

Quand le décideur des choix techniques d'une écurie choisit un accessoire par rapport à un autre, il le fait en fonction de son efficacité, RIEN D'AUTRE.

1° La monocoque OSSA d'Herrero me semblant être le meilleur rapport POIDS/Rigidité, je l'ai adopté avec succès en 1971 (Tous mes GP 500 terminés sur le podium, m'a t'on dit ?).

2° Je n'ai JAMAIS pu dire que j'avais inventé le frein à disque LOOCKEED (ou Honda Four), même le roi des cons n'aurait pas osé !

J'ai simplement fait un podium début 1971 (GP Autriche 500) avec le seul frein à disque de tout le paddock et démontré qu'ils n'étaient pas qu'un "SIMPLE RALENTISSEUR" en tourisme comme le disaient les préjugés de l'époque. En fait il suffisait de monter un maître cylindre adhoc pour que ça fonctionne...

3° Ayant perdu des places à cause de rayons déssérés à la fin d'un GP de France 500 au Bugatti, je décidais de dessiner des roues à bâtons comme j'en avait utilisé en auto. Je savais qu'il en existait aux USA et j'ai appris plus tard que mon ami Peter Williams en avait dessiné pour sa Norton, mais PERSONNE n'en voulait les préjugés de l'époque étaient qu'elles étaient "TROP RAIDES" pour la moto.

La majorité des roues à bâton étaient des SMAC à Clermont en 1972.

À Daytona j'ai emporté des valves de MINI Cooper afin de monter les pneus sans chambre (malgré l'avis du manufacturier auquel il nous a fallu signer une décharge). Ais-je été le premier ? Je n'en sais rien et je m'en tamponne le coquillard).

4° Ayant besoin d'amortisseurs de qualité (F1). j'ai été contraint d'utiliser un modèle trop lourd pour pouvoir en utiliser 2.

J'ai donc été OBLIGÉ à le monter en cantilever, je me suis aperçu ensuite que GUZZI avait utilisé le "MONOSCHOCK" avant la guerre. Les préjugés de l'époque étaient qu'avec un amortisseur en cantilever : Les efforts sur l'axe bras oscillant serrent trop importants...

5° Admiratif des possibilités de formes offert par la fonderie, j'ai réalisé un cadre en aluminium coulé qui fit podiums et titres nationaux. Il me semble qu'avant guerre ça avait été fait en Europe de l'Est.

6° Assis à la terrasse d'un café en 1974, j'avise une fourche de Mobylette, et je dis à mon pote : "Sont pas cons chez Tobec : Il mettent les gros tubes là où les efforts sont plus importants." J'en réalise une avec DE CARBON pour les GP. (Podiums en GP). Je ne suis pas responsable du fait que les Gds constructeurs aient mis 7 ans à en comprendre l'intérêt !

7° Enfin, je cherchais à faire une suspension avant qui faisait moins varier l'empattement qu'une télesco (une raison idiote, mais au niveau de mes compétences limitées de l'époque). La solution d'un bras oscillant avant ayant un mouvement + ou - parallèle au bras arrière me parût une bonne solution. Je ne savais pas à l'époque que la F.abrique N.ationale d'Hernstal avait utilisé cette architecture en 1937.

A noter que le dessin ayant été fait par la seule méthode connue en moto (Empirisme), ces deux suspensions étaient loin de délivrer leur potentiel.

maintenant n peu d'historique Fourche "GIRDER": avant 1900.

Fourche télescopique : Magnat-Debon 1913

Fourche à moyeu directionnel et bras tiré : Georges WALLIS 1925

Fourche à bras tiré : F.N. 1937.

Fourche à triangles et colonne de direction mobile : Hossack 1968.