

Les drapeaux de service et les cocardes des forces aériennes des armées de l'ancien Traité de Varsovie

Jirí Tenora

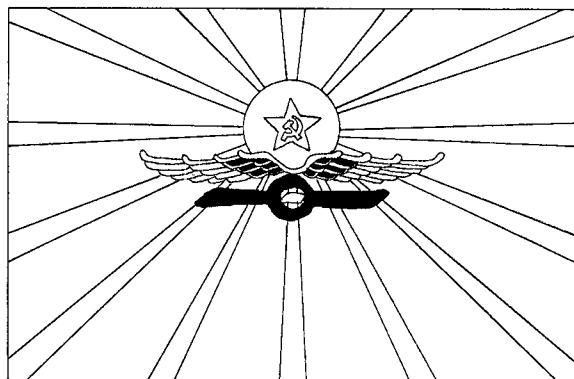


Fig. 1. Urss: Drapeau des forces armées aériennes de l'armée soviétique § 29-08-1924 2:3.

Géométrie: Le centre du disque (représentant un soleil) se trouve sur l'axe transversal un tiers du bord supérieur. Son diamètre comporte $1/4$ du guindant, le rayon de l'étoile correspond à $2/3$ du rayon du disque. 14 rayons sortent du soleil, leur épaisseur au niveau du disque est de $1/24$, au bord du drapeau de $1/12$ du guindant. Leur position: 4 sont dirigés vers les coins, 2 sont posés sur l'axe longitudinal, 2 sur l'axe transversal, les autres sont situés entre eux. Les rayons de l'anneau central mesure $1/16$ du battant mesuré du centre. La largeur maximum d'une pale est de $3/4$ du rayon de l'anneau. Les ailes reposent sur l'anneau, leur écart correspond à 7 rayons du disque central.

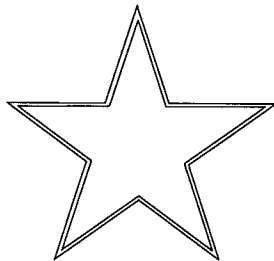


Fig. 2. Urss: Marque de nationalité. R/W

Si le grand public ne se doute pas du tout qu'il y aurait des drapeaux servant uniquement à l'aviation, les initiés par contre le savent parfaitement. Il n'est donc pas nécessaire d'expliquer ici la sphère des problèmes les concernant. Cela vaut également pour les marques nationales d'avions.

Quant aux forces aériennes des armées du Traité de Varsovie, elles se servaient de drapeaux spéciaux comme en Union soviétique, en Pologne (où il y en avait même deux) et en Tchécoslovaquie. Dans les autres pays, c'était ou bien le drapeau de l'armée, ainsi en RDA, ou le drapeau national, comme en Hongrie, en Roumanie et en Bulgarie qui remplissait la fonction de drapeaux des forces aériennes.

Les marques de distinction pour avions et hélicoptères tiraient leur origine des couleurs nationales (en Pologne, en Roumanie à partir de 1984, en Bulgarie jusqu'en 1950, en Hongrie jusqu'en 1949), du drapeau national (en Tchécoslovaquie et en RDA), de l'emblème de l'armée (en Union soviétique) ou du modèle soviétique complété de couleurs nationales (en Hongrie à partir de 1949, en Bulgarie à partir de 1950 et en Roumanie jusqu'en 1984).

Le drapeau des forces aériennes de l'armée soviétique n'est pas seulement le symbole

militaire le plus ancien de l'Union soviétique mais aussi un des plus anciens du monde (fig. 1). Il a été créé par la résolution commune du Comité exécutif central et du Conseil des commissaires du peuple de l'Urss le 29 août 1924 sous le nom de drapeau d'aéroport des divisions et unités aériennes. On reconnaît sans grand effort l'affinité avec le pavillon de la marine de guerre des années 1924-1935. Ici aussi, en effet, on trouve le soleil et ses rayons ainsi que l'étoile rouge chargée de marteau et de faucille empruntés aux armoires d'Etat. L'auteur du drapeau n'a choisi que d'autres couleurs. Le bleu clair rappelle le ciel et symbolise ainsi l'aviation. Au milieu du drapeau se trouvent en traits noirs et blancs d'autres attributs de l'aviation - une hélice et une paire d'ailes d'oiseau. Au début, le drapeau était muni au battant de franges d'or, caractéristiques pour les couleurs régimentaires. On voulait par là souligner son usage plutôt solennel, par exemple lors des parades militaires ou des exhibitions d'avions. Après la 2^{me} guerre mondiale, la pratique d'omettre les franges l'emporta peu à peu, pour mieux faire apparaître qu'il ne s'agit que d'un simple drapeau de service.

Les avions militaires soviétiques, tous de construction et de production du pays, portent comme signe distinctif sur la surface des ailes, le fuselage et le gouvernail de direction une étoile

rouge bordée d'une ligne blanche -le symbole de l'Union soviétique et tout spécialement de son armée. Pour le simplifier, l'emblème ne porte ni marteau ni faucille (fig. 2).

Le symbole des forces aériennes de la Pologne jouissant de la tradition la plus ancienne - c'est le "szachownica", l'échiquier. C'est la marque distinctive des aéronefs de l'armée polonaise. Ce symbole est composé de quatre champs, rouge et blanc en haut, blanc et rouge en bas, bordés de l'un à l'autre. La forme et la composition en sont telles qu'une erreur d'identification est exclue. C'est donc une marque distinctive par excellence.

Les forces aériennes polonaises doivent cette marque au chef de l'aviation du ministère des Affaires aériennes, le pilote lieutenant-colonel Hipolit Lossowski. Parmi les différentes marques personnelles, il s'est laissé inspirer par celle du lieutenant Stefan Stec (fig. 3). C'était un échiquier blanc et rouge, bordé de l'un à l'autre. L'ordre N° 38 de l'État-major de l'armée polonaise du 1er décembre 1918 stipulait: "Les avions de l'armée polonaise seront munis aux emplacements jusque-là habituels d'une marque carrée, grande de 60 cm., divisée en quatre carrés égaux. Le champ senestre en haut et dextre en bas seront carminés, les autres blancs" (fig. 4). Il n'est pas clair pour quelle raison le graveur militaire, le lieutenant Alfred Guertler, a

composé les couleurs d'une autre façon. La question restera probablement pour toujours sans réponse. En effet, son dessin donna aux couleurs polonaises un sens renversé: à la place de blanc-rouge, rouge-blanc. Était-ce une erreur, une interprétation non héraldique de la description? Le français distingue les notions de gauche au sens bourgeoise du mot et dextre au sens héraldique du mot, pour dire la même chose. Une erreur est donc exclue. Pas pour le polonais qui n'a pour gauche et sinistre qu'un seul mot.

La disposition des couleurs resta dès lors inchangée, même si la marque elle-même connut deux légères modifications: en 1920, elle fut complétée d'une bordure et le 24 novembre 1937, la largeur de la bordure fut définie d'une façon exacte. Le rapport du bord au côté du champ est dès lors de 1:5 (fig. 5). Depuis 1937, la marque ne subit aucun changement ultérieur.

Les avions polonais en action sur les divers champs de bataille de la 2me. guerre mondiale portaient l'échiquier à côté de la marque de distinction du pays allié. Au début, c'était la cocarde française bleu-blanc-rouge, après la défaite de la France, la cocarde britannique rouge-(blanc)-bleu. à partir de 1943, les pilotes polonais se battaient également sur le front soviétique contre les Allemands. Leurs avions montraient à côté de l'échiquier l'étoile rouge des forces armées



Fig. 3. Pologne: Marque personnelle du lieutenant Stec alors qu'il servait encore dans l'aviation austro-hongroise. A côté de l'échiquier, on reconnaît une rose des vents blanc-gris-noire et l'initiale S gris.

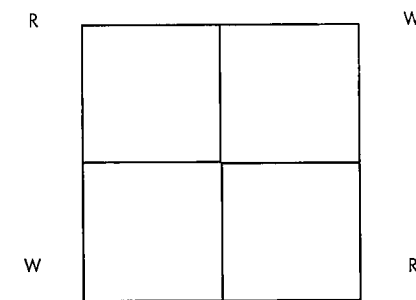


Fig. 4. Pologne: Première marque officielle -un échiquier tout simple, couleur amarante.

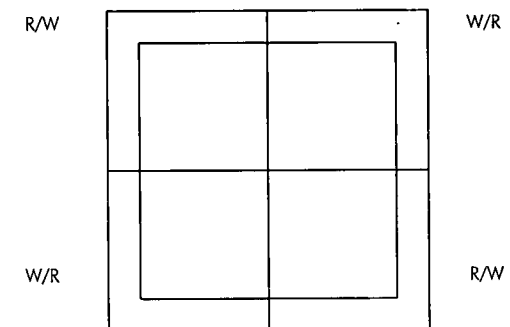


Fig. 5. Pologne: La 2me. marque complétée du bord (1920) et la 3me. (1937) dont le bord fut défini d'une façon exacte, à savoir bordure: côté = 1:5.

