

# Amicale des Mécaniciens d'Automobiles de Course

Après la guerre de 40 des mécaniciens de courses avaient créés une association pour leur permettre d'avoir une certaine représentation auprès des organisations de courses et pour s'entraider c'est l'A.M.A.C. Cette association est très peu connue et n'a pas laissé beaucoup d'informations sur son existence. Nous avons réussi malgré tout à retrouver quelques éléments pour faire revivre un peu cette époque.

Quelques adhérents de l'A.M.A.C. :

Président : Fernand Lacour

Secrétaire Général : Lincau

Membres : Lescudé, René Deytieux (dit Chiquito), des pilotes étaient aussi membre comme Pierre-Louis Flahault, ...

L'amicale permettait de négocier différente avantages pour les mécaniciens, notamment l'obtention de primes lors des compétitions et l'amélioration du séjour lors des week end de compétition, en obtenant des tentes ou des chambres pour coucher et chaque année un repas, pour la convivialité, ...



Carte de membre de l'AMAC de 1949, le dessin humoristique du mécano au béret qui démarre un moulin à café, montre bien, l'ambiance qui régnait dans l'association. L'adresse de l'association est celle du garage Lacour. Collection P. Pannetier

Dans certaines courses, les mécaniciens des voitures bien placées touchaient des primes. Par exemple au Grand Prix de Paris organisé sur l'Autodrome de Montlhéry en 1948 par l'AGACI : Le mécanicien du 1er pilote Giraud-Cabantous a touché 8000 francs, celui de Chiron 5000, celui de Chaboud 4000, de Mairesse 2000, celui de Huc 1000 et une prime supplémentaire de 1000 francs au premier et 500 au second par la firme de pistons « Borgo».

Le même jour lors de la coupe d'argent primes offertes par l'A.M.A.C. : Mécanicien de Trintignant (Albert A. Pain) 4000 francs, celui de Orley (Koenig Chere) 2500, de celui du prince Igor Troubetsky (Albert A. Pain) 2000, celui d'Emart (N.O.N.O Naphra Course) 1000 et celui de Bonnet 500. En plus une prime supplémentaire de 1000 francs au premier et 500 au second par la firme de pistons « Borgo».

Avantages réservés aux mécaniciens membres de l'AMAC aux 24 heures du Mans : ils bénéficiaient de tentes proches des stands et de places dans des tribunes au dessus des stands. Les pilotes des années 46-50, n'étaient pas mieux logés, ils disposaient aussi d'une tente et à l'extérieur d'un robinet pour leur toilette.

Anecdote au 24 heures du Mans rapportée par M. Klein : le mécano Gallienne, fatigué par une journée de course éreintante, avait décidé de se coucher de nuit à l'arrière d'une camionnette. Au petit matin, il raconte qu'il a très mal dormi et qu'il était frigorifié, et demande vite un lieu pour se réchauffer. En fait sans se rendre compte, il s'était endormi sur des sacs de jute, qui en fait contenaient des pains de glaces, en réserve, destiné à réfrigérer des boissons ou des aliments.



Mécano de l'A.M.A.C. en action, ici qui prépare une Delage devant les garages aménagés sous la piste, de l'Autodrome en arrière un camion aux couleurs des pneus Englebert. Les pilotes à l'époque avaient souvent une côte blanche, les mécanos des côtes bleues. Collection P. Pannetier



La 1ère victoire de Meyrrat à lieu à Montlhéry sur une Delahaye, à sa droite son épouse et au dessus Chiquito son mécano.  
 Une grande majorité de pilotes, véritables gentlemen's driver, courraient en amateurs avec leur propre voiture,  
 qu'il faisaient entretenir dans de petits garages, spécialisés comme le garage Lacour à Levallois spécialiste Delahaye.  
 Collection P. Pannetier

Quelques autres noms de mécanos de l'époque et les pilotes correspondants (on ne sait pas s'ils étaient membres ou non ?) :

