

# MOTO

JOURNAL

N 254 LE JEUDI 4F

ESSAI  
500  
YAMAHA XT

COURSES

SUR

GLACE

A GRENOBLE

ENDURO

A GAILLEFONTAINE

RECORDS DU MONDE  
DE VITESSE PURE

LES ELEPHANTS

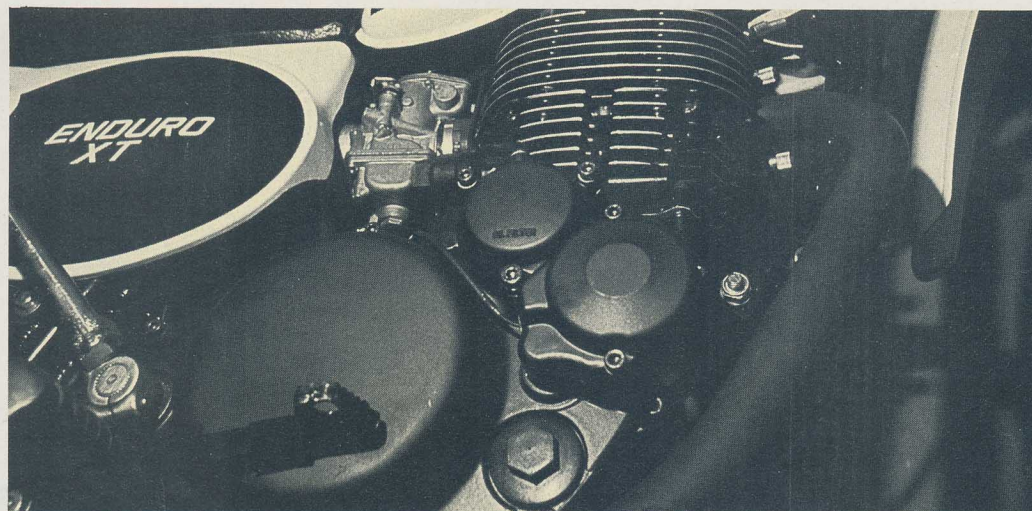
SUPER  
CONCOURS

QUESTION 5

12 Février 1976 - Belgique 40 F; Suisse 3,50 F; Canada 1,10 \$; Espagne 50 Ptas

Un bon, vrai Gromono qui s'est trompé de chaussures.

N° 254 — 12 FEVRIER 1976



**LA PLUS FORTE VENTE DE TOUTE LA PRESSE MOTO**  
**83.162 exemplaires diffusés par semaine (O.J.D. du 15-09-75)**

COUVERTURE : Les Eléphants : on y trouve ce qu'on y apporte et la chaleur est au fond du cœur.	
ACTUALITE : Courses sur glace à Grenoble .....	Nelly Norton 4
Concentration des Eléphants .....	Gromono 8
TOPS VITESSE ET TOURISME .....	12
MAUVAISES LANGUES .....	K. Tran Duc 15
VITESSE : Histoire des records .....	J. Bussillet 30
ENQUETE : Qui choisit les circuits .....	J. Bussillet 18
MAGAZINE .....	20
BANDE DESSINEE : Un banc d'essai du Rocker Team .....	M. Angelini 22
CONCOURS : Démasquez-les .....	26
MINI POSTER : Le cigare de Don Vesco .....	36
ESSAI : 500 Yamaha XT .....	G. Bettiol 41
TECHNIQUE : La pompe à huile Motobécane .....	G. Bettiol 46
TRUCS LECTEURS .....	48
MAGIC PUCES .....	Claudine 49
COURRIER .....	Gromono 56
PETITES ANNONCES .....	58
TOPS TOUT-TERRAIN .....	62
ENDURO : Gaillfontaine .....	J.-P. Frisquet 67

MOTO-JOURNAL « Le Grand Pavois », 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS. Tél. 531-44-77 (Rédaction) - 531-62-85 (Petites Annonces) - 531-44-83 (Publicité - Comptabilité) - 842-78-00 (Abonnements) • Directeur : Pierre BARRET • Rédacteur en Chef : Guido BETTIOL • Rédacteurs en Chef adjoints : Claude AUSTIN et Christian LACOMBE • Rédacteurs : Jacques BUSSILLET, Jean-Pierre FRISQUET, F.-M. DUMAS (numéros hors-série) • Avec la collaboration de : CLAUDINE, Philippe MICHEL, Frédéric TRAN DUC, Alain GIL, Guy PILARCZYK, Alain GORNY, BRAINNUT, Jean LEVASSEUR, Roger HAUTPRE, CHAKETOFF, André PIERRE, et de : David NIXON, Brian BONNY, Norman SHARPE (G.-B.) - Raphaël LOMBAR, Carlos DOMINGUEZ (Espagne) - Tetsu TAKAHASHI (Japon) - Claude WACKERMAN (Suède) - John WEED (U.S.A.) - Michel d'AWANS (Belgique) • Photo : Jean-Pierre EDART • Dessins : J.-F. VIVANT • Maquette : Christian GUY • Secrétaire Générale : Monique HELFENBERGER • Publicité : Denys GODIN et Patrick VALOT • Abonnements : Suzanne BRILLE • Petites annonces : Paquerette LAVARDA • Rédaction, publicité, vente : 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS • Abonnements : 1 an : France, 200 F - Etranger sur demande • Tous droits de reproduction réservés pour tous pays • Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus • Commission paritaire n° 51.151 • Distribution N.M.P.P. • Imprimeur : LA HAYE-MUREAUX, 78-Les Mureaux, Bureau de Paris : 261-56-15 • Photocomposition Imprimerie Réaumur • Photogravure couleur Cliché Parnasse, Bagneux • Responsable de la publication : Pierre BARRET.

