litres permet d'y ranger deux casques intégraux et un sac de voyage.

Alpine et le sport automobile

Le sport automobile est ancré dans l’ADN d’Alpine. De la création de la marque en 1955 à aujourd’hui, les modèles frappés du A fléché ont toujours brillé en compétition, tant sous ses engagements officiels que privés en s’illustrant sur les spéciales de rallye et les circuits du monde entier.

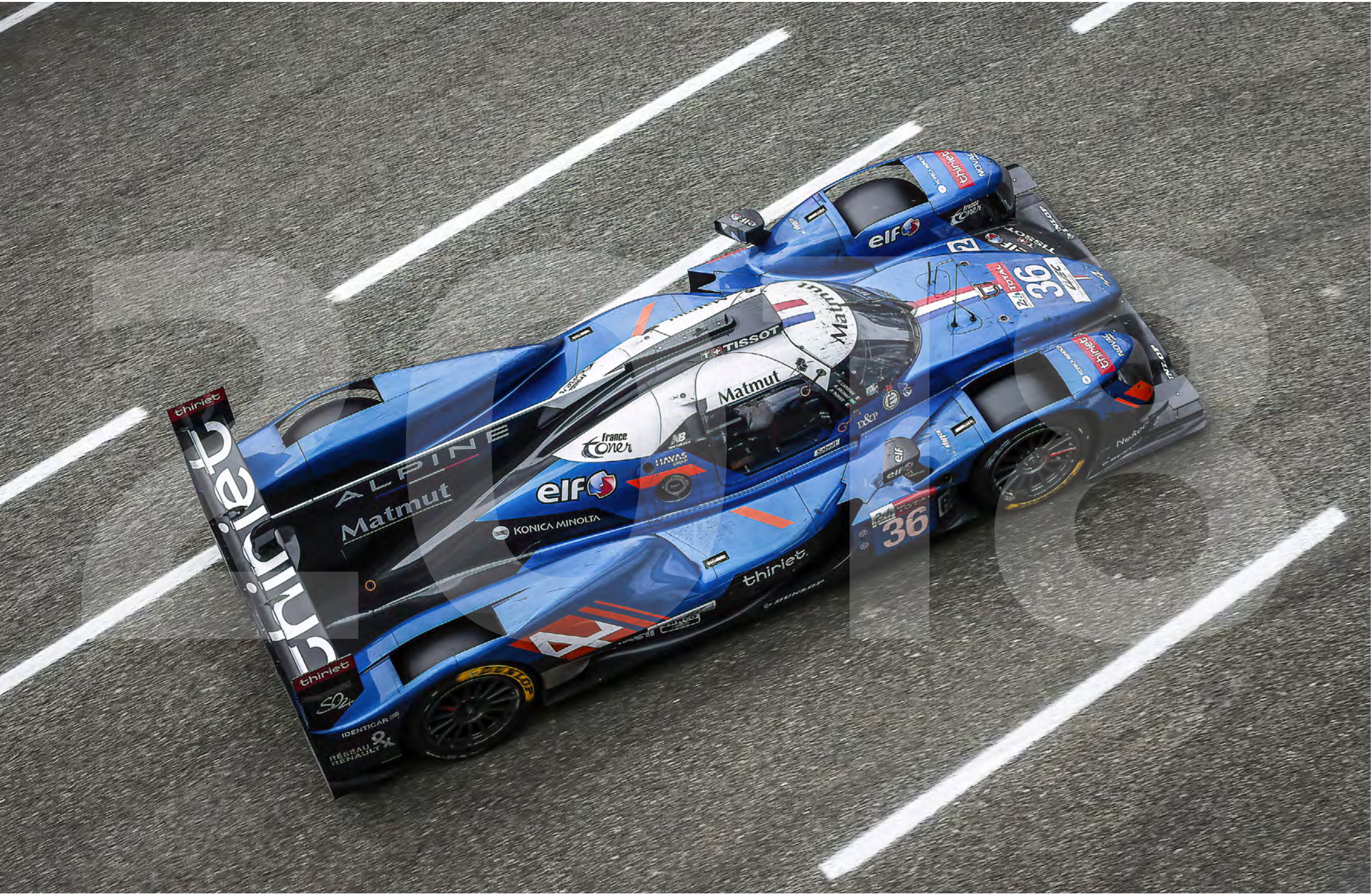
Dès l’annonce de la renaissance d’Alpine en 2012, un programme sportif en Endurance est lancé pour développer la notoriété de la marque. En partenariat avec le Groupe Signature, Alpine signe alors de nombreux succès sur la scène internationale.

Baptisée Signatech Alpine, l’équipe remporte le Championnat d’Europe d’Endurance (ELMS) dès sa première saison en 2013 avant de récidiver l’année suivante. Alpine ne refusant jamais le défi du plus haut niveau, la structure s’attaque ensuite au Championnat du Monde d’Endurance (FIA WEC) dans la catégorie LMP2. Les résultats ne se font pas attendre. Après une victoire et un autre podium en 2015, Signatech Alpine s’impose aux 24 Heures du Mans 2016 et

s’offre le titre mondial LMP2 la même année. Signatech Alpine répète cet exploit lors des deux éditions des 24 Heures du Mans de la « Super-Saison » 2018-2019, qu’elle conclut avec une nouvelle couronne mondiale en LMP2.

L’année 2021 marque une étape importante dans l’histoire de la marque avec un premier engagement en Formule 1, un retour dans la catégorie reine du Championnat du Monde d’Endurance et la présence d’Alpine A110 Rally des activités compétition-clients en Coupe FIA R-GT.

Le nom Alpine sera également présent en formule de promotion monoplace avec la fusion du Championnat d’Europe de Formule Régionale certifié par la FIA et de la Formule Renault Eurocup en Championnat d’Europe de Formule Régionale par Alpine certifié par la FIA. La grille se composera d’un maximum de 36 pilotes répartis dans des écuries de trois voitures maximum. Celles-ci auront la possibilité d’en engager une quatrième si une femme est à son volant. Baptisée Formule Alpine, la monoplace est basée sur un châssis Tatuus propulsé par un moteur Renault de 1,8 litre et équipée de pneus Pirelli. Elles seront construites par le département compétition de l’usine Alpine de Dieppe.





L'équipe Renault débute en Championnat du Monde de Formule 1 en 1977 avec Jean-Pierre Jabouille au volant de la R.S.01 équipée du tout premier moteur turbocompressé de l'histoire de la discipline.

Malgré des débuts discrets, le constructeur obtient ses premiers points avec la quatrième place de Jean-Pierre Jabouille au Grand Prix des États-Unis 1978. Les progrès s'accélérent avec une première victoire au Grand Prix de France 1979, à nouveau avec le pilote français accompagné sur le podium

de son équipier René Arnoux au terme d'un duel d'anthologie l'opposant à Gilles Villeneuve.

Les succès se multiplient au cours des cinq années suivantes, notamment avec Alain Prost entre 1981 à 1983. Durant cette période, l'écurie signe onze

victoires, dont neuf avec Alain Prost. L'équipe poursuit son engagement jusqu'en 1985 avant que Renault ne se concentre exclusivement sur ses activités de motoriste, qui étoffent son palmarès durant de longues années, principalement avec Williams.



En 2002, Renault revient en tant qu'écurie complète et s'installe pour la première fois à Enstone.

Dès l'année suivante, le constructeur se bat pour des victoires et des podiums avant de remporter ses deux premiers titres mondiaux avec Fernando Alonso en 2005 et 2006. D'autres succès suivent jusqu'à son retrait en 2011, avec une dernière victoire de l'Espagnol au Grand Prix du Japon 2008. Il faut ensuite attendre 2016 pour voir Renault effectuer son

retour avec l'objectif de revenir aux avant-postes. En 2020, l'équipe obtient son premier podium depuis le Grand Prix de Belgique 2010 grâce à la performance de Daniel Ricciardo au Grand Prix de l'Eifel avant qu'il ne récidive à Imola. Esteban Ocon l'imite en terminant deuxième à Sakhir lors de l'avant-dernier Grand Prix de la saison.

L'équipe arbore désormais de nouvelles couleurs, celles d'Alpine, pour écrire le prochain chapitre de son histoire en Formule 1 avec le double Champion du Monde Fernando Alonso et le Français Esteban Ocon aux volants des Alpine A521.

L'histoire de l'équipe avec Enstone

Depuis 1995, Enstone et Viry-Châtillon collaborent en Formule 1 et ont remporté trois titres constructeurs et pilotes durant cette période avec Michael Schumacher (Benetton-Renault) en 1995 et Fernando Alonso (Renault F1 Team) en 2005 et 2006.

Cette association a disputé vingt-cinq saisons en F1 sous plusieurs identités : Benetton, Renault, Lotus et désormais Alpine. De nombreux Champions du Monde ont couru pour l'écurie, comme Michael Schumacher, Fernando

Alonso, Kimi Räikkönen ou encore Jenson Button. Enstone et Viry ouvrent maintenant un nouveau chapitre avec Alpine, une marque au riche héritage sportif grâce à ses succès en rallye et en endurance dans les années 1970.

1995 – 2001
Benetton/Renault, Benetton/Playlife



Grand Prix du Brésil 1995 (Benetton-Renault)
Premier départ

3 (1995 : Michael Schumacher, 2005 & 2006 : Fernando Alonso)
Titres pilotes

3 (1995, 2005, 2006)
Titres constructeurs

2002 – 2011
Renault F1 Team



2012 – 2014
Lotus F1 Team



25
Saisons

467
Grands Prix

34
Victoires

2016 – 2020
Renault F1 Team



27
Pole positions

126
Podiums

34
Meilleurs tours en course

Première saison avec Enstone, premiers titres dans les années 1990

Le partenariat entre Enstone et Viry commence idéalement puisque Benetton-Renault remporte les Championnats Pilotes et Constructeurs en 1995. Il s'agit alors du deuxième des sept titres de Michael Schumacher, un an après son premier sacre avec Benetton et Enstone. Son équipier Johnny

Herbert se classe quatrième pour porter le compteur de l'équipe à 137 points et la mener à la couronne mondiale. Benetton termine ensuite les saisons 1996 et 1997 au troisième rang du classement général avec Jean Alesi, Gerhard Berger et Alexander Wurz.



Double doublé dans les années 2000

Benetton poursuit avec des moteurs Renault renommés Playlife de 1998 à 2000 avant que Renault ne rachète l'écurie, puis le site d'Enstone en vue de son retour en 2002. L'équipe finit quatrième en 2002 et 2003 avant de se hisser à la troisième place en 2004. Dix ans après la naissance de leur partenariat et leur premier sacre acquis en 1995, Enstone et Viry

s'offrent un nouveau doublé en devenant Champions du Monde Pilotes et Constructeurs avec Fernando Alonso. Cet exploit est répété l'année suivante avec un deuxième titre pour l'Espagnol. Au cours des trente-sept courses sur ces deux saisons, l'équipe signe 16 victoires, 14 pole positions, 8 meilleurs tours, 21 autres podiums et 397 points.



Lotus dans les années 2010

Renault continue ses activités châssis jusqu'à fin 2011. Lotus prend alors le contrôle d'Enstone tout en comptant toujours sur les V8 Renault de Viry-Châtillon ayant mené Red Bull Racing à la consécration en 2010 et 2011. L'équipe s'attire les services de Kimi Räikkönen, qui fait son retour dans la discipline au côté de Romain Grosjean. Ce duo permet à l'écurie de jouer dans la cour des grands

puisqu'elle termine quatrième en 2012 et 2013 avec les victoires de Kimi Räikkönen aux Grands Prix d'Abu Dhabi 2012 et d'Australie 2013. Après l'apparition du nouveau règlement moteur en 2014, Lotus opte pour des groupes propulseurs Mercedes en 2015, mettant en pause le partenariat entre Enstone et Viry s'étant étendu sur les vingt saisons précédentes.



Le retour de Renault

Fin 2015, Renault annonce après quatre ans d'absence son intention de revenir en Formule 1 en réunissant les sites d'Enstone et de Viry dès 2016. Neuvième en 2016, l'équipe monte en régime au fil des années en terminant sixième en 2017 et quatrième

en 2018. Cinquièmes ces deux dernières saisons, Enstone et Viry retrouvent les joies du podium avec Daniel Ricciardo au Grand Prix de l'Eifel 2020, une première depuis la deuxième place de Romain Grosjean au Grand Prix des États-Unis 2013.

Alpine

Au cœur de la saison 2020, l'équipe dévoile sa prochaine identité : Alpine F1 Team. Engagée dès 2021, l'écurie conserve deux sites : Enstone pour ses activités châssis, Viry pour le groupe propulseur.



Les sites d’Alpine F1 Team : **Enstone**

Bâti sur le site d’une ancienne carrière, le Centre Technique de Whiteways accueille une équipe de Formule 1 depuis 1992. Benetton, Renault et Lotus s’y sont successivement installées dans le passé.

Enstone abrite désormais les opérations châssis d’Alpine F1 Team et de son A521. Outre la conception du châssis et les unités de production, Enstone englobe la création et l’intégration des boîtes de vitesses, l’électronique, la recherche et le développement, une soufflerie, un simulateur, des bureaux d’ingénierie, un atelier de peinture et accueille l’équipe de course.

750 collaborateurs représentant trente-deux nationalités, allant des Britanniques aux Chypriotes en passant par des Kenyans et des Sud-Coréens, travaillent à Enstone.

Enstone a contribué à trois titres mondiaux, à commencer par celui de Benetton-Renault en 1995 avant les deux doublés au championnat en 2005 et 2006.

La topologie des lieux offre un emplacement idéal aux opérations de l’équipe. Ses bâtiments s’intègrent parfaitement au paysage de l’Oxfordshire, réputé pour être une zone d’une « exceptionnelle beauté naturelle ». La région est également officieusement surnommée la « vallée du sport automobile » en raison de la présence de nombreuses écuries dans un triangle entre Birmingham, Londres et Bristol. Au fil des saisons, Enstone reçoit les visites de la faune locale. Lapins et chats sauvages sont les plus familiers sur le site, mais il n’est pas rare d’y apercevoir un milan royal ou un hibou fauve dans les airs.



Viry-Châtillon

De l’autre côté de la Manche, Viry-Châtillon est le site dédié à la conception et au développement du groupe propulseur Renault E-Tech 20B.

Située au sud de Paris, la base de Viry fait 25 300 m2 et accueille plus de 500 collaborateurs. Le groupe propulseur de la F1 y est conçu, assemblé et éprouvé.

Viry lance ses opérations F1 dès 1976 après la fermeture du département compétition d’Alpine. L’usine permet au premier moteur turbocompressé de l’histoire de la Formule 1, le V6 Renault-Gordini EF1 1,5 litre, de voir le jour. Après avoir soutenu sa propre équipe de 1977 à 1983, Renault commence à fournir des blocs au Team Lotus en 1983. Le succès suit rapidement, tout comme la demande d’autres écuries clientes. Des accords sont alors signés avec Ligier et Tyrrell dans les années 1980 avant une période de domination avec Williams et les titres en 1992, 1993,

1994, 1996 et 1997. Après le doublé du constructeur en 2005 et 2006, Renault équipe Red Bull Racing, qui remporte quatre couronnes mondiales consécutives entre 2010 et 2013.

Viry a récemment connu une importante modernisation pour répondre aux demandes technologiques croissantes du sport automobile. En 2018, un nouveau banc moteur a ainsi été installé afin d’augmenter la précision et la finition du développement du groupe propulseur. Quelques mois plus tard, un nouveau bâtiment de 4 000 m² a permis d’accueillir les effectifs croissants et de moderniser les installations.



Viry: En 2019, un **nouveau bâtiment de 4 000 m²** a permis d’accueillir les effectifs croissants et de moderniser les installations.

Laurent Rossi

CEO Alpine



Laurent a été nommé CEO de la marque Alpine en janvier 2021.

Il sera rattaché à Luca De Meo, directeur général du Groupe Renault. Diplômé de l'ENSEEIH et de l'IFP School / ENSPM, Laurent débute sa carrière en 2000 chez Renault, à la direction de la mécanique.

En 2009, après un MBA obtenu à la Harvard Business School, il est recruté par le Boston Consulting Group, où il travaille au sein du bureau de New York en tant qu'expert automobile. En 2012, il rejoint Google où il prend en charge le développement des relations commerciales avec les grands comptes de l'industrie automobile. Il revient ensuite chez Renault en 2018 et est nommé directeur stratégie & business développement du Groupe Renault.

Alain Prost

Conseiller spécial



Alain est conseiller spécial de l'équipe, il conserve le rôle qu'il occupe depuis 2017.

Quadruple Champion du Monde de Formule 1, Alain est une légende de la discipline avec 51 victoires en 202 Grands Prix dans les années 1980 et 1990.

