

Préface

Alain Prost

Techniquement, sportivement et humainement le Trophée Andros est une discipline unique. Pour la maîtriser, j'ai dû quitter mes habits de « professeur » pour redevenir élève. Et quel plaisir !

Techniquement, il y a tant de paramètres à anticiper, gestion des pneus et des clous, évolution de la météo, de l'état de la piste, dosages accélération-freinage sans oublier de dompter les glissades tout à fait incongrues pour qui débarque de la filière circuit... Pour un « Rookie » sur la glace, tout cela est absolument contre-intuitif.

Sportivement, le Trophée Andros constitue un double défi : une concurrence ouverte comme nulle part ailleurs et le chrono impitoyable. On y affronte des pilotes de toutes générations et de tous les talents, venus de tous les horizons : montagnards, rallyemen, pistards plus quelques ex collègues de Formule 1.

Les « manches qualifs », où on est seul sous le chrono, sont des sprints paranoïaques quasi éliminatoires. Tout est dit en trois fois cinquante secondes et tout peut être perdu en un centième. Dans aucune autre discipline automobile l'erreur ne se paye aussi chère. J'ai dit un jour je le pense toujours que le Trophée Andros est peut-être encore plus complexe que la F1 en termes de paramètres à maîtriser. Voilà pourquoi je ne considère pas mes trois titres moins gratifiants

Enfin humainement parlant le Trophée aura été une aventure emballante, d'autant qu'elle marquait mon « retour aux affaires » au volant. J'y ai retrouvé les fondamentaux du sport auto : la passion d'un public authentique la générosité des bénévoles enneigés au bord de piste, le professionnalisme des officiels, la chaleur humaine du paddock... Merci à Max Mamers et Frédéric Gervoson d'avoir écrit cette page inédite du sport automobile.



LA MYTHOLOGIE DU TROPHÉE ANDROS

DE ... JEAN-PIERRE BELTOISE À... SÉBASTIEN LOEB

Le Trophée Andros est le fruit de la passion. Pendant 35 ans, et à cheval sur 2 siècles, l'unique carburant ne fut ni le thermique, ni l'électrique, mais celui de la passion. La passion amicale de deux inséparables du Sud-Ouest : le pilote corrézien Max MAMERS, et le lotois Frédéric GERVOSON, patron du groupe familial Andros. Abreuvés aux fondamentaux du sport automobile et aux valeurs du rugby ; du rallycross, ils adoptent les sprints courts et frénétiques, des 24 heures de Chamonix la magie de la glace, et de l'ovalie, l'esprit d'équipe, la combativité et les troisièmes mi-temps. Le Trophée Andros est né de la communion entre les éléments et les hommes

Le 27 Janvier 1990 à Serre Chevalier, les concurrents du premier Trophée Andros, déjà 70 inscrits, sont au départ de la première manche d'une aventure qui va durer 35 ans. L'Andros accueille ainsi immédiatement les Groupe B, dont bien des pilotes ne savaient plus trop quoi faire. Elles rejoignent les voitures engagées en rallycross, les prototypes tout-terrain, dont la Visa est reine, mais aussi, déjà, des autos conçues sur-mesure ou très adaptées aux spécifications de la glace. Derrière le précurseur Jean-Pierre BELTOISE, tous les pilotes veulent découvrir cette nouvelle discipline.