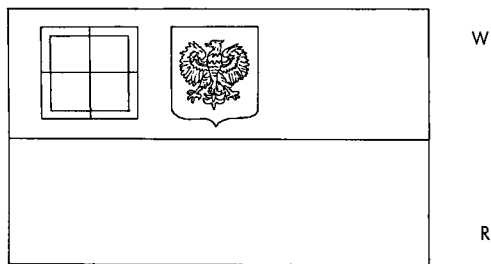


Fig. 6. Pologne: Drapeau des aéroports et des ballons, § 01-03-1930 10:21 (queue d'aronde), § 24-11-1937 5:8, 09-11-1955, § 10-12-1959 5:8.

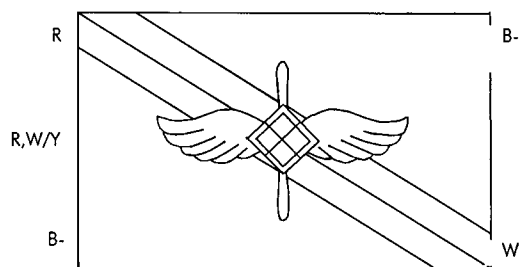


Fig. 7. Pologne: Drapeau des forces armées aériennes, § 09-11-1955 5:8, 10-12-1959. La géométrie exacte n'est pas connue.

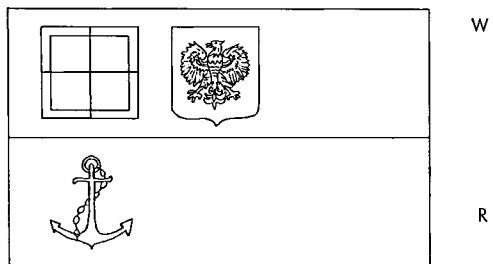


Fig. 8. Pologne: Drapeau (pavillon) des forces armées aériennes de la marine de guerre, § 10-12-1959 5:8

soviétiques.

L'aviation militaire polonaise déploie deux drapeaux de service: un pour les unités de terre, l'autre pour les unités navales. Le décret du Président de la république du 1er mars 1930 introduisit le drapeau des aéroports et des ballons (fig. 6). C'était à proprement parler le pavillon de guerre complété du symbole de l'aviation. Entre les armoires d'Etat disposées au milieu de la bande supérieure et le bord à la hampe se trouvait l'échiquier. Le battant était découpé en queue d'aronde. Le rapport du guidant au battant était de 10:21. En 1937, le 24 novembre précisément, le drapeau fut légèrement modifié, les pointes du battant furent supprimées ce qui réduisit les proportions à 5:8.

L'innovation de 1955 s'avéra éphémère. Dans le laps de temps de quatre ans, les forces armées aériennes déployaient un autre drapeau de service (fig. 7). Le Conseil d'Etat -le chef d'Etat collectif- introduisit en vertu du décret du 9 novembre 1955 un drapeau qui, toutefois, se heurta à l'incompréhension et au refus de la troupe. Même s'il était du point de vue esthétique très bien réussi, il ne respectait pas les traditions militaires. Il était bleu clair et divisé par une bande descendante blanc et rouge. Le milieu était chargé de l'échiquier posé sur une pointe et orné latéralement d'ailes jaunes, verticalement d'une

hélice de la même couleur. Le 10 décembre 1959, le Conseil d'Etat était bien forcé de renouveler le drapeau dans sa forme de 1937.

La même loi introduisit un drapeau tout à fait nouveau, le drapeau des forces aériennes de la marine de guerre. A part l'échiquier et les armes d'Etat sur la laize blanche, il porte une ancre blanche munie d'une amarre (d'une chaîne) noire sur la laize rouge (fig. 8).

Le drapeau des forces aériennes hissé à un aéroport annonce l'exécution de vols d'exercice. On peut le voir déployé également à l'occasion de festivités de toute sorte, des visites officielles, de la fête nationale, du jour de l'armée polonaise, du jour des forces aériennes polonaises, de la fête de l'unité militaire locale et lors des exhibitions d'avions.

L'échiquier a trouvé dans le symbolisme militaire une place bien affermie. Il représente la fierté nationale et les meilleures traditions des pilotes militaires. Foncièrement nationaux, sans rapport avec le symbolisme communiste, il n'y a aucun doute que drapeaux et marque persévéreront dans leur fontion.

L'exposition aéronautique et astronautique du Musée militaire tchécoslovaque situé à Prague-Kbely montre une large gamme d'avions et d'appareillages militaires allant des débuts de la

république jusqu'à l'époque actuelle. On peut aussi y passer en revue l'évolution des drapeaux de l'aviation militaire et des marques nationales.

