

# КАМУФЛЯЖ И БОРТОВЫЕ ЭМБЛЕМЫ

АВИАТЕХНИКИ СОВЕТСКИХ ВВС

В АФГАНСКОЙ  
КАМПАНИИ

В ЦВЕТЕ  
ВО ВСЕХ ПОДРОБНОСТЯХ



ВИКТОР МАРКОВСКИЙ

ИГОРЬ ПРИХОДЧЕНКО

Война и мы. Авиакolleкция. «Бортовая живопись»

Виктор Марковский

**Камуфляж и бортовые эмблемы  
авиатехники советских  
ВВС в афганской кампании**

«Яуза»

2017

УДК 623.74(47+57)"1979/89"

ББК 68.53

## **Марковский В. Ю.**

Камуфляж и бортовые эмблемы авиатехники советских ВВС в афганской кампании / В. Ю. Марковский — «Яуза», 2017 — (Война и мы. Авиакolleкция. «Бортовая живопись»)

ISBN 978-5-699-99487-8

Афганская война стала не только первым крупномасштабным военным конфликтом нового времени с участием советской военной авиации, но и источником уникального боевого опыта для всех родов ВВС. Впервые после продолжительного послевоенного периода были опробованы новые схемы недавно введенного в советской авиации камуфляжа: на самолетах и вертолетах появились декоративные элементы – отметки о боевых вылетах, наградах летчиков и разнообразные эмблемы. «Бортовая живопись», столь излюбленная в авиации многих стран, долгое время у нас не приветствовалась, считаясь не отвечающей требованиям армейской дисциплины и строгого распорядка. Военная обстановка оказалась более демократичной, дав возможность самовыражению авиаторов и зримому воплощению их отношения к своим боевым машинам. Своими эмблемами обзавелись штурмовики и разведчики, истребители и вертолетчики. Как известно, всякий самолет и вертолет обладает своим характером и повадками, выражающимися в особенностях техники пилотирования, удобстве в обращении, работоспособности и надежности. Под стать им были и появлявшиеся на бортах рисунки, предоставлявшие авторам большую свободу самовыражения в создании зрительного образа. Практически все образцы известной «бортовой живописи» ушли в прошлое по завершении афганской кампании и в дальнейшем перестали существовать вместе со снятой с вооружения техникой. Лишь в единичных случаях доставшимся от Афганской войны эмблемам суждено было найти новое воплощение, продолжив жизнь с приходом самолетов нового поколения.

УДК 623.74(47+57)"1979/89"

ББК 68.53

ISBN 978-5-699-99487-8

© Марковский В. Ю., 2017

© Яуза, 2017

## Содержание

Афганская палитра	9
Истребители МиГ-21	45
Конец ознакомительного фрагмента.	46

**Виктор Марковский, Игорь Приходченко**  
**Камуфляж и бортовые эмблемы**  
**авиатехники советских**  
**ВВС в афганской кампании**

© Марковский В.Ю., 2017

© Приходченко И.В., 2017

© ООО «Издательство «Яуза», 2017

© ООО «Издательство «Эксмо», 2017

\* \* \*



Афганская война стала не только первым крупномасштабным военным конфликтом нового времени с участием советской военной авиации и источником уникального боевого опыта для всех родов ВВС. В боевой обстановке были опробованы новые схемы недавно введенного в советской авиации камуфляжа. Впервые после продолжительного послевоенного периода на самолетах и вертолетах появились декоративные элементы – отметки о боевых вылетах, наградах летчиков и разнообразные эмблемы. «Бортовая живопись», столь излюбленная в авиации многих стран, долгое время у нас не приветствовалась, считаясь не отвечающей требованиям армейской дисциплины и строгого военного распорядка. Военная обста-

новка оказалась более демократичной, дав возможность самовыражению авиаторов и зримому воплощению их отношения к своим боевым машинам.

Не всегда эмблемы носили подчеркнуто воинственный характер. В большинстве своем рисунки, напротив, имели юмористический оттенок, а то и откровенную карикатурность исполнения – то ли в силу присущей авиации специфики, то ли по необходимости компенсировать напряженность военных будней. Итогом стали наиболее распространенные в качестве героев эмблем персонажи мультфильмов и детских книжек.

Рисунки содержали и непосредственный смысл, персонализируя боевую технику. Как известно, всякий самолет и вертолет обладает своим характером и повадками, выражающимися в особенностях техники пилотирования, удобстве в обращении, работоспособности и надежности. Под стать им возникали и столь популярные в авиации прозвища техники, без которых не оставалась, пожалуй, ни одна из находившихся в строю машин. Под стать им были и появлявшиеся на бортах рисунки, предоставлявшие авторам большую свободу самовыражения в создании зрительного образа.

Своими эмблемами обзавелись штурмовики и разведчики, истребители и вертолетчики. Сразу оговоримся, что наш обзор не претендует на полноту – иные из рисунков имели недолгую жизнь (на войне, как на войне...), другие были утрачены при ремонте техники по возвращении из Афганистана, а некоторые известны лишь по рассказам. Практически все образцы известной «бортовой живописи» ушли в прошлое по завершении афганской кампании и в дальнейшем перестали существовать вместе со снятой с вооружения техникой. Лишь в единичных случаях доставшимся от афганской войны эмблемам суждено было найти новое воплощение, продолжив жизнь с приходом самолетов нового поколения.

## Афганская палитра



При вводе советских войск в Афганистане изначально предусматривалось наличие в составе группировки авиационных частей. С целью оперативности они привлекались из числа располагавшихся в близлежащих военных округах – Среднеазиатского (САВО) и Туркестанского (ТуркВО). При направлении советских частей в страну в числе прочих были переброшены истребители МиГ-21бис из состава 115-го иап, самолеты-разведчики МиГ-21Р из 87-го орап и истребители-бомбардировщики МиГ-21ПФМ из 136-го апиб, а также истребители-бомбардировщики Су-17 из 217-го апиб. Авиационная группировка, размещенная на четырех афганских аэродромах в Кабуле, Баграме, Кандагаре и Шинданде, поначалу была немногочисленной, располагая всего четырьмя эскадрильями боевых самолетов. К началу января 1980 года самолеты МиГ-21 составляли основу авиации 40-й армии: в числе имевшихся тогда в Афганистане 52 боевых самолетов насчитывалось 37 «двадцать первых» – истребителей, истребителей-бомбардировщиков и разведчиков.

Армейская авиация была более многочисленной, включая три вертолетных полка и две вертолетных эскадрильи. В оперативном отношении авиационные силы с учетом физико-географических условий и дислокации общевойсковых соединений и частей ВВС 40-й армии подразделялись на четыре сектора – «Север», «Юг», «Центр» и «Запад». Группа «Север» была представлена 181-м отдельным вертолетным полком (овп) и 146-м вертолетным отрядом в Кундузе с зоной ответственности за хребтом Гиндукуш в северных и северо-восточных районах Афганистана (от Шибаргана до Файзабада). Общая численность техники составляла 81 вертолет, из них 60 боевых и транспортно-боевых.

Группа «Центр» включала 50-й смешанный авиаполк транспортной и вертолетной авиации, истребители 115-го иап, 263-ю отдельную разведывательную эскадрилью и 292-й овп. Она обеспечивала действия в центральных и юго-восточных районах страны южнее хребта Гиндукуш и до границы с Пакистаном. Общая численность техники составляла 26 боевых самолетов и 114 вертолетов, в том числе 110 боевых и транспортно-боевых.

Группа «Юг» имела в своем составе две эскадрильи 280-го овп и одну эскадрилью 136-го апиб, действуя в южных районах Афганистана – провинциях Заболь, Кандагар, Гильменд и Урузган. Общая численность группы – 12 боевых самолетов и 26 вертолетов, из их числа 16 боевых и транспортно-боевых.

