



Collection
d'essais
photographiques

Le camouflage
« L'essentiel est
invisible pour
les yeux. »



Rénald Fortier
*Conservateur,
Histoire de l'aviation
Musée national de l'aviation*

© Musée national de l'aviation 1999



National Aviation
Museum

Musée national
de l'aviation

Canada

Le camouflage

« L'essentiel est invisible pour les yeux. »

Magie et camouflage, deux arts très similaires où tout n'est qu'illusion. Un objet, une armée disparaissent. Le sort du monde se joue dans une arène où « l'essentiel est invisible pour les yeux ».

Le camouflage, de même que l'aviation militaire, voit le jour durant la Première Guerre mondiale. Dès 1914, les premiers équipages vont observer ce qui se passe « en face ». Leurs appareils, lents et fragiles, ne sont pas camouflés; peu de gens en voient vraiment le besoin. Les premiers appareils militaires sont de couleur jaunâtre, tout comme les avions d'avant-guerre, car ils ne sont protégés que par quelques couches d'enduits et de vernis transparents appliqués sur le coton ou le lin qui recouvre la légère structure de bois. Le délicat monoplan McDowall exposé au Musée national de l'aviation, à Ottawa, illustre fort bien cette époque héroïque des faucheurs de marguerites.



Monoplan McDowall (MNA)

Il va de soi qu'une fois en vol, ou même au sol, ces premiers avions militaires deviennent clairement visibles lorsqu'ils survolent les forêts et la boue des tranchées. Dès 1916, l'entrée en service d'avions de chasse plus efficaces de même que les raids de plus en plus nombreux contre les bases provoquent des pertes telles que, d'un côté comme de l'autre, des chercheurs doivent finalement élaborer divers types de camouflage qui vont permettre aux appareils de se confondre avec le paysage.

En Grande-Bretagne, une société d'État, la Royal Aircraft Factory, amorce les travaux dès 1913 afin de trouver le pigment qui protégerait le mieux la toile des avions des effets destructeurs des rayons ultraviolets émis par le soleil. Les travaux donnent lieu à une série d'essais sur des enduits protecteurs (*protective covering* ou PC).



Spad 7 (MNA)

C'est l'enduit que l'on appelle « PC-10 », adopté en avril 1916, qui répond le mieux aux exigences de protection et de camouflage des appareils. Selon les enduits, les proportions et les tons utilisés, le PC-10 varie d'un ocre verdâtre à un magnifique brun chocolat. Deux avions de chasse célèbres, en montre au Musée national de l'aviation, arborent ce camouflage monochrome typiquement britannique : le Spad 7, de même que le Sopwith Snipe.

La solution allemande à ce problème de camouflage diffère sensiblement. L'aviation militaire allemande utilise tout d'abord deux ou trois teintes, appliquées de façon à créer des marbrures sur tout l'appareil. Vers la fin de 1916, l'Allemagne introduit un système fondé sur un tissu imprimé portant un camouflage polygonal à quatre ou cinq tons, parfois plus. Une telle approche permet de faire l'économie du poids de la peinture et du temps nécessaire pour l'appliquer sur les avions. On peut voir au Musée une version nocturne de ce camouflage polygonal, portée par le bombardier moyen bimoteur A.E.G. G.IV.



Sopwith Snipe (MNA)

Comme les appareils sont très souvent recouverts de bois ou, parfois, d'alliages légers, les techniciens allemands mettent au point de nouveaux camouflages peints qui altèrent la silhouette des appareils et les rendent difficiles à distinguer. Ces camouflages utilisent de trois à cinq tons, souvent très proches de ceux se trouvant sur les toiles imprimées. Tout cela peut sembler simple mais, sur les terrains près du front, la théorie doit souvent céder le pas à l'improvisation. L'identification des motifs par les spécialistes s'en trouve compliquée d'autant.



A.E.G. G.IV (MNA)



Hawker Hind (MNA)



Hawker Hurricane XII (MNA)

À la fin du conflit, les forces aériennes alliées abandonnent vite le camouflage. Durant les années 1920 et jusqu'au début des années 1930, leurs avions de combat portent souvent une peinture argentée. Le magnifique bombardier léger Hawker Hind du Musée laisse entrevoir ce à quoi ressemblait cet âge d'or de l'aviation.

L'arrivée au pouvoir de Hitler en 1933 et la renaissance d'une armée de l'air allemande provoquent un changement d'attitude. Il faut rééquiper les unités de la Royal Air Force (RAF) de nouveaux avions que l'on doit évidemment dissimuler. Pour ce faire, la RAF utilise tout d'abord un camouflage brisant à deux tons, terre de sienne et vert foncé, appliqués de façon à créer de grandes taches aux contours sinueux. Le dessous des appareils reçoit quelques couches d'un bleu clair verdâtre ou d'un noir mat, s'il s'agit d'un bombardier de nuit. Une version de ce camouflage diurne protège un des appareils les mieux connus du Musée, le Hawker Hurricane.

Certains changements surviennent en 1941, au moment où la RAF amorce son offensive contre l'Allemagne et les territoires occupés. De nouvelles combinaisons de teintes font leur apparition sur les avions volant le jour : gris océan et vert foncé d'une part, gris ardoise foncé et gris océan très foncé d'autre part. Ces nouveaux camouflages offrent une protection accrue aux appareils qui survolent de plus en plus la Manche. Le de Havilland Mosquito et le North American Mustang, en montre au Musée, arborent un tel camouflage à deux tons, gris océan et vert foncé.



De Havilland Mosquito XX (MNA)



North American Mustang IV (MNA)



Avro Lancaster X (MNA)

Pour protéger ses bombardiers de nuit, la RAF augmente graduellement la surface couverte par le noir mat. Ainsi, seules les surfaces supérieures de l'énorme quadrimoteur Avro Lancaster exposé au Musée portent encore les tons vert et terre de sienne du début du conflit.

De façon générale, l'armée de l'air allemande, la Luftwaffe, utilise le même type de camouflage brisant à deux tons pratiquement jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Ces teintes varient toutefois selon les rôles et la période : gris vert et gris violet, ou vert foncé et gris violet à partir de 1944, pour les chasseurs et vert foncé et vert noirâtre pour les bombardiers. Le pourtour des grandes taches demeure très souvent angulaire et les parties inférieures sont bleu clair. Sur certains avions de chasse en service en 1940-1941, le bleu clair recouvre aussi les côtés du fuselage. De petites taches vertes aux contours irréguliers viennent alors compléter le camouflage. Divers appareils, par exemple le Messerschmitt Me 163B Komet exposé au Musée, reçoivent une peinture qui leur est propre.



Messerschmitt Me 163B Komet (MNA)



Canadair Sabre 6 (MNA)

La fin des hostilités annonce un retour aux décorations colorées qui ne constituent certes pas un camouflage. Pour les unités canadiennes stationnées en Europe depuis le début des années 1950, les circonstances sont quelque peu différentes; la discrétion l'emporte sur le tape-à-l'oeil. Le camouflage deux tons gris océan et vert foncé du fameux Canadair Sabre en montre au Musée offre à cet égard un contraste saisissant avec le fini métallique de son illustre voisin, le Lockheed F-104 Starfighter.

De nos jours et malgré l'apparition des premiers avions furtifs, la mise au point de camouflages efficaces préoccupe toujours les forces aériennes du monde entier. Pour s'en convaincre, il suffit de jeter un coup d'oeil sur un McDonnell Douglas CF-18 des Forces canadiennes.



Lockheed F-104A Starfighter (MNA)