

24 HEURES DU MANS

Dopage : des stimulants boostent les pilotes de la *ronde infernale*

Litanie des témoignages à charge

A l'époque des années 1940-1970, la prise de stimulants tels que les amphétamines, notamment pour les épreuves d'endurance, était très répandue parmi les pilotes. Ces stimulants de l'éveil, en fonction de la dose et de la susceptibilité individuelle, pouvaient provoquer des effets négatifs sur la précision de la conduite. Ainsi, les as du volant « sous influence » voient leurs facultés de jugement se détériorer, mais aussi la finesse du geste pénalisée par des tremblements, des difficultés à se concentrer, des palpitations, des crampes musculaires. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant de mal apprécier les trajectoires, les distances et les obstacles.

1941 - Pr Victor DEMOLE (Suisse) : selon un consommateur d'amphets, serait d'... « une sécurité absolue » (!!!)

Récit du Pr Victor Demole, enseignant à la faculté de médecine de Lausanne : « Un Américain m'écrit : « Après les cocktail-parties, nous croquons régulièrement des pastilles de **Pervitin®** ou de **Benzédrine®** (amphétamines) avant de monter dans nos autos. La sécurité est absolue. On prend les virages à la corde, sans hésitation. Parvenu à domicile, on avale un ultime cocktail contre l'insomnie. »

[Pr Victor Demole.- Médecine sportive et doping in « Contrôle médico-sportif et fatigue », recueil des travaux présentés au cours de médecine sportive tenue à Lausanne du 16 au 18 octobre 1941.- Lausanne (Sui), éd. Librairie de l'Université F. Rouge, 1941.- 205 p (pp 183-202)]



Pr Victor Demole.- Contrôle médico-sportif et fatigue – Lausanne (Sui), éd. Librairie de l'Université F. Rouge, 1941



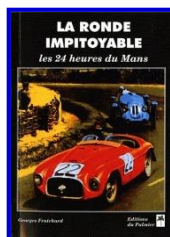
La Presse Médicale, n° 10, 09.02.1949

1952 - Georges FRAICHARD (France) – Journaliste au *Miroir des Sports* : « Pierre Levegh : usé, malgré les stimulants »

Récit du journaliste spécialisé Georges Fraichard : « 24 Heures du Mans 1952 : au petit jour, Pierre Levegh, qui avait toujours refusé le volant à son coéquipier René Marchand, avait trois tours d'avance sur la première Mercédès et cinq tours sur la seconde (...)

Et ce fut le drame, le drame le plus poignant de toute l'histoire des 24 Heures. Le plus stupide aussi. Pierre Levegh, nous le savons, avait mis un point d'honneur à conduire et, s'il l'avait pu, gagner seul ce Grand Prix

d'endurance. D'autres avant lui -Raymond Sommer, Louis Chinetti, Louis Rosier- l'avaient fait. Probablement parce qu'ils ne pouvaient pas procéder d'une façon différente. Pierre Levegh n'avait rien mangé, sinon quelques oranges, et n'avait avalé qu'un peu d'eau minérale, sans doute aussi quelques comprimés **stimulants**. Lorsqu'il se ravitailla pour la dernière fois, à trois heures de la fin de la course, j'eus la curiosité d'aller le voir. J'avais devant moi un homme fatigué à l'extrême, usé, se tenant avec peine sur ses jambes. **Il avait les yeux fixes. Il ne me reconnut pas.** Je pensais qu'il allait demander à René Marchand, solide garçon d'une trentaine d'années, de le remplacer, ou que son entourage allait insister pour qu'il se reposât quelques minutes (...) Non ! Obstiné, horriblement marqué par l'effort, Pierre Levegh remonta en voiture sous les **applaudissements d'une foule ignorante**, alors que René Dreyfus [Ndlr : pilote en circuit et en côte de 1924 à 1938] , qui avait assisté avec moi à ce dramatique ravitaillement, s'éloignait en haussant les épaules. »
[Georges Fraichard.- La ronde impitoyable .- Paris, éd. Amiot-Dumont, 1953 .- 203 p (pp 153-154)]