Группа «Запад» была представлена 302-й овэ, одной эскадрилей 280-го овп и эскадрилей 136-го апиб. Район действий включал западные и юго-западные районы страны – провинции Герат, Бадгиз, Фарах и Гильменд. Общая численность группы – 12 боевых самолетов и 32 вертолета, включая 30 боевых и транспортно-боевых.

В скором будущем авиационную группировку 40-й армии понадобилось серьезно усилить, пополняя частями армейской и фронтовой авиации. Уже с весны 1980 года в составе ВВС 40-й армии появилась штурмовая авиация. В январе 1982 года авиационная группировка в Афганистане включала 60 самолетов и 251 вертолет, а к 1988 году достигла численности 125 самолетов и 336 вертолетов.

В Афганистане быстро сложился свой лексикон, заменивший уставные команды и распоряжения коротким и емким жаргоном, что называется, с лету схватываемым летчиками. Бомбы стали «каплями», ракеты – «гвоздями», свои имена получили и цели. Окрещены были и сами машины, причем прозвища метко отражали их особенности и «натуру». Позывным Су-17 у авианаводчиков стало «стрижи» – прозвища у нас давать умеют, и метко данное головастому острокрылому самолету имя действительно вызывало в памяти образ юркой птицы. Юркий истребитель МиГ-21 прозвали «веселым». Наряду со «стрижами» Су-17 и «веселыми» МиГ-21 трудолюбивый Ми-8 звали «пчелой», а хищный Ми-24 – «крокодилом» или «полосатым» (за своеобразный камуфляж).

Какой-либо специальной подготовки направлявшиеся в Афганистан самолеты и вертолеты не проходили. Лишь вертолеты Ми-8 уже на месте дорабатывались для повышения защищенности и боевых возможностей с установкой локальной бронезащиты и дополнительного вооружения. Со временем обязательной стала доработка авиатехники, включая самолеты и вертолеты, средствами защиты от ПЗРК – кассетами с тепловыми ловушками.

Не предусматривались и какие-либо мероприятия по специальной маскирующей окраске для службы в специфичных афганских условиях. Тем не менее, подобные утверждения имеют широкое хождение, не будучи никак обоснованными. Не откажем себе в цитировании одного из подобных «свидетельств» автора, презентующего себя «историком авиации»: «При перелете в Афганистан стандартной практикой было камуфлирование техники по-пустынному (коричнево-песочным) образцу, ведь, как известно, на тот момент МиГи летали неокрашенными. Техники перекрашивали самолеты непосредственно перед перелетом прямо на стоянках из пульверизаторов». Помимо того, что истребители тогда летали отнюдь не «неокрашенными», получая маскировочную окраску серо-голубого или трёх-четырёхцветного варианта по утвержденной схеме уже на заводе, в перекрашивании по «пустынному» образцу попросту не было необходимости. Как известно, деформирующая окраска (как формальным образом именуется камуфляж) имеет целью уменьшение заметности объекта на фоне земной поверхности, т. е. маскировку находящихся на земле машин при наблюдении с воздуха (либо выполняющих полет на малых высотах). Наносить пустынный камуфляж имело бы смысл лишь при наличии у противника авиации, когда реальной была бы угроза с воздуха. Афганская кампания носила совершенно иной характер, не требуя подобных мер снижения заметности техники. Если смена окраски и имела бы какой-то смысл, то разве что с использованием светоотражающих покрытий для снижения нагрева под южным солнцем, где палящие лучи накаляли обшивку до +80° С и более, грозя ожогами и не лучшим образом сказываясь на работоспособности техники.



**Самолеты Су-17 на базе хранения. Ближний Су-17МЗ выделяется необычным «пустынным» камуфляжем песчаных тонов**



**Летчик чирчикского 136-го апиб принимает доклад техника о готовности самолета к полету. На борту нанесены звездочки за боевые вылеты и эмблема ОКБ Сухого с изображением крылатого лучника**

Правда, и здесь не обошлось без исключений. Отмечалось, что камуфлированные вертолеты, то и дело использующие полевые площадки, выигрывают при обстрелах за счет наличия деформирующей окраски, снижающей заметность. Указывалось, что при нахождении на земле

вертолеты Ми-8 и Ми-24 повреждаются при обстрелах в соотношении примерно 2:1 с выводом -«уязвимость боевых вертолетов меньше в том числе и благодаря эффективности камуфляжной окраски». Однако и в этом случае каких-либо специальных мер по сменен маскирующей окраски не предпринималось и вертолеты несли службу в доставшемся «от рождения» камуфляже. Имели место также единичные случаи, когда отдельные машины получали нештатную окраску, обычно более светлых тонов, будучи плодом «инициативы на местах».



**Носовую часть Су-17М3 украшает эмблема со стрижем, принятая осенью 1986 года**

Первое время не практиковалось и нанесение на бортах машин каких-либо отметок о боевых заслугах, как это делалось во время Великой Отечественной войны. Не было и эмблем, так любимых на западной технике и отражавших индивидуальность техники и наклонности самих летчиков и техников. Никаких вольностей и тем более изображений на самолетах не позволялось и машины различались разве что бортовыми номерами. Допускалось лишь нанесение эмблемы «Отличный самолет», означавшей успехи экипажа в соцсоревновании в части, со стилизованным изображением силуэта самолета в пятиугольнике, напоминавшем тогдашний «знак качества» промышленных товаров. Отсутствовали и отметки о боевых вылетах, распространенные в годы войны. Исключением были только гвардейские знаки, присутствовавшие на отдельных МиГ-21бис из состава 115-го гвардейского авиаполка.

До поры до времени в ВВС 40-й армии, как и во всей советской авиации, на «фюзеляжную живопись» был наложен суровый запрет. Ничто не должно было нарушать уставного единообразия, к тому же, высокое начальство всерьез опасалось, как бы эмблемы не выдали принадлежности самолетов к определенному полку, сами номера которых почитались великой тайной (кто помнит – корреспонденции из гарнизонов так и начинались: «в Н-ской части...»). Тем не менее, тяга к индивидуальности оставалась, и возможности для ее проявления предоставила именно афганская война, сам характер которой оказался далеким от уставных предписаний и наставлений.

С ноября 1986 года в Афганистане работала очередная группа 136-го апиб на истребителях-бомбардировщиках Су-17М3. По всей видимости, в этот «заезд» на машинах появились первые приметы индивидуальности. Ими стали звездочки на бортах, отмечавшие «личный счет» машин (отнюдь не летчиков, так как в наших ВВС не существовало практики закрепления самолета за конкретным летным экипажем, и назначенные в плановой таблице летчики могли в разные дни вылетать на разных самолетах, выделяемых к летной смене).

Появившаяся в авиации 40-й армии практика отметки «заслуг» машины основывалась на закреплении за ней технического экипажа, в обязанность которого входила не только подготовка самолета, но и фиксирование налета часов и каждого вылета в журнале подготовки, подобно записям летчика в его летной книжке. Они могли получить зримое отражение, когда техник наносил на борт очередную звезду «за боевые», подобно тому, как в Отечественную войну отмечались воздушные победы. В отличие от практики военного времени, проведенной соответствующим приказом по Вооруженным Силам, в Афганистане она явилась «инициативой снизу» и подобная самостоятельность долгое время не поощрялась. Однако затея с отметками боевых заслуг прижилась, понравилась и с 1986 года звездочки на бортах утвердились почти повсеместно и практически одновременно на Су-17 136-го апиб, МиГ-23 190-го иап и Су-25 378-го ошап.

Первое время нормой было нанесение под козырьком фонаря Су-17 контрастной и хорошо заметной звездочки белого цвета за 10 боевых вылетов. К ним относились вылеты на боевое применение, разведку и «свободную охоту», однако перегоночные полеты, облеты техники и вылеты в учебных целях таковыми не считались и попытки «приписок» не поощрялись ни среди летчиков, ни среди техников. Форма нанесения и количество в ряду могли варьироваться от 4 до 10, однако размер был единым, так как всеми в части использовались одни трафареты. Позже, когда оказалось, что объемы боевой работы нарастают подобно снежному кому, чирчикцы перешли на оформление звездочкой 25 вылетов – практика, оставшаяся исключительной в полках на самолетах этого типа (прочие, подхватив почин, ограничивались «десятичным» нормативом, чего было достаточно для года работы в Афганистане). Иногда звездочка наносилась только белым контуром (за неполный десяток вылетов), и закрашивалась полностью при достижении «нормы».



