

PERIODIQUE DU CLUB MOTOCYCLISTE DE LA POLICE, HOTEL DE POLICE, 1211 GENEVE 8 (SUISSE)



LA \$UI\$\$E EST BELLE!

.....
: EN GUISE D'EDITORIAL... :
: :
: ZUM GELEIT :
:.....

En parcourant ce CMP-JOURNAL vous tomberez inévitablement sur les voeux de notre président englobant ceux du comité tout entier. Les pensées tendent à laisser apparaître un profond pessimisme quant à l'avenir de notre chère moto. Toutefois, si vous parcourez les lignes jusqu'au dernier mot, vous constaterez un petit brin d'optimisme.

Au seuil de cet an nouveau, un moment de réflexion s'impose certes. Tout un chacun est conscient du danger qui guette notre bécane. Le pessimisme me semble cependant déplacé et ceci pour moult raisons.

Je veux simplement vous rappeler le grand changement intervenu sous la coupole nationale où notre assemblée fédérale a élu une femme à notre exécutif. Un vent nouveau souffle incontestablement à Berne et tout espoir n'est pas perdu. En effet, Madame KOPP a su, par le passé, trouver des solutions dont tout le monde se félicite à de nombreux problèmes ardues, même si ceux-ci se présentaient alors au niveau communal. Il me semble que le bon sens d'une politicienne ayant tenu le ménage de son mari et élevé leur enfant prévaudra sur les idées bornées d'un fonctionnaire trop acharné sur la moto et que notre nouveau chef du DFJP osera rouvrir le fameux dossier.

Il faut pas se leurrer, les normes relatives à la pollution seront sans aucun doute maintenues. Ceci est même nécessaire et la CEE s'alignera sans aucun doute sur elles ou les renforcera encore. Là où il y a de l'espoir, c'est que la technique concernant l'évaluation du bruit soit revue et, il faut le souhaiter, corrigée. Selon le système appliqué présentement, une BMW roulant SANS MOTEUR, dégagerait déjà trop de décibels.

Charly FÄH

.....

Beim Durchblättern dieses CMP-JOURNAL stösst ihr unweigerlich auf des Wort unseres Präsidenten. Seine Zeilen scheinen voll in den Pessimismus zu geben. Ich rate euch jedoch bis zum letzten Wort seinen Gedanken zu folgen. Ihr werdet dann feststellen dass alle Hoffnung noch nicht verloren ist.

Auf der Schwelle dieses neuen Jahres ist ein Nachdenken sicher geraten. Jeder von uns ist sich der Gefahr bewusst die auf unsere Motorräder zukommt. Pessimismus scheint mir jedoch gar nicht geraten.

Ich rufe euch nur in Erinnerung, dass in Bern eine Frau in den Bundesrat gewählt worden ist. Ein frischer Wind weht unter der Bundeskuppel und alle Hoffnung ist noch nicht verloren. Frau KOPP hat dies früher immer bewiesen. Sie war damals jedoch auf Gemeindeebene am Ruđer, was sicher nicht leichter ist, da jedermann jeden kennt. Dort hat sie oft in verzwickten Situationen praktische Lösungen geschaffen. Es ist zu wünschen, dass eine Politikerin die zugleich den Haushalt geführt und ein Kind erzogen hat, eben einen praktischeren Sinn hat als ein engstirniger Beamter der nur das Verschwinden des Töffs zu kennen scheint. Hoffen wir, dass der neue Chef des EJPD die umstrittene Akte wieder öffnet. Es ist ganz klar und wünschenswert, dass die umweltfreundlichen Bestimmungen erhalten bleiben. Auch die EWG wird sich diesen nächstens anpassen. Was zu ändern ist, ist die Messtechnik betreffend Lärm, denn nach heutigen Werten fährt eine BMW OHNE MOTOR schon zu laut!

Charly FÄH

LE BILLET DU PRESIDENT

Chers membres et amis du CMP, qu'il me soit permis de destiner ce billet du président aux meilleurs voeux que je vous souhaite, avec le comité, pour une heureuse et très bonne année 1985, avec une mention particulière à ceux qui n'ont pas abdiqué et qui persistent à rouler à moto quel que soit les saisons, le temps ou le froid. Mais mes voeux vont surtout à la moto, quelle que soit sa forme, sa couleur ou sa cylindrée. Puissent-ils contribuer et l'aider à se débarrasser de ce mal Fédéral qui la frappe aveuglément et l'étrangle. Forêts, forêts, quelles absurdités ne commet-on pas en votre nom ? Et pourtant, il me semblait qu'on disait des adultes qu'ils avaient atteint l'âge de la raison! Les fables de La Fontaine elles, avaient au moins une morale! Courage, mes bonnes vieilles motos, allez, roulez et chantez encore une fois en 1985, et dites vous bien que tant qu'il y a de la vie, il y a de l'espoir.

Salvatore AVERSAÑO

DIE WÜNSCHE DES PRÄSIDENTEN

LIEBE MITGLIEDER UND FREUNDE DES CMP. ERLAUBT MIR EUCH MEINE BESTEN WÜNSCHE UND DIE DES VORSTANDES IN DIESEN ZEILEN AUSZUDRÜCKEN. ICH HOFFE, 1985 WERDE UNS ALLEN GUT GESINNT SEIN. MEIN HEISSESTER WUNSCH GEHT JEDOCH AN DAS MOTORRAD, GLEICH WELCHER MARKE, FARBE ODER ZYLINDERINHALTS. ICH HOFFE, ES SEI IN DER LAGE, DIESE EIDGENÖSSISCHE KRANKHEIT DIE ES BLINDWÜTIG ÜBERFÄLLT UND GANZ ALLMÄHLICH ERWÜRGT, HEIL ZU ÜBERSTEHEN. WALD UND WÄLDER, WAS WIRD DOCH IN EUERM NAMEN FÜR UNSINN GEQUATSCHT? MAN SAGT, DER ERWACHSENE HABE DAS VERNUNFTALTER ERREICHT! DIE FABELN VON LA FONTAINE HATTEN JEDOCH NOCH EINE MORAL! MUT, GUTEN MUT, ALTES MOTORRAD, FAHR ZU UND JAUCHZE NOCHMALS IM JAHR 1985 UND MERKE DIR DIESEN SPRUCH : WO LEBEN IST, IST AUCH NOCH HOFFNUNG!

SALVATORE AVERSAÑO

DECIBEL; OH DECIBEL...

RADIO ALPES, 04.10.1984

PICSOU a tendu les esgourdes pour vous et s'est branché sur 93,8 FM Président, directeur et rédacteur de la FMS épaulaient Roland FREYMOND et un ingénieur de chez HONDA. Voici en abrégé, ce qui a été dit.

Le 08.08.1984, HONDA-SUISSE alarmait le monde motocycliste de son impuissance d'atteindre les normes suisses 1986. Le débat s'ouvre à la suite de la lecture dudit communiqué.

Le décibel (db) est une unité de bruit. Pour mesurer ce dernier, le véhicule passe sur une ligne droite, il accélère à un certain point et, après 20 m, on coupe les gaz. Au milieu de ces 20 m, on place un micro à gauche et un à droite et on mesure le bruit. Ce système est pareil dans le monde entier et était valable en Suisse jusqu'en 1977. Une nouvelle méthode est alors entrée en vigueur chez nous. Le véhicule s'approche de cette ligne d'accélération avec une vitesse de 3/4 du régime où il y a la puissance maximale et c'est après qu'il accélère pour arriver, avec certaines machines, jusque dans la zone rouge. D'autres pays, surtout en Europe, appliquent la norme ECE 41 qui est un peu différente. Le véhicule s'approche de la zone d'accélération en 3ème vitesse, ce qui abaisse considérablement le nombre de tours et il y a encore une astuce : si la vitesse de 50 km/h est alors atteinte, on cesse l'accélération. Pour une grosse cylindrée p.ex., les décibels vont baisser de 5 (selon les normes suisses) et de 10 selon ECE 41. C'est énorme ! Afin de passer de 90 à 87 db, il faut diminuer son énergie de bruit de la moitié. Pour regagner encore une fois 3 db, il faudra à nouveau diminuer de moitié et ainsi de suite... Les 80 db exigés dès octobre 1986 correspondent au bruit ambiant dans l'habitacle d'une voiture roulant à 130 km/h sur l'autoroute. Compte tenu de l'absence totale de la carrosserie sur la moto, on tombe dans l'arbitraire. La moto perdrait toute sa puissance.

Les constructeurs demandent un système de mesure plus rationnel comme c'est le cas ailleurs. Pourquoi pas l'ECE 41 ? En outre,

Unser Kassier hat seine Ohren gespitzt und au 93.8 MHz FM eine Sendung abgehört. Es nahmen daran der Präsident, der Direktor und der Redaktor der FMS teil. Dazu kamen noch der Rennfahrer R. FREYMOND und eine Ingénieur von HONDA.

Nach der Kenntnisnahme vom HONDA-Communiqué vom 04.08.1984 ging die Diskussion los. Die Techniker gaben sich damals geschlagen und versicherten, niemals die Schweizernormen erreichen zu können.

