

Alain Prost, fils de Marie-Rose Karatchian & André Prost : 6 épisodes de 26 minutes sur Canal +

51 victoires en Grand Prix, 4 titres de Champion du Monde : le plus grand pilote (Mac Laren) de F1 français

Aujourd'hui Il veut laisser une trace :

La série sur Canal + s'attarde sur ses débuts : *« Avec l'âge, avec le temps, je voulais laisser une trace, j'avais envie de partager. C'est un peu simpliste de le raconter comme ça, c'était bien entendu beaucoup plus compliqué, beaucoup plus magique parce qu'il faut voir dans les détails comment ça se passe. Quand je dis que c'est la période dont je suis le plus fier..*

Après, le reste, ça devient presque du banal : la course, la compétition, même si ça a été magique. »

sources : Motorsport , Canal +

Alain Prost, né le 24 février 1955 à [Lorette](#) dans le département de la [Loire](#), est un [pilote automobile français](#). Quadruple [champion du monde des pilotes](#) de [Formule 1](#) en [1985](#), [1986](#), [1989](#) et [1993](#), victorieux de 51 Grands Prix de Formule 1 pour 199 départs entre 1980 et 1993, celui que l'on surnomme « Le Professeur » est considéré comme l'un des plus grands pilotes de l'histoire du [sport automobile](#). [Michael Schumacher](#) a été le premier à dépasser le total record de 51 victoires que Prost détenait depuis 1993, à l'occasion du [Grand Prix de Belgique en 2001](#). En 1999, Prost a reçu les World Sports Awards du siècle

dans la catégorie sport automobile. Sa rivalité au sommet avec [Ayrton Senna](#) fait partie des grandes heures de la Formule 1 au tournant des années 1980 et 1990. Il demeure le seul pilote de l'histoire à devenir champion du monde par deux fois en battant son équipier champion du monde en titre ([Niki Lauda](#) en 1985 et Ayrton Senna en 1989). Il est également le seul champion du monde français de Formule 1, et son palmarès (51 victoires, 33 pole positions, 41 meilleurs tours, 106 podiums, 2 683 tours en tête) le voit figurer sur un plan statistique parmi les cinq meilleurs pilotes de l'histoire.

Prost découvre le karting à l'âge de 14 ans lors de vacances en famille. Il progresse dès lors, dans les rangs juniors du sport automobile, remportant les championnats de France de Formule 3 et d'Europe, avant de rejoindre l'équipe McLaren de Formule 1 en 1980 à l'âge de 24 ans. Il termine sixième et dans les points à l'occasion de son premier Grand Prix [disputé en Argentine](#), accroche son premier podium sur le même circuit un [an plus tard](#) et sa première victoire en course lors du [Grand Prix de France 1981](#), pilotant pour l'écurie [Renault](#). En 1983, il passe à deux points d'un premier titre mondial, face à [Nelson Piquet](#) et sa [Brabham](#). Il est engagé par [Ron Dennis](#) pour revenir chez [McLaren](#) et échoue d'un demi-point [pour le titre 1984](#) que s'adjuge son coéquipier [Niki Lauda](#). Alain Prost atteint son but [la saison suivante](#), où il est sacré à deux courses de la fin, devenant le premier champion du monde français de Formule 1.

Au cours des années 1980 et au début des années 1990, Prost se construit un palmarès très important au prix de nombreuses rivalités, de [René Arnoux](#) à ses débuts, à Nelson Piquet, Niki Lauda ou [Nigel Mansell](#) par la suite ainsi que bien sûr principalement avec Ayrton Senna. En 1986, lors de la dernière course de la saison disputée en [Australie](#) sur le [circuit d'Adélaïde](#), il bat Mansell et Piquet pilotes d'une [Williams](#) pourtant bien plus véloce au terme d'une course spectaculaire durant laquelle il fait le choix de poursuivre malgré des pneus abîmés, risquant également la panne sèche, pour remporter en même temps que la course, son second titre mondial. L'arrivée de Senna chez McLaren en 1988 bien que souhaitée par Prost, marque le début d'une rivalité historique qui durera plusieurs années dont certains dénouements seront très controversés, parmi lesquels une collision lors du [Grand Prix du Japon en 1989](#) qui donne à Prost son troisième titre de champion du monde des pilotes.

