

CMP JOURNAL

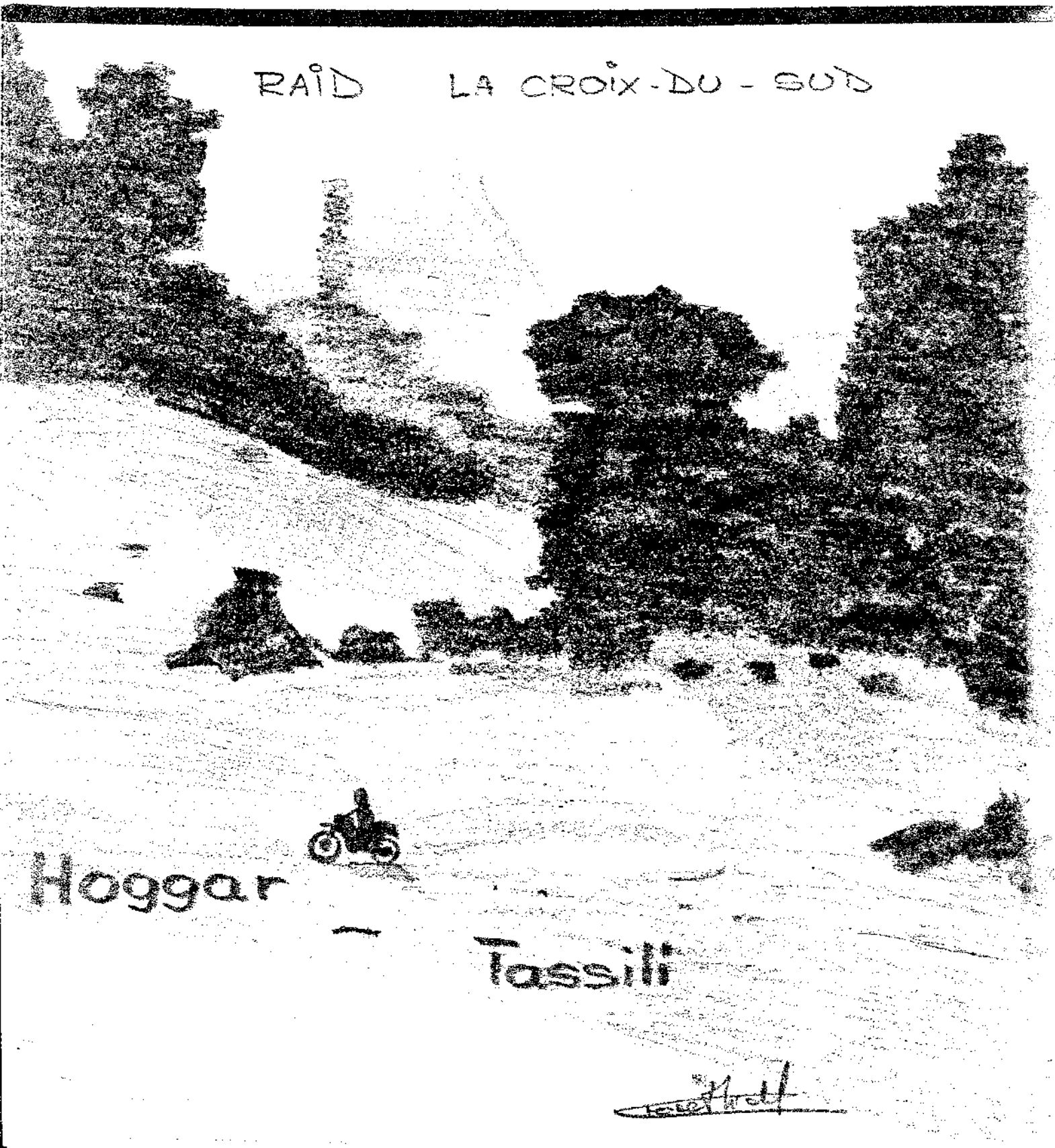
N° 3

RALLYE FIM

RALLYE DE
LIEGE

JUILLET 1982

RAID LA CROIX-DU-SUD



Hoggar

Tassili

[Signature]

LE BILLET DU ... REDACTEUR

Cette page est en principe réservée au "Billet du Président", mais ce dernier est en vacances (petit veinard) et les lecteurs devront se contenter de ma prose.

Comme introduction, je vous communique les pensées, non pas de Pascal, mais de Jean-Daniel MOOSER:

BIS REPETITA PLACENT...

Sans crier, sans rire et sans s'énerver, un petit rappel: selon l'article 5b de nos statuts, l'Association a pour but (entre autres) de développer la discipline routière.

Conclusion: roulez comme bon vous semble lorsque vous roulez seul, mais durant les sorties du club, un petit peu d'égards pour la LCR, siouplaît... Ca fait un peu désordre, non?

Le justicier à la Pipe Noire.

Le justicier n'a pas tout-à-fait tort, on pourrait même dire qu'il a raison. Je suis peut-être mal placé pour faire la morale aux autres (faites comme je dis, mais pas comme je fais...), mais il convient de dire que, suite notamment à la sortie du Tessin, des remarques se justifient. Les routes, le Centovalli par exemple, ne sont pas des pistes de Grand-Prix. Dans une course, le danger vient de derrière, du coureur qui veut te passer. Il n'y a pas de circulation en sens inverse (sauf dans une course de côte belge où on a bêtement croisé une voiture, pour ma part heureusement dans un bout droit!). En Principe, il n'y a pas de gravier ou d'huile. Bref, on peut attaquer sans arrière pensée. Par contre, dans le Centovalli, des quelques uns ont attaqué très fort, tellement fort même que j'ai vu un italien terrorisé dans sa voiture, bloqué avant un virage n'osant plus l'aborder, klaxonnant comme un désespéré pour demander le passage. Il faut préciser qu'il venait de voir passer, à ras le capot, au moins cinq motards.