Ein Dezibel (db) ist die Masseinheit für die Lärmdämpfung. Um diese zu messen fährt ein Fahrzeug in gerader Linie, beschleunigt an einem fixen Punkt und nimmt das Gas nach 20 m weg. In der mitte dieser kurzen Strecke werden links und rechts je ein Mikrofon aufgestellt und der Lärm gemessen. Diese Technik ist weltweit gültig und war es auch bei uns bis 1977. Seither haben wir uns total verselbständigt und seither rollt das Fahrzeug mit 3/4 Geschwindigkeit auf die Messstrecke zu und dreht dann dort voll auf, wobei einige Maschinen voll in die rote Zone geraten. In Europa verwendet man meistens die Norm ECE 41. Laut dieser erfolgt die Messung im 3. Gang (bei uns im 2.) bei 50 Stdkm (bei uns unbegrenzt, nicht wie im Strassenverkehr). Dies ergibt einen wahnssinnig grossen Unterschied, denn 3 db weniger bedeuten eine Lärmverminderung um die Hälfte. Die in der Schweiz verlangten 80 db ab Herbst 1986 entsprechen bereits dem Fahrgeräusch in einem Auto bei 130 Stdkm. Bekanntlich kennt das Motorrad keine Karrosserie und ist somit doppelt benachteiligt, denn es ist noch anderen Werten ausgesetzt. Die Konstrukteure verlangen realisierbare Werte, ohne Ketten-, Reifen- oder Fahrtwind. Dann verlangen sie auch vernünftigerweise ein besseres Abstimmen der Messmethoden. Damit könnten unglaubliche Verbesserungen erzielt werden, denn die Forschung würde vereinfacht und könnte international erfolgen

In Sachen Umweltschutz muss man das Waldsterben als grosses Problem anerkennen. Warum ist dabei jedoch der Strassenverkehr der Hauptschuldige ? In der Schweiz herrscht dabei schon ein gewaltiger Widerspruch.

ils réclament l'exclusion des bruits annexes (vent, chaîne, pneus etc) du volume sonore à calculer. Ils demandent enfin une meilleure coordination entre les exigences des divers pays afin qu'il soit possible d'avancer sur le dur chemin des améliorations technologiques aptes à protéger l'environnement.

A propos d'écologie, il est certain que le problème du dépérissement de la forêt est important. Mais pourquoi faire porter le chapeau à la circulation routière ? Le plus bizarre, en Suisse, les forêts les plus touchées sont dans la région de Bâle où il y a une forte concentration d'industries.

Au sujet du sport motocycliste, une partie de celui-ci va disparaître en Suisse. Il s'agit notamment des formules de promotion pour juniors qui utilisent des machines immatriculées, donc homologuées. Ceci est valable pour tout le sport de route qui n'aura plus de machines importées à partir de 1986. Les autres coureurs seront également atteints car même s'ils pourront obtenir des machines de cross ou de circuit, ils n'auront plus de sponsors. Les constructeurs ne soutiendront plus les coureurs suisses vu qu'il n'y aura plus de marché de la moto.

Economiquement, il y aura une grande tentation d'abandonner le marché suisse. Il faut se rendre compte que la production de HONDA représente actuellement 2 1/2 jours pour la flotte suisse. L'arrêt du marché de la moto représenterait environ 15000 mises au chômage en confondant toutes les branches intéressées. Dans un état de droit tel que le nôtre, une volonté délibérée de détruire toute un secteur économique n'est guère envisageable. Ce problème a dû échapper à nos autorités.

La FMS n'a pas l'intention de se laisser faire. Elle a actuellement une position "d'attente technique". Certains pourparlers sont en cours au niveau fédéral et une commission a été saisie des revendications des motards. Berne n'a jamais été très rapide. Une réponse est attendue pour le printemps 85. Hâte-toi lentement ! Si les autorités font un effort, les motards seront suffisamment intelligents pour accepter. Actuellement, les gens en ont ras le bol, pas seulement avec les normes, mais avec toutes les autres innovations concernant la circulation. Il faut attendre les décisions fédérales. Faisons confiance à nos autorités !

Genf hat bekanntlicherweise die dichteste Motorisierung Europas und Basel die engste Industrialisierung. In Genf sind die Bäume jedoch noch grün. Jetzt kann man sich denken was man will, aber die Industrie sollte nicht vergessen werden.

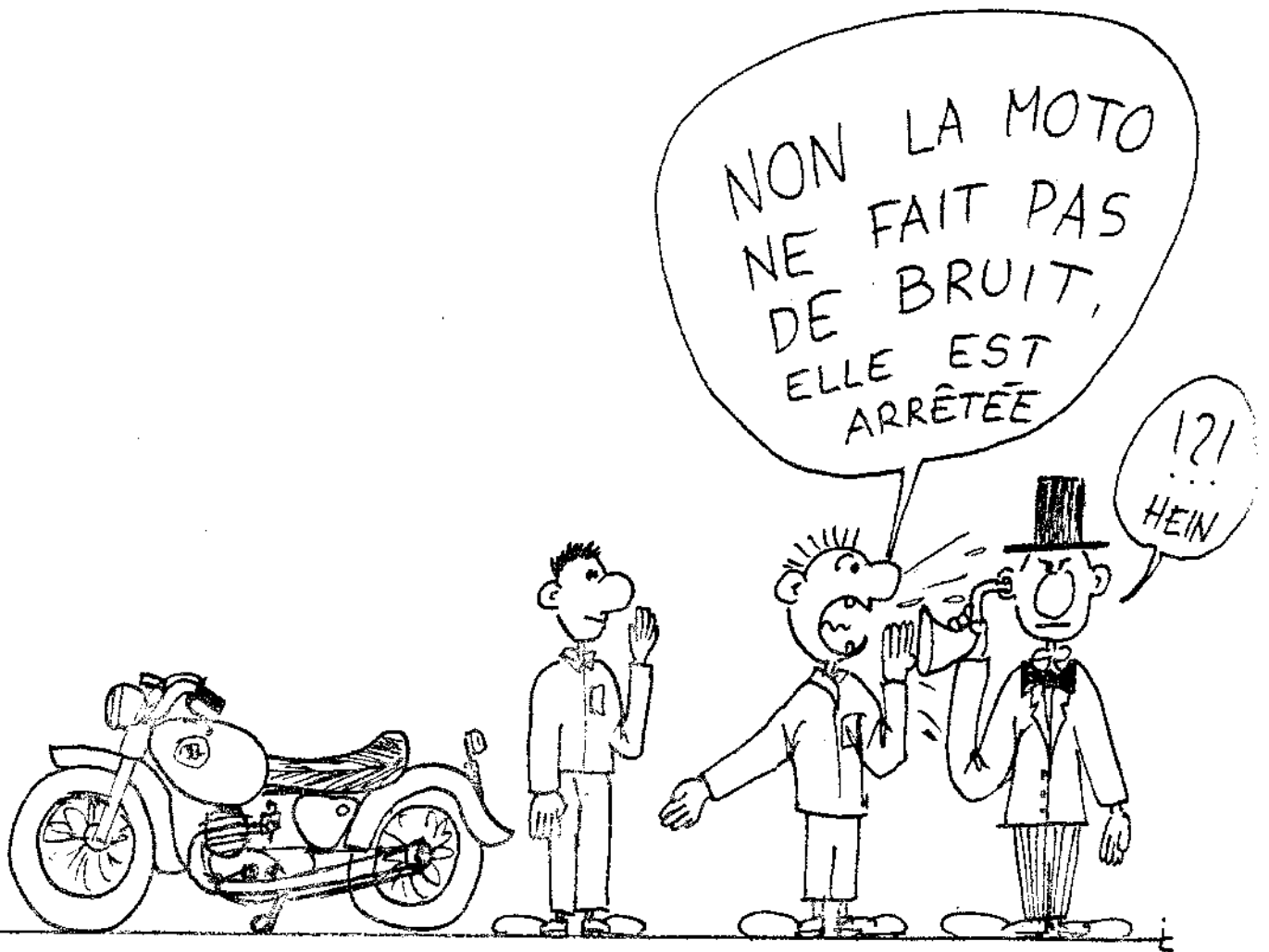
In Sachen Motorradsport wird es ebenfalls gewaltige Änderungen geben. Unsere Junioren werden keine Maschine mehr fahren können, da dieselben ja meist immatrikuliert sind -was somit eine Homologation erfordert-. Damit fällt auch die Unterstützung aus der Industrie in den Eimer und der Nachwuchs ist ganz einfach zu streichen.

Was für wirtschaftliche Werte in Augenschein gezogen werden müssen sollte auch zu denken geben. HONDA z.B. produziert die ganze Flotte für die Schweiz innert 2 1/2 Tagen. Das macht so knapp 1 % der gesamten Produktion aus. Das kann man verschmerzen und anderwo versuchen grösser einzusteigen. Bei uns hingegen gehen ungefähr 15000 Arbeitsplätze vor die Hunde. In einem Rechtsstaat, wozu wir ja gottlob noch zählen, darf man nicht willkürlich einen ganzen Wirtschaftszweig zerstören. Unsere Behörden scheinen diesen wunden Punkt übersehen zu haben. Wir sagen offen JA ZUM UMWELTSCHUTZ, sind jedoch gegen jeden Ruin.

Die FMS will nicht tatenlos zusehen. Gewisse Kontakte sind geschaffen und es wird versucht auf Bundesebene eine einzige Arbeitsgruppe zu schaffen die sämtliche interessierten Kreise vereinigen sollte. Eine Kommission wurde in Bern geschaffen; aber bei der allzu sprichwörtlichen bernischen Langsamkeit ist davon keine Ueberstürzung zu erwarten. Die Antwort wird nicht vor Frühjahr 1985 erfolgen. Wenn unsere Behörden einen Schritt entgegenkommen, werden die Motorradfahrer es zu schätzen wissen und ihre Forderungen nicht ins Unmögliche steigern. Deshalb BITTE GEDULD ! Das alte Sprichwort hat immer noch seine Gültigkeit : EILE MIT WEILE. Vertrauen wir nochmals unsern Behörden. Sollten wir dabei enttäuscht werden, will die FMS eine bundesweite Reaktion auslösen. Dann wird es keine Sprachprobleme oder Kantönligeist mehr geben sondern nur noch ent-rüstete Motorradfahrer.

