

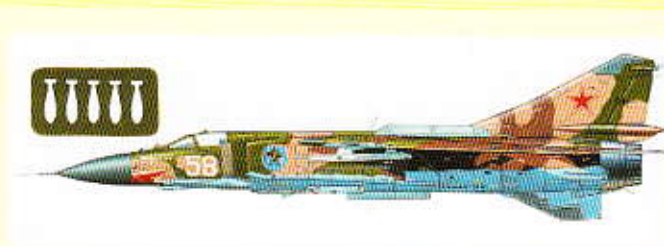
Афганская война стала не только первым крупномасштабным военным конфликтом нового времени с участием советской военной авиации, но и источником уникального боевого опыта для всех родов ВВС. Впервые после продолжительного послевоенного периода были опробованы новые схемы недавно введенного в советской 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.



Эмблемой 168-го иап стал пикирующий сокол



МиГ-23МЛД № 58 из 120-го иап



Ми-25 на аэродроме Кандагара



ISBN 978-5-699-99487-8



9 785699 994878 >



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 чиркицев (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 борта 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 продолжали 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,



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



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

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.

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

По возвращении из Афганистана кое-где бдительное начальство тут же пресекало неуставные художества, заставляя закрашивать ненормативные вольности. Однако процесс пошел, и в некоторых полках сами командиры давали приказ нанести на борту 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» – бурый медведь, 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



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



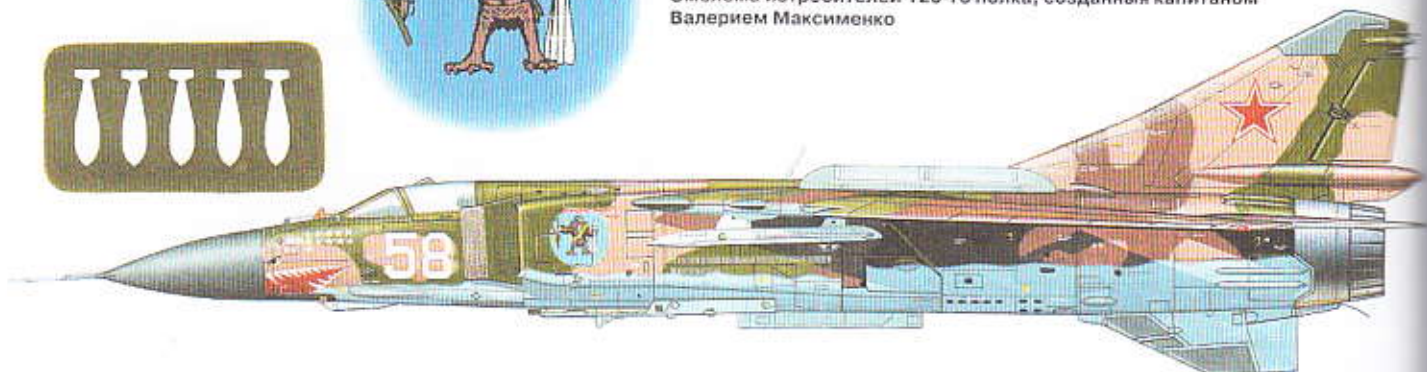
Изображение пикирующего сокола на борту МиГ-23МЛД 168-го иап

Истребители МиГ-23

ШИНДАБД - БАГРАМ
1980-89



Эмблема истребителей 120-го полка, созданная капитаном Валерием Максименко



МиГ-23МЛД № 58 из 120-го иап после заводского ремонта и перекраски сохранил «афганские» эмблемы и отметки о боевых вылетах

З а первое полугодие 1987 года истребители ВВС 40-й армии приняли участие в девяти крупных операциях: «Шквал» под Кандагаром в февралемарте, «Гроза» у Газни и «Круг» в центральных провинциях в марте, «Весна» под Кабулом и Суруби в апреле, «Залп» на востоке от Кабула в мае, «Юг-87» в зеленой зоне Аргандаб и других. Многие летчики-истребители имели солидный боевой счет: командир 190-го полка Леонид Фурса выполнил 388 боевых вылетов, а у его начштаба 190-го иап подполковника Александр Почиталкин, при всей загруженности в группе руководства налет был рекордным среди истребителей – к концу командировки на его счету было 563 боевых вылета!

Угрожающий рост потерь вынудил принять меры по совершенствованию тактики и организации вылетов. Ситуацию существенно осложняло появление у противника ПЗРК, которыми быстро насыщалась душманская ПВО. Компактные и несложные в обращении «Стрелы» и «Ред Ай» (в этот период окольными путями в Афганистан попадали ПЗРