



BELLES PLUMES FRANÇAISES

LES MAQUETTES EN PAPIER DU CRIQUET n° 48

FARMAN F190 F-ALAP



1931. Alain Moench et Johanny Burtin effectuèrent un aller retour Paris -Tokyo à bord d'un Farman F190 baptisé « ALSA » en l'honneur de la célèbre levure popularisée par le père de Alain Moench qui finança l'avion et les raids.

Ils quittèrent Paris le 2 mars 1931 pour y revenir le 19 avril après avoir effectué un parcours : Grèce, Syrie, Indochine, Chine et Japon.



L'Alsa vraisemblablement à l'issue de son raid sur Tokyo (source :image-est.fr)

UN PEU D'HISTOIRE :

Enregistré le 6 décembre 1930 avec les CdN 1772 et CdI 2642 et l'immatriculation F-ALAP. au nom de Christian Møench.

Comme pour les appareils qui réalisent de grands voyages en Asie ou en Afrique, la capacité d'emport de carburant est d'environ 780 litres répartie entre deux réservoirs d'ailes de 285 l et deux réservoirs de bord d'attaque de 105 l. Il est équipé du moteur Gnome et Rhone 5Ba Titan et d'une hélice Chauvière MT17.

De plus en vue du projet de liaison Paris Tokyo, la capacité en carburant a été portée à 1080 litres par ajout d'un réservoir de 300 litres en cabine permettant une autonomie de 2800km.

Liaison Paris-Saigon étendue jusqu'à Tokyo.

Le 2 mars 1931 Christian Moench accompagné de Joanny Burtin décolle du Bourget pour Tokyo via Saigon, qu'ils atteignent le 21 après quelques péripéties. Le 26 mars, c'est le vol retour via Pékin pour la France qu'ils rejoignent le 17 avril.

Liaison Paris-Madagascar

Nouveau raid de Christian Moench pour établir un nouveau record sur ce trajet. Décollage le 30 octobre 1931 accompagné de Joanny Burtin pour se poser à Ivato le 5 novembre battant ainsi de 48 heures le précédent record. Le 14 novembre, c'est le vol retour pour la France qu'ils effectuèrent en 10 jours.

Moench nourrissant des projets de tour du monde il cède le F-ALAP qui continuera sa carrière en Algérie en partie au sein de compagnies aériennes locales jusqu'en juin 1939 période à partir de laquelle on perd sa trace.

LE FARMAN F190 n° 52, n/c 7222, F-ALAP

Une monographie particulièrement détaillée concernant le Farman F190 n°52 est proposée, sur le Site CREZAN AVIATION (https://www.crezan.net/monographies/le-farman_f190_v2024-08;pdf) pages 141 à 149.

DESCRIPTIF DE L'APPAREIL



Le journal « Les Ailes » consacrait régulièrement une rubrique dédiée aux nouveaux appareils sous le titre « Les Ailes s'ouvrent ».

L'article publié dans le journal du 15 novembre 1928 porte sur le Farman 190 dans sa version officielle de 1928.

Il est repris sur « Crezan Aviation »
https://www.crezan.net/monographies/le-farman-f.190_v2024-08.pdf
(page 22 et suivantes)

DOCUMENTATION

- Déjà évoqué ci-dessus, le site « CREZAN AVIATION » de Michel Barrière: « L'Aviation Civile de l'Entre deux Guerres » avec une riche monographie concernant les avions Farman.
(<https://www.crezan.net/>)

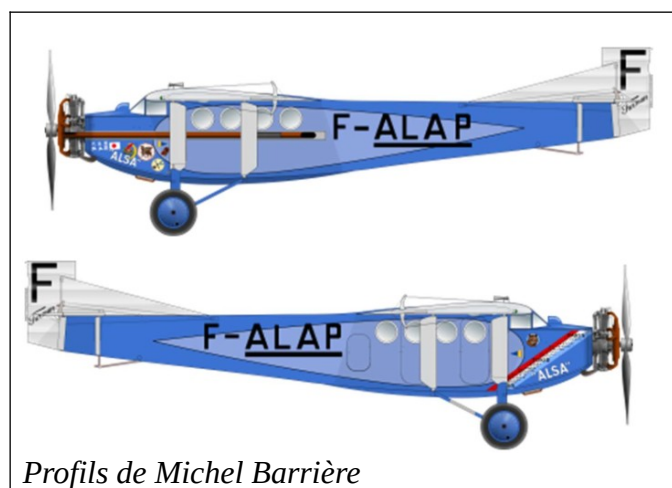
- Le DOCAVIA n°21 "Les Avions Farman" de Jean Liron.