Die FMS verlangt von uns, uns nicht unnötig aufzuregen. Sie kennt ja unser Problem am besten.

Si notre confiance était mal placée, alors là, nous pourrions organiser quelque chose. Mais il s'agira d'une manifestation nationale car autrement c'est inutile et fatigant pour tout le monde. Malgré l'étroitesse du pays, les langues différentes et les mentalités diverses, le moment d'une manifestation il n'y aura plus que des motards. Patience, la FMS veille.



Inspecteur
fédéral



RECITS - BÉRICHTE - REPORTAGES - NEUIGKEITEN - NOUVELLES - RECITS

V E R C O R S

C'est jeudi 2 août 1984. à 1000 h, que nous nous sommes retrouvés à la douane de Perly.

Un joli cortège de 15 motos s'élançe sur les routes françaises. Dès le départ, 3 prenaient déjà une mauvaise direction. Tout rentrait dans l'ordre quelques km plus loin.

Peu après midi, nous nous arrêtons dans un petit restaurant au bord du lac du Bourget et en attendant le repas, nous avons droit à un spectacle gratuit car Rudy avait trop chaud et plongeait dans le lac. Dans l'après-midi, nous avons traversé de belles régions sur petites routes et certains s'y sont fait plaisir. Tout cela pour arriver en début de soirée à Chapelle-en-Vercors où nous avons tous apprécié une bonne douche dans nos divers logis.

C'est autour d'une grande table que nous nous retrouvions pour le souper, qui, pour certains, était accompagné de champagne. Et puis, il y a toujours ces gens distraits qui mettent du sucre dans leurs assiettes en lieu et place du sel.

Le lendemain, c'est au col du Rousset que nous nous sommes tous retrouvés pour nous rendre à Vassieux-en-V. où nous avons visité le musée de la résistance. Vers midi, tout ce petit monde s'est arrêté à Valence pour se reposer et se restaurer. Puis nous sommes partis en direction de Vienne et, en passant, nous avons admiré la fameuse maison du facteur CHEVAL. Enfin, départ pour Cerdon, et nous y avons bu un dernier verre.

Dès qu'il sent l'eau, RUDY ne peut plus se retenir. Cette-fois-ci il a fait trempette dans la fontaine de village, sous les regards ravis des habitantes. Nous avons finalement tenu notre promesse et permis à REGULA de se rafraîchir en compagnie de notre héros.

Nous sommes repartis heureux d'avoir passé 2 jours ensemble et surtout sans problème, malgré un ciel qui devenait de plus en plus sombre. Nous nous sommes séparés à la douane de Chancy - Pougny.

Donnerstag 2.8.84. Ein Harst von 15 Töffs verlässt den Grenzposten Perly/GE und zieht los über die französischen Strassen. Gleich zu Beginn verlieren wir 3 Maschinen, finden sie jedoch einige km weiter wieder. Mittag war schon vorbei, als wir uns am Bourget-See in einem Restaurant niederliessen. Wir hatten noch Anrecht auf Unterhaltung, denn Rudy hatte wohl zu heiss und stürzte sich ins Wasser.

Am Nachmittag sind wir dann auf Nebenstrassen und andere Schleichwege Richtung Chapelle-en-Vercors gefahren. Vielen hats Spass gemacht.

Abends haben wir uns nach frischer Dusche an einem Riesentisch niedergelassen und uns so richtig wohl gefühlt. Einige bestellten gar Champagne-Wein. Andere waren wieder so ungeschickt, dass sie Zucker statt Salz in die Suppe streuten, - köstlich - für die (mitbeteiligten) Zuschauer.

Am nächsten Morgen gings hoch zum Rousset-Pass und wir haben uns das Museum der Resistance angesehen. Mittagshalt machten wir in Valence und im Vorbeifahren haben wir dann noch das berühmte Haus vom Briefträger CHEVAL angeschaut.

Beim nächsten Zwischenhalt in Cerdon musstes RUDY wieder ins Wasser. Der Dorfbrunnen genügte ihm und die Einwohnerinnen hatten ihren Spass daran. Ich durfte endlich einen lange gehegten Wunsch erfüllen und REGULA nachhelfen, die RUDY Gesellschaft leisten wollte und deshalb in den selben Trog getaucht wurde.

Trotz immer stärkeren Windes und graueren Himmel erreichten wir die Grenze und trennten uns in Chancy-Pougny nach einer gelungenen Fahrt.

ALAIN GEORGE

B O U R G O G N E

Le jeudi 9.8.84, nous avions rendez-vous à la douane de Meyrin. Nous nous sommes retrouvés 17 personnes sur 12 motos. Au départ, Une Yamaha se couche sur le trottoir car elle n'aime pas la marche arrière. Après avoir traversé Bellegarde et d'autres villes, nous arrivons à Beaune. La même Yam s'est alors pris pour une friteuse lors d'une pause café.

Beaune est une ville très connu pour son hospice et la tranquillité de son hôtel de France, situé à 50 m de la voie ferrée où le TGV alterne avec les trains. A l'heure du souper, nous avons dû nous séparer en deux groupes car les restaurants étaient presque complets.

Le lendemain, nous sommes allés visiter le musée de Michel PONT à Savigny-les-Beaune (200 motos anciennes et 60 voitures de course anciennes que Michel PONT avait pilotées). Par la suite une visite dans une cave et enfin une dégustation avant le repas de midi pris à Volnay. (le pauvre rédacteur se lèche les babines et regrette avoir été retenu par le service - il n'aurait plus conduit mais se serait bien délecté). Comme dessert, nous avons eu quelques gouttes de pluie.

La traversée du Jura, de Champagnole à Morez, était très automnale. Le brouillard était de la partie et il faisait froid pour la saison. Un café s'imposait à Morez. Chacun s'est salué et a effectué la descente de St-Cergue à son rythme.

Un grand merci à PICSOU, même si le temps n'était pas au beau fixe.

JM PECO

Meyrin hiess an diesem 9.8.84 der Treffpunkt. Eine Yamaha war allerdings dort schon nützte und legte sich einfach aufs Trottoir. Anscheinend mag sie Rückwärtsfahren nicht. Auf direktem Wege fuhren wir nach Beaune. Bei einem Kaffeehalt verlor wieder eine Yamaha ihren Kopf und kochte wie eine Friteuse.

Beaune ist unmöglich zu beschreiben. Die Ruhe im Hôtel de France einzigartig, denn die Bahn singt alle 2 Minuten ein Schlaflied. Leider fanden nicht alle im selben Lokal Platz und so assen wir getrennt.

Am nächsten Morgen fuhren wir dann nach Savigny-les-Beaune und haben im Schloss von Michel PONT ein gewaltiges Motorradmuseum besucht (200 Veteranen und 60 Autos). Ein kurzer Abstieg in einen nahen Weinkeller durfte nicht fehlen. Mittagessen in Volnay. (Euer armer Redaktor träumt nur noch - hätte er gekonnt, er wäre mitgefahren und dort dann zu Fuss umhergezogen). Zum Dessert erhielten wir einige Regentropfen.

Der Jura zeigte sich dann in herbstlichem Gewand. Nebel und zu dieser Jahreszeit ungewohnte Kälte überfielen uns auf der Heimfahrt und veranlassten einen Zwischenhalt. Ab Schweizergrenze zog dann jeder in seinen Ritmus den Pass von St-Cergue hinunter nach Genf.

Vielen Dank PICSOU, für diese Ausfahrt. Das Wetter hättest du besser bestellen müssen man kann ja nicht an alles denken.

JM PECO



T I C I N O - B E L P A E S E
/ ° / ° / ° / ° / ° / ° /

[24-26.08.84]

C'est avec plus d'une demi-heure de retard qu'une dizaine de motos partent, de l'aéroport en direction de Fusio/VI. Le parcours est plein d'embûches ! D'abord Yverne avec son restoroute. Marco, Thierry avec Martine et Félix nous y rejoignent. Ensuite Brigue 3 minutes de recherches, nous trouvons enfin l'arrière arrière salle salle d'un restaurant où 5 tables nous sont réservées avec vue sur le coin où... Pour le service, la fronde est efficace, mais comestible. Café, départ pour le Simplon. Une montée sans histoire, au sommet on s'arrête. Certains mettent une petite laine (l'automne est humide). Descente sur l'Italie et passage de douane. Dans le Centovalli, c'est dommage, la route est mouillée et quelques gouttes nous font plus peur que de mal. En arrivant au Tessin, un gendarme à moto nous arrête et nous emmène au café. En sortant, nous enfilons les combis pluie et départ pour Fusio sous escorte d'une BMW POLIZIA. Nous sommes arrivés vers 1800 et avons pris congé de notre collègue autour du verre d'amitié. Nous avons pris possession de nos quartiers de nuit et sommes descendus dans la plaine pour souper. Le vin était bon, mais attention, un verre ça va, trois - bonjour les dégâts et quel dégâts si l'on rate une épingle, et épingle il y a. Après avoir bien ri, les sieurs Clairon, Mad Max, Jean-Pierre et quelques courageux sont descendus à la gare de Locarno afin d'y recevoir leur dames (chacun n'a pas forcément congé un vendredi). Se taper cette route de nuit avec pluie et brouillard, il faut la santé ! Leur arrivée au dortoir fut très remarquée et l'on a bien rigolé.