par J. Bussillet

# ALLUMÉZ

## LES RECORDS DE VITESSE PURE

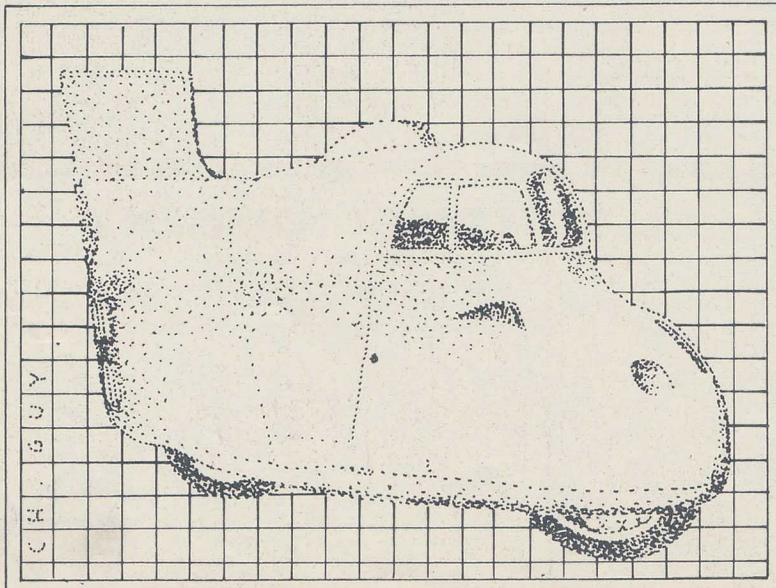


*Don Vesco  
et son  
Silver Bird*

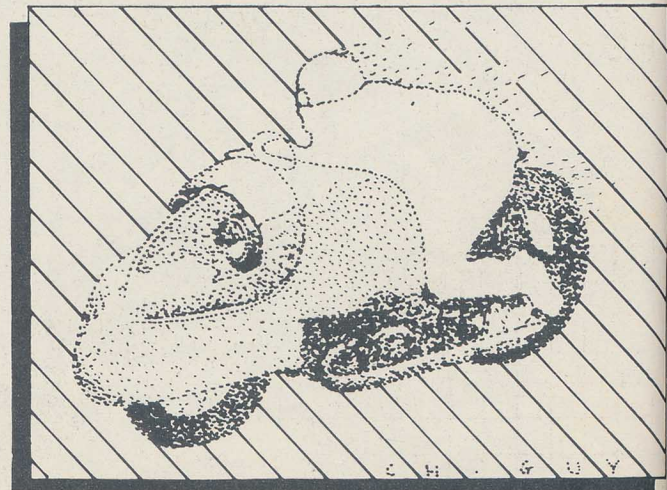
*Les Brough Superior ont connu leur heure de gloire, et les solutions les plus folles étaient imaginées*

*pour gagner de la vitesse sur ces machines non coiffées.*

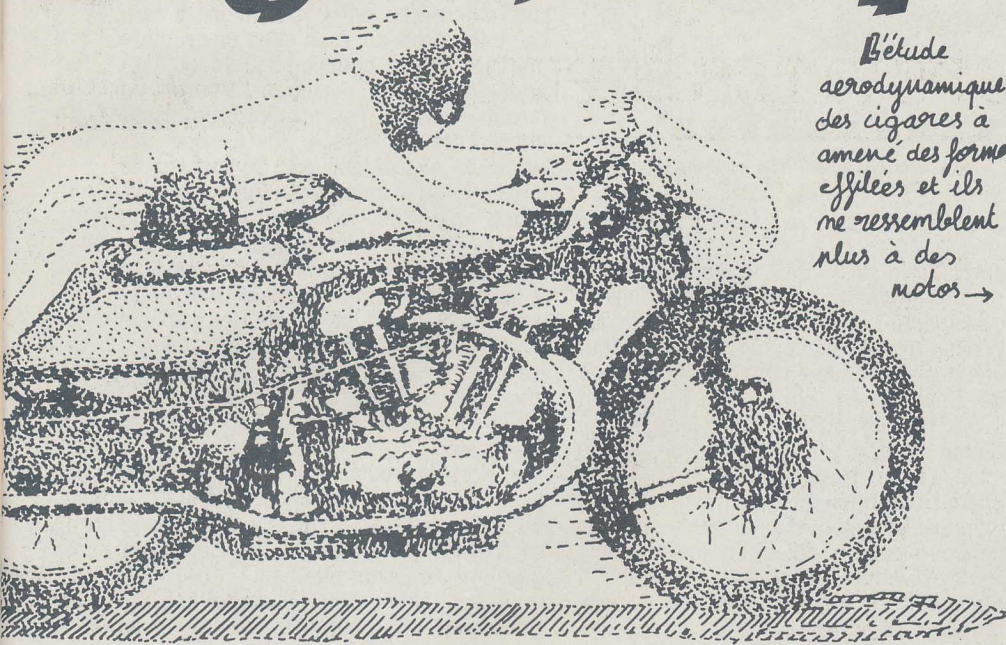
*Pierrot Taruffi s'attaqua au record avec une 500 Gilera quatre cylindres à compresseur. Malgré tout, l'ensemble n'est qu'une aérodynamique. Un meilleur profilage aurait fait gagner de la vitesse.*