- Le FANA de L'AVIATION n° 484 concernant l'appareil du Musée Français de l'Air et de l'Espace (dont on trouve aussi des photos sur le net).

LA MAQUETTE

Choix de la livrée

La livrée retenue pour la maquette est celle dont l'appareil était revêtu pour son raid sur Madagascar.



Profils de Michel Barrière

Dessin et conception



Le plan reproduit partiellement ci-contre, est issu de la présentation du Farman F190 sur le site Crezan Aviation. Il a servi de base pour établir celui de la maquette.

A mon habitude, le modèle est dessiné sous Autocad, le dépliage de certains volumes en faisant appel au tandem Métasequoia/Pépakura, puis repris dans Autocad pour organiser la planche.

Mise en couleur de cette dernière sous Photoshop. Rien que du classique.

L'assemblage de la maquette

L'échelle du 1:100 est exigeante, et ce d'autant plus si l'on se fixe comme objectif un maximum de réalisme à 30cm (ce qui est mon objectif à cette échelle).

Les informations portées sur la planche sont indicatives, particulièrement concernant la disposition et l'épaisseur des différents renforts. Elles concernent mon propre mode opératoire mais libre à chacun de les adapter en fonction de ses habitudes.

Une interrogation demeure concernant l'hélice retenue pour ce raid sur Madagascar. Les (rares) photos disponibles n'offrent pas suffisamment d'informations à ce sujet. Je l'ai donc représentée noire et de forme classique.

Et pour aller plus loin...

A cette échelle se pose le choix cornélien de la représentation, ou non, du câblage. Pour être à l'échelle, son diamètre devrait être de l'ordre de 3 à 5/100 de mm. Autrement dit, et sous réserve de trouver le matériau adéquat dont la pose s'avérera, selon toute vraisemblance, particulièrement délicate, il y a de forte chance que sa présence ne se remarque même pas.

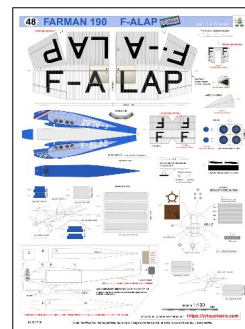
Je n'ai pas trouvé mieux que les aiguilles d'entomologiste dans leur plus fin diamètre (0,2mm) présentant une longueur maximale de 35mm) ce qui devrait suffire dans une majorité de cas.

Du fait de ce diamètre « hors échelle », je ne systématise pas la présence des câblages et limite leur présence à ce qui me paraît raisonnable.

Téléchargement

Cette présentation du Farman 190, de même que la planche de la maquette au format A4 en pdf (2,5Mo environ), sont aussi téléchargeables gratuitement sur le site du criquet:

<http://criquetaero.com>



LA MAQUETTE EN PHOTOS



MODELE N°48 Juin 2026



ANNEXE

à l'attention de ceux qui assemblent et exposent mes modèles en les remerciant de l'intérêt porté à ma démarche.