Après le déjeuner, nous sommes montés jusque aux barrages et au dernier Mad Max s'est même baigné (2437 m alt). Dans la descente, apéritif et framboises, dîner sur la terrasse mais dessert à l'intérieur à cause de la pluie. Après-midi morne dans les dortoirs avec discussions et nous avons fait plus ample connaissance. Le soir, divergence d'opinion - les douilllets restent à Fusio, les courageux préférèrent un grotto dans la plaine. Leur arrivée est mouvementée. L'homme à la pipe, de fort mauvaise humeur (biscotte vino vino) parvient tout de même à s'endormir.

Mit einer halbstündigen Verspätung führen wir endlich vom Flughafen Genf Richtung Fusio ab. Die Strecke war voller Hindernisse. Erster Halt im Restoroute Yverne. Félix, Marco, Thierry und seine Martine stossen noch zu. Los gehts nach Brig wo wir nach dreiminütiger Suche endlich den hintersten Saal einer Beiz fanden wo uns 5 Tische reserviert waren. Wunderbare Aussicht auf eine Ecke wo man... Der Service klappte zögern, der Frass war geniessbar. Kaffee und ab gehts hoch zum Simplon. Neuer Halt. Einige ziehen sich einen Pullover über den Helm, denn es ist herbstlich kalt. Hinunter nach Italien und Zollüberfahrt. Hinein in die Centovalli. An der Tessinergrenze erwartet uns ein Kollege samt BMW. Die Strasse ist nass. Der Regen macht uns mehr Angst als nass. Der Kollege führt uns in ein Lokal. Kaffee und Kombiüberzug vor der Abfahrt. Endlich ziehen wir mit einer BMW POLIZIA als Begleiterin nach Fusio wo wir um 1800 eintreffen. Wir verabschieden uns von unserm freundlichen Kollegen und belegen das Nachtquartier. Später sind wir talwärts nachessen gegangen. Der Wein mundete, aber achtung, ein Glas ist fein, drei könnten schaden und was für Schaden bei diesen Haarnadelkurven ! Wir haben gut gegessen und viel gelacht Clairon, Mad Max, Jean-Pierre und einige Mutige fahren los zum Bahnhof nach Locarno um dort ihre Damen in Empfang zu nehmen. Jedermann hat bekanntlich nicht frei am Freitag. Prost, bei diesem wetter diese Strecke zu fahren braucht schon guten Mut. Ihre Ankunft war dann auch bemerkenswert und es wurde arg gelacht.

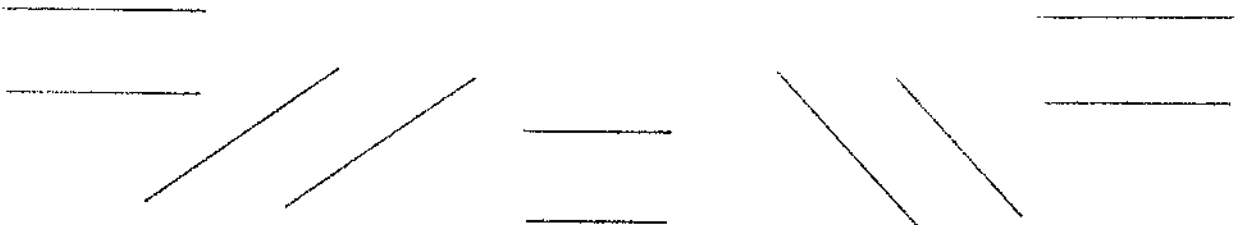
Nach dem Frühstück sind wir zu den Stauseen hochgefahren. Mad Max hat sich sogar in den obersten gewagt und dort gebadet (2437 m alt). Bei der Talfahrt, Aperitiv, Mittagessen auf der Terrasse und Dessert im Restaurant, da ein kleiner Regen einsetzte. Nachmittag im Schlafsaal mit Diskussionen und anderm Lärm. Am Abend, Meinungsunterschied. Die zarteren wollen in Fusio bleiben, die härteren ins Tal hinunter in ein Grotto. Ihre Ankunft wurde vom Mann mit der Pfeife verdrossen bemerkt. Er konnte dann trotz des schönen Krachs wieder einschlafen. Ja vino, vino...

Dimanche, beau temps pour le retour. En route, on perd Jean-Daniel avec sa pipe qui, paraît-il a désiré prendre un raccourci par le Lukmanier afin de regagner plus vite ses pénates. Petit dîner à Airolo avant l'attaque du Nufenen. La route est sèche, les belles motos vont vite. Attention aux lignes blanches dans les virages, n'est-ce pas Peco ? La vallée de Conches est belle par cet après-midi ensoleillé. Traversée du Valais, sans histoire, autoroute au taquet - l'appel de la maison se fait sentir. Un dernier verre autour d'une table à Yverne et c'est la séparation. Un beau week-end pour roder ma K 100. J-F. POULIN

Sonntag, schönsten Wetter für die Heimfahrt. Auf der Strecke verlieren wir Jean-Daniel samt Pfeife. Scheinbar hat er einen kürzeren Weg via Lukmanier suchen wollen. Kurzer Mittagshalt in Airolo und schon erklimmen wir mit raschen Maschinen den Nufenen. Weisse Linien haben ihre Tücken in der Kurve, nicht wahr Peco ? Das Goms ist wunderschön bei diesem Wetter. Das Wallis wird durchfahren und nach dem Abschiedstrunk in Yverne haben unsere Motorräder Stalldrang. Die Autobahn rollt nur so unter den Rädern weg.

Ein richtiges Wochenende um eine K 100 einzufahren.

J-F. POULIN



BALLEMBERG - LAUTERBRUNNEN

Par une belle journée d'automne perturbée par quelques gouttes de pluie, nous avons quitté Genève pour nous rendre à Villette, au restoroute où Félix Lämmli nous a rejoints à l'heure pile. Le temps de nous réchauffer d'une bonne tasse de café et voilà qu'avec son aplomb habituel, notre ami nous a annoncé qu'il venait de décider de ne pas nous accompagner dans les montagnes en raison du temps humide.

Bärni a ajouté plus tard qu'une prochaine fois il n'hésitera pas à s'équiper pour la plongée.

Pourtant, nous avons vécu tout de même quelques heures ensoleillées avant l'arrivée de Fiume et Olive à Ballenberg, juste à temps pour partager notre goûter.

Nous étions enfin tous réunis et avons pris la route de Lauterbrunnen. Là, un dortoir accueillant nous attendait. A peine changés, nous avons repris la route pour aller manger une spécialité de la région - un civet de chamois.

Le repas a été accompagné d'airs de youtze plus ou moins improvisés par les armaillis du coin au son d'un accordéon.

An einem schönen Herbsttag, von ein paar Regentropfen unterbrochen, haben wir Genf verlassen um uns zum ersten Rendez-Vous beim Autobahnrestaurant in Villette/VD zu begeben, wo Félix Lämmli uns pünktlich antraf. Wir hatten gerade noch Zeit eine Tasse Kaffee zu schlürfen bevor uns unser Freund in seiner unverblühten Sprache mitteilte, dass er bei diesem Sauwetter auf keinen Fall in die Berge fahre.

Bärni meinte später, dass er das nächste Mal Taucheranzug und Sauerstoffflaschen mitnehme.

Wir haben trotzdem mehrere Stunden Sonnenschein erlebt vor der Ankunft von Fiume und Olive in Ballenberg. Sie kamen gerade richtig zum Z'Vieri.

Nun waren wir endlich alle zusammen und führen im Nieselregen nach Lauterbrunnen. Ein gemütliches Matratzenlager war für uns bereit. Wir zogen uns um und machten uns sogleich wieder auf den Weg um einen Gemspfeffer zu geniessen.

Einheimische spielten auf der Handorgel und jodelten dazu.

Après les habituels divertissements imaginables dans un dortoir, nous avons bénéficié d'un sommeil réparateur.

A peine réveillé, et, vu le temps qu'il faisait, tout ce joli monde réchignait un peu à se lever. Nous avons poussé notre G.O. Jean-Daniel dit DOUCOU à aller nous chercher des croissant bien chaud et du café, mais le coquin avait déjà l'idée en tête de nous faire connaître un brunch.

Le moment est venu pour Theo et Bärni de nous quitter, nos destinations n'étant pas les mêmes. Pour notre part, nous avons fait une petite excursion au Gurnigel. La neige et le brouillard nous y ont surpris. A Châtel St-Denis une nouvelle halte s'imposait pour déguster les superbes meringues galcées nappées de la fameuse crème onctueuse servie dans le baquet. Mercedes quant à elle nous a fait une démonstration avec son sandwich complètement dégraissé.

Nous avons quand même eu de la chance, passé le Gurnigel, de finir notre dimanche après-midi sur des routes pratiquement sèches jusqu'à notre arrivée à Genève où un petit souper précédait la séparation.

Jean-Pierre WILLA,

Suzanne DELUZ

Nach dem gewohnten Spektakel in einem Matratzenlager, fanden wir dann endlich den wohlverdienten Schlaf.

Als wir aufwachten und das Wetter draussen entdeckten, hatten wir zunächst keine Lust aufzustehen. Wir haben unsern grossartigen Organisator JEAN-DA gedrängt, uns warme Gipfeli und Kaffee zu besorgen aber der Schlaumeier hatte sich schon in den Kopf gesetzt uns den Brunch bekannt zu machen.