Alain et Renault possèdent une riche histoire commune. Pilote de l'équipe Renault Elf F1 de 1981 à 1983, le Français s'impose à neuf reprises et manque le titre pour deux points seulement en 1983. Dix ans plus tard, sa relation avec

Renault reprend lorsqu'il rejoint Williams avec qui il domine la saison avec sept succès ainsi qu'un quatrième et dernier sacre mondial.

Alain est également Directeur non Exécutif au sein du Conseil d'administration de l'écurie Alpine F1 Team.

Marcin Budkowski

Directeur exécutif



Marcin a intégré l'équipe en avril 2018 après avoir occupé des fonctions chez Prost GP, Ferrari, McLaren et au sein de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

Diplômé de l'École Polytechnique de Paris en 1999, Marcin poursuit ses études jusqu'en 2001 à l'Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace (ISAE SUPAERO) et à l'Imperial College de Londres, où il se spécialise en aéronautique et en aérodynamique.

Marcin commence sa carrière en F1 en tant qu'aérodynamicien chez Prost GP en 2001 avant de rejoindre Maranello pour travailler avec Ferrari entre 2002 et 2007, une période marquée par la conquête de plusieurs titres mondiaux.

Parti chez McLaren en 2007, il endosse différents rôles techniques à l'usine et en piste, notamment l'année du sacre de Lewis Hamilton en 2008, puis il est nommé aérodynamicien en chef en 2012.

Après sept années chez McLaren, il épaula Charlie Whiting à la FIA en tant que coordinateur technique et sportif du groupe de travail dédié à la F1 dès 2014, puis responsable du département technique de la FIA pour la Formule 1 à partir de 2017.

Marcin est basé au siège d'Enstone dans l'Oxfordshire. Il supervise

les opérations d'Alpine F1 Team, mène les équipes responsables du développement, de la production et de l'exploitation de la voiture tout en veillant à la bonne harmonie et à la coopération entre les entités châssis et moteur. Il représente également l'écurie au sein de la Commission F1 et contribue à l'élaboration de sa stratégie globale en étroite collaboration avec Laurent pour s'assurer que l'équipe atteigne ses objectifs.

Marcin parle couramment quatre langues : le polonais, l'anglais, le français et l'italien.

INTERVIEW

Quelles sont vos attentes pour la saison 2021 de Formule 1 ?
La pandémie de Covid a provoqué le report de la nouvelle réglementation à 2022 et de nombreux éléments des voitures ont été gelés pour 2021. Cette saison s'inscrit donc comme une prolongation de 2020. Cependant, la FIA a imposé certains changements aérodynamiques pour réduire les appuis et protéger les pneumatiques. Nous avons ainsi été contraints de redévelopper l'arrière de la monoplace et nous avons travaillé pour améliorer chaque aspect qui n'était pas déjà homologué.

En raison de cette stabilité relative du règlement, nous n'attendons pas trop de bouleversements dans la hiérarchie, mais les écarts sont tellement infimes en milieu de tableau que nous prévoyons des batailles extrêmement serrées sur chaque circuit. Nous savons que de petites différences de performances peuvent faire une grande différence dans la position finale au championnat. Nous

espérons repartir sur la lancée de la dernière saison, notamment la seconde moitié où nous avons signé trois podiums, et poursuivre sur cette dynamique cette année.

Quels sont les défis auxquels l'équipe a dû se préparer pour cette année ?
L'année qui s'est écoulée a naturellement été difficile pour tout le monde. Du point de vue de la Formule 1, nous avons dû composer avec les restrictions imposées par la pandémie, mais les organisations de F1 sont agiles et douées pour répondre à ce type de défi. Dès que nous avons pu rouvrir l'usine, nous avons dû nous adapter aux règles de distanciation sociale avec une grande partie du personnel travaillant à domicile. Cela a eu un impact sur le travail collaboratif puisque nous n'étions plus côte à côte pour échanger des idées et travailler de façon créative, mais nous avons pu adopter des approches innovantes. Nous avons aussi dû ajuster notre manière d'opérer pour maintenir notre capacité de production

tout en préservant la santé des membres de notre équipe.

Comment l'équipe équilibre-t-elle la saison 2021 avec les préparatifs pour 2022 ?
En plus du report de la nouvelle réglementation, il a également été décidé début 2020 d'imposer une interdiction temporaire du développement aérodynamique pour 2022, à la fois en soufflerie et en CFD jusqu'au 1er janvier dernier. Cela amène des défis intéressants, dans la mesure où nous devons être prudents entre la tentation de développer l'A521 le plus longtemps possible et la montée en puissance du projet 2022. C'est un numéro d'équilibriste auquel toutes les écuries sont confrontées, mais ces changements sont d'une ampleur inédite en F1, ce qui renforce l'importance de commencer tôt sur le concept initial. Toutes les équipes font face à ces décisions et il sera fascinant de voir à quel moment les autres basculeront leur attention sur 2022 et l'impact que cela aura sur la saison actuelle.

L'équipe a un nouveau duo de pilotes, que pensez-vous de Fernando et Esteban ?
C'est un superbe duo. La motivation de Fernando est incroyable et c'était véritablement impressionnant de l'observer à l'œuvre au volant et avec ses ingénieurs aux essais d'Abu Dhabi l'an passé. Il a le professionnalisme d'un pilote expérimenté combiné à la faim d'un jeune loup. Esteban est monté en régime tout au long de l'année dernière et a été récompensé par une deuxième place bien méritée au Grand Prix de Sakhir. Esteban travaille très dur et je m'attends à un nouveau pas en avant puisqu'il pourra capitaliser sur son expérience lors de sa deuxième campagne parmi nous. Il est important qu'ils travaillent bien ensemble et avec l'équipe comme nous voulons qu'ils jouent un rôle crucial dans le développement de la voiture cette année tout en nous fournissant des retours essentiels au simulateur sur les directions à prendre pour 2022.

Davide Brivio

Directeur de la compétition



Davide a rejoint Alpine F1 Team en janvier 2021 au rôle de directeur de la compétition et est rattaché à Laurent Rossi, directeur général d’Alpine.

Davide a précédemment occupé des postes de direction en MotoGP, menant plus récemment Suzuki au doublé en Championnat du Monde avec le titre de Joan Mir et le sacre constructeurs de la marque. L’Italien grandit près de Monza et assouvit d’abord sa passion pour les sports mécaniques en motocross. En 1990, Davide lance sa carrière professionnelle comme attaché de presse des World Superbikes. Deux ans plus tard, il devient directeur du Belgarda Yamaha Racing Division engagé dans la discipline avant d’être recruté par l’équipe d’usine Yamaha en 1993. Il y est nommé directeur en 1995.

En 2002, Davide intègre la structure Yamaha en MotoGP. Cette décision marque le début d’une période dorée pour l’équipe avec quatre titres pilotes et quatre constructeurs entre 2004 et 2010. Dans le même temps, il joue un rôle crucial dans le recrutement de la légende du MotoGP Valentino Rossi. Ce dernier remporte quatre couronnes avec l’équipe et collabore avec Davide en tant que consultant jusqu’en 2013.

Avant le retour de Suzuki en MotoGP en 2015, Davide est promu directeur de l’équipe et se voit confier la mission d’accompagner de jeunes espoirs tout en faisant monter en puissance la structure. En 2020, Suzuki décroche le titre avec deux victoires et onze podiums alors que Joan Mir est sacré pour la première fois chez les pilotes.

INTERVIEW

Avez-vous pris vos marques au sein d’Alpine F1 Team ?
C’est un nouveau rôle extrêmement intéressant. J’ai rencontré virtuellement de nouvelles personnes et j’ai essayé de comprendre autant que possible comment l’équipe fonctionne dans l’environnement de la Formule 1. Certains aspects sont communs à mes précédentes expériences en sports mécaniques, d’autres sont totalement inédits. L’écurie évolue à très haut niveau et je suis heureux de voir comment tout est organisé. J’entre dans ce nouvel univers en voulant apporter ma contribution.

Quelles sont vos principales responsabilités ?
En tant que directeur de la compétition, je suis responsable de l’ensemble des opérations piste. Je m’occuperai de tout ce qui concerne l’équipe de piste et je travaillerai avec nos pilotes. Notre objectif est d’exploiter tout le potentiel de la voiture développée et préparée à Enstone et Viry. Sur les circuits, nous devons extraire le maximum du matériel à notre disposition. Mon rôle est d’en assumer la responsabilité et la coordination.

L’écurie a fait un excellent travail ces dernières années. Nous désirons poursuivre sur cette lancée en étant plus compétitifs et en optimisant nos opérations. Nous pouvons améliorer certains domaines pour maximiser les performances de la monoplace. C’est une grande responsabilité d’avoir plus de mille personnes à l’usine sur le développement de ces F1 et soixante sous pression en piste pour concrétiser tout ce travail, mais c’est aussi très excitant.

Appréhendez-vous le défi de passer de deux à quatre roues ?
C’est un défi intéressant qu’il me tarde de relever. De ce que j’ai vu, la grande différence concerne la conception et le développement de la voiture, bien plus complexe en F1 qu’en MotoGP. Pour faire simple, il y a beaucoup plus de pièces ! J’ai également remarqué une approche davantage axée sur la victoire. C’est évidemment la même chose en MotoGP, mais tout le monde est plus pressé de gagner « le plus vite et le mieux possible » en F1. À titre de comparaison, c’est un peu plus lent en MotoGP, où vous essayez de progresser pour

améliorer vos performances dans un certain laps de temps. En F1, il faut raccourcir les délais pour que tout soit toujours plus rapide. C’est un processus fascinant de découvrir comment tout est développé et géré dans ce milieu.
Je suis la Formule 1 depuis longtemps. Je regardais les courses à la télévision lorsque j’en avais le temps et je rendais visite au paddock une ou deux fois par an. J’avais l’habitude de suivre la F1 pour m’inspirer d’idées que je croyais bonnes pour le MotoGP, donc j’ai toujours été habitué à l’observer sous cet angle. En y étant désormais impliqué, je vais en apprendre davantage tout en analysant comment tout fonctionne. Il y a beaucoup de croisements. La Formule 1 et le MotoGP sont deux sports d’équipe avec une dynamique de groupe similaire dans l’interaction et la création d’un environnement commun de travail. Les pilotes et les motards connaissent également des problèmes semblables et les mêmes moyens pour les résoudre, le tout en gardant le collectif à l’esprit.

Que pensez-vous des pilotes Alpine F1 Team en 2021 ?
Il s’agit d’un excellent duo. Fernando est un Champion du Monde et l’un des plus grands talents de la Formule 1. Il apportera son expérience et son expertise à l’équipe. Il est parti vivre d’autres expériences durant deux ans, mais il veut maintenant revenir en F1. Cela souligne son irrépensible envie de réussir et de signer de bons résultats. Il aurait pu avoir une carrière en or dans d’autres disciplines, mais il a souhaité retrouver l’environnement le plus compétitif pour affronter les espoirs de demain. Esteban est également un pilote intéressant et il fait partie de la nouvelle génération. L’an dernier, il a beaucoup progressé en fin de saison. Il a atteint un bon niveau et il peut aborder cette année de manière positive en continuant avec la même équipe et une voiture similaire. J’ai hâte de les voir se pousser mutuellement. La meilleure combinaison s’obtient lorsque vos deux pilotes se tirent vers le haut, donc j’espère que nous pourrions connaître cela tant sur le plan sportif que sur celui des performances.



Pat a rejoint Alpine F1 Team au rôle de directeur technique châssis en février 2020. À l'aube de sa deuxième année à Enstone, Pat poursuivra le développement de l'A521 tout en se concentrant sur la future monoplace de 2022 répondant au bouleversement règlementaire à venir en Formule 1.

Né dans le Surrey (Royaume-Uni), Pat possède une riche expérience en Formule 1 en ayant travaillé pour McLaren, Ferrari, Manor et Benetton depuis ses premiers pas dans le sport en 1987.

Il commence au département de recherche et développement de Benetton à Witney, où il œuvre sur des systèmes de suspensions actives. Après un court passage au sein de l'équipe d'essais, il obtient son premier poste en piste en

devenant l'ingénieur de course de Martin Brundle en 1992.

En 1993, il intègre McLaren où il restera pendant dix-sept ans, contribuant à soixante-six victoires, un titre constructeurs et trois couronnes chez les pilotes. Pat occupe plusieurs postes à Woking, d'abord dans l'équipe d'essais avant d'être l'ingénieur de course de Mika Häkkinen et de David Coulthard. Il supervise ensuite les deux monoplaces de

l'écurie, puis il est promu ingénieur en chef du développement. À ce titre, il joue un rôle déterminant dans le succès de McLaren.

Après dix-sept années chez McLaren, il est recruté par Ferrari en juillet 2010. Directeur technique adjoint puis responsable de l'ingénierie de piste, Pat se voit confier des postes de direction à Maranello, notamment ceux de directeur châssis et directeur de l'ingénierie.

Il quitte Ferrari en décembre 2014, mais il retrouve la F1 comme ingénieur consultant pour Manor Racing dès 2016. Pat réintègre McLaren en 2018 comme directeur technique temporaire, aidant ainsi l'équipe à obtenir la quatrième place, son meilleur résultat final depuis 2012. En novembre 2019, Pat signe avec Enstone qu'il rejoint en février 2020.

INTERVIEW

Comment se déroule votre expérience jusqu'ici au sein de l'équipe ?

À vrai dire, c'était une année plutôt inhabituelle ! J'ai pris mes fonctions en début d'année et nous sommes entrés en confinement après sept semaines à découvrir l'entreprise et tous ses départements. Il y a ensuite eu le report du règlement 2021 d'un an et la décision de prolonger la durée de vie de plusieurs éléments des voitures 2020. Je pense que l'écurie a bien su s'adapter, mais il y a eu énormément de travail pour continuer de mener simultanément trois projets différents.

À quel point avez-vous dû ajuster le programme 2021 avec les changements règlementaires désormais prévus pour 2022 ?

En 2021, la monoplace doit obligatoirement reprendre de nombreux éléments de 2020. Nous avons essayé de faire tout ce que les règles nous permettent en termes de reconception et d'amélioration. Entre ceci et les changements tardifs du règlement aérodynamique, un gros programme de développement a été mené et nous le poursuivrons aux tests de Bahreïn et aux premiers Grands Prix.

Toutes les équipes ont dû suspendre leur développement aérodynamique pour 2022 entre mars 2020 et janvier 2021 avec le report du nouveau règlement et l'interdiction imposée par la FIA de soumettre ce projet en CFD et en soufflerie. Nous avons pu le reprendre dès le 1er janvier comme les autres écuries. Cela ne nous laisse pas beaucoup de temps pour s'adapter à une réglementation inédite, mais nous travaillons sans relâche sur cette nouvelle ère ainsi que sur les développements pour cette saison.

Pouvons-nous nous attendre à quelque chose de différent ou d'inhabituel sur la voiture ?

La monoplace de cette année représente une évolution logique de celle de 2020. Nous cherchons à améliorer les performances aérodynamiques tout en travaillant autour des structures qui ont pu être réhomologuées entre cette année et l'an dernier. Certaines semblent un peu différentes, mais il s'agit davantage d'une évolution que d'une révolution.

Quelle est l'ambiance actuellement à Enstone ?

Je pense que l'atmosphère est

un peu étrange n'importe où dans le pays en ce moment. De nombreux collègues travaillent à domicile si cela est possible et nous assemblons en même temps la voiture 2021 pour la première fois. C'est déjà une période complexe quand tout se passe bien et nous ne connaissons pas vraiment un hiver traditionnel. Nous avons bien progressé sur les évolutions, mais le temps nous dira où nous nous situons exactement par rapport à la concurrence.

Comment l'équipe se prépare-t-elle au changement de réglementation en 2022 ?

Il y a énormément de travail à faire. Notre programme de développement aérodynamique est désormais de nouveau opérationnel après la pause forcée et il y a toujours eu une présence constante du bureau d'études sur ce projet. Il y a des défis sur tous les fronts, à la fois sur le plan des performances et sur celui du plafonnement des budgets, dont l'effet s'accroîtra en 2022, puis encore en 2023. Toute l'entreprise travaille pour faire entrer l'écurie dans la F1 de demain.



Rémi participe à l’engagement de Renault en Formule 1 depuis 1999. Il est actuellement responsable des groupes propulseurs développés sur le site de Viry-Châtillon en veillant à ce que ses équipes d’ingénieurs produisent un ensemble optimisé fonctionnant en parfaite harmonie avec le châssis.

Après des études d’ingénieur en mécanique à l’ESTACA, une école parisienne spécialisée, Rémi effectue sa première expérience en sport automobile en devenant ingénieur de course chez Signature en F3 lors de la saison 1998. L’année suivante, il rejoint Renault pour collaborer auprès des clients de Renault, en étant notamment l’ingénieur de course de Ricardo Zonta chez British American Racing, de Jos Verstappen chez Arrows, ou encore avec Benetton et Renault F1 Team.