**Изображение стрижа и молнии на лётном защитном шлеме стало эмблемой 263-й разведэскадрильи**



**Фото на память о службе в 236-й эскадрилье. На носу разведчика Су-17МЗР нанесен знак «Отличный самолет». Баграм, 1987 год**

Индивидуальной меткой чирчикских Су-17МЗ стал мультипликационный зеленый дракончик, в разных исполнениях наносившийся на носу слева. Иногда в лапах он нес бомбу, довольно пыхтя и ухмыляясь. Дракон оказался настолько симпатичен, что вскоре его можно было встретить и на аэродромной технике. «Бирочка» на заправщиках и АПА, встречавших новичков на афганских аэродромах, становилось местной приметой. Неудивительно, что вскоре она была заимствована сменщиками и чирчикского дракончика иной раз изображали на других самолетах.

В память о погибших несколько чирчикских самолетов стали именными. Су-17МЗ с бортовым номером «16» нес на борту имя «Виктор Гавриков», другой самолет эскадрильи получил имя Игоря Хлебникова. Су-17МЗ с бортовым номером «27» был назван в память о капитане Владиславе Ластухине, командире звена 2-й эскадрильи. Прибывший по замене из Германии молодой летчик воевал первый год и был сбит 9 сентября 1984 года на Су-17МЗ с бортовым номером «23» (желтый). Самолет с бортовым номером «07» «Владимир Федин» и машина «Валерий Зорькин» получили наименования в честь техников, погибших в Кандагаре 12 июля 1987 года. Неподалеку от стоянки чирчикских Су-17 аварийную посадку выполнил Ан-12. Снеся стойку шасси, транспортник вылетел на ограждавшее аэродром минное поле, подорвался и загорелся. Техники бросились спасать экипаж и тушить пожар, но через несколько минут взорвался груз на борту самолета, везшего бомбы для кандагарских авиаторов. Экипаж и все бывшие на борту Ан-12 успели разбежаться, но на месте катастрофы погибли 16 и были ранены 37 человек. Все эмблемы и надписи именных самолетов были нанесены по возвращении домой в конце 1987 года и исполнены по единому образцу: на левом борту изображалась звезда, увенчанная лавровой ветвью, имя героя и отметки о боевых вылетах. Все «именные» самолеты после ремонта несли и одинаковый зелено-коричневый камуфляж. Примечательной особенностью машин (как и самолетов других частей ТуркВО) были ярко-красные крышки некоторых лючков, выкрашенные в такой броский цвет по указанию местного начальника инженерной службы с тем, чтобы личный состав «не забывал туда заглядывать».



**Нанесение эмблемы на борт «спарки» Су-17УМЗ**



**Разведчик Су-17М4Р из состава 886-го орап на базе Баграм**

Почин чирчикского полка отмечать память погибших присвоением их имени боевым машинам был подхвачен сменщиками 156-го апиб. Именными в части стали два Су-17МЗ – «Валерий Костяев» (бортовой номер «20») и «Николай Нагибин». На нескольких самолетах 156-го полка появились также собственные эмблемы с изображением пустынного варана – наиболее хищного и опасного зверя здешних мест. Вараны отличались по исполнению, включая ящера-мутанта, извергающего огонь.

Ставшие традиционными эмблемы были унаследованы и с появлением в ВВС 40-й армии самолетов более современной модификации Су-17М4. Эти истребители-бомбардировщики прибыли в Афганистан с очередной сменой из калининского 274-го полка осенью 1987 года. На Су-17М4 калининского полка, в дополнение к ставшим почти обязательными звездочкам, наносившимся по 5 в ряд, появились «дракончики» чирчикского типа. Примером для подражания стал рисунок на встреченной в Баграме машине АПА, оставшейся от чирчикцев (если авиаторы направлялись в Афганистан на год, то у наземных служб обеспечения командировка продолжалась вдвое дольше). Инициативу поддержал командир полка А. Жуковин, «благословивший» почин и велевший ввести эмблемы на самолетах обеих эскадрилий. Эскиз и трафареты изготовил техник старший лейтенант Александр Подрезов и в апреле 1988 года первые эмблемы нарисовали на борту самолетов. Восстанавливать рисунок пришлось «по образу и подобию», из-за чего эмблема несколько отличалась от прототипа, в том числе по размеру и цвету (тем более, палитра под рукой была небогата). Один из самолетов 2-й эскадрильи с бортовым номером «23» получил и собственное имя «Черный дьявол» (этимология этого названия не установлена).

Своими эмблемами обзавелись и разведчики 263-й разведэскадрильи. К осени 1987 года в эскадрилье приняли ставшую повсеместной практику отметок боевых вылетов звездочками на бортах. Число звезд соответствовало заслугам очередной смены, хотя в действительности самолеты могли иметь, с учетом предыдущей работы, вдвое-втрое больше вылетов – группы личного состава менялись по истечении годичной командировки, а машины эскадрильи про-

должали службу. В разных сменах звезды наносились за 10, а затем и за 25 боевых вылетов, что отмечалось соответствующим числом на её фоне.

Под впечатлением разукрашенных машин соседей появилось предложение изобразить на бортах соответствующую эмблему. Символом Су-17, конечно же, стал стриж, отвечавший прозвищу самолета. Комэска подполковник Леонид Кныш дал «добро», а эскизы и трафареты с изображением черно-белого стрижа, пикирующего на фоне красной молнии, подготовил прапорщик Гуреев. Специфику подразделения подчеркивал рисунок на правом борту (он появился позже) – глазастая сова с фотоаппаратом на шее. «Зенит» изображался с натуры, в отличие от самой птицы желто-коричневой масти, державшей в лапах бомбу, перевязанную кокетливой цветной ленточкой («подарок духам»). «Совы» исполнялись кистью и несли индивидуальные отличия на разных самолетах, как в деталях, так и по цвету.

«Стрижи» и «совы» красовались на бортах недолго. В августе 1988 года группа из 313-го орап «сдала дела» сменщикам, прибывшим из прибалтийского 886-го Волгоградского Краснознаменного орап, базировавшегося в Екабпилсе. С этой сменой обновили и технику, взамен «троек» направив более современные Су-17М4Р. Перед перелетом в Афганистан часть самолетов получила соответствующую горнопустынной местности окраску коричневого и бежевого цветов (борта «12» и «01»). Камуфлирование производилось прямо в части, и для защиты фонарей и бортовых номеров использовались импровизированные маски из старых чехлов, из-за чего на новом светлом «маскхалате» остались контрастные пятна прежней «зелени».



**Фото на память с изображением нетопыря, ставшего эмблемой разведчиков 886-го полка**

Смена прилетела на своих Су-17М4Р, а отслужившие «тройки» вазиянские летчики перегнали к себе на базу, где неуставная «фюзеляжная живопись» тут же обратила на себя внимание начальства, озабоченного восстановлением дисциплины среди «распустившегося в Афганистане» личного состава. Никакие оправдания не помогли («демократия и перестройка – это вам не вседозволенность!»), и рисунки пришлось смывать. Самолеты приобрели положен-

ный единообразный вид, ничем не выдающий принадлежность к данной части, хотя кое-где на бортах все-таки угадывались контуры прежних заслуженных эмблем. Повезло лишь единичным машинам, по возвращении сразу ушедшим в ремонт. На заводе к эмблемам отнеслись с должным уважением, тем более, что тем временем прошло указание Главного Штаба ВВС о всемерном поощрении традиций и геральдики, отображавшей историю и боевой путь частей. При восстановлении камуфляжа заводская «малярка» оставляла в неприкосновенности рисунки вместе с «подложкой» – контрастными фрагментами прежней окраски.

