

CMP JOURNAL

N° 1

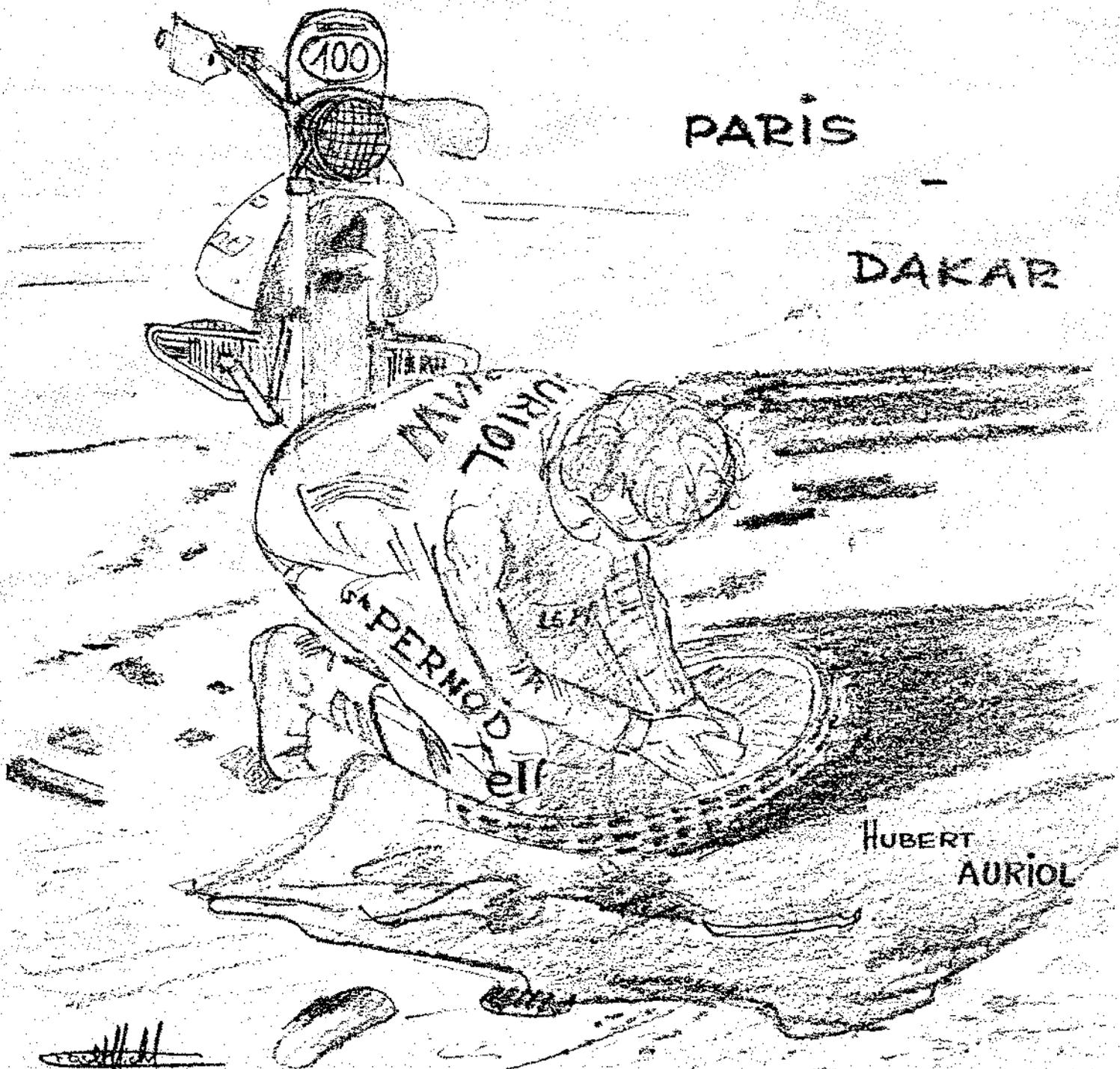
PARIS-DAKAR

Rétrospective 81

Challenge 82

Informations générales

FÉVRIER 1982



*** BILLET DU PRESIDENT ***

Tout sociétaire d'une association ou d'un club aura sans doute remarqué que les présidents ont la détestable manie de toujours tirer à eux la couverture de chaque initiative prise par un membre. Une fois n'étant pas coutume, je ferai l'éloge d'un tiers, Michel Croset, à qui tout le mérite de l'idée, de la création et de l'exécution de ce journal revient exclusivement. Il ne pouvait pas mieux démontrer son intérêt et son attachement pour le club. Devant ce fait accompli, le président ne peut que remercier son auteur, car un journal représente un lien pour ses lecteurs.

Celui-ci pourra resserrer encore les intérêts existant entre nos membres et faire participer ces derniers à la vie de notre association. Mais pour participer, encore faut-il se manifester. Aussi, en acclamant la naissance de ce journal et en lui souhaitant longue vie, je vous invite à réaliser que la santé de ce nouveau-né du club dépendra largement de l'intérêt que vous lui témoignerez et du concours que vous lui porterez.

Salvatore Aversano

*** EDITORIAL ***

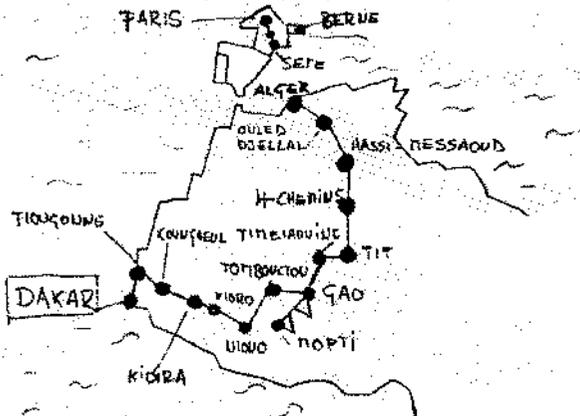
Pour fêter le premier anniversaire de l'existence du club, il a été décidé de réaliser le présent "canard", qui pour sa première parution espère qu'il arrivera à ses buts: resserrer les liens entre nos membres, faire participer, par le récit de nos sorties, ceux qui n'ont pas eu l'occasion d'assister à une manifestation et enfin, de donner à tous les motards qui hésitent encore à faire partie de notre club et à tous ceux qui ne connaissent pas ou mal l'existence et les activités de notre association, de leur donner une envie I R R E S I S T I B L E de s'y inscrire.