L'un des cinq m'a même avoué: "Ça passe ou ça casse. Heureusement, ça pas cassé, parce que alors..." Pour ceux qui n'ont jamais fait le Centovalli, la route sinueuse est très étroite: deux voitures ne se croisent pas, une voiture et une moto oui, si dans les virages la moto est à son extrême droite! Sinon...Patacras...Tututut...tututut... Pourquoi? Parce que la route est bordée d'une double glissière de sécurité (double en hauteur, merci les ir-responsables des ponts et chaussées). Tout ça pour arriver à la douane, attendre que le douanier italien, atteint d'une subite crise de zèle, contrôle nos papiers. Attendre que les sages en moto arrivent au maximum cinq minutes plus tard... Alors là, on lui a vacciné sa crise au gabelou. Quand il a vu une vingtaine de motos agglutinées autour du poste, il a baissé les bras, puis en a relevé un et, dans un grand geste fataliste, il nous a carrément expédié de l'autre côté de la frontière.

Mais revenons à nos virages sans visibilité. Un virage sans visibilité se prend à l'extrême droite tant qu'on ne voit pas s'il y a une voiture voire un camion ou une moto en sens inverse. Il en est de même sur les routes plus larges où une ligne de sécurité délimite le terrain. Si les roues sont à ras la ligne, la tête se trouve un petit mètre de l'autre côté de la ligne. Ça peut être gênant... Pensez à ces deux motards qui se sont tués il y a quelques mois, lors d'une collision frontale dans un virage. CONCLUSION: il ne faut jamais rouler à la limite tant qu'un danger tel que voiture, gravier, huile, plaque de glace (tunnel du Simplon!) puisse venir contrarier les heureuses ballades des motards heureux.

Michel CROSET

EDITORIAL

Après plus de six semaines de soleil, il a plu ce samedi 12 juin alors qu'une sortie à Megève était organisée par Lauper. C'est sans doute la raison pour laquelle notre ami s'est retrouvé tout seul avec Ménétreay. Pour finir, ils se sont rendus dans la vallée d'Aoste où ils ont trouvés le soleil.

Par contre, beaucoup de succès - question temps et participation - pour les autres sorties, ce qui fait toujours plaisir aux organisateurs. Je tiens à remercier les "p'tits rapporteurs" pour leur excellente collaboration et RIETHER pour son récit sur le raid de la Croix-du-Sud.

Une petite remarque justifiée de Delessert: à Monthey, des motards sont venus depuis la Yougoslavie en 50 cm³, alors que nos motards participent rarement avec leur 125 cm³. Alors, les petits-cubistes, prenez-en bon exemple et on vous attend lors de la prochaine sortie. D'ailleurs, pour le challenge, vous marquerez 50 pts supplémentaires en participant au rallye FMS au Tessin.

Bonne route à tous sous le soleil éclatant que nous ne manquerons pas d'avoir cet été.

Michel Croset

Sortie familiale à Ferlens/Jorat

Le samedi 29 mai, dès 0915, grosse animation à l'aéroport de Genève et plus précisément à proximité du poste de gendarmerie: une bonne partie du personnel de la maison Canonica était aux fenêtres pour contempler les motards rassemblés en contrebas. A chaque minute, il en arrivait de nouveaux, montés sur des machines rutilantes. (Message personnel: blagues à part, elle est très, TRES jolie, la YAM à papa Widmer: Turbo, carénage, floppy disks, newdos. Bravo!).

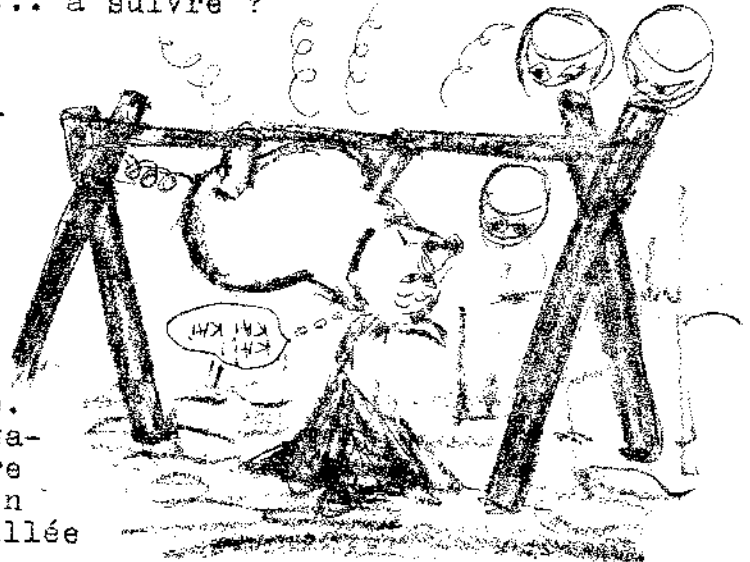
Non sans quelques hésitations (!), le groupe s'est mis en route pour Ferlens, via Rolle (pause-café), Chexbres (re-pose), lac de Bret. Arrivées sur le lieu des festivités à 1220, au grand soulagement de notre membre et ami Föh, organisateur de cette sortie, qui nous attendait pour 1100. Fort heureusement, le menu préparé par les amis locaux du même Föh, Charly pour les intimes, ainsi que par le désormais célèbre Umberto Frigerio, était prévu en conséquence et n'a pas souffert de l'attente. Le syndic du lieu, M. Pierre Porchet, s'était déplacé en personne pour nous souhaiter la bienvenue en terre vaudoise. Echange de bonnes paroles, dégustation d'un petit vin blanc tout aussi vaudois. Visite des lieux qui sont forts bien aménagés, si bien même que plusieurs personnes n'ont pas vu le stand de tir...qui n'est pas bien loin. Les discussions vont bon train, des groupes se font et se défont. Nous avons le plaisir de retrouver, au hasard des poignées de main, Mme Marianne Glassey et ses enfants, ainsi que les Mungler et Zeller, nos amis bernois toujours fidèles au poste.