48

FARMAN 190

F-ALAP



par : Le Criquet



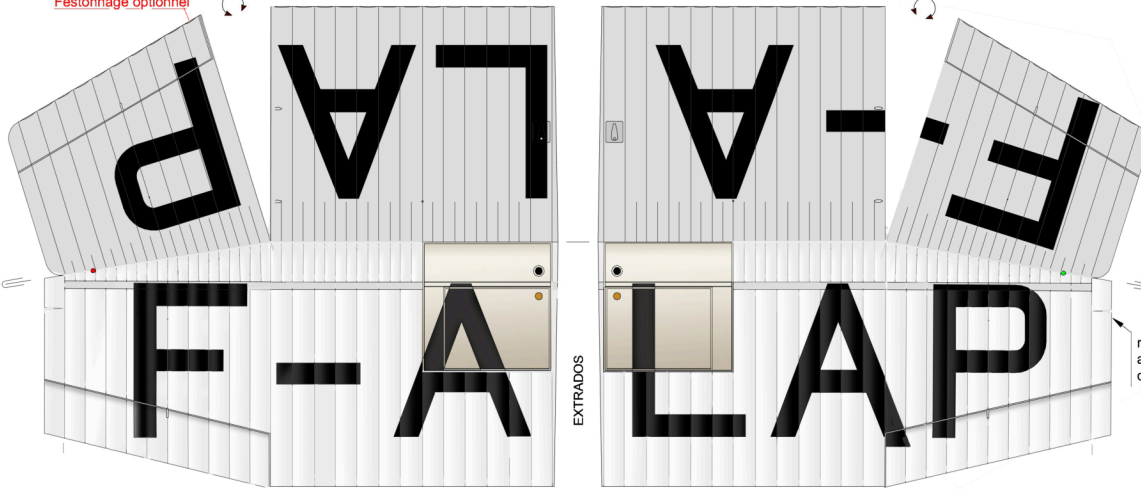
1931. Alain Moench et Johanny Burtin effectuèrent un aller retour Paris-Tokyo à bord de ce Farman baptisé « Alsa » en l'honneur de la célèbre levure popularisée par le père d'Alain Moench qui finança l'avion et les raids.

A ce voyage succéda une liaison France Madagascar en moins de 7 jours.

JUIN 2026

Pour en savoir plus <http://criquetaero.com>

Festonnage optionnel

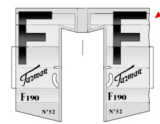


carton 1mm

Profil ailes et position longeron



Festonnage optionnel



OPTION: intercaler bristol 3/10mm

BEQUILLE



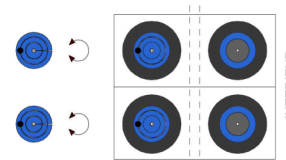
intercaler bristol 2/10mm

ARÊTE DE DERIVE



OPTION: intercaler bristol 3/10mm

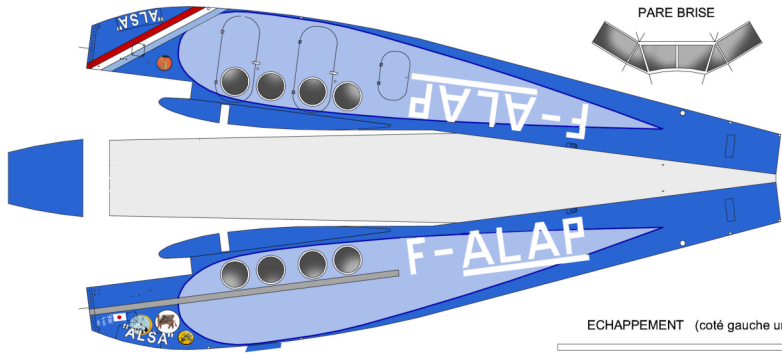
ROUES



INTERIEUR

OPTION: Enjoliveurs rapportés

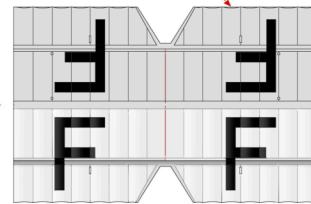
Intercaler carton 1.3mm



PARE BRISE



Festonnage optionnel

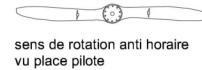


EXTRADOS

OPTION: intercaler bristol 3/10mm

ECHAPPEMENT (coté gauche uniquement)