Il travaille en relation étroite avec deux Champions du Monde, Jenson Button et Fernando Alonso, pilote Alpine F1 Team en 2021. Il accompagne d’ailleurs l’Espagnol dans ses deux sacres. Rémi poursuit ensuite au poste d’ingénieur de course avec Heikki Kovalainen en 2007 avant de retrouver Fernando Alonso en 2008.

Rémi prend la direction des activités piste de Renault en 2009, puis assume la responsabilité de la performance moteur en piste

auprès des écuries partenaires lors de la création de Renault Sport F1 en 2011. Présent sur toutes les courses et les séances d’essais, Rémi chapeaute le soutien apporté aux équipes propulsées par Renault, jouant ainsi un rôle clé dans les quatre titres mondiaux décrochés par Red Bull Racing durant l’ère du moteur V8.

En 2014, il est nommé directeur des opérations et encadre les équipes d’ingénieurs et de techniciens aux bancs d’essais et au département

d’assemblage de Viry. Assurant la transition en piste, il supervise également les ingénieurs détachés chez les partenaires de Renault. Depuis 2016, Rémi gère le développement du groupe propulseur de Renault, y compris le Renault E-Tech 20B utilisé cette saison, dans son nouveau rôle de directeur technique moteur.

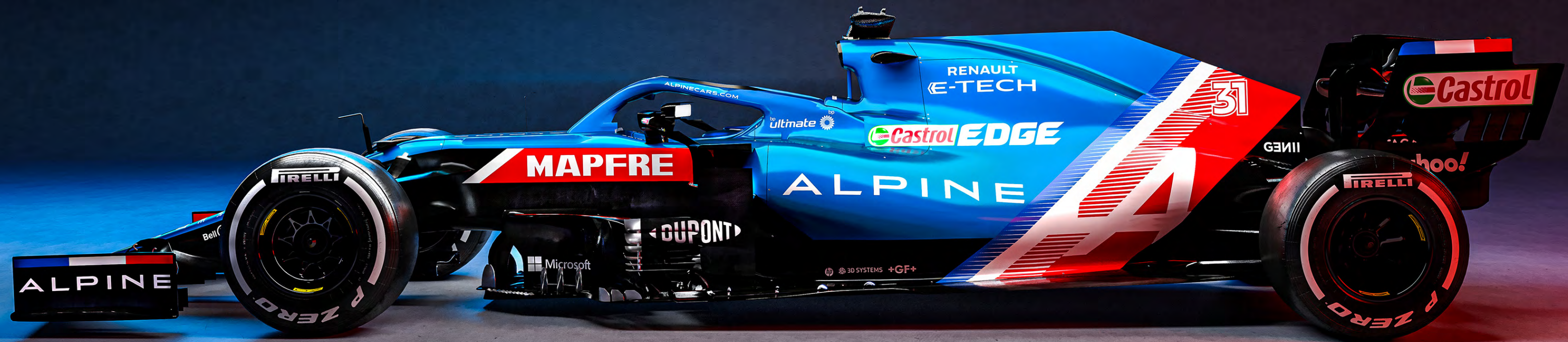
INTERVIEW

Quels sont les changements apportés au groupe propulseur 2021 ?
Pour 2021, les changements sont minimes par rapport aux spécifications des groupes propulseurs de l’an dernier comme nous nous sommes concentrés sur 2022 après avoir dû reporter d’un an notre programme initial pour 2021. Le poids minimum requis pour l’ensemble du groupe propulseur a augmenté de cinq kilogrammes dans le cadre de la réduction des coûts liés aux restrictions matérielles. Comme toujours avant une nouvelle campagne, l’objectif est de garantir notre fiabilité tout en maintenant un haut niveau de performance moteur sur chaque course. Notre but est de continuer d’intégrer le mieux possible le moteur et le châssis afin de tirer le maximum de notre ensemble.

Qu’a prévu l’équipe avec une seule évolution autorisée d’ici la fin de l’année ?
Il existe une limite au nombre d’évolutions des groupes propulseurs entre fin 2020 et fin 2021. Cela met l’accent sur l’extraction maximale et régulière des performances dès le première Grand Prix. Nous avons prévu d’introduire notre évolution R.E.20B sur la première manche du calendrier à Bahreïn. Celle-ci devrait nous permettre d’offrir des performances constantes chaque week-end.

Avec vingt-trois courses, quel défi le calendrier le plus long de l’histoire de la F1 représente-t-il tant pour l’équipe que pour le groupe propulseur ?
Nous nous sommes préparés ces derniers mois, voire ces dernières années, à prolonger la fiabilité et les performances avec davantage de courses au calendrier. L’an passé, le plan était d’avoir vingt-deux courses et nous étions prêts pour ce scénario. Cette année ne sera pas différente. Il y a vingt-trois manches au programme, nous avons bien anticipé ce défi et nous savons que notre package est déjà capable d’atteindre ce chiffre. J’ai hâte de retrouver la piste pour cette saison où la clé du résultat sportif sera, plus que jamais, de voir l’arrivée. Désormais, chaque minute de roulage compte pour que nos pilotes apprennent la voiture et en tirent le maximum dès le premier Grand Prix.

ALPINE A521



Alpine A521

Spécifications techniques

Châssis

Monocoque composite moulée en fibre de carbone et aluminium en nid d’abeilles, produite par Alpine F1 Team et conçue pour une résistance maximale et un poids minimal. Intègre le groupe propulseur Renault E-Tech 20B comme élément autoporté.

Suspension avant

Triangles supérieurs et inférieurs en fibre de carbone, agissant sur un basculeur embarqué par un système à poussoir. L’ensemble est relié à une barre de torsion et à un couple d’amortisseurs montés à l’intérieur de la partie avant de la monocoque. Pivots en aluminium et roues OZ usinées en magnésium.

Suspension arrière

Triangles supérieurs et inférieurs en fibre de carbone, agissant sur des ressorts de torsion et des amortisseurs en position horizontale au-dessus de la boîte de vitesse par l’intermédiaire d’un système de tirants. Pivots en aluminium et roues OZ usinées en magnésium.

Transmission

Boîte semi-automatique en carbone à huit vitesses + marche arrière. Système « Quickshift » pour maximiser le temps de passage des rapports.



Système de carburant

Réservoir en caoutchouc renforcé de kevlar, conçu par ATL.

Électronique

Boîtier électronique standard MES-Microsoft.

Système de freinage

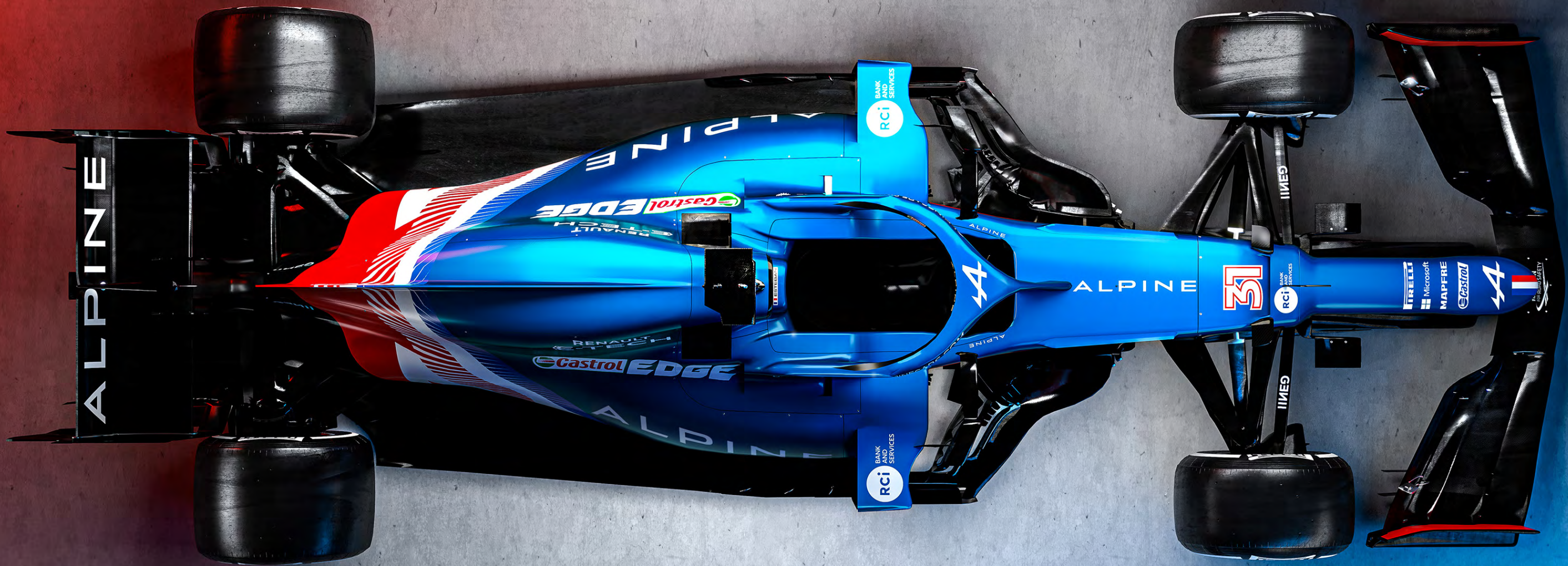
Disques et plaquettes en carbone. Étriers et maîtres-cylindres Brembo S.p.A.

Cockpit

Siège du pilote amovible en carbone composite, moulé selon son anatomie avec un harnais six points. Le volant intègre les palettes de changement de vitesse, d’embrayage et d’ajustement d’aileton arrière.

Alpine A521

Dimensions et poids



2000mm

Largeur

1550mm

Voie arrière

5425mm

Longueur

950mm

Hauteur

1600mm

Voie avant

749kg

Poids
(avec pilote, caméras et lest)

Renault E-Tech 20B

Spécifications techniques

Moteur

V6 de 1,6 l

Cylindrée

6

Nombre de cylindres

15 000 tr/min

Régime moteur maximal

Turbocompresseur unique

pression illimitée (estimée à 5 bars absolus)

Suralimentation

100 kg/h

Limite du débit de carburant

110 kg maximum

Quantité de carburant autorisée en course

V6 à 90°

Architecture

80 mm

Alésage

53 mm

Course

90 mm

Hauteur d'axe du vilebrequin

4 par cylindres, soit 24

Nombre de soupapes

Injection directe

Carburant

Renault E-Tech 20B

Spécifications techniques

Systèmes de récupération d'énergie

50 000 tr/min maximum

Vitesse de rotation du MGU-K

120 kW maximum

Puissance du MGU-K

2 MJ/tour maximum

Énergie récupérée par le MGU-K

4 MJ/tour maximum

Énergie restituée par le MGU-K

Supérieure à 100 000 tr/min

Vitesse de rotation du MGU-H

Illimitée

Énergie récupérée par le MGU-H

Divers

150 kg minimum

Poids

3 (moteurs à combustion interne, 3 turbocompresseurs, 3 MGU-H, 3 MGU-K, 2 batteries, 2 boîtiers de contrôle électronique et 8 jeux d'échappements)

Nombre de groupes propulseurs autorisés par pilote en 2020

Plus de 950 ch

Puissance totale



N O S P I L O T E S



Esteban Ocon
Pilote de course n°31



Esteban Ocon entame sa deuxième campagne au sein de l'équipe à l'occasion de la saison 2021 du Championnat du Monde FIA de Formule 1.

Après une pause d'un an, le Français a effectué un retour prometteur auréolé d'un premier podium au Grand Prix de Sakhir et disputera sa quatrième année dans l'élite en 2021. Esteban connaît bien Enstone et Viry pour avoir été le pilote de réserve de l'écurie en 2016. Avant cela, il avait été membre du Lotus Junior Team, basé à Enstone, avec lequel il a été sacré Champion d'Europe FIA de Formule 3 en 2014 avant d'être titré en GP3 Series l'année suivante.

Âgé de vingt-quatre ans, le Normand compte déjà 67 départs et 198 points à son actif depuis ses débuts au Grand Prix de Belgique en 2016. Sa meilleure qualification est une troisième place acquise en Belgique en 2018 tandis que son meilleur résultat en carrière est une deuxième position obtenue à Sakhir en décembre dernier.

17 septembre 1996
Date de naissance

Évreux, France
Place of Birth

Français
Nationalité

@OconEsteban
Twitter

estebanocon
Instagram

DATES CLÉS

2020
Désormais paru de jaune et noir, Esteban retrouve un volant sur la grille au côté de Daniel Ricciardo chez Renault DP World F1 Team. Sa saison commence bien avec une remontée de la quatorzième à la huitième place en Autriche. À Sakhir, il obtient son premier podium en F1 en réalisant une superbe prestation lui valant la deuxième position à l'arrivée avant de conclure l'année en finissant neuvième à Abu Dhabi. Esteban se classe douzième du classement général avec 62 points.

2019
Esteban est le pilote de réserve de Mercedes-AMG Petronas F1 Team en Championnat du Monde FIA de Formule 1. En décembre, il revient officiellement chez Renault en effectuant deux jours d'essais au volant de la Renault R.S.19 à Abu Dhabi.

2018
Esteban boucle sa deuxième saison complète dans l'élite chez Force India (plus tard renommée Racing Point) au douzième rang du classement général. Sur une piste séchante et piégeuse en Belgique, Esteban signe sa meilleure performance en qualifications en prenant la troisième place sur la grille derrière Lewis Hamilton et Sebastian Vettel.

2017
Pour sa première saison complète en Formule 1 avec Force India, Esteban termine huitième du championnat, le meilleur classement de sa carrière.

2016
Esteban entame l'année comme pilote de réserve Renault Sport Formula One Team. À ce titre, il participe à quatre séances d'essais libres le vendredi. Plus tard, il remplace Rio Haryanto chez Manor Racing pour prendre son premier départ en F1 à l'âge de dix-neuf ans au Grand Prix de Belgique.

Après cette campagne partielle, il obtient un volant pour une saison complète avec Force India. Entre ses débuts en Belgique et le Grand Prix du Mexique 2017, Esteban établit le record absolu du nombre d'arrivées consécutives sans abandon en F1 : vingt-sept courses.

2015
Passé en GP3 Series, Esteban évolue en support des Grands Prix de Formule 1. Il y est sacré dès sa première saison.

2014
Esteban se fait remarquer avec une superbe campagne dès ses débuts en Championnat d'Europe FIA de Formule 3. Il remporte le titre face à une concurrence relevée, où l'on retrouve Max Verstappen et Antonio Giovinazzi, désormais ses adversaires en F1. Après son triomphe, Esteban, alors pilote Lotus Junior Team, fait une apparition avec Lotus F1 Team lors de la première séance

d'essais libres du dernier rendez-vous de la saison à Abu Dhabi.

2012-2013
Après ses succès en karting, Esteban découvre la monoplace en Formule Renault Eurocup et Formule Renault Alps en 2012.

Karting
En 2006, Esteban s'engage en Championnat de France Minimes de Karting. Titré en 2007, il bat ses compatriotes Antoine Hubert et Pierre Gasly en Cadets l'année suivante avant de passer trois ans en KF3. Il s'y impose en 2010, puis termine deuxième de la WSK Euro Series en 2011.

Statistiques

67

Départs

0

Pole positions

1

Podiums

0

Victoires

198

Points

0

Meilleurs tours en course

2^e (Sakhir 2020)

Meilleur résultat

3^e (Belgique 2018)

Meilleure qualification

INTERVIEW

À quel point avez-vous hâte de représenter Alpine F1 Team ?

Je suis impatient. C'est formidable de voir tous les changements au sein de l'écurie et c'est toujours enthousiasmant de porter de nouvelles couleurs. J'ai déjà fait ma première apparition en tant que pilote Alpine au Rallye Monte-Carlo et c'était une excellente façon de commencer l'année. Je dois dire que j'adore les nouvelles couleurs et je suis fier d'avoir le drapeau français sur ma voiture. C'est génial et excitant. Je crois qu'une belle saison nous attend.

C'est votre deuxième saison avec l'équipe, vous sentez-vous plus préparé cette année ?

Je me sens beaucoup mieux préparé. Cette deuxième année avec l'équipe signifie que nous pouvons construire sur les bases de notre bonne relation de travail et c'est une excellente chose. Ce sera une voiture différente, mais la majeure partie de ses éléments vient de l'an passé et nous avons déjà travaillé sur ces aspects et

nous les comprenons. J'ai une vision d'ensemble beaucoup plus claire qu'avant ma première campagne. Mon but est d'être immédiatement plus à l'aise.

À quel point votre podium l'an passé vous a-t-il donné confiance ?

Ce podium m'a fait beaucoup de bien. C'était bien sûr l'un de mes objectifs et de mes rêves. Je voulais vraiment monter dessus, donc c'était fantastique d'y parvenir dès l'an dernier. Maintenant que nous avons coché cette case, il est évident que nous en souhaitons encore plus. Nous savons que ce sera une saison très serrée comme nos concurrents travaillent dur. Cela s'annonce intense, mais nous visons davantage de bons résultats cette année.

Avez-vous hâte de faire équipe avec Fernando ?