Le menu ? Ah, le menu! Ceux qui étaient présents s'en souviendront longtemps, ceux qui ne sont pas venus ont eu tort! Pour ces derniers, qu'ils sachent seulement qu'il y avait, cuit dans une soupe aux pois délicieuse, un jambon de campagne si bon que tout le monde s'en est gavé et que votre serviteur a cru bon d'en rapporter un kilo. Miam ! Non contents de nous avoir apprêté cette délicieuse spécialité, les braves gens de Ferlens ont offert les pousse-café (en fait le pousse-café, une eau-de-vie locale et ...bref, irréprochable).

Umberto et son collaborateur n'ont pas chômé non plus, vous pouvez m'en croire. Un seul regret: je n'ai pas eu de Frisbee du tout dans mon potage. Dommage, dommage. Y aurait-il eu du favoritisme?

Durant le repas, nous avons reçu une sympathique visite: celle du chef de poste de la gendarmerie d'Oron, le cpl. Buschi. Notre club est désormais connu dans la région... à suivre ?

Au début de l'après-midi, certains d'entre nous ont opté pour la digestion en douceur, alors que d'autres se révélaient de chauds (mais vite rafraîchis) partisans de la course-poursuite-bataille-de-gobelets-d'eau. Assez rapidement, cependant, mais c'était prévu ainsi, les motards ont repris la route individuellement ou par petits groupes, pour aller finir en d'autres lieux le week-end de Pentecôte. Pour ma part, après un trajet fort tarabiscoté, j'ai encore surpris notre président, Sylvano et leur copain en flagrant délice de terrasse ensoleillée au Mollendruz.

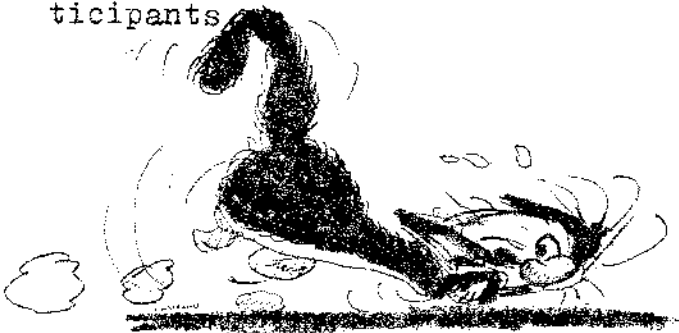


Une belle journée en vérité. Merci, Charly. En-core, en-core, en-core!

Jean-Daniel Mooser

RALLYE F.I.M. (Fédération Internationale Motocycliste), Monthey 1982

Le samedi 22 mai dès 0720, par un temps partiellement couvert, une vingtaine de membres et sympathisants s'étaient groupés sur l'aire de la station-service AGIP au Vengeron. Il était près de 0800, lorsque les mécaniques se remirent à ronronner, prêtes à déguster le macadam et avaler les kilomètres. En effet, bien que le but était Monthey, toute la troupe a emprunté la route du lac puis, à Cully, la Corniche (balcon du Léman), Chexbres, Jongny (où une frayeur avec un chat indiscipliné), Châtel-Saint-Denis, Bulle, puis Gruyères. C'est à cet endroit, plus précisément à proximité de la fromagerie modèle, qu'un rendez-vous était fixé avec nos amis d'outre Sarine, éventuels participants



Après avoir attendu dans le bistrot du coin (cafés, croissants et autres), aucun nouvel arrivant ne se manifesta. Quelque peu déçu, chacun enfourcha sa machine puis, en bon ordre, nous poursuivâmes notre route en direction de Montbovon, col des Mosses (1445 m), les Diablerets (1157 m), col de la Croix (1778 m) puis Villars (1258).

Dans cette station, vu les différences d'altitude subies auparavant, la décision de "casser la graine" fut prise. Toute l'équipe se retrouva à l'hôtel "Alpe Fleurie" où elle eut l'occasion d'apprécier un menu simple mais efficace, servi par un personnel sympathique et dans un cadre agréable.

Les aiguilles de la montre ayant passablement pris de l'avance par rapport au programme, il était temps de repartir. En passant par Gryon avec une avalanche de virages serrés, puis Bex, tous se retrouvèrent devant la patinoire de Monthey.

Nous étions attendus par un membre du C.O. Dès notre arrivée, chacun a pu se rendre compte de l'importance de cette manifestation. Des motos, il y en avait partout; de tous les modèles, toutes cylindrées et couleurs. Il en était de même dans la variété des équipements. Il est à relever que des yougoslaves avaient fait le déplacement avec des 50 cm³. (Alors membre du CMP, heureux possesseur d'une 125 cm³, qu'attends-tu pour te joindre à nous lors des sorties?)