*Bmw et Ernst Herme se sont appropriés un bon nombre de records avec des machines de plus en plus évoluées mais le moteur restait le 500 Remington à compresseur.*



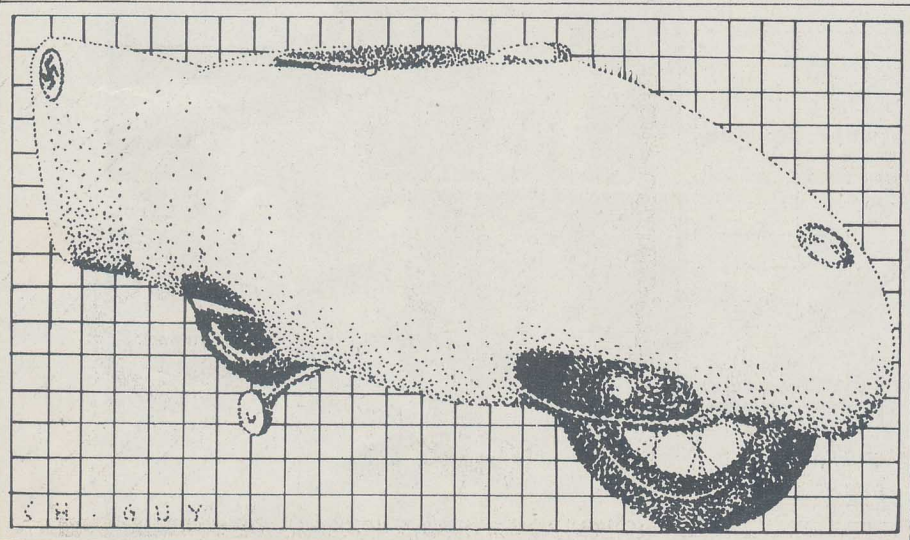
# LE CIGARE !



L'étude  
aérodynamique  
des cigares a  
amené des formes  
effilées et ils  
ne ressemblent  
plus à des  
motos →

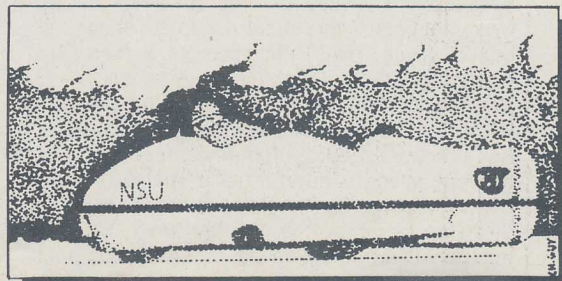
« Je passerai le cap des 500 kilomètres/heure sur deux roues », affirme Don Vesco, un Californien binoclard qui possède la tête de qui vous voulez mais pas d'un recordman du monde de vitesse à moto. Dans le même temps deux équipes s'affairent, l'une aux Etats-Unis et l'autre en Australie, à construire un engin muni de roues capable de dépasser le mur du son. Et chacun pourra se dire, s'il atteint son objectif, ce que peut se dire en ce moment même le génial Don Vesco : « Je suis l'homme le plus rapide du monde sur un engin à deux roues. »

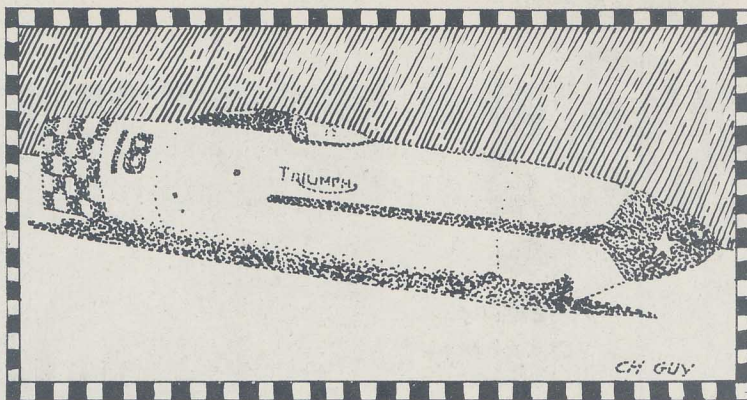
La berquette BMW avec  
laquelle Henne battit une  
dernière fois le record en 1939 ↓



Le cigare  
propulsé par  
on discerne l'évolution vers les cigares actuels ↓

NSU était  
un 500 twin;





La 650 Triumph Bonneville de Joe Allen a franchi le pas : la moto devient une véritable fusée à roues dont l'aérodynamisme est infiniment meilleur que tout ce que l'on a fait avant.