Je suis impatient de travailler avec Fernando. C'est formidable de voir un double Champion du Monde de Formule 1 à l'œuvre et

c'est un privilège d'être associé à lui. J'ai vraiment hâte comme je suis convaincu que nous aurons une excellente collaboration. Nous avons déjà commencé à travailler ensemble vers la fin de l'année et cela reprendra dans les jours et les semaines à venir. Tout est positif et il me tarde d'entendre ce qu'il pense de la voiture.

Que savez-vous de l'Alpine A521 ?

J'en sais déjà beaucoup puisque la plupart des éléments clés de la monoplace sont les mêmes que l'an dernier. Elle est dans la continuité de l'année passée avec un châssis identique comme l'exige le règlement. Extérieurement, il y a des changements aérodynamiques et nos équipes ont travaillé dur dessus tout au long de l'hiver. Nous allons prendre le volant de cette nouvelle version à Bahreïn avant de poursuivre son développement. Nous abordons l'année en connaissant mieux que jamais la voiture en raison de la réglementation et de la physionomie de la saison. Nous

avons essayé certains éléments pour 2021 en 2020, donc je crois que nous disposons d'une base solide. Cela m'aidera aussi à avoir de bonnes sensations d'entrée.

Que pensez-vous du calendrier F1 2021 et quelles en seront les principales difficultés ?

Il sera important, non seulement pour les pilotes, mais pour l'ensemble de l'équipe, de savoir se reposer en cas de besoin. Le calendrier s'étale sur vingt-trois semaines dans l'année, donc nous devons tous prendre soin de nous et gérer notre énergie. Les cinq dernières courses seront difficiles comme c'est à ce moment que l'on s'essoufle. Nous allons nécessairement faire de gros efforts, mais il faudra veiller sur chaque personne au sein de l'équipe.

Quels sont vos objectifs pour l'année ?

Je veux mieux commencer la saison. J'ai terminé la dernière en étant bien plus fort qu'au début.

Je veux être immédiatement à ce niveau et trouver d'autres axes d'améliorations tout au long de l'année. Je ne me suis pas fixé d'objectif spécifique sur l'année, mais le premier à titre personnel est de mieux commencer l'année.

Comment vous êtes-vous préparé cet hiver ?

J'ai connu une excellente préparation en haute altitude dans les Pyrénées. Je suis arrivé début janvier et j'ai obtenu de bons résultats lors de mes tests physiques de présaison. Pour le moment, je n'ai jamais été aussi en forme depuis longtemps. Nous avons changé certaines choses dans mon développement et tout semble bien fonctionner. J'ai également essayé de garder un avantage concurrentiel en utilisant mon propre simulateur chez moi. C'est très amusant tout en permettant d'entretenir son coup de volant.

Fernando Alonso

Pilote de course n°14



Double Champion du Monde de Formule 1, Fernando Alonso fait son retour en Formule 1 avec Alpine F1 Team en 2021, vingt ans après ses débuts dans la discipline. L’Espagnol est l’un des pilotes les plus expérimentés et titrés du sport avec 311 départs et 32 victoires à son actif.

Sa carrière est étroitement liée à celle de l’équipe. Au cours de ses deux collaborations précédentes avec Renault F1 Team de 2002 à 2006 et de 2008 à 2009, il a remporté 17 Grands Prix, 41 podiums et deux titres mondiaux pour constituer le palmarès le plus fructueux de l’écurie. En outre, Fernando a également manqué la consécration suprême de justesse en 2007, 2010, 2012 et 2013.

Au-delà de la F1, Fernando s’est donné le but de décrocher la « Triple Couronne ». Après deux succès au Grand Prix de Monaco, Fernando s’est imposé à deux reprises aux 24 Heures du Mans et a tenté d’en faire de même aux 500 Miles d’Indianapolis, la dernière marche le séparant de son objectif. Totalement polyvalent, Fernando a aussi participé au formidable exercice d’endurance qu’est le Dakar.

Cette année, Fernando revient en F1 plus affamé que jamais pour hisser Alpine F1 Team au sommet.

29 juillet 1981

Date de naissance

Oviedo (Espagne)

Lieu de naissance

Espagnol

Nationalité

fernandoalonso.com

Site internet

@alo_oficial

Twitter

FernandoAlonsoOfficial

Facebook

@fernandoalo_oficial

Instagram

DATES CLÉS

2019-2020

Prenant du recul avec la Formule 1 fin 2018, Fernando se lance l’objectif de décrocher la « Triple Couronne » du sport automobile, à savoir remporter les 500 Miles d’Indianapolis, les 24 Heures du Mans et le Grand Prix de Monaco. S’étant déjà imposé sur les deux dernières épreuves, Fernando part à la conquête des 500 Miles d’Indianapolis.

Durant ces deux années, l’Espagnol l’emporte une deuxième fois aux 24 Heures du Mans et manque de se qualifier pour les 500 Miles d’Indianapolis. Il prend également part au Dakar, dont il termine treizième. Après l’annonce du départ de Daniel Ricciardo après la saison 2020, Fernando saisit l’occasion de revenir pour une dix-huitième campagne en Formule 1 chez Alpine F1 Team.

2018

Pour la dernière saison de son premier relais en Formule 1, Fernando termine onzième du classement général et mène McLaren au sixième rang du Championnat Constructeurs.

Le double Champion du Monde atteint la cinquième place au Grand Prix d’Australie entre de nombreux tops dix lors d’une année charnière dans la reconstruction de McLaren. Au mois de juin, Fernando signe la première de ses deux victoires aux 24 Heures du Mans.

2017

Fernando et McLaren voient la malchance les empêcher de confirmer leurs bonnes performances. L’Espagnol conclut la saison au quinzième rang du

classement général et signe son meilleur résultat au Grand Prix de Hongrie, où il termine sixième avec le meilleur tour en course. Il fait l’impasse sur Monaco pour découvrir les 500 Miles d’Indianapolis. Il mène une partie de l’épreuve avant de devoir abandonner en raison d’un problème technique.

2016

Pour la deuxième année de son retour chez McLaren, Fernando se classe dixième du championnat avec une cinquième place comme meilleur résultat aux Grands Prix de Monaco et des États-Unis.

2015

Début 2015, Fernando rejoint McLaren, une équipe pour qui il avait piloté en 2007. L’Espagnol fonde de grands espoirs avec

le retour du motoriste Honda avec McLaren dans la discipline, mais le manque de fiabilité l’oblige à se contenter de la dix-septième place du classement général en fin d’année.

2014

Le règlement de la Formule 1 évolue avec le début de l’ère des moteurs V6 hybrides. Fernando dispute sa dernière saison pour la Scuderia Ferrari, mais l’équipe ne parvient pas à profiter de cette révolution technique et l’Espagnol finit sixième du championnat avec deux podiums.



DATES CLÉS

2013
Le double Champion du Monde termine deuxième pour la deuxième année consécutive derrière Sebastian Vettel et Red Bull-Renault, dominateurs en cette saison. Malgré cela, Fernando remporte deux Grands Prix, le premier en Chine et le second sur ses terres en Espagne.

2012
Fernando commence la saison sur les chapeaux de roues en se construisant une petite avance sur ses principaux rivaux au championnat. Ceux-ci parviennent toutefois à le rattraper et l'Espagnol n'a plus son destin entre les mains au départ de la dernière manche du calendrier au Brésil. Sebastian Vettel s'assure alors

assez de points pour remporter un nouveau titre devant Fernando.

2011
Pour sa deuxième année avec la Scuderia Ferrari, Fernando pousse la voiture au-delà de ses limites et signe dix podiums contre des Red Bull-Renault extrêmement compétitives. Il termine la saison au quatrième rang.

2010
Fernando quitte Renault F1 Team pour rejoindre la Scuderia Ferrari à partir de 2010. L'Espagnol connaît une première année réussie avec le Cheval Cabré puisqu'il se classe deuxième du classement général à seulement quatre points de Sebastian Vettel, couronné pour la première fois cette année-là.

Avec cinq victoires, il signe son plus grand nombre de succès en une saison depuis 2005 et 2006 avec Renault.

2009
Sans contrat à l'approche de la nouvelle année, l'Espagnol prolonge pour une saison avec Renault F1 Team. Fernando termine neuvième du championnat malgré des prestations magnifiques au cours d'une campagne où la hiérarchie est bouleversée par la révolution du règlement aérodynamique.

2008
Fernando retrouve Renault F1 Team après une première année difficile chez McLaren-Mercedes. Sa saison démarre lentement, mais l'Espagnol

marque plus de points que quiconque sur les cinq dernières courses et se hisse au cinquième rang du classement général.

2007
Après cinq années chez Renault F1 Team, Fernando est recruté par la concurrence et revêt les couleurs de McLaren-Mercedes en 2007. La saison est âprement disputée et le titre se joue lors de la finale entre son équipier Lewis Hamilton et le leader de la Scuderia Ferrari, Kimi Räikkönen. L'Espagnol manque de justesse une troisième couronne en terminant à égalité de points avec Lewis Hamilton et à seulement une unité de Kimi Räikkönen, qui est sacré pour la première fois en Formule 1.

2006
L'équipe et Fernando remportent leurs deuxièmes titres mondiaux consécutifs en Formule 1 à l'issue d'un duel mémorable les opposant à la Scuderia Ferrari de Michael Schumacher. L'Espagnol tient bon grâce au soutien de l'écurie et s'offre sept victoires pour être sacré lors du dernier Grand Prix de la saison. Il devient alors le plus jeune double Champion du Monde de F1 de l'histoire.

2005
Fernando inscrit à tout jamais son nom dans la légende d'Enstone et de Viry-Châtillon en menant l'équipe à ses premiers titres pilotes et constructeurs. Après une intense bataille face à ses rivaux, Fernando compte sept victoires, six poles et quinze podiums pour

battre le record de précocité d'Emerson Fittipaldi en devenant le plus jeune Champion du Monde de l'histoire de la Formule 1.

2004
Désormais confortablement installé dans l'équipe d'Enstone avec laquelle il évolue pour la troisième année, Fernando souligne ses progrès en terminant quatrième du championnat avec quatre podiums à son actif. Un bilan de bon augure pour l'avenir.

2001-2003
Fernando fait ses débuts en Formule 1 avec Minardi, dont il était le pilote d'essais et de réserve l'année précédente. Dès 2002, Fernando rejoint Renault F1 Team en tant que pilote d'essais officiel.

Après avoir impressionné l'équipe dans ce rôle, Fernando retrouve une place sur la grille chez Renault dès 2003. Il ne tarde pas à battre plusieurs records en devenant le plus jeune pilote à signer une pole position et à s'imposer en course. Fort de quatre podiums, il termine sixième du classement général.

Fernando Alonso
Pilote de course n°14

Statistiques

311
Départs

2
Titres mondiaux

32
Victoires

97
Podiums

22
Pole positions

23
Meilleurs tours en course

1899
Points

INTERVIEW

**Bienvenue à la maison Fernando !
Que ressentez-vous au moment de votre retour ?**
Je suis extrêmement heureux de revenir après deux ans d'absence en Formule 1. Je suis très motivé à l'idée d'ouvrir un nouveau chapitre avec Alpine et c'est vraiment fort de retrouver une équipe avec qui j'ai tant accompli. La motivation règne à Enstone et à Viry-Châtillon et nous avons tous hâte d'affronter ce qui nous attend.

Quels sont vos objectifs cette année avec Alpine F1 Team ?
Nous voulons évidemment connaître une bonne saison en nous appuyant sur ce que l'écurie a fait l'an dernier. Il y avait beaucoup de points positifs à retenir de 2020 et l'équipe était très proche de la troisième place dans un championnat extrêmement compétitif. Les trois podiums étaient bien sûr un grand pas en avant par rapport aux années précédentes, mais nous devons poursuivre sur cette lancée et faire encore mieux cette année. Il sera important de réussir cette année malgré les prochains changements de réglementation sur lesquels toutes les équipes sont déjà tournées !

Avez-vous déjà vu l'A521 et quelles en sont vos premières impressions ?
Je l'ai vue et j'ai constamment échangé avec Enstone et Viry. Les deux sites sont en pleine effervescence et nous sommes impatients de la voir en piste. Nous ne saurons pas vraiment où notre voiture se situe par rapport aux autres avant les qualifications à Bahreïn, mais nous sommes convaincus que nous pouvons réaliser une bonne saison et capitaliser sur nos performances de l'année dernière.

Avez-vous hâte de courir avec Esteban Ocon cette année ?
Je suis ravi d'évoluer au côté d'Esteban. Je l'ai brièvement affronté en 2018. Il a fait une bonne saison l'an passé et sa campagne s'est terminée sur une note positive avec son premier podium au Grand Prix de Sakhir. J'étais au sein de l'écurie sur cette course et c'est vraiment beau de la voir faire la fête. Je pense que nous sommes tous les deux extrêmement motivés et que nous pouvons former un excellent partenariat pour aider l'équipe à atteindre ses objectifs.



Guanyu Zhou occupe le poste de pilote d'essais de l'équipe pour la deuxième année consécutive.

Zhou travaillera à nouveau en étroite collaboration avec l'écurie de F1 en étant présent aux courses, aux journées de tests et aux séances de simulateur afin d'améliorer les performances en piste. Le natif de Shanghai a rejoint Enstone en 2019, l'année de ses débuts en Championnat FIA de Formule 2. Désormais fort de deux saisons d'expérience, Zhou cherchera à étoffer son palmarès dans l'antichambre de la F1 après sa première victoire acquise en Russie en septembre dernier.

DATES CLÉS

2020
Zhou dispute sa deuxième campagne en Championnat FIA de Formule 2 avec UNI-Virtuosi tout en étant membre de l'Academy et le pilote d'essais de l'écurie. Il s'impose pour la première fois dans la catégorie en Russie et monte à cinq autres reprises sur le podium pour terminer l'année au sixième rang du classement général. Zhou participe aux tests officiels d'après-saison de F1 à Abu Dhabi.

2019
En 2019, Zhou intègre la Renault Sport Academy tout en étant nommé pilote de développement pour Renault F1 Team. Auteur d'une première année prometteuse en Formule 2, il est sacré chez les débutants tout en s'offrant cinq podiums et une pole position.

2018
Zhou prend la huitième place du Championnat d'Europe FIA de Formule 3 tout en contribuant

à hauteur de 203 points au titre acquis par Prema Theodore Racing chez les équipes.

2017
Avec cinq podiums acquis au fil de l'année, Zhou boucle sa deuxième saison en Championnat d'Europe FIA de Formule 3 au huitième rang.

2016
Vice-Champion d'Italie de F4 un an plus tôt, Zhou dispute la première de ses trois campagnes

en Championnat d'Europe FIA de Formule 3. Avant cela, il se rend en Nouvelle-Zélande pour courir en Toyota Racing Series, dont il termine sixième du classement général.

2015
Pour ses débuts en monoplace, Zhou termine deuxième du Championnat d'Italie de Formule 4 grâce à une belle saison l'ayant vu signer un superbe triplé sur le légendaire Autodromo di Monza.

2007-2014
Zhou commence le karting en Chine à l'âge de huit ans. En 2012, il déménage à Londres (Royaume-Uni) afin de poursuivre ses études en parallèle de sa carrière. Il remporte l'European Junior Rotax Series et l'ABKC S1 Rotax Junior Series l'année suivante.

INTERVIEW

Avez-vous hâte de commencer votre deuxième saison au rôle de pilote d'essais ?
Je suis vraiment impatient d'y être. En étant pilote d'essais, vous passez beaucoup de temps avec les ingénieurs et vous apprenez beaucoup en étant au cœur de l'équipe. Cela veut aussi dire que je reprendrai le volant de la R.S.18 sur des séances de tests. L'an dernier, j'ai eu l'occasion d'effectuer beaucoup d'essais, de prendre mes marques et de découvrir tous les détails du fonctionnement d'une F1 et du travail des ingénieurs pour en extraire le maximum. Je

remercie l'écurie de me faire à nouveau confiance à ce poste.

Racontez-nous vos essais d'après-saison avec la R.S.20 à Abu Dhabi...
C'était une expérience incroyable. Pour la première fois, j'ai pu travailler en étroite collaboration avec l'équipe, ses mécaniciens et ses ingénieurs de course. Fernando était également à mes côtés. C'était un privilège de partager un garage avec un pilote de ce calibre et j'ai beaucoup appris de son expérience. C'était une opportunité unique et je pense que nous avons fait du bon travail. Nous avons

suivi le programme prévu pour aider l'écurie et j'ai continué, petit à petit, à développer mon pilotage.

Qu'avez-vous appris de Fernando en essais et d'Esteban durant la saison ?
Fernando m'a offert beaucoup de conseils extrêmement utiles durant la journée. J'ai pu comprendre ce qu'il aime et les atouts de la voiture actuelle. J'ai aussi réalisé à quel point il était un excellent pilote et j'ai pu copier certaines de ses actions pour progresser à titre personnel. C'était une incroyable référence pour ces essais. L'an

passé au Portugal, j'ai assisté à toutes les réunions pour avoir une meilleure image de tout ce qu'être un pilote de F1 implique : e format d'un week-end, comprendre la course, regarder les caméras embarquées... C'était également formidable d'observer Esteban ajuster ses réglages en travaillant et en interagissant avec ses ingénieurs avant de tout mettre en application en piste.