Dans ce premier numéro, vous trouverez un résumé de la fameuse course PARIS-DAKAR. Vu l'importance de cette manifestation, j'avais pensé que cela pourrait intéresser plusieurs membres. Malheureusement, la rédaction du journal a pris plus de temps que prévu et cet article ne sera plus d'actualité. Vous trouverez également un compte rendu des sorties 1981 dont plusieurs sont dus aux excellents journalistes-enquêteurs Solange NICOLIER (qui attend avec impatience le no 2 pour rédiger un nouvel article - merci Solange -) et Jean-Pierre FIUMELLI. Il ne faut pas oublier le billet du président, qui n'engage que son auteur... Merci quand même cher président, et à titre de réciprocité, je tiens à te féliciter pour le dévouement que tu manifestes pour la bonne marche du club, pour toutes les heures de loisirs que tu y consacres. Ta récente candidature (à laquelle nous te souhaitons plein succès) au comité de direction de la FMS vient à point nommé pour nous rappeler le vif intérêt que tu portes à notre club. Nous ne pouvons qu'espérer ce billet ne sera que le premier d'une longue série. POUR LE FUTUR, TOUS MEMBRES QUI DESIRERAIENT FAIRE PARAÎTRE UN ARTICLE SERONT LES BIENVENUS. Concernant les sorties, vous trouverez un calendrier avec un challenge à la clé. Nous espérons vous voir nombreux à y participer. Bonne route à tous et prudence pour vos premiers tours de roue.

Michel Croset

SPECIAL PARIS - DAKAR *****

(Les sources d'information proviennent principalement du journal français MOTO REVUE).



PALMARES

1979	1er	NEVEU	(YAMAHA)
	2e	COMTE	(YAMAHA)
	3e	VASSARD	(HONDA)
1980	1er	NEVEU	(YAMAHA)
	2e	MEREL	(YAMAHA)
	3e	PINEAU	(YAMAHA)
1981	1er	AURIOL	(BMW)
	2e	BACOU	(YAMAHA)
	3e	MEREL	(YAMAHA)

LE PARIS-DAKAR, LA "TRANSAT DES SABLES"

Un seul rêve commun: rallier DAKAR. Mais combien y parviendront ? Seuls ceux qui bénéficient d'une condition physique excellente, d'une assistance efficace et surtout de la BARAKA : vont pouvoir réaliser ce rêve. Pour les autres, ce sera l'apprentissage de l'échec, de l'injustice parfois, de la connaissance de ses propres limites et par là, l'apprentissage de la modestie. Sur 370 concurrents, 130 motards sont partis, le 1er janvier 1982, de la place de la Concorde à Paris pour tenter cette grande aventure.

Le 2 janvier, après une spéciale à Garrigues près de Nîmes (un avant goût du désert), c'est l'embarquement à Sète, destination l'Afrique, Alger. Le 4 janvier, les coureurs s'élancent pour le premier parcours africain de liaison, qui se fera sans histoire, d'Alger à Ouled-Djellal. A partir de cet endroit, les choses sérieuses vont commencer. Les concurrents découvrent la véritable Afrique: horizon infini, rocaïlle, sable, absence de végétation. Pour beaucoup, c'est le baptême de la piste et quelle piste! Jugez-en plutôt: trous, sable, poussière, tôle ondulée, ornières, caillasse. Voilà pour le menu. Dans cette première spéciale, Marc JOINEAU sur sa SUZUKI 500 réalise le meilleurs temps, ex aequo avec Hubert AURIOL sur sa BMW 980 GS. Est-il besoin de vous présenter AURIOL ? Policier français, il fait partie du CMPN (Club motocycliste de la police nationale qui compte plus de 3000 membres). En 1981, il réalise un exploit qui fit beaucoup de bruit, gagner PARIS-DAKAR sur une BMW 800 GS, autant dire gagner sur un monstre! un monstre qui pèse près de 220 kilos et qui fonce à plus de 150 km/h sur les pistes. Cette année, AURIOL court sur un monstre encore plus gros (mais si, c'est possible). Avec un moteur de BMW 1000 RT, notre collègue français va tenter de rééditer son exploit de l'an passé.

Classement: 1er JOINEAU (SUZUKI) 2e BACOU (YAMAHA) 3e AURIOL (BMW)
4e SCHAECHT (HONDA) 8e NEVEU (HONDA) 11e VASSARD (HONDA).

6 janvier: Hassi-Messaoud - 4-Chemins (416 kms).

Pour la spéciale, AURIOL part comme une bombe et les autres suivent ou cassent. AURIOL gagne et prend la tête du classement général.

7 janvier: 4-Chemins - Tit (707 kms).

Cette fois-ci, on est en plein dans le Sahara. C'est VASSARD sur sa HONDA qui va l'emporter haut la main. Les autres favoris ont connus divers déboires: NEVEU, vainqueur des deux premiers rallyes, dernier du 3ème, et donc bien décidé à prendre sa revanche, a eu son moteur cassé. Il a attendu longtemps son assistance. Enfin, il a terminé l'étape avec un réservoir percé; il l'a colmaté tant bien que mal, avec un mélange spécial mais pas très efficace: de l'araldite, du savon et du scotch. DESHEULLES a eu sa roue arrière explosée. Lui aussi a du attendre son assistance. Et pourtant tout allait bien: "Jusqu'à cet incident, tout allait super. J'avais déjà doublé 50 concurrents. Je les compte, ça m'aide à passer le temps". JOINEAU recule au classement à cause de ... 4 crevaisons. AURIOL se trouve dans une situation dramatique: 2 boîtes cassées et en prime une crevaison. BACOU a du terminer l'étape avec la boîte bloquée en 4ème. Mais cette étape allait prendre des dimensions dramatiques: en effet, elle a été endeuillée par la mort du pilote hollandais COSTERHUIS Bert, qui a été victime d'une chute très grave. Et pourtant Bert n'était pas un néophyte, ni une tête brûlée. Alors, même si rien ne justifie la mort d'un homme, il ne faut pas oublier que celle-ci fait partie des risques que comprend un raid tel que PARIS-DAKAR.

