

## Philippe Eckert : De navigateur opprimé à navigateur responsable

Par Michel Busset -(Rallye 85 Championnat Suisse)



Premier indice : il a disputé, en qualité de navigateur, 42 rallyes, mais il n'a franchi qu'une seule fois la ligne d'arrivée en vainqueur.

Deuxième indice : il a été le copilote, dans le désordre chronologique, de Pascal Humbert, Jean-Pierre Balmer, Michel Barbezat, Jean-Claude Schertenleib, Philippe Scemama, Eric Chapuis, Daniel Carron, André Lasserre, Jean-Marie Carron.

Troisième indice : il est à la fois président de l'Association suisse des navigateurs et de l'Association romande des commissaires automobiles, l'ARCA.

Vous n'avez pas encore trouvé? Alors, sachez qu'on le surnomme «Fil de fer».

Il s'agit, bien sûr, de Philippe Eckert. L'un de ces hommes qui se

fondent dans le décor, à force de s'y promener, mais qui sont indispensables à la marche d'un sport, quel qu'il soit.

Il est devenu navigateur un peu par hasard, comme beaucoup. Un jour, Jean-Claude Schertenleib, un de ses copains du Val-de-Ruz, où il a passé toute son enfance, lui demanda de faire avec lui le Rallye du Gothard. « Je m'intéressais un peu à la compétition automobile. J'ai donc dit oui. On n'a fait qu'une seule épreuve spéciale avant d'abandonner... » Il l'est resté, ensuite, pour des raisons financières. «Beaucoup de navigateurs y vont de leur participation aux frais, mais ils n'investissent dans la course que des sommes raisonnables en comparaison de ce que dépensent les pilotes. Ça correspond mieux à mes possibilités. Cela dit, je ne suis pas sûr que j'aurais fait un bon pilote... J'adore conduire, mais j'ai le sentiment que ma fougue aurait fini par être à l'origine de quelques désagréables surprises.»

Navigateur, donc, et plutôt fier de l'être. Il n'apprécie d'ailleurs guère qu'on les tienne, lui et ses collègues du siège de droite, pour quantités négligeables. Des « sacs de sable », comme disent les langues fourchues. Et incultes. Ce ras-le-bol se manifeste, en 1981, par la création de l'Association des navigateurs opprimés, signée Philippe Eckert et Serge Racine... « Nous en avons assez d'être laissés dans notre coin d'ombre, que ce soit par la presse, qui ne citait qu'épisodiquement nos noms, ou par les pilotes eux-mêmes. Nous voulions dire tout haut que nous existions et que nous n'étions peut-être pas si inutiles que ça. Un navigateur ne peut pas gagner un rallye, et je ne dirai pas que son rôle est équivalent à celui du pilote, mais il peut le perdre. Cela suffit à situer son importance. Pour réussir une performance de qualité, il faut une bonne voiture, un bon pilote et aussi un bon navigateur. Il s'agit aussi que le courant passe de part et d'autre du levier de vitesses. La colle prend parfois instantanément. Ce fut le cas, pour moi, avec Daniel Carron, au milieu de la saison 1985. D'autres fois, il faut quelque patience. Avec Jean-Marie Carron, par exemple, l'osmose s'est faite plus lentement. »

Les Navigateurs opprimés finissent par ne plus l'être. L'Association, un brin provocatrice, rentre dans le rang et se mue sagement en Association suisse des navigateurs. Elle ne se borne pas à crier à l'injustice. Dans la grande machine appelée rallye, elle se met à jouer un rôle actif. « Son but premier est devenir en aide aux pilotes, plus particulièrement aux débutants, qui ont souvent des difficultés à trouver un navigateur. Mais il n'est pas rare que nous dépannions un pilote confirmé en cas d'indisponibilité de son équipier habituel. Nous avons un fichier, mis sur ordinateur, dans lequel figurent bien sûr nos 200 membres, dont une cinquantaine sont actifs, mais aussi leurs vœux et les dates auxquelles ils sont libres. Un exemple: c'est l'Association qui a mis en rapport Jean-Claude Waelti et Zahler avant le Rallye de Grande-Bretagne.

»Au début de chaque saison, nous organisons également un cours de navigation pour les débutants, qui n'a porté jusqu'à ce jour que sur la théorie. Enfin, il arrive épisodiquement que nous entrions en contact avec des organisateurs pour leur faire part de nos réflexions. Lors du dernier Critérium jurassien, les temps étaient à notre sens trop chichement calculés entre Porrentruy et l'épreuve spéciale de Villars. Les pilotes étaient condamnés à traverser la ville comme des voleurs, ce qui ne fait jamais une très bonne publicité au rallye. Nous nous sommes donc ouverts de la question auprès des responsables de l'organisation. »

Les opprimés d'hier sont devenus des responsables. Sous la houlette de Philippe Eckert.

Les tâches administratives auraient pu le broyer. Il n'en est rien est il continue de naviguer, de découvrir de nouveaux pilotes. «De toutes mes expériences, celle que j'ai faite avec Jean-Marie Carron m'a tout particulièrement marqué. Un pilote étonnant, beaucoup plus calme, plus réfléchi que Jean-Pierre Balmer, avec qui j'avais couru à l'époque de l'Ascona 400, en 1981, et qui constituait évidemment pour moi un point de référence. Jean-Pierre s'énervait trop facilement et y laissait une partie de sa concentration. Cela dit, il m'est indifférent de monter dans une puissante groupe B ou dans une modeste groupe N. Tout dépend, finalement, du pilote que l'on a à ses côtés.»