Inzwischen war für Theo und Bärni die Zeit gekommen, uns zu verlassen, da wir ja anderswohin fahren. Was uns betrifft, machten wir einen kleinen Ausflug auf den Gurnigel und wurden dort oben von Schnee und Nebel überrascht. Nach einem kleinen Wärmehalt setzten wir die Fahrt bis Châtel-St-Denis fort wo wir uns über die leckeren Meringues mit dem berühmten Freiburgerrahm hermachten. Mercedes hat uns dann vordemonstriert wie man einen Sandwich total entfettet. Das Wetter wurde zusehends besser. Auf praktisch trockenen Strassen fuhren wir heimwärts nach Genf wo wir uns erst nach einem kleinen Nachtessen voneinander trennten.

Jean-Pierre WILLA und Suzanne DELUZ (auch die Uebersetzung !)

DEPLACEMENT OFFICIEL DU CMP

V E N I S E

07.12.09.1984

+++++

Un beau matin de septembre, le CMP, également connu sous l'appellation de FIUM's ANGEL TEAM, s'est réuni à l'aéroport afin d'envisager l'idée qu'on pourrait, un jour ou l'autre, en y réfléchissant bien, prévoir le début du commencement d'une sortie.

Un jour ou l'autre étant rapidement devenu tout de suite, 15 motards se sont précipités, la bave aux lèvres, sur 13 motos. D'un commun accord tout le monde s'est dit : "Tiens, si on allait boire un café ? Pas trop loin, bien sûr ... à Venise, par exemple. Une invitation de collègues vénitien nous étant parvenue, il n'y avait plus qu'à donner suite à cette idée. C'est sous un soleil radieux, où seule la grêle nous a été épargnée, que nous avons traversé la Suisse en direction des Grisons. Enfin, nous avons essayé car une KAKASAKI a fait des siennes. Comme elle avait "paumé" quelques uns de ses cylindres, nous nous sommes arrêtés dans la première usine de tracteurs venue, près de Lucerne, afin d'examiner sans nous énerver la "chose". Lorsque le spécialiste a vu la KAKAZAKI, il a commencé par prendre une couleur pivoine et, riant comme un bossu, a demandé à son propriétaire combien il lui donnait pour qu'il l'amène à la casse. Sympas, nous avons tout de même insisté pour qu'il examine l'agonisante. L'examen s'étant révélé concluant, dans le sens qu'il n'y avait plus rien à faire, notre malheureux ami a dû ramasser les cylindres restants de son engin (si ose dire) et rebrousser chemin avec son épouse.

Sans se démonter, les rescapés du FIUM's ANGELS TEAM (F.A.T.) ont continué en direction des Grisons où, après quelques cols passés tranquillement, ils ont décidé de s'arrêter pour la nuit. Repartant le lendemain de Zernez, nous sommes dirigés vers la frontière italienne, où nous avons pris l'air de rockers en mal de couteau. Caché dans sa guérite, "guignant" de derrière son bureau, le douanier nous a fait signe, avec le bout de l'extrémité de son doigt, que l'on pouvait passer.

Eines schönen Septembermorgens hat sich er CMP am Genfer Flughafen getroffen und einige machten die Bemerkung wir könnten eigentlich gelegentlich eine Kaffee trinken gehen. Das gelegentlich wurde nun sofort und somit begann der Anfang vom Ende einer Fahrt.

15 Fahrer mit 13 Maschinen haben diese geifernd vor Wonne, vom Ständer gekippt und sich auf die Autobahn gestürzt. Ja man wollte nicht allzu weit fahren .. sicherlich .. sondern nur bis Venedig. Wir hatten ja eine Einladung dorthin. Das strahlende Sonnenwetter ersparte uns allerdings nur den Hagel. Unter diesen Umständen haben wir die Schweiz durchquert, oder besser, wir haben es versucht, denn eine KAKASAKI hatte unterwegs einige Zylinder verloren. Wir haben uns nach dem nächsten Traktorenwerk erkundigt und dieses dann in Emmen gefunden. Der Spezialist wurde purpurrot beim Anblick des Ungeheuers und platzte dann vor lachen fast entzwei. Wir baten ihn, trotzdem einen Augenschein auf die Sieche zu werfen und er erwiderte uns wieviel wir ihm böten um die agonisierende KAKASAKI als Abbruchmaterial entgegenzunehmen. Die Prüfung war positiv, das heisst, der Besitzer konnte seine verbleibenden Zylinder einpacken und sie mit Hilfe seiner Frau nach hause tragen.

Trotz allem noch guten Mutes, machten sich die Ueberlebenden von FIUM's ANGEL TEAM Richtung Graubünden davon. Nach einigen grösseren und kleineren Pässen, mit und ohne Schnee, sind wir heil in Zernez eingetroffen und haben dort übernachtet. Am nächsten Morgen haben wir uns bei äusserst frischem Wetter über den Ofenpass gewagt und dort am Strassenrand Schnee vorgefunden. An der italienischen Grenze äugte der Zöllner ganz ängstlich aus seinem Unterstand. Er hatte wohl Angst, diese Rockers würden ihr Messer zücken, denn mit der äussersten Spitze seines letzten Zeigfingergliedes gab er uns freie Fahrt, in wärmere Lande, so hofften wir wenigstens.

Côté italien, la circulation était aussi fluide qu'un wagon de mélasse congelée. Ce léger obstacle passé, nous avons pu rejoindre, en empruntant quelques menus cols, la cité de Cortina d'Ampezzo et continuer en direction de Bibione. Arrivés au crépuscule, nous avons été accueillis par notre ami SILVANO qui nous a montré nos quartiers. J'ai, quant à moi, été délégué auprès de la direction, section surveillance des activités suspectes, prenant de ce fait le lit de la cuisine, près de la chambre nommée depuis "LAFORGEAFIUM".

Après nous être quelque peu restaurés, englutissant à l'occasion les réserves du pays pour 6 mois, nous avons passé une soirée, puis un dimanche tranquilles.

Le lundi, on s'est décidé à aller boire ce café tant vanté par nos collègues de Venise. Nous sommes partis vers 1000 h et à 1005 h, soit 80 km plus loin, nous sommes entrés dans Venise. Nous avons été reçus à l'entrée de la ville par nos chers collègues qui nous avaient même organisé un garage fermé pour nos bêtes. Par bus flottant, nous avons été guidés à travers les dédales ondulants jusqu'à un merveilleux petit restaurant (mais non .. on pense qu'à manger) On nous a alors servi de succulents petits plats, dont de la seiche en (sa) sauce. Il faut dire que la couleur de cette dernière aurait fait pâlir d'envie un représentant des pompes-funèbres, avec sa belle teinte "limon décomposé".

Après qu'un ou deux fragiles soient passés au dég...loir, nous avons fait un tour de ville en vedette et à pied, question de se réchauffer. Après les adieux chaleureux, nous avons, le soir venu, réintégré nos pénates, où, pour changer, nous avons décidé d'aller nous restaurer.

Le mardi, à regrets, nous avons quitté notre ami SILVANO, qui avait décidé de rester à Bibione pour se remettre de notre passage. Nous sommes partis en direction du Tessin. TAQUET a pu nous montrer à quel point il s'intéressait au c.. La preuve ! il s'est envoyé délicatement celui d'une bagnole. Froissé comme la tôle, TAQUET est remonté sur sa bécane et nous a rejoints. Goguenards nous nous sommes amicalement f.. de sa g.. et avons continué

Bénéficiant comme d'habitude d'une circulation fluide, style pâte de juju figée, nous avons finalement rejoint la frontière tessinoise et avons passé la nuit près de Ponte-Tresa, sur Suisse.

Auf den italienische Strasse wurde dann der Verkehr so flüssig wie ein ganzer Eisenbahnwagen voll gefrorener Melasse. Auch dieses Hinderis meisterten wir virtuos und erreichten über Stock und Stein die Winterstadt Cortina d'Ampezzo. Von dort aus rasten wir nur noch südwärts, Bibione zu, wo wir in der Abenddämmerung eintrafen. SILVANO erwartete uns und wies uns zum Schlafen ein. Was mich anbetrifft, so wurde ich dem Ueberwachungsgeschwader zugeteilt und somit bezog ich meinen Posten im Bett vor dem Zimmer das seither nur noch FIUMSNAGELSCHMITT genannt wird.

Nachdem wir uns leicht verpflegt hatten, wobei Nahrungsreserven für 5 Monate verdrückt wurden, verbrachten wir einen ruhigen Abend und einen wohltuenden Sonntag.

Am Montag sind wir gegen 1000 h losgefahren und sind um 1005 h 80 km weiter vor Venedigs Toren getanden. Wir haben unsere Fahrzeuge in einen geschlossenen Park gestellt und haben dann den schwimmenden Schaukelbus bestiegen. Nach einer eindrücklichen und gut kommentierten Anfahrt sind wir in Rialto in ein urchiges Lokal getreten und haben uns dort an Spezialitäten erlabt. Es gab sogar Tintenfisch der im eigenen Saft geschmort hatte. Einige zarte Seelen sind dann sehr rasch zum K.. verschwunden. Es ist zu ihrer Entschuldigung zu sagen, dass sogar ein Vertreter eines Bestattungsinstitutes vor scham in den Boden versunken wäre, denn die Sauce war sooo schwarz.

Wir haben dann mit einem Privatboot eine längere Rundfahrt unternommen. Das Wetter wurde immer kühler und wir mussten uns vor einem sintflutartigen Regen in den Dogenpalast retten. Wir sind dann gegen Abend glücklich nach Bibione zurückgefahren um - essen zu gehen...