Une cocarde aux couleurs nationales -une solution très populaire il y a 70 ans aussi bien que de nos jours- représentait pendant à peine un mois, du 1^{er} au 27 novembre 1918 la première version de la marque en forme de cercles concentriques rouge-bleu-blanc bordés rouge. Fig. 9. A partir du 27 novembre 1918 jusqu'en 1919, on marquait les ailes de bandes obliques blanc-bleu-rouge. Depuis 1920 au 27 décembre 1921, la cocarde était blanc-bleu-rouge (fig. 10). Les couleurs nationales tchécoslovaques n'ont été définies qu'au mois de mars 1920. Les marques d'avions n'étaient jusque-là que diverses formes d'improvisation, de tâtonnement, de recherche. Il est probable qu'encore en 1920, l'ordre des couleurs n'avait pas pris une place stable dans les esprits, il est possible que le triangle à la hampe éveillait l'impression qu'il convenait que le bleu soit au milieu. Qui peut l'affirmer aujourd'hui?

Pour rehausser l'effet de discernement, on choisit le 27 décembre 1921 tout simplement l'image du drapeau national (fig. 11).

Ce n'est qu'en décembre 1926 que la meilleure solution fut trouvée (fig. 12). Son originalité réside en ce que les couleurs ne soient plus disposées en cercles concentriques comme le

montre le modèle classique de la cocarde, mais en secteurs égaux d'un disque. On peut dire que cette marque nationale représente le drapeau national en forme de disque. C'est la raison pour laquelle le secteur bleu doit toujours être disposé dans la direction du vol, exactement comme un drapeau flotterait au vent. La plupart du temps, la marque est munie d'une bordure bleue. Comme l'échiquier polonais, la marque de distinction des avions militaires tchécoslovaques n'étant pas troublée de symbolisme communiste, gardera intacte sa forme aussi dans l'avenir.

A cette occasion retenons encore une marque de portée historique -celle des avions durant le soulèvement national slovaque de 1944. Le but déclaré -une Slovaquie libre dans une Tchécoslovaquie libre- trouva son expression dans la cocarde tchécoslovaque complétée des armes slovaques, une croix patriarcale blanche sur un mont à trois coupeaux esquissé en trait noir (fig. 13).

"L'air, c'est notre mer" affirment les Tchécoslovaques puisqu'ils n'ont aucun accès direct à la mer et par conséquent ne disposent d'aucune marine de guerre (sans compter les bateaux des troupes de couverture de Danube). C'est sûrement la raison pour laquelle les forces aériennes jouissent de la considération générale.

Fait peu connu, les Tchécoslovaques

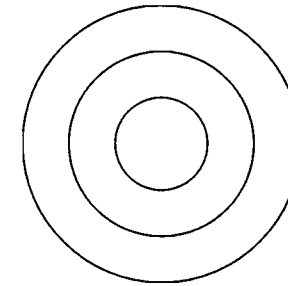


Fig. 9. Tchécoslovaquie: Cocarde R-B-W, 01-11-1918 à 27-11-1918.

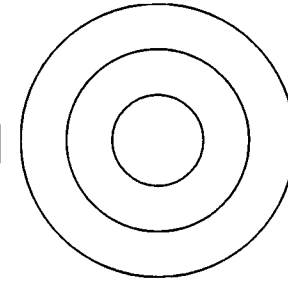


Fig. 10. Tchécoslovaquie: Cocarde W-B-R, 27-11-1918 à 27-12-1921.

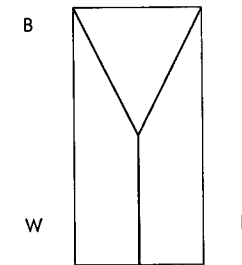


Fig. 11. Tchécoslovaquie: Marque de nationalité en forme de drapeau national, 27-12-1921 à décembre 1926.

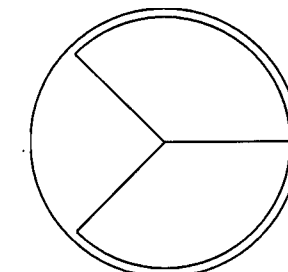


Fig. 12. Tchécoslovaquie: Cocarde actuelle à partir de décembre 1926.

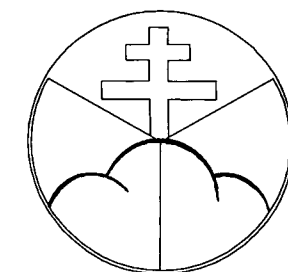


Fig. 13. Tchécoslovaquie: Cocarde des avions lors du soulèvement national slovaque de 1944 -combinaison de la cocarde tchécoslovaque et des armes slovaques.

