

Des archives personnelles incontestables

Je n'étais pas présent le samedi 11 juin 1955 sur le circuit sarthois. Mais depuis le début des années 1970, je rassemble tous les écrits de la presse grand public et scientifique sur le thème du dopage. Parmi eux, de nombreux témoignages concernent le sport automobile des années 1950-1970. Et surtout la relation entre 24 Heures du Mans et amphétamines (voir fichier joint).

Il y a quelques années, je m'étais procuré l'ouvrage de Michel Bonté, un spécialiste des 24 Heures du Mans, journaliste sportif au *Maine Libre*, qui habitait sur le circuit et avait publié en 2004 :

« 11 juin 1955 – 18 h 28 ».



A aucun moment sur les 128 pages du document, ne sont évoquées la présence des amphets dans les stands du circuit permanent de la Sarthe.

Dès la fin du 2^e conflit mondial, les amphétamines consommées par les combattants des deux camps - afin d'accroître leur agressivité, leur vigilance et ne pas ressentir la fatigue - pénètrent rapidement le monde de la compétition sportive par de nombreux acteurs des stades, des pistes, des routes et des circuits automobiles.



Or, ces amines de l'éveil largement consommées pendant le 2^e conflit mondial à la fois par les aviateurs des deux camps ainsi que par les conducteurs de blindés et les fantassins ont pénétré le monde du sport pendant l'occupation et surtout à la sortie de la guerre. Par exemple :

- le 11 novembre 1942, le championnissimo Fausto Coppi bat le record de l'heure à vélo avec l'appoint de 7 comprimés d'amphétamines.
- les alpinistes de haute altitude en font grand usage. Entre 1950 et 1964, les 14 plus hauts sommets de la planète dépassant 8000 mètres sont vaincus par des amphétaminés, les rapports d'expéditions consultés en témoignent.
- de même, le football (Coupe du Monde 1954 remportée par l'Allemagne grâce au Pervitin®, une amphet bien connue d'Adolf Hitler et de ses fanatiques supporters).

Ainsi tous les sports sont touchés, la compétition automobile aussi...

A la suite de la lecture du bouquin de Michel Bonté, j'avais déjà dans l'esprit de contribuer à la connaissance de la présence active de la pharmacopée stimulante sur les circuits et de publier un article sur l'impact des amphétamines dans les épreuves d'endurance automobiles.

Le temps a passé et dans l'intervalle j'ai réalisé ce travail de contribution à la connaissance sur les victoires des 14 huit mille mètres en Himalaya, le football (un ouvrage entier de 379 p), la voile, etc.

24 Heures du Mans, 11 juin 1955 – La suspicion du dopage

Jacques Le Bailly – Grand reporter à *Paris-Match*

« Certains ont attribué au champagne la brutalité de la manœuvre du Britannique Mike Hawthorn et **au Maxiton®**, la réaction panique de Lance Macklin. On sait que le Maxiton® ralentit les réflexes. En même qu'il raidit l'énergie contre le surmenage et le sommeil. Or, à peine sa voiture se fut-elle arrêtée que Macklin disparut en courant à travers la foule. On devait le retrouver à 1 heure du matin, dans l'un des grands cafés du Mans, toujours en combinaison de course. Il était assis hagard, devant un cognac qu'il ne buvait pas... **Le règlement des Vingt-quatre heures du Mans n'interdit aucun doping.** » [Paris-Match, 1956, n° 374, 09 juin, p 75]

Aucun contrôle antidopage ne sera effectué pendant des décennies sur les pilotes de compétition automobiles alors que le cyclisme débute - quelques semaines après Le Mans, exactement le 07 août 1955 à Montlhéry lors du Championnat de France amateurs - avec les premières expertises antidopage officielles.

En Italie, elles ont commencé un peu plus en amont, au mois d'avril. Dans l'Hexagone, ce sont plusieurs décès de cycliste en course au début des années 1950 qui vont pousser les instances fédérales du vélo et les pouvoirs publics à accélérer les mesures pour empêcher l'utilisation des amplificateurs artificiels de

performances que sont les amphétamines couramment utilisées dans les pelotons.