Am Dienstag war es dann leider so weit. Wir liessen SILVANO endlich die nötige Ruhe zur Erholung nach unserm Raubüberfall auf seine Vorräte. Wir sind Richtung Tessin losgezogen. Dabei hat uns TAQUET zeigen können wie sehr er sich für Är.... interessiert. Den Beweis dafür erhielten wir als er sanft in denjenigen eines Autos stiess. Wie Blech aufgeworfen, hat er sich dann wieder zu uns gesellt und wir haben es uns nicht nehmen lassen, einige Bemerkungen anzubringen.

Der schon gewohnt zähflüssige Verkehr störte uns nur leicht und wir haben gegen Abend die Tessinergrenze erreicht und die Nacht auf schweizer Boden in Ponte-Tresa verbracht.

Le lendemain, sous un soleil resplendissant, nous avons passé les cols du Gothard et de la Furka et rejoint puis traversé le Valais.

Après un dernier verre à Yverne, où je me suis tapé un fragment de parcella de poussière de glace (une coupe Tête-à-Tête), nous nous sommes quittés en narguant ceux qui avaient le plaisir de recommencer le boulot le lendemain à 0600 h.

Daniel OPPRECHT

PS le chroniqueur a tu qu'il avait dû faire renforcer le cadre de sa moto avant son départ, sinon il aurait liné les béquilles.. ceci au vu des quantités de nourriture encloutie. (le réd.) merci pour la saveur de ton article.

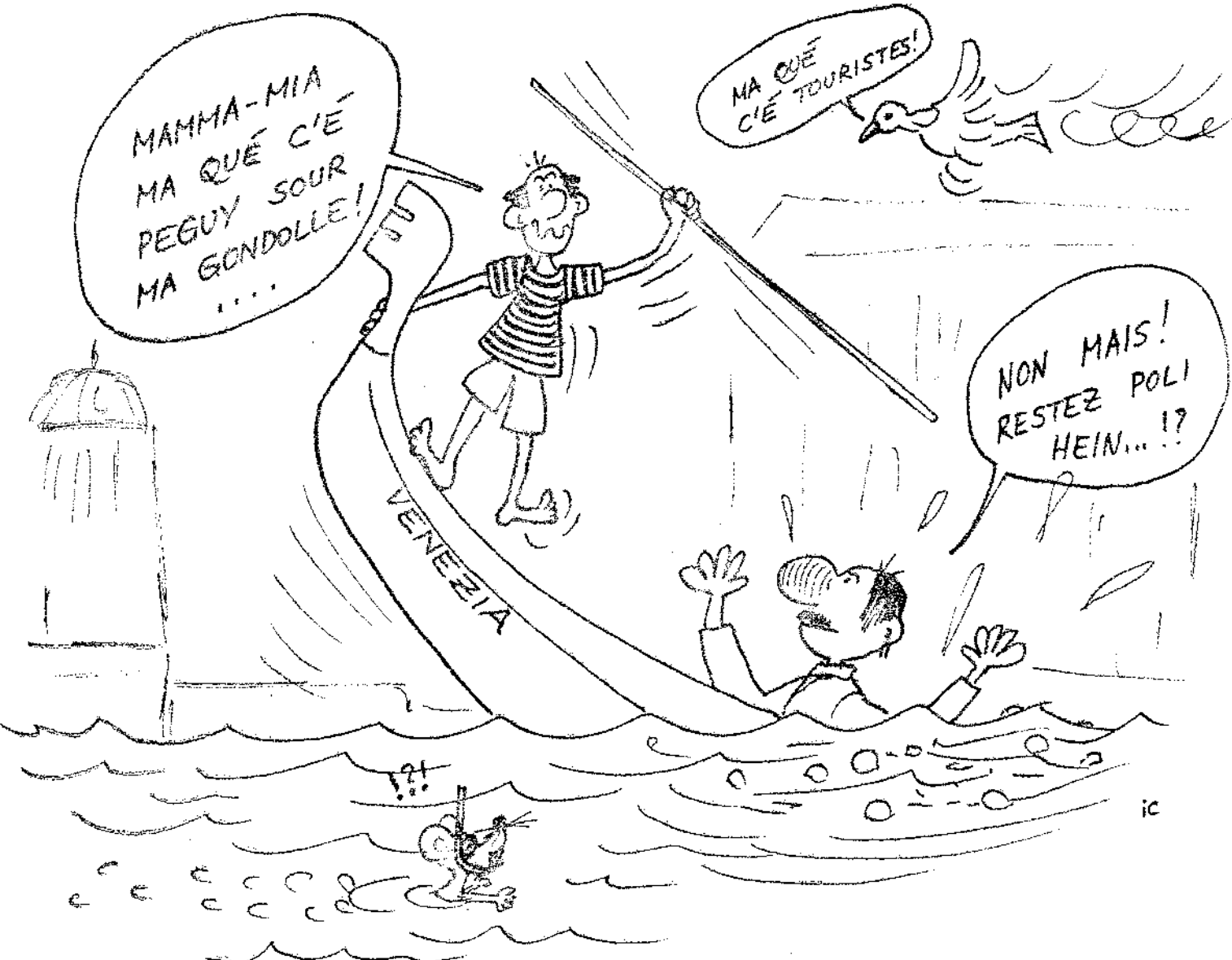
Am nächsten Morgen, bei ungewohnt strahlender Sonne, erklimmen wir nacheinander Gotthard und Furka und nach der kein Ende nehmenden Walliserdurchquerung haben wir uns in unserm Stamm-Restoroute in Yverne nochmals gestärkt.

Ich habe dort so eine micklige Coupe Tête-à-Tête vertilgt (ein normaler Mensch vermag dies niemals) und haben uns dann über unsere armen Kollegen lustig gemacht, die schon am nächsten Morgen um 0600 h antreten mussten

Daniel OPPRECHT

NS der Berichterstatter hat allerdings verschwiegen, dass er vor der Heimfahrt seinen Rahmen verstärken lassen musste, sonst wäre er ohne Ständer in Genf eingetroffen - bei dem Gewicht ... der Red.

Vielen Dank für diesen blumigen Artikel.



CLASSEMENT DU CHALLENGE K-MOTOS 1984

RANGLISTE DES WANDERPOKALS 1984

(RANG/NOM-NAME/POINTS-PUNKTE/NOMBRE DE SORTIES-ANZAHL ANLÄSSE/CANTON)

1	Jean-Marc PECORINI	4850	27	GE	41	Thierry WITTMANN	550	3	GE
2	Marc FALQUET	4550	25		42	Patricia RINDLISBACHER	550	4	
3	Jean-Daniel DELESSERT	4100	21		43	Jean-Bernard MERCANTON	550	4	NE
4	Jean-Pierre FIUMELLI	3950	22		44	Patrick BLOT	550	4	GE
5	Jean-Pierre WILLA	3450	18		45	Alain GEORGE	550	4	
6	Charles FÄH	3200	15		46	Gérald GERMANIER	500	3	VS
7	Bernhard BÜTSCHLI	3150	16	BS	47	Christian FLURY	500	3	GE
8	Regula ERNST	2650	13	BS	48	Patrick BALLY	500	4	
9	Eliane BOSSUS	2350	11	GE	49	Hanspeter BIELMANN	450	3	AG
10	Stefan REUSSER	2200	14	AG	50	Fabienne MÜLLER	400	2	GE
11	Didier CLERC	2150	11	GE	51	Urs GRÄNACHER	400	3	SO
12	Yvan TOZZINI	2100	11		52	Markus ZELLER	400	3	BE
13	Jean-Paul GYGLI	2050	12		53	Didier GEORGE	400	3	GE
14	Christian LÜTHY	2000	12		54	René RINDLISBACHER	400	3	
15	Roland ABT	1950	11	BS	55	Monique STADELMAYER	350	2	
16	Felix LÄMMLER	1950	12	VD	56	Solange NICOLIER	350	2	
17	Werner SCHAFFNER	1850	12	BS	57	André FUSS	350	2	AG
18	Jean-Daniel MOOSER	1750	10	GE	58	Richard BLOCH	350	2	GE
19	Jean-Louis RIEBEN	1500	6		59	Michel CROSET	350	2	VD
20	Thierry PAHUD	1500	8		60	Jean-Pierre LAUPER	350	3	GE
21	Astrid FRÖHLICH	1350	7	BS	61	Silvia NIGL	300	1	
22	Roland MÜNGER	1250	8	BE	62	Salvatore AVERSANO	300	2	
23	Olivier GUI SOLAN	1200	5	GE	63	Marcel BRÜTSCH	300	2	ZH
24	René TOBLER	1100	6	BS	64	Bruno FRIGERIO	300	2	GE
25	Michel CECERE	1100	7	GE	65	Pierre-Alain EGGER	200	1	NE
26	Roland GOSTELI	1100	8	BE	66	Elisabeth WIDMER	200	1	GE
27	Walter MÜLLER	1050	6	BS	67	Rudolf WIDMER	200	1	
28	Gérard MAURON	1050	7	GE	68	Didier PICOD	200	1	
29	Stefan KELLER	1000	6	BS	69	André-Pierre TARDY	200	2	
30	Claude FENIX	900	6	GE	70	Thierry LUDE	200	2	
31	Alain VETTERLI	850	5		71	Denis NOIRJEAN	200	2	
32	Pascal MONVIN	800	4		72	Fredy PETER	150	1	AG
33	Rudolf MAURER	750	6		73	Roger YERSIN	150	2	GE
34	Christian TSCHOPP	700	4	BS	74	René PELLOUCHOUD	100	1	VS
35	Denis-Michel RICHARD	650	6	GE	75	Patricé CANTIN	100	1	GE
36	Loris CAVADINI	650	6		76	Rodolphe PASSALI	100	1	
37	Silvano BISETTO	600	1		77	Umberto FRIGERIO	100	1	
38	Daniel OPPRECHT	600	1		78	Christian VELLUZ	100	1	
39	Fredy SUTER	600	4	AG	79	Gérard PIQUEREZ	100	1	
40	Bernard MAURER	600	4	GE	80	Claude BALLY	50	1	

R E G L E M E N T

concernant l'attribution des points pour le
challenge K-MOTOS

betreffend Punkteverteilung des C M P
WANDERPREISES

1. le challenge est ouvert à tous les membres du CMP.
2. Il est remis en jeu chaque année. Pour être acquis définitivement, il doit être remporté 3 fois en 5 ans.
3. Attribution des points :

a : assemblée générale	200
b : sortie familiale (auto ou moto)	100
c : autre sortie sans moto	50
d : sortie moto par participation	100
pour 100 km (depuis le domicile)	10

l'organisateur d'une sortie fournira au responsable du challenge les km qu'il a parcourus depuis le point de ralliement. Le responsable calculera les points finaux.