Nous avons aussi entendu que des finlandais avaient quitté Helsinki vers 0400 et étaient arrivés à Monthey à 2000. Il faut le faire et surtout le dire! Toutefois, il faut se demander si ce "record" a pu se réaliser dans toutes les conditions de sécurité indispensables. Par ailleurs, la présence d'un motocycliste vaudois a été fort remarquée. En effet, l'intéressé était au guidon d'un side-car BSA 600 (monocylindre) datant des années cinquantes. Il s'offrait le luxe de rouler en maintenant la roue du panier décollée du sol, d'au moins cinquante centimètres. C'était une excellente prestation d'équilibre. Peu après cette démonstration, nous fûmes rejoints par trois membres du CMP arrivés individuellement.

Il était plus de 1600 lorsque le cortège, composé de plus de 2000 motards s'est ébranlé pour un défilé pétaradant à travers la ville. Il était précédé par des motocyclistes de la police cantonale valaisanne. Comme nous étions à la fin de la colonne, nous avons attendu assez longtemps avant de pouvoir démarrer à notre tour. Durant le parcours à vitesse réduite, nous avons pu nous rendre compte du succès de cette manifestation, car il y avait de nombreux spectateurs sur les trottoirs. Le spectacle offert par cette colonne de motards prenant toute la largeur des rues était impressionnant.

Dès le retour à l'imposant lieu de stationnement de toutes ces machines, certains d'entre-nous souhaitèrent rallier Genève au plus tôt, car le ciel devenait menaçant. Après un dernier verre non alcoolisé, nous nous retrouvâmes trois pour emprunter l'itinéraire par Morgins, val d'Abondance, Thonon, Genève. Malgré que la pluie ait été au rendez-vous dès Morgins, nous avons pu apprécier la beauté du val d'Abondance.

En conclusion, les absents ont eu tort! ! !

Le p'tit rapporteur

Jean-Daniel Delessert

CHALLENGE TOURISTIQUE - CLASSEMENT INTERMEDIAIRE

Après sept manifestations dont l'assemblée générale et deux accompagnements de courses cyclistes, le classement intermédiaire est le suivant:

- 1er ex. Patricia Rindlisbacher et René du même nom (450 pts).
- 3èmes ex. Jean-Pierre Fiumelli, Christian Flury et Thierry Wittmann (350).
- 6èmes ex. Patrick Bally, Silvano Bisetto, Gérard Maurom, André-Pierre Tardy, Christian Velluz et Elisabeth Widmer, (300).
- 12èmes ex. Loris Cavadini, Rudolf Maurer, Charles Fän, Pierre Nobile (250)
- 16 èmes ex Allemann Michel, Ivan Coullery, Pierre-Alain Egger, Gilbert Glassey, Jean-Paul Gygli, Jean-Pierre Lauper, Rémy Ménétrety, Pascal Monnin et Jean-Marc Pecorini. (200).

Puis suivent 31 membres avec de 50 à 150 pts. Comme on peut le constater, il y a de nombreux ex-aequo, et pour les départager, le comptage des kilomètres sera important. Pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, dépêchez-vous de le faire inscrire par un membre du comité lors d'une prochaine sortie.

Le 27ème RALLYE INTERNATIONAL DE L I E G E

Les participants: Roland MUNGER sur Honda 900 Bol d'Or F2, avec seulement 2000 kms au compteur; Alain RIETHER sur BMW 800 GS et Michel CROSET (c'est moi!) sur une superbe SUZUKI 1100 (le superbe est de trop car c'est un pléonasme); et n'oublions surtout pas Elisabeth MUNGER, responsable de l'assistance sur MERCEDES 190, modèle 1960 et 160'000 kms...

Seul MUNGER avait une certaine expérience des rallyes puisqu'il a fait le PARIS-DAKAR, mais en fait cela n'a que peu de similitude avec le rallye de LIEGE. On pourrait carrément dire que le jeudi soir 20 mai, ce sont trois néophytes en rallye qui se présentent, décontractés, au local du Royal Motor Union à Liège.

- S'il-vous-plaît! Ça alôrs, c'est la première fois que vous fenez et c'est seulement aujourd'hui que fous arrivez! Ben ça alôrs, si vous terminez, c'est un explicit!

Et oui! voilà ce que l'on s'entend dire, et pas qu'une fois, après avoir roulé plus de dix heures sur les monotones autoroutes allemandes, sans compter la pluie qui nous accueillait à Liège. Notre programme: faire le parcours sur un rouleau le jeudi soir et le vendredi, reconnaissance dudit parcours. Quel bel optimisme! En fait, le jeudi soir, nous avons commencé à déchiffrer les hiéroglyphes qui couvraient les 42 pages du Road Book et ce, jusqu'à deux heures du matin. Le vendredi matin, nous avons rendez-vous avec un sympathique motard belge qui nous expliqua ce qu'était un rallye et ce qu'était le rallye de Liège... Bref, il confirmait ce que l'on avait déjà entendu dire par Genève: "Plus dur que le Monte-Carlo". De ces discussions, il n'est pas forcément jailli la vérité, mais nous avons obtenu quelques conseils judicieux dont notamment: "Si vous voulez terminez l'épreuve, vous n'avez qu'une chance: suivre un belge". A les écouter ces belges, leur rallye ce serait plutôt l'enfer, ou alors ils tentent de nous impressionner, psychologiquement parlant. Et bien, l'enfer, c'était presque ça. Enfin, n'anticipons pas!