Classement: 1er VASSARD (HONDA) 2e RIGONI (HONDA) 3e SCHAECHT (HONDA)
4e FENOUIL (BMW) 20e NEVEU (HONDA).

8 janvier: Tit - Timeiaounine (537 kms).

Beaucoup de pilotes sont arrivés de nuit. A peine quelques heures de sommeil et il faut déjà repartir. 460 kms de désert... 12 concurrents manquent à l'arrivée, dont un favori BACOU. Ce dernier restera seul pendant trois jours dans le désert. Quant à NEVEU, il remporte l'étape devant RIGONI et DROBECQ (tous sur HONDA), devant MEREL et MINGELS sur YAMAHA. Par contre, AURIOL a définitivement perdu la course. Il est arrêté quelque part dans le désert, la boîte à vitesses cassée.

Classement: 1er RIGONI 2e VASSARD 3e DROBECQ (tous sur HONDA) 4e MEREL (YAM) 5e MINGELS (YAM) 18e ERTAUD (HONDA 250 - 1ère dame) 19e AURIOL.

9 janvier: Timéaouine - Gao (677 kms).

Première partie: cailloux et risques de crevaison, puis 250 kms, poignée dans le coin. Une étape pour les BMW. Mais AURIOL perd définitivement la course, la boîte (à chagrin) bloquée en 3ème. "Boîte bloquée, ça va être dur, mais impossible de réparer. On a plus de boîte de rechange". Cette étape devait elle aussi être endeuillée par la mort d'une journaliste du POINT, Ursula ZENTSCH, qui avait pris place à bord d'un camion.

11 janvier: Gao - Mopti (645 kms).

Après une journée de repos, les concurrents ont pris le départ pour une des étapes les plus dures du rallye, le début de la fameuse boucle de Gao. Au départ, alerte chez HONDA. Le moteur de RIGONI pisse l'huile de partout. Il sera changé en une demie-heure, mais peu après le départ, RIGONI chutera et perdra du temps à redémarrer. Pourtant, il gardera la tête du classement. Le vainqueur de la spéciale: MEREL sur sa YAMAHA, la rage au ventre: 6heures pour 538 kms. Au général, VASSARD passera de la 2ème à la 4ème place.

12 janvier: Mopti - Gao (810 kms).

69 motos au départ de la boucle de Gao, 33 à l'arrivée. Piste terrible, beaucoup de poussière car voitures et motos partent ensemble. Parmi les abandons: Christine MARTIN, jambe cassée. Elle avait terminé l'an passé à la 10ème place. Ceux qui ont eu des ennuis: la gamelle du siècle est pour DROBECQ qui saute un trou d'un mètre dans une digue effondrée et plie avec ses côtes le guidon façon bracelet. On remarquera à peine son retard à l'arrivée. Neveu crève trois fois. Mais la palme de la malchance revient à RIGONI qui casse son kick, qui cale ensuite et passe évidemment un temps fou à redémarrer, puis il casse son ... moteur et une fois que tout est réparé, il casse un repose-pied! Et à chaque fois, il faut attendre l'assistance ou réparer. Seulement trois concurrents finiront l'étape avant la nuit. Pour les autres, ce sera l'enfer: nuit, épuisement, poussière. MEREL gagnera devant VASSARD, DROBECQ et JOINEAU. NEVEU finira 12ème. Au général, le classement se modifie considérablement: 1er DOBRECQ (HONDA) 2e VASSARD 3e MINGELS (YAM) 4e JOINEAU (SUZUKI) 5e MEREL (YAM) 6e NEVEU 13e ERTAUD (1ère dame).

14 janvier: Gao - Tombouctou (410 kms).

Après une journée de repos et de mécanique à Gao, les pilotes repartent pour une étape sinueuse, mais rapide. MEREL franchit la ligne d'arrivée en tête. Il aura fait exactement le même temps qu'AURIOL l'an passé, mais il a eu le temps de relever MINGELS d'un double tonneau et de se dépanner à 30 kms de l'arrivée suite à une panne d'essence. MINGELS arrive 5 minutes plus tard, puis 5 min. après NEVEU. Puis plus rien... Enfin VASSARD, RIGONI et ALBARET, puis la voiture d'Europe 1 avec le leader dedans, DROBECQ blessé. Chez HONDA, c'est la consternation: leur leader est out, et c'est NEVEU qui prend sa place dans l'écurie. Par contre chez YAMAHA, c'est la joie. Non seulement ils prennent la tête du rallye, mais encore leurs motos se sont révélées particulièrement redoutables. En effet, ils n'ont pas encore changé de moteur et de plus, par chance extraordinaire, ils n'ont pas crevés.

Classement: 1er VASSARD 2e MINGELS 3e MEREL 4e JOINEAU 5e NEVEU

15 janvier: Tombouctou - Niono (620 kms).

Le programme: beaucoup d'épineux, puis slalom entre les arbres et enfin des pierres. SABINE (l'organisateur du rallye) était absent, à la recherche de THATCHER. De ce fait, personne a voulu prendre la responsabilité d'infliger 18 h de pénalité à VASSARD pour avoir passé le contrôle à l'envers. Ainsi, il garde momentanément la tête du classement, en attendant SABINE. Enervé par cette histoire de règlement, VASSARD attaque très fort. Il arrive au premier ravitaillement d'essence avec un quart d'heure d'avance. Hélas, ce n'était pas vraiment de l'essence que contenait le camion-citerne. Il s'agirait plutôt d'un mélange de diesel, de mazout et un peu d'essence quand même. Le temps que le pompiste s'en inquiète et dix motos seront servies, les dix plus rapides évidemment. Et c'est l'hécatombe: perte de puissance, gommages des segments, chauffage, grippage des soupapes, rien ne sera épargné aux leaders. MINGELS, NEVEU (qui gagnera l'étape), ALBARET et VASSARD, alertés par les cliquetis du moteur, parviendront à rallier Niono au ralenti. Par contre, DESHEULLES et RIGONI doivent changer deux fois de moteur! (4h de retard sur le premier). JOINEAU perd définitivement toute chance de gagner. Il casse son moteur, attendra 6 h son assistance et arrivera 50 minutes après la fermeture du contrôle. Il écopera d'une pénalité de 15h! Quant à MEREL, il a

aussi descendu un moteur, le premier depuis Paris.