- Denot (dit Bibi) et Robert, Lubin de l'écurie France de Paul Vallée pour les pilotes Chiron, Giraud-Cabantous et Mairesse ;
- Dulac pour le pilote E. Martin ;
- Regnier pour le pilote Chaboud ;
- Turrari pour le pilote Pozzi ;
- Germain Barrachi pour le pilote Sommer ;
- Josseau pour le pilote Louveau ;
- Marius Banereux pour le pilote Etancelin ;
- Brebant pour le pilote Levegh ;
- René Deytieux (dit Chiquito) pour le pilote Meyrat ;
- Higot pour le pilote Grignard ;
- Bauchet Marcel pour le pilote Rosier ;
- Gatineau (dit Nono) pour le pilote Raph ;
- Athos, Querzola, Libere, Teso, Lauris, Bentini, Gabriel Beausser, Léon Fiebre pour l'équipe Simca-Gordini pour les pilotes Trintignant, Manzon, Nino Gordini

Ils sont souvent regroupés par familiarité de région ou de pays.

Quelques records de mécanos (à remettre dans le contexte de l'époque) extrait du numéro 36 de « L'automobile » en 1949 :

16' pour changer une roue par Antourne mécano du pilote Caïkowski au circuit des Comminges en 1933.

22' pour effectuer un ravitaillement de 100 litres d'essence, à Reims par Sineau, mécano de J.P. Wimille.



Plaque en bronze,  
 d'un des adhérents de l'AMAC  
 Collection P. Pannetier

1h23' pour changer 4 roues, faire un plein d'essence, vidanger et faire le plein d'huile et d'eau par Fernand Lacour, au grand prix de l'A.C.F. 1936 pour son pilote Mongin.

# LES RECORDS DONT ON NE PARLE JAMAIS...

**L**e champion franchit le premier la ligne d'arrivée. La foule rompt les barrages, s'empresse autour de lui et l'acclame.

Mais qui songe, à ce moment, à féliciter le mécano ? Celui qui au stand de ravitaillement, grâce à sa dextérité et à sa compétence, est parvenu à dépanner rapidement le patron ?

Seul ce dernier sait et apprécie.

Aussi, ne manque-t-il pas, quand il est vainqueur, de prendre son mécano en croupe, pour le tour d'honneur traditionnel.

Fasse que la foule, plus avertie, redouble alors ses bravos... Le mécano les a bien mérités aussi.

Pour preuve, voici quelques records établis par certains d'entre eux. Records dont on ne parle jamais et qui pourtant ont forcé la victoire.

# Ceux des Mécanos



Le diesel « M. A. P. » vient de s'octroyer six records du monde à Montlhéry. Mais hormis l'allant de M. Rohacs, les compétences des ingénieurs, il y a eu aussi la volonté des mécanos Nicoletta, Belorgey, Bille-reau et Henri Raymond qui, en dix

jours d'un travail opiniâtre, ont effectué six nuits... sans dormir !

Et pour couronner l'œuvre des mécanos, le pilote battant le record de l'Anglais Eyston n'est autre que leur président : Fernand Lacour.

## LES MECANOS DES CHAMPIONS

**D**ENOT, dit « Bibi », Robert, Lubin (écurie France de Paul Vallée avec : Chiron, Giraud-Cabantous et Mairese) ; Dulac (E. Martin) ; Regnier (Chaboud) ; Turrari (Pozzi) ; Germain Barrachi (Sommer) ; Josseau (Louveau) ; Marius Banereux (Etancelin) ; Brebant (Levegh) ; Chiquito