Dans plusieurs cas de cycliste décédés en course, et bien documentés, on constate que l'accident fatal n'est pas dû à une chute dans un peloton ou par un véhicule croisant l'épreuve mais en raison d'une perte de contrôle du cycle par le pilote « *se mettant à zigzaguer, quittant brusquement la route et allant heurter un obstacle tel qu'un platane, un mur, etc.* »

Au début des années 1970, sur 1 068 prélèvements effectués par la section antidopage du ministère des Sports, 1 000 concernent le cyclisme, soit 93,4%, mais zéro dans le foot, le tennis, le rugby et... le sport automobile.

Le devoir de mémoire d'Emmanuel Reyé

Tout récemment, sur *Canal +*, je visionne le documentaire d'Emmanuel Reyé « *Le Mans 1955, une tragédie française* ».



C'est un devoir de mémoire de sa part ayant perdu deux de ses oncles dans cet accident.

Son travail d'enquête est très poussé auprès de quelques témoins encore en vie présents ce 11 juin 1955, de la presse locale, nationale et internationale. En revanche, d'après Reyé, il n'a pas eu accès aux archives des différents protagonistes : Automobile club de l'Ouest (ACO), Fédération française du sport auto, teams Jaguar, Mercedes, etc.

Deux poids, deux mesures

Dans *Ouest-France* du 07.10.2024, le réalisateur du film sur la tragédie des 24 heures du Mans 1955 révèle : « J'ai plusieurs fois sollicité l'ACO (Automobile club de l'Ouest, l'organisateur de l'épreuve). Ils n'ont pas souhaité s'exprimer ni donner accès à leurs archives. » Le site *Mosport.com* a également sollicité l'ACO pour connaître la raison de son absence de collaboration. Sa réponse figure dans l'édition du 08 octobre 2024 : « En 2022, relancé par la production, l'ACO lui a signifié son refus de mettre à sa disposition

ses images d'archives pour la raison suivante : par respect pour les proches des victimes de cet accident, l'ACO a toujours refusé de diffuser des images montrant des corps", nous fait-on savoir. "La production de ce reportage n'ayant pas voulu s'engager sur ce point et n'autorisant pas l'ACO à consulter le documentaire en amont de la diffusion, décision a été prise de ne pas s'y associer."

Mais, étonnamment, dans son ouvrage publié en 2004 ‘ ‘11 juin 1955 ’’, Michel Bonté, page 127, adresse « un grand merci à l'Automobile-club de l'Ouest qui nous a ouvert spontanément ses archives ».

Probablement que pour les différents acteurs plus ou moins impliqués dans cette tragédie, l'organisateur (ACO), la Fédération et les constructeurs Jaguar et Mercedes, de revenir près de 70 ans après les faits - qui plus est sous forme d'un film - et remuer ce passé oh combien négatif pour leurs images n'était pas valorisant. Comme toujours dans notre société c'est la santé de l'institution sportive qui prime plutôt que d'identifier les causes ayant favorisé cette hécatombe de vies humaines.

Comme pour le livre de Michel Bonté de 2004, le document d'Emmanuel Reyé de 2024 ne mentionne jamais la présence des amphets dans les paddocks des 24 heures du Mans et leur possible impact exagéré ou négatif sur la dextérité des pilotes.

Cette occultation, probablement involontaire par manque de connaissance sur les *médocs de la performance*, va me stimuler pour écrire enfin sur cette zone d'ombre de l'action probable de la pharmacie dans le déclenchement de cet accident aux conséquences dramatiques.

Les trois acteurs du drame

- ◆ L'Anglais Mike Hawthorn (Jaguar)
- ◆ Le Français Pierre Levegh (Mercedes-Benz 300 SLR)
- ◆ L'Anglais Lance Macklin (Austin-Healey)

Quels sont les éléments qui me font penser que les amphétamines ont pu jouer un rôle dans la succession des manœuvres à la limite de Mike Hawthorn et de Lance Macklin ?