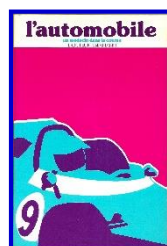


Georges Fraichard - *La ronde impitoyable*, éd. Amiot-Dumont, 1953

1952 - Dr Jean-Jacques ISSERMANN (France) : "La valise pleine... du pharmacien turinois"

Récit du Dr Jean-Jacques Issermann, médecin de la Fédération française de sport automobile : « Un long rallye sur route qui comporte de très longues épreuves de nuit oblige bien souvent les participants à utiliser ce que l'on appelle des "vitamines", parfois même des amphétamines, sans compter l'absorption de quantités importantes de boissons excitantes telles que le café... Pour les épreuves en circuit d'endurance, nous avons toujours le souvenir vers les années 52, d'un pharmacien turinois, concurrent des 24 heures du Mans, qui amenait avec lui **une valise pleine de drogues mystérieuses** et qu'il distribuait généreusement aux autres pilotes (Ndlr : probablement Mario Damonte). »

[Dr Jean-Jacques Issermann .- Le doping in "L'automobile : un médecin dans la course" .- Paris, éd. Médicales et Universitaires, 1978 .- 257 p (pp 173-194)]



Dr Jean-Jacques Issermann - *L'automobile : un médecin dans la course*, éd. Médicales et Universitaires, 1978

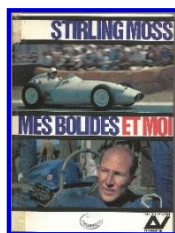
1955 - Stirling MOSS (Grande-Bretagne) : des comprimés de caféine avalés avant la course

En 1955, il prit le départ des *Milles Miglia*, la course des *Mille Mille*, la grande épreuve routière italienne, abandonnée en 1957 à la suite de l'accident mortel de l'Espagnol Alfonso de Portago. Avec lui se trouvait dans la Mercédès 300 SLR, Denis Jenkinson qui officiait en tant que navigateur. Ils remportèrent haut la main, à la vitesse moyenne de 157 km/h, la compétition après le difficile parcours Brescia, Rome, Brescia.

Moss fut ainsi le premier anglais qui n'ait jamais remporté les Mille Mille, et le second non-italien l'Allemand Rudolf Caracciola les avait gagnés en 1931.

Dans son autobiographie, il est précisé qu'après la course, « Moss prit part au dîner de gala à Brescia. Puis, constatant qu'il n'était vraiment pas fatigué (sous l'effet des **comprimés de caféine** qu'il avait avalés avant la course, associé à celui de sa propre sécrétion d'adrénaline), il s'installa à bord de sa voiture personnelle et conduisit jusqu'à Stuttgart et, de là, jusqu'à Cologne, où il prit l'avion pour l'Angleterre. »

[Stirling Moss .- Mes bolides et moi (Collab. Ken W. Purdy) .- Paris, éd. Flammarion, 1964 .- 235 p (pp 73-74)]



Stirling Moss - *Mes bolides et moi*, éd. Flammarion, 1964

24 Heures du Mans - 11 juin 1955

LA SUSPICION DU DOPAGE

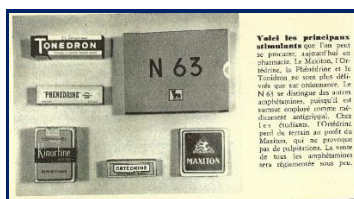
♦ Jacques Le Bailly (Fra) – Grand reporter à *Paris-Match* signale l'absence de réglementation antidoping au Grand prix d'endurance du Mans :

« 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]

♦ Henri François (Fra) – Journaliste à *Science et Vie*

Dans un article intitulé « *Le procès de la course automobile* » revenant sur la tragédie du 11 juin 1955, il évoque le "doping" : « Des réflexes diminués par un échec, par la fatigue ou par l'âge, ou faussés par le "doping", exposent le coureur à des risques décuplés. » [Science et Vie, 1956, n° 467, août, p 74]