Il rejoint alors la [Scuderia Ferrari](#) et la lutte pour le titre entre les deux rivaux se dénoue au même endroit [le 21 octobre 1990](#), où un nouvel accrochage dès le

premier virage permet à Senna d'enlever le titre. Avant la fin d'une [saison 1991](#) sans victoire, Prost est licencié par Ferrari pour avoir critiqué publiquement l'équipe. Au terme d'un congé sabbatique en 1992 au cours duquel il n'a de cesse de préparer son retour, Prost rejoint l'écurie Williams, incitant de fait, le champion en titre des pilotes Mansell à partir pour le championnat américain de CART. Au volant d'une [voiture très compétitive](#) et très en forme malgré ses 38 ans, Prost remporte le [championnat de 1993](#) et se retire dans la gloire d'un quatrième titre mondial et adoubé par son rival de jadis, Ayrton Senna qui signe à ce moment la paix des braves quelques mois avant son [tragique décès sur le circuit d'Imola](#).

Par la suite, Prost reste impliqué dans le monde de la Formule 1 en collaborant notamment avec Mercedes qui motorise son écurie de cœur [McLaren](#) à partir de 1995. Deux ans plus tard, en 1997, Prost rachète pour un montant de douze millions d'euros, l'équipe française [Ligier](#), qu'il renomme [Prost Grand Prix](#) jusqu'à sa faillite en 2002 et malgré des débuts prometteurs. De 2003 à 2012, il participe régulièrement au [Trophée Andros](#) de courses sur glace dont il remporte le titre à trois reprises.

Toute sa carrière durant, Prost a usé d'un style souple et détendu au volant, prenant ouvertement exemple sur des pilotes tels que [Niki Lauda](#), [Jackie Stewart](#) et [Jim Clark](#). Il est surnommé « le professeur » en raison de son approche intellectuelle de la course et bien qu'il ne s'agisse pas d'un [sobriquet](#) qu'il aime particulièrement, il admet plus tard que c'est un résumé approprié à son approche de la course. Démontrant une habileté à préparer sa voiture pour les conditions de course, Prost préserve souvent ses freins et ses pneus tôt dans la course, les laissant plus frais pour prendre le dessus dans les derniers tours.

Il a en outre, apporté son expertise en étant commentateur et consultant à la télévision, a engagé l'écurie [Renault-e.dams](#) dans le [Championnat de Formule E FIA](#) et est de juillet 2019 à janvier 2022 directeur non exécutif de [Renault F1 Team](#) devenue Alpine en [2021](#), après avoir été son conseiller spécial.

Biographie

Jeunesse et débuts en compétition

Alain Marie Pascal Prost, fils d'André Prost et Marie-Rose Karatchian (née en France d'origine arménienne)¹, est né le 24 février 1955 à [Lorette](#)², une ville située à une dizaine de kilomètres de [Saint-Chamond](#) dans la [Loire](#), où il a vécu toute son enfance et adolescence avec son frère aîné Daniel Prost. Ses parents travaillent ensemble dans les « Établissements Prost, meubles de style » qui confectionnent les parties métalliques de tables et de chaises³. Adolescent il pratique de nombreux sports tels que le [football](#). Il envisage une carrière de professeur de [gymnastique](#) ou de footballeur professionnel avant de découvrir le [karting](#) à l'âge de 14 ans durant des vacances familiales sur la [Côte d'Azur](#). La scène se déroule sur le parking de la Siesta, à [Antibes](#), où son frère Daniel atteint d'une tumeur au cerveau et fan de cette discipline, lui propose de l'accompagner⁴. C'est avec un bras dans le plâtre, dû à un exercice à la [poutre](#), qu'il remporte la course improvisée alors qu'il est parti en dernière position. Cet événement est déterminant pour sa future carrière sportive⁵.

