

Gérard LARROUSSE à l'honneur

Pour cette douzième édition des Classic Days, dans un cadre entièrement nouveau, l'occasion nous est donnée de recevoir l'un des pilotes français dont la discrétion n'a d'égale que la grandeur de son palmarès et de son talent. Un pilote qui a marqué fortement les 24 Heures du Mans et le sport automobile français de son empreinte. N  en 1940, sa première participation remonte à 1961 sur différents rallye en Dauphine 1093 puis en R8 Gordini, mais c'est en 1966 que sa carrière démarre fortement lorsqu'il devient pilote officiel NSU en rallye ; cette même année voit aussi ses débuts en circuit avec sa première participation aux 24 Heures du Mans avec l'Alpine A210 au sein de l'écurie Savin-Calberson, première sur les huit qu'il totalisa. Il mènera ces deux carrières de front jusqu'à l'arrêt de celles-ci en 1975 lorsqu'il se lance dans la direction d'écurie, aventure qui se conclura en 1994. En homme travailleur, entier et sans concession, il va au bout des choses ce qui l'amena à faire des choix entre le volant et la direction d'un team : ces qualités lui permettront d'écrire quelques grandes pages du sport automobile.

Il ne se contente pas de côtoyer les plus grands de sa génération, il est l'un d'eux durant toutes ses années de pilote : pilote officiel Alpine d s 1967, puis Porsche en 1969 il chevauche les plus belles machines dont la mythique 917 dont il fut l'un des premiers avec une "Art Car" en 1970. C'est l'écurie Matra, dont il est pilote officiel en 1973, qui lui donnera ses plus belles lettres de noblesse avec les victoires aux 24h du Mans deux années cons cutes avec le grand, par la taille, l'humanité et le talent, Henri Pescarolo. Sur huit participations il termine deux fois deuxième et remporte par deux fois l'épreuve reine.

De nombreuses victoires en circuit, 6 titres de champion de France des circuits, les 1000 km de Paris, du Nürburgring etc, mais aussi de nombreux podiums en rallye nationaux et internationaux dont notamment une deuxième place au Rallye de Monte-Carlo de 1970 à 1972.

En 1975 il devient pilote officiel Renault et ceci marque un tournant important pour la suite de sa carrière professionnelle, début d'une longue collaboration : il devient le directeur de la compétition de Renault Sport à sa création en 1976 et cesse de courir. Il en gardera la direction jusqu'en 1985. C'est donc sous sa houlette que les grandes gloires de Renault vont se réaliser, au Mans avec la victoire en 1978 de l'Alpine A442 de Jaussaud et Pironi, en Formule 1 avec entre autres

la première victoire à Dijon en 1979 avec Jean Pierre Jabouille et son moteur turbo, mais aussi en rallye, avec les début de la R5 Turbo, dont la première victoire au Monte-Carlo en 1980.

Les saisons 1985 et 1986, il devient directeur sportif de Ligier en Formule 1, l'année du retour de Jacques Laffite dans l'écurie. L'année 1987 est alors décisive pour Gérard : il se lance dans l'un de ses projets personnels les plus ambitieux et crée sa propre écurie de Formule 1 avec Didier Calmels, Larrousse F1. Philippe Alliot et Yannick Dalmas en sont les deux premiers pilotes. L'aventure prendra fin à l'issue de la saison 1994.

Une carrière des plus riches et diverses, jalonnée de titres et de gloires, et de quelques uns des plus beaux moments du sport automobile mondial.

Nous citerons en conclusion et pour son cinquantenaire la bataille qui donna l'une des plus belles arrivées des 24h du Mans, en 1969, entre Ford et Porsche : les Porsche dominant la course, mais c'est sans compter les bouleversements dus à la course et aux incidents techniques qui ont émaillés les heures. Larrousse et Herrman, sur leur 908, à trois heures de la fin sont les seuls à pouvoir remonter sur la Ford GT40 de Ickx et Olivier. Ils ont été stoppés à la 6^{ème} heure pour un changement de roulement. Dans la dernière heure, suite à une formidable remontée de la Porsche, ils sont aux coudes à coudes, roues dans roues, après le dernier changement. C'est Ickx qui profitera de l'aspiration sur Herrman dans les Hunaudières dans le dernier tour et profite d'un meilleur restant de frein pour rejoindre l'arrivée et franchir la ligne sous le drapeau à damier avec 120 mètres d'avance.