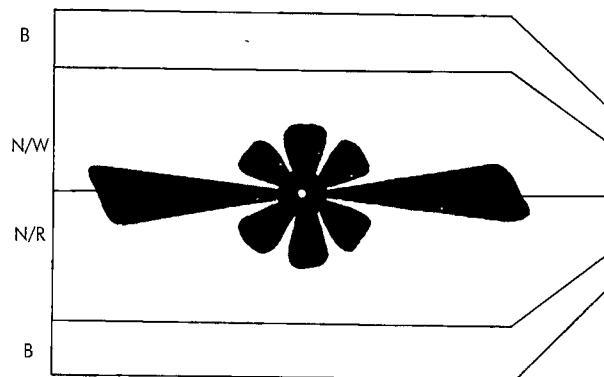


Fig. 14. Tchécoslovaquie: Drapeau de 1918 des aviateurs tchécoslovaques intégrés alors dans l'armée française.

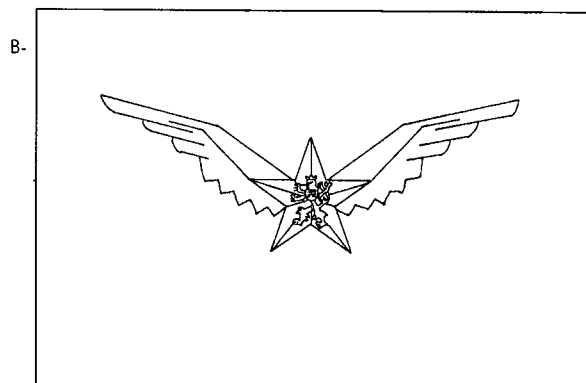


Fig. 15. Tchécoslovaquie: Drapeau des forces armées aériennes, 1950 2:3,

combattaient pendant la première guerre mondiale sur le front français non seulement comme fantassins, mais aussi dans les rangs de l'aviation. L'aviateur le plus célèbre était le Slovaque Milan R. Štefánik, général français, un des fondateurs de la Tchécoslovaquie. Il créa même un drapeau pour l'aviation tchécoslovaque faisant alors partie de l'armée française. Datant de la dernière année de guerre, de 1918, il devrait appartenir aux drapeaux les plus anciens du monde de ce genre (fig. 14). On y reconnaît les couleurs tchèques blanc-rouge bordées du bleu slovaque et chargées des symboles de l'aviation -un moteur et une hélice en noir.

Il a fallu attendre jusqu'en 1950 pour que le drapeau des forces aériennes voie le jour. Sa fonction ressortait de sa configuration. (fig. 15). Le fond bleu clair portait au centre une étoile rouge nuancée rouge foncé, bordée jaune, chargée de l'animal héraldique contemporain, le lion blanc de Bohême à queue fourchée, armé, lampassé et couronné d'or avec les armes slovaques sur sa poitrine ou, pour être exact, sur son épaule. C'était, à quelques détails près, le même emblème bien connu des vexillologues qui faisait partie du pavillon des bateaux armés de 1955 à 1960. Deux ailes blanches aux contours jaunes ornaient l'étoile en guise de soutiens.

Le changement des armes du 11 juillet

1960 se refléta tout naturellement dans le drapeau de service (fig. 16). Le fond est resté bleu clair, symbole du ciel, de l'aviation, le milieu fut chargé des nouvelles armes, où l'étoile rouge remplaça la couronne royale. Sans se le douter, les communistes ont par là déclaré symboliquement que la Tchécoslovaquie n'était plus un pays indépendant, ce qui correspondait à la réalité. Sous l'écu était placée une paire d'ailes blanches au trait jaune ornée de quatre feuilles de tilleul vertes. On hissait le drapeau à l'occasion des vols d'exercice et des fêtes. Il est à regretter que les dates concernant les symboles tchécoslovaques, en particulier les drapeaux, ne soient pas connues d'une façon plus exacte. Espérons que l'avenir nous le rendra possible.

Comme le drapeau portait les armes périmées, il sera remanié à fond.

Deux cocardes, toutes les deux dérivées du drapeau d'Etat, caractérisaient les aéronefs de l'armée populaire nationale de la RDA. La première, employée après la mise sur pied de l'armée le 1er. mars 1956, était un losange bordé noir deux fois taillé aux couleurs allemandes, les champs étant séparés l'un de l'autre par d'épaisses lignes noires (fig. 17). Chaque champ était muni d'un liséré jaune.

Le changement du drapeau d'Etat de 1959

a eu pour conséquence la modification immédiate de la marque nationale. (fig. 18). On a placé au milieu de la cocarde les armes d'Etat de la RDA fortement simplifiées. La rapport du diamètre des armes d'Etat au côté de l'emblème était de 1:2. La date exacte du changement n'est pas connue.