Classement: sans pénalités HONDA: 1er VASSARD 2e MINGELS 3e NEVEU
4e ALBARET (YAMAHA) 16e MAITROT (1ère femme sur HONDA 250).

Avec pénalités: 1er MINGELS 2e NEVEU 3e VASSARD

16 janvier: Niono - Nioro du Sahel (540 kms).

Ce matin, 5 minutes seulement séparent MINGELS de VASSARD. 5 minutes en 15 jours de course. On avait jamais vu ça à PARIS-DAKAR. La course va être ouverte comme jamais elle ne l'a été. Et c'est ALBARET sur sa YAMAHA qui gagne la course. ALBARET c'est un privé au niveau des meilleurs. C'est aussi le Saint-Bernard du rallye. On ne compte plus le nombre de pilotes qu'il a aidés depuis Paris, une chambre à air par ici, un peu d'essence par là; et il occupe la 4ème place du général. Un autre privé qui se distingue: VERHAEGUE. Son assistance est très simple et très efficace: tout est dans le sac à dos. Quant à MEREL, il n'a pas fini de vivre son enfer: aujourd'hui il tombe en voulant éviter un pilote à terre et il explose son carter. "J'ai réparé tant bien que mal avec un fond de gamelle et du scotch, mais quelle galère pour arriver à Nioro. J'ai dû acheter 12 litres d'huile... Tout les 30 kms, je devais m'arrêter pour en remettre. Je suis vraiment écoeuré, j'ai encore perdu deux heures. Qu'est-ce qui va m'arriver demain?". SABINE est revenu et il a rendu son verdict concernant les pénalités de Tombouctou: VASSARD, RIGONI et ALBARET hériteront du temps du dernier de l'étape, ce qui fera toujours moins que les 18 h de pénalité prévues au règlement. En fait, il y a deux poids et deux mesures. Gros changement au général: MINGELS prend la tête avec 1h 30 d'avance sur NEVEU et 2h sur l'infortuné VASSARD. Ce dernier est carrément abattu, écoeuré. Chaque jour, il a plus de difficultés à se mettre en selle, il ne peut plus démarrer sa moto seul et sa hanche le fait de plus en plus souffrir.

Classement: 1er MINGELS (YAM 550) 2e NEVEU 3e VASSARD 4e VERHAEGHE
(BARIGO 500) 5e ALBARET 6e MEREL 7e CHABANETTE (HVA 250
1er deux-temps) 15e MAITROT (1ère dame).

17 janvier: Nioro du Sahel - Kidira (350 kms).

Pour tout le monde, le rallye est joué et pourtant... MINGELS part comme une fusée et quelques mètres plus loin, il se jette dans un gué. Les secours arrivent et tous les concurrents repartent, NEVEU premier. Il le sait mais il ne le savoure pas. Tous d'ailleurs passent au ralenti, très choqués. Au terme de l'étape, les concurrents apprendront non sans soulagement que MINGELS est hors de danger. Certes, c'est grave: traumatisme crânien, poignet, genou et épaule cassés. Autre victime: VASSARD. Se plaignant de son bras à l'arrivée, les médecins lui plâtreront le bras: coude cassé! VASSARD, c'est le canard boiteux. Et il terminera à Dakar.

Classement: 1er NEVEU 2e VASSARD 3e VERHAEGHE 4e ALBARET 5e MEREL.

18 janvier: Kidira - Koungheul (400 kms).

Les pilotes privés prennent leur revanche, VERHAEGUE l'emporte devant JOINEAU. NEVEU conserve la tête au général devant l'étonnant VASSARD qui termine le rallye avec le bras gauche plâtré.

19 janvier: Koungheul - Tiougoune (250 kms).

20 janvier: Tiougoune - DAKAR (100 kms).

MEREL gagnera cette étape à plus de 100 km/h sur le bord de mer. C'est la consécration pour NEVEU qui gagne son 3ème DAKAR et HONDA qui gagne pour la première fois. Très belle course pour VASSARD qui reste 2ème contre vent et marée. Magnifique course pour Nicole

MAITROT qui termine à la 14ème place avec sa HONDA 250, et à la première place de la coupe des dames. La seconde sera Martine ERTAUD qui devra se contenter de la 28ème place précédant de justesse les side-caristes HAUG et PESCHBL, premiers à avoir réussi de rallier DAKAR avec un side.

Classement général:

1er	NEVEU	HONDA 550	65h 18	
2e	VASSARD	HONDA 550	67h 20	
3e	VERHAEGUE	BARIGO 500	69h 27	premier privé
4e	ALBARET	YAMAHA 500	69h 55	
5e	MEREL	YAMAHA 500	70h 14	
6e	CHABANETTE	HVA 250	73h 18	premier deux-temps
14e	MAITROT	HONDA 250	83h 7	première dame
33e	LE BOURDON	YAMAHA 240	120h 59	dernier classé.