Dans quelle mesure le pilotage d'une F1 vous aide-t-il en Formule 2 ?
Quand vous passez d'une voiture plus rapide à une monoplace plus

lente, vous avez un peu plus de temps pour vous concentrer sur les petits détails. J'ai maintenant l'habitude de m'adapter à la F1 et à la F2. En Formule 2, nous n'avons pas de direction assistée, moins d'appuis, moins de puissance et des pneus différents. Dans le passé, il me fallait un temps d'adaptation pour passer de la F1 à la F2 et inversement comme les styles de pilotage sont différents et qu'elles demandent une approche différente sur une même piste. J'ai beaucoup progressé dans ce domaine l'an dernier et le saut entre les deux voitures est désormais relativement simple.

Personnel clé d’Alpine F1 Team

Alan Permane, directeur sportif
Ciaron Pilbeam, ingénieur de course en chef
Nico Cuturello, responsable des opérations piste
Matthieu Dubois, responsable de la stratégie de course
Karel Loos, ingénieur de course (Fernando Alonso)
Josh Peckett, ingénieur de course (Esteban Ocon)

Alan Permane
directeur sportif
Depuis son arrivée comme ingénieur-électronicien chez Benetton, Alan a occupé différents rôles à Enstone. L'actuel directeur sportif a ainsi contribué au premier titre mondial de Michael Schumacher en 1994. Il collabore par la suite avec Jean Alesi en 1996 et 1997 avant d'être l'ingénieur de course de Giancarlo Fisichella. En 2002, Alan accompagne Jarno Trulli, puis à nouveau Giancarlo Fisichella lors des deux couronnes acquises par l'équipe en 2005 et 2006. De 2007 à 2011, il est nommé ingénieur de course en chef par Renault F1 Team et Lotus Renault GP. Alan devient ensuite directeur des opérations piste de Lotus F1 Team jusqu'au retour de Renault en 2016.

Ciaron Pilbeam
ingénieur de course en chef
Actif en Formule 1 depuis 1998, Ciaron est l'ingénieur de course en chef d'Alpine F1 Team. Sa carrière commence dans le domaine de la dynamique des véhicules chez British American Racing. L'année suivante, il collabore étroitement avec Jock Clear en étant l'ingénieur de course adjoint de Jacques Villeneuve, Champion du Monde de F1 en 1997. Par la suite, il devient l'ingénieur de course de Takuma Sato avant de rejoindre Red Bull Racing et Christian Klien en 2006. À partir de 2007, il poursuit dans ce rôle au côté de Mark Webber pour les six années à venir. Il contribue ainsi aux neuf victoires de l'Australien et à trois titres mondiaux de l'écurie autrichienne. En 2013, il intègre Lotus F1 Team en tant qu'ingénieur de course en chef. Ciaron part occuper le même rôle chez McLaren avant de retrouver Enstone en 2017. Il y travaille désormais en étroite collaboration avec Alan Permane et l'ensemble de l'équipe technique.

Nico Cuturello
responsable des opérations piste
Travaillant pour Renault Sport Racing depuis 2012, Nico supervise les groupes propulseurs de l'équipe en piste. D'abord ingénieur d'essais pour la marque, il œuvre sur le projet destiné à répondre au nouveau règlement moteur introduit en 2014, où il rejoint les circuits pour être l'ingénieur performance dédié aux blocs de l'écurie Toro Rosso, alors cliente Renault. En 2015, il est l'ingénieur piste moteur de Max Verstappen, puis il retrouve Renault au côté de Kevin Magnussen et de Nico Hülkenberg. En 2019, il poursuit ce rôle tout en devenant responsable des opérations piste de Viry avant de superviser l'ensemble des groupes propulseurs Renault sur toutes les courses.

Matthieu Dubois
responsable de la stratégie de course
Impliqué au sein de l'écurie depuis plus de vingt ans, Matthieu est le responsable de la stratégie de course de l'équipe. Diplômé en génie mécanique de l'École Centrale de Nantes en 1997, il officie d'abord comme ingénieur chez Stena Offshore Limited. L'année suivante, il rejoint Renault en F1 en tant qu'ingénieur aux bancs, puis ingénieur d'essais piste. De 2003 à 2006, il occupe le rôle d'ingénieur d'essais en chef pour le moteur tout en poursuivant ses activités initiales jusqu'en 2007. Il se tourne ensuite vers la stratégie où il est nommé ingénieur-stratège de 2008 à 2012, puis il retrouve un poste spécifique aux groupes propulseurs en 2013. Matthieu est promu directeur des opérations piste dans le domaine entre 2015 et 2017 avant de prendre ses fonctions actuelles en 2018.

Karel Loos
ingénieur de course (Fernando Alonso)
Karel est l'ingénieur de course de Fernando Alonso après avoir occupé le même rôle auprès de Daniel Ricciardo, Carlos Sainz et Jolyon Palmer entre 2017 et 2020. Après cinq années d'études dans plusieurs écoles d'ingénieurs de son pays natal, le Belge obtient un Master en ingénierie et en gestion du sport automobile à l'université de Cranfield. En parallèle de son parcours dans le supérieur, il fait ses premiers pas dans le monde professionnel en étant ingénieur data pour PK Carsport, puis ingénieur de course pour SRT en FIA GT. En 2011, il intègre Lotus F1 Team en tant qu'ingénieur performance véhicule. Karel occupe ensuite plusieurs rôles d'opérations piste à Enstone avant de devenir successivement l'ingénieur de course de Jolyon Palmer, de Carlos Sainz, de Daniel Ricciardo lors de ses deux années au sein de l'équipe et désormais de Fernando Alonso.

Josh Peckett
ingénieur de course (Esteban Ocon)
Josh est l'ingénieur de course d'Esteban Ocon pour la saison 2021. Josh et Esteban se sont croisés pour la première fois en 2016 chez Manor, où Josh était l'ingénieur de course de Pascal Wehrlein après avoir auparavant travaillé avec Will Stevens, déjà pour l'écurie basée à Banbury. Diplômé en génie mécanique à l'Université de Sheffield en 2011, Josh assouvit sa passion de sport automobile en commençant sa carrière comme ingénieur performance chez iSport International, une structure évoluant en GP2 Series. Il collabore avec Sam Bird, Marcus Ericsson et Jolyon Palmer, puis rejoint la Formule 1 avec Marussia F1 Team en 2013, Manor en 2015 et l'équipe support de course de Renault en 2017. En 2019, Josh est promu ingénieur performance de Nico Hülkenberg avant d'occuper le même rôle auprès d'Esteban Ocon l'année suivante. Il devient l'ingénieur de course du pilote français en 2021.

Personnel clé d’Alpine F1 Team

Rob Cherry, chef mécanicien
Rob White, directeur des opérations
Matthew Harman, directeur de l'ingénierie
Dirk de Beer, responsable de l'aérodynamique
Pierre Genon, responsable des systèmes de performance

Rob Cherry
chef mécanicien
Rob est le chef mécanicien de l'écurie depuis 2016. Il fait ses débuts en sport automobile chez Arden International en 2004. Deux ans plus tard, il rejoint la F1 en devenant mécanicien dédié au train arrière de l'équipe d'essais de Renault. En 2008, il est promu premier mécanicien de l'équipe d'essais. L'année suivante, Rob occupe le même poste dans l'équipe de course avant de se montrer fidèle aux différentes identités d'Enstone jusqu'à sa nomination au rôle de chef mécanicien en 2016.

Rob White
directeur des opérations
Après avoir occupé diverses fonctions dans les activités F1 de Renault, Rob est désormais directeur des opérations et supervise principalement le développement des infrastructures à Enstone. Fort d'une riche expérience en Formule 1, il s'est rapidement spécialisé dans la production de moteurs en commençant chez Cosworth. D'abord affecté sur l'IndyCar avec nombre de victoires et de titres à son actif, il est ensuite placé en F1 en tant qu'ingénieur en chef. En 2004, il est nommé directeur technique moteur de Renault F1 Team, dont il devient directeur général adjoint un an plus tard. Rob joue alors un rôle de premier plan lors de la période la plus fructueuse de la marque marquée par les couronnes glanées en 2005 et 2006, puis des quatre sacres consécutifs remportés par Red Bull Racing avec le V8 Renault entre 2010 et 2013.

Matthew Harman
directeur de l'ingénierie
Matthew est le directeur de l'ingénierie de l'équipe après y être entré comme chef adjoint au design en septembre 2018. Matthew apporte plus de dix-huit années d'expérience dans la conception et l'intégration de groupes propulseurs. Dans ce cadre, il travaille en étroite collaboration avec les équipes de conception d'Enstone et de Viry pour développer de nouveaux concepts. Sa carrière dans l'ingénierie a commencé chez Ricardo, une entreprise automobile spécialisée dans de nombreux segments du secteur (voitures de série, véhicules utilitaires, chemins de fer et énergies propres). Il a ensuite chapeauté l'équipe d'ingénieurs du département High Performance Powertrains de Mercedes AMG durant onze ans avant de prendre la responsabilité de l'intégration du groupe propulseur et du design de la transmission pour Mercedes-AMG Petronas Formula One Team de 2011 à 2018.

Dirk de Beer
responsable de l'aérodynamique
Déjà membre de l'écurie entre 2007 et 2010, Dirk y a fait son retour comme responsable de l'aérodynamique en 2019. Durant son enfance, le Sud-Africain découvre la Formule 1 en allant voir des courses dans son pays natal. Intéressé par les détails techniques présents en F1, il étudie l'aéronautique à l'Imperial College de Londres avant de rejoindre Swift Engineering aux États-Unis. Il déménage ensuite en Europe pour travailler avec Sauber F1 Team, dont il devient l'aérodynamicien en chef. Lorsque Sauber passe sous le contrôle de BMW, il effectue en 2007 son premier passage à Enstone en tant que responsable de l'aérodynamique, un rôle qu'il conserve après le rachat d'Enstone par Lotus jusqu'en 2013. Dirk collabore alors avec Ferrari et Williams, puis revient à Enstone en vue de la saison 2020.

Pierre Genon
responsable des systèmes de performance
Responsable des systèmes de performance, Pierre collabore étroitement avec le bureau d'études, l'aérodynamique, Viry-Châtillon et l'équipe de course pour optimiser les performances de la voiture, y compris sur le plan stratégique. Diplômé en génie mécanique de l'Université de Liège et en génie aéronautique à l'Université de Cranfield, il commence sa carrière chez AP Racing à Coventry. Parti rejoindre le Subaru World Rally Team, il travaille avec Colin McRae, Richard Burns, Tommi Mäkinen ou encore Petter Solberg. En 2002, il est nommé ingénieur en chef et conquiert le titre mondial un an plus tard avec ce dernier. Pierre connaît la même réussite en Endurance avec Peugeot et contribue à la victoire du constructeur français aux 24 Heures du Mans 2009. Pierre intègre ensuite Lotus F1 Team avant de prendre ses fonctions actuelles lors du retour de Renault en F1.

ALPINE ACADEMY



ALPINE

L'Alpine Academy, anciennement connue sous le nom de Renault Sport Academy, entre dans sa sixième année d'existence et la première dans le cadre de la transition en Alpine F1 Team.

Depuis sa création en 2016, le programme n'a cessé de se renforcer d'année en année. Son objectif initial reste le même : mener un pilote de l'Alpine Academy au titre de Champion du Monde de Formule 1 avec Alpine F1 Team.

Malgré une année 2020 peu avare en défis pour l'industrie du sport automobile, l'Academy a su mettre en place un programme complet en formules de promotion et obtenir d'excellents résultats en piste et en dehors. Au-delà de leurs succès respectifs, les membres de l'Academy ont acquis une expérience précieuse grâce à plusieurs journées d'essais avec l'écurie de F1, qui en a également bénéficié dans le cadre du développement de l'équipe de course.

Cette année, l'Alpine Academy se compose de cinq pilotes. Pour sa cinquième année dans le

programme, Christian disputera sa deuxième campagne en Championnat FIA de Formule 2 avec ART Grand Prix après avoir signé deux victoires durant sa première saison. Zhou vivra sa troisième année avec l'Academy en restant avec UNI-Virtuosi Racing en F2, où il s'est imposé pour la première fois l'an passé. Récemment sacré Champion FIA de Formule 3, Oscar les rejoindra pour découvrir l'antichambre de la catégorie reine avec Prema Racing, l'équipe tenante du titre.

La promotion 2021 de l'Alpine Academy est complétée par Victor Martins, couronné en Formule Renault Eurocup, et son dauphin Caio Collet. Victor réintègre un programme auquel il avait accédé en 2018 tandis que Caio entamera sa troisième année dans l'Academy. Après s'être livré un fascinant duel l'an dernier en Eurocup, Victor et Caio seront désormais équipiers chez MP Motorsport en Formule 3.

LUNDGAARD
ZHOU
PIASTRI
COLLET
MARTINS





INTERVIEW

« L’objectif a toujours été de **préparer les pilotes** au jour où ils auront l’opportunité d’être au volant d’une F1. »

Comment évaluez-vous les ambitions de Zhou, Christian et Oscar en 2021 ?

Zhou disputera sa troisième campagne en Championnat FIA de Formule 2, Christian sa deuxième et Oscar sa première. La concurrence entre nos trois pilotes sera donc intense et nous espérons qu’ils se pousseront mutuellement vers le haut. Zhou et Christian poursuivent dans les équipes où ils évoluaient la saison passée et Oscar reste également chez Prema Racing. Cela leur offre la stabilité nécessaire pour être focalisés sur l’extraction maximum de leur package. Le but est clair : gagner le titre. Cela amène une

certaine pression, mais nous estimons que Zhou et Christian sont suffisamment expérimentés dans la discipline pour y arriver tandis qu’Oscar connaît bien cette situation après avoir remporté le Championnat de Formule 3 dans les derniers tours de la dernière course l’an dernier.

Quels sont leurs objectifs respectifs en Formule 2 ?

Zhou n’a rien à perdre et tout à gagner au moment de commencer sa troisième année en F2. Nous pensons que l’expérience accumulée ces deux dernières années l’aidera à être régulièrement

performant au plus haut niveau. Pour la première fois de sa carrière, Christian effectuera une seconde campagne dans un championnat. Depuis qu’il a quitté le karting, il n’avait fait qu’une saison dans chaque catégorie. Nous avons toute confiance en Christian pour qu’il maximise son potentiel et soit en mesure de jouer le titre. Enfin, Oscar est sur deux titres consécutifs en Formule Renault Eurocup et en Formule 3. En poursuivant son développement avec Prema Racing, nous croyons qu’il pourra prétendre au podium et à la victoire. Nos trois pilotes savent ce qui les attend dans notre écurie de Formule 1. Des

opportunités se présenteront aux plus performants d’entre eux.

Qu’en est-il de Caio et Victor en F3 ?

Nous possédons probablement le duo le plus prometteur en Formule 3 avec Caio et Victor. Nous réaccueillons Victor au sein du programme après son titre en Formule Renault Eurocup en 2020. Nous avons également vu les progrès de Caio ces deux dernières années en Eurocup et nous le pensons prêt pour la F3. Les deux se battaient bec et ongles l’an passé et nous avons le pressentiment qu’ils se pousseront dans leurs moindres

retranchements en étant associés dans la même structure. Le choix de MP Motorsport en Formule 3 a été une décision importante, prise collégialement avec les pilotes. Depuis maintenant trois ans, nous construisons avec MP Motorsport un partenariat riche en succès en Eurocup. Nous considérons que l’heure est venue d’en faire de même en F3. Nous nous attendons à de bons résultats avec l’association Caio-Victor-MP Motorsport cette année.

Comment l’Alpine Academy collabore-t-elle avec les différentes équipes ? Comme MP Motorsport en

Formule 3, nous travaillons plus étroitement que jamais avec nos partenaires Prema Racing, UNI-Virtuosi et ART Grand Prix en Formule 2. Nous continuons de grandir et de tisser des liens solides tout en mettant notre expertise et les moyens à notre disposition au service du développement et de la réussite de nos pilotes en formules de promotion.

Continuerez-vous d’utiliser l’équipe d’essais F1 pour les jeunes pilotes ?

L’objectif a toujours été de préparer les pilotes au jour où ils auront l’opportunité d’être

au volant d’une F1. Cela assure également l’entraînement de l’équipe d’essais avant qu’elle ne rejoigne l’équipe de course. Par conséquent, le programme d’essais privés de F1 sur différents circuits avec la Renault R.S.18 se poursuivra cette année pour permettre à toutes les parties impliquées d’être prêtes. L’expérience acquise dans le cadre de ce programme, mais aussi les performances et l’obtention de résultats en F2, ne pourra être que profitable aux pilotes visant une place dans l’écurie de Formule 1.