Один из Су-17МЗР, помимо прежних эмблем, получил и собственное имя «Сергей Пантелюк» в память о погибшем летчике. Заслуженный самолет отметили также геройской звездой на борту «единицы» – Су-17МЗР с бортовым номером 01.

Последняя смена разведчиков 263-й эскадрильи, командиром которой был подполковник И.М. Гончаров, счастливо избежала потерь.

Высокой результативности разведчиков сопутствовал обильный «декор» их самолетов: помимо обычных звездочек за десяток вылетов, борта украшали изображения летучих мышей – знак того, что значительная доля работы приходилась на ночь (злые языки утверждали, что, «судя по зубам», это вампиры-кровососы). С наступлением сумерек в эскадрилье регулярно выделялись четыре самолета, поодиночке выполнявших «свободную охоту» в разных районах, отыскивая огоньки фар караванов и костры душманских стоянок.





**Варианты эмблемы на самолетах 886-го полка**



**Изображение веселого грачонка стало наиболее популярным на штурмовиках Су-25**

Ушастые нетопыри различались на разных самолетах, причиной чему была технология нанесения рисунка с последовательным использованием нескольких трафаретов. На отдельных бортах рисунок выполнялся в полном объеме тремя цветами, на других ограничивался двумя, а то и одним проходом краски. Рисунок под кабиной наносился справа – на борту, по которому не шаркает стремянка и ботинки при посадке в кабину (в самолет, как и на лошадь, всегда залезают слева). С левой стороны на самом носу Су-17М4Р номеров «02» и «07» несли дополнительную эмблему – красочный рисунок зоркого индейца, заимствованный с обертки популярных в гарнизоне югославских конфет-тянучек. Однако он не получил распространения из-за многоцветности и сложности изображения, к тому же появился уже в январе 1989 года, под занавес, когда группа была больше озабочена сборами к перелету домой. Напоследок на нескольких самолетах появилась «суховская» эмблема с крылатым лучником отнюдь не заводского, а самодеятельного исполнения. «Художеств» не миновали и подвесные разведконтейнеры с аппаратурой: на нескольких ККР изобразили зубастые пасти, придавшие им вид серо-голубых хищных рыбин шестиметровой длины.

Свою лепту в «бортовую живопись» внесли штурмовики, на самолетах которых тоже стали появляться образцы «народного творчества», отражавшие симпатии авиаторов и отношение к своим машинам. Подобная «фамильярность» была вполне естественной – полагаясь в бою на технику и доверяя ей, летчики и техники наделяли машины частицей одушевленности

и характером – когда надежным и отзывчивым, а когда и капризным, в зависимости от взаимного расположения. Наряду со «стрижами» Су-17 настоящими «первыми ласточками» по части бортовой живописи стали представители другого птичьего племени – именно Су-25, еще с весны 1980 года известные как «грачи». Поначалу слово служило радиопозывным первой пары опытных самолетов, проходивших войсковые испытания в «Операции «Ромб» – опробовании штурмовиков в боевых условиях. Имя оказалось очень удачным, к тому же сам Су-25 с широким крылом и толстенькими поджатыми «лапами» мотогондол живо напоминал эту работающую птицу.

Прозвище прочно привязалось к Су-25, ставшему настоящим символом афганской войны. Популярный и среди пехоты штурмовик заслужил у бойцов репутацию «расчески» – не только благодаря роду деятельности по «приведению в порядок» местности, но и за характерный вид с ошетилившимся десятком подвесок крылом. За то же прямое крыло, служившее характерным отличием от других машин, Су-25 именовали еще и «крестом» (насколько можно судить, это прозвище не ассоциировалось с перспективами встречи со штурмовиком для противника). Наиболее популярным все же оставалось прозвище «грач», прижившееся настолько, что многие полагали его официальным названием Су-25.

Естественным образом, первые же рисунки отражали распространенное имя штурмовика. Идея, что называется, висела в воздухе – прототипом эмблемы стал симпатичный грачонок, герой популярного мультфильма. Как известно, взрослые остаются большими детьми – в американской армии богатая символика на боевой технике по большей части тоже опирается на мир полюбившейся мультипликации Диснея, одно время даже служившего официальным поставщиком таких эмблем для Пентагона.



**Грач на борту Су-25 изображался в нескольких различных исполнениях**



### **Грач на киле штурмовика бомбит грамотно – с использованием подвижной сетки прицела**

Впервые «грачата» появились к лету 1987 года в эскадрилье подполковника Григория Стрепетова, известной как «калиновская» или «Жорина эскадра» (по имени места происхождения из украинского городка Калинов). Рисунок оказался очень удачным и, что немаловажно, несложным в исполнении (каждодневная изнурительная боевая работа «от темнаццати до темнаццати» и далекие от комфортных условия не оставляли возможностей для многоцветных художеств). Выразительный «грачонок» был лаконичен и прост – для его нанесения в красном и черном цветах было достаточно пары трафаретов. Вскоре привлекательная птица, за свой буйно-жизнерадостный вид получившая прозвище «пьяный грачонок», украсила борта многих Су-25. Эмблема обычно наносилась слева на носу самолета, на бронированных люках отсека РЭО или у воздухозаборника на мотогондолах. В этих местах по краске не шаркала стремянка и не топтались при обслуживании, что могло в два счета стереть рисунок. Иногда эмблему дублировали справа или окрашивали только по правому борту, из тех же соображений – как наименее «протираемому». Выбор места под рисунок, практически всегда один и тот же, обуславливался еще и тем, что прочие подходящие места на носу занимал весьма крупный бортовой номер и ряды звездочек за вылеты, по устоявшейся практике наносившихся сразу под козырьком фонаря.

Сами звездочки на Су-25 обычно окрашивали из расчета 50 выполненных боевых вылетов, в отличие от истребителей, разведчиков и самолетов ИБА, где «нормативом» были 10, изредка 25 вылетов. При большей интенсивности и бессменной работе штурмовиков такой расчет уже через считанные месяцы не оставил бы свободного места на их бортах. Обратной стороной такой практики было то, что штурмовики даже при своей загруженности боевой работой никак не выделялись числом отметок, имея звезд поменьше, чем у соседей.

Поначалу звездочки были привычно-красными, но такой цвет терялся на фоне камуфляжа, и был сменен на хорошо заметный белый.

Первые серии выпускавшихся Тбилиским заводом Су-25 несли камуфляж «европейского» типа. Фюзеляж окрашивался в два оттенка зеленого цвета – землистый и светлый хаки, а на оперении и плоскостях к ним добавлялись светло-коричневый (охра) и темно-бурый цвета. Характерной особенностью цветовой схемы была тусклая серо-голубая окраска нижних поверхностей («под хмурое небо Европы»), причем граница раздела «земных» и «небесных» цветов была размытой и проходила достаточно низко, практически по самому брюху самолета.

С началом массовой эксплуатации Су-25 камуфляж претерпел ряд изменений. Через Афганистан проходило все больше штурмовиков, и по опыту боевого применения самолет получил новую схему окраски, более соответствовавшую местным пейзажам. В этом камуфляже преобладали свойственные горнопустынной местности коричневые краски, а нижние поверхности окрашивались в ярко-голубой цвет, прозванный «кабульской лазурью». Светлые голубые поверхности доходили по бортам до самой кабины и верха мотогондол, что снижало заметность штурмовика при боевых маневрах на малой высоте, на виражах и боевых разворотах с крутыми кренами, открывавшими противнику боковые проекции самолета. Прежняя окраска в этих случаях выделяла их контрастные «земные» цвета, в новом варианте голубые тона «растворялись» на небесном фоне. Первые самолеты с новой окраской, принадлежавшие к 6-й серии, поступили в 378-й ошاپ уже зимой 1985 года. До перекрашивания «зеленых» самолетов по новой схеме в боевой обстановке, естественно, не доходило; этим обычно не занимались и при выполнении скоротечного ремонта поврежденных и выработавших ресурс Су-25 на АРЗ в Чирчике, возвращая штурмовики в полк (встречались и любопытные исключения, когда восстановленные машины так и продолжали летать, блестя неокрашенными после замены панелями, крышками люков, а то и целыми агрегатами). Со временем поступавшие с завода новые штурмовики почти полностью сменили «зеленые» самолеты, которых в полку оставались единицы. Однако вплоть до конца работы в Афганистане в 378-м ошاپ имелся, по крайней мере, один такой самолет с бортовым номером 01.