Produits utilisés par les sportifs et les étudiants au mitan des années 1950 et suivantes



Science et Vie 1955, n° 457, octobre, p 48

1956 - **Dr Robert JEUDON (France) : « Les amphétamines qu'utilisent les pilotes des 24H du Mans »**

Commentaires du Dr Robert Jeudon, médecin du sport de 1921 à 1964 : « Les amphétamines agissent sur le système nerveux comme s'ils relevaient ce voltage et maintenaient l'influx nerveux, pendant un temps déterminé, sous une haute tension. A des doses plus élevées - qu'il ne faut employer qu'à titre exceptionnel et chez des professionnels - ces produits ont pour réaction secondaire une augmentation marquée de la résistance au sommeil. **Ce sont des produits de ce groupe qu'utilisent, par exemple, les pilotes des Vingt-Quatre Heures du Mans** ou des records de durée en avion, pour passer la nuit aux commandes. » [Le Cycliste, 1956, n° 4, avril, p 103]

1958 - **Michel CLARE (France) : des "excitants" pour aiguiser les réflexes**

Récit de Michel Clare, ancien athlète de haut niveau, journaliste à *L'Equipe* et auteur d'une enquête documentée sur le dopage pour le mensuel *Sport et Vie* : « On sait aussi que des pilotes automobiles font appel **aux excitants pour aiguiser leurs réflexes et lutter contre le sommeil.** » [Michel Clare.- "Attention au doping. Il fait des vieillards avant l'âge" .- Sport et Vie, 1958, n° 31, p 70]

1959 - **Annie SOISBAULT (France) : "Me bourrer de stimulants"**

Témoignage de la double championne de France des rallyes 1957 et 1958. Reportage de la journaliste Monique Jouanen : « Annie Soisbault s'intéresse à l'automobile depuis très longtemps déjà : à dix-huit ans, tout en poursuivant mes études, je vendais des réfrigérateurs pour me procurer un peu d'argent de poche. Et, avec mes commissions, j'ai acheté une vieille Delahaye. C'était épatant. Après j'ai eu plusieurs autres voitures (...) Donc, avec mes voitures, j'ai fait de petits rallies pour m'amuser. Et c'est finalement ce fameux rallye de Monte-Carlo, avec Germaine Rouau, qui a été le départ de tout.

Championne de France 1957 et 1958, je rêve maintenant d'être championne d'Europe (...) Dans Liège-Gand-Liège, par exemple, j'étais persuadée qu'il allait m'arriver quelque chose. Eh bien, ça a été ma plus belle victoire.

- Comment se passent vos courses ?

- La première nuit est terrible. **Je suis obligée de me bourrer de stimulants** pour tenir le coup. Je tombe de sommeil. Après, ça va, mais le plus pénible, ce sont encore les cinquante derniers kilomètres. Surtout lorsque je sais que j'ai gagné. Je ne tiens pas en place. Je fume cigarette sur cigarette. Il me semble que ça dure huit jours... Il y a d'autres moments désagréables. Quand on a des pépins mécaniques. Il faut réparer vite. De temps en temps, je mets un vieux blue-jean, et je vais passer deux ou trois heures avec les turbines, delco, bougies, etc... Ce n'est pas drôle. »

[Monique Jouanen. - Annie Soisbault qui nargue la mort pour s'amuser. - But et Club, Le Miroir des Sports, 1959, n° 778, 28 décembre, pp 24-25]

1962 – **PILOTE ANONYME : grâce aux amphétamines « J'y voyais comme en plein jour »**

Un as du volant raconte : « **Une fois, aux 24 heures du Mans**, j'avais piloté huit heures et je me reposais quand mon coéquipier donna des signes de défaillance. On me réveilla et on me fit absorber un cachet de je ne sais quoi. Eh bien ! en pleine nuit, sous la pluie, **j'y voyais comme en plein jour** et j'ai battu le record du tour. Jamais je n'ai eu aussi peur. » [Paris-Match, 1962, n° 693, 21 juillet, p 59]