Christian Lundgaard

Championnat FIA de Formule 2 avec ART Grand Prix



Après avoir rejoint l'Academy en 2017, Christian entre dans sa cinquième année consécutive au sein du programme.

Après une première campagne prometteuse en Championnat FIA de Formule 2 auréolée de deux victoires, Christian poursuit dans l'antichambre de la Formule 1 en prolongeant sa collaboration avec l'équipe française ART Grand Prix pour la troisième saison de suite.

Le Danois a intégré l'Academy après avoir affiché une superbe pointe de vitesse aux Championnats d'Europe et du Monde de Karting. Pour ses débuts en monoplace en 2017, il remporte les titres espagnols et NEZ en Formule 4 avant de finir deuxième en Formule Renault Eurocup. Christian est ensuite promu en Formule 3, dont il se classe sixième, avant son passage en Formule 2 l'an dernier.

19

Âge

Danois

Nationalité

@lundgaardoff

Twitter

lundgaardofficial

Instagram

2

Victoires (2020)

4

Podiums (2020)

1

Pole positions (2020)

1

Meilleurs tours en course (2020)

149

Points (2020)

7^e

Championnat FIA de Formule 2 2020

6^e

Championnat FIA de Formule 3 2019

2^e

Formule Renault Eurocup (meilleur rookie) 2018

1^{er}

Championnat SMP F4 NEZ

1^{er}

Championnat d'Espagne de F4 2017

INTERVIEW

Que ressentez-vous au moment d'attaquer votre cinquième saison avec l'Academy ?

C'est vraiment positif d'être avec l'équipe depuis cinq ans. J'avais seize ans à mon arrivée, j'étais encore un enfant. Aujourd'hui, j'ai grandi, appris et mûri avec eux tout au long de ces années et je suis devenu non seulement un meilleur pilote, mais aussi un meilleur homme. J'ai tellement appris, mais il me reste beaucoup de choses à accomplir et c'est pourquoi nous continuons ensemble. Ils voient le potentiel qui est en moi, nous partageons la même passion et nous voulons atteindre le même rêve. Je suis très heureux d'être avec l'équipe, car cela représente une opportunité unique. Je suis reconnaissant envers toutes

les personnes impliquées ayant rendu cela possible.

Que pensez-vous de la saison 2021 du Championnat FIA de Formule 2 ?

Tout d'abord, je pense rétrospectivement avoir connu une année positive en 2020. Nous avons échangé avec l'équipe et nous avons conclu que nous n'avions pas exploité tout notre potentiel. Nous avons obtenu de bons résultats et, en examinant les chiffres, le bilan est meilleur qu'il ne peut le paraître. Cela démontre que nous avons les moyens de remporter le titre. Certaines choses ne se sont pas déroulées comme nous le souhaitions, ce qui n'est pas une excuse, mais nous sommes convaincus que nous pouvons y

parvenir si nous mettons toutes les pièces du puzzle en place. C'est notre objectif et notre plan pour 2021. Nous avons toutes les cartes en main pour y arriver.

Quels sont les bénéfices en étant membre de l'Academy ?

Le meilleur atout est d'apprendre à gérer la pression. C'est formidable d'apprendre à y faire face dès le plus jeune âge dans les catégories inférieures puisque cela sera utile dans toutes les disciplines. Tous les outils dont nous disposons au sein de l'Academy et de l'équipe sont autant de bénéfices. Tout est là pour nous faire progresser, comme les stages d'entraînement par exemple. Tout le monde peut en organiser un, mais le faire avec d'autres pilotes, des

coaches professionnels et tous ces petits détails en coulisses font une différence sur le long terme. Nous travaillons également en étroite collaboration avec les ingénieurs de la F1, ce qui est complètement différent des formules de promotion. Nous avons tellement d'outils visant à nous faire progresser sportivement et humainement.

Comment se déroule votre entraînement hivernal ?

Je me suis détendu à la maison durant Noël et le Nouvel An. Depuis le 2 janvier, j'ai repris un entraînement quotidien. Le Covid rend les choses un peu plus difficiles que d'habitude, mais j'ai une salle de sport chez moi et le Team Denmark aide aussi en

me donnant accès à de superbes infrastructures. Les plus proches sont à une heure de route, donc les journées sont longues et il n'y a pas beaucoup de temps pour se reposer ! J'ai également abordé d'autres aspects plus en détail. J'ai analysé des courses, examiné des rapports et approfondi des choses vues les années précédentes pour apprendre et comprendre un maximum de données. J'ai beaucoup travaillé sur la technique avec l'équipe et l'Academy avec des appels et des réunions tous les jours avec différentes personnes. Je me sens prêt et j'ai hâte que la saison commence.

Guanyu Zhou

Championnat FIA de Formule 2 avec UNI-Virtuosi Racing



Guanyu Zhou poursuit sa relation avec l’Academy pour une troisième année et sera à nouveau engagé en Championnat FIA de Formule 2 chez UNI-Virtuosi.

Après trois années en Championnat d’Europe FIA de Formule 3, Zhou a rejoint le programme en 2019. Impressionnant durant sa première campagne en Formule 2, il s’est imposé comme le meilleur débutant avec cinq podiums et la septième place au classement général final. Le potentiel pour jouer le titre en 2020 était bel et bien là, mais Zhou a vu la

réussite et ses espoirs s’échapper. Le Chinois a toutefois signé sa première victoire dans la catégorie en Russie, mais aussi cinq autres podiums lui permettant de terminer au sixième rang. Zhou a conclu l’année en s’installant au volant de la Renault R.S.20 aux essais officiels d’après-saison de Formule 1 à Abu Dhabi.

21

Âge

Chinois

Nationalité

@车手周冠宇

Weibo

gyzhou_33

Instagram

1

Victoires (2020)

5

Podiums (2020)

1

Pole positions (2020)

4

Meilleurs tours en course (2020)

151,5

Points (2020)

6^e

Championnat FIA de Formule 2 2020

7^e

Championnat FIA de Formule 2 2019

8^e

Championnat d’Europe FIA de Formule 3 2018

8^e

Championnat d’Europe FIA de Formule 3 2017

13^e

Championnat d’Europe FIA de Formule 3 2016

2^e

Championnat d’Italie de F4 2015

Que ressentez-vous avant votre troisième année au sein du programme ?

C’est formidable d’effectuer une troisième année dans l’Academy. L’équipe et moi avons d’excellentes relations et je pense que tout se passe bien. La confiance est véritablement mutuelle et nous avons bien travaillé ensemble au cours des deux années, notamment l’an dernier. En décembre, nous avons fait les essais d’après-saison en F1 à Abu Dhabi. C’était un grand moment pour moi, donc c’est un honneur de poursuivre cette aventure et de voir l’écurie continuer de croire en ma carrière et moi.

Quels sont les principaux avantages de l’Academy ?

Je dirais d’abord les opportunités au sein de l’équipe de Formule 1. La F1 est mon rêve et mon objectif.

L’équipe m’a donné l’occasion d’en prendre le volant dans mon rôle de pilote d’essais ces deux dernières années. J’ai consacré beaucoup de jours au développement de la voiture, y compris au simulateur. Tout cela m’est bénéfique pour l’avenir et me prépare dans tous les domaines. Je me sens plus prêt qu’il y a trois ans lorsque je ne disposais pas de toutes ces opportunités. Cela m’est également utile en Formule 2 comme je comprends beaucoup mieux le travail des ingénieurs.

À quel point était-ce spécial de piloter une F1 ?

C’est vraiment une expérience incroyable. Je me souviens de la première fois où je me suis installé dans le baquet d’une F1. Par exemple, le volant était assez complexe comme tout était nouveau pour moi. Désormais, je n’ai plus à y réfléchir comme

tout est déjà dans ma tête. Je sais aussi comment adapter mon pilotage entre la F2 et la F1. Les appuis, par rapport à n’importe quelle catégorie, sont d’une autre dimension. Plus je parcours de kilomètres en F1, plus cela m’aide à comprendre la voiture et les ingénieurs et ils apprennent également à connaître mes préférences.

Quels sont vos objectifs pour la saison 2021 du Championnat FIA de Formule 2 ?

J’ai d’abord beaucoup appris l’an passé. Ma malchance était assez évidente et, même si ma sixième place au classement général est un résultat correct, je n’étais qu’à quelques unités du trio de tête. Cette année, le but est de remporter le titre. L’important est de marquer les points nécessaires pour la superlicence, mais cela ne

veut pas dire que je n’attaquerai pas pour gagner le championnat. J’ai progressé sur mon pilotage et sur le plan mental l’an dernier. J’ai dû m’adapter pour rebondir après mon manque de réussite, mais je crois que tout cela m’a rendu plus fort. Cette année, je veux capitaliser sur cette expérience et mettre tout ensemble. J’espère que tout jouera en ma faveur et que nous pourrons connaître une bonne saison.

Que pensez-vous du calendrier du Championnat FIA de Formule 2 ? Nous irons sur de nouveaux circuits. J’aime cela comme tout le monde doit les découvrir. L’équipe et le pilote devront s’adapter à ces pistes et disposer d’une bonne base de réglages. Le format comporte désormais trois courses par rendez-vous, donc il sera plus important de toujours finir dans les points et d’être bien

placé sur les grilles inversées. Les qualifications seront encore extrêmement disputées et tout le monde voudra saisir sa chance. La moindre erreur se paiera cher, en particulier lors des qualifications ou de la première course comme cela pourra compromettre l’ensemble du week-end.

Comment se déroule votre entraînement durant l’intersaison ?

Je suis allé à Shanghai et tout se passe bien. Je suis un programme mis en place par l’équipe et mon physiothérapeute. Je peux faire beaucoup de choses et je n’ai pas besoin d’être sans cesse à la salle de sport. J’ai aussi fait du football, du basketball et du badminton. Cet hiver était intense entre les essais et les courses en Championnat d’Asie de Formule 3, donc je me sens plus affûté que l’an dernier !

INTERVIEW

Oscar Piastri
Championnat FIA de Formule 2 avec PREMA Racing



Oscar entame sa deuxième année avec l’Academy après avoir remporté des titres en Formule Renault Eurocup et en Championnat FIA de Formule 3 ces deux dernières années.

Né à Melbourne, Oscar possède déjà une belle expérience en ayant commencé le karting en 2011 avant de faire le saut en monoplace dès 2016. Deuxième du Championnat de Grande-Bretagne de Formule 4 en 2017, il se classe ensuite huitième de la Formule Renault Eurocup avec trois podiums à son actif. De retour en 2019, il est sacré grâce à ses sept victoires en vingt courses.

Oscar s’offre une deuxième couronne en Championnat FIA de Formule 3 avec deux succès et quatre podiums dès sa première saison avec Prema Racing. L’Australien de dix-neuf ans poursuit désormais son ascension avec la même équipe en Championnat FIA de Formule 2.

19
Âge

Australien
Nationalité

@OscarPiastri
Twitter

oscarpiastri
Instagram

2
Victoires (2020)

4
Podiums (2020)

0
Pole positions (2020)

4
Meilleurs tours en course (2020)

164
Points (2020)

1er
Championnat FIA de Formule 3
2020

1er
Formule Renault Eurocup
2019

8e
Formule Renault Eurocup
2018

2e
Championnat de Grande-Bretagne de F4
2017

INTERVIEW

Qu’avez-vous ressenti en devenant Champion FIA de Formule 3 dès votre première tentative ?
C’était incroyable d’être titré dès ma première saison en Formule 3. Avec du recul, j’ai probablement légèrement surpassé mes attentes. En début de saison, j’étais conscient que j’étais dans une équipe historiquement forte avec PREMA Racing, donc j’ai placé la barre assez haut en voulant au moins battre mes équipiers. Si j’y parvenais, je savais que je serais bien placé en fin d’année. C’était formidable et je souhaite poursuivre sur cette lancée en 2021.

Retenez-vous un moment en particulier de l’année dernière ?
Je ne peux pas n’en choisir

qu’un, donc je vais en dire deux ! Le premier était la manche d’ouverture en Autriche, où j’ai remporté ma première victoire dans la discipline. C’était un moment fort comme je n’aurais pas pu connaître de meilleurs débuts, surtout après une pause aussi longue. Il y a également eu la course à Monza, où je suis parti depuis la quinzième place sur la grille pour finir troisième. C’était probablement ma meilleure course ainsi qu’un tournant au championnat.

Quels sont vos objectifs en passant en Championnat FIA de Formule 2 avec PREMA Racing ?
C’est génial de retrouver PREMA Racing pour reprendre et construire sur nos fondations, mais je n’ai pas d’objectif précis

cette saison hormis celui de défier mon équipier comme chaque année. Je suis donc dans un état d’esprit similaire à l’année dernière. Si je parviens à le battre, j’espère être proche des avant-postes. Nous devons toutefois attendre comme il s’agit d’une catégorie imprévisible comme nous l’avons vu l’an passé.

Votre préparation et votre entraînement ont-ils évolué pour vous préparer à la F2 ?
Cette année, la voiture sera un peu plus difficile à piloter et les courses seront plus longues. Le défi sera grand, mais mon entraînement n’a pas beaucoup changé dans l’ensemble. Ces deux ou trois dernières années, je me suis vraiment efforcé d’être en bonne condition physique et je

cherche désormais à la maintenir et à la développer là où je le peux.

Vous avez également connu votre baptême en F1 avec la R.S.18. Comment était-ce ?
C’est un moment que je n’oublierai jamais. La liste de noms ayant pris le volant d’une Formule 1 est assez courte, donc je me sens privilégié d’avoir eu cette chance. La voiture en elle-même était très impressionnante, notamment le freinage. C’était l’occasion parfaite pour découvrir de nombreux aspects et apprendre tous les processus. Cela me servira dans la progression de ma carrière et j’espère avoir davantage d’opportunités de ce genre à l’avenir.

Qu’avez-vous le plus appris durant votre première année au sein de l’Academy ?
Le principal enseignement est probablement l’engagement nécessaire pour être performant à un tel niveau. C’est extrêmement intéressant d’être proche de l’équipe et d’en tirer des leçons. Je vis près de l’usine et le simple fait d’aller au gymnase d’Enstone et d’échanger avec les membres de l’écurie lorsque je ne roule pas m’a aidé à me rendre compte du niveau d’engagement requis. Cela m’a poussé à en faire encore plus pour accéder un jour à la F1.

Caio Collet

Championnat FIA de Formule 3 avec MP Motorsport



Caio entame sa troisième année au sein de l'Academy après une belle campagne l'ayant vu finir deuxième en Formule Renault Eurocup avec cinq victoires et sept podiums à son actif.

En vertu de son titre de Champion de France F4 en 2018, le Brésilien a rejoint le programme début 2019. Le natif de São Paulo avait lancé sa carrière sur les pistes de karting de son pays dès 2009 avant d'intégrer la scène européenne en 2015, année où il est nommé Rookie CIK-FIA de l'Année.

En janvier 2018, il découvre la monoplace en Championnat des Émirats Arabes Unis de Formule 4 avant sa saison couronnée de succès dans la catégorie française. Caio est ensuite promu en Formule Renault Eurocup, dont il termine cinquième en 2019, puis deuxième l'an dernier au terme d'un duel haletant l'opposant à Victor Martins.

Caio évoluera avec MP Motorsport pour sa première campagne en Championnat FIA de Formule 3.

18
Âge

Brésilien
Nationalité

@caio_collet
Twitter

caicollet
Instagram

5
Victoires (2020)

7
Podiums (2020)

3
Pole positions (2020)

4
Meilleurs tours en course (2020)

304
Points (2020)

2^e
Formule Renault Eurocup
2020

5^e
Formule Renault Eurocup
2019

1^{er}
Championnat de France F4
2018

INTERVIEW

Êtes-vous content d'effectuer une troisième année dans l'Academy en 2021 ?
Je suis très heureux de poursuivre au sein de l'Alpine Academy et je suis reconnaissant pour toutes les opportunités offertes par l'équipe jusqu'à présent. J'ai beaucoup évolué en tant que pilote lors de mes deux premières années dans l'Academy et je suis impatient de voir ce dont nous sommes capables lors de cette troisième saison.

Vous avez connu une belle année en terminant deuxième de la Formule Renault Eurocup. Qu'avez-vous le plus appris la saison dernière ?
Il y a eu de bons résultats dans cette année difficile pour tout le

monde, mais cela ne correspondait finalement pas exactement à nos objectifs puisque nous avons manqué de justesse le titre. J'ai beaucoup appris de cette expérience. Nous avons eu d'excellentes courses et j'ai signé de belles victoires et de bons podiums, mais le principal enseignement est qu'il ne faut jamais baisser les bras. Je vais m'en servir cette année et les suivantes.