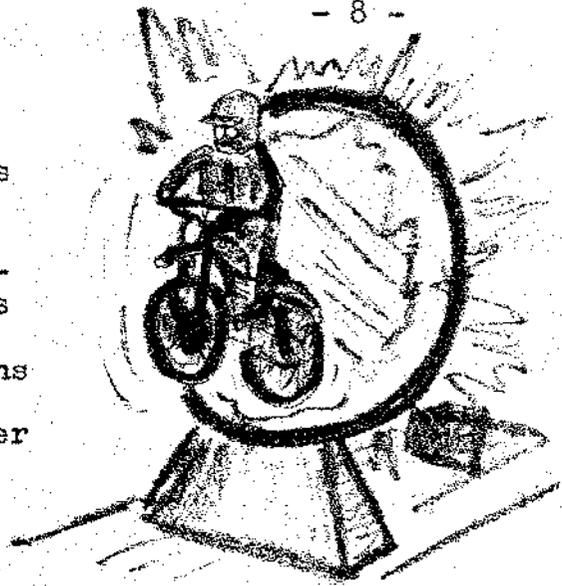
FORMIDABLE DEMONSTRATION DES MOTARDS DE LA POLICE NATIONALE FRANCAISE

(texte de FIUMELLI Jean-Pierre).

Dans le cadre des festivités du 20ème anniversaire du groupement junior du TCS, section vaudoise, le fameux peloton motocycliste d'acrobatie de la C.R.S. no 1 a été invité à se produire. Ces démonstrations ont eu lieu dans l'après-midi du 4 octobre 1981, au centre du TCS à Cossonay.

Au printemps déjà, deux membres de notre comité s'étaient déplacés à Lausanne et avaient contacté les responsables de ce peloton, en tournée de reconnaissance en Suisse. Aussi, ce spectacle avait été mis au programme de nos sorties depuis plusieurs mois. Par un temps menaçant, une forte délégation de notre club avait convergé sur Cossonay, en provenance de Genève et du Val-de-Travers où un week-end était organisé parallèlement par notre commission de tourisme. Un très nombreux public se pressait derrière les barrières lorsque le spectacle a commencé. Le programme, en musique s'il vous plait, était en deux parties. La première présentait des acrobaties et des exercices de maîtrise sur des machines de route. Seul ou à plusieurs, de dos ou de face, debout ou couché, ces motards ont passés devant nous à un rythme accéléré montrant ainsi les grandes qualités d'équilibriste. Avec facilité, un side-car passa, le panier levé, pendant que le passager enlevait la roue en marche. Un autre side sans pilote, mais il y avait un truc, nous fit écarquiller les yeux un moment. Les pyramides ont achevé le première partie du programme. A quatre, neuf ou quinze sur trois BMW (solides hein!) une représentation de classe nous a été faite. Après installation de tremplins, la deuxième heure a été consacrée aux sauts. Avec des motos de terrain, on passe sur des tremplins humains, par dessus d'autres motos et pour finir à travers des cercles de feu.

Acclamé par tous, nos collègues ont provoqué l'enthousiasme de ceux qui ont assisté à cette démonstration où nous avons pris bien des leçons. Notre ami TARDY s'était bien placé et avait obtenu l'autorisation de filmer. Il a réalisé un magnifique film que nous avons pu voir lors du souper annuel à Thônex. En fin de journée, et par petits groupes, nous avons rallié le bout du lac, en lâchant un peu le guidon pour voir, mais sans jamais oser mettre les pieds sur la selle.



ESCORTES DE COURSES CYCLISTES

(par Jean-Pierre FIUMELLI)

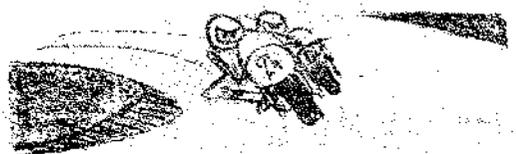
Dans le courant de 1981, notre club a été sollicité à trois reprises pour des escortes de courses cyclistes. Il s'agissait d'une petite épreuve à Puplinge le samedi 19 septembre, du Grand Prix des Marronniers samedi 3 octobre et du Grand Prix du Centre Commercial de Meyrin le matin du dimanche 4 octobre, les deux dernières courses avec participation de professionnels et d'élites.

Le but de notre travail à l'occasion de ces escortes est d'assurer la sécurité tant des coureurs que des suiveurs et, à l'occasion, de transporter des officiels. Il n'est pas question de se substituer à la police officielle, mais par notre présence devant les pelotons, nous faisons ralentir la circulation en sens inverse et nous avertissons les commissaires de l'arrivée de la course. Le passage des cyclistes, notamment dans les villages, se fait ainsi sans problèmes. Mis à part l'impact positif de notre présence et de celle du club, ces escortes nous permettent de nous retrouver (une quinzaine pour les trois épreuves, dont un membre venu de Neuchâtel) et d'avoir un avant goût de l'ambiance des grandes courses cyclistes.

RETROSPECTIVE SAISON 1981

Au seuil d'une nouvelle saison, nous pouvons dresser le bilan de celle de l'an passé avec une certaine satisfaction. Rappelons les principaux moments de notre première année d'existence.

Le 17 avril, plusieurs membres se déplacent à Nîmes, sur le circuit du Lédénon, pour chercher le soleil mais surtout pour encourager notre membre Patrick MONBARON, coureur motocycliste élite; sur sa Yamaha 250 TZ, il terminera à la cinquième place après avoir fait une magnifique course.



Le 6 mai, il y avait foule sur le circuit d'entraînement de motocross à Laconnex. Après un bref exposé de Louis RISTORI, meilleur romand et coureur international, sur les techniques des motos et sur la technique du cross, nous avons eu la chance de pouvoir essayer diverses motos de compétition, de l'HUSQUEVARNA 250 à la HONDA 500, en passant par une SUZUKI 175. Dans nos tentatives de maîtriser ces machines, nous avons été aidés et conseillés par de nombreux pilotes expérimentés, venus bénévolement nous familiariser leur sport favori.