Le reste de la matinée fut passé pour le bricolage de la partie électrique de ma moto qui n'avait pas supporté le montage de phares supplémentaires. Un marchand d'accessoires, super sympa, m'a prêté gracieusement une batterie neuve pour le rallye et m'a même proposé de nous en prêter l'année prochaine, pour notre assistance. Vraiment, nous pouvons dire que nous avons toujours été très bien accueilli et que les belges sont plutôt sympathiques. L'après-midi, sous une pluie battante, nous avons enfin reconnus, en voiture, le prologue - c'est-à-dire l'étape de jour qui comprend deux fois trois courses de côtes - ainsi qu'un tout petit bout de l'étape de nuit, la plus longue. Puis, nous sommes rentrés à Liège pour le contrôle des papiers et licences. Le soir, super gastronomique belge avec la Réserve du patron! Traduisez par: viande recouverte d'une épaisse et lourde sauce, frites huileuses, grasses, et vin de table ... français. De toute façon, nous n'avions pas le temps d'apprécier ou non la cuisine, car nos rouleaux n'étaient toujours pas terminés. Que sont ces rouleaux? Et bien, comme le rallyemen motard est seul - il n'a pas de coéquipier qui peut lire la carte et donner le parcours - il inscrit son parcours sur un rouleau de papier qu'il enroule au fur et à mesure qu'il avance dans le terrain. Indispensables ces rouleaux!

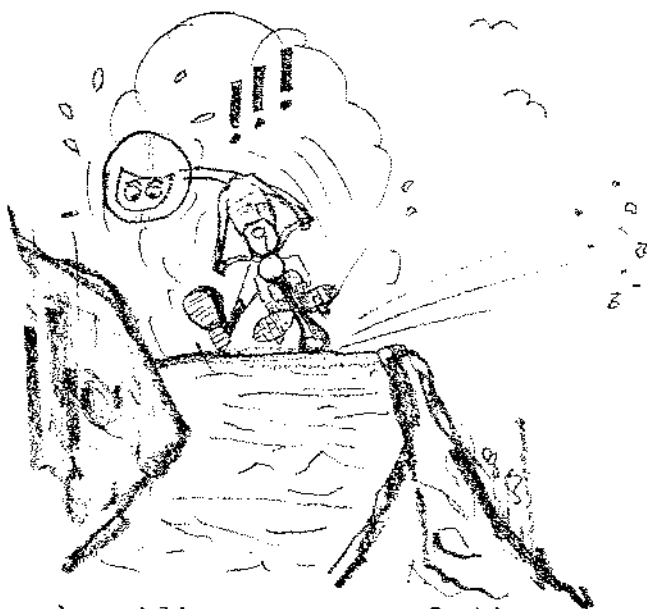
Et samedi matin, à deux heures, nos rouleaux n'étaient toujours pas terminés! C'est ce que nous avons appelé la course avant le rallye. Ledit rallye commençait à 1200 et ce n'est qu'à 1100 que les rouleaux étaient enfin finis. Petite parenthèse: cela faisait quinze jours que les belges s'entraînaient...

1115, devant le palais des Princes Evêques - en plein centre de Liège et à l'heure de pointe - imaginez trois motards suisses qui descendent leur moto du fourgon, qui mettent les numéros, qui installent les enrouleurs, qui trafiquent la partie électrique, qui mettent les 5 petits litres d'essence dans le réservoir, qui tournent autour de leur moto avec une clé de 12, qui changent de tenue... Bref, ils pénétreront dans le palais en sueur, et ce à 1200 moins une minute. C'était le début de l'enfer, pensions-nous. Par la suite, enfin un moment de calme avec le contrôle technique et les dernières instructions et rectifications de parcours.

Nous avons même eu le temps de flâner autour des quelque cent véhicules dont seulement 16 motos qui piaffaient d'impatience sous le ciel nuageux et menaçant. Pour la petite histoire, les policiers italiens étaient venus avec 3 Alfa-Roméo 2,5 L GTV d'usine, accompagnés d'un camion d'assistance et de plusieurs mécaniciens; ils n'étaient pas les seuls dans ce cas. En fait, nous étions parmi les rares policiers (une trentaine peut-être) à être venus avec nos véhicules personnels.

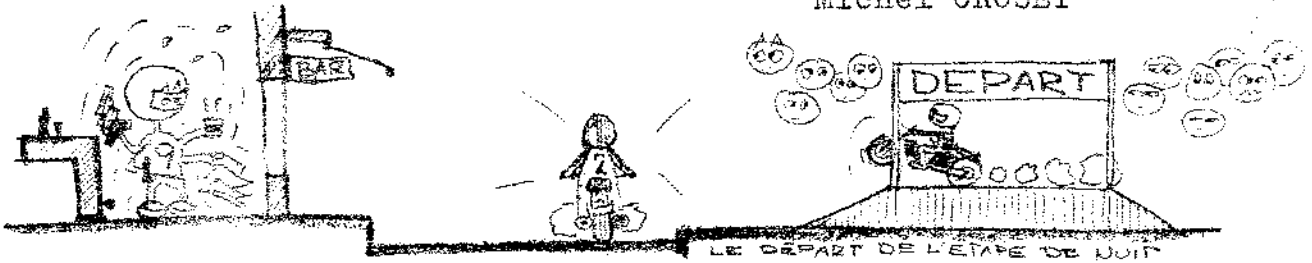
Après un défilé dans la ville, le premier départ officiel a eu lieu à 1401. A 1409 Alain s'élançait sur sa BMW. 500 mètres plus loin, il s'était déjà trompé de chemin. A 1411, Roland et à 1414 moi-même partions à l'aventure. L'après-midi se passa relativement bien. Nous étions toujours dans les temps aux différents contrôles. Quant aux courses de côtes... on pourrait écrire un roman. En Belgique, on assimile une course de côte à une montagne russe. Certes, j'exagère quelque peu, mais la vérité n'est pas loin. Le menu d'une course de côte: route étroite, graviers dans les virages, différence de niveaux, voilà pour l'entrée. Le plat principal: boue sur la route, "beuze" de vache - on passe devant une ferme - équerre à passer à 5 km/h avec le pied par-terre, si on a pas râté le freinage, descente gravillonneuse. Quant au dessert, il n'est guère mieux: descente raide avec une "route" - ce serait plutôt un sentier à vaches - de terre, gravier et cailloux, en bas, freinage sur le même terrain, puis équerre à droite.