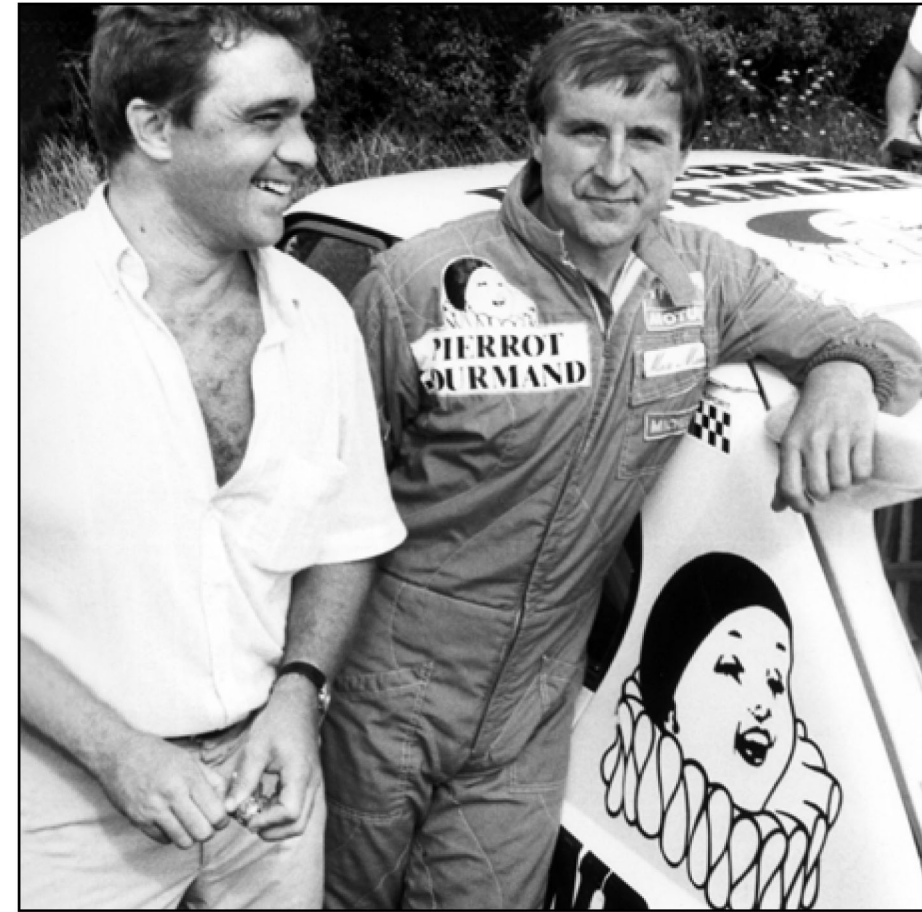
La notoriété du Trophée Andros éclate dès les premières saisons et pousse rapidement les constructeurs à s'intéresser à la discipline en développant des prototypes spécialement destinés au Trophée. Ils jouent alors immédiatement les premiers rôles. L'âge des glorieux artisans est révolu. Voilà venu le temps des constructeurs et pour conduire leurs véhicules, une cohorte de pilotes au palmarès international, emmenée par Yvan MULLER, vient grossir les rangs des pionniers.

Avec les champions du monde, Alain PROST, Ari VATANEN, Sébastien LOEB etc..., les grilles de départ ressemblent à des « hall of fame » du sport auto. Les règlements vont assurer le maintien d'un équilibre compétitif entre les voitures, celles des puissants constructeurs comme celles des privés. Toujours à l'écoute des concurrents, du public, des partenaires et des médias, le Trophée Andros n'a jamais perdu son ADN : une série très sportive, parfois virile, spectaculaire, mais conviviale et festive. La symbiose, entre les spectateurs et les nombreuses célébrités sportives et extra-sportives, est rendu possible grâce au paddock ouvert au public. Le Trophée Andros n'a pas cessé de se réinventer et de se développer, c'est la clef de la longévité.

« L'Andros » a vécu trois grandes périodes : celle des inventeurs, celle des usines et des pilotes de F1, puis celle des enfants de ceux-ci au volant des électriques. Au fil de ses 35 éditions, il aura ainsi mis de la glace sous les roues de deux générations de pilotes, marquant chaque époque par des avancées uniques. En faisant glisser plus de 2000 pilotes, dans les plus belles stations de sports d'hiver, en se montrant novateur : 8 Super finales au Stade de France, devant plus de 400 000 spectateurs, et en créant la 1^{ère} compétition automobile au monde 100% électrique, à tout jamais gravée dans l'histoire du sport auto : Le Trophée Andros est devenu la plus grande course sur glace du monde.

Maintenant que le drapeau à damiers s'est abaissé et que l'avenir des hommes semble promis à l'intelligence artificielle, Le Trophée Andros apparaît plus que jamais comme le fruit de l'intelligence humaine : le fruit de la passion.