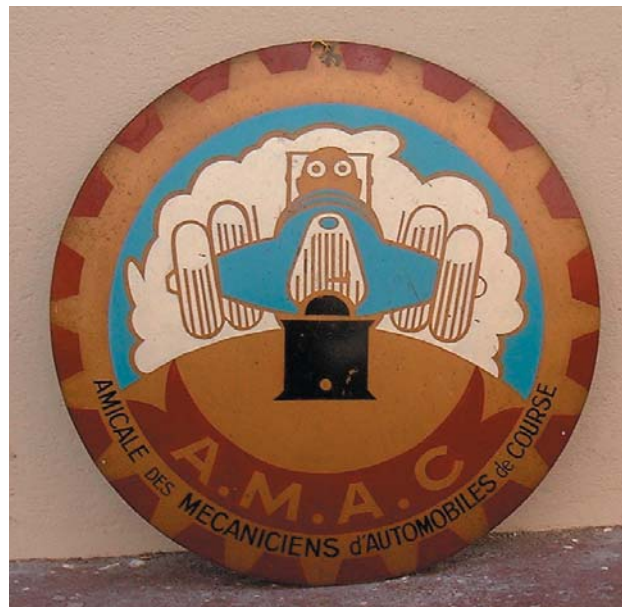
(Meyrat) ; Higot (Grignard) ; Banchet Marcel (Rosier) ; Gatineau dit « Nono » (Raph) ; Athos, Querczola, Libere, Teso, Lauris, Bentini, Gabriel Beausser, Léon Fiebre (équipe Simca-Gordini, composée par Trintignant, Manzon, Nino Gordini.



Article paru dans n° Spécial de « L'Automobile » n°36 de 1949

Banquet annuel de l'AMAC dans un célèbre restaurant de l'autodrome





*Un certain nombre d'objets ont été réalisés avec l'emblème de l'amicale :  
badges de calandre, pin's, pendentifs, grande plaque émaillée,  
plaque en bronze, ...  
Le bijou est l'oeuvre d'un bijoutier de Levallois,  
Fernant Lacour l'avait offert à son épouse.*

La veille du grand prix de l'A.C.F. 1936 Mongin casse son moteur, son mécano Fernand Lacour durant la nuit a démonté, réparé et remonté le moteur, et tout était prêt pour la course.

12 heures de nuit pour changer un réservoir de 160 litres, pointe arrière d'une monoplace de Chaboud, par le mécano Bouillac.

Les repas annuels de l'AMAC avaient lieu chez Colibet une buvette de l'autodrome qui était situé à droite de l'entrée des pistes derrière le virage relevé. Beaucoup de repas d'après course de pilotes ou de mécanos se passaient dans ce lieu, dans une ambiance très conviviale.

Autre rendez-vous traditionnel des membres de l'AMAC et du garage Lacour, où ils avaient leur table réservée, c'est le bistro chez Murat à Levallois. Au même endroit venaient aussi les gens de la « Photo », qui travaillaient pour différents magazines. Le patron était un Auvergnat d'origine, tous les soirs c'était le rassemblement des chauffeurs de taxis auvergnats de Paris, ils y venaient nombreux toute l'année béret sur la tête, pour manger la soupe et parler patois.

Levallois était un haut lieu de l'automobile, des carrossiers, des garages, des usines automobiles et plusieurs compagnies de taxis s'y trouvaient.

Par la suite Fernand Lacour sera chargé des contrôles officiels aux 24heures du Mans et dans de nombreuses autres courses dans les années 50-60, c'est lui qui plombait les moteurs avant la course. La veille du week end des 24h son garage était fermé, et tous ses mécanos étaient au Mans. Son écurie de course s'appelait Lutécia.

Pascal Pannetier  
ppannetier@free.fr

Remerciement à Pierre Clin et Pierre Flahault



*Badge de calandre  
de l'AMAC  
sur une Delahaye  
135MS ayant  
appartenu  
à Raymon Sommer,  
on ne sait pas si le  
badge y était déjà  
à l'époque ou elle  
appartenait à ce pilote.*

Page de gauche.  
Un des banquet annuel de l'A.M.A.C., à droite on distingue  
Fernand Lacour, président de l'association, à côté de lui  
René Deytieux dit «Chiquito», un des mécanos de son garage.  
Etait présent aussi Crespin, pilote détenteur d'un record Alger le Cap  
sur Delahaye, il était devenu secrétaire d'état aux sports.  
Collection P. Pannetier