Dans la pratique, les belges foncent car ils connaissent le parcours par coeur (la plupart n'ont même pas pris de notes pour le prologue de jour). Les suisses eux se distinguent par une lenteur bien helvétique (façon de parler). Quand ils arrivent à un carrefour - eh oui! dans les courses de côtes belges, il y a des carrefours - ce sont les spectateurs qui nous indiquent par où il faut passer...



Malgré cela, très beau résultat d'ensemble du club: Alain est 7ème, Roland 12ème et moi-même 8ème. Mais les belges ne s'en font pas trop, ils nous attendent dans l'étape de nuit. Ici, il faudrait peut-être préciser que le rallye commence le samedi à 1200, qu'il comprend une petite heure de neutralisation entre 1900 et 2000, et après, à nous la nuit! Une nuit interminable, une nuit qui devrait s'éteindre vers les 9h du matin, le dimanche... Une nuit qui n'est pas prête d'être effacée de nos mémoires... (la suite au prochain numéro).

Michel CROSET



DATES IMPORTANTES A RETENIR

Comme de nombreuses sorties ont eu lieu ces derniers temps un samedi, celle du 24 juillet est avancée au lendemain, le dimanche 25 juillet. Elle comptera pour le challenge.

CONCENTRATION DU SOLEIL A SIERRE LE 25 JUILLET 1982

Nous cherchons encore quelques motards dynamiques pour se joindre à nous le dimanche 25 juillet. Nous nous rendrons à Sierre/VS pour la concentration du Soleil.

Départ: Devant le poste de gendarmerie de l'Aéroport, à 0800 (Venez un peu avant l'heure, nous sommes tenus par l'horaire le matin). Genève-Valais par l'autoroute, nous devons arriver à Sierre avant 1100. Dîner sur place, défilé en ville de Sierre (facultatif, mais bigrement sympa!) puis départ à l'allure de promenade pour Basse-Nendaz (patrie des GLASSEY...) où nous dégusterons les inoubliables assiettes valaisannes de la Rosablanc. Puis toujours pèpère, col de la Forclaz, col des Montets, Chamonix, Cluses. A Cluses, petit briefing: en fonction de l'envie de chacun et de la météo, retour par le chemin le plus court, ou ballade par Taninges, St-Jeoire, lac Vallon, col de Cou (itinéraire peu fréquenté et très joli).

Pas d'inscription préalable nécessaire: nous nous compterons le 25 entre 0745 et 0800: que les meilleurs ... Un petit rappel pour les participants de l'an dernier: n'oubliez pas de prendre votre "carte de fidélité": lorsque vous aurez trois tampons de Sierre dessus, vous aurez droit à ... (une médaille en chocolat ?).

Jean-Daniel MOOSER

CHANGEMENT D'ADRESSE

Lorsque vous aurez eu la chance extraordinaire de trouver un appartement tout nouveau, n'oubliez pas lors de vos déménagements de signaler à votre club votre changement d'adresse. Le comité vous remercie par avance.

CONCENTRATION INTERNATIONALE DE GENEVE LES 21 ET 22 AOUT 1982

Le GAMBLER MOTO CLUB DE GENEVE - av. d'Aire 45 - organise et nous invite à leur première "CONCENTRATION INTERNATIONALE DE GENEVE" les 21 et 22 AOUT prochains, aux GRANGES-SOUS-MALVAL. (Ne compte pas pour le challenge).

Le montant de l'inscription s'élève à frs 15.- et donne droit à:

- une médaille
- une boisson
- un café
- un repas chaud
- camping
- divers jeux.

Les inscriptions seront ouvertes le samedi de 10 à 18 h et le dimanche de 08 à 11 h. Remise des prix à 13 h.

SORTIE A VENISE DU 3 AU 6 SEPTEMBRE 1982

Vendredi 3: Genève - Brigue - Col de la Furka - Col de l'Oberalp - Coire - Liechtenstein - Vaduz - Autriche - Feldkirch - Col de l'Arlberg.

Samedi 4: Innsbruck - Passo del Brennero - Italie - Venise (on dort chez Silvano).

Dimanche 5: soit Venise où il y aura une grande fête (les régates de Venezia) ou pour les mordus de Grand-Prix: celui de San-Marino sur le circuit du Mugello près de Florence. Pour les gens pressés, retour le jour-même.

Lundi 6: retour pour les gens qui savent vivre... par le col du Grand-St-Bernard.

Inscriptions jusqu'au 15 août (important pour avoir un lit le samedi soir et pour le repas qui devrait précéder; attention, Silvano nous attend de pied ferme avec les spécialités de son pays... avis aux amateurs) en envoyant un mot, en téléphonant à la BM (022) - 27.52.40.