## La rupture américano-européenne

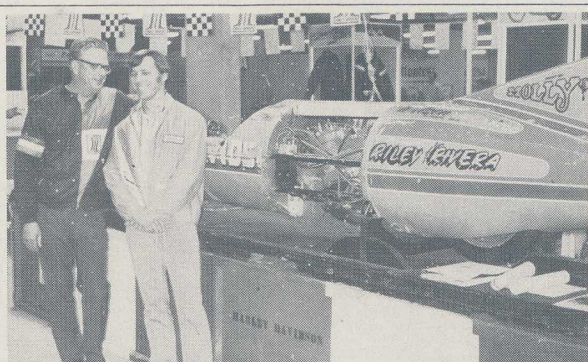
Ces différences entre fédérations américaine et européenne entraîna une rupture entre les deux continents (FIM et AMA attendirent 1972 avant de trouver un terrain d'entente !) et les records de vitesse changèrent de visage. En Europe, les amateurs exercent leurs talents sur le kilomètre ou le mile, départ arrêté ou non, parce que ces tentatives convenaient mieux aux anneaux de vitesse. Les Américains utilisaient Daytona Beach ou mieux, le lac salé de Bonneville dans l'Utah où les motos pouvaient se lancer longuement avant les passages chronométrés. Ainsi, les records européens évoluèrent moins vite que ceux d'outre-Atlantique, chaque fois qu'ils furent tentés sur les anneaux. Mais ces petits malins d'Anglais cherchèrent alors des routes droites pour effectuer leurs records. Comme la loi britannique interdisait les hautes vitesses dans l'île, ils se tournèrent vers la France. C'est ainsi que Freddie Dixon atteignit 171,841 km/h le 9 septembre 1923 dans le bois de Boulogne. Le record de Walker tenait toujours. Il succomba le 6 juillet 1924 lorsque Bert Le Vack atteignit 191,551 km/h le 6 juillet 1924 à Arpajon au guidon d'une Brough Superior. Bert Le Vack, Claude Temple, Freddie Dixon et Joe Wright furent les premiers héros de ces records de vitesse établis en Europe. Effectuant tentative sur tentative, ils se passaient mutuellement le record qui resta finalement à Le Vack le 25 août 1929 avec un passage à 207,561 km/h toujours à

**D** EPUIS que l'homme existe, il a essayé de se mesurer à ses semblables par la course et d'autres choses aussi. Depuis que la machine existe, on s'en est servi pour aller plus vite que l'autre. A vélo, en auto, en train ou en avion, c'est toujours la même histoire : il a toujours existé un bricoleur de génie qui voulait être le plus rapide. Les records sont multiples : on peut être recordman dans une catégorie donnée, dans une cylindrée donnée, sur une distance donnée. Mais que signifie un record de vitesse sur un kilomètre lancé ou une moto de cylindrée quelconque au regard du seul record vraiment prestigieux : le record du monde de vitesse pure, le classement scratch toutes catégories confondues qui ne peut être détenu que par seul homme à la fois. Et l'intérêt est renforcé par le fait que chaque nouvelle tentative doit être meilleure que la précédente. Rien à voir avec ces courses prestigieuses qui se déroulent une fois l'an et où le vainqueur peut l'emporter à une moyenne inférieure à celle de l'année précédente. Un record du monde de vitesse pure, c'est vraiment quelque chose à part.

### Rester en ligne

Dès la mise en route des courses de motocyclette et la construction d'anneaux de vitesse comme celui de Brooklands en Angleterre qui est resté célèbre ou un peu plus tard celui de Montlhéry en France, les plus audacieux ont essayé d'établir des records de vitesse pure. De l'audace il en fallait vraiment car l'évolution des moteurs fut très rapide alors que les parties cycles restaient à la traîne. La moindre bosse était catastrophique pour ces machines lourdes et mal équilibrées lorsqu'elles étaient lancées à pleine vitesse. Des records avant la Première Guerre mondiale, il y en eut sans aucun doute, mais officiellement il n'en reste pas trace. De rares chiffres sont avancés, on parle de vitesse d'environ 130 kilomètres/heure pour des motos. Les premiers records dûment enregistrés arrivent avec la guerre : le 2 mai 1914 Sydney George, un Anglais, emmène une 994 Brookland twin à 150,409 km/h. Un exploit qui tiendra lieu de record étalon pour les tentatives qui reprennent juste

après la guerre. Dès le début de ces records, on remarque qu'un même homme effectue un bon nombre de tentatives. Ed Walker, par exemple, un Américain qui effectua sa première tentative sur la plage de Daytona en avril 1920. Il atteignit 166,531 km/h au guidon d'une Indian. C'était le premier passage au-dessus du « ton », la barrière des 100 miles par heure chère aux Britanniques. La même année, il effectua une nouvelle tentative, avec le concours cette fois d'une équipe de l'usine Harley-Davidson. Avec 180,175 km/h, il établissait un nouveau record, reconnu uniquement par la Fédération américaine. La Fédération internationale, à l'époque la FICM qui siégea en Europe, refusa ce record effectué avec une moto qui dépassait 1000 cc de cylindrée. L'attitude de la FIM n'a, hélas, pas changé : alors que les Américains ont toujours été très larges en ce qui concerne les règlements, la FIM imposa des lois qui allaient souvent en dépit du bon sens. Un demi-siècle plus tard, elle refusera d'entériner le premier record de Don Vesco !