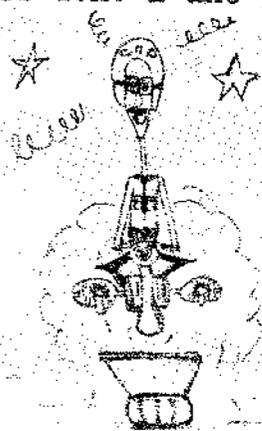
Les chutes furent très nombreuses, mais heureusement toutes sans aucune gravité, et chacun put se rendre compte de la difficulté d'un tel sport qui demande avant tout une très bonne condition physique et un certain sens de l'équilibre. Quant à la démonstration de Louis RISTORI, elle fut tout simplement fabuleuse. Notre champion voltigeait au-dessus des bosses, tout en faisant le V de la victoire - il nous avouait plus tard que lorsqu'il était en forme il pouvait lâcher les deux mains quand sa moto était en l'air - accomplissait exploits sur exploits qui laissèrent plus d'un participant pantois.



Le 14 juin, une quarantaine de membres se réunissaient au Brassus pour un pique-nique (il s'agissait plutôt d'un festin) qui fut organisé de main de maître par les sympathiques frères FRIGERIO. Ce fut une journée fort agréable où le soleil a brûlé plus d'une peau imprudemment exposée à ses rayons. Malheureusement, ce qui devait être une fête se terminait dans des conditions tragiques. Au soir du 14 juin, Michel GLASSEY, organisateur de la journée, perdait dramatiquement la vie dans un accident de circulation. Fondateur, vice-président et principal animateur du club, Michel laissait un vide immense et sa disparition nous plongeait dans une profonde consternation et dans une grande douleur affective.

Mais le meilleur hommage à rendre à Michel GLASSEY n'était-t-il pas de continuer et de développer les activités du club? Dès lors, le comité se réunissait et préparait activement les prochaines sorties et activités du club. Il était notamment décidé qu'un rallye serait organisé en la mémoire de Michel.

Ainsi, les 27 et 28 juin, une dizaine de membres participaient au rallye de la FMS à Bühler (Appenzell). Notre association revenait avec deux coupes dont l'une pour avoir accompli la plus grande distance.



Le 30 juillet, sous un soleil de plomb, 35 motards participaient à un cours de maniabilité à basse vitesse, au centre de conduite de Drize à Carouge. Le capitaine RATTONI, officier responsable de la brigade motorisée, les brigadiers BUDRY et PELLAT de la BM, ainsi que M. FRAGNIERE, inspecteur-chef du service des automobiles assistaient à ce cours. On a même eu l'excellente surprise de voir participer activement le brigadier PELLAT qui par ses talents de motocycliste impressionna même les moniteurs. Au programme, nous a-

vions divers exercices de maniabilité, des exercices, mais plus difficiles, du genre de ce que l'on demande pour l'obtention du permis A, et enfin des exercices plus compliqués, notamment demandés pour l'obtention du brevet de moniteur. Cette journée nous avait été offerte par M. ADATTE, responsable du centre. Il faut préciser que nous avons été particulièrement bien reçu par M. ADATTE et ses aides. Le bilan de cette journée était tellement satisfaisant que, par la suite, le comité décidait d'organiser un tel cours au début de chaque saison qui pourrait être également suivi par les motards de la brigade motorisée.

Le 16 août, le rallye en mémoire de Michel GLASSEY était organisé par le comité. Il se déroula principalement en Gruyère et, comme d'habitude, le soleil était de la partie. Au programme: plusieurs étapes de liaison, entrecoupées par des épreuves spéciales telles que: mini gymkhana, épreuve de mécanique et surtout une spéciale qui fit suer la plupart des concurrents. Il s'agissait d'un parcours d'une dizaine de km comprenant des sections bituminées et d'autres gravillonnées à exécuter à une moyenne de 30 km/h. Sur 24 motos, un seul concurrent a réussi cette moyenne. Le plus original est sans doute ce motard, qui avec sa Honda 750, a tenté de grimper au sommet du Moléson. Pourtant, on leur avait bien dit qu'il fallait se méfier des cul-de-sac. Lorsqu'il s'est rendu compte qu'il lui faudrait des cordes et un piolet pour continuer son ascension, notre brave motard a enfin rebroussé son chemin. Il a réussi l'exploit d'allonger la spéciale de 30 km et de faire 50 minutes de plus que le temps imparti. Le vainqueur du rallye c'est MENETREY avec sa Guzzi 850 Le Mans; il gagne le challenge. Les derniers se sont VETTERLI et MAURER qui gagnent une bouée (chambre à air) pour apprendre à nager... Vers 1300, tout le monde s'attabla pour dévorer un succulent rôti à la broche. Puis dans l'après-midi, les plus fous ont joué au football, quant aux autres, ils ont été se rafraîchir dans le lac de la Gruyère.

Les 3 et 4 octobre, par un malheureux concours de circonstances, deux manifestations étaient organisées. Il s'agissait du week-end au Val-de-Travers et de l'accompagnement de deux courses cyclistes puis de la manifestation des CRS à Cossonnay. Voir compte rendu pages 7 et 8.

Le 18 octobre, sortie de clôture. Seuls 10 membres y participèrent, mais tous furent enchantés. Pensez-donc! Du soleil, toujours du soleil, des petits cols, des grands cols, un paysage automnal splendide et une fameuse raclette à la clé. Que demande le peuple?

Enfin, la saison se terminait par la journée de trial organisée dans les gravières de Verbois.

suisse de la spécialité de nous faire une démonstration de nous expliquer la technique faire essayer sa moto, bijou. Un moteur fabuleux en 3ème sans Une moto fantastique l'on veut (9 fois sur professionnel à ne pas truerails. Le plus de conduire debout, tout pire encore, et lorsque



trial organisée dans les Bernard BASSET, champion té, a eu la gentillesse monstration, de nous expliquer du trial et même de nous une SWM 320, un véritable leux, qui accepte de défaire cirer l'embrayage. qui accepte d'aller là où 10). Bref, une moto de comparer avec nos mondur dans le trial, c'est jours debout. Mais il y BASSET nous a grimpé des

murs pas possibles, on a pu voir le chemin qu'il nous restait encore à parcourir. Pour ceux que cela intéresse, Bernard BASSET organisera des week-end de cours de trial à Seyssel en France, pendant le mois de juin 1982. Une information à ce sujet suivra.

