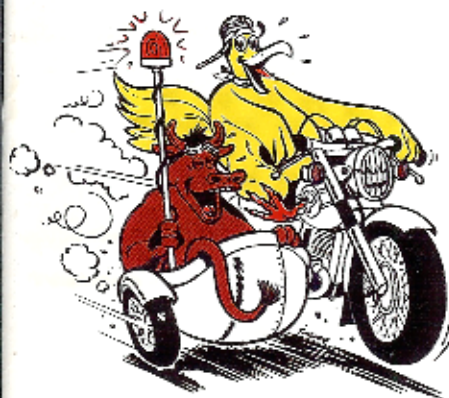


# le JOURNAL

du C.M.P.

11.2004 - N° 92

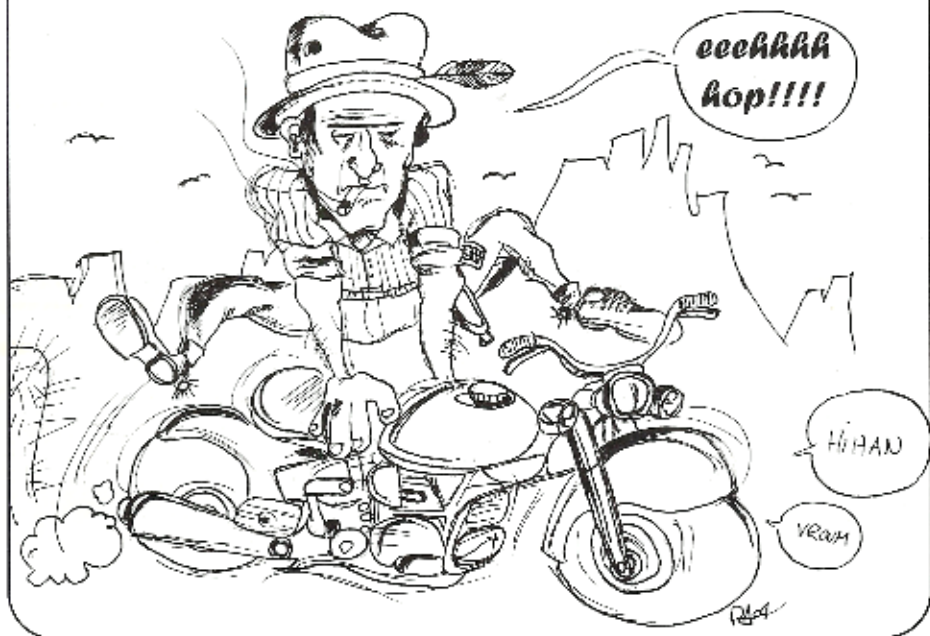


CLUB MOTOCYCLISTE SUISSE DE LA POLICE  
CLUB SCHWEIZ MOTORRADFAHRLER DER POLIZEI  
CLUB SVIZZERO DEI MOTOCICLISTI DI POLIZIA  
CLUB SVIZZER DALS MOTOCICLISTS DALLA POLIZIA

**Soirée annuelle du 11 décembre 2004**

**Vereinsabend**

**Samstag 11. Dezember 2004**



**CHAPARRAL RISTORI MOTOS**



**Conditions spéciales  
pour la police**

Fournisseur exclusif à Genève

**HONDA**

**Vente neuf et occasions**  
Réparations toutes marques  
Scooter de prêt + parking assuré

4, route des Jeunes, 1227 Acacias,  
tél. 022 343 11 15, fax 022 343 11 32

Adresse internet: <http://www.ristori-motos.ch>, e-mail: [info@ristori-motos.ch](mailto:info@ristori-motos.ch)

● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

# BATTERIES

## SUPERMARCHE

**Montages et contrôles de charges: gratuit**

**Autos - Motos - Camions - etc.**

Chemin de Pinchat 39 - 1227 Carouge - Tél. 022 342 23 78 - 079 624 17 29

● ● ● ● ● ● ● ● ● ●



ENTREPRISE DE TRAVAUX EN RÉGIE  
**HANS LEUTENEGGER SA**

12, rue Amat - 1202 Genève  
Tél. 022 906 77 44 - Fax 022 906 77 45

Mise à disposition de main-d'œuvre qualifiée pour

**BÂTIMENT**

**MÉTALLURGIE**

**INDUSTRIE**

# SOMMAIRE / INHALT

- 4 Cotisations 2004 – Mariage
- 5 Feinschmeckerausflug nach Artemare
- 6 Animateurs régionaux / Regionale Kontaktpersonen
- 7 Familiale
- 8 Rouler en groupe
- 13 Donnerwetter !!!
- 14 Comité – Vorstand
- 15-16-17-18-19 Vereinsabend Samstag 11. Dezember 2004  
Soirée annuelle du 11 décembre 2004
- 20 Touristische Ausflüge oder Gruppenausfahrten
- 24 Stamm
- 25 Sortie gourmande à Artemare
- 26 Les Lindarets
- 28 Route des Grandes-Alpes

## ***Note importante du comité***

***En cas de changement d'adresse, de téléphone, de poste etc... ne pas oublier d'aviser votre comité.***

***Merci d'avance.***

## IMPRESSUM

C.M.P. LE JOURNAL  
Gérard SCHILLING  
Chemin de Narly 20  
1232 CONFIGNON  
Tél. 022 757 12 24  
079 291 31 94  
E-mail: gg.sania@bluewin.ch

Correction du journal: le Comité  
Gestion de la publicité: BJP Publicité  
Traductions: Gérard BLACHS  
Rédacteur et mise en page PAC: CG  
Impression: Imprimerie Picaat

## Cotisations 2005

Conformément à la décision de l'assemblée générale du 10 février 2004, la cotisation du club reste fixée à Fr. 30.—. Celle de la Fédération Motocycliste Suisse (FMS) se monte à Fr. 55.—, soit un total de Fr. 85.—.

Pour les membres genevois, employés à l'Etat, la somme sera retenue sur le salaire de décembre 2004. Les autres recevront un bulletin de versement en temps voulu.

Libre à vous, selon vos besoins, d'adhérer ou non à la FMS. Les avantages de cette fédération figurent en détail dans l'agenda ou peuvent être obtenus auprès du comité. En cas de désaccord ou de changement, prière d'aviser par écrit le trésorier, avant fin novembre.



Gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 10.02.04 beträgt der Jahresbeitrag des CMP Fr. 30.— + FMS Fr. 55.—. Somit haben die Mitglieder mit dem FMS-Beitrag insgesamt Fr. 85.— zu bezahlen. Die FMS-Mitgliedschaft bietet gewisse Vorteile. Sie vertritt die Interessen der Motorradfahrer. Die FMS-Mitgliedschaft ist jedoch fakultativ. Bitte teilt einen allfälligen Aus oder Beitritt zur FMS rechtzeitig und schriftlich unserem Kassier mit.

Le trésorier: Jean-Pierre Fiumelli

## Mariage

Deux de nos membres vaudois ont uni leurs destinées en ce début d'octobre 2004. Il s'agit de notre sympathique animateur Vaud/Fribourg, Yvan Durig et de la non moins sympathique Mélanie Pichon; qui sont tous deux en service à la police municipale lausannoise.



Le samedi 2 octobre, ils ont organisé un agréable barbecue matrimonial réunissant les amis et les familles. Quelques membres du CMP ont été associés à cette fête particulièrement bien réussie, à proximité d'un stand de tir et en pleine campagne du Jorat.

Bons vœux à ce beau couple qui prépare la poussette pour la prochaine sortie familiale, mais chut... c'est presque un secret.

Jean-Pierre

# Feinschmeckerausflug nach Artemare

Der Start erfolgte in Frankreich, obwohl das Rendez-vous in der Nähe der Grenze angesagt war, Sonntag 19 September. Vor der Gaststätte ordnete ich mich neben meinen deutschen Freundinnen ein, einige Schönheiten aus Japan kamen ebenfalls zur Schau.

Der Startschuss fiel gemäss Programm, schachbrettförmig ging es los und wir folgen den angesagten Instruktionen. Ich befand mich am Schluss der Kolonne und ruhig wie es sich für einen Sonntagmorgen eignet, nahmen wir die Strassen von Savoyen in Angriff. Unsere Piloten, alle ausgewiesene Profis: man erkannte jene die fast immer dabei sind, und andere die man nur alle Schaltjahre sieht.

Über dem See von Bourget, auf einem Plätzchen mit einem wunderschönen Ausblick durfte ich meine Dunlop ausruhen lassen um machte einen Spaziergang um den «Dent du Chat» (Katzzahn). Ich möchte dazu erwähnen dass der OK Präsi seit kurzem ein Fan dieser Kleintiere ist. Am Ufer des «Lac Bleu» machten wir einen kleinen Halt unter den Bäumen mit den Freundinnen. Nicht wir, sondern die Piloten und die Passagiere hatten Durst. Schnell ein Kir und schon war die Kolonne startbereit, die Japanerin an der Spitze und die Deutsche am Ende und ab ging es Richtung Tagesziel: die Gaststätte Michallet.