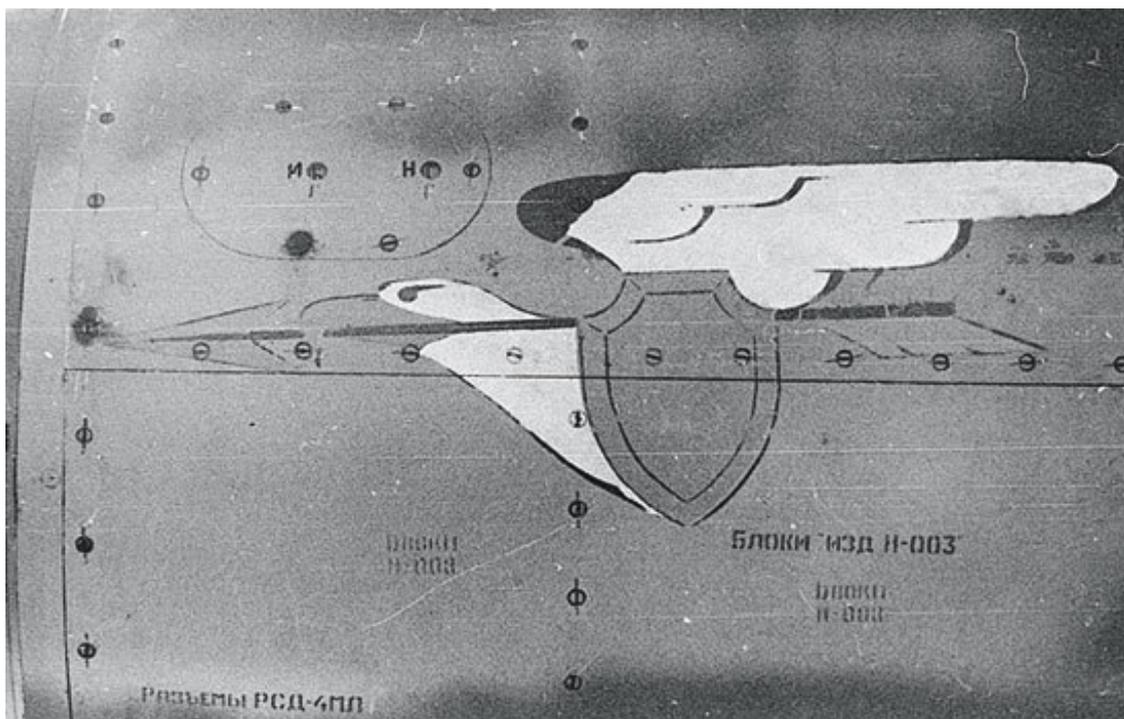
**«Спарка» из состава 80-го ошاپ с заводской эмблемой. Штурмовик в камуфляже песчано-коричневых тонов, введенном в ходе афганской войны**

В части Су-25 поступали с уже нанесенными на заводе бортовыми номерами, выполнявшимися трафаретом белым кантом по камуфляжу. Кое-где уже на месте их закрашивали однотонным цветом, своим для каждого полка с характерным для него набором номеров. В 80-м и 90-м ошاپ этим не занимались, оставляя заводское исполнение белым кантом с «рублеными» цифрами и так же выглядели поступившие в 378-й ошاپ их машины. Со временем на всех машинах 378-го ошاپ, боевых и «спарках», было введено написание номеров красным цветом с тонкой черной обводкой, наносившейся прямо на заводе. На Су-25 редко присутствовал свойственный сухопутным самолетам красочный элемент – «крылатый витязь» красного или синего цвета, встречавшийся на многих Су-17 и Су-24, эту эмблему практиковали на маши-

нах выпуска Новосибирского и Комсомольского-на-Амуре заводов, однако, в Тбилиси она так и не прижилась. Здесь предприняли свою попытку «декорировать» штурмовик, украсив одну из опытных машин Т8-4 изображением витязя в тигровой шкуре, указывающим на место рождения самолета. Однако значок успеха не имел, и все последующие серии обходились без этой визитной карточки.

В большинстве своем (за исключением разве что пары белорусских полков) Су-25 не несли и известную эмблему «Отличный самолет», которой отмечались экипажи, успешно овладевшие курсом боевой и политической подготовки – в «воюющих» частях штурмовой авиации, то и дело посылавших группы в Афганистан, было не до соцсоревнования.

Прочие «росписи» на бортах Су-25 носили практический характер – уже в заводском исполнении разработчики предусмотрели множество надписей эксплуатационного характера. Текстовые и знаковые трафареты красного, желтого и синего цвета соответствовали разным видам и объему подготовок – предварительной, предполетной и к повторному вылету, указывая, какой лючок следует открывать, на что обратить внимание и какой агрегат проверить. Тут же напоминались контрольные значения требуемых параметров – давление в гидросистеме, воздуха в колесах, загрузка и прочее, благодаря чему машину в полет мог выпустить даже «молодой и необученный» механик. Удобством в обращении и обслуживании Су-25 выгодно отличался от многих машин, а обилие броских технических «граффити» с первого взгляда вызывало впечатление: «Его можно читать, как газету».



**Другой вариант эмблемы на истребителях 168-го полка**



### **Эмблемой 168-го иап стал пикирующий сокол**

«Грачата», по большей части, получили распространение на Су-25 со вновь введенным «афганским» камуфляжем с сочетанием коричневых, песочных и зеленых тонов, сменившим прежнюю окраску «европейского» образца. Причина была достаточно простой и не имела отношения к сочетаемости цветов: «зеленые» самолеты раннего выпуска до 6-й серии из-за большого налета быстро вырабатывали ресурс (в среднем его едва хватало на год-полтора работы в Афганистане) и уходили в ремонт. По выходу с ремзаводов их обычно передавали другим полкам, а на замену в 378-й ошап тут же перегоняли с завода новенькие машины, быстро вытеснившие прежние. Что касается эмблем, то единообразие длилось недолго и, помимо обычной «типовой» картинке, вскоре стали появляться другие варианты. Оригинальные трафареты быстро изорвались, да и прибывавшие сменщики имели свое представление об облике героя. Пернатое племя «грачат» множилось, но оригинальный вариант оставался самым привлекательным и часто окрашивался почти сразу по получении новеньких самолетов, заодно украшая и аэродромную технику. Иногда он выполнялся упрощенным, на грани символизма. Помимо него, появились агрессивные «грачи», вооруженные и очень опасные, несшие в лапах и под крылом всевозможное оружие (известен автор одной из таких эмблем образца 1988 года – «грач» с крупнокалиберной ракетой С-24 – техник все той же калиновской эскадрильи старший лейтенант Евгений Баин). Кроме собратьев «грачонка», созданных по его образцу и подобию, иногда возникали настоящие мутанты – хищники и огневержцы, больше похожие на драконов, однако признания эти исчадия не получили, будучи уж больно несимпатичными.



### **Образец нанесения звездочек за боевые вылеты на МиГ-23МЛД 168-го иап**

В то же время самолет одного из наиболее известных летчиков 40-й армии Героя Советского Союза А. В. Руцкого с незаурядным боевым счетом в 450 вылетов даже при известной склонности командира к публичности никаких эмблем не нёс и выглядел вполне заурядно, имея на борту лишь несколько «боевых» звёздочек.