Tige métal 8/10mm



sens de rotation anti horaire vu place pilote

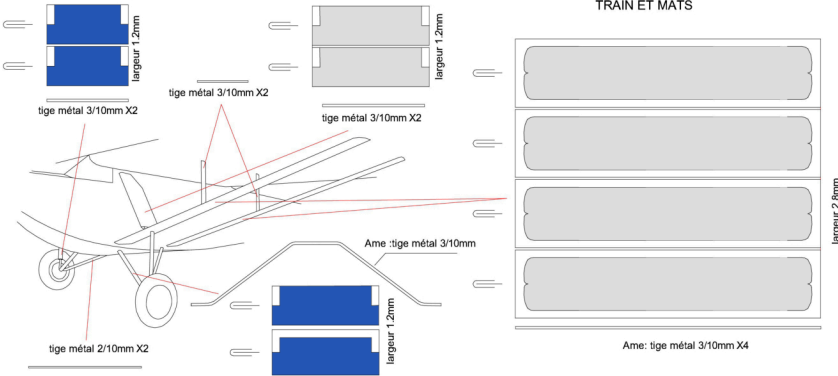


MOYEU HELICE
Face moyeu Dos moyeu
Axe hélice diam 0.5mm



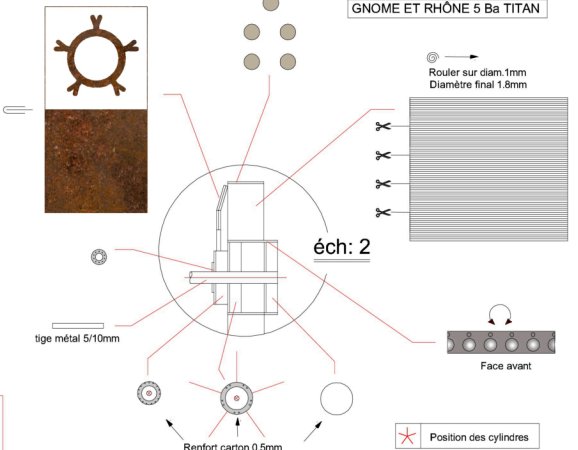
Sens de rotation horaire vue face

TRAIN ET MATS



MOTEUR

GNOME ET RHÔNE 5 Ba TITAN

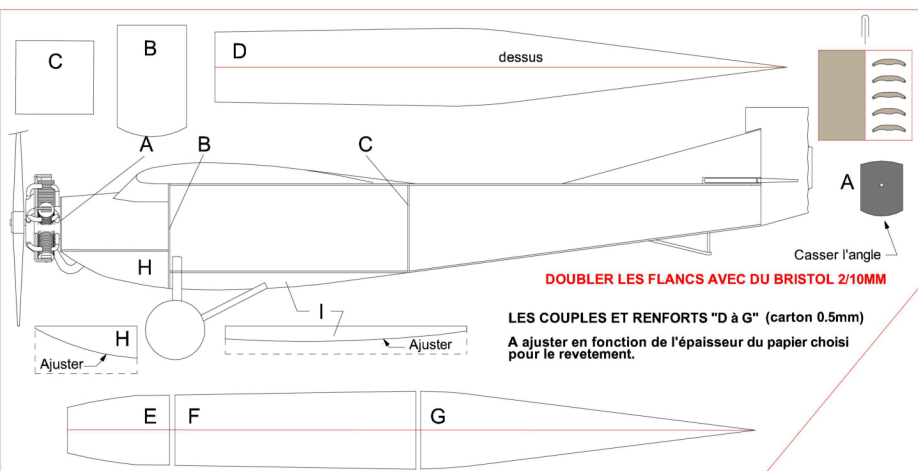


Rouler sur diam 1mm
Diamètre final 1.8mm

éch: 2

Face avant

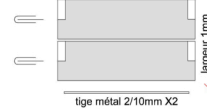
Position des cylindres



DOUBLER LES FLANCS AVEC DU BRISTOL 2/10MM

LES COUPLES ET RENFORTS "D à G" (carton 0.5mm)

A ajuster en fonction de l'épaisseur du papier choisi pour le revêtement.



largeur 1mm

tige métal 2/10mm X4

tige métal 2/10mm X2

largeur 1.2mm

tige métal 2/10mm X2

échelle 1:100

CM