Prost remporte de nombreux titres dans sa jeunesse. En [karting](#), il est d'abord champion d'Europe junior et champion de France junior en 1973⁶. L'année suivante, il devient champion de France senior de karting⁶. Il effectue par la suite son service national à [Bitburg](#) (51^e régiment d'artillerie) et [Trèves](#) ([51^e régiment de transmissions](#)) et doit partager son temps entre sa passion pour le sport automobile et l'armée⁵. En 1975, il abandonne le kart pour se consacrer à l'automobile. Il s'inscrit à l'école de pilotage Elf Winfield, du circuit du Castellet, et gravit un à un tous les échelons menant à la [Formule 17](#) : il est lauréat du [Volant Elf](#) en 1975 puis, avec une domination écrasante (il remporte douze courses sur treize) en [Formule Renault](#) française remporte les championnats d'Europe Formule Renault en 1977⁶. Il gagne ensuite les titres de champion de France et [d'Europe](#) de [Formule 3](#) en 1979 et gagne notamment le [Grand Prix de Monaco de Formule 3](#) synonyme, à l'époque, de tremplin vers la [Formule 18](#). Fin 1979, au terme d'une saison qui voit certains grands noms de la discipline, tirer leur révérence, Prost effectue ses premiers tours de roue en [Formule 1](#) sur une [McLaren](#) à l'occasion d'un test comparatif avec l'espoir américain, [Kevin Cogan](#)⁹. Alain Prost subjugué le directeur de l'écurie [Teddy Mayer](#) en réalisant de meilleurs temps que [John Watson](#), le pilote titulaire de l'écurie, ce qui lui vaut d'être recruté pour la saison suivante^{10,11}.

Débuts en Formule 1 avec McLaren



Alain Prost pilote une [McLaren M30](#) à la fin de la saison 1980.

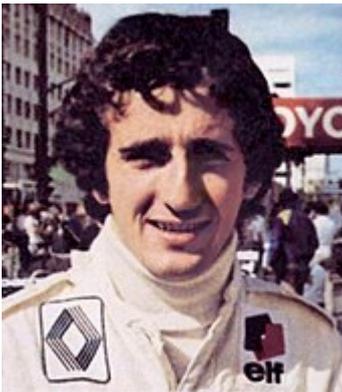
Alain Prost dispute sa première course en catégorie reine le 13 janvier 1980, sur le [circuit Oscar Alfredo Galvez](#) à [Buenos Aires](#) à l'occasion du [Grand Prix d'Argentine](#), au cours duquel il surprend en terminant dans les points, au sixième rang d'une course dominée par l'Australien [Alan Jones](#)¹². Les courses suivantes lui permettent de s'affirmer comme l'un des pilotes les plus prometteurs de sa génération, mais il doit cependant composer avec la médiocrité de son matériel qui ne lui permet pas de lutter régulièrement avec les meilleurs. Cinquième dès le Grand Prix suivant au [Brésil](#)¹³, sa saison est ensuite émaillée par de nombreux abandons. Ainsi en [Afrique du Sud](#), une rupture mécanique en pleine séance d'essais qualificatifs provoque un accident au cours duquel il se blesse au poignet. De son stand, il assiste le lendemain au premier triplé français de l'histoire du championnat du monde de Formule 1, composé de [René Arnoux](#), [Jacques Laffite](#) et [Didier Pironi](#)^{14,15}. Cet évènement contribue à le faire réfléchir à un changement d'écurie. À [Monaco](#), il abandonne après un carambolage au départ causé par la [Tyrrell](#) de [Derek Daly](#) alors qu'il avait réalisé le dixième temps aux qualifications, très loin devant son équipier Watson non qualifié¹⁶. Il marque encore le point de la sixième place en [Grande-Bretagne](#) au volant de la [McLaren M29](#)¹⁷. Au cours de la saison, les mécaniciens de McLaren le surnomment « The Little Frog » et griffonnent « Tadpole »¹⁸. En fin de saison, Prost est chargé de tester la [McLaren M30](#) tandis que son équipier conserve une M29. Il termine septième en [Autriche](#), puis sixième aux [Pays-Bas](#) et septième en [Italie](#)^{19,20}. Il remonte jusqu'à la quatrième place au [Canada](#) (potentiellement la troisième car la Ligier de Pironi, alors seconde, sera ultérieurement pénalisée d'une minute) avant d'abandonner, une casse mécanique ayant entraîné une sortie de route²¹. Mais lors de la dernière course, aux États-Unis, un accident scelle le sort de la M30. À la fin de la saison, Prost est seizième du classement des pilotes avec cinq points²². Fin 1980, malgré l'arrivée chez McLaren d'une nouvelle et ambitieuse équipe dirigeante avec à sa tête [Ron Dennis](#), Prost résilie son contrat de deux ans et rejoint l'écurie française [Renault-Elf](#) malgré des offres de la [Scuderia](#)

[Ferrari23](#).