Comment vous sentez-vous avant vos débuts en Championnat FIA de Formule 3 ?
J'ai vraiment hâte de commencer la saison avec MP Motorsport. La Formule 3 évolue en support de la F1, donc elle est naturellement plus observée et il faut absolument

donner le meilleur de soi chaque week-end. C'est aussi une catégorie extrêmement compétitive réunissant certains des meilleurs espoirs au monde, donc un combat intense se profile du début à la fin de la saison. Comme toujours, l'objectif sera de remporter le titre.

Comment vous entraînez-vous avant la nouvelle saison ?
Mon entraînement se déroule très bien et nous sommes actuellement en stage d'entraînement avant le coup d'envoi de la saison. Nous en faisons un chaque année avec l'Academy avant de lancer nos campagnes comme il est important d'être le plus affûté possible physiquement et mentalement.

Il me tarde de reprendre le volant et de retrouver la piste.

Faites-vous quelque chose différemment pour vous préparer à une voiture plus puissante ?
En plus de tous les entraînements physiques traditionnels, j'ai intensifié mes exercices du cou et de la nuque pour être prêt à piloter une monoplace plus rapide cette année. J'ai aussi davantage travaillé sur le plan mental. Comme nous l'avons vu l'an passé, tout peut arriver durant une saison et il faut savoir relever tous les défis qui se présentent, tant physiquement que mentalement.

Victor Martins
Championnat FIA de Formule 3 avec MP Motorsport



Victor Martins réintègre l'Academy après une pause d'un an durant laquelle il a remporté la Formule Renault Eurocup. En 2021, Victor disputera le Championnat FIA de Formule 3 avec MP Motorsport.

Présent au sein du programme en 2018 et 2019 après avoir fait sensation en Championnat de France F4, le Français a affiché une belle pointe de vitesse le menant à la cinquième place de la Formule Renault Eurocup. S'il s'est incliné de justesse face à Oscar Piastri l'année suivante, Victor s'est donné pour but de décrocher le titre avec ART Grand Prix en 2020. Avec sept victoires et sept autres podiums en vingt courses, le Francilien a atteint son objectif pour revenir dans l'Academy.

19
Âge

Français
Nationalité

victormartinsfr
Instagram

7
Victoires (2020)

7
Podiums (2020)

10
Pole positions (2020)

8
Meilleurs tours en course (2020)

348
Points (2020)

1er
Formule Renault Eurocup 2020

2e
Formule Renault Eurocup 2019

5e
Formule Renault Eurocup (troisième rookie) 2018

2e
Championnat de France F4 (meilleur rookie) 2017

INTERVIEW

Que ressentez-vous en réintégrant le programme ?
C'est incroyable, car c'était loin d'être facile en quittant l'Academy en 2020. Je n'avais plus accès aux conseils, au simulateur, aux installations, aux préparations et je ne portais plus les couleurs Renault. C'était dur à digérer, mais je suis heureux de la façon dont j'ai évolué et travaillé pour réintégrer l'Academy en 2021. Je savais que je pourrais revenir et retrouver ces précieux atouts si je faisais du bon travail en 2020. Ces dernières années, j'ai dû accepter d'aller de l'avant tout en continuant de faire le travail. Avec ce que j'ai appris au sein de l'Academy en 2018 et 2019, j'étais conscient que je devais obtenir

de bons résultats jusqu'à la fin de la saison. J'ai réussi à progresser et à franchir cette dernière marche en remportant le titre.

Êtes-vous impatient de faire vos débuts en Championnat FIA de Formule 3 ?
J'ai vraiment hâte d'y être comme cela fait longtemps que j'attends ce moment. C'est l'étape suivante dans la pyramide des formules de promotion et il me tarde d'être au début de saison. Le plus important sera de prendre du plaisir, car je dois me considérer à la fois comme un rookie et un outsider. Il n'y a pas trop de pression et je veux profiter de l'expérience de chacun au sein de ma nouvelle équipe. Je

les connais pour avoir piloté chez MP Motorsport en 2019, même si les ingénieurs et les mécaniciens ne sont pas les mêmes. Je cherche à créer un environnement positif autour de moi et à travailler autant que possible avec ceux qui m'encadrent comme l'Academy, mon équipe et ma famille. Cela sera bien d'évoluer en support des Grands Prix de Formule 1. On voit les voitures de près et nous nous rapprochons de notre but ultime. La F1 est à quelques mètres de notre paddock et ils nous observent. J'ai l'occasion de m'entourer de personnes importantes et inspirantes de l'écurie avec qui je pourrais avoir des conversations productives.

Que pensez-vous du calendrier du Championnat FIA de Formule 3 ?
C'est un calendrier prometteur avec sept week-ends de trois courses. Il faudra vite rebondir si quelque chose ne se déroule pas comme prévu. Il y a du temps pour tout analyser entre chaque manche et c'est une bonne chose pour rester concentrés. Le principal défi repose dans les trois courses par week-end et dans le fait que la pole position ne sera plus aussi importante pour réussir son meeting. C'est toujours bien d'être en pole pour démontrer son rythme en qualifications, mais il sera crucial d'être régulier pour prendre un maximum de points sur les trois courses.

Comment se passe votre entraînement en vue de ce nouveau défi ?
J'y travaille ! Je vais poursuivre mon entraînement jusqu'au début des essais de présaison. J'ai ajusté mon programme en y ajoutant plus d'endurance avec du cyclisme et de la course à pied. Il y a davantage de cardio et de renforcement du cou et de la nuque pour gérer les forces g dans les virages. Ce n'est pas évident avec la situation actuelle, mais je peux le faire en travaillant d'arrache-pied dans un centre à Paris. J'aime faire du sport, qu'importe le sport, donc j'adore cette période de l'année !



Partenaires officiels

d'Alpine F1 Team



En 1992, une équipe de designers et de spécialistes d’instruments de bord destinés à l’aéronautique s’associent autour d’un projet : créer des montres parfaitement adaptées à un usage professionnel. Leur volonté : s’inscrire dans la grande tradition horlogère suisse tout en répondant aux exigences d’hommes confrontés à des situations extrêmes. Les montres Bell & Ross répondent à quatre principes fondamentaux : lisibilité, fonctionnalité, précision et fiabilité. Ainsi, chaque détail a son sens, sa fonction. Une rigueur technique qui s’exprime à travers des lignes pures et une élégance intemporelle.



L’objectif de bp est de réinventer l’énergie pour les hommes et notre planète. Notre ambition est de devenir une entreprise neutre en carbone d’ici 2050 ou avant, pour aider le monde à atteindre la neutralité carbone. Pour plus d’informations sur notre stratégie pour atteindre ce but, rendez-vous sur bp.com.



Castrol, l’une des plus grandes marques de lubrifiants au monde, est fière de son immense héritage d’innovations accompagnant les rêves des pionniers. La passion de Castrol pour la performance et sa philosophie de travail collaboratif lui a permis de développer des lubrifiants et des graisses au cœur d’exploits sur terre, sur mer, dans les airs et dans l’espace depuis plus d’un siècle. Aujourd’hui, Castrol favorise la durabilité et la transition vers la décarbonation pour façonner les cent prochaines années. Membre du groupe BP, Castrol se destine aux clients et consommateurs des secteurs automobile, maritime, industriel et énergétique. Nos produits sont mondialement reconnus pour leur innovation et leurs hautes performances acquises via notre engagement qualitatif et technologique. Pour en savoir plus sur Castrol, rendez-vous sur castrol.com.



DuPont (NYSE : DD) est un leader mondial de l’innovation avec des matériaux et des solutions basés sur la technologie qui aident à transformer les industries et la vie quotidienne. Nos employés exploitent diverses sciences et compétences pour aider les clients à développer leurs idées et proposer des innovations essentielles sur des marchés clés, tels que l’électronique, les transports, la construction, l’eau, la santé et la sécurité des travailleurs. DuPont réunit son expérience historique dans la construction automobile, son savoir-faire en termes d’applications et de connaissances en matière de science des matériaux pour satisfaire les besoins de l’industrie d’aujourd’hui et de demain. Développé en étroite collaboration avec les partenaires industriels, le portefeuille de technologies et de solutions de DuPont se déploie sur l’ensemble du véhicule. DuPont s’associe aux constructeurs et aux fournisseurs pour relever les défis automobiles les plus complexes, en mettant l’accent sur les solutions pour la sécurité, l’allègement du poids, la durabilité et l’efficacité. En partenariat avec le sport automobile, DuPont entend codévelopper et tester des technologies de pointe sur la piste aujourd’hui et transférer ces innovations aux véhicules de route de demain. Pour plus d’informations sur les solutions de DuPont pour l’automobile, visitez dupont.com/industries/automotive. Pour plus d’informations sur le partenariat technologique entre DuPont et Alpine F1 Team, visitez racinginnovation.dupont.com.

EURODATACAR

Eurodatacar est le leader du marquage antivol automobile, agréé par les compagnies d’assurance pour la protection contre le vol depuis 1978. Eurodatacar est distribué par les plus grandes marques automobiles et leurs concessionnaires et gère plus de trois millions de véhicules. Les automobilistes inscrits chez Eurodatacar bénéficient d’une assistance technique et financière en cas de vol de leur véhicule ou d’accident.

GENII

Genii Capital est une entreprise de capital-investissement et de conseil basée au Luxembourg. Elle détient une part minoritaire de Alpine F1 Team après en avoir été propriétaire et gestionnaire de 2010 à 2015. Durant cette période, l’équipe a obtenu d’excellents résultats, battant respectivement Mercedes et McLaren en 2012

et 2013, et gagnant la réputation de meilleure écurie privée. Aujourd’hui, Genii Capital continue d’utiliser ses relations avec l’équipe pour interagir avec les leaders industriels, les leaders d’opinion, les investisseurs et acteurs clés de la finance internationale, ainsi qu’avec les acteurs de la communauté de la F1. Au sein de cet environnement d’affaires dynamique, Genii Capital soutient l’écurie en initiant un dialogue positif avec les interlocuteurs appropriés dans des secteurs tels que l’investissement durable, les groupes motopropulseurs innovants, la PropTech, le divertissement et le sport.



Depuis 1882, la raison d’être du coq sportif réside dans la proximité que la marque bleu-blanc-rouge a su créer avec les sportifs, qu’ils soient champions ou amateurs passionnés, athlètes individuels ou membres d’équipes collectives. C’est ainsi que le coq sportif imagine et confectionne aujourd’hui les tenues qui accompagnent les épreuves et les exploits des joueurs du XV de France, de l’A.S. Saint-Étienne, d’Alpine F1 Team ou des leaders du Tour de France, mais aussi de nombreux clubs amateurs et d’icônes de leurs disciplines : Yannick AGNEL, Richard GASQUET, Frédéric MICHALAK, Yannick NOAH, Clarisse AGBEGNENOU, Tony YOKA... Cette relation de confiance est fondée sur l’exigence de la qualité et de l’élégance, toutes deux garanties par un savoir-faire unique et une production française : dans le bassin aubois, près de Romilly-sur-Seine, berceau historique du coq sportif, pour tous les tissus et leur teinture, et en Lorraine pour les chaussures « fabriquées en France ». Son histoire qui rejoint celle des épopées sportives tricolores depuis plus de 130 ans en fait une marque de cœur désormais descendue dans la rue et adoptée pour un usage quotidien plus lifestyle. À travers le monde, le coq sportif rayonne aujourd’hui dans une soixantaine de pays. Cette présence internationale fait partie de son histoire : quand le footballeur argentin Diego MARADONA soulève la Coupe en 1986, il est en le coq sportif. Avec pour symbole un coq chantant un nouveau jour qui se lève, la marque transmet des valeurs positives et universelles : chaque jour, une victoire est possible !

Partenaires officiels

d'Alpine F1 Team

MAPFRE

MAPFRE est une compagnie d'assurance présente dans le monde entier. Assureur de référence sur le marché espagnol, MAPFRE est le plus grand groupe espagnol multinational d'assurances, le principal assureur multinational en Amérique latine et le sixième plus grand groupe européen du secteur d'après le volume de primes hors assurance-vie. MAPFRE emploie plus de 34 000 collaborateurs. En 2019, son chiffre d'affaires s'est élevé à près de 28,5 milliards d'euros pour un résultat net de 609 millions d'euros. Pour en savoir plus sur MAPFRE, rendez-vous sur noticias.mapfre.com.

Microsoft

Microsoft (Nasdaq : MSFT, @microsoft) favorise la transformation numérique dans une ère d'innovation stratégique. Sa mission est d'offrir à chaque personne et structure les moyens de se dépasser et en faire plus encore. Microsoft mise sur l'utilisation de ses technologies et de ses collaborateurs pour aider les entités sportives et les entreprises à relever leurs plus grands défis. En s'appuyant sur les outils d'analyse et les solutions de productivité de Microsoft, les équipes du monde entier engagent la conversation avec leurs fans, optimisent leurs performances et gèrent leurs opérations avec une technologie à la pointe de l'innovation.

PIRELLI

Fondé en 1872, Pirelli est l'un des principaux fabricants de pneumatiques au monde. Pirelli est l'unique manufacturier destiné au grand public proposant des produits pour les voitures, les motos, les vélos et d'autres services associés. Pirelli s'est positionné sur les pneus haut et très haut de gamme, caractérisés par une technologie de pointe avec plus de 3600 homologations obtenues à la faveur de partenariats avec les constructeurs automobiles les plus prestigieux de la planète. Afin d'atteindre des sommets de performance, de sécurité et de maîtrise de l'impact environnemental, Pirelli s'est toujours fortement engagé dans la recherche et le développement, domaine où l'entreprise investit 6,1 % de son chiffre d'affaires sur les produits qualifiés « high value » en 2019. Acteur majeur du monde de la compétition motorsport depuis 1907, Pirelli est le fournisseur exclusif de pneumatiques du Championnat du Monde de Formule 1™ depuis 2011. De plus, à partir de la saison 2021, Pirelli sera le fournisseur exclusif du FIA World Rally Championship, un environnement dans lequel le fabricant de pneus a déjà développé certaines de ses spécialités les plus importantes, transférées plus tard à ses produits de pneus de route réguliers.



Créée et détenue à 100 % par le Groupe Renault, RCI Banque S.A. est une banque française spécialisée dans les financements et services automobiles à destination des clients et réseaux du Groupe Renault (Renault, Dacia, Alpine, Renault Samsung Motors, Lada) dans le monde du Groupe Nissan (Nissan, Infiniti, Datsun) principalement en Europe, au Brésil, en Argentine, en Corée du Sud et sous la forme de joint-ventures en Russie et en Inde ainsi que de Mitsubishi Motors aux Pays-Bas. RCI Bank and Services est la nouvelle identité commerciale de RCI Banque S.A. depuis février 2016. Avec 3 700 collaborateurs répartis dans 36 pays, RCI Bank and Services a financé près de 1,8 million de dossiers (véhicules neufs et véhicules d'occasion) en 2019 et vendu plus de 5,1 millions de services. Les actifs productifs moyens sont de 47,4 milliards d'euros de financement à fin décembre 2019 et le résultat avant impôts est de 1 327 millions d'euros à fin décembre 2019. Depuis 2012, RCI Bank and Services a déployé une activité de collecte de dépôts dans six pays. À fin décembre 2019, le montant net des dépôts collectés représente 17,7 milliards d'euros soit près de 35 % des actifs nets de l'entreprise. Pour en savoir plus sur RCI Bank and Services : www.rcibs.com Suivez-nous sur Twitter : @RCIBS

Partenaires techniques

d'Alpine F1 Team

3D SYSTEMS

Il y a plus de trente ans, 3D Systems a apporté l'innovation de l'impression 3D à l'industrie manufacturière. Aujourd'hui, en tant que chef de file des solutions de fabrication additive, elle permet aux fabricants de créer des produits et des modèles jamais vus auparavant grâce à des flux de travail transformés. Ceci est réalisé grâce à l'écosystème de fabrication numérique de pointe de la société — composé d'imprimantes 3D de plastique et métal, des matériaux d'impression, des services de fabrication à la demande et d'un portefeuille de logiciels de fabrication de bout en bout. Chaque solution repose sur l'expertise des techniciens d'application de l'entreprise qui collaborent avec les clients pour transformer les environnements de fabrication. Les solutions de 3D Systems se destinent à toute une gamme d'applications avancées pour le prototypage à travers la production sur des marchés tels que l'aérospatiale, l'automobile, le médical, la dentisterie et les biens de consommation. Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.3dsystems.com. 3D Systems bénéficie d'un partenariat technique avec Alpine F1 Team depuis l'arrivée du premier SLA 5000 dédié au prototypage rapide à Enstone en 1998. L'usage de la fabrication additive s'est rapidement démocratisé pour satisfaire les besoins de productions de l'équipe en matière de pièces de soufflerie. Son emploi s'est désormais étendu à une variété de rôles, dont les patrons de moulage et de composants de la monoplace.



