

# Un siècle d'Aéronautique Navale en couleurs



1910 - 2010

Profils

Pierre-André TILLEY

Patrice GAUBERT

Yann LE GAL

Coordination et textes

Lucien MORAREAU



# Historique des profils en couleurs (colour profiles)

L'histoire des profils en couleurs est liée à celle des maquettes en plastique dont elle a été une conséquence directe. C'est vers la fin des années 1940 qu'apparurent en Grande Bretagne les premières maquettes en plastique injecté. Il ne s'agissait encore que de modèles de véhicules terrestres et de bateaux et il faudra attendre 1953 pour que la firme Airfix propose enfin une maquette d'avion. Il s'agissait en l'occurrence de celle du légendaire Supermarine Spitfire dont les ventes connurent un succès immédiat. Cette première production fut rapidement suivie par d'autres modèles tout aussi prestigieux (Hurricane, Messerschmitt BF-109, Curtiss Hawk, etc.) qui connurent le même engouement.

Ces maquettes ou « kits » en anglais, étaient alors présentées en sachets transparents et, bien que respectant les formes générales de l'appareil représenté, elles comportaient un minimum de pièces plus ou moins bien moulées. Ces « kits » étaient en général, mais pas toujours, proposés avec une petite feuille de décalcomanies sommaires portant cocardes, marques, etc. d'un appareil donné.

Paradoxalement, l'assemblage de ces maquettes qui, à l'origine, n'étaient considérées que comme des jouets pour enfants, devint rapidement un loisir d'adultes. Les « kits » devinrent de plus en plus sophistiqués et, en parallèle, les amateurs devinrent de plus en plus difficiles, ne se contentant souvent plus de la décoration proposée, voir imposée, par les fabricants. C'est alors que naquirent les « profils » en couleurs. On vit ainsi fleurir dans les magazines de maquettisme d'abord puis d'aviation en général, des pages entières de ces dessins, proposant aux maquettistes chevronnés, des alternatives de décorations. En parallèle, on vit aussi apparaître des planches de décalcomanies vendues individuellement, souvent d'une incroyable précision, permettant la réalisation de multiples variantes d'un même type d'appareil.

Ces premiers profils, réalisés à la main, étaient plutôt approximatifs, surtout en ce qui concerne les couleurs. Puis, au fil des années, avec la découverte des textes originaux régissant la peinture des avions de combat, les décors devinrent de plus en plus proches de la vérité historique.

Dans les années 1990, l'apparition de l'informatique domestique donna une toute autre orientation à ce qui était devenu un art. Outre l'évolution incessante en qualité et performances du matériel, des applications informatiques de plus en plus poussées furent rendues disponibles. Certes, ces outils n'avaient pas été développés pour le seul profit des dessinateurs de profils, mais ces derniers surent les utiliser avec bonheur avec souvent des résultats surprenants de détails et de précision.

Au-delà du but initial de ces images qui était de fournir une aide aux maquettistes et par là même de favoriser les ventes de maquettes, elles commencèrent à être utilisées pour illustrer des ouvrages plus généralistes tels que des monographies d'appareils ou des historiques d'unités. Et, au fil des ans, elles sont même devenues incontournables. Ne dérogeant pas à cette règle, depuis plus de 15 ans, l'ARDHAN a fait appel à ces profils pour illustrer bon nombre de ses publications au point d'en avoir fait réaliser plus de 200, relatifs à toutes les époques et dus, pour la majorité d'entre eux, à l'immense talent de Pierre André Tilley.

Devant le nombre important de profils existant déjà, les réunir en un seul ouvrage et les publier, juste « pour le plaisir des yeux » était un développement logique. Cependant, beaucoup d'appareils n'avaient pas encore fait l'objet de profils et il fallut combler ce vide. Pierre Tilley s'est donc remis à la tâche derrière son écran mais, devant l'ampleur du travail à accomplir, nous avons du faire appel à d'autres artistes et c'est ainsi que Patrice Gaubert, puis Yann Le Gal, tous deux anciens pilotes par ailleurs, ont rejoint les rangs.

L'ARDHAN est aujourd'hui fière de proposer à ses lecteurs le résultat final de ce qui, pendant plus de trois ans, fut un véritable travail d'équipe.

PROJET  
© ARDHAN

# Chapitre I (1910-1914)

## Naissance de l'Aéronautique maritime

### Premiers appareils

### Situation à l'entrée en guerre

C'est donc en 1910 que la Marine française commence à s'intéresser à l'aviation et cet intérêt va se concrétiser par l'achat d'un premier appareil, un biplan Maurice Farman terrestre qui sera livré le 26 décembre.