1962 - **PUB des Laboratoires Delagrangé sur le Maxiton®, leur produit-phare : assurance-vie pour l'automobiliste**

Récit du Dr Jean-Pierre de Mondenard : « Les médecins des années 60 et les publicités de l'époque présentaient les **amphétamines** comme des remèdes sans effets secondaires. Notamment cette réclame des Laboratoires Delagrangé destinée au corps médical et concernant le Maxiton®, l'amphétamine des étudiants en mal de bachotage, des sportifs en quête de performance et des automobilistes fatigués : **« L'assoupissement au volant est la cause de 9 % des accidents mortels d'automobile : un ou deux comprimés de Maxiton® constituent une assurance-vie pour l'automobiliste. »**

Or, en 2001, tout le monde sait que les amphétamines modifient le jugement et l'évaluation des risques, entraînant des réactions exagérées. Leur association avec l'alcool ou des sédatifs est dangereuse pour la conduite. »

[Dr Jean-Pierre de Mondenard. - DHEA : l'amnésie des scientifiques. - Le Figaro, 2001, n° 17 659, 21 mai, p 29]



MAXITON		MAXITON (suite)	
Maximum de tonus Minimum d'effets secondaires <i>Tartrate de phényl-1-amino-2-propane destroyé</i>			
PRÉSENTATIONS Boîte de 40 comprimés dosés à 2,5 mg. Boîte de 8 ampoules de 1 cm³ à 1 cg (Maxiton injectable). Boîte de 8 ampoules de 2 cm³ à 10 cg (Maxiton Fort).			
INDICATIONS	POSOLOGIE QUOTIDIENNE		
Médecine générale			
Surmenage physique ou intellectuel:	2 à 6 comprimés.	Neuro-psychiatrie	
Sonolence, ébriété:	2 à 4 comprimés.	Intoxications (alcool, morphine, tuberc):	
État dépressif (sauf chez les anxieux):	1 ou 2 comprimés.	Parkinson, narcolepsie:	
Océanité:	2 comprimés le matin, 1 avant midi.	Pyrexie:	
		État marasme ou mé-lancolique. Schizophré-nie.	
		(choc amphétaminique)	
		Troubles caracté-riels avec agressivité:	
		2 ou 3 comprimés.	
		Chirurgie	
		Réveil des anesthésiés généraux:	
		3 ou 4 cg par voie intra-veineuse.	
		Choc opératoire:	
		1 ou 2 cg par voie intra-musculaire.	
		Urgences	
		Coma barbiturique:	
		1/2 ou 1 ampoule de Maxiton Fort à renouveler au besoin 20 à 30 minutes plus tard.	
		Coma éthylique:	
		moitié des doses précédentes.	
Pédiatrie			
Enurésie:	1 comprimé à 18 heures chez l'enfant au-dessus de 3 ans.		
Instabilité infantile:	1 ou 2 comprimés.		
96		37	

L'assoupissement au volant est la cause de 9 % des accidents mortels d'automobile : 1 ou 2 comprimés de Maxiton constituent une assurance-vie pour l'automobiliste.

Les antihistaminiques provoquent la somnolence : Maxiton (1 ou 2 comprimés) est le « compagnon de jour » des antihistaminiques, dont il renforce d'ailleurs les effets.