Hier hat sich mein Öl gut abgekühlt. Wir waren alle schön eingereicht auf dem Parkplatz und mussten sehr sehr lange warten. Man hat uns anvertraut dass das Menü recht reichhaltig war und die Desserts ohne Ende schienen. In dieser Wirtschaft waren laute Gelächter hörbar und zwei Gäste waren auch ganz nass: noch ein Ort indem wir in Zukunft die Reifen nicht mehr abstellen werden. Kein Zweifel, hier wurde ohne wenn und aber gegessen, das Gewicht der Leute nahm deutlich zu. Meine Freundinnen und ich haben sogar gehört dass sie mit viel Lärm verdauen mussten.

Für die Rückfahrt wurde eine direktere Strasse ausgewählt, eine kleiner Pass mit Kiesbelag wurde dennoch überquert und sollte als Testfahrt für die Piloten dienen. Dies alles verlief ohne Zwischenfall und wir hatten keinen Schaden zu beklagen.

Nach über 200 Kilometer war ich dennoch froh meine Ruhestätte zu finden und danke Titi (der Junge auf der alten Japanerin an der Spitze) für diesen unvergesslichen Tag.

BMW R 1150 RT für Säckelmeister

## 2004/2005

### Animateurs régionaux

### Regionale Kontaktpersonen

Région Neuchâtel    Alain SAUDAN    Tél. prof. 032 722 22 22  
Grand Rue 15    Tél. privé 032 730 28 03  
2037 MONTMOLLIN    Mobile 079 270 96 86  
a.saudan@bluewin.ch

Région Valais    Eric VUYET    Tél. prof. 027 323 33 33  
Chemin des Cerisiers 4    Tél. privé 027 203 30 46  
1967 BRAMOIS    Mobile 079 750 75 86  
e.vuyet@netplus.ch

Région Berne  
& Soleure    Roland FLÜCKIGER    Tél. prof. 031 634 44 96  
Mörswilstrasse 38    Tél. privé 031 829 40 07  
3043 MÖRISWIL    Mobile 079 702 89 40  
pfl@polica.be.ch

Région Zürich  
& Grisons    Ernesto GRAF    Tél. prof. 01 655 57 09  
Hinterbergstrasse 5T    Tél. privé 041 740 15 80  
6312 STEINHAUSEN    Fax privé 041 740 15 90  
ernesto@ipa-swiss.ch    Mobile 079 684 15 58

Région Vaud  
& Fribourg    Yvan DURIG    Tél. prof. 021 315 34 11  
Chemin du Petit Davin    Mobile 079 212 69 60  
1083 MEZIÈRES  
yvan.durig@lausanne.ch

# Journée familiale du CMP

Le samedi 9 octobre 2004, la famille du CMP avait rendez-vous à la Maison des Bois de Jussy/GE pour notre pique-nique annuel.

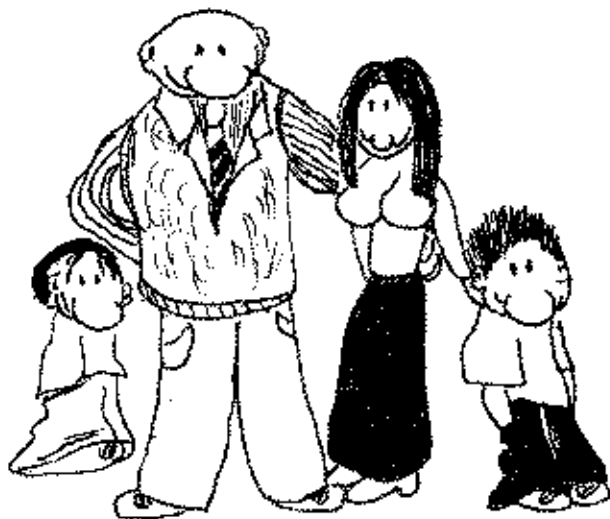
A peine arrivés que des enfants s'impatientaient déjà afin de pouvoir rouler sur les motos mises à disposition par notre Cap'tain Caverne. Quelques petites explications, et hop départ pour une longue journée. Autant vous dire qu'ils ont posé les motos juste le temps de venir manger et... faire le plein d'essence!

Le temps était un peu couvert mais un rayon de soleil pointa le bout de son nez au moment de déguster les grillades préparées par notre chef-cuisto et sa troupe.

Dans l'après-midi, Sonia s'amusa à peindre les bras de certains enfants avec des jolis dessins. Certains voulaient des dragons, d'autres des fleurs ou des papillons. Le choix était grand. Quelques larmes ont coulés sur le visage des mamans... Merci Sonia!

J'adresse mes remerciements à Béatrice, Jean-Marc et Jean-Pierre pour cette belle journée.

Véro



# Les sorties touristiques à plusieurs ou déplacements en groupe

Certains d'entre nous, ne sont peut être pas habitués à rouler en groupe et pour cela il est nécessaire de faire le point de la situation et de distiller quelques conseils.

Une balade n'est pas une course et nous ne savons pas comment les autres roulent. Tous ne connaissent pas les routes empruntées et nous ne sommes pas seuls sur la route. Certains roulent moins que d'autres, et aussi avec des motos neuves; ils n'auront pas encore une prise en main parfaite de leur machine. Il ne faut pas se faire d'illusions, j'estime qu'en roulant tous les jours et par tous temps, il me faut 5000 km minimum pour avoir une bonne prise en main de ma machine et 10000 km pour ceux qui ne roulent que quand il fait beau.

Et même comme cela, nous ne maîtriserons jamais notre machine à 100%.

## La position et le rôle de chacun dans le groupe

Chaque motard à sa place dans le groupe, il y a «le traceur» (le motard de tête), «le camion balais» (le motard de fin) et les autres entre les deux. L'unicité et la forme du groupe sont importantes.

Pour la position des autres, entre la moto de tête et la moto de queue, en général, on dispose les plus lents à l'avant et les meilleurs pilotes derrière. Dès le départ, il est pris une place pour chacun dans le groupe et on gardera la sienne.

En général, le «traceur» est un motard habitué à rouler en groupe, à lire un «road book», à surveiller la route devant lui, à surveiller celui qui le suit et aussi un peu les autres, à prévenir les autres en cas de problèmes devant ainsi que d'objets non désirés sur la route. Il doit pouvoir faire tout cela en même temps. La position du «traceur» sur la route est toujours sur la moitié gauche du tronçon et les autres se décalent en quinconce, du moins en ligne droite et dans la plupart des cas. Il doit aussi être attentif à la vitesse prescrite et avoir en tête «l'effet d'accordéon». C'est-à-dire que par le jeu des accélérations et des ralentissements, les motards de queue rouleront toujours plus vite que ceux de tête.

Le «camion balais» est aussi un motard habitué à rouler en groupe, son rôle est de surveiller le groupe et ce qui se passe derrière lui, il gendarme un peu, empêche certains véhicules qui suivent de s'introduire dans le groupe, à bloquer



d'autres véhicules qui veulent dépasser le groupe quand celui-ci est en phase de dépassement, etc. Bref, il protège les arrières du groupe et ne permet pas la dislocation du groupe par un élément extérieur au groupe.

Les autres ont leur position, ils ne doivent surveiller que celui qui est juste devant eux et celui qui est juste derrière, ils sont encadrés.

Une fois chacun en position dans le groupe, il faut respecter certaines notions de sécurité.

### Les distances de sécurité

Une moto a une distance de freinage très courte par rapport à une voiture et il faut garder cela en tête, si le premier «pile» sur ses freins, les autres font de même, même si ils ne savent pas pourquoi. Attention, une moto avec un système de freinage intégral freine encore plus court qu'une autre.



Un groupe est un peu comme un ressort souple que l'on fait tourner, plus vite il tourne et plus les spires s'écartent. A l'arrêt, rien n'empêche les membres de se mettre côte à côte, pour faire un brin de causette, mais une fois en mouvement, les distances de sécurité s'imposent. En ligne droite et en mouvement, je pense qu'une distance d'au moins une moto, entre la vôtre et la précédente, est un minimum à respecter et cette distance doit s'accroître avec la vitesse.

Dans les courbes, c'est un peu différent. Certains aiment prendre leur trajectoire, d'autres non.