La cocarde nationale des aéronefs hongrois traversa une évolution marquée par trois modèles. La première fut créée le 14 avril 1948 (fig. 19). C'était un disque rouge chargé d'un triangle blanc au milieu duquel se trouvait un disque vert. Sans aucun doute, les couleurs nationales étaient ordonnées d'une manière fort intéressante. Néanmoins, la marque accusait aussi des désavantages comme l'avenir devait bientôt le montrer. Elle ressemblait trop à la marque du Liban, elle ne soulignait pas assez le nouveau pouvoir politique du pays.

La marque introduite le 15 novembre 1949 montrait une étoile rouge entourée de trois cercles aux couleurs nationales, les pointes de l'étoile touchant le cercle intérieure vert (fig. 20). Sur les ailes, une pointe devait être dirigée dans le sens du vol. Dans un court laps de temps, la pratique mit en évidence que la main du graveur n'a pas été très hereuse. On constata au printemps de 1950 qu'il était difficile, à partir d'une certaine distance, de discerner la marque hongroise de

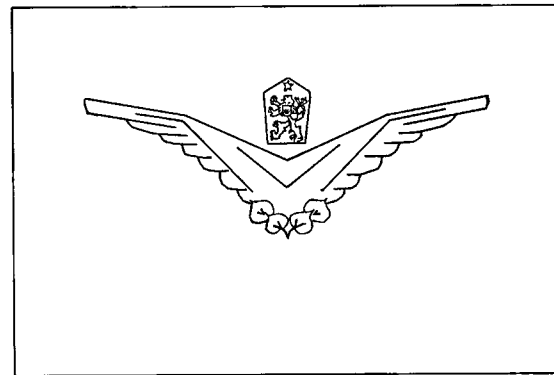


Fig. 16. et celui en usage de 1960 à 1990 (2:3).

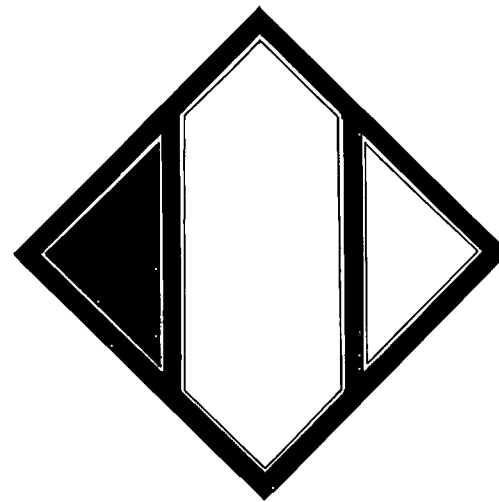


Fig. 17. République démocratique allemande: Cocarde en usage à partir du 01-03-1956 ou plutard,

B-

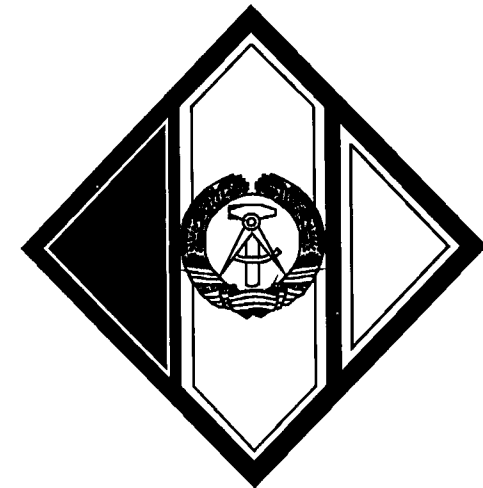


Fig. 18. et celle introduite probablement en octobre 1959. Rapport du diamètre de l'emblème au côté de la marque 1:2. L'armée populaire nationale cessa d'exister le 2 octobre 1990.