Cal Rayborn (à droite) pose devant son cigare en compagnie de Dick O'Brien, directeur sportif chez Harley-Davidson.



Dennis Manning, un Californien, a conçu le cigare Harley-Davidson avant de dessiner celui de Norton dont il montre le dessin.

La 650 Triumph Bonneville de Joe Allen a franchi le pas.

Arpajon. La journée des records était d'ailleurs devenue une classique organisée par la Fédération française. Un pays favorisé des dieux de la vitesse puisque Montlhéry et Arpajon se côtoient... Toutes les tentatives de ces Anglais avaient été effectuées avec des machines propulsées par le twin en V Jap ou par un moteur Anzani qui faisaient un bon litre de cylindrée.

### La bombe BMW

Le record du monde changea d'allure le 19 septembre 1929 lorsque BMW envoya une 750 à compresseur pilotée par Ernst Henne sur l'autoroute avoisinant l'usine. Henne atteignit 216,700 km/h. A cette nouvelle les Anglais réagirent et Claude Temple se rua à Arpajon... pour tomber sur BMW et Henne qui préparaient une nouvelle tentative ! Cette fois, la guerre était déclarée entre l'Allemagne et l'Angleterre, le V-twin face au flat twin. Joe Wright et Ernst Henne se disputèrent les honneurs d'un record qui était déjà en train de changer d'époque. En effet, jusqu'en 1932, les machines utilisées ne possédaient pas encore de carénage spécial. Henne utilisa un casque profilé mais toutes ces tentatives gardaient

octobre 1936 avec son 500 quatre cylindres à compresseur piloté par Piero Taruffi. Sur l'autoroute de Florence, Taruffi améliora le record de quelques km/h, le portant à 274,330 km/h. La Seconde Guerre mondiale approchait, et ce record ne fut battu qu'une seule fois avant 1939, de nouveau par Henne et BMW à 280,48 km/h. Fernihough se tua en voulant le reprendre et la guerre mit fin aux autres tentatives.

### Tous à Bonneville

Les records d'après guerre visaient des vitesses de plus en plus élevées et il devint impossible de les tenter sur de simples autoroutes. La ruée vers le lac salé de Bonneville commença pour de bon. Les Européens se résolurent à traverser l'Atlantique et une bonne partie des Etats-Unis pour braver les artistes américains chez eux. Les motos évoluèrent rapidement : le carénage intégral de rigueur tendit vers cette forme en cigare qui est celle de toutes les machines de records actuelles. Un Allemand se révéla à cette époque, Wilhelm Hertz, avec des NSU d'usine, qui battit une première fois le record sur une autoroute allemande avant

ni sur la cylindrée maximale limitée à 1000 cc par la FIM.

### L'arrivée des monstres

Triumph battit de nouveau le record — accepté par la FIM cette fois — en 1962 grâce à l'Américain Bill Johnson toujours au moyen d'un cigare propulsé par un 650 Triumph. (Vous comprendrez pourquoi les séries de moteurs s'appelèrent Bonneville.) Cette tentative fut aussitôt suivie de celle de Bob Leppan, qui marqua l'arrivée des monstres, les engins de records équipés de moteurs accouplés. Le cigare Triumph de Leppan, un agent Triumph de Detroit, utilisait deux moteurs de 650 Bonneville et il atteignit 395,266 km/h en 1966.

Les tentatives de plus en plus nombreuses avaient fait de Bonneville le centre mondial des records de vitesse. Le lac salé asséché fournit une surface plane immense sur laquelle les bolides peuvent se lancer et se freiner en toute tranquillité. Humide en hiver, la couche de sel sèche dès le début de l'été et présente ses meilleures conditions à partir de la fin août et jusqu'en



En pleine vitesse, le cigare de Don Vesco en 1975 lorsqu'il a établi le record actuel.

encore un petit côté amateur. Wright avait atteint 242,476 km/h et Henne 244,342 km/h.

### L'arrivée des « cigares »

D'un seul coup, BMW sortit l'arme absolue, la préfiguration de tous les engins de records qui allaient suivre : un engin totalement caréné mû par le 500 flat-twin à compresseur utilisé sur les machines de vitesse. Ce premier « cigare » lança la mode des engins intégralement carénés. De nombreuses tentatives furent faites par AJS ou Excelsior qui échouèrent. C'est un Anglais un privé, qui battit de nouveau le record de Henne, Eric Fernihough : il avait construit une machine carénée, mais après quelques essais il enleva le carénage juste avant sa tentative. Il parvint à améliorer la performance de Henne, mais de moins de deux kilomètres/heure. L'exploit n'en fut que plus beau. Fernihough tenait beaucoup à ce record, et il effectua d'autres tentatives par la suite dont la dernière lui fut fatale. Il mourut en Hongrie en 1938 lorsqu'il perdit le contrôle de sa machine à près de 250 km/h. Face aux amateurs anglais, BMW avait été la première usine européenne à s'intéresser aux records. Gilera Rondine se mit de la partie en