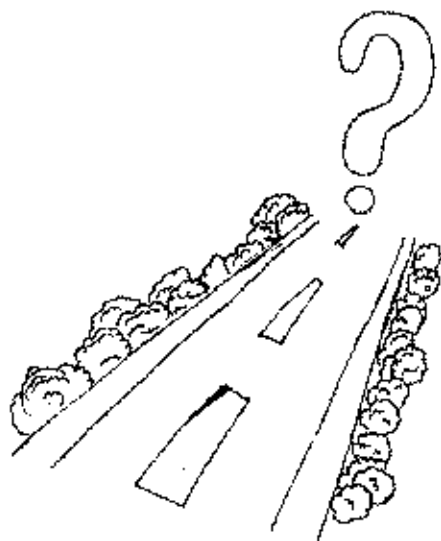
Si votre prédécesseur prend sa trajectoire, vous vous retrouvez derrière lui sur la même trajectoire, il est donc nécessaire de doubler la distance entre vous et lui. Ceci, en adaptant bien sûr votre vitesse à la courbe et à l'état de la route; enfin vous n'êtes plus des navices et vous savez «trajecter» dans les virages.

Si votre devancier et vous même gardez votre position de route dans le virage, rien ne vous empêche de continuer à garder vos distances comme en ligne droite, mais attention, il faut le surveiller constamment au cas où il change de position. Inutile de dire qu'il faut une bonne maîtrise de son engin pour garder ce genre de trajectoire dans un virage.

## La surveillance des autres

Comme dit précédemment, il est nécessaire de surveiller les autres membres du groupe.

Il est vrai que lors d'une balade, les paysages qui évoluent autour de nous sont souvent choisis en fonction de leurs beautés. Celui qui, dans un groupe, s'émerveille un peu trop de la splendeur du paysage va se retrouver dans la poupe du navire précédent. La passagère a tout le loisir de s'émerveiller de son environnement, mais pas trop pour le pilote lorsqu'il conduit sa machine. D'un autre côté, il ne faut pas rester parano, un petit coup d'œil de temps en temps ne fait pas de mal.



Il arrive que les circonstances de la route fassent que le groupe se scinde, à un feu rouge ou à un carrefour par exemple. Avec une bonne surveillance des pilotes de tête, ceux-ci le remarquent rapidement. Dans ces cas, il faut toujours observer le motard qui suit. S'il ne vous a pas vu faire la manœuvre, il faut se ranger sur le côté de la route et attendre. Le motard qui vous précède fera de même et ainsi personne ne se perdra. Le groupe se reformera rapidement.

Le groupe s'adapte toujours au plus lent des éléments. Si un des pilotes se sent moins à l'aise que les autres, il roulera plus prudemment; les autres adapteront leur vitesse à celui là. Attention, rouler à plusieurs entraîne une sorte de frénésie. Si vous vous trouvez derrière un pilote qui roule plus vite que vous ou maîtrise mieux sa machine que vous, il vous entraînera peut être, à la limite de votre pilotage et à prendre des risques inutiles.

Prenez votre temps, ajustez votre vitesse en fonction des autres membres du groupe et ça, en toute humilité.

Certains pilotes utilisent beaucoup le frein moteur et rien ne les empêche d'utiliser cette technique. Mais, il faut prévenir son suivant que l'on freine par un petit coup sur le levier ou la pédale de frein. Le feu stop sert à ça. Il peut même servir d'avertissement aux suivants lorsqu'il y a un problème sur la route; trois petits coups de feu stop et les autres sont prévenus.

## Les techniques de dépassements en groupe

Dans un premier temps, il s'agit de dépasser une file de véhicules alors qu'il est impossible d'utiliser une autre voie, qu'il y a une ligne blanche ou des véhicules dans l'autre sens.

Le groupe s'approche de la file de voitures et la moto 1 dépasse quand c'est possible pour elle, sans franchir la ligne ou gêner le sens inverse. Elle vient se faire une place entre le dernier véhicule de la file et l'avant dernier.

La moto 2 dépasse à son tour, se met à côté de la moto 1 et dès que les conditions de dépassement du véhicule suivant sont réunies, la moto 1 vient se faire une petite place entre l'avant dernière voiture et la suivante. Les motos suivantes dépassent à leur tour et font des «bonds» dans les espacements ménagés et «gardés» par les motos précédentes.

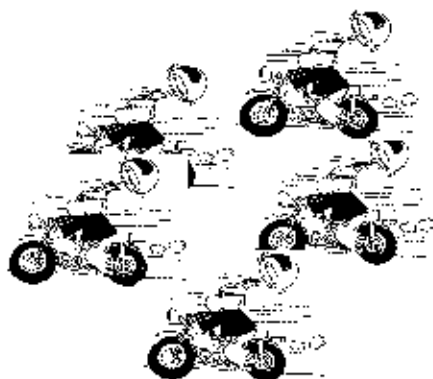
Il est ainsi possible, pour un groupe de motos, de dépasser un nombre infini de véhicules dans une file et ceci en toute sécurité. Notez bien qu'une technique pareille nécessite beaucoup de concentration de la part des pilotes, et une certaine habitude, mais une fois qu'on l'a fait, c'est comme le vélo, ça ne s'oublie pas.

Dans un deuxième temps, il s'agit de doubler en groupe à plus grande vitesse, sur une autoroute ou une route à deux voies.

La moto 1 met son clignoteur pour montrer qu'elle veut dépasser. Tout les autres en font autant et le «camion balais» se déplace sur la deuxième bande pour protéger le groupe.

Le groupe commence à dépasser en gardant sa formation, sauf la dernière moto qui se trouve déjà sur la deuxième bande de roulage.

Au moment de se rabattre, la moto 1 attend que la moto 2 ait dépassé le véhicule avant de se rabattre, ils se rabattront ensemble afin que la moto 1 ne fasse pas une queue de poisson à la moto 2.



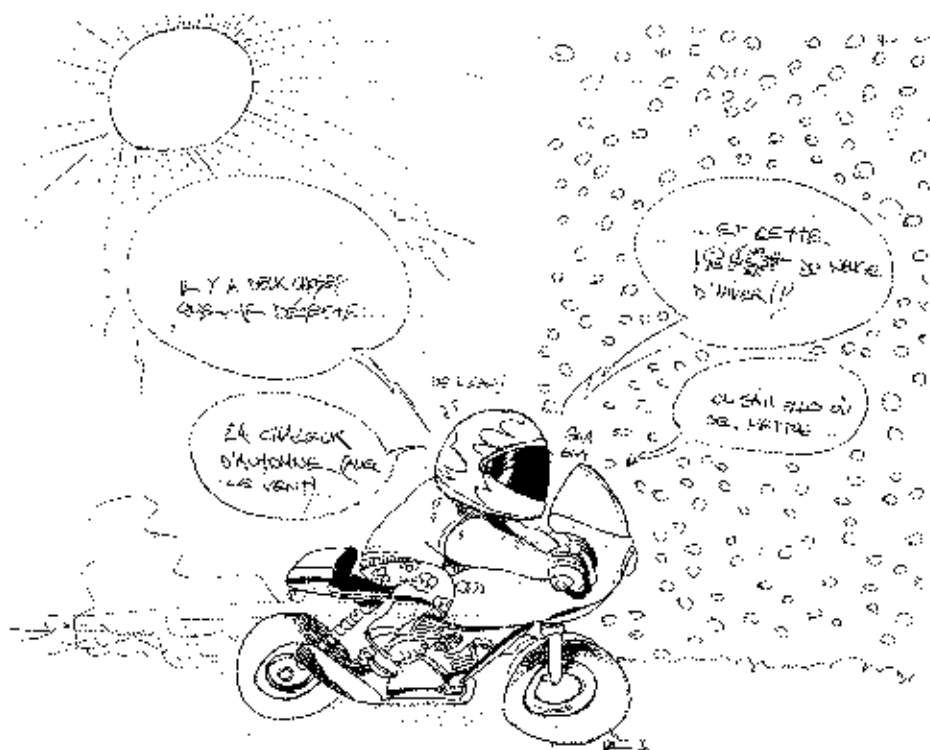
Toutes les motos du côté gauche du groupe feront de même avec les motos qui les suivent directement et du côté droit du groupe.

Le «camion balais» protégera le groupe jusqu'à la fin et se rabattra en dernier.

Vous avez bien compris qu'il est absolument nécessaire de bien surveiller les autres membres du groupe dans ce cas, surtout que ce type de dépassement peut se faire à plus de 120 km/h sans ralentir l'allure de la balade.

Après ces quelques conseils qui ne sont pas exhaustifs et qui ne se veulent nullement dictatoriaux, je vous souhaite de nombreuses balades entre copains et dans la bonne humeur. Notre calendrier est particulièrement étoffé pour cela.