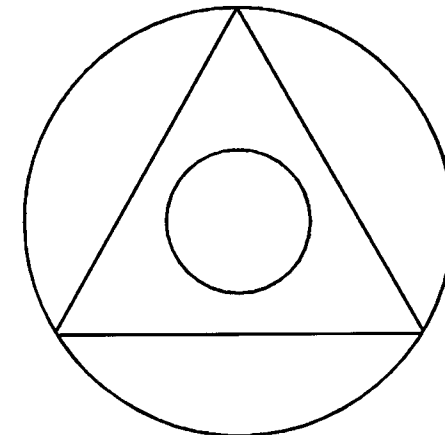


Fig. 19. Hongrie: Cocarde du 14-04-1948,

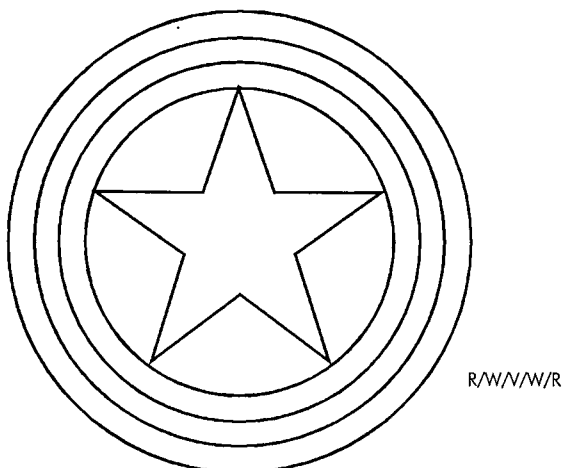


Fig. 20. du 15-11-1949

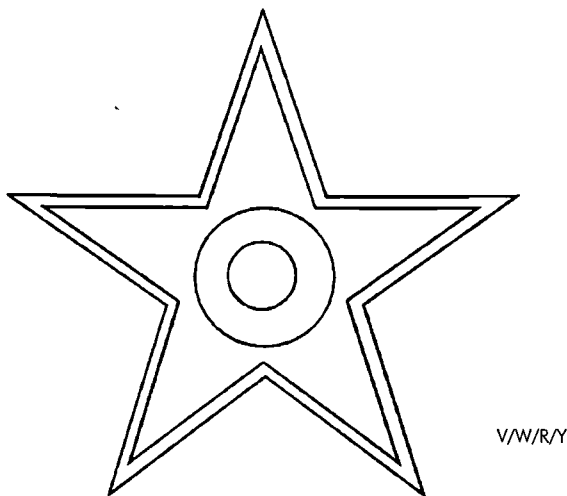


Fig. 21. et du 16-06-1951.

celle de la Yougoslavie, alors ennemie. Les essais d'agrandir l'étoile de sorte qu'elle recouvre partiellement les cercles de la circonférence ne menaient qu'à une ressemblance encore plus frappante.

C'est ainsi que le commandement des forces aériennes se décida pour une dernière modification qui entra en vigueur le 16 juin 1951. (fig. 21). A partir de ce moment, la marque était formée d'une étoile rouge chargée au milieu d'une cocarde blanc-vert. D'habitude, l'étoile était bordée d'une ligne jaune. Dans ce cas aussi, la marque devait être apposée de façon à ce qu'une pointe de l'étoile soit dirigée dans le sens du vol.

Les avions et hélicoptères militaires de la Roumanie sont marqués à partir de septembre 1984 d'une cocarde aux couleurs nationales, c'est-à-dire, énumérées du milieu, bleu, jaune et rouge (fig. 22). Jusq'à cette date, la marque introduite après 1947 rappelait le modèle soviétique puisque c'était une étoile rouge avec des cercles concentriques bleu et jaune au centre. (fig. 23). Le retour à la cocarde classique nationale et l'abandon de l'étoile rouge pourraient paraître bizarres, surtout dans un régime aussi stalinien qu'était la dictature du Conducator. Or, ce fait ne nous étonne pas si l'on considère que même les staliniens pur-sang n'ont jamais digéré l'annexion

de la Bessarabie par les Russes en 1940 et en 1944. Une grande carte murale de la Roumanie au Musée militaire de Bucarest la montrant dans les frontières d'entre deux guerres en est le témoignage le plus éloquant.

La première marque des avions militaires bulgares d'après 1944 était une cocarde rouge-blanc à fasce verte, celle-ci se trouvant toujours parallèle au sens su vol (fig. 24).

Elle fut remplacée par l'ordre N° 579 du ministre de la défense nationale du 14 octobre 1950 (fig. 25). On y stipulait que tous les avions militaires devaient la porter des deux côtés du fuselage, sur la surface inférieure des ailes ainsi que des deux côtés du gouvernail. Elle consistait en une étoile à raies rouges, chargée au centre de cercles concentriques rouge, vert et blanc. L'ordre était à réaliser au plutard jusq'au 20 novembre 1950. En réalité, je n'ai vu que des cocardes rouge-blanc-vert.

La Traité de Varsovie n'existe plus comme groupement de forces militaires. Idéologiquement, il appartient au passé. Les symboles puisés aux traditions nationales resteront intacts, les symboles ne représentant qu'un parti politique échoué disparaîtront dans le meilleur cas dans les archives et les fonds des musées.

Source:

Leonard Ratajczyk et coll.: *Historyczny rodowód polskiego ceremonialu wojskowego*. Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1981.

György Markó: *A magyar katonai repülőgépek felség jelvényei és megkülönbözteti jelzései 1948-1951* (*Hadtörténelmi közlemények N° 1, année XXXIV, 1987*).