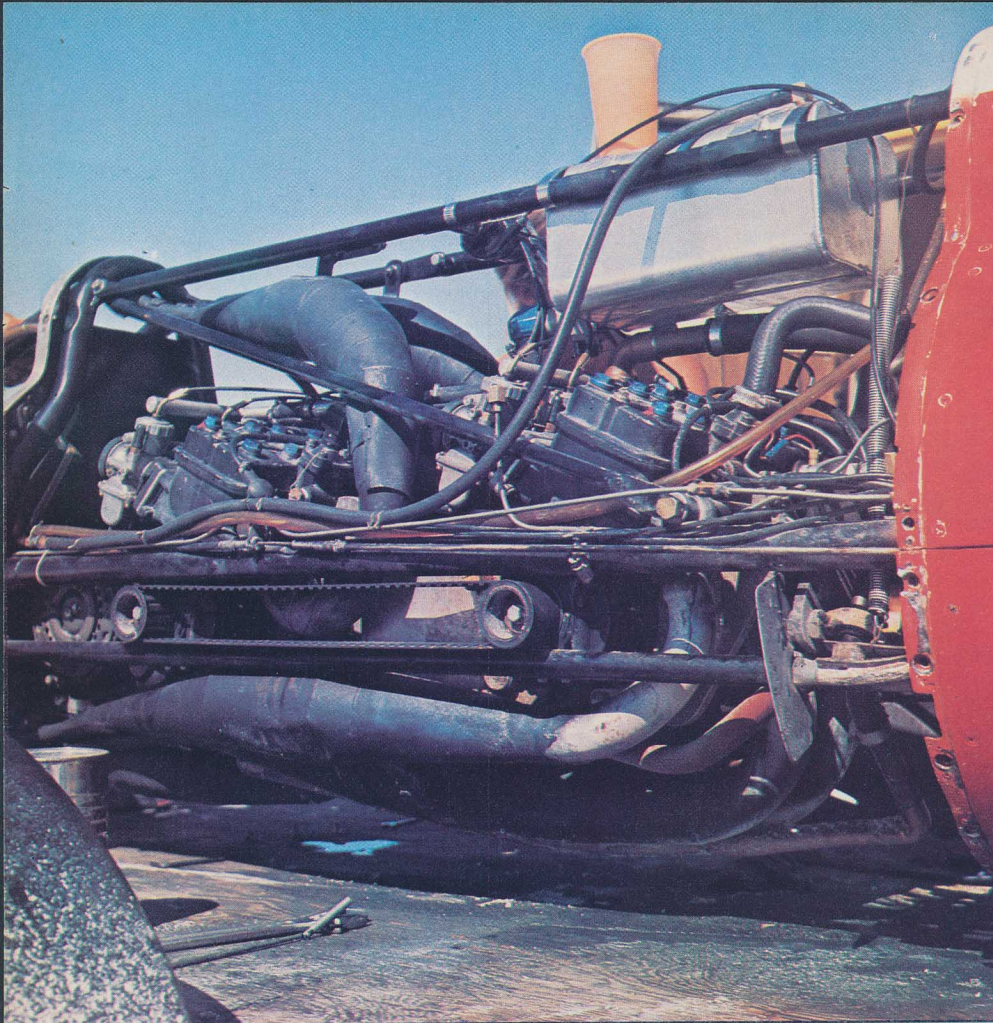
de s'envoler pour Bonneville. Hertz utilisait un 500 twin NSU à compresseur et il atteignit 289,780 km/h. Le ton était donné pour les années à venir. Et pourtant, le premier homme à améliorer la performance de Hertz fut un Néo-Zélandais, Russel Wright, au guidon d'une 1000 Vincent carénée mais sans compresseur ; il obtint ce résultat sur une route ouverte en Nouvelle-Zélande en dépit « d'une moto qui guidonnait un peu... ».

L'une des dernières tentatives de Hertz coïncida avec l'apparition des vrais cigares, des motos-fusées qui avaient en fait perdu toute ressemblance avec une moto. Hertz se rendit à Bonneville en 1956 pour découvrir un cigare Triumph construit par l'Américain Johnny Allen, cigare propulsé par un moteur de 650 Triumph Thunderbird, et qui atteignit 344,326 km/h dès sa première tentative. C'en était fini des recherches tâtonnantes pour construire une machine de record. Le cigare était de rigueur ! Mais le record de Jo Allen ne fut pas entériné par la FIM qui persistait à se couvrir de ridicule. L'usine Triumph, furieuse, poursuivit la FIM en justice, sans succès, et la FIM bannit Triumph pour deux ans, lui interdisant tout résultat sportif officiel. AMA et FIM n'étaient pas d'accord ni sur la façon de chronométrer,

octobre. Chaque année, des tentatives de records de toutes sortes sont effectuées tant par des amateurs que par des professionnels.