Leader mondial dans la fabrication de protections performantes, Alpinestars évolue dans les plus hautes sphères du sport automobile depuis plus de cinquante-cinq ans en s'associant aux meilleurs en F1, Formule E, WEC, NASCAR et WRC ou des événements tels que le Dakar. Cette expertise confère à son personnel technique un accès inégalé à un programme d'essais repoussant les limites de la technologie sur la piste et en dehors. Son engagement indéfectible dans l'innovation, la conception et la mise au point depuis ses installations R&D ultramodernes aux États-Unis et en Europe alimente un programme international de développement assurant à Alpinestars la pole position dans toutes les disciplines majeures. Alpinestars s'engage à fournir

des produits à la pointe de la technologie en offrant davantage de respirabilité, un confort optimal et le summum en matière de performances et de protection pour les meilleurs pilotes et équipes, dont les pilotes Alpine F1 Team Fernando Alonso et Esteban Ocon. Un but. Une vision. Découvrez-en plus sur www.alpinestars.com



Chef d'orchestre de la stratégie d'innovation de The Boeing Company, Boeing Research & Technology (BR&T) crée des technologies à l'origine des solutions aérospatiales de demain tout en améliorant les temps de cycle, les coûts, la qualité et les performances des produits et services Boeing existants. Les employés de Boeing Research & Technology travaillent en petites équipes à tous les niveaux de Boeing et ses partenaires technologiques, dont vingt consortiums internationaux de R&D, pour fournir un large éventail de solutions innovantes : des systèmes autonomes plus intelligents, des technologies avancées de structures et de matériaux, des technologies plus respectueuses de l'environnement, des technologies d'avionique, des systèmes aériens sans pilote, des processus de fabrication avancés et bien plus encore. Forts de leur collaboration fructueuse initiée il y a près de dix ans, BR&T et Enstone ont partagé et développé des technologies dans des domaines tels que la mécanique des fluides numérique, la fabrication additive et les matériaux de pointe. Formé en 2006, BR&T s'appuie sur plus de 3500 techniciens, technologues, ingénieurs et scientifiques à travers le monde. Dans cette quête d'innovation avec leurs partenaires, ils tentent de résoudre les défis les plus complexes de l'industrie aérospatiale en menant notamment la recherche et le développement technologique dans douze centres de recherche Boeing en Australie, au Brésil, en Chine, en Corée du Sud, en Europe, en Inde, en Russie et aux États-Unis (dont l'Alabama, la Californie, le Missouri, la Caroline du Sud et l'État de Washington).

ELYSIUM

Elysium fournit des solutions de géométrie 3D extrêmement performantes et sophistiquées permettant la conversion multi-CAO, la migration, l'optimisation et la validation de données de conception, l'analyse qualité des données, le suivi des modifications techniques et d'autres outils garantissant d'extraire la meilleure consommation de données de qualité 3D au niveau de l'entreprise. Leader de son secteur depuis trente-sept ans, Elysium repousse les limites du possible dans le monde de la collaboration et de la qualité des données CAO. Chez Alpine F1 Team, la pression est énorme pour obtenir des simulations de pointe lors des cycles de conception et réaliser des améliorations extrêmement rapides tout en collaborant avec de multiples divisions et fournisseurs utilisant la CAO, la FAO et l'IAO avant l'échéance représentée par chaque course. C'est précisément à ce niveau, et pour relever chaque jour le défi technologique extrême de la F1, qu'Elysium est un partenaire fiable d'Alpine F1 Team depuis dix-neuf ans.

+GF+

GF Machining Solutions est le leader mondial des fournisseurs de machines-outils, de solutions d'automatisation à haute productivité et de services de support après-vente de pointe. Les solutions de l'entreprise, combinées au dynamisme et à l'expérience de son personnel, en font le partenaire technique de référence dans la conception d'outils, de moulage et de matrices de précision employés dans plusieurs secteurs technologiques à forte valeur ajoutée. GF Machining Solutions offre une vaste gamme de machines-outils s'enrichissant constamment. La gamme de produits s'étend des machines d'électro-érosion et des centres de fraisage à haute vitesse et à haute performance (avec systèmes de fixation et de palettisation) aux machines de texturation laser en 3D, services, pièces détachées, consommables et solutions d'automatisation. Un ensemble complet de services à la clientèle complète son offre. Les EDM et fraiseuses cinq axes GF Machining Solutions permettent aux ingénieurs d'Alpine F1 Team de repousser les limites dans leur domaine grâce à une approche radicale dans la conception, la fabrication et le choix stratégique des matériaux de composants destinés aux monoplaces.

Partenaires techniques

d'Alpine F1 Team



Basée en Californie, HP est l'une des plus grandes entreprises technologiques au monde. En s'appuyant sur l'expertise de plus de 55 000 collaborateurs, HP Inc. crée une technologie qui améliore la vie de chacun, partout. Grâce à leurs gammes de systèmes personnels, d'imprimantes et de solutions d'impression 3D, les ingénieurs HP découvrent des solutions novatrices pour faire face aux défis de demain.



- Pour des médicaments plus efficaces : les technologies et l'expertise de PerkinElmer ont contribué à la mise au point de 22 nouveaux médicaments thérapeutiques.
- Pour des bébés en meilleure santé : Nos technologies de dépistage néonatal ont permis de dépister plus de 650 millions de bébés dans le monde pour diverses maladies mortelles, les aidant ainsi à prendre un meilleur départ dans la vie.
- Pour un meilleur traitement : Grâce à nos progrès en matière de technologie d'imagerie numérique, nous améliorons plus d'un million de vies chaque année grâce au traitement du cancer.
- Pour un environnement plus propre et plus sûr : Nos instruments et solutions analysent 1 093 milliards de litres d'eau par an pour fournir de l'eau potable à un milliard de personnes.
- Pour une alimentation plus sûre : 220 millions de tonnes de blé sont analysées chaque année pour en déterminer la qualité de la chaîne d'approvisionnement mondiale en céréales.
- Pour des décisions scientifiques plus éclairées : Déployer des licences Spotfire dans plus de 300 entreprises afin que les chercheurs puissent mieux saisir et visualiser les informations.
- Pour une plus grande efficacité : Notre équipe de services OneSource gère les actifs de plus de 8 000 laboratoires dans le monde entier.

Depuis plus de 20 ans, l'équipe de F1 d'Enstone utilise les technologies PerkinElmer pour garantir la sécurité, la qualité et l'intégrité des composants. Grâce à notre partenariat technique avec Alpine F1 Team, un laboratoire scientifique PerkinElmer dédié fonctionne dans les installations d'Enstone. Les dernières technologies PerkinElmer d'analyse thermique, de spectroscopie infrarouge et d'imagerie sont utilisées pour maintenir une surveillance proactive, prévenir d'éventuelles pannes, assurer une qualité fiable et des performances améliorées des composants des voitures de course d'Alpine F1 Team.

SIEMENS

Siemens Digital Industries Software est un moteur de la transformation pour accroître le potentiel des entreprises numériques tournées vers l'ingénierie, la production et la conception électronique de demain. La gamme Xcelerator aide les entreprises de toutes tailles à créer et à exploiter des jumeaux numériques leur offrant de nouvelles perspectives, opportunités et niveaux d'automatisation pour stimuler l'innovation. Depuis plus de dix ans, Alpine F1 Team emploie les solutions de Siemens dans la conception et la fabrication des pièces en matériaux composites avant-gardistes, en particulier ceux en fibre de carbone. Les ingénieurs d'Enstone utilisent le logiciel Fibersim pour fortement diminuer les délais de conception et de production tout en améliorant la précision de leurs éléments faits de composites. Ces derniers représentent 85 % des monoplaces de l'écurie, mais seulement 20 % de leur poids. Pour plus d'informations sur les produits et services de Siemens Digital Industries Software, rendez-vous sur www.sw.siemens.com ou suivez-nous sur LinkedIn, Twitter, Facebook et Instagram. Siemens Digital Industries Software – Là où se rencontrent aujourd'hui et demain.

yahoo!

Yahoo est un portail appartenant à Verizon Media pour découvrir les sujets qui vous plaisent parmi les actualités, le divertissement, les sports et les finances. D'expériences en réalité augmentée à la publicité et à la technologie de contenus, Verizon Media révolutionne la prochaine génération de création de contenus dans un monde connecté en 5G. Nous créons de nouvelles manières de se connecter pour nos partenaires partout dans le monde.

Fournisseurs officiels

d'Alpine F1 Team



Le Global Center for Automotive Performance Simulation fournit des modèles précis et abordables dans le cadre du développement virtuel pour l'industrie des transports. Notre groupe de simulation, dont l'expérience va du développement de modèles mathématiques à la conception graphique en passant par la mécanique des pneus, est un élément important de la réussite de nos modèles. Ceux-ci, qu'il s'agisse de pneus, de véhicules et d'environnements, sont à la fois créés à partir des bases de données des clients et des tests physiques effectués dans nos propres installations possédant le Flat-Trac indoor le plus performant au monde. Notre expertise en essais physiques a mené à la recherche et à la découverte de nouvelles méthodes de modélisation de produits finis pour nos clients, dont les principaux constructeurs automobiles, les manufacturiers de pneumatiques et les équipes engagées en sport automobile. Ceux-ci ont utilisé nos modèles et nos services d'essais pour améliorer leurs performances dans le comportement de leurs véhicules, les technologies de véhicules autonomes et de nombreux autres aspects des simulations de transport. Collectivement, notre vaste expérience dans le contrôle du développement, la simulation des véhicules, la création de modèles et l'interprétation de données physiques peut guider toutes les entreprises de l'industrie vers l'excellence.



Fabricant français d'adhésifs depuis 30 ans, le groupe HEXIS est mondialement reconnu pour la qualité de ses films adhésifs à destination des professionnels de la communication visuelle, de la personnalisation et de la protection de surfaces. HEXIS apporte tout son savoir-faire et met un point d'honneur à développer de façon innovante des gammes de produits adhésifs répondant aux exigences des marchés les plus techniques que sont les industries automobile, ferroviaire, aéronautique et nautique, les transports publics, l'affichage urbain, la décoration d'intérieur et le textile. La collaboration agile entre HEXIS et Alpine F1 Team révèle la parfaite synergie entre l'ingénierie industrielle et le besoin d'excellence et de performance technologiques exigé par le sport automobile. Retrouvez l'univers et toute l'actualité d'HEXIS sur www.hexis-graphics.com. HEXIS est présent sur les réseaux sociaux LinkedIn, Twitter, Instagram, Facebook & YouTube.



Jabil (NYSE : JBL) propose des solutions de production intégrant des services complets de conception, de fabrication, d'approvisionnement et de gestion de produits. Conjuguant la puissance de plus de 200 000 personnes dans 100 installations réparties stratégiquement autour du monde, Jabil simplifie la complexité et crée de la valeur dans un large éventail de secteurs pour favoriser l'innovation, la croissance et le succès de ses clients. Pour plus d'informations, rendez-vous sur jabil.com.



Matrix Fitness, fournisseur de solutions intégrales, est la division commerciale de Johnson Health Tech. Matrix forme une gamme complète d'équipements cardiovasculaires et de musculation premium destinés aux clubs et salles de sport. Il y a près de douze ans, Renault Sport a été le premier partenaire commercial de Matrix. Cette relation s'est maintenue et affirmée au fil des ans, Matrix fournissant le matériel fitness du centre technique de l'équipe au Human Performance Center (HPC), un espace dédié aux sciences du sport à Enstone.



Material Handling GmbH, une entreprise du KION Group, est l'un des leaders mondiaux des chariots élévateurs et matériels d'entreposage ainsi qu'un fournisseur de solutions et de services d'automatisation pour l'intralogistique. Sa gamme complète comprend des chariots élévateurs diesel et électriques et des équipements d'entrepôt. Pour les périodes saisonnières ou les pics inattendus de demande, Linde (UK) Forklift Hire possède une flotte de plus de dix mille camions des plus modernes. Basée à Basingstoke, la division britannique de manutention des matériaux de Linde s'appuie sur dix-huit centres de service client. Son équipe de cent vendeurs expérimentés et de plus d'un millier d'ingénieurs qualifiés sert plus de 50 000 clients à travers le Royaume-Uni. Basée à Basingstoke, la division britannique de manutention des matériaux de Linde s'appuie sur neuf succursales nationales et dix-huit centres de service client. Son équipe de cent vendeurs expérimentés et de plus d'un millier d'ingénieurs qualifiés sert plus de 50 000 clients au Royaume-Uni.

Fournisseurs officiels

d'Alpine F1 Team



Le Groupe Mecachrome, est un leader mondial dans la Mécanique de Haute Précision. Depuis 80 ans, Mecachrome est un acteur incontournable dans la conception, l'ingénierie, l'usinage et l'assemblage de pièces et d'ensembles de haute précision, destinés aux domaines de l'aéronautique, de l'automobile, du sport automobile, de la défense et de l'énergie. Grâce à son savoir-faire industriel et sa technologie de pointe, Mecachrome s'est forgé une réputation internationale d'intégrateur de rang un auprès de ses clients parmi lesquels figurent : Airbus, Boeing, Bombardier, Dassault, Ferrari, Renault Sport / Alpine, Safran, Stelia, Spirit, Porsche, Rolls Royce. Mecachrome possède 11 sites de production dans le monde et emploie plus de 2300 salariés. www.mecachrome.com.



Avec une part de marché proche de 80 %, Volume Graphics est leader du logiciel de tomographie industrielle comme l'a reconnu le cabinet international de conseil et d'étude de marché Frost & Sullivan en lui remettant le Prix Market Leadership du secteur en 2018. Aujourd'hui, un large panel de clients venant de l'industrie automobile, aérospatiale ou électronique fait confiance aux solutions de Volume Graphics pour l'assurance qualité lors du développement produit et de la production. En choisissant Volume Graphics, vous vous appuyez sur une expérience de plus de vingt ans dans le domaine de l'édition de logiciels pour les tests non destructifs basés sur la tomodensitométrie industrielle. Depuis 2020, Volume Graphics fait partie de Hexagon. Hexagon est un leader mondial des solutions de capteurs, logiciels et systèmes autonomes.



Avec plus de 54 000 véhicules vendus en 2019 en France et à l'international, Renault Trucks est l'un des leaders mondiaux du poids lourd. Les 10 000 collaborateurs de notre entreprise exercent des métiers liés à la conception, la production, et la commercialisation de camions et de services. Héritier de plus d'un siècle de savoir-faire français du camion, Renault Trucks a conservé, depuis 1894, son siège en France, où sont conçus et fabriqués l'ensemble de ses camions de moyen et haut tonnage. Nous proposons également un ensemble de services tels que des solutions de financement et d'assurance, des solutions d'anticipation de maintenance, d'optimisation de la consommation de carburant et la fourniture de pièces de rechange.



L'entreprise japonaise Roland DG révolutionne l'impression numérique et les technologies de machines-outils depuis plus de trente-cinq ans. Aujourd'hui leader des imprimantes avec fonction de découpe, Roland DG fournit un large éventail d'équipements fiables et polyvalents répondant aux besoins de milliers d'entreprises dans le monde, dans des secteurs aussi divers que l'impression commerciale, la conception graphique ou le sport automobile pour n'en citer que quelques-uns. Outre une riche sélection d'imprimantes et de tables de découpe, Roland propose une vaste gamme de graveurs et machines de modélisation/fraisage 3D réputées pour leur fiabilité ainsi que des imprimantes UV, des découpeuses laser et des dispositifs d'impression vestimentaire. Tous ces appareils bénéficient d'un service de garantie inégalé, une raison de plus de faire confiance à Roland DG.



Depuis 2008, Trak Racer élabore des accessoires gaming haut de gamme. Les produits Trak Racer sont réalisés à partir de matériaux de grande qualité et construits sur des bases solides et durable dans le temps. Ceci permet à Trak Racer d'offrir des garanties produites plus longues sur ses produits. Depuis 2020, Trak Racer est partenaire de Alpine F1 Team et ensemble, les deux marques vont continuer de développer des produits innovants.

Calendrier 2021 du Championnat du Monde FIA de Formule 1

Bahreïn
Sakhir
28 mars

Italy
Imola
18 avril

TBC
TBC
2 mai

Espagne
Barcelone
9 mai

Monaco
Monte Carlo
23 mai

Azerbaïdjan
Bakou
6 juin

Canada
Montréal
13 juin

France
Le Castellet
27 juin

Autriche
Spielberg
4 juillet

Grande-Bretagne
Silverstone
18 juillet

Hongrie
Budapest
1 août

Belgique
Spa-Francorchamps
29 août

Pays-Bas
Zandvoort
5 septembre

Italie
Monza
12 septembre

Russie
Sochi
26 septembre

Singapour
Singapour
3 octobre

Japon
Suzuka
10 octobre

États-Unis
Austin
24 octobre

Mexique
Mexico
31 octobre

Brésil
São Paulo
7 novembre

Australie
Melbourne
21 novembre

Arabie Saoudite
Djeddah
5 décembre

Abu Dhabi
Yas Marina
12 décembre

Retrouvez-nous



@AlpineF1Team



@AlpineF1Team



@AlpineF1Team



@AlpineCars

ALPINECARS.COM