Gesetzblatt der DDR, Sonderdruck 751 du 30 avril 1973 et 1014 du 30 novembre 1979.

Informations privées de Oleg Tarnovski, Moscou, des Instituts militaires historiques de Varsovie (K. Sobczak), de Prague (Z. Procházka) et de Sofia (N. Kossachki), de la maison d'édition roumaine *Viata militara Bucarest* (I. Jianu), ainsi que de l'Exposition aéronautique et cosmonautique du Musée militaire tchécoslovaque (J. Janecka).

A. Ziggotto: *Le bandiere dell'aviazione 1-15. Vexilla italica*.

D. v. Leeuwen: *Luchtmachtemblemen en de vlag I-VI. Vexilla nostra*.

Berlin le 2 mai 1991

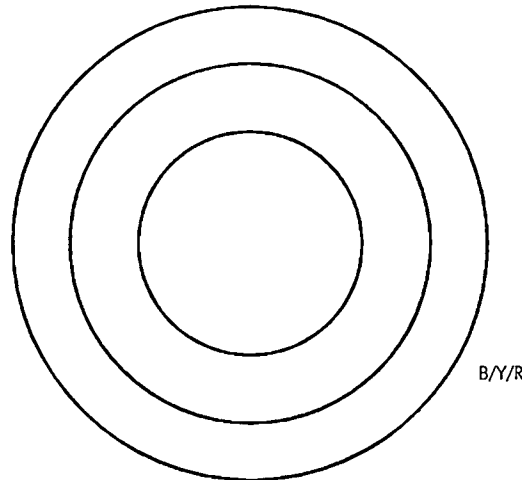


Fig. 22. Roumanie: Cocarde B-Y-R introduite en septembre 1984.

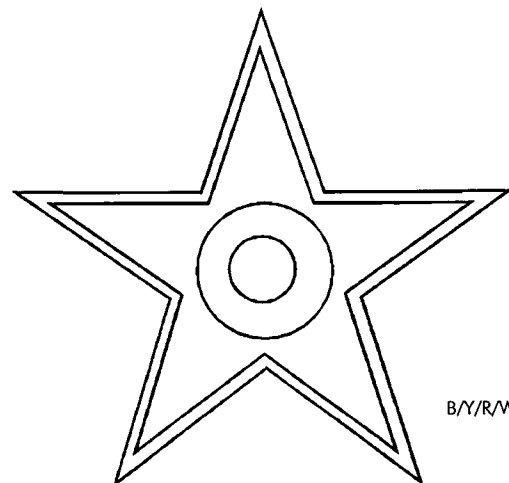


Fig. 23. Roumanie: Marque de nationalité de 1948 à 1984.

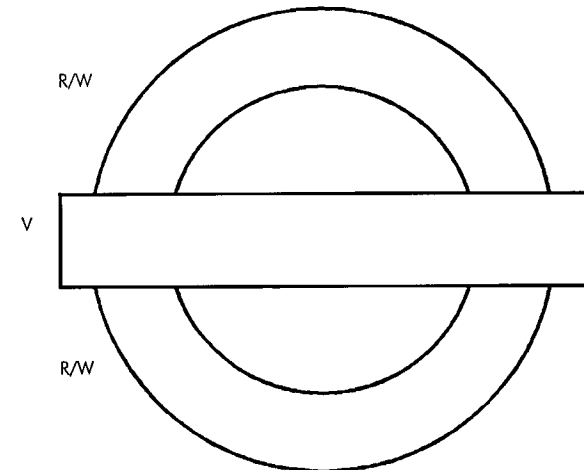


Fig. 24. Bulgarie: Cocarde de 1945 au 20-11-1950.

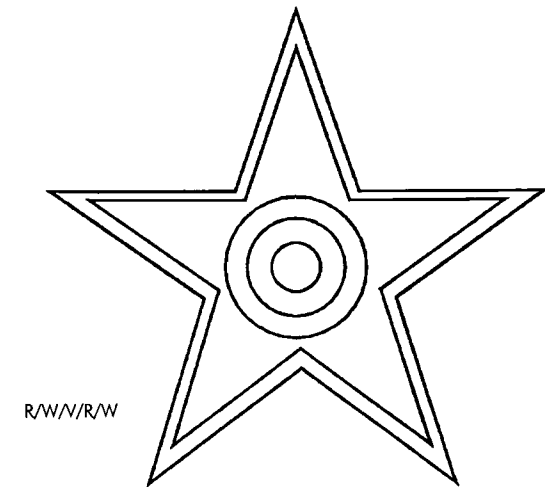


Fig. 25. et à partir du 14-10-1950.