La période est marquée par de grands changements, des tensions et de rivalités internes entre la [FISA](#) du président français [Jean-Marie Balestre](#) soutenue par les constructeurs français ainsi que Ferrari et la [FOCA](#) dirigée par [Bernie Ecclestone](#) qui n'arrivent pas à se mettre d'accord quant au partage entre autres, du marché économique de la Formule 1 ainsi que des aspects sécuritaires. Le transfert de Prost, considéré comme le meilleur espoir français, chez Renault dont la fiabilité du moteur turbo, (longtemps moquée) est enfin prouvée, fait l'objet d'un certain retentissement et fait naître l'espoir de voir enfin un pilote français champion du monde, qui plus est dans une écurie à 100 % française [24,25,26](#).

L'épopée Renault F1

1981 : la découverte du moteur turbo



Alain Prost en 1981.



Alain Prost durant le [Grand Prix des Pays-Bas 1981](#) qu'il va remporter.

En [1981](#), Alain Prost intègre une écurie [Renault-Elf](#) très ambitieuse et avec l'objectif dans un premier temps, de prouver la valeur grandissante du [moteur V6](#) à technologie [turbocompressée](#) développé par l'ingénieur [Bernard Dudot](#) et de disputer le titre mondial. Il est accompagné de son coéquipier et compatriote, [René Arnoux](#), pilote réputé rapide et adroit, déjà vainqueur de deux Grands Prix la saison précédente. Les rapports entre les deux pilotes se

compliquent dès l'intersaison, Prost étant immédiatement plus rapide qu'Arnoux pourtant plus expérimenté. [Carlos Reutemann](#), le pilote argentin de [Williams](#) estime que les pilotes français de la marque au losange seront des adversaires redoutables : « Les Renault seront imbattables si le turbo fonctionne correctement. »[27,28](#).

Alain Prost ne termine pas les deux premiers Grands Prix à cause de collisions, avec [Andrea De Cesaris](#) lors du [Grand Prix des États-Unis Ouest](#) et avec [Siegfried Stohr](#) au cours du [Grand Prix du Brésil](#). Le Français monte sur le podium pour la première fois de sa carrière en championnat du monde au [Grand Prix d'Argentine](#), qu'il termine à la troisième place derrière les Sud-Américains [Nelson Piquet](#) et Reutemann[29](#) mais il déçoit par la suite, ne finissant aucune des quatre courses suivantes, laissant planer l'interrogation sur la fiabilité du moteur turbocompressé français[30,31,32,33,34](#). C'est l'arrivée, au cours de l'été, de la nouvelle monoplace [RE30](#) plus légère et aérodynamique, qui va changer la donne pour le pilote français : il décroche dans des conditions climatiques délicates, sa première victoire à l'occasion du [Grand Prix de France](#) sur le [circuit de Dijon-Prenois](#), devant [John Watson](#) (son ancien équipier) et Piquet[35](#).

Alain Prost poursuit sur sa lancée en accrochant la deuxième place du [Grand Prix d'Allemagne](#) derrière Piquet, le lendemain de la première [pole position](#) de sa carrière, et en remportant coup sur coup deux nouvelles victoires : aux [Pays-Bas](#), devant Nelson Piquet et [Alan Jones](#), (confirmant sa pole position de la veille), et en [Italie](#) devant Jones et Reutemann[36,37,38,39](#). Le Français auteur d'un nouveau podium derrière Alan Jones, lors de la dernière course de la saison disputée sur le parking du [Caesars Palace](#) à [Las Vegas](#), se classe finalement cinquième du championnat à seulement sept points du nouveau champion du monde [Nelson Piquet](#) constituant le plus petit écart en termes de points entre les cinq meilleurs pilotes d'une saison de Formule 1[40,41](#).