L'assoupissement au volant est la cause de 9% des accidents mortels d'automobile : 1 ou 2 comprimés de Maxiton constituent une assurance-vie pour l'automobiliste. Les antihistaminiques provoquent la somnolence : Maxiton (1 ou 2 cp) est le « compagnon de jour » des antihistaminiques, dont il renforce d'ailleurs les effets

1962 - Raphaël GEMINIANI (France) : « Plus de produits dopants qu'en cinq Tour de France »

Témoignage de l'ancien cycliste 2^e du Tour de France 1952 et 3^e en 1958, puis directeur sportif de Jacques Anquetil de 1962 à 1969 : « J'ai participé à deux reprises au rallye de Monte-Carlo et j'ai vu en une nuit **dix fois plus de produits dopants** qu'en cinq Tours de France. »

[Philippe Brunel.- Raphaël Geminiani : « Tapie, c'est Attila ! ».- *Vélo*, 1984, n° 193, octobre, pp 51-55 (p 54)]

COMMENTAIRES JPDM – Le Grand Fusil (surnom de Geminiani) a participé à 12 Tours de France à une époque (1947-1959) où les amphets étaient omniprésentes dans le peloton. Pour moi, le natif de Clermont-Ferrand exagère mais c'est dans l'intention louable de faire porter le chapeau à d'autres sports alors que dans les années 1950-1960 seuls les cyclistes étaient stigmatisés.

1965 – Roger FRANKEUR (France) : à Indianapolis, le doping fut la cause de plusieurs accidents

Récit du journaliste Roger Frankeur présent aux 24 Heures du Mans 1955 : « Dans les compétitions automobiles qui font appel aussi à la résistance humaine, des cas formels **d'usage de doping** ont été dénoncés par les journaux aux Etats-Unis. Il a été établi que le doping fut cause de plusieurs accidents à Indianapolis notamment ».

[Roger Frankeur, *But et Club*, 1965, n° 1071, 20 avril, p 5]

1965 - Joseph "Joe" LOWREY (Grande-Bretagne) : les rallymen sont touchés par les stimulants de l'éveil

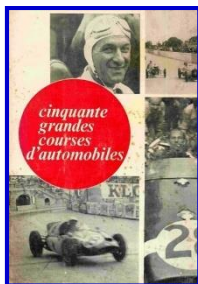
Un journaliste londonien, spécialiste du sport automobile, rédacteur à *The Motor* et rallyman bien connu en tant que copilote, **vient d'accuser la majorité des conducteurs de rallyes de prendre des stimulants** : « Je suis convaincu, a déclaré Lowrey, que la plupart des accidents sont **dus aux pilules prises pour demeurer éveillé** ». Le *Royal Automobile club* a décidé d'ouvrir une enquête. »

[in « Doping sur 4 roues ».- *Le Miroir des Sports*, 1965, n° 1103, 28 octobre, p 2]

1968 - Roger MASSON (France) : deux Maxiton® (amphétamine) pour un festival dans le col d'Allos

Jean Vinatier, rallyman mais aussi pilote aux 24 Heures du Mans entre 1958 et 1973, témoigne dans *L'Automobile* (n° 263, mars 1968) : « Je me rappellerai toujours d'un Liège-Rome-Liège fait avec Roger Masson [un pilote qui a contribué au carrefour des années 50 et 60 à la légende des 24 heures du Mans]. Nous en étions à la 4^e nuit, quand Roger eut le « coup de pompe » monumental ! Comme nous étions dans les Alpes il n'a pas voulu lâcher et avant de me relayer, il a pris **deux Maxiton® (amphétamine)**. Dans Allos, ce fut le festival, je n'ai jamais eu si peur en voiture. Au bas du col, il avait compris, moi aussi. »

[Henri Dimpre et Pierre-André Touttain.- Cinquante grandes courses d'automobiles.- Paris, éd. Gründ, 1968.- 500 p (p 58)]



Henri Dimpre et Pierre-André Touttain - *Cinquante grandes courses d'automobiles*, éd. Gründ, 1968

1973 - RÉGLEMENTATION – Automobile : pas un seul contrôle

« Durant l'année 1973, mille contrôles antidopage ont été effectués en cyclisme, athlétisme, boxe, escrime, volley-ball, natation et roller-skating. Pas un seul en football, rugby et automobile. Pourquoi ? »

[*Minute*, 20.02.1974, n° 619]