Michel CROSET

WEEK-END AU VAL-DE-TRAVERS LES 16 ET 17 OCTOBRE 1982

Veillez dès aujourd'hui réserver les dates des 16 et 17 octobre 82. Comme l'an passé, votre serviteur organise une sortie au Val-de-Travers, dans un chalet très bien aménagé. Les participants, hélas peu nombreux, de 1981, en gardent je crois un bon souvenir. Les montagnes neuchâtoises sont superbes au mois d'octobre et le site du Creux-du-Van vaut le déplacement. Si le temps devait nous jouer un tour, ce qui est toujours possible, pas de panique, il y a aussi un parc pour voitures et le chalet est un vrai bijou: cheminée, douches, etc. Et puis, on ne fait pas de faux bon aux copains, Rogntudju!

J.-D. WOOSER



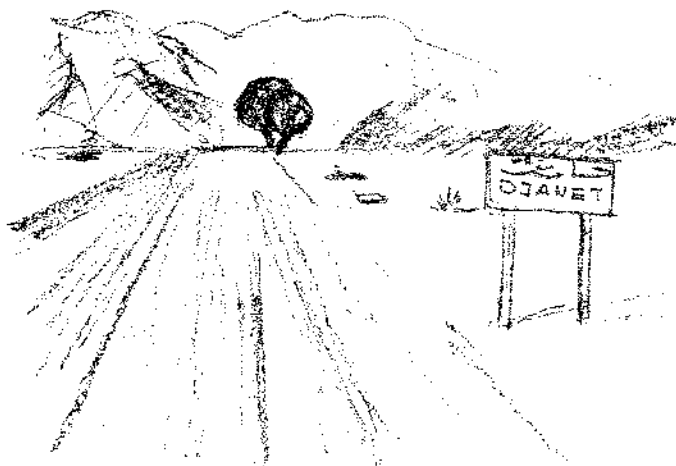
RAID CROIX DU SUD 1982

41 motos se sont retrouvées le mercredi 10 mars 1982 dans le Vieux-Port de Marseille. Parmi eux, des hollandais, des anglais, des allemands, des suisses (6), des français bien sûr et même deux brésiliens et un américain.

Jeudi 11 mars 1982: arrivée à Tunis après un voyage sans problème dans un beau bateau corse. En groupe, nous traversons Tunis pour nous rendre à La Marsa, siège du moto-club tunisien. Après un très bon repas typique, nous passons à des choses plus terre-à-terre. Tous nos bagages sont fouillés et tout ce qui est en trop est laissé aux bons soins du club. Voyez par là qu'il ne reste plus qu'un pantalon, deux t-shirt, deux paires de chaussettes, 1 sac de couchage et un matelas.

Pendant deux jours, nous allons traverser rapidement la Tunisie par Kairouan, Tozeur, Nefta, El Oued pour arriver en Algérie à Hassi Messacud. Le 14 mars, les choses sérieuses commencent enfin. Après 360 kms de bitume, nous attaquons la piste pour la première fois, sur une distance de 65 kms. Il nous avait été dit qu'il s'agissait d'une piste facile afin de nous mettre en condition. En fait, dès le départ, nous rencontrons d'immenses bancs de sable mou (fesh-fesh) et ce sont les premières chutes. Après 10 kms de ce traitement, le seul side-car engagé s'est retourné et il faudra rapatrier le pilote par avion. A la fin de cette journée, nous procédons aux premières réparations notamment au nettoyage des filtres à air.

Du lundi 15 au mercredi 17 mars, nous allons parcourir plus de 780 kms de piste pour arriver à Tamanrasset, ceci sans village ou habitation et bien sûr sans station d'essence. Nous avons le choix entre le camping et l'hôtel, mais tout le monde prend l'hôtel. C'est la première douche depuis plusieurs jours, et elle n'est pas de trop. C'est aussi l'occasion de faire notre lessive. Nous avons une journée de libre à Tamanrasset et tout le monde en profite pour réparer les motos et les corps endoloris. Pour ma part, je profiterai de cet arrêt pour réparer mon cadre qui a lâché deux jours auparavant sur la piste. Mais, je dois dire ici afin d'éviter tout commentaire que sur 41 motos, plus d'une quinzaine ont dû faire de la soudure au niveau du cadre. (N.D.L.R.: on ne savait pas qu'il y avait quinze BMW qui faisaient ce raid...). Nous repartons jusqu'à Hirhafok par une piste non entretenue. C'est de la montagne. Niveau difficulté, c'est de l'enduro. La pierre est volcanique, ça sort dans tous les sens, dans toutes les couleurs. La descente du HOGGAR est parfois impressionnante. Certains passages sont du niveau d'une zone aux 6 jours d'Ecosse. Nous arrivons sur les plateaux. La piste est balisée et nous allons vite, très vite. La tôle ondulée apparaît et il faut foncer. Si on roule au ralenti, on s'arrache les bras et le coeur en 500 mètres. Alors, à 100 km/h, cela va, tout seul. Il ne faut pas penser aux amortisseurs, aux cadres ou aux trous. Puis apparaît le sable.



Nous avons franchi la montagne et c'est le sable qui réapparaît. Depuis Tam, nous allons parcourir 750 kms pour arriver à Djanet, et ce en trois jours. Le sol de la piste, c'est du gravier, soit une mince couche dure, au-dessus de la farine. Quand on roule, tout va bien. Si on s'arrête...Vloutch! La piste est une parfaite définition des pièges africains. Dès que l'on perd la piste de vue, virage, dos d'âne, éboulis, il faut s'attendre à ce qu'il y ait un piège derrière: traverse, lit de torrent avec d'énormes pierres, trous, etc...