Ce n'est cependant qu'en 1912 que la toute jeune aviation maritime va recevoir ses premiers hydravions, un Voisin « canard » tout d'abord, suivi par un Henry Farman puis un autre Voisin, mais de type conventionnel.

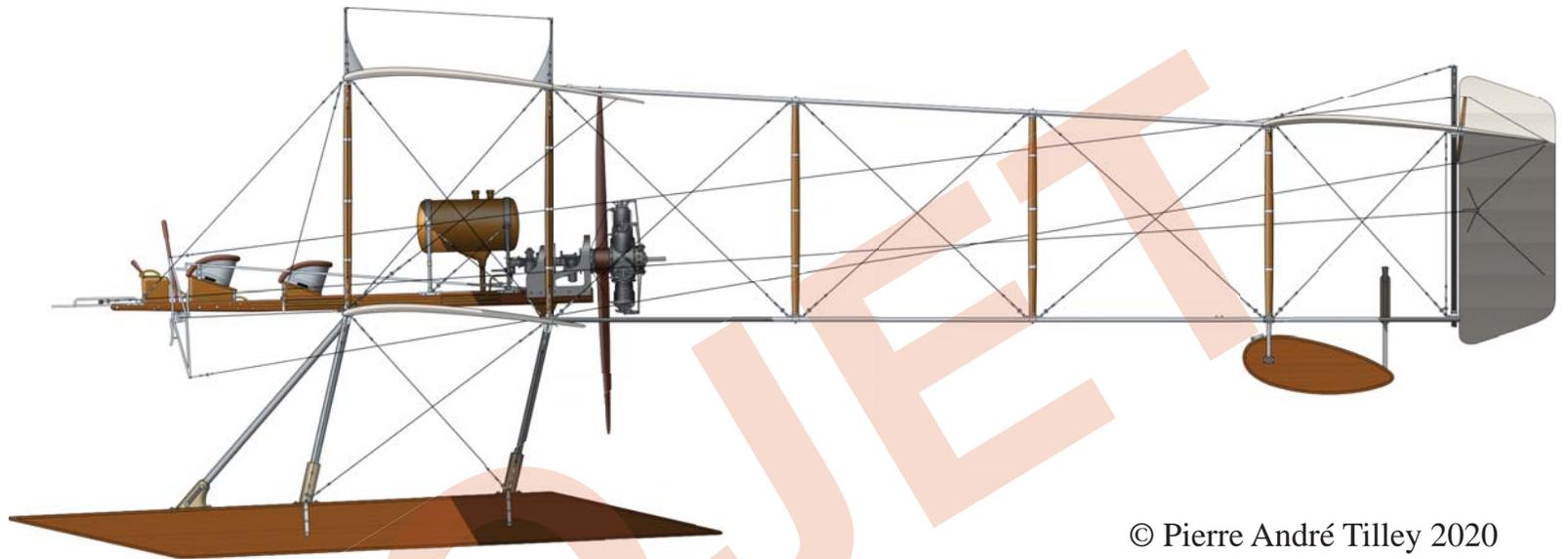
D'autres commandes vont suivre. Les appareils achetés aux constructeurs Breguet, Caudron, Farman, Nieuport et Voisin et mis en service vont surtout permettre d'étudier une doctrine d'emploi pour cette nouvelle composante de notre Marine. Des exercices combinés navires/aéronefs commencent à être organisés et, en mai 1914, ce ne sont pas moins d'une dizaine d'hydravions, basés en métropole, en Tunisie et sur la *Foudre*, qui vont participer à de grandes manœuvres navales qui se déroulent en Méditerranée et qui seront les dernières du temps de paix.

En août 1914, au début des hostilités avec l'Allemagne et l'Empire Austro-hongrois, ce sont un peu plus d'une vingtaine d'aéronefs de types divers que la Marine a mis en service mais dont une douzaine seulement est utilisable.