По возвращении из Афганистана кое-где бдительное начальство тут же пресекало неуставные художества, заставляя закрасивать ненормативные вольности. Однако процесс пошел, и в некоторых полках сами командиры давали приказ нанести на борта эмблемы частей, выдумывавшиеся тут же. В начале 1991 года Приказом Главкома ВВС предписано было сохранять геральдические элементы на бортах самолетов, отражающие историю и боевой путь части, принимая меры к их восстановлению и при ремонте или перекраске машин. Тем не менее, официально позволявшегося знака «Гвардия» Су-25 нигде не несли – ни один из штурмовых авиаполков гвардейского звания не имел – для этого все они, развернутые в 80-х годах, имели слишком короткую биографию, пусть и наполненную многими событиями, успев поучаствовать не только в афганской войне, но и во множестве конфликтов на территории бывшего СССР. Картина изменилась с середины 90-х годов, когда в ходе реформирования и сокращения ВВС ряду штурмовых авиаполков были переданы номера и почетные титулы упраздненных частей; передача «чужих» наград и званий при переименовании стала тогда повсеместной, а сохранившиеся части получали «двойную» историю и боевой путь.

Рассказ о «бортовой живописи» Су-25 был бы неполон без упоминания обязательного для всех «спарок»

Су-25УБ герба с «хозяином тайги» – бурым медведем, связанным с метом рождения этих машин – Улан-Удинским авиазаводом. Эта эмблема наносилась уже при выпуске самолета прямо в цехах, служа «заводским клеймом».

На истребителях элементы «бортовой живописи» впервые нашли место только с появлением в составе ВВС 40-й армии самолетов МиГ-23, и то не сразу. Поначалу дело ограничивалось теми же звездочками, ставшими едва ли не обязательными отметками о боевой деятельности. На МиГ-23 они наносились справа на борту перед кабиной, каждая соответствовала десяти вылетам. Иные из машин украшали целые «созвездия» из 50-60 отметок. Первые эмблемы

появились практически одновременно со штурмовиками и разведчиками осенью 1987 года, когда в Афганистан прибыла смена истребителей 168-го иап из украинского Староконовца. Её самолеты работали с баз в Баграме и Шинданде. В качестве эмблемы был принят атакующий сокол, изображавшийся на воздухозаборнике как справа, так и слева. Аналогичный рисунок украсил и МиГ-23 из состава 979-го иап из белорусского Щучина, дополнявших основную группу и размещавшихся в Кандагаре.



**Замполит эскадрильи 190-го иап А. Степанюк у своего МиГ-23МЛД. Борт машины украшает знак «Отличный самолет» и звездочки, свидетельствующие о 270 боевых вылетах**



**Изображение пикирующего сокола на борту МиГ-23МЛД 168-го иап**



**Небольшое число звездочек на борту этого МиГ-23МЛД из 168-го полка имело причиной скорую поломку самолета, ушедшего в ремонт и к боевой работе уже не вернувшегося. Заметны следы полустертой эмблемы на носу**

Имела место и еще одна эмблема, также с изображением хищной птицы на фоне щита и стрелы весьма стилизованного характера. Этот рисунок довольно слабого исполнения распространения не получил, однако на нескольких машинах дополнял основную эмблему. Он наносился на носу истребителя сразу за конусом РЛС.

Наиболее яркими стали эмблемы на истребителях 120-го иап, прибывшего из забайкальской Домны в августе 1988 года. Оказавшись в Афганистане «под занавес», когда до намеченного вывода войск оставалось менее полугода, забайкальские истребители сполна смогли оценить все перипетии завершившейся войны, имея и победы, и потери. Объемы боевой работы никак не снижались и в последние месяцы кампании, авиационная поддержка и плановые вылеты на бомбо-штурмовые удары оставались востребованными в полной мере, требуя выполнять по несколько вылетов в день.

Отданную было командиром полка команду украсить МиГи своей оригинальной эмблемой реализовать удалось лишь спустя несколько месяцев. Занятость не способствовала осуществлению художественных замыслов, из-за чего элементы «декора» появились на самолетах только к зиме. Первый блин, увы, вышел комом. Рисунок летчика капитана С. Приваловым изображал орла, вооруженного луком со стрелами, со ссылкой на забайкальское происхождение в виде изображения самого Байкала и местного пейзажа – сопки под голубым небом. Эмблема была нанесена на нескольких машинах, но одобрения не получила: смешение сюжетных линий, похожий на кляксу Байкал и сам орёл, больше похожий на попугая, вызывали в памяти известный опыт Остапа Бендера в живописи.

Положение исправило присутствие техника самолета капитана Валерия Максименко, признанного полкового художника, имевшего опыт агитационно-декоративной работы. Для начала предложена была эмблема простого и лаконичного исполнения с изображением парящего грифа – именно так в Афганистане прозвали МиГ-23, напомилавший своим распластанным крылом эту птицу. Хищный гриф рисовался с натуры – имевшегося у соседей-вертолетчиков чучела настоящей птицы. С помощью самодельного аэрографа и вырезанных из бумаги трафаретов эмблему нанесли на истребителях 1-й эскадрильи полка. Затея имела успех, истребители даже попали на глаза заезжему военному журналисту, и вскоре фото группы летчиков у разукрашенного самолета появилось на первой полосе «Красной Звезды».

Воодушевившись, рисунками украсили и другие самолеты. В качестве эмблемы был принят уже другой орёл, надлежащим образом экипированный и оснащенный. На рисунке с подписью «Жемчужина Забайкалья» красовался горбоносый гриф в коричневой лётной кожанке и защитном шлеме ЗШ-5. Птица бывалого вида с патронной лентой через плечо и с ракетой Р-60 в лапах восседала на сетке прицела АСП-17МЛ, в перекрестье которого был загнан пакистанский F-16 – частый источник неприятностей наших «пернатых» (опыт встречи с этим неприятелем имел и С. Привалов, незадолго до этого атакованный пакистанцами). Все детали обмундирования и снаряжения были исполнены с находившейся тут же натуры, а клюв прищурившегося грифа украшали те же белые звездочки.



**Эмблема раннего образца на истребителе МиГ-23МЛД 120-го иап не отличалась совершенством**

Вариантом эмблемы было изображение того же крылатого персонажа в деле: устремившийся в атаку гриф, облаченный в кислородную маску, тащил в лапах по бомбе и палил из пушки-двустволки, рассыпая стреляные гильзы. Для «спарок» была внедрена эмблема «Инструктор», на которой орёл-наставник, засучив рукава, демонстрировал у раскрытого наставления приёмы воздушного боя.

Изменения коснулись и отметок за вылеты. Помимо общепринятых белых звёздочек, вписанных в 8-см окружность, во 2-й эскадрилье на бортах МиГ-23 стали изображать отметки о содержании конкретных боевых вылетов – белые трафаретные силуэты ракет за вылеты на прикрытие ударных групп и черные бомбы за бомбардировочные удары. Их количество на многих самолетах переваливало за сотню, из-за чего на носу они уже не умещались. Их стали окрашивать на борту за воздухозаборником, откуда ряды «бомб» и «ракет» уходили под крыло.

В январе 1989 года дошло и до реализации наиболее агрессивных замыслов с нанесением на истребители акульих пастей. Сюжет, столь популярный на западных самолетах, у нас не возникал со времен войны. Из нескольких эскизов был выбран наиболее выразительный – оскаленно-зубастый, с прищуром и хищной ухмылкой.

Уже по возвращении из Афганистана «зубастые» самолеты 120-го полка приобрели достаточную известность. Участвуя в разнообразных показах, МиГи приобрели популярность и стали едва ли не самыми узнаваемыми самолетами афганской кампании. Их изображения и рисунки стали появляться в отечественной и зарубежной печати и на моделях многих производителей (включая коробку «Звезды» с такой моделью, растиражированной во многих тысячах экземпляров), часто с путаницей в принадлежности и деталях окраски.