Jean-Pierre Fiumelli



# Donnerwetter!!!!

Werte Klubmitglieder

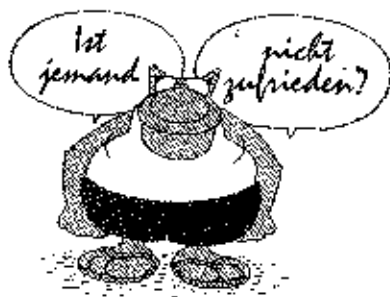
Als Veranstalter des CMP-Rallye 2004 in Neuenburg möchte ich meine Unzufriedenheit über die Anzahl der Angemeldeten kundgeben:

## **In Tat und Wahrheit waren es nur 5 von 396 Mitgliedern**

Eine Organisation wie jene eines Rallye's verlangt viel Zeit und es ist wirklich schade diese Veranstaltung wegen ungenügender Anzahl Teilnehmer abzusa-gen (8 Personen waren in der Organisation involviert).

Stellen Sie sich vor:

Reservation eines Schiessstandes für die 25 Meter Prüfung. Herstellung einer speziellen Scheibe um der Schiessübung ein bisschen Salz zu geben. Bereitstellung eines Schiessinstruktors der die Sicherheit des Wettbewerbs garantiert. Reservierung eines Kochs für die Mahlzeit, Organisation der verschiedenen Posten, usw....



Und dies alles für die Katze...

Ich zweifle nicht dass man dies alles noch besser vorbereiten könnte und wäre sogar bereit nächstes Jahr diese Herausforderung wieder aufzunehmen, brauche aber dafür eine massive Teilnahme unserer Mitglieder.

In diesem Sinne bitte ich Euch folgenden Fragebogen zu beantworten der für die Organisation 2005 nützlich sein könnte und diesen an folgende Adresse zu schicken: Saudan Alain, Grand-Rue 15, 2037 Montmolin oder an [a.saudan@bluewin.ch](mailto:a.saudan@bluewin.ch):

1. Wussten Sie dass am 28. August 2004 ein CMP-Rallye stattfinden sollte?
2. Wenn ja, wie hatten Sie Kenntnis?
3. Sie konnten sich nicht anmelden, warum?
4. Welcher Monat eignet sich am besten für die Organisation eines Rallye?
5. Welcher Wochentag würde sich für Sie am besten eignen?
6. Bemerkungen

Im voraus danke ich für die erhoffte Antwort.

Alain Saudan, Neuenburg

# 2004/2005

## Comité – Vorstand

Présidente	Véronique BUSSIER Route du Véfodrame 68 1228 PLAN-LES-OUATES	Tél. prof. 022 427 81 30 Tél. privé 022 743 27 48 Mobile 079 301 11 08 bussiervero@bluewin.ch
Vice-Président	Didier VINCENT Avenue de Bel-Air 59 1225 CHÊNE-BOURG	Tél. prof. 022 348 63 03 Tél. privé 022 348 15 11 Mobile 076 554 62 86 d.vincent@bluewin.ch
Secrétaire	Thierry PAHUD Route de Chancy 8 1213 PETIT-LANCY	Tél. prof. 022 427 81 30 Tél. privé 022 793 76 82 pahudmobr@econophona.ch
Vice-Secrétaire	Gilles VALIQUER Route de Suisse 95 bis 1290 VERSOIX	Tél. prof. 022 427 92 20 Tél. privé 022 77 901 39 Mobile 079 287 03 14 cvongval@bluewin.ch
Trésorier	Jean-Pierre FIUMELLI Avenue des Morgines 39 1213 PETIT-LANCY	Tél. privé 022 792 87 94 Mobile 079 310 49 63 jp.fiumelli@bluewin.ch
Vice-Trésorier	Pierre FREY Avenue Giuseppe-Motta 28 1202 GENÈVE	Tél. prof. 022 427 87 81 Tél. privé 022 733 64 17 Mobile 079 653 16 40 papa_fox@bluewin.ch
Relations autres cantons	Luigi BERGONZOLI Chemin J-Edouard Gottret 45 1255 VEYRIER	Tél. prof. 022 307 91 11 Tél. privé 022 784 19 33 Mobile 076 554 66 16 luigi.bergonzoli@police.ge.ch

Club Motocycliste Suisse de la Police  
Hôtel de Police – Case postale 236 – CH-1211 GENÈVE 8  
<http://www.cmp-suisse.ch>

**Vereinsabend**  
**Samstag 11. Dezember 2004**  
**ab 19.00 Uhr**

Menü / Fr. 50.– pro Person

Feuilleté mit Pilzrahmsauce

Kalbsmedaillon, grüne Zitronensauce  
Gemüsemousse

Kartoffelgratin oder Pommes Frites

Parfait aus verschiedenen Früchten

Kaffee

**Orchestre Roll Over**  
**Country and Rock'n roll**

Restaurant Le Garoco

Avenue de Mategnin 5 – 1217 Meyrin / GE – Tél. 022 785 15 25

Parkplatz und Zufahrt über dem Garage Nissan

Anmeldung bis 4. Dezember 2004 bei:  
Didier Vincent, Handy 076 554 62 86

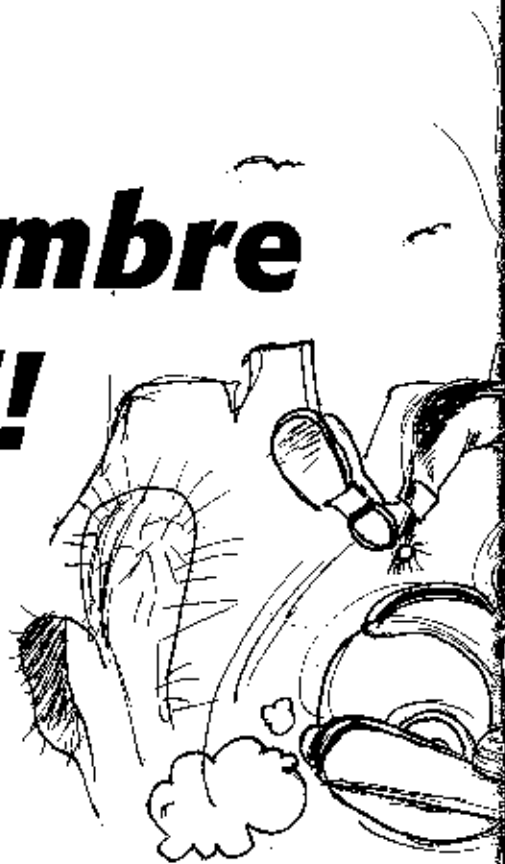
Unterkunft im Hotel NH Geneva Airport – Avenue. de Mategnin 21 Möglich. Bitte bei der Anmeldung verlangen.

Zimmer für 2 Personen ungefähr CHF 150.– inkl. Frühstrück (Buffet).

# Orchestre



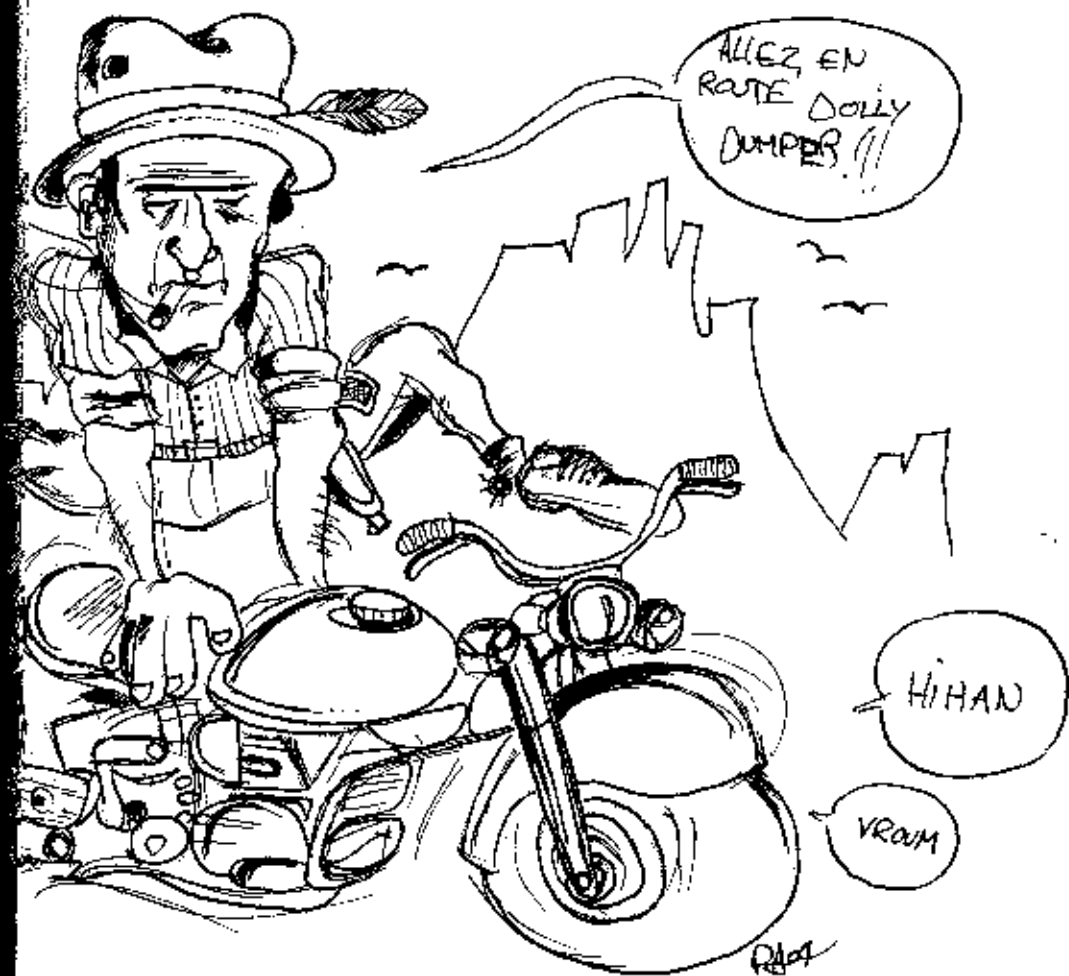
**Samedi**  
**11 décembre**  
**2004!!!!**