Alain Prost, vainqueur de trois Grand Prix et auteur de deux pole positions, conclut une première saison chez la marque française, riche en matière d'enseignements. Après un début de saison marqué par des problèmes de fiabilité du moteur et de sous virages de la monoplace, les ingénieurs de la régie Renault ont pu apprécier les capacités de travail et de talent dans la mise au point du jeune pilote qui ont permis son redressement pour la deuxième partie de saison[42,43](#).

1982 : la poursuite d'un apprentissage dans la difficulté



Le moteur turbocompressé équipant Renault, qui va devenir l'objet de toutes les convoitises.

Très attendus en [1982](#), Alain Prost et [René Arnoux](#) impressionnent au volant de la [RE30B](#) durant les essais privés d'intersaison qui tendent à prouver que leurs monoplaces sont les plus rapides du plateau. La principale interrogation repose sur la fiabilité des monoplaces de la [Scuderia Ferrari](#) pilotées par les expérimentés [Gilles Villeneuve](#) et [Didier Pironi](#), équipées elles aussi d'un moteur turbocompressé et annoncées très compétitives[44,45,46](#).

Le Français marque directement les esprits en remportant les deux premiers Grands Prix de la saison : en [Afrique du Sud](#) devant [Carlos Reutemann](#) et son coéquipier Arnoux, et au [Brésil](#) devant les britanniques [John Watson](#) et [Nigel Mansell](#). À cette occasion, il réalise le premier *hat trick* de sa carrière à la suite de la disqualification de [Nelson Piquet](#) et [Keke Rosberg](#) initialement devant Prost mais coupables d'une infraction au niveau du poids de leur monoplace. Il impressionne la concurrence notamment en Afrique du Sud, où il parvient à gagner malgré la nécessité d'un arrêt imprévu à la suite d'une crevaison[47,48,49](#). Devenu très rapidement l'un des principaux favoris pour le titre mondial, le Français déçoit par la suite en ne marquant qu'un seul point au cours des huit Grand Prix suivants. Victime de la montée en puissance des pilotes Ferrari et [Williams](#), du manque de fiabilité chronique de sa monoplace, ainsi que d'une rivalité contre-productive avec son coéquipier René Arnoux, Prost aborde les six derniers Grand Prix de la saison, déjà largement distancé au classement[50,51,52,53,54,55,56](#).

Sa relation avec René Arnoux atteint un point de non-retour à l'occasion du [Grand Prix de France](#) au cours duquel Alain Prost croit avoir passé un accord avec son coéquipier afin de bénéficier de son aide durant la course. Cependant, Arnoux refuse de se plier aux consignes d'équipe lui intimant l'ordre de laisser passer Prost, et remporte son premier succès de la saison[57](#). Furieux malgré sa

deuxième place, Alain Prost se répand dans la presse en expliquant le manque de loyauté de son coéquipier, divisant une bonne partie des suiveurs francophones de la [Formule 1](#) et invoque en outre que ses échecs sont la résultante d'un manque d'investissement des ingénieurs, et de la régie [Renault](#) qui fournit des pièces inadaptées ne permettant pas une exploitation optimale du moteur turbo. [Bernard Dudot](#) concepteur du bloc moteur de la monoplace du Français ne nie pas la problématique : « Nous avons défini le matériel adapté fin 1981, mais l'industrie aéronautique et ses fournisseurs fonctionnant avec des délais n'ayant rien à voir avec nos exigences, nous avons dû exploiter un matériel électronique inadapté. À l'automne 82, nous avons reçu les premiers prototypes de ce que nous avons prévu d'utiliser sans problèmes jusqu'à la fin 84. Le titre sera donc une possibilité pour 83. »[58,59](#).

Auteur d'un dernier podium lors du [Grand Prix de Suisse](#), le Français est ensuite impliqué lors des essais qualificatifs du [Grand Prix d'Allemagne](#) dans le grave accident qui met un terme à la carrière de Didier Pironi (alors en tête du championnat) et ce, deux mois seulement après le décès de Gilles Villeneuve lors du [Grand Prix de Belgique](#)[60](#).