Le pilote de Jaguar, en doublant l'Austin-Healey, fait une queue de poisson à Lance Macklin pour rejoindre son stand de ravitaillement avec dépassement de 80 mètres de la zone dévolue aux Jaguar. Lance Macklin, surpris par la manœuvre inattendue de son compatriote, a une réaction violente pour l'éviter avec un coup de volant mal maîtrisé entraînant sa voiture sur la gauche, fermant le passage à la Mercedes de Pierre Levegh qui, en touchant l'arrière de l'Austin-Healey, envoie sa voiture à 230 km/h, sur le talus de protection, qui décolle alors comme un missile et retombe dans la foule très nombreuse à cet endroit du circuit faisant plus de 80 morts et quelques 120 blessés.

Des accidents à répétition les deux mois précédant Le Mans 1955

« La fatalité s'acharne, cette année, sur les compétitions automobiles. Quatre pilotes : le Français Pauschol (le 8 mai aux Mille Miles), les Italiens Mario Alborghetti (26 ans) (le 11 avril au Grand Prix de Pau) et Alberto Ascari (36 ans) (le 25 mai à Monza), l'Américain Bill Vukovitch (36 ans) (le 30 mai à Indianapolis) avaient trouvé la mort au cours de ces deux derniers mois et l'on n'a pas oublié que l'Italien Alberto Ascari s'étaient tiré miraculeusement indemne d'un premier accident, le 21 mai à Monte-Carlo où il avait, ratant un virage, plongé dans les eaux du port. » [But et Club, Le Miroir des Sports, 1955, n° 518, 13 juin, p 5]

COMMENTAIRES JPDM –

Déjà la date du 8 mai pour le pilote Pauschol tué aux Mille Miles est fausse puisque cette année, la grande épreuve d'endurance italienne s'est déroulée officiellement les 30 avril et 1^{er} mai 1955. De même en consultant les nombreux sites relatant cette épreuve, je n'ai pas retrouvé le dénommé Pauschol, pour la simple raison que c'est lors de l'édition précédente qu'il est signalé dans *Miroir-Sprint* du 10 mai 1954 que « *notre compatriote André Pouchol a trouvé la mort.* » [Ndlr : *Miroir-Sprint* donne le prénom avec le nom orthographié avec quelques différences]. En revanche, dans le compte-rendu de l'édition 1955, la 22^e, sont notés l'existence de deux pilotes italiens Giovanni Brinci et Giuseppe Donnini (50 ans), tous les deux décédés le 1^{er} mai lors de cette course.

Par ailleurs, lors de la seconde séance d'essais des 500 miles d'Indianapolis, le 15 mai, Manny Ayulo, pilote américain, est victime d'un accident. Il décèdera le lendemain.

Finalement, en deux mois avant le Mans, 6 pilotes sont morts.

Des pilotes prêts à prendre des risques démesurés

- * C'est Georges Fraichard, pilote de rallye et surtout journaliste à la *Revue Moteurs* pendant des années qui estime que le plus souvent c'est l'exaltation du pilote qui lui fait prendre des risques. Fraichard est l'auteur d'un livre de référence sur les 24 heures du Mans : « Oui, hélas ! la course tue. Elle a toujours tué. On dénombre 325 morts de 1906 à 1956, ce qui fait ressortir un accident mortel tous les 200 000 kilomètres (courses et essais) et à elles seules les "1 000 miles" italiennes détiennent le plus sinistre record avec 54 morts. Oui, la course tue ! Mais à qui la faute ? A la vitesse toujours plus élevée ? Non. Les monoplaces d'avant la guerre étaient plus rapides et puis ne se tue-t-on pas, sur la route, à cent à l'heure ? La course tue parce que les pilotes, dans cet élan enthousiaste qui leur fait aimer ce sport ingrat, acceptent librement tous les risques qu'il comporte, **commettent, parfois, dans l'exaltation, la faute qui ne pardonne pas.** Le métier de pilote de course, dangereux et lucratif, est parfois de courte durée. Peu de grands champions l'ont compris qui n'ont pas nargué le destin. La griserie du triomphe entraîne souvent les plus sages. Maurice Trintignant, à qui nous demandions récemment, s'il songeait à se retirer, ne

nous a-t-il pas expliqué : *‘‘Je veux auparavant essayer d’être champion du monde’’*.