# Roll Over

## Coutry et rock'n roll



**Soirée annuelle,  
samedi 11 décembre 2004, dès 19h.**

Menu / Fr. 50.- par personne

Feuilleté de champignons à la crème

Médailles de veau, sauce citron vert

Mousse aux trois légumes

Gratin dauphinois et/ou frites

Parfait aux petits fruits et au coulis de fruits rouges

Café

## **Orchestre Roll Over** **Country and Rock'n roll**

Restaurant Le Garoco

Avenue de Mategnin 5 - 1217 Meyrin / GE - Tél. 022 785 15 25

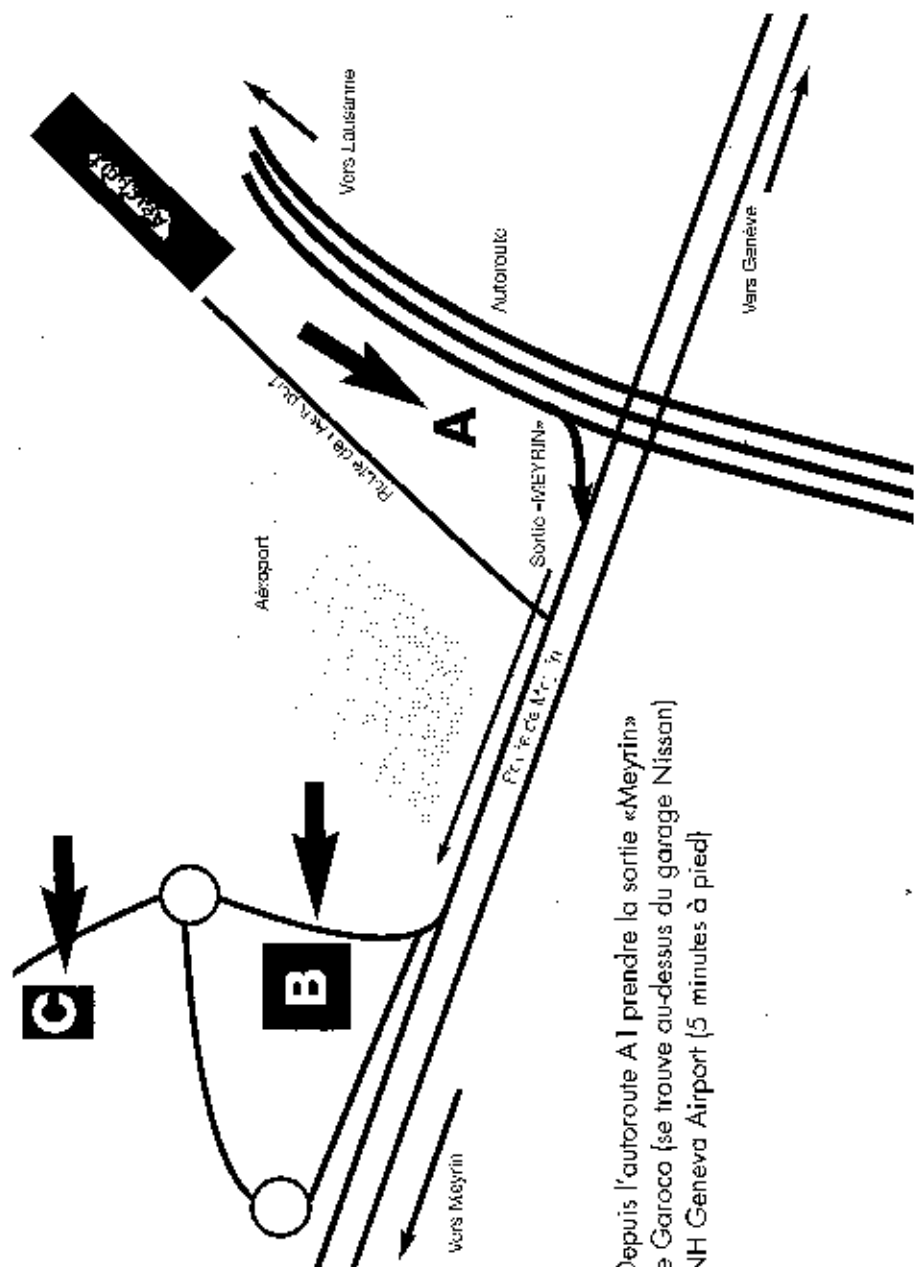
Parking et accès au-dessus du garage Nissan

Inscription jusqu'au 4 décembre 2004 :

Didier Vincent au 076 554 62 86

Possibilité de louer à l'hôtel NH Geneva Airport - Avenue de Mategnin 21.  
A préciser lors de l'inscription.

Chambre environ CHF 150.- pour 2 personnes avec petits-déjeuners (buffet).



- A = Depuis l'autoroute A1 prendre la sortie «Meyrin»
- B = Le Garoco (se trouve au-dessus du garage Nissan)
- C = NH Geneva Airport (5 minutes à pied)

# Touristische Ausflüge oder Gruppenausfahrten

Einige von uns sind vielleicht nicht gewöhnt in Gruppen zu fahren und ich bin daher der Meinung diese Praxis zu erläutern und Euch einige Tips zu geben.

Ein Ausfahrt ist kein Rennen und wir wissen nicht wie die anderen fahren. Nicht alle kennen die eingeschlagenen Strassen und wir sind nicht alleine auf der Strasse. Die einen fahren bedeutend mehr als die anderen, einige haben sogar nagelneue Maschinen die sie noch nicht im Griff haben. Man darf sich keine Illusionen machen, ich bin der Meinung, dass obwohl ich alltäglich und bei jedem Wetter auf der Strasse bin, mindestens 5000 km auf dem Tacho haben muss um mein Zweirad richtig beherrschen zu können und das doppelte gilt für jene die nur bei schönem Wetter ihre Maschine in Ausgang nehmen.

Trotzdem beherrschen wir unser Motorrad nie 100 %.

## Die Position und die Rolle jedes Fahrers in der Gruppe:

Jeder Motorradfahrer hat seinen Platz in der Gruppe; es gibt den «Vorfahrer» (der Fahrer an der Spitze), den «Besenwagen» (der Fahrer am Ende der Kolonne) und die anderen zwischen diesen beiden. Die Einheit und die Gestaltung der Gruppe sind wichtig.

Was die Position der anderen, zwischen dem Motorrad an der Spitze und jenen am Ende betrifft, setzt man in der Regel die langsameren vorne und die besten Piloten hinten. Ab Start nimmt jeder seinen Platz in der Gruppe und behält ihn bis zum Schluss.

In der Regel ist der «Vorfahrer» ein Pilot der gewöhnt ist in Gruppen zu fahren, das «road book» zu lesen, die Strecke vor ihm zu beobachten, den hinter ihm fahrenden und ebenfalls ein bisschen die anderen Fahrer zu kontrollieren; die übrigen Fahrer zu warnen im Falle von Problemen an der Spitze und vor unerwarteten Gegenständen auf der Strasse. Er muss in der Lage sein dies alles im gleichen Moment auszuführen. Die Position des «Vorfahrers» ist immer auf der linken Hälfte des Abschnitts und die anderen verlagern sich schachbrettförmig, dies mindestens auf den Geraden und immer wo möglich. Er achtet auf die Geschwindigkeitsvorschriften und vergisst dabei nicht dass man hinten immer schneller fahren muss damit die Kolonne nicht auseinander fällt. Das heisst, durch die Beschleunigungen und Verlangsamungen, fährt man am Ende immer schneller als an der Spitze.