RECRUTEMENT

Le 5 février 1981, nous étions 34 membres fondateurs. Après une année, nous comptons 85 membres dont 10 donateurs. C'est incontestablement un succès. Cependant, nous devons souligner que le recrutement dans les autres cantons est particulièrement difficile. Le comité étudie plusieurs actions dont le but est de faire mieux connaître notre club en suisse.

Notre souhait est de dépasser largement la centaine de membres avant décembre 1982. N'oublions pas que plus nous serons et mieux nous pourrions défendre nos intérêts et ceux des motards en général. Il faudrait donc que chaque membre amène cette année un nouveau membre.

CHALLENGE INTERNE (REGLEMENT)

Afin d'encourager la participation des membres aux diverses sorties et pour récompenser ceux qui par leur présence à une manifestation contribuera à mieux faire connaître notre club, le comité a décidé de mettre sur pied un challenge interne touristique. Son règlement est le suivant:

- 1) Le challenge est ouvert uniquement aux membres du club.
- 2) Il devra être gagné 3 fois en 5 ans pour être définitivement acquis. Sinon, il sera remis en jeu chaque année.
- 3) Les points seront attribués de façon à encourager la représentation de notre club, notamment lors des rallyes FMS et FML, aux concentrations et aux accompagnements de courses cyclistes.
- 4) L'assemblée générale comptera pour le challenge.
- 5) Sauf pour les assemblées, la participation à une manifestation en voiture ne rapportera que 50 % des points prévus.
- 6) Au début de chaque année, la commission de tourisme établira un projet de calendrier, avec attribution du nombre de points; ce calendrier sera discuté en assemblée générale.
- 7) Lorsque des sorties seront prévues à des longues distances, une autre sortie devra être prévue pour les petites cylindrées. Cependant, il n'y aura pas de possibilité de cumuler les points.
- 8) Seule la participation à une manifestation sera prise en compte. Si un membre ne pourrait venir, même pour des raisons professionnelles, il ne marquera aucun point.

CALENDRIER TOURISTIQUE SAISON 1982 (PROJET)

1)	24	février	Assemblée générale	50 pts
2)	6	mars	Salon moto-auto Genève	50 pts
3)	15-17-25	mars	Cours de maniabilité à Drize	100 pts
4)	10-11	avril	Moto-Journal 200 au Castellet	100 pts
	18	avril	GP de moto-cross à Payerne	(100)
5)	29	mai	Sortie familiale dans le Jorat	100 pts
6)	22-23	mai	Rallye FIM à Monthey (nbre de pts à décider)	
7)	13 ou 27	juin	Trial à Fully ou Monthey	100 pts
	27	juin	Concentration de la Madone des Centaures à Fribourg	(100)
8)	3-4	juillet	Rallye FMS à Caslano/Tessin, aller par Nufenen, retour par Lukmanier, Ofenpass, Susten ou Furka et valais ou Furka et Grimsel.	150 pts
			Bonus pour 125 cm ³	(50)
9)	24	juillet	Sortie à Kandersteg par col de la Croix.	100 pts
10)	?	août	Sortie dont le but est à fixer	100 pts
11)	28-29	août	Rallye du club dans les Préalpes vaudoises.	100 pts
12)	3 au 6	septembre	Le 3: Furka-Ofenpass-Grisons	
			Le 4: Liechtenstein-Autriche-Italie Udine-Venise.	
			Le 5: visite de Venise ou GP de San-Marino au Mugello près de Florence.	
			Le 6: retour par Gênes et Mt-Blanc.	100 pts

18-19	septembre	Bol d'Or au Castellet	(100)
19	septembre	Moto-cross à Genève	(100)
13)	octobre	sortie 2 jours au Val-de-Travers	100 pts
	octobre	raclette en Valais	(100)

De plus, la participation à l'une des concentrations prévues sur l'agenda de la FMS rapportera, pour les membres affiliés à cette fédération, 50 pts. Même nombre de points, par demi-journée, pour l'accompagnement d'une course cycliste.

Pour un éventuel départage des points, il est prévu de tenir compte du kilométrage effectué entre la sortie du salon et la dernière sortie. Prière donc de faire contrôler et noter votre kilométrage par un membre de la commission de tourisme ou du comité. Il sera prévu un prix pour le plus grand "bouffeur de kilomètres."

HORS CALENDRIER: Nous signalons à nos membres que le Royal Moto Club de Lausanne organise son traditionnel GYMKHANA à Ouchy, les 24 et 25 avril. Une 125 cm3 est mise à disposition pour le parcours.

RALLYE FMS 1981 A BÜHLER (APPENZEL)
(texte inédit de Solange Nicolier)

Résumé de nos péripéties à Bühler les 27 et 28 juin 1981

Rendez-vous à 0630 au café de Montbrillant; étaient de la partie: Christian FLURY (l'homme qui roule plus vite que son ombre - n.d.l.r.) Alain MICHON, Jean-Daniel MOOSER, Silvano BISETTO, René RINDLISBACHER et sa dame Patricia (une moto chacun), mon trognon et moi-même.

Avant de partir, première peur: Alain n'est pas là. Avec deux quarts d'heure vaudois, il arrive enfin - gros soulagement. Les bagages sont entassés dans ma voiture car ma trotinette n'a rien voulu savoir du voyage. Enfin, les chevaux de fer s'élancent à l'assaut de la route.



Premier arrêt pipi: St-Gingolf. Il fait beau, c'est agréable pour rouler. A Spiez, nous récupérons notre collègue bernois Roland MUNGER et Elisabeth. A Kriens, un petit coup derrière la cravatte et remplissage de la panse. Nous sommes arrivés à Bühler vers 1700. Après avoir pris possession de nos paillasses pour la nuit, nous sommes allés croquer une morse en compagnie

d'autres motards. Bonne soirée pleine de rires, de gags et de bonne humeur.