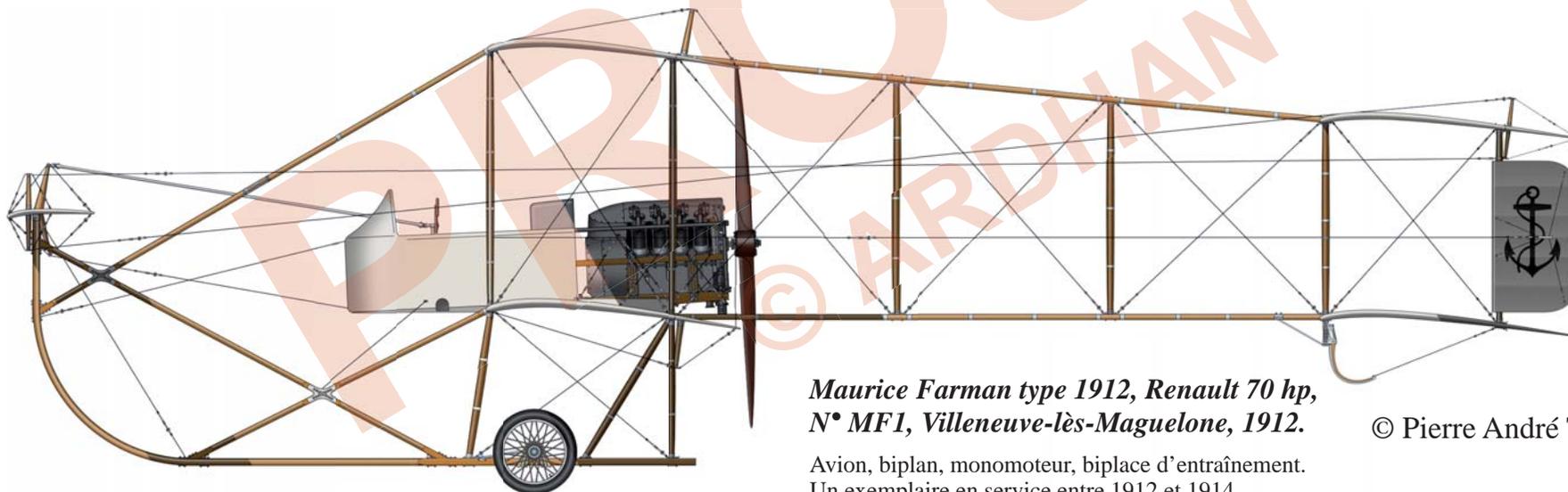
**Henry Farman type 1912,  
N° HF1, Gnome 70 hp,  
CAM de Fréjus-Saint-  
Raphaël, 1912.**

Avion puis hydravion à flotteurs,  
biplan, monomoteur, biplace  
d'entraînement. Deux exemplaires  
en service de 1912 à 1914.