Der «Besenwagen» ist auch ein Fahrer der gewandt ist in Gruppen zu fahren; seine Rolle ist die Gruppe zu kontrollieren und schaut ebenfalls was sich hinter ihm verläuft. Er «spielt» im gewissen Sinne den Polizisten, verhindert dass ausser-

stehende Fahrzeuge sich in die Gruppe integrieren, blockiert andere Fahrzeuge welche die Gruppe überholen wollen wenn letztere sich in einem Überholmanöver befindet, usw. Kurzgefasst, er beschützt den hinteren Teil der Kolonne und sorgt dafür, dass es nicht zu einer Spaltung der Gruppe durch ein ausserstehendes Element der Gruppe führt.

Die anderen halten ihre Position, begnügen sich den Fahrer vor ihm und hinter ihm im Auge zu behalten.

Sobald jeder seine Position in der Gruppe eingenommen hat, müssen gewisse Sicherheitsregeln eingehalten werden.

### **Die Sicherheitsdistanzen:**

Gegenüber dem Auto hat das Motorrad eine sehr kleine Bremsdistanz und dies darf man nie vergessen. Drückt der erste auf die Bremse machen es auch die anderen, auch wenn sie nicht immer wissen warum. Achtung, ein Motorrad mit dem Integralbremssystem bremsst noch kürzer als ein anderes.

Eine Gruppe ist ein bisschen wie eine sanfte Federung die man drehen lässt; je schneller sie dreht, je mehr die «Weichen» sich entfernen. Beim Anhalten ist es den Fahrern nicht untersagt sich Seite an Seite zu stellen zu einem kurzen «Schwatz», sobald aber losgefahren wird müssen die Sicherheitsdistanzen wieder eingehalten werden. Ich bin der Meinung dass auf Geraden und in Bewegung die Distanz zwischen ihrem Motorrad und jenem vor Ihnen sollte mindestens eine Motorradlänge betragen und diese Distanz verlängert sich mit der Geschwindigkeit.

Das ist etwas anderes in den Kurven. Gewisse wollen ihre Fahrlinie nehmen, andere nicht. Wenn der Fahrer unmittelbar vor Ihnen seine Fahrlinie einnimmt, nehmen sie hinter ihm seine Fahrlinie ein; sie müssen demzufolge die Distanz zwischen ihnen und ihm verdoppeln. Dies aber indem sie ihre Geschwindigkeit der Kurve und dem Strassenzustand anpassen. Sie sind keine Anfänger und wissen wie man sich in den Kurven verhält.

Wenn der von ihnen fahrende uns sie selber die gleiche Fahrlinie in der Kurve einnehmen, hindert sie das nicht die gleichen Distanzen einzuhalten die sie auf Geraden führen aber Achtung, sie müssen immer auf der Lauer sein wenn er plötzlich die Position wechselt. Ganz klar dass sie für diese Fahrkunst in der Kurve die Maschine absolut im Griff haben müssen.

### **Die Beobachtung der anderen:**

Wie schon bereits angetönt, ist es sehr wichtig die anderen Glieder der Gruppe zu beobachten.

Es stimmt dass bei einer Ausfahrt die Landschaften die sie überfahren gemäss ihrer Schönheiten ausgewählt wurden. Der Pilot in einer Gruppe der sich zu sehr für die

Schönheit der Gegend interessiert wird sicher nicht heil am Ziel ankommen. Der Beifahrer darf sich ohne weiteres über die Umgebung begeistern, nicht aber der Fahrer auf seiner Maschine. OK, der Fahrer ist nicht blind und es ist ganz normal dass auch er hier und da einen Blick auf die Schönheiten wirft die ihn faszinieren.

Umstände rund um die Strecke können dazu führen dass sich die Gruppe spaltet, bei einem Rolficht oder bei einem Kreisel zum Beispiel. Mit einer guten Beobachtung können aber die Spitzenfahrer dies schnell ausfindig machen. In diesem Falle ist es also sehr wichtig den hinter sich fahrenden zu beobachten. Hat er ihr Manöver nicht mitbekommen, muss man an der Strassenseite anhalten und warten. Der vor ihnen fahrende Kollege wird das gleiche machen und niemand wird sich verlieren. Die Gruppe wird sich schnell wieder gestalten.

Die Gruppe passt sich immer dem langsamsten Element an. Fühlt sich ein Fahrer weniger gut als die anderen, fährt er halt vorsichtiger; die anderen werden ihre Geschwindigkeit ihm anpassen. Das «Gruppenfahren» kann zu einer Raserei führen. Wenn sie sich hinter einem Fahrer befinden der schneller als sie fährt oder seine Maschine besser beherrscht als sie, bringt er sie vielleicht an die Grenzen ihrer Fahrqualitäten und sie gehen demzufolge unnötige Risiken ein.

Nehmen sie Zeit, passen sie ihre Geschwindigkeit der anderen Mitglieder der Gruppe an und dies in aller Bescheidenheit!

Gewisse Fahrer benützen mit Vorliebe die Motorbremse und nichts verhindert sie diese Technik anzuwenden. Aber, man muss den nächsten mit einem kleinen Hebel oder Bremspedal Signal davon warnen. Das Stopplicht dient auch dazu. Dies kann auch den folgenden Fahrern als Warnung dienen wenn auf der Strecke ein Problem auftaucht: drei kleine Stopplichtsignale und schon sind die anderen gewarnt.

### **Die Überholungstechniken beim Gruppenfahren:**

Vorerst gilt es eine Fahrzeugkolonne zu überholen in einer Situation wo es unmöglich ist eine andere Fahrbahn zu benützen, sich eine weisse Linie auf der Strasse befindet oder reger Gegenverkehr herrscht.

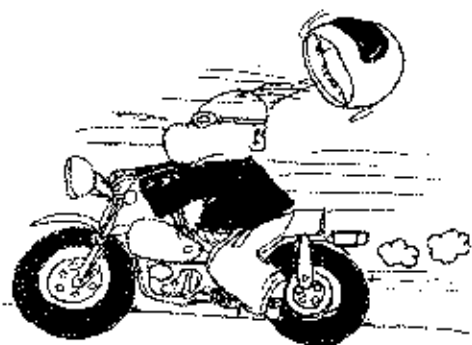
Die Gruppe nähert sich der Fahrzeugkolonne und das Motorrad 1 überholt sobald dies möglich ist, ohne die Linie zu überschreiten oder den Gegenverkehr zu behindern. Das Motorrad sichert sich einen Platz zwischen dem letzten und vorletzten Fahrzeug der Kolonne.

Das Motorrad 2 überholt nun ebenfalls und fährt neben dem Motorrad 1 und sobald die Überholungsbedingungen des nächsten Fahrzeugs bestehen, sichert sich das Motorrad 1 einen kleinen Platz zwischen dem vorletzten Auto und dem nächsten. Die folgenden Motorräder überholen ebenfalls und machen «Sprünge» in den von den vor ihnen stehenden Motorräder vorbereiteten und «bewachten» Abständen.

So ist es für eine Motorradgruppe möglich, eine unbegrenzte Anzahl Fahrzeuge in einer Kolonne zu überholen und dies ohne Risiken einzugehen. Diese Art von Technik braucht viel Konzentration von den Piloten und eine gewisse Gewohnheit aber sobald man sie beherrscht ist es wie mit dem Fahrrad, wenn man einmal fahren kann, kann man es fürs Leben lang.

Wir kommen nun zur zweiten Situation: Überholungsmanöver mit höherer Geschwindigkeit, auf der Autobahn oder auf einer zweispurigen Strecke.

Das Motorrad 1 schaltet das Blinklicht ein um zu zeigen dass es überholen möchte. Alle anderen machen das gleiche und der «Besenwagen» schiebt sich auf die zweite Spur um die Gruppe zu sichern.



Die Gruppe beginnt das Überholungsmanöver in der üblichen Zusammenstellung, ausser dem letzten Motorrad das sich schon auf der linken Fahrspur befindet.

Beim abbiegen wartet das Motorrad 1 bis das Motorrad 2 das Fahrzeug überholt hat, damit sie zusammen abbiegen und so das Motorrad 1 das Motorrad 2 nicht «schneidet».

Alle Motorräder die sich auf der linken Seite der Gruppe befinden machen das gleiche mit den Motorrädern die direkt hinter ihnen, auf der rechten Seite der Gruppe, fahren.

«Der «Besenwagen» sichert die Gruppe bis zuletzt und biegt schlussendlich selber ab.

Sie haben also verstanden dass es absolut notwendig ist die anderen Glieder der Gruppe in solchen Situationen gut zu beobachten, dies umso mehr man mit einer über 120er Geschwindigkeit die Fahrzeuge überholt ohne das Tempo zu dämpfen.

Nach diesen Ratschlägen und Informationen die bei weitem nicht ausschöpfend sind und ebenso nicht als diktatorisch angesehen werden sollten, wünsche ich Ihnen schöne und bei guter Laune durchgeführte Ausflüge unter Kollegen. Unser Angebot ist dafür reich ausgestattet.