Djanet, une splendide palmeraie, une ville adossée à la montagne, un hôtel-camping sous les palmiers, et de l'eau. Après une journée de repos, nous remontons plein nord à travers le plateau du Fadnoun, noir et interminable. Un chaos de pierres et il est impossible de rouler à côté de la piste (une tôle de camion).

Nous resterons bloqués une journée à la frontière algéro-tunisienne près de Deb-Deb. Nous allons emprunter une piste militaire qui longe la frontière lybienne, aussi faut-il prévenir les postes militaires qui surveillent cet axe. Grâce à la précieuse collaboration des membres du moto-club de la Marsa qui sont venus nous chercher à la frontière, tout se passa bien. C'est aussi là que nous apprendrons que le lendemain nous devons parcourir plus de 600 kms de routes afin de prendre le bateau, et ce suite à une grève des bateaux corses!!!

En résumé, une aventure formidable, et ce grâce à une très bonne organisation, bien rôdée. Rouler pendant des heures sans voir âme qui vive et le soir au milieu des dunes, manger une choucroute, voilà des moments que l'on ne peut oublier.

En guise de conclusion: il y a deux façons de vivre le désert. Râler ou accepter. Nous passons plusieurs jours à faire des trucs détestables: coucher par-terre, avoir faim, soif, crever de chaleur (ou de froid), bouffer du sable, de la poussière, satisfaire aux besoins naturels de la nature. Et pourtant, il ne nous viendra même pas l'idée de le regretter. Ici, on ne dit pas oui ou non. Si on commence à râler, à regretter, on devient fou. Si l'on vit ce que l'on vit, on délire de joie.

Alain RIETHER

N.D.L.R.: Alain se tient à disposition de toutes personnes qui désireraient vivre la même aventure.

RALLYE DU SAMEDI 28 AOUT 1982 - M O R A T - S E E L A N D

Cette année, Roland MUNGER organisera le désormais traditionnel rallye du club. Pour les genevois, le rendez-vous est fixé à 0730 devant le poste de l'aéroport. Le départ du rallye aura lieu à Morat, porte de Berne, à 0900. Arrivée en début d'après-midi dans le SEELAND ou une broche ou pique-nique vous attendra. Aux dires des participants du rallye 81, ce dernier fut un succès; alors c'est à vous de participer nombreux à celui de 82 afin qu'il soit aussi un succès.

Inscription jusqu'au 15 août à la brigade motorisée (022 - 27.52.40) auprès de Croset, Fiumelli ou Gygli.

LE COIN DE LA FAMILLE

Notre collègue argovien Steve ACKLIN a été victime d'un grave accident de la circulation. A moto, il était arrêté à un feu rouge lorsqu'un automobiliste lui rentra violemment dedans. Steve devra garder le corset pendant six mois et de ce fait ne pourra malheureusement pas être des nôtres cette année.

Le 28 juin, c'est Dominique BURNAND qui jouait de malchance: il se faisait couper la route par un camion qui passait au rouge. Dominique souffre d'une fracture de la rotule. Il est hospitalisé au CMCE, étage 0, orthopédie, unité DL.

A tous deux, le comité leur souhaite un prompt rétablissement.

INCROYABLE... MAIS VRAI!

La date limite du règlement des cotisations était fixé au 31 janvier 1982 (et non pas 1983). Et aujourd'hui, 9 juillet 1982, trois membres n'ont pas encore payé. Il s'agit de Louis GAILLARD, d'Alain MAURER et de Pierre MERMOUD. Alors, Messieurs, un p'tit effort, s'vou-plait!

LA SANTE DU CLUB

Le club va bien, merci! Nous venons d'enregistrer la nonante-sixième inscription. En début d'année, le comité s'était fixé comme but de dépasser la centaine de membres; certes, nous n'en sommes pas loin, mais incontestablement il semble qu'une résistance se crée dans les autres cantons. Le comité tient à rappeler que le Club Motocycliste de la Police n'est pas un club genevois, mais bel et bien un club suisse qui entend réunir tous les policiers et magistrats suisses dans le même groupement afin de mieux défendre ses intérêts. Il est bien évident que lorsque nos collègues confédérés seront plus nombreux - ils ne sont que sept aujourd'hui - des sections cantonales ou régionales seront organisées. Alors, collègues confédérés, n'hésitez plus, inscrivez-vous!

CALENDRIER

Outre les sorties du club, nous vous signalons:

Les 17 et 18 juillet 1982: - championnat suisse de course sur route sur le circuit de MUGELLO (près de Florence). Pour la première fois, le MOTO-RACING-TEAM de SURSEE organise cette manche du championnat suisse. Les courses devraient être très intéressantes car de nombreux coureurs de Grand Prix y participeront en vue du GP de San-Marino qui aura lieu le 5 septembre.

MOTO-CROSS de BROG et à proximité la CONCENTRATION DES PINGUINS à LE BRY (FR). (on peut faire d'une pierre deux coups...).

Les 24 et 25 juillet: - course de côte de Châtel-Saint-Denis/FR.
- le GP Rothenthurm Side-Car - La concentration du Soleil à Sierre (prévue au programme).

PROCHAIN NUMERO:

Parution probable septembre 82. Suite du rallye de LIEGE. Récits des dernières sorties. Pour les récits que le rédacteur attend impatiemment, délai jusqu'au 31 août.

CHERCHE: VETTERLI (27.52.40) achète bas prix épave 250 route.