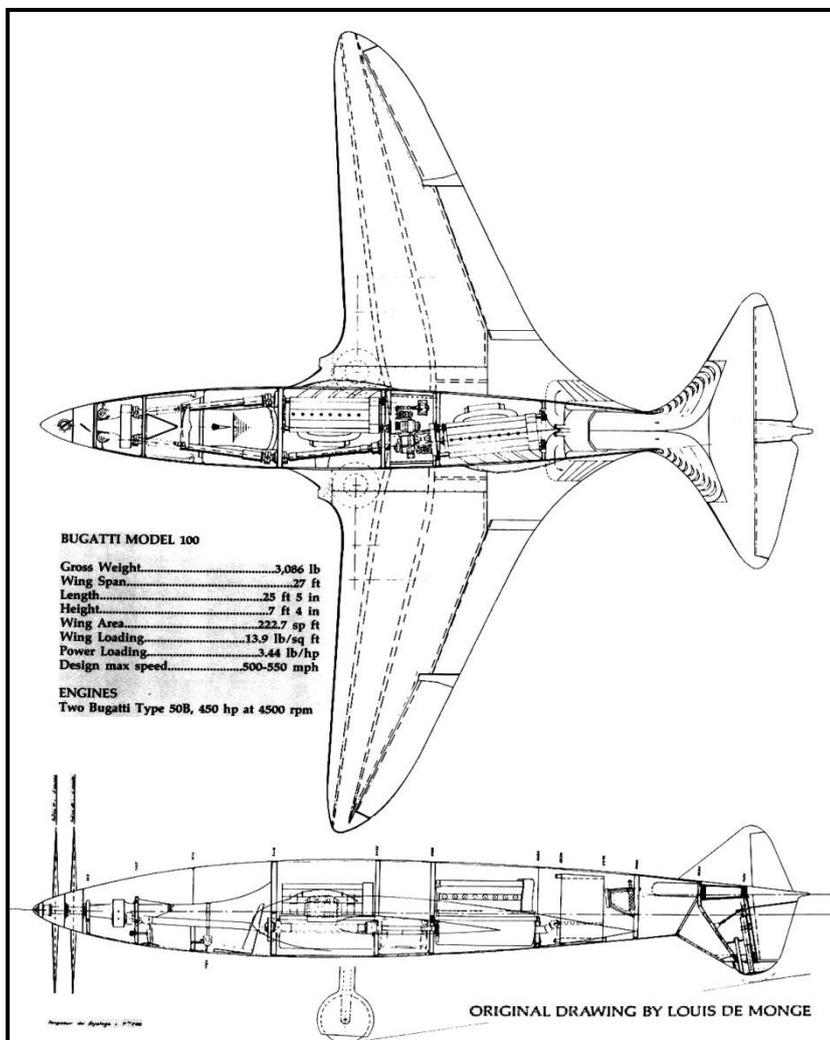


BUGATTI 100 P JC

Ettore Bugatti a toujours été attiré par l'aviation, mais les entreprises auxquelles il a participé ont souvent été hors de portée des moyens de son époque. On peut citer le Brèguet Léviathan, avec sa chambre des machines contenant un double Bugatti (deux fois 2 x huit cylindres, 64 bougies !), entraînant une hélice unique. Ou encore le petit bimoteur De Monge (voir CERVIA 79), maquette d'un énorme projet transatlantique.

Pour participer à la Coupe Deutch de 1939, Bugatti demanda à De Monge de dessiner un projet révolutionnaire, avec en plus un œil sur le record de vitesse. Les moteurs Bugatti étant limités à 500 ch, il en fallait deux, et De Monge fut amené à dessiner un modèle extrême. Les deux moteurs de 8 cylindres placés à l'arrière transmettaient la puissance à un doublet contrarotatif par des arbres encadrant le pilote. L'avion ne fut évidemment pas prêt pour la course. La guerre arrivant, l'avion ne fut jamais fini, caché pendant cinq ans, et après un passage chez Salis, racheté par un Américain qui en voulait surtout aux moteurs. La carcasse vide (construction tout bois), soigneusement restaurée, est exposée au EAA Museum d'Oshkosh (*ci-dessous*).



Cet avion a toujours fasciné les américains et en 2011, un groupe d'amateurs a entrepris la construction d'une réplique équipée de moteurs modernes. Le 6 août 2016, à son troisième vol, après un décollage semblant sans problème, cet appareil s'est écrasé, tuant son pilote Scotty Wilson qui en avait perdu le contrôle. Triste fin d'une belle aventure.

Le modèle représente-t-il l'original ou la réplique ? Un peu les deux ! Plus proche de la réplique, car les carénages d'échappement de l'original portaient probablement huit pipes, contre quatre seulement (et de gros diamètre) sur la copie qui a été abondamment photographiée. Sur mon modèle, ces carénages sont probablement trop épais. Par contre les portes de train n'étaient pas montées pour les premiers vols.

Par rapport à d'autres modèles en styro, la seule difficulté de celui-ci est le creusement et l'ajustement de l'emplanture de l'aile. Prendre son temps et faire beaucoup de montages à blanc. J'ai conservé un intrados plat, ce qui simplifie un peu le raccordement, et j'ai abaissé les volets, mais on peut creuser légèrement l'intrados, tant pour le poids que pour la vitesse de vol. Seule l'hélice avant et son cône sont mobiles, le cône de l'arrière sert de nez. On peut rêver à une quadripale.....