Jean-Pierre Fiumelli

# S T A M M

## Neuchâtel

Pizzeria des Allées, à 19h  
2013 Colombier, tél. 032 841 10 40  
Alain Saudan 079 270 96 86

Jeudi 18 novembre 2004

## Valais

Chaque premier vendredi du mois,  
dès 19h30.

Café restaurant de VISSIGEN  
Route de Vissigen 44  
1950 SION, 027 203 37 96

## Genève

Chaque dernier mercredi du mois,  
dès 18h30.

Caserne du service du feu, Meyrin  
Frédo Mesot - Tél. 079 234 76 25

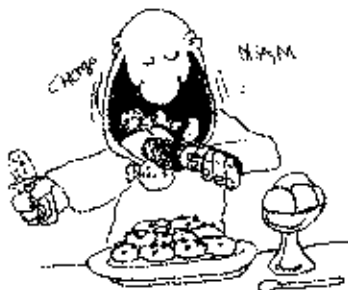


## Sortie gourmande à Artemare

On partait en France, alors c'est près de la frontière qu'on avait rendez-vous le dimanche 19 septembre. Devant le café, j'étais à côté de mes copines allemandes mais il y avait aussi quelques belles du pays du soleil levant.

A l'heure dite, on est partie en quinconce, suivant les instructions reçues. Ma patronne n'était pas là mais celle de l'organisateur s'était mise sur mon siège arrière et on fermait la marche. Devant nous, une bien belle colonne attaquait les routes de la Savoie au rythme tranquille d'un dimanche matin. Les pilotes avaient tous de l'expérience ; il y avait ceux que l'on voit souvent et quelques autres « revenant ».

Au-dessus du lac du Bourget, sur un point de vue exceptionnel, j'ai pu reposer mes Dunlop avant de faire le tour de la Dent du Chat. Il faut dire que le G.O. est un récent adepte de ces charmantes petites bêtes. Au bord du lac Bleu, nouvel arrêt sous les arbres avec les copines mais c'était les pilotes et les passagères qui avaient soif. Le kir avalé, la file s'est vite reformée, la japonaise devant et l'allemande en queue, pour le but du jour : l'auberge Michallet.



Alors là, mon huile s'est bien refroidie. On était tous alignées sur le parking et on a attendu bien longtemps. Il paraît que le menu était à rallonge et que les desserts n'en finissaient pas. Ils avaient bien dû rigoler dans cette auberge car il y en avait deux qui étaient tout mouillés ; encore un coin où on pourra plus mettre les pneus. En tous cas, ils avaient bien mangé car ils étaient bien plus lourds qu'avant. Mes amies et moi, on en a même entendu qui digéraient bruyamment devant leur guidon.

Le retour s'est fait plus directement mais qu'en même par un petit col en gravier, pour un test sur les conducteurs. Ils l'ont passé allégrement, sans endommager nos belles robes.

Après deux centaines de kilomètres, j'ai été contente de retrouver le calme de mon box et je remercie Titi (celui de la vieille japonaise de tête) de cette belle journée.

BMW R 1150 RT à Picous

## Les Lindarets

En date du 25 octobre, Jean-Pierre Willa nous fixe rendez-vous à 8 h 30 station BP de Thônex-Vallard, pour un départ à 9 h. C'est toujours pratique les rendez-vous en station (non pas de ski, d'essence) car le plein des motos, des passagers(ères) et des motards peuvent être faits. Pour certains se serait plutôt la première occasion de faire une vidange...

Tous les participants arrivent les uns après les autres, salut bonjour comment vas-tu ? un café SVP, un chocolat chaud, avez-vous des croissants ? bref, tout s'annonce bien, premier pointage des inscrits... manque quelqu'un, qui ? Devinez... mais oui les Flambard(s), mais ils n'étaient pas loin, ils se cachaient derrière une colonne.

Juste avant de partir, certains d'entre nous entendent un son familier, c'est le son de la corne que Flambard avait acheté lors de la sortie des Grandes Alpes et qui tous les jours nous donnait entre autre le signal du départ. Vers 9 h 10 départ en direction de Bonne, Saint-Jeoire, Talinges, Samoëns. C'est à l'entrée de cette dernière qu'une déviation pour cause de travaux me fait penser : c'est marrant les points communs entre les sorties, d'autant plus que quelques instants plus tard, dans le centre ville nous avons fait le tour complet d'un giratoire...

Nous devons prendre la route du col de Joux Plane, mais pour cause de travaux l'accès à Morzine n'était pas possible. Nous avons fait demi-tour sur Talinges et direction Morzine par les Gets. A cet endroit, pause café bien méritée, car le temps était maussade, gris et humide surtout dans la traversée d'une zone de brouillard, nous profitons de nous réchauffer avant de continuer sur les Lindarets.

Arrivés, nous prenons possession de nos tables dans le resto, puis visite du village des chèvres (où sont-elles ?) et des boutiques en vitesse et retour au bistro où la cheminée nous attend à flammes ouvertes.

Pendant que nous prenions tranquillement l'apéro au bar, une partie des employés d'inaient en famille, parmi eux deux bambins donc l'un avait déjà un bagout pas triste pour son âge (3 ou 4 ans). Ce dernier sortit pour voir les motos et dès son retour il n'avait pas d'autre question que «c'est à qui la grosse moto bleue» ?

Tous en cœur c'est à Gillou, le monsieur avec le pull gris, il te fera peut-être faire un tour si tu le lui demandes. Parce que j'adore les enfants, de loin et surtout ceux des autres et pas plus de cinq minutes, je me cache derrière Margot et réponds pas question.

C'est alors que Flambard vient vers moi et me dit: t'as pas de cœur et patate et patate, si tu tombes dans le lac au Canada ou si tu t'enneiges tu le débrouilleras tout seul et patate patate...

A table! Ouf! , sauvé par le gong, du moins je le croyais, au vu de l'insistance du mioche j'ai fini par dire: on verra après manger. Je me suis mis à me dire il va oublier, il aura autre chose à faire. Après le dessert, je vois TicTic et son fils sortir avec le petit. Mais que vont-ils faire? Hé oui le promener en BMW, suis tranquille cette fois. Au retour le gosse voulait toujours faire un tour sur la grosse bleue. Alors tous le CMP en cœur: la grosse bleue, la grosse bleue, la grosse bleue, la grosse! Bon, c'est bon je me sacrifie, j'y vais. Je fais signe à mon «passager» de me suivre. A peine assis il me dit: il est où le bouton pour la marche arrière? Il paraît que le bambin avait le sourire jusque derrière les oreilles, (voir les photos prochainement sur le site), du coup j'ai même promené son petit frère, tout cela sous les regards embués des cœurs tendres du CMP et de ceux des parents des petits.

De pilote de stand de glaces, je rétrograde à animateur de garderie... Bref, retour pour le café.

Vers 15h30 départ pour le retour, soit la station de départ ou nous nous séparons, sauf Peter, Titi, Cassandra et votre scribouillard de service qui vont chez Willa pour un dernier jus.

Encore merci à Jean-Pierre pour l'organisation de cette journée.

Les participants: Agu et Margot, Bergonzoli et sa fille, Vincent et son fils, Clairon et son fils, Flambard et Sonia, Gillou et Cassandra, Titi, Brulhart, Peco, Peter, Willa et son neveu.

Gillou

## Route des Grandes-Alpes du 4 au 9 septembre 2004

Participants : Jean-Pierre FIUMELLI (GO) et Françoise, Luigi BERGONZOLI, Jean-Claude FRANCEY, Gilles VAUQUER et Cassandra, Robert SCHMID, Claude-Alain MOIX et son amie, Jean-Pierre WILLA, Didier CLERC, Frédéric MESOT, Didier VINCENT, Alain CHOPARD.

10h, il fait beau et c'est le départ des 11 «bécanes», de la station service de Thônex-Vallard à destination de la route mythique des Grandes-Alpes. Bon, d'accord, au début on a un peu triché par rapport à la route officielle qui part de Thonon via le col des Gets. Par facilité, l'autoroute a été empruntée jusqu'à Cluses où l'on s'est engagé sur la route menant au col de la Colombière (1613 m). Enchaînement par le col des Aravis (1486 m) suivi du col des Saisies (1633 m). Là, normalement ça devait être un arrêt «pique-nique», selon notre G.O. mais les menus étant si appétissants (surtout ceux à rallonges), pourquoi ne pas céder à la tentation pour certains... n'est-ce pas???? Pour la digestion, un petit détour par le col du Pré (durs ces virages), un arrêt au barrage de Roseland et à l'assaut du Cornet-de-Roseland (1968 m). Puis, la vallée de la Tarentaise nous a gentiment conduits à Tignes où nous avons effectué notre premier arrêt étape. Prises et répartitions des chambres, un rafraîchissement du gosier (apéro) à Tignes-Lac, repas en commun et... au lit.