Il termine une saison de F1 marquée par un climat pesant d'oppositions entre motoristes ainsi que les drames à répétition, au quatrième rang du championnat des pilotes et en proie aux doutes[61,62,63,64,65,66](#). Le Français auteur de deux succès ainsi que de cinq pole positions, est néanmoins conforté à la suite du départ de René Arnoux, dans une écurie qui s'avère la plus rapide sur un tour, mais souffre d'une fiabilité très aléatoire[67](#).

Deux mois après le dernier Grand Prix de l'année, Prost participe au [Rallye du Var](#), dernière épreuve du championnat de France des rallyes (deuxième division), organisé les 27 et 28 novembre. Il dispose pour l'occasion une [Renault 5 Turbo](#) groupe 4 d'une puissance de 200 chevaux et fait équipe avec Jean-Marc Andrié, copilote habituel de [Jean Ragnotti](#). Des problèmes de blocage d'accélérateur l'empêchent de se livrer à fond. En milieu d'épreuve, il occupe malgré tout la huitième place lorsqu'un nouveau blocage de sa commande entraîne une sortie dans un fossé, contraignant l'équipage à l'abandon[68](#).

1983 : un vice-champion du monde déçu



La [Renault RE40](#) pilotée par Alain Prost en [1983](#).



La [Renault RE40](#) de Prost en [1983](#), en démonstration en 2007, pilotée par [Michel Leclère](#).

La [saison 1983](#) marque l'interdiction des jupes à [effet de sol](#), responsables de la plupart des drames de la saison précédente. Elle s'avère ainsi le théâtre d'un bouleversement technologique qui amène les différents constructeurs à user d'ingéniosité et à innover. À ce jeu-là, Renault et Prost, débarrassé de [René Arnoux](#) remplacé par l'américain [Eddie Cheever](#), clairement deuxième pilote, réalisent une bonne opération et impressionnent dès les essais privés d'intersaison disputés sur le [circuit de Jacarepaguá](#). En effet, les promesses de [Bernard Dudot](#) en 1982 semblent tenues et la monoplace française [RE30C](#) présente déjà, selon Prost, une excellente tenue de route et une bonne motricité qui sera améliorée par un nouveau modèle [RE40](#) prévu dès l'arrivée en [Europe](#), que les ingénieurs français annoncent « Révolutionnaire. ». Le moteur [V6](#) à technologie turbocompressée, de plus en plus utilisé dans le monde de la [Formule 1](#), semble montrer des signes de meilleure fiabilité et pouvoir constituer un atout de poids dans la course au titre mondial, que vise ouvertement le pilote français désormais âgé de 27 ans [69](#).

Les promesses entrevues laissent vite place à la déception pour Prost qui manque les deux premières courses de la saison disputées au [Brésil](#) et aux [États-Unis](#)[70](#). L'arrivée de la nouvelle monoplace pour le [Grand Prix de France](#) tient toutes ses promesses et permet au Français d'apporter une réponse éclatante en remportant grâce à un nouvel [hat trick](#), la sixième victoire de sa carrière [71](#). Étincelant les mois qui suivent, le Français réalise deux [pole positions](#) et remporte cinq podiums dont trois nouveaux succès en [Belgique](#) devant [Patrick Tambay](#) et son coéquipier

Cheever, en [Grande-Bretagne](#) devant le duo [Piquet](#)-Tambay, et en [Autriche](#) où il devance [René Arnoux](#) et Piquet. Il aborde les deux dernières courses de la saison en tête du championnat du monde avec seulement deux points d'avance sur son ancien équipier et rival français, René Arnoux désormais pilote de la [Ferrari](#), et cinq points sur l'expérimenté pilote brésilien de [Brabham-BMW](#), Nelson Piquet. Ce dernier, moins performant en début de saison, profite au maximum de la vélocité surprenante de sa monoplace en fin de saison pour réduire l'écart [72](#),[73](#),[74](#),[75](#),[76](#),[77](#),[78](#),[79](#),[80](#),[81](#),[82](#).

Le [Grand Prix d'Europe](#) voit le Brésilien l'emporter devant le Français, cependant Prost qui réalise son sep...

source : wikipedia

Photo : Par Thesupermat — Travail personnel, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=18765291>