4. Lorsqu'un membre se rend en voiture au point de ralliement et continue la sortie à moto, les points ne lui sont attribués que dès ce moment-là.

5. Pour les organisateurs, les points, de même que le km, seront décomptés de la même manière en voiture ou à moto, pour autant que l'usage d'une automobile soit justifié. (transport de matériel)

6. Les points seront doublés pour les participants à 125 ccm, mais au maximum 3 fois par année.

7. Pour des manifestations identiques, prévues à des dates différentes, les points ne seront attribués qu'une seule fois.

8. Les propositions de sorties pour l'année en cours sont annoncées à l'assemblée générale, mais peuvent être revues et ne deviennent définitives que par publication dans le journal.

9. Les cas spéciaux non prévus dans le présent règlement seront tranchés par le comité.

1. der Wanderpreis steht allen CMP-Mitgliedern offen.

2. Der Pokal wird jedes Jahr neu in den Wettbewerb gebracht. Um ihn endgültig zu gewinnen, muss er 3 mal innert 5 Jahren errungen werden.

3. Punkteverteilung :

a : Jahresversammlung	200
b : Familienausflug (Auto o. Töff)	100
c : Fahrt ohne Motorrad	50
d : Teilnahme mit Töff	100
für 100 km (ab Wohnort)	10

Der Organisator jeder Fahrt muss dem Wanderpreisverantwortlichen die km ab Treffpunkt mitteilen. Letzterer berechnet dann die Punkte.

4. Stösst jemand im Auto zum Treffpunkt, und setzt die Fahrt auf einem Motorrad fort, werden seine Punkte erst ab diesem Moment gezählt.

5. Dem Organisator werden sämtliche Punkte zugestanden, wenn er das Auto aus zwinglichen Gründen braucht. (Warentransport)

6. Die Punktezahl wird höchstens 3 mal jährlich verdoppelt, wenn ein Mitglied auf einer 125 ccm Maschine teilnimmt.

7. Bei gleichartigen Veranstaltungen werden die Punkte nur einmal abgegeben, auch bei mehrmaliger Teilnahme.

8. Der Veranstaltungskalender wird an der Jahresversammlung mitgeteilt, kann jedoch im Laufe des Jahres geändert werden. Eine Fahrt wird definitiv sobald sie im JOURNAL ausgeschrieben wird.

9. Spezialfälle und unvorhergesehenes werden vom Vorstand in alleiniger Instanz behandelt.

Ce règlement a été approuvé par le comité le 13.12.1984. Il entre en vigueur le 01.01.1985.

Dieses Reglement wurde vom Vorstand am 13.12.84 gutgeheissen. Es tritt am 01.01.1985 in Kraft.

R E G L E M E N T

CONCERNANT L'AIDE AUX MEMBRES DU CMP POUR
DES PARTICIPATIONS A DES COURSES OU RALLYES

1. Les membres, qui désirent recevoir une aide financière du club pour l'année en cours, doivent s'inscrire auprès du comité avant le 15.03. de ladite année.

2. Sur cette inscription doivent figurer le genre de courses officielles (rallyes, courses mentionnées notamment au calendrier FMS et FIM) et le nombre de manifestations prévues dans l'année.

3. Chaque participant à une course devra s'inscrire sous le nom du club (CMP).

4. Pour le fond de caisse, une somme de frs 3000.- est prélevée sur la fortune du club au 01.01.1985. Ce montant est placé sur un compte spécial géré par le trésorier. Par la suite, cette caisse sera alimentée par des dons divers, notamment ceux reçus lors d'escortes.

5. Le comité décide des manifestations qui seront subventionnées, leur nombre et le montant de la subvention. Cette somme sera définitivement acquise lors de la présentation d'un justificatif de participation.

6. Tous les problèmes non prévus dans le règlement seront tranchés par le comité. Ses décisions sont sans appel.

BETREFFEND DEN HILFSFONDS FÜR CMP-MITGLIEDER
ZUR TEILNAHME AN RENNEN ODER RALLYES

1. Mitglieder die vom CMP eine finanzielle Unterstützung erwarten, müssen sich jeweils vor dem 15.3. des betreffenden Jahres beim Vorstand einschreiben.

2. Mit ihrer Bewerbung müssen die Rennen oder Fahrten eingereicht werden für welche Unterstützung verlangt wird, namentlich offizielle Veranstaltungen von FMS und FIM fürs laufende Jahr.

3. Jeder Renn-Teilnehmer muss sich unter dem Clubnamen (CMP) einschreiben.

4. Dem Fonds werden am 01.01.1985 3000.- Franken aus dem Clubvermögen zugewiesen. Später kommen ihm sämtliche aussergewöhnliche Einnahmen zu. Er wird vom Kassier verwaltet.

5. Der Vorstand bestimmt die Veranstaltungen die unterstützt werden können, sowie deren Anzahl und deren Unterstützungsbetrag. Letzterer kommt dem Teilnehmer definitiv zu sobald er den Beweis seiner Beteiligung an der Veranstaltung erbracht hat.

6. Alle Probleme die dieses Reglement nicht einschliesst, werden vom Vorstand in alleiniger Instanz behandelt. Seine Entschlüsse sind inwiderruflich.

Ce règlement a été approuvé par le comité le 13.12.1984. Il entre en vigueur le 01.01.1985.

Dieses Reglement wurde vom Vorstand am 13.12.1984 gutgeheissen. Es tritt am 01.01.1985 in Kraft.

ZWEIRAD-AUSSTELLUNG
SALON DES DEUX-ROUES
ZÜRICH, 28.02.1985

Pour la première sortie de l'année, nous avons prévu de nous rendre au salon de la moto à Zurich - EN AUTOCAR. Ce moyen de transport permet de faire plus ample connaissance dans une bonne ambiance. Nous pourrions ainsi choisir nos nouveaux modèles ou tout simplement "baver" devant.

Unsere erste Fahrt im neuen Jahr wird im Autocar gemacht. Wir begeben uns nach Zürich zum Töff-Salon. Dieses Transportmittel birgt allerlei Vorteile in sich. Man kann es dabei sehr lustig haben und sich ganz anders kennen lernen. Wir sehen uns dann unsere neuen Modelle an oder begnügen uns mit anstarren.

PROGRAMME :

0700 départ de Genève, place des Nations

0700 Abfahrt in Genf, Nationenplatz

0900 départ du restoroute de la Gruyère

0900 Abfahrt restoroute Gruyère

1100 Besuch der Ausstellung

1100 visite du salon à Zurich
suivant les inscriptions,
l'autocar prendra les passagers
en cours de route.

ZUSTIEG unterwegs möglich, sofern Platz vorhanden.

KOSTEN : ab Genf Fr. 40.-, die andern reden mit PICSOU

PRIX par personne pour le car :
frs 40.-

ANMELDUNG :

bis 24.02.1985 an J.-P. FIUMELLI, brigade motorisée, Postfach 236, 1211 GENÈVE 8

INSCRIPTIONS :
par téléphone ou par écrit à PICSOU
(J.-P. FIUMELLI, brigade motorisée,
Case postale 236, 1211 GENÈVE 8
022 27 52 40)

022 27 52 40

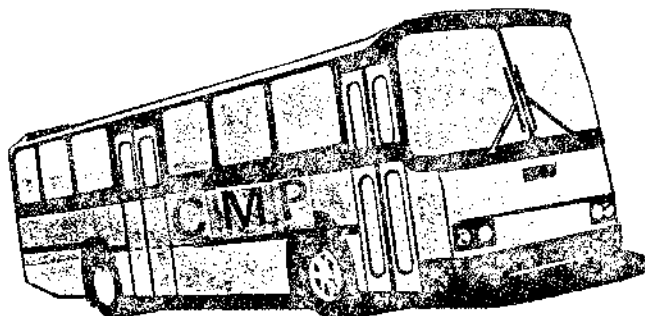
Die Freundinnen deiner Freunde sind auch herzlich willkommen.

Délai : 24.02.1985

Les amis et les amies de nos amis
sont également les bienvenus.