**Технология нанесения эмблем в полевых условиях с использованием самодельного аэрографа. Именно таким образом были выполнены все декоративные элементы на истребителях 120-го иап**



**Автор эмблем капитан 120-го иап Валерий Максименко**



**В полете МиГ-23МЛД из состава 120-го полка. Самолеты этой части были наиболее ярко декорированными машинами в авиации 40-й армии**



**Борт 64 из состава 120-го иап с полным набором бортового декора – эмблемами, «боевыми звездочками» и акульей пастью**

«Фюзеляжная живопись» на вертолетах 40-й армии была распространена много реже и встречавшиеся рисунки можно в буквально смысле перечислить по пальцам. О причинах такой лаконичности в окраске вертолетной техники судить затруднительно: возможно, начальство армейской авиации не поощряло отступления от уставных предписаний. Скорее, объяснение было более прозаическим и дело было в большей интенсивности боевой деятельности вертолетчиков. Вездесущие вертолеты были постоянно востребованными, и на их экипажи приходилось куда больше вылетов, нежели у соседей-истребителей и штурмовиков. За день вертолетчикам приходилось выполнять по 5-6 вылетов, встречались и более значительные цифры, когда в операциях экипажи поднимались в воздух до десятка и больше раз в сутки (!) В итоге налет в армейской авиации превышал показатели коллег вдвое и более, соответствующей была и нагрузка на техсостав, готовивший машины, рабочий день у которых длился по 12-14 часов, попросту не оставляя времени на всякого рода отвлечения от основной деятельности. Распространены были только звездочки, в силу той же высокой загруженности наносившиеся из расчета минимум за 50 боевых вылетов.



**«Голубь мира» на вертолете Ми-8МТ 335-го полка. Справа – Герой Советского Союза комэск А. М. Райлян**

В числе немногих известных примеров рисунков на вертолетах были изображения драконов на Ми-8 и Ми-24 баграмской 262-й отдельной вертолетной эскадрильи, вооруженных и украшенных пиковыми тузами по традиции, уходящей еще к асам Первой мировой войны. В противоположность хищным тварям, другим примером эмблемы был «голубь мира» на Ми-8 из состава джелалабадского 335-го полка, появившийся в бытность там комэском подполковника А. М. Райляна – Героя Советского Союза и личности, весьма известной в авиации 40-й армии. Другим примером была голова снежного барса на Ми-8 из состава 239-й вертолетной эскадрильи в Газни. Во всех случаях рисунки наносились у «восьмерок» на наружных бронелистах возле кабины, словно нарочно к тому предназначенных, на Ми-24 – на броне под кабиной.

Иную картину представляли собой вертолеты спецназовской 205-й эскадрильи в Кандагаре. В силу специфики деятельности части, работавшей в интересах отрядов разведки спецназначения ГРУ, вертолетчики старались избегать какой-либо «наружной рекламы», которая могла бы выдать принадлежность машин. Имея дело с изощренным и хитрым противником, на вертолетах закрашивали даже бортовые номера, взамен которых красовались абстрактные черные квадраты.

У транспортных вертолетов Ми-6 известен единственный образец бортового «декора»: На одной из машин советнической 320-й вертолетной эскадрильи в Кундузе был нанесен рисунок с изображением веселого чёртика с подписью «Вася» – по всей видимости, восходящего к биографии одного из членов экипажа.

Свои отличия имело нанесение отметок за боевые вылеты на бомбардировщиках фронтовой и дальней авиации, привлекавшихся к работе по Афганистану в ходе крупных операций. Их работа носила эпизодический характер, боевых заданий было поменьше, из-за чего звездочки наносили за каждый выполненный вылет. Тем не менее, на некоторых машинах их число достигало полусотни.

Уместно будет напомнить порядок нанесения опознавательных знаков и бортовых номеров на самолетах и вертолетах ВВС 40-й армии. Их размещение регламентировало «Положение об опознавательных знаках самолетов Военно-Воздушных Сил». Прочитируем указа-

ние дословно: «Основной опознавательный знак самолетов Военно-Воздушных Сил «красная звезда» наносится на все самолеты типа моноплан – на крыльях сверху и снизу и с двух сторон на вертикальном оперении... на вертолетах всех конструкций – по бокам кабины в её задней части и снизу кабины». При нанесении опознавательного знака на крыло самолета (сверху и снизу) своими нижними концами звезда (без окантовки) не должна была выходить за пределы границы раздела крыла с элероном. На элероны разрешалось наносить только выступающие части белой и красной окантовки звезды. На вертикальном оперении звезда наносилась «в центре общей площади киля и руля направления с таким расчетом, чтобы её концы размещались от кромок обтекания киля и руля направления на расстоянии 50-150 мм».



**Спецназовцы с экипажем 239-й овэ у вертолета Ми-8МТ, украшенного эмблемой в виде оскаленной головы снежного барса. Газни, октябрь 1987 года**



**Пример нанесения звездочек за боевые вылеты на бронещите вертолета Ми-8МТ из состава 50-го осап. Кабул, весна 1988 года**

Оговаривался и размер опознавательных знаков: «Основной опознавательный знак «пятиконечная звезда» при нанесении его на самолеты должен иметь возможно больший размер, но не превышать установленных типовых размеров». Последние назначались равными подходящему из типового ряда с окружностью вокруг звезды (включая окантовку) диаметром 600 мм, 800 мм, 1000 мм с шириной белой окантовки 20 мм и наружной красной окантовки 10 мм. Для тяжелых машин предусматривались и большие размеры звезд диаметром вплоть до 2100 мм.

В числе прочих к работе в Афганистане привлекались машины авиации пограничных войск КГБ СССР из состава 10-го отдельного авиаполка в Алма-Ате, 17-го полка в Мары и 23-го полка в Душанбе. Для них предусматривались свои отличительные элементы: «Помимо основных опознавательных знаков «пятиконечная звезда» и бортового номера, дополнительно наносятся полосы шириной 250 мм: на самолеты – на руле направления параллельно нервюрам с двух сторон ниже звезды и на руле высоты параллельно лонжерону снизу и сверху; на вертолеты – по бокам кабины на расстоянии 100-150 мм в сторону хвоста за опознавательным зна-

ком «пятиконечная звезда». Полосы окрашиваются при нанесении их на тёмный фон в белый цвет, на светлый фон – в красный цвет».