...à découvrir en images

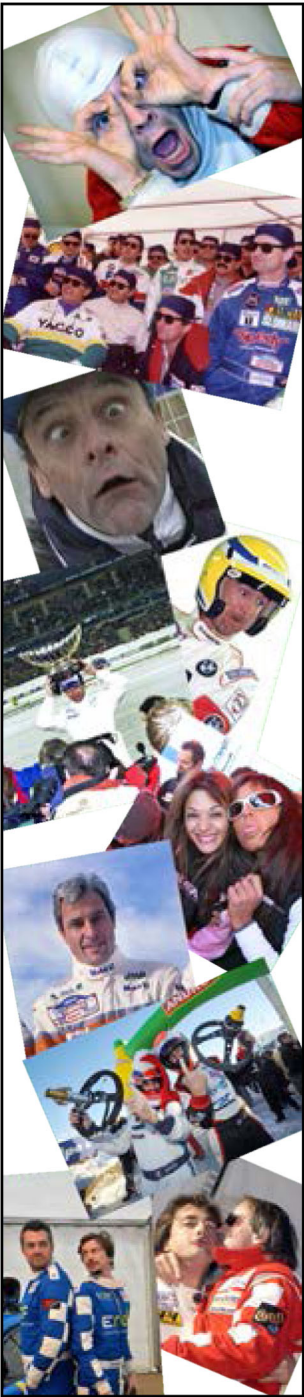


Frédéric et Max les deux inséparables



PALMARÈS PILOTES 1990-2024

Titres		Victoires
10	Yvan Muller	48
6	Jean-Philippe Dayraut	59
6	Jean-Baptiste Dubourg	31
3	Alain Prost	38
3	Aurélien Panis	12
2	Dany Snobeck	9
1	Marcel Tarrès	17
1	François Chatriot	8
1	François Chauche	6
1	Maurice Chomat	3
1	Eric Arpin	
	Franck Lagorce	23
	Olivier Panis	16
	Benjamin Rivière	14
	Yann Ehrlacher	8
	Bertrand Balas	7
	Nathanaël Berthon	6
	Dorian Boccolacci	6
	Paul Bourion	5
	Jean-Pierre Malcher	5
	Evens Stievenart	5
	Philippe de Korsak	4
	Christophe Ferrier	3
	Romain Grosjean	3
	Wilfried Mérafina	3
	Gilles Stievenart	3
	Laurent Fouquet	2
	Philippe Gache	2
	Jean-Noël Lancuit	2
	Pierre Llorach	2
	Benoît Tréluyer	2
	Christian Broujon	1
	Marlene Broggi	1
	Erik Comas	1
	Alain Coppier	1
	Andréa Dubourg	1
	Michel Ferte	1
	Gérald Fontanel	1
	Adrien Fourmaux	1
	Alain Froment	1
	Ludovic Gherardi	1
	Jean-Marc Gounon	1
	Toomas Heikkinen	1
	Yvan Lebon	1
	Serge Lubrano	1
	Olivier Pernaut	1
	Stéphane Peterhansel	1
	Nicolas Prost	1
	Jean-Pierre Richelmi	1
	Jean-Luc Richner	1
	Jean-Louis Schlesser	1
	Adrien Tambay	1
	Jacques Villeneuve	1
	Philippe Wambergue	1



« J'serai pas étonné qu'on ferme »



« les Tontons Glisseurs »
J-Ph. Dayraut, J-P. Pernaut
M. Laffite, B. Balas, O. Panis, F. Lagorce

Postface

Patrice Bertin



Journaliste France Inter, France Info
historique speaker du Trophée Andros

A bout de bras...

En pleine forme quand il a pris sa retraite à l'âge de 35 ans, comme le font beaucoup d'athlètes de haut niveau, le Trophée Andros a pourtant eu une enfance difficile.

Le jour de sa naissance, de nombreuses mauvaises fées se sont penchées sur son berceau, peu soucieuses de faciliter la croissance du petit dernier de la famille auto.

Les hiérarques de la fédération, la plupart des journalistes « spécialisés » gorgés de conformisme rémunéré voyaient le bébé Trophée au mieux comme une facétie ringarde ; au pire comme une menace à l'ordre établi.

Dans cette ambiance, seul un personnage jalousement indépendant et disposant de compétences multiples, une sorte de « couteau suisse » humain pouvait faire le job.

Il s'appelle Max.

Max Mamers pour l'État civil. « Max la menace » pour ses détracteurs

L'ostéopathe d'Objat, soigneur de l'équipe de rugby de Brive, pilote tout-terrain, aussi à l'aise : sur le bitume des courses de côte, que sur l'asphalte des 24 Heures du Mans, ainsi que dans les sables du Dakar, sur la terre battue du rallycross, dont il a été champion de France, ou la neige des 24 Heures de Chamonix, Max Mamers a vite appris à tout maîtriser, de l'humain à la mécanique.

Les aficionados de l'Andros l'ont vu inventer un règlement unique au monde valorisant à parts égales la performance et le spectacle ; la technique et l'artistique.

Appliquant la recette des « Tontons Flingueurs », tantôt le bourre-pif, tantôt la diplomatie, Max et son équipe ont rassemblé un casting de folie : les meilleures femmes pilotes, une cinquantaine de champions du monde et de champions olympiques et... des people, des artistes, des stars du showbiz, tous attirés par cet étrange mélange de rivalité et de convivialité.

A cheval sur deux siècles, deux générations de pilotes et deux logiques apparemment contradictoires, le thermique et l'électrique, Max a bâti son succès à bout de bras.

Il fallait vaincre les opposants, convaincre les détracteurs, passionner le public, attirer les médias, de la chaîne l'Equipe à CNN, en passant par Canal+, établir un plateau « Open », permettre à d'anonymes « Gentlemen Drivers » d'inscrire leurs noms sur la même feuille de temps qu'Alain Prost ou Yvan Muller, et les réunir tous autour du vin chaud des troisième mi-temps à la belle étoile par -20° à deux mille mètres d'altitude...

Seul Max pouvait le faire.

Certains affirment l'avoir vu un jour trop ensoleillé, implorer le ciel pour que tombe la neige.

Et, finalement, elle est tombée.

Depuis la 1^{ère} à Serre Chevalier le 27/01/1990, 362 courses et 35 éditions se sont disputées. Le drapeau à damiers s'est abaissé pour la dernière fois le 27/01/2024 à Super Besse.
La boucle est bouclée.