Départ 9h, direction Val-d'Isère, col de l'Iséran (2764 m) avec arrêt au sommet pour admirer le paysage lequel est superbe d'ailleurs, dommage qu'il soit estropié par la multitude de pylônes des remonte-pentes hivernaux. En bas du col, un crochet a été effectué dans un petit village super sympathique, très joli et qui vaut la peine de s'arrêter, ce village porte le doux nom de Bonneval-sur-Arc. Quelques kilomètres plus loin, nous avons entamé l'ascension du col du Télégraphe (1570 m) avec en enfilade le col du Galibier (2677 m) et la descente du col du Lautaret jusqu'à Briançon. Entrée dans la région du Queyras en gravissant allégrement le col de l'Izoard (superbe col à 2360 m) puis, en passant par Château-Queyras, direction Saint-Yéran, le plus haut village d'Europe habité toute l'année (2040 m). C'est aussi dans cette région que nous avons essuyé la seule pluie de toute la randonnée, histoire de nous contrarier je pense. Après avoir piqué une petite tête dans la piscine de l'hôtel, pour certains du moins car il y a toujours des réfractaires à la baignade, direction le village pour le traditionnel apéritif (oups).

Quelques verres plus tard, réunion autour d'une belle tablée pour le repas du soir. Quelques éléments forts du groupe ont ensuite et progressivement, refait le monde, en zig, en zag et en zoug, jusque... quelle heure était-il? bof, est-ce important? Tout étant que, un répertoire important de chansons y a passé (et pas toujours dans le ton), que certains clients extérieurs au groupe ont émis quelques commentaires au petit déjeuner (sympas bien sûr), que tous les couvercles et clés (des caisses) n'ont pas été retrouvés..., que des carillons officiaient dans certains crânes... bref, c'était pas facile pour tous. Bizarre, la table du petit déjeuner, une assiette remplie d'œufs, cuits ou crus... et surtout posée par qui??? allez savoir, telle est la question. Robi, lui ne se l'est pas posée. Il en a pris un (œuf bien sûr) et l'a cassé sur la tête à J.-P. WILLA lequel a eu droit à un shampoing, eh oui, il était cru, pas de chance n'est-ce pas Flambard?

Départ pour la troisième étape en direction du col de Vars (2111 m) avec arrêt à Guilfrestre pour le plein d'essence. WILLA estimant qu'il pouvait encore faire quelques kilomètres, s'est absenté quelques instants. Nous ne l'avons retrouvé qu'à l'arrivée de l'étape. En bas du col, une petite grimpe par la vallée de Maurin en empruntant une petite route très escarpée, le pont du Châtelet, étroit et vertigineux, jusqu'au hameau de Fouillouse. Superbe. Suite par le col de la Bonette, le plus haut col d'Europe (2802). Des travaux nous ont arrêtés une petite demi heure peu avant le sommet, ce qui nous a permis d'admirer ce col magnifique et très sauvage. Un certain nombre de kilomètres plus loin, nous attaquons le col de la Couillole (1678 m) pour terminer notre étape à Valberg, petite station de ski située dans le parc National du Mercantour. Soirée calme, la fatigue se ferait-elle sentir?

Rebelote, 9h départ. Les gorges du Cians avec ses roches rougeâtres, ses virages et ses tunnels en enfilades, nous attendaient les bras ouverts, vraiment très belles. Changement de décors, escalade (et le mot est faible) du col de la Sinne (1437 m). Route très escarpée, étroite, virages hyper serrés, il y avait de quoi transpirer et attention au vertige. Enchaînement par le col de St-Martin (1604 m) puis par le mythique col du Turini (1607 m), célèbre par le rallye de Monte-Carlo. Le passage du col de Castillon nous a permis de découvrir la «Grande Bleue», but de notre escapade. Dur, dur, l'arrivée à Menton, se retrouver dans le flot des véhicules, les bouchons, la pollution, enfin l'hôtel est là. Mais pas les chambres, un problème électronique ou informatique, a empêché la distribution automatique des chambres sauf deux (vive le monde moderne), rien de vaut la bonne vieille réception. Balade en ville pour certains (la majorité), baignade pour d'autres (seulement 4), eh oui, toujours les mêmes réfractaires à l'eau, laquelle était vraiment très agréable. Pour le soir, un super et génial petit restaurant (le Petit-Port) a été découvert par notre GO sur le bord de mer, terrasse et spécialités de poissons, super.

Après avoir abreuvé nos destriers, départ le long de la côte en direction de Cannes pour la route de Napoléon. Mais, arrivés à Nice, confrontés à l'intense circulation et après avoir parcouru les 36 km en 1 heure, notre GO a préféré rejoindre directement Digne-les-Bains en passant par le défilé du Chaudan en direction du lac de Castillon. Très jolie route et bien roulante. Puis, après avoir traversé Sisteron, direction Aspres s/Buëch, notre lieu d'étape.

Le lendemain matin, départ pour la dernière ligne droite, enfin, si l'on peut dire... il y a tellement de petites routes et cols sympathiques à faire. Dans un premier temps, un peu avant le col de la Croix-Haute, bifurcation à gauche et hop, le col de Grimone (1318 m), suivi du col de Menée (1402 m). Superbes routes agrémentées de successions sans fin de virages adorables. Via Grenoble, direction Chambéry avec ses changements de directions et de voies, ce qui a généré une séparation du groupe. Flambard et Luigi qui attendaient Robi en retrait, ont été distancés et n'ont jamais pu recoller au peloton. La rentrée s'est poursuivie par Aix-les-Bains en longeant le lac du Bourget puis Frangy avant de pénétrer sur territoire genevois. Fin de notre escapade.

Quelques faits en résumé:

Tout d'abord, les pique-niques à Fium, et bien, ce ne sont pas des pique-niques, je dirais même plus. Vous avez dit «menus à rallonges»?

Ce qui m'amène à féliciter Gillou pour sa compréhension car tous les menus proposés le midi et le soir, n'étaient pas forcément en rapport avec ses convictions ou ses goûts. J'espère qu'il n'a pas perdu trop de poids. Rien ne vaut un bon repas simple, n'est-ce pas?

Quand il y a des «conneries» à faire, Flambard n'est jamais bien loin, quand des «conneries» sont faites, Flambard est généralement juste à côté... mais il n'y a que les mauvaises langues qui accusent à mauvais escient, si c'était lui, ça se saurait!

Question «Road Book», les kilomètres effectués ont été revus à la hausse, on était un peu court.

17 cols ont été franchis pour la descente et un certain nombre pour la remontée. Un peu plus de 1300 km ont été parcourus. Une très grande partie des cols et des régions traversées m'étaient inconnus et je suis très heureux d'avoir pu combler en partie cette ignorance. Je recommande vivement à celui ou à celle qui n'a jamais emprunté ce mythique itinéraire, de le faire à un moment ou à un autre, c'est vraiment génial.

Merci Jean-Pierre pour cette super organisation et cette randonnée magnifique.

Chopi

***Nos annonceurs  
nous aident...  
pensons à eux lors  
de nos achats!***



**DAINESE®**

Pro-shop

**1<sup>er</sup> de Suisse sur 200 m<sup>2</sup>**

**-10%  
paiement  
comptant**

motonorm

2, rue Dubois-Melly

E-mail: [motonorm@cortex.com](mailto:motonorm@cortex.com)

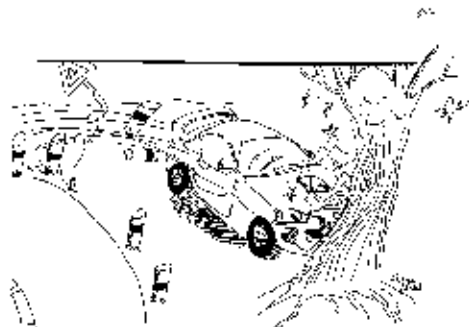
Internet: [www.motonorm.com](http://www.motonorm.com)

1205 Genève

Tel. 022 328 41 36

**PP**  
**1295 MIES - TANNAY**

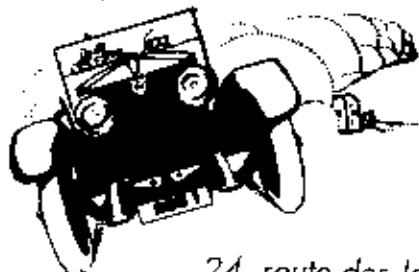
Changement d'adresse au  
C.M.P. - Hôtel de Police  
Case postale 246 - 1211 Genève 8



***Une seule adresse...!***

# **CARROSSERIE & GARAGE AGU**

**Gérard & Jean-Pierre Agu**



*24, route des Jeunes - 1227 Carouge/Genève*  
*Tél. 022 343 43 22 - Fax 022 900 13 64*