Le record de Bob Leppan tint bon pendant quatre ans. Puis, en 1970, Don Vesco se rendit à Bonneville avec un cigare propulsé par deux moteurs de 350 Yamaha TR 2. L'aérodynamisme poussé à l'extrême permit à cette machine d'atteindre 405,307 km/h. Mais Vesco n'allait pas détenir ce record longtemps : une semaine plus tard, Cal Rayborn atteignit 410,089 km/h au guidon d'un cigare Harley-Davidson à deux moteurs accouplés donnant 1.480 cc de cylindrée. du coup, Leppan se remit en piste, mais il échoua et fut blessé grièvement lors d'un crash à 380 km/h. Réalisant la fragilité de son record, Harley-Davidson renvoya Rayborn à Bonneville et il améliora son temps en atteignant 427,173 km/h. Le cigare de Harley-Davidson avait été mis au point et dessiné par Dennis Manning, un orfèvre en la matière, qui fut embauché quatre ans plus tard par Norton pour construire un cigare britannique.

Le cigare Norton, propulsé par deux 750 Commando, fut malchanceux ; après avoir connu ennui sur ennui, l'engin prit feu, et finalement l'équipe Norton rentra en An-



*Le groupe propulseur du cigare de Don Vesco est composé de deux 750 Yamaha accouplés par une courroie crantée. C'est cette courroie que Vesco avait changée entre l'aller et retour lors de son record non homologué par la F.F.M. en 1974.*

gleterre bredouille. Les difficultés d'une telle entreprise sont réelles : un an plus tôt, une équipe d'Américains avait mis au point le Honda « Hawk » propulsé par deux moteurs de 750 Honda. Ce cigare se retourna à plus de 300 km/h, le pilote s'en sorti indemne mais la tentative fut arrêtée.

### Vesco le bienheureux

Au milieu de tout ça, Don Vesco poursuivait ses recherches. Il construisit un nouveau cigare, propulsé par deux moteurs de 350 « liquides » cette fois, et il battit le record de Cal Rayborn. Puis, en 1974, il rallongea son cadre pour y loger deux moteurs de 700 TZ. Il battit une nouvelle fois son record, mais la FIM refusa de l'homologuer parce qu'il avait changé une courroie de transmission entre l'aller et le retour. En 1975, Vesco effectua sa dernière tentative en date, avec un nouveau cigare toujours propulsé par deux moteurs de 750 Yamaha TZ. Cette fois, il avait un soutien important de Yamaha et son record a été dûment enregistré par la FIM comme par l'AMA : 489,05 km/h. Le cap des 500 à l'heure sur deux roues n'est pas loin ! C'est le but avoué de Don Vesco et il doit renouveler sa tentative en 1976 pour y parvenir.

Mais tandis que Vesco travaille pour porter son cigare vers les 500 km/h d'autres équipes se préparent aussi, aux Etats-Unis comme en Australie ou en Europe. Et si l'on n'a parlé que des engins à deux roues, n'oublions pas que le record absolu de vitesse sur terre est détenu par un engin à trois roues, le « Blue Flame » de Gary Gabelich qui a dépassé 1000 km/h. Le Blue Flame est propulsé par une turbine à gaz, et il faut s'attendre à voir un jour une moto de record mue par un système similaire et non plus par un moteur à 2 ou 4 temps classique.



### Pourquoi ?

Pourquoi courir après un tel record ? Chaque tentative coûte horriblement cher, et la préparation est longue. Don Vesco le fait pour la publicité que cela rapporte sur son nom et, partant, sur son magasin. Yamaha ne l'avait guère aidé lors de ses premières tentatives, mais depuis l'usine japonaise a compris, comme avant elle Harley-Davidson ou BMW, que la publicité est bonne à prendre. Aux USA surtout, où l'on ne se passionne que pour l'exploit sportif pur, détenir un record de vitesse est une bonne carte de visite.

*Le cigare Norton reçoit deux moteurs de Commando accouplés de façon classique. Norton a eu d'énormes problèmes avec la stabilité de l'engin ainsi qu'avec les moteurs.*



Le cigare construit par Don Vesco en 1970  
avec lequel il bat le record équipé  
de deux 350 Yamaha puis modifié en 1974  
pour recevoir deux 700 Yamaha







*Don Vesco super concentré et avec un petit pincement de cœur avant la fermeture du cigare.*



*Bonneville pris d'avion. La ligne des records fait 9 miles (14 km 300) de ligne droite.*

## LE RECORD POUR UN FRANÇAIS ?

**P**OUR la première fois depuis la Dernière Guerre mondiale, une équipe française va s'attaquer au record du monde de vitesse pure, équipe conduite par Philippe Moch, side-cariste bien connu qui a conçu un projet de grande envergure. Il se propose de s'approprier le record de Don Vesco avec un engin propulsé par deux moteurs de 1300 Kawasaki à compresseurs (dérivés du 900). Cet engin diffère nettement de tout ce qui a été utilisé auparavant.

Le projet de Philippe Moch, mis en œuvre avec l'aide de Kawasaki (bien qu'il manque un sponsor pour permettre de financer complètement l'opération) fait entièrement

appel à des techniques révolutionnaires en moto, dérivées de ce qui se pratique en aéronautique. La recherche aérodynamique en particulier et les problèmes de stabilisation de l'engin à hautes vitesses sont abordés de façon nouvelle. Ainsi, ce cigare de huit mètres de long et de soixante-quinze centimètres de haut sera pourvu d'ailerons mobiles commandés par des gyroscopes. La correction d'assiette verticale ou horizontale se fera automatiquement. Ce système, qui est utilisé pour contrôler les fusées, assurera une stabilité parfaite au cigare.