WANDERPOKAL : 50 Punkte

CHALLENGE K-MOTOS : 50 PTS



ECOLE DE TRIAL SCHULE

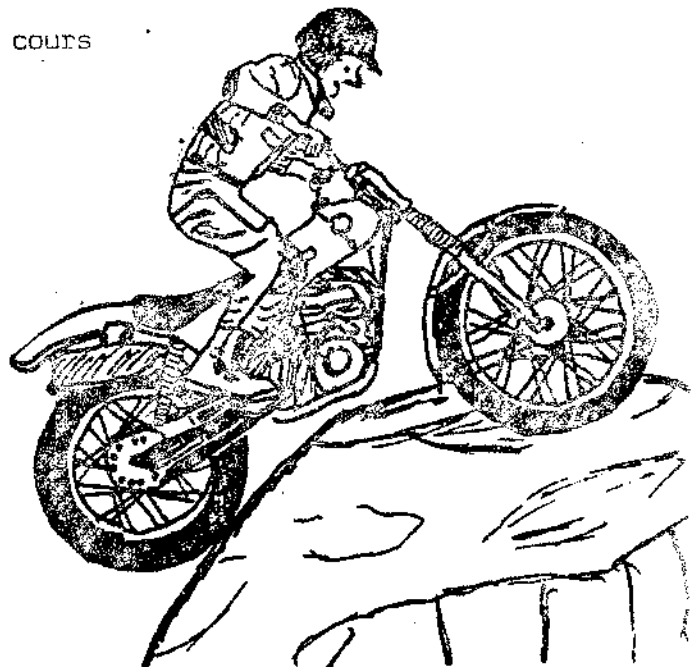
DATUM : MAI/JUIN 1985
DATE :
ORT : WOHLN/AG Trial-Schule
LIEU :
KOSTEN : Fr. 80.- (prix spécial pour CMP-Spezialpreis)
PRIX :

PROGRAMME

0830	Begrüssung, Einführung	réception et introduction
0900	5 Themen Angewöhnen an die Maschinen im Fahrhof	5 sujets prise en main de la machine sur sol dans la cour
1030	freies Fahren Figuren fahren Slalom Gleichgewichtsübungen Spurgasse	conduite libre figurines slalom exercices d'équilibre conduite dans un rail
1200	Mittagessen	dîner
1300	Angewöhnen an die Maschinen im Gelände	prise en main des machines et adaptation dans le terrain
1345	Befahren von einzelnen Hindernissen	conduite sur obstacles isolés
1430	Kombinieren von einzelnen Hindernissen	parcours sur obstacles groupés
1515	Trial, ausstecken einzelner Sektionen und im Anschluss befahren mit Bewertung	Trial - création d'un parcours et conduite sous forme de concours
1630	Fragebogen Schlussbesprechung	questionnaire réunion finale
1700	Kursende	fin du cours

Dieser Kurs ist sehr empfehlenswert und die Interessenten sind gebeten sich raschmöglichst mit Stefan REUSSER 064 46 10 49 in Verbindung zu setzen, damit eine Reservation erfolgen kann.

Ce cours peut être dispensé en langue française. Afin de pouvoir procéder rapidement à une réservation, il est nécessaire que les intéressés se mettent en contact avec GYGLI 022 27 52 41 ou FÄH, 022 27 53 27



EVENEMENTS - HEUREUX ET MALHEUREUX - EREIGNISSE ERFREULICHE UND UN

Nos amis allemands, *MOTORRAD-ENTHUSIASTEN DER POLIZEI, Weinsberg*
Unsere deutschen Freunde,

nous invitent à passer le week-end du 21 au 23.06.1985 chez eux,
laden uns ein das Wochenende vom 21. bis 23.06.1985 zu verbringen.

Le comité a accepté cette invitation et demandera des facilités de service pour ce déplacement. Nous vous rappelons que les MEP de Weinsberg sont venus à Genève en juin 1983 et qu'ils ont participé à notre sortie familiale dans le Jura.

Der Vorstand hat diese Einladung gerne angenommen. Es sei daran erinnert, dass uns die MEP aus Weinsberg im Juni 1983 besucht hatten und sich dann von uns im Jura trennten.

* * *

L'ASSEMBLEE GENERALE se tiendra vendredi 01.02.1985 à 2000 h au TIVOLI à Genève
die JAHRESVERSAMMLUNG findet am 01.02.1985 um 2000 H im TIVOLI/Genf statt.

* * *

UNE TRISTE FIN

EIN TRAUIGES ENDE

Me voilà en route pour mes quartiers d'hiver, en ce vendredi 23 novembre 1984. Après avoir accompli une bonne saison avec mon propriétaire, THIERRY, je comptais me reposer quelques mois chez ses parents à Domplierre. Je ne suis plus toute jeune, mais j'aborde fièrement mes 5 années d'existence et surtout 90'000 km dans mes roues. Mes chromes sont toujours rutilants et aucune trace de rouille n'apparaît sur mon châssis.

Pour une dernière sortie, c'est raté. Il pleut et la nuit vient de tomber. Peu avant Henniez, je suivais une file de véhicules sur un tronçon rectiligne. Soudain, une de ces voitures qui a tant de fois voulu me renverser, mit son projet à exécution. Venant en sens inverse avec à son bord un habitué de Bacchus, elle a dévié sur sa gauche et heurté successivement : un fourgon, une automobile, moi-même, puis un autre fourgon qui me suivait. Tandis que mon pilote

Ich bin jetzt endlich unterwegs in mein Winterquartier. Es ist Freitag der 23. November 1984. Nach einer herrlichen Saison mit meinem Besitzer hatte ich eine Ruhepause sicher verdient. Ich wollte mich bei THIERRYs Eltern in Domplierre ausschnafen. Ich bin nicht mehr die Jüngste. Ich trage stolz meine 5 Jahre und meine Chromteile sind noch spiegelblank. Mein Châssis hat auch keine Rostflecken

Für eine letzte Fahrt wars wirklich ein Reinfall. Ich rollte ganz gemütlich in einer Wagenkolonne auf einer schnurgeraden Strecke bis plötzlich vor dem Dorfe Henniez so ein Auto seinen Wunsch wahr machte und mich umlegte. Es fuhr mir entgegen und scherte plötzlich aus, schubste zuerst ein Auto und dann einen Lieferwagen bevor es mich ansprang und dann nochmals einen Lieferwagen tötlich angriff. Sein Fahrer ist ein Jünger Bacchus. Mein Pilot flog auf die nächste

éjecté sur le talus, se faisait un garrot, sa jambe gauche ayant pratiquement été arrachée, on me donnait le coup de grâce en me coupant pour la dernière fois le contact.

THIERRY a pris la direction de l'hôpital, il y est resté un mois. Le jour de sa sortie, il est venu me dire adieu car je croupissais toujours dans un garage de Payerne. Je me suis rendu compte alors qu'il n'avait plus de jambe gauche.

Mais en somme, il a eu plus de chance que moi, car peu après je pris le chemin de la démolition. Et puis une chose encore, lui, pendant son séjour à l'hôpital de Payerne, des copains du moto-club sont venus lui redonner du courage tandis que pour moi, les experts disaient : "elle est vieille et a beaucoup trop de kilomètres, ça ne vaut plus rien".

Alors merci pour lui et, si un jour vous passez à Dompierre, il habite à l'entrée du village (côté Payerne), à gauche, à la station ARAL. Bonne année 1985 à tous.

pour la SUZUKI GSX 1100

Thierry PAHUD (1563 DOMPIERRE/FR)

Böschung und sein linkes Bein hing nur noch an einem Faden. Er legte sich sogleich selber einen Verband um und band sein Blut ab. Mir wurde dann noch der Gnadenstoss versetzt und man hat mit meinem Kontakt zum letzten Mal abgestellt.

THIERRY wurde Richtung Spital abgeführt, wo er einen ganzen Monat liegen blieb. Als er entlassen wurde, kam er gleichentags bei mir vorbei, in einer Garage in Payerne, wo ich ein Jammerdasein führte. Ich habe dann feststellen müssen, dass er kein linkes Bein mehr hat.

Aber, im Grunde genommen ist es ihm besser ergangen als mir, denn gleich nach unserm Wiedersehen, wurde ich zum Abbruch geführt. Und dann ist da noch etwas, während seines Spitalaufenthaltes hat er unglaublich viele Besuche von Freunden erhalten, während von mir die Experten behaupteten, ich sei alt und gelte nichts mehr, denn ich hätte zuviele Kilometer.

Also herzlichen Dank für ihn. Solltet ihr einmal in Dompierre (FR) vorbeifahren, er wohnt an der Dorfausfahrt (von Murten her) rechts bei der ARAL-Tankstelle. Ein recht gutes Jahr 1985 an alle.

für die SUZUKI GSX 1100

Thierry PAHUD (1563 Dompierre/FR)

* * *

Cher THIERRY,

Merci d'avoir donné suite à ma requête culottée. Tes amis te sauront gré pour ton récit qui prouve une fois de plus ton courage. A bientôt. Charly Fäh

Der Redaktor dankt Thierry für seinen humorvollen Bericht und hofft, dass er zahlreiche Besuche erhält. Dompierre ist ein kleines freiburger Bauerndorf an der Hauptstrasse Murten - Lausanne gelegen. Sein Vater spricht sehr gut deutsch. Die Sprache sollte also kein Hindernis bedeuten. Denkt daran falls Ihr einmal ins Welsche kommt. Charly Fäh

CMP-JOURNAL, édité par le club motocycliste de la police, Genève

Rédacteur responsable : Ch. Fäh, case postale 178, 1211 GENEVE 8

le prochain numéro paraît fin mars 1985
die nächste Nummer erscheint ende März 1985