Stirling Moss de son côté, n’a jamais caché qu’il abandonnerait la compétition dès qu’il aurait inscrit son nom au palmarès mondial. Et Jean Behra lui-même, nous pouvons l’attester, nourrissait cette ambition. » [Le Miroir des Sports, 1959, n° 760, 24 août, pp 26-27]

- * C’est Roger Frankeur, spécialiste des compétitions auto, envoyé spécial de *Miroir-Sprint* le 11 juin 1955 au Mans, qui constate que *‘les pilotes sont surexcités à leur volant et rien ne saurait calmer leur énervement forcené (...) Malgré le risque accru par l’encombrement de la piste et les agitations frénétiques des drapeaux jaunes de quatre commissaires ordonnant aux concurrents de ralentir, les pilotes foncent et doublent dans l’étroit goulet de l’entrée des tribunes (...) En vérité, si l’on voulait y réfléchir, ce n’est pas un seul nom de responsable qu’on mettrait sur l’X recherché mais quelques douzaines.* » [Miroir-Sprint, 1955, n° 471, 20 juin, p 4-5]

L’omniprésence des amines de l’éveil : voir fichier “Litanie des témoignages à charge”

Avoir le grand volant

Expression cycliste signifiant que, dopé aux amphétamines, il est plus facile de conduire grande vitesse que sans elles. On se prend pour *Fangio*, un cador du volant.

Après absorption d’amphets, le cycliste-pilote se sent euphorique, plus sûr de lui, plus efficace, plus téméraire dans ses trajectoires alors que l’appréciation des distances est perturbée. A la grande époque des critères cyclistes dans les années 1950-1990, les géants de la route étaient sous stimulants de l’éveil pour respecter leur programme qui les faisait courir un jour à Strasbourg, le lendemain à Cannes, le jour suivant dans le Nord, etc. Ils conduisaient sous amphétamines et s’exposaient ainsi à trop d’agressivité au volant avec un risque multiplié d’accidents de la route. Sous amphets, les cyclistes ont un surplus d’agressivité associé à une absence de peur mais la dextérité indispensable à grande vitesse, ils ne l’ont pas !

Quelques cyclistes ont perdu la vie pour avoir souscrit à cette aide pharmaceutique. Afin d’illustrer l’expression “avoir le grand volant”, le cycliste Erwann Menthéour, auteur de *Secret Défoncé*, un livre à succès sur le dopage, – alors qu’il n’a pas encore 10 ans – se retrouve passager d’un cycliste pro spécialiste du grand volant : « Pour moi, à cette époque-là, la vie se résumait aux vingt meilleurs professionnels du cyclisme, dont Laurent Fignon et Sean Kelly, qui débarquaient à la maison après le Tour, pendant la tournée des critères. Un dimanche, l’un d’entre eux m’a emmené à Châteaulin, au fameux Circuit de l’Aulne. C’était le plus frimeur de la bande. Un Marseillais habillé comme au cinéma : costume croisé à fines rayures, borsalino et holster sous l’aisselle avec calibre assorti. Je suis monté dans son coupé Mercédès. Au lieu de prendre la voie express à la sortie de Brest, il a opté pour les petites routes, plus propices à son délire. Il roulait à fond, bien calé sur la gauche de la route, le coude tranquillement posé sur la portière, comme si tout était normal. J’étais cramponné à la ceinture de sécurité que j’avais juste eu le temps de boucler. Quand j’ai réussi à ouvrir la bouche pour lui demander s’il savait ce qu’il faisait, il m’a répondu en riant, avec son accent méditerranéen :

- Minot, s’il y avait une bagnole en face, ce serait vraiment la fatalité.