La seconde innovation par rapport aux autres engins de record vient du fait que le pilote sera couché à l'avant des groupes propulseurs et de la roue avant. Cela tranche nettement avec les autres cigares de record comme celui de Vesco où le

un intérêt supplémentaire car les moteurs tourneront toujours à régime constant, donc en fournissant leur couple maximum. La transmission hydrostatique supprime en effet les couples parasites engendrés par les changements de régime du moteur. En plus, cette transmission absorbera automatiquement un éventuel écart de régime entre les deux moteurs, alors que s'ils étaient reliés par une courroie la perte de régime de l'un entraînerait aussitôt celle de l'autre.

Ce projet, entièrement défini et mis au point, n'attend plus que les soutiens financiers pour démarrer. Car une telle tentative ne peut être conçue qu'à long terme. Entre la mise en chantier de l'engin et la première tentative, il faut compter au minimum un an pour la construction des éléments du cigare, mais aussi pour tester chaque organe et être sûr de sa fiabilité.

Tests de puissance et de longévité des moteurs, mise au point de la transmission, des gyrostabilisateurs, étude de la coque en soufflerie, c'est un travail de longue haleine qui est mis en route. Philipp Moch est très conscient des problèmes qu'il aura à affronter, mais s'il est confiant face aux



Le cigare conçu par Philipp Moch pour sa tentative de record comporte des solutions originales par rapport à ses prédécesseurs.

### FICHE TECHNIQUE DU CIGARE MOCH-KAWASAKI

**Constructeur :** Equipe MOC.  
**Vitesse calculée :** 650 kms/H.  
**Moteur :** 2 moteurs 1296 cc Kawasaki turbocompresses.  
**Puissance globale :** 360 CV.  
**Transmission :** Entièrement hydraulique, pompe et récepteur situé dans la roue.  
**Pneus :** Ø 700 mm.  
**Longueur totale :** 8,20 m.  
**Largeur totale :** 0,55 m.  
**Hauteur totale :** 0,75 m.  
**Empattement :** 3,70 m.  
**Direction :** Hydraulique.  
**Poids à vide :** 850 kg.  
**Châssis :** Monocoque aluminium.  
**Carrosserie :** Stratifié epoxy/fibres synthétiques.  
**Suspension avant et arrière :** Amortisseurs à ressort.  
**Roues :** Alu forgé et repoussé.  
**Freins :** Disques (avant et arrière).  
**Parachute :** Ø 1,50 m déployé à la vitesse maxi.  
**Stabilisation :** 2 béquilles rétractables pour les basses vitesses. 2 gyrostabilisateurs pour la commande des ailerons.  
**Position pilotage :** Le pilote se trouve allongé sur le dos dans le cockpit avant pour des impératifs aérodynamiques.  
**Pilote :** Philipp Moch.

pilote se trouve entre les moteurs et la roue avant. Le châssis de l'ensemble sera constitué par une coque porteuse en aluminium d'une seule pièce.

Le groupe propulseur sera assuré par deux moteurs de Kawasaki quatre cylindres quatre temps de 1296 cc turbocompressés, afin d'obtenir une puissance utilisable de 360 chevaux. La transmission choisie pour accoupler les deux moteurs et transmettre la puissance sera hydraulique, ou plus exactement hydrostatique. Cela représente

problèmes techniques il lui faut d'abord surmonter le problème financier. Kawasaki va lui fournir une aide énorme en s'occupant du groupe propulseur (Kawasaki Japon est d'ailleurs aussi intéressé que la Sidemm) mais le projet étant évalué à 1 million de F (100 millions d'A.F.) il faut absolument trouver un sponsor pour mener à bien l'entreprise. En France, les postulants pour soutenir une telle entreprise ne manquent pas, mais qui relèvera le défi ?

### Les grandes étapes du record du monde :

Pilote	Machine	Date	Lieu	Vitesse
Sydney George	994 Brookland	2-5-1914	Brookland	150,409
Ed Walker	990 Indian	avril 1920	Daytona	166,531
Ed Walker	1190 Harley-Davidson	juin 1920	Daytona	180,175
Bert Le Vack	Brough S Superior	25-8-1929	Arpajon	207,561
Ernst Henne	500 BMW	19-9-1929	Munich	216,700
Joe Wright	Brough Superior	1932	Arpajon	242,476
Ernst Henne	BMW	1932	Munich	244,342
Piero Taruffi	Gilera	1936	Florence	274,330
Ernst Henne	BMW	1939	Munich	280,48
Wilhelm Hertz	NSU	1952	Stuttgart	289,780
Joe Allen	Triumph 650	1956	Bonneville	344,326
Bob Leppan	Triumph 650	1966	Bonneville	395,266
Don Vesco	Yamaha	1970	Bonneville	405,307
Cal Rayborn	Harley-Davidson	1970	Bonneville	427,173
Don Vesco	Yamaha	1975	Bonneville	489,05