Le dimanche, temps couvert, menace de pluie. Après un bon déjeuner, à regrets, nous prenons le chemin du retour. A Entlebuch, nous cassons la croûte, puis nous continuons notre route. D'un commun accord, nous avons décidé de faire un arrêt à Châtel-St-Denis pour y déguster une coupe de fruits à la crème de Gruyères. Je suis arrivée la première, mais manque de bol, la crèmerie était fermée. Après avoir attendu 1h15 (une heure quinze minutes) le reste de la troupe, je me suis décidée à rentrer à Genève sans les attendre. En effet, la pluie s'est mise à tomber et j'avais pensé qu'ils avaient passé tout droit, sans s'arrêter. Plus tard dans la soirée, j'ai appris que ces MESSIEURS avaient fait un détour pendant que moi, je les attendais et m'imaginais le pire! Bref, tout s'est bien passé et je crois que tout le monde a été très satisfait de cette sortie, même si on a été un peu arrosé.

COMMUNICATIONS DU COMITE

LOCAL:

Suite à de nombreuses réclamations concernant l'ancien local - beaucoup le trouvaient trop petit - le comité a décidé de mettre à l'essai le café des Vignettes à la rue de Carouge 78. Cet établissement est tenu par notre ancien collègue Marc Kohler. Dès le début du mois de mars, un table est réservée tous les mercredis, dès 2000.

COTISATIONS 1982:

Les cotisations devaient être payées le 31 janvier au plus tard. Une vingtaine de membres n'ont pas encore payé ces cotis. Dernier délai pour se mettre en ordre: 15 mars. Passé ce délai, de gros problèmes pourraient surgir, notamment avec la PMS, ces cartes devant être annulées, d'où de nombreuses complications qui pourraient être facilement évitées. Le trésorier vous remercie de votre diligence.

COURSE CYCLISTE:

Le 17 avril, nous assurerons l'accompagnement d'une course cycliste à Genève. 15 motards sont demandés. Prière de s'inscrire auprès de PIUMELLI. Nous vous rappelons que ces accompagnements ne sont pas réservés particulièrement aux gros cubes. Les possesseurs de 125 peuvent également participer.

CONDUITE SUR LE CIRCUIT DU LEDENON (NIMES)

Le Norton Club de Genève organise le 21 mars une journée d'entraînement sur le circuit du Lédénon. Deux classes seront constituées: les licenciés et les non-licenciés. Pour ces derniers, un pilote expérimenté montrera les trajectoires. Le rendez-vous est fixé le samedi soir à Remoulins pour un souper. Au départ de Genève, coût total: environ frs 300.- (y compris essence pour déplacement et circuit, péages, hôtel, repas et location circuit). Prière de s'inscrire le plus rapidement possible auprès de CROSET.

NOUVEAUX MEMBRES:

Dès la fin de l'année passée, nous avons enregistré 14 nouvelles admissions. Afin que chacun sache qui fait partie du club, vous trouverez inclus dans ce journal la liste des membres avec leur adresse, au 8 janvier 1982. Ci-dessous, les membres inscrits après cette date:

EGGER Pierre-Alain
gendarmerie GE
av. du Lignon 33

GOSTELI Roland
police BE
Schliessplatzweg 26

MULLER Alain
gendarmerie GE
av. des Communes-R. 58

1219 LE LIGNON

3072 OSTERMUNDIGEN

1212 GRAND-LANCY

NIGL Silvia
administrative sûreté GE
av. du Gros-Chêne 43

MEMBRE DONATEUR: MAURER Rudolf
directeur
av. de Gennecy 31

1213 ONEX

1249 AVULLY

=====

DIVERS ** DIVERS ** DIVERS ** DIVERS ** DIVERS ** DIVERS ** DIVERS **

=====

A vendre: Bernard BASSET vend sa SWM 320 (trial non immatriculable) pour frs 3'200.- (utilisée 6 mois) tél. 52.31.13.
"Année Motocycliste" no 1 à 12 - parfait état - frs 650.-
tél. (021) 62.52.84, le soir.

=====

A louer: motos de 125 cm³ à 1100 cm³ SALOM SA
prix pour une journée avec 400 kms (tarif 1981)

125	28.- + 400 x 0.25 (100.-) = 128.-	La moto peut être prise à Bex (VD) ce qui évite de payer des kilomètres inutiles (autoroute de Genève à Bex). De Bex, nombreuses possibilités de promenade.
250	40.- + 400 x 0.30 (120.-) = 160.-	
500	66.- + 400 x 0.35 (140.-) = 206.-	
750	94.- + 400 x 0.37 (148.-) = 242.-	
1000	122.- + 400 x 0.40 (160.-) = 282.-	
1100 + CBX	150.- + 400 x 0.45 (180.-) = 330.-	

Pour de plus amples renseignements, contacter Croset.

=====

PROCHAIN NUMERO:

Parution probable mai 1982.
Contenu: Procès-verbal de l'assemblée générale du 24 février 82.
Compte rendu des premières sorties.
Eventuellement récit du rallye international de Liège où 5 de nos membres y participeront.

Au sujet du compte rendu des sorties, je souhaite vivement qu'à chacune d'entre elles, un membre se propose pour en faire le récit. Merci d'avance pour cette collaboration. D'autre part, si quelqu'un veut insérer un article, sur un voyage à moto par exemple ou sur n'importe quel sujet ayant un rapport avec la moto, il peut me le faire parvenir, si possible avant le 10 mai.

=====

BONNE ROUTE:

bonne route ou plutôt bonne piste pour Alain RIETHER. Le 10 mars, Alain embarque à Marseille, destination la Tunisie. Avec sa nouvelle moto, la BMW 800 GS Enduro, il va participer au Raid de la Croix-du-Sud. Au programme: 5000 km de désert dont 3000 de pistes. Un parcours magnifique dans les montagnes du HOGGAR et du TASSALI.

=====

ADRESSES ET TELEPHONE:

Club: Club Motocycliste de la Police - Hôtel de Police - bd Carl-Vogt 19
1211 GENEVE 8. Tél.: (022) 27.52.40 où GYGLI, FIUMELLI et CROSET
sont atteignables pratiquement tous les jours.
Rédaction: Michel Croset - route de Bellegarde 27 - 1249 CHANCY.