Ce jour-là, j’ai compris les effets des amphétamines. »

[Erwann Menthéour .- Secret défoncé .- Paris, éd. J.-Cl. Lattès, 1999 .- 188 p (pp 19-20)]

Amphétamines : les 9 malus

1. Altération des facultés de jugement
2. Multiplication des blessures
3. Augmentation des temps de récupération
4. Effets secondaires pénalisants le geste sportif
5. Oscillations de l'humeur (stimulant de l'anxiété)
6. Signes évocateurs de ceux qui y goûtent : faciès des amphétaminés
7. Accoutumance
8. Dépendance essentiellement psychique
9. Des associations dangereuses avec d'autres médicaments, même courants

[Dr J.P. de Mondenard. – Dictionnaire du dopage. – Paris, éd. Masson, 2004. – 1 237 p (p 52)]

Des slogans amphétaminés

La promotion des amphets au sein de tous les publics, sportifs compris, s'est faite grâce à deux slogans :

- *Donne du nerf aux gens fatigués.*
- *Deux pilules valent mieux qu'un mois de vacances.*

Et une publicité des Laboratoires Delagrangé commercialisant : Maxiton® et Corydrane® :

« *Un ou deux comprimés de Maxiton® (amphétamine) constituent une assurance-vie pour l'automobiliste* »

[Ndlr : empêchant de s'endormir au volant]



Paris-Match 1955, n° 325, 18 au 25 juin

Curieusement, *Paris-Match*, fait sa couverture sur Juan Manuel Fangio qui, lors de cette édition 1955, a... abandonné !



Le Miroir des Sports 1955, n° 518, 13 juin

Miroir-Sprint 1955, n° 470, 13 juin

Les deux revues montrent la Jaguar n° 6 et ses pilotes vainqueurs Mike Hawthorn et Ivor Bueb. Seul Miroir-Sprint ose, en cartouche, montrer une photo de la voiture accidentée de Pierre Levegh

En fichiers joints (PDF) – DOCUMENTS

- Dopage : des stimulants boostent les pilotes de la ronde infernale
- Décès – 24 H du Mans : 21 pilotes décédés en course
- Références – 24 H du Mans, la catastrophe du 11 juin 1955

Article et illustrations - copyright blog : dopagedemondenard.com

Suivre sur X (ex-twitter) mes commentaires au jour le jour de l'actualité médico-sportive : [@DeMONDENARD](https://twitter.com/DeMONDENARD)

POUR EN SAVOIR PLUS – Blog JPDM – Autres liens à consulter sur les amphétamines

1 sur l'arrivée des amphets dans le sport

1. Dopage ton histoire – A quoi carbueraient les géants de la route au cours de la décennie 1950-1960, l'une des plus riches en champions d'exception ? Témoignages e deux d'entre eux, Roger Walkowiak et Roger Hassenforder, rarement entendus sur les soins spéciaux - [publié le 30 janvier 2021](#)
2. Dopage ton histoire – Seconde guerre mondiale : le tournant de la pharmacopée stimulante des sportifs, notamment aux amphets - [publié le 21 novembre 2021](#)

2 sur l'idée reçue que les amphets ne modifient pas la hiérarchie sportive

1. Efficacité des drogues de la performance – Depuis 1990, le dopage transforme un cheval de bois en pur-sang. Mais avant ? depuis les années sixties, soit trois décennies en amont, Jacques Anquetil le maître du chrono et du dopage, lui qui en connaissait un rayon sur les amphets et autres médocs de la performance, a contrario de la majorité des plumitifs de son époque, affirmait que la dynamite ou Bomba influençait et pas qu'un peu le rendement athlétique : « *Le doping change un cheval de labour en pur-sang d'un jour* » - [publié le 28 septembre 2016](#)
2. Dopage ton histoire – A quoi carbueraient les géants de la route au cours de la décennie 1950-1960, l'une des plus riches en champions d'exception ? Témoignages de deux d'entre eux, Roger Walkowiak et Roger Hassenforder, rarement entendus sur les soins spéciaux - [publié le 30 janvier 2021](#)
3. Dico des idées reçues – Les amphétamines, ça ne marche pas... pour trancher Anquetil et Fignon donnent leur point de vue. L'un remporte cinq Tours de France et deux Tours d'Italie, l'autre deux Tours de France et un Tour d'Italie. Le second estimait « *qu'elles n'avaient jamais bousculé la hiérarchie* », le premier qu'elles lui donnaient dans l'effort solitaire un avantage de plus de 3 minutes sur 86,6 kilomètres. Décryptage. - [publié le 25 mai 2021](#)