

Contre-enquête JPDM

Il y aura 70 ans ! En juin 2025, commémoration de l'effroyable accident du Mans

Tour à tour sont évoqués **la fatalité** (Juan Manuel Fangio), un **extraordinaire concours de circonstances** (Paul Frère), **l'absence de faute de conduite ou de pilotage** ni d'infractions (soit au code de la route français, soit aux règlements internationaux) **ni imprudence, ni maladresses** commises par des pilotes.

L'organisation matérielle du circuit, la protection du public, les mesures de protection et de sécurité étaient d'autre part conformes aux règlements en vigueur.

La justice (non-lieu délivré le 10 novembre 1956) et les pilotes impliqués dans la catastrophe se rangent derrière l'expression "Circulez, il n'y a rien à voir".

A aucun moment, l'usage des amplificateurs artificiels de vitesse que sont les amphétamines consommées par de nombreux pilotes d'endurance, notamment pendant les 24 Heures du Mans, ne sont évoqués.

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.

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 supporteurs).

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.

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

De nombreux témoignages confirment que les amphétamines sont consommées dans les épreuves d'endurance telles que les 24 Heures du Mans. [se reporter au paragraphe intitulé : Des stimulants omniprésents dans les paddocks des courses d'endurance, notamment au Mans]

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** ».



Michel Bonté - 11 juin 1955 18h28, 2004

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.

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

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.

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 fautive 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]

Des stimulants omniprésents dans les paddocks des courses d'endurance, notamment au Mans

Litanie des témoignages à charge

A l'époque des années 1950-1970, 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.

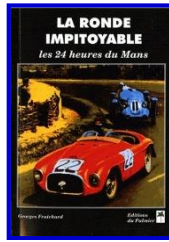
1952

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 Mercedes 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

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

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]

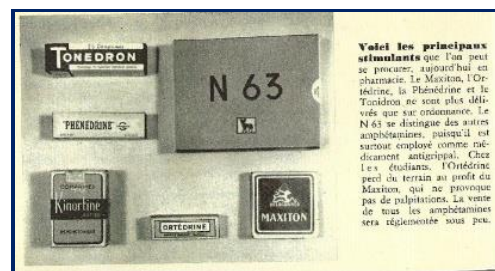
♦ Henri François (Fra) – Journaliste à Science et Vie

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 décapés. » [Science et Vie, 1956, n° 467, août, p 74]

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



La Presse Médicale, n° 10, 09.02.1949



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 aiguïser 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 aiguïser 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

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

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)	
<p>Maximum de tonus Minimum d'effets secondaires</p> <p>Tartrate de phényl-1-amino-2-propane dextrogyre</p> <p>PRÉSENTATIONS</p> <p>Bolbe de 40 comprimés dosés à 2,5 mg. Bolbe de 6 ampoules de 1 cm³ à 1 cg (Maxiton injectable). Bolbe de 6 ampoules de 2 cm³ à 10 cg (Maxiton Fort).</p>		<p>Neuro-psychiatrie</p> <p>Intoxications (alcool, morphine, tabac): 2 à 4 comprimés. Parkinson, narcolepsie: 2 à 10 comprimés. Épilepsie: 1 à 4 comprimés par jour. États maniaques et mélancoliques. Schizophrénie: (choc amphotaminique) Troubles caractériels avec agressivité: 2 ou 3 comprimés.</p> <p>Chirurgie</p> <p>Réveil des anesthésiés généraux: 3 ou 4 cg par voie intraveineuse. Choc opératoire: 1 ou 2 cg par voie intramusculaire.</p> <p>Urgences</p> <p>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.</p>	
<p>INDICATIONS POSOLOGIE QUOTIDIENNE</p> <p>Médecine générale</p> <p>Surmenage physique ou intellectuel: 2 à 6 comprimés. Somnolence, ébriété: 2 à 4 comprimés. États dépressifs (sauf chez les anxieux): 1 ou 2 comprimés. Océanée: 2 comprimés le matin, 1 avant midi.</p> <p>Pédiatrie</p> <p>Emarsée: 1 comprimé à 18 heures chez l'enfant au-dessus de 5 ans. Instabilité infantile: 1 ou 2 comprimés.</p>	<p>L'assouplissement 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.</p>		
36	37		

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]

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]

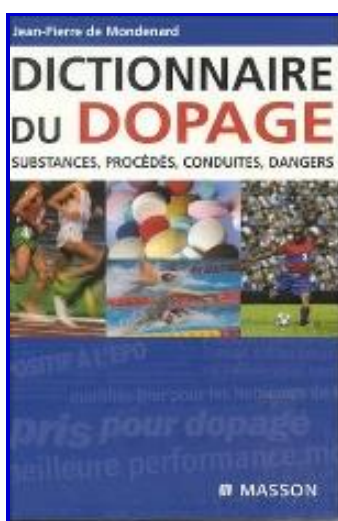
1973

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]

POST-IT – Dès 2004, cela 21 ans que j'avais crédibilisé la participation des amphétamines à la tragédie du Mans du 11 juin 1955.
C'était dans le *Dictionnaire du dopage* paru aux éditions Masson en 2004 (1237 p, p 55)

COMMENTAIRES (JPDM) - A l'époque, 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. (p 55)



Dictionnaire du dopage – éditions Masson, 2004

Des slogans amphétaminés illusoire et mensongers

La promotion des amphets au sein de tous les publics, sportifs compris, s'est faite au décours des années 1950-1970 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 : empêchent de s'endormir au volant]