**Unité utilisatrice :** CAM de  
Fréjus-Saint-Raphaël



© Pierre André Tilley 2020

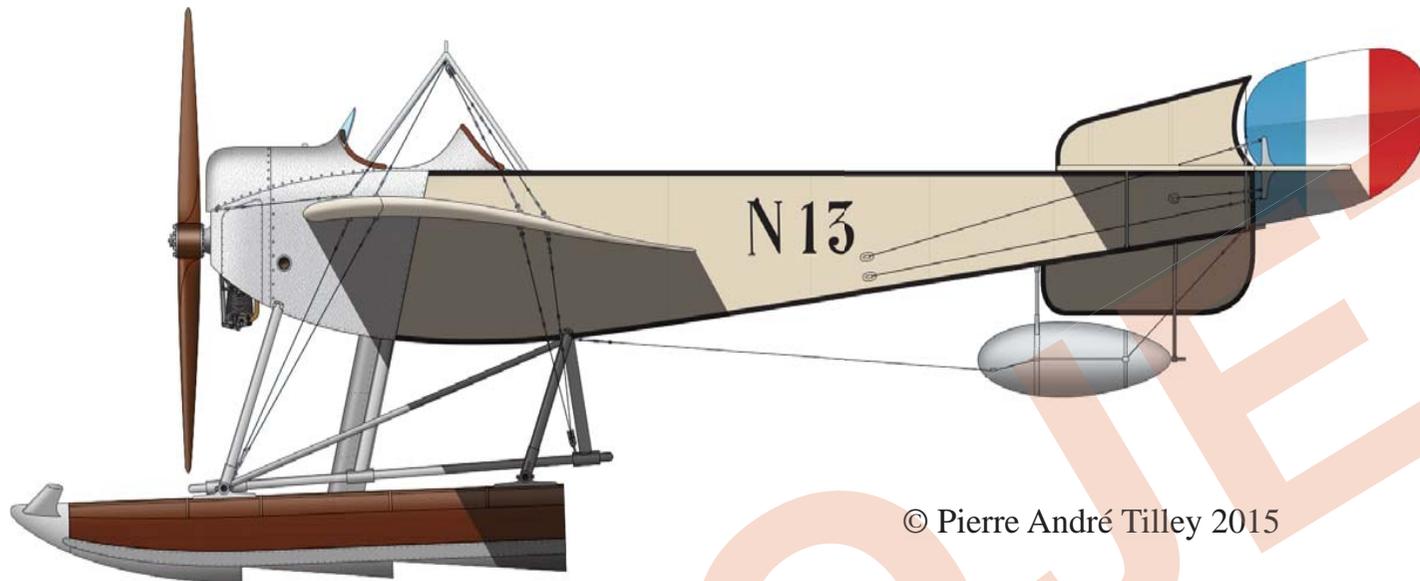


**Maurice Farman type 1912, Renault 70 hp,  
N° MF1, Villeneuve-lès-Maguelone, 1912.**

Avion, biplan, monomoteur, biplace d'entraînement.  
Un exemplaire en service entre 1912 et 1914.

**Unités utilisatrices :** CAM de Villeneuve-lès-  
Maguelone et de Fréjus-Saint-Raphaël.

© Pierre André Tilley 2020



© Pierre André Tilley 2015

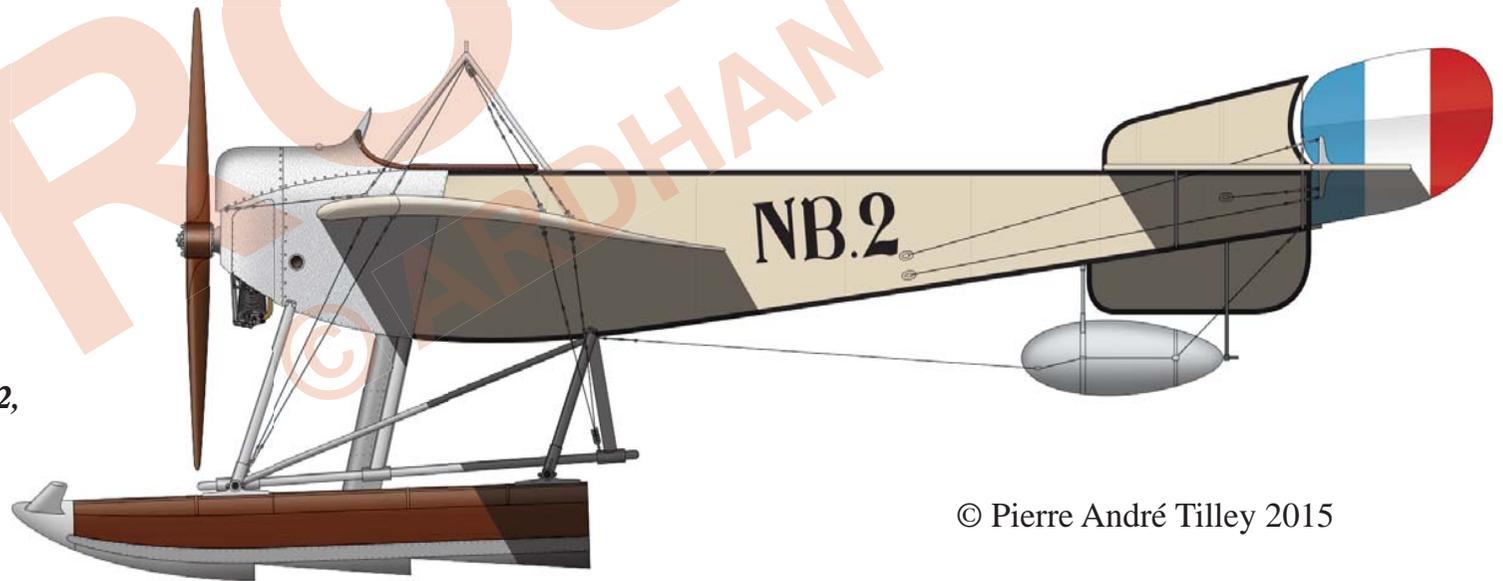
*Nieuport 80 hp Le Rhône, N° N13, CAM de Port-Saïd, 1915.*

Hydravion à flotteurs, monoplan, monomoteur, biplace d'éclairage et de reconnaissance. 20 exemplaires en service de 1914 à 1917.

**Unités utilisatrices :** CAM, Escadrilles ou PC d'Argostoli, Brindisi, Fréjus-Saint-Raphaël, Nice et Port-Saïd.

Dans cette dernière unité, les Nieuport furent ponctuellement embarqués sur les transports *Anne Rickmers* et *Rabenfels* et les croiseurs *Montcalm*, *HMS Doris*, *HMS Minerva* et *HMS Hardinge*

*Nieuport 80 hp Le Rhône, N° NB.2, CAM de Port-Saïd, 1915.*



© Pierre André Tilley 2015