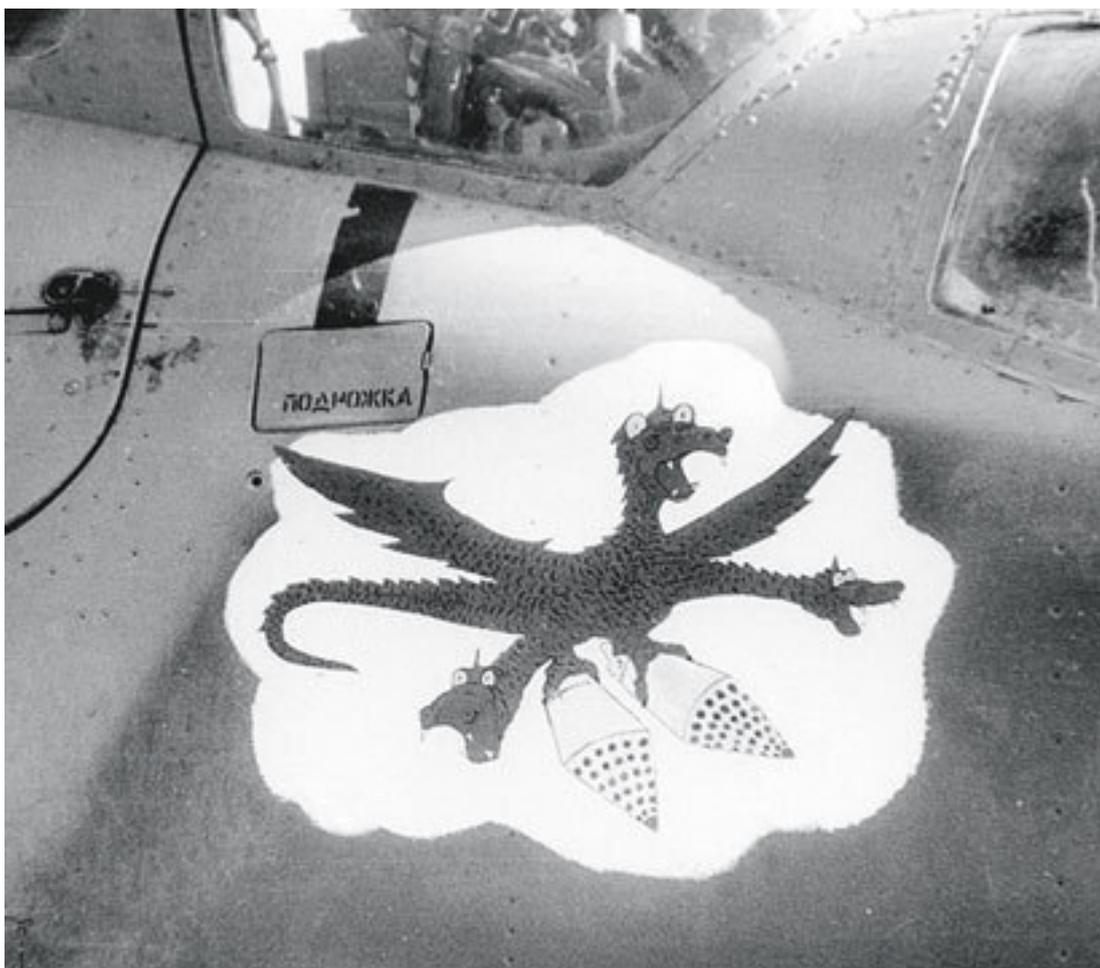


**Дракон с пиковым тузом на Ми-24В из 262-й овэ**

Другим отличительным знаком на самолетах и вертолетах мог быть красный крест, отличавший машины санитарного назначения. Такие самолеты и вертолеты оборудовались надлежащим образом и позволяли оказывать пострадавшим медицинскую помощь вплоть до оперативного вмешательства, но в Афганистане обычным образом использовались для вывоза больных и раненых в центральные госпитали. В их числе были Ми-8, Ми-6 и Ан-26 (такие имелись в 111-м смешанном полку при управлении ТуркВО на аэродроме Ташкента). В их отношении указывалось: «На санитарных самолетах ВВС основной опознавательный знак «пятиконечная звезда» наносится на вертикальном оперении с двух сторон. Дополнительные знаки наносятся: «красный крест» – на крыльях самолета снизу и сверху и на боковых поверхностях фюзеляжа; бортовой номер – на боковых поверхностях фюзеляжа за «красным крестом» в сторону оперения. При нанесении «красного креста» на крыло самолета его концы не должны

выходить за крыло самолета. На санитарные вертолеты основной опознавательный знак «пятиконечная звезда» наносится на боковых поверхностях кабины вертолета в задней её части, а дополнительный знак «красный крест» – на боковых поверхностях кабины в центре. Снизу кабины вертолета наносится только дополнительный знак «красный крест». «Красный крест» при нанесении на самолет или вертолет должен вписываться в условный круг максимальных размеров, допустимых в той части самолета или вертолета, на поверхность которого он наносится».

Относительно нанесения бортовых номеров тем же «Положением» указывалось, что последние «изображаются на боковых поверхностях фюзеляжа самолета с двух сторон и на кабине вертолета с двух сторон. Номера на все самолеты (вертолеты), входящие в состав данной авиационной части, наносятся с номера 01 и выше до списочного количества самолетов (вертолетов) части и окрашиваются в один цвет. Бортовые номера окрашиваются в красный, голубой или жёлтый цвет и окантовываются чёрной полосой шириной 10-15 мм. Цвет бортового номера определяет, какой авиационной части принадлежит данный самолет (вертолет), а его порядковый номер определяет принадлежность авиационному подразделению. Цвет окраски бортовых номеров на самолетах и вертолетах устанавливается приказами командиров авиационных соединений». Назначался типовой ряд размеров бортовых номеров в 400 мм, 600 мм, 900 мм, 1200 мм и 1500 мм, где ширина цифр должна была равняться 2/3 их высоты.





**Змей Горыныч на бортах другого Ми-24В из состава 262-й овэ. Баграм, осень 1988 года**

На самолетах в камуфляжной окраске допускалось нанесение бортовых номеров только белым кантом по цветной подложке основной окраски. В таком виде машины часто приходили с завода или прибывали из ремонта, предоставляя выполнять окончательную доводку номеров уже на местах. В частях белый кант обычно заливался одним из указанных цветов, превращая номер в цветной, но иногда и «нештатным» белым цветом или оставался контурным без заливки. Окантовка иногда была черной.

Ввиду высокой интенсивности эксплуатации и быстрой выработки ресурса техники в ВВС 40-й армии требовалось пополнение частей новыми машинами из Союза. Свою долю вносили и неизбежные на войне потери, иной раз достаточно значительные. В этом случае придерживались неписанного правила: воздерживаться от присвоения полученной взамен машине «несчастливого» номера утраченного самолета или вертолета. Не всегда при этом находилось время на перекрашивание бортовых номеров по установленному в части образцу. Имели место также примеры смены цвета бортовых номеров по вновь установленному для части стандарту. Так, в чирчикском 136-м апиб первоначальным был желтый цвет номеров в белой обводке. После пополнения части вновь полученными машинами в строю стали присутствовать самолеты с красными номерами вообще без канта, а затем на всех машинах цвет номеров был сменен на голубой с белой окантовкой. У штурмовиков 378-го ошп долгое время бортовые номера оставались нанесенными белым кантом по основному фону, а затем на всех бортах они были сменены на красные с черным кантом.

Следует оговориться, что в силу принятой в советских ВВС организации не практиковалось закрепление самолетов за конкретными летчиками и утверждение типа «самолет такого летчика» неправомерно (хотя иные могли считать «своей» машину, на которой им приходилось летать чаще или быть закрепленным по боевому расписанию).

В заключение хотелось бы выразить признательность тем, кто оказал помощь в работе над изданием и предоставил фото и другие материалы для публикации: А. Артюху, Д. Багодяжу, В. Бондареву, Н. Гуртовому, В. Домницкому, Д. Евсютину, А. Ивановскому, Е. Кривцову, В. Маврычеву, В. Максименко, М. Огерю, А. Паевскому, С. Пазыничу, А. Райляну, В. Шевцову.

*Тема далеко не закрыта и мы будем рады рассказам участников афганских событий и очевидцев. Если у вас имеются фотографии, документы и другие материалы по теме, которые могут помочь в дальнейшей работе, мы с интересом с ними ознакомимся. Со всеми пожеланиями и предложениями авторы просят обращаться по адресу электронной почты [fitter2008@yandex.ru](mailto:fitter2008@yandex.ru).*



**«Дракон, извергающий молнии» – эмблема на борту постановщика помех Ту-22ПД6 б/н «32», нанесенная в память о его боевой работе в Афганистане**



**На левом борту самолета, кроме «дракона», были нанесены звездочки, обозначающие число боевых вылетов самолета над ДРА в период с октября 1988 по январь 1989 года**

## Истребители МиГ-21



**МиГ-21бис из состава 115-го гв. Оршанского орденов Кутузова и Александра Невского иап. Зима 1980 года**

Планами ввода советских войск в Афганистан изначально предусматривалось наличие в составе воинского контингента своей авиации и сил ПВО. Руководство авиагруппировкой на уровне армии осуществлял полковник В.П. Шпак, заместитель командующего авиацией 40-й армии по фронтовой авиации.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.