

Le Professeur Watkins est celui que l'on consulte pour les mises aux points sur la santé des pilotes.

(Photo Marie-Lyse Tremblay) ▶



Un ange gardien dans le paddock

L 978 est l'année du premier Grand Prix de Formule 1 à Montréal. C'est également celle du début de la carrière du Professeur Sid Watkins au sein de la F1 à titre de médecin-chef. En 25 ans, il n'a jamais manqué un seul Grand Prix et c'est entre ses mains que tous les pilotes et membres d'équipe remettent leur vie. Nous avons eu le privilège de rencontrer celui qui est aussi le président de la Commission de sécurité de la FIA.

Né en 1928, son père était propriétaire d'un garage. Il acquiert donc tout jeune le goût des voitures et celui de la course de par la proximité du circuit de Silverstone. Il étudie la médecine et le spécialiste en neurochirurgie devient professeur à l'Université Syracuse, tout près de Watkins Glen, dans l'État de New York. Pour lier ses deux passions, il se porte volontaire pour diverses courses. Il devient rapidement une



référence pour les interventions d'urgence en course. Fin des années 70, lorsque Bernie Ecclestone cherche un responsable médical pour sa toute nouvelle FOCA, le nom de Watkins lui vient spontanément à l'esprit.

Depuis qu'il est impliqué en course, le Professeur a constaté une très grande évolution de la sécurité, chose à laquelle il n'est pas étranger. Ses observations lors des accidents ont contribué à améliorer au fil des années une foule de composantes et de techniques qui font aujourd'hui de la F1 un sport plus sécuritaire. « Un des développements majeurs est l'utilisation de la fibre de carbone pour la construction de la coque, qui en fait une structure plus solide, ce fut un grand pas pour la sécurité » nous dit-il. « Il y a eu aussi l'introduction de tests d'impacts pour s'assurer de la solidité des monoplaces.»

Dans les années 90, l'introduction d'une protection de mousse à l'intérieur des cockpits allait accroître la sécurité des pilotes au niveau du cou et de la tête en cas d'impact. Les commentaires de Sid Watkins ont aussi servi à améliorer l'efficacité des combinaisons, des gants, des souliers et des casques que portent les pilotes.

La dernière innovation est l'utilisation obligatoire du Hans (Head And Neck Support), déjà utilisé depuis quelques années dans les séries CART et IndyCar. Certains pilotes avaient du mal à s'y habituer pour des raisons de confort. « On a réglé le problème en ajoutant une 2ème ceinture pour stabiliser l'accessoire qui apporte une protection supplémentaire au niveau des impacts frontaux » explique Watkins.

La sécurité est également une priorité à bord des voitures officielles de la FIA qui sont de service à tous les Grand Prix. On



La voiture médicale sur la ligne des puits quelques minutes avant que le départ ne soit donné. L'équipe sera alors casquée et prête à intervenir. (photo Marie-Lyse Tremblay) ▲

a choisi des Mercedes 500 Wagon parce qu'elles sont équipées d'une cage de sécurité de série et d'un moteur puissant et d'une foule d'autres spécifications utiles. Celle du Docteur Watkins, en plus d'un écran télé pour suivre ce qui se passe sur la piste, est équipée de petits extras. « J'ai un "humidor" pour garder mes cigares bien frais et un compartiment pour mon flasque de Whisky, mais seulement pour après la course » nous montre-t-il, l'œil brillant ! C'est que l'homme est un amateur de bons cigares. Il aurait même fait l'aller-retour à Cuba avec Niki Lauda du temps de LaudaAir, uniquement pour faire des emplettes... D'ailleurs, Niki lui aurait déjà servi de chauffeur pour un de ses Grand Prix, une seule et unique fois car, « il s'ennuyait terriblement durant la course parce que nous attendions, comme à tous les Grand Prix. Il voulait faire le tour du circuit aussitôt qu'un petit incident se produisait...J'ai du lui retirer les clés et lui dire de se tenir tranquille ».

Malgré ses 75 ans, le Professeur Watkins demeure un homme très actif. « J'arrive sur

les circuits le jeudi. Nous faisons d'abord des pratiques avec les équipes locales à l'aide de cockpits de Formule 1 pour tester leurs habilités. Le vendredi matin, nous faisons l'inspection du centre médical et de l'hélicoptère ainsi que tous les postes autour du circuit. Cette inspection des postes se fera ensuite avant chaque sortie des F1, ainsi que des F3000 lors des Grand Prix en Europe » indique-t-il. Et il recommence à toutes les deux semaines, à chaque Grand Prix !

Avant de quitter la voiture, nous avons voulu savoir si un amateur de course comme lui s'était déjà intéressé au pilotage, à faire des essais et, immédiatement, un petit sourire s'est affiché sur son visage « J'ai eu un accident lors du premier West African Rallye en 54. Nous sommes sortis de route et la voiture est partie en tonneaux à travers les palmiers. Quand ça s'est arrêté, la voiture était sur le côté et je ne voyais pas mon copilote. Soudain, j'ai entendu une voix qui me disait : pourrais-tu lever ton derrière de sur mon visage ! J'étais assis sur sa tête. Je l'ai aidé à se hisser hors de la voiture et dès qu'il a été sorti de l'auto et alors que j'étais

toujours à l'intérieur, il s'est éloigné de la voiture le plus rapidement possible, au cas où elle prendrait feu... Mon engouement pour le pilotage a pris fin à ce moment-là ».

Autre anecdote douloureuse : Monaco 2000 alors que, véhiculé par l'ancien pilote (F1 dans les années 70) Alex Diaz-Ribeiro, Sid Watkins sortit de la Mercedes fracassée dans le rail avec des côtes cassées. Accusé d'avoir voulu faire la chasse à la voiture de sécurité à la fin de la séance qualificative, Ribeiro fut défendu par Watkins qui invoqua un problème de freins ABS pour justifier le "crash" de son fougueux pilote !

Sid Watkins est la preuve très vivante que le travail passionné et la bonne humeur sont les meilleurs remèdes contre la vieillesse. Avec son expertise, les pilotes de F1 actuels peuvent compter sur un professionnel de grand talent, disponible chaque fois qu'ils sont en piste. Le 10 septembre 1978, à Monza, Sid Watkins couvrait son premier Grand Prix. Le Suédois Ronnie Peterson, blessé dans un carambolage au premier virage, allait trouver la mort le lendemain, suite à une erreur médicale. Ce jour là, Watkins n'avait pas eu la permission d'intervenir. Il l'a obtenu dès le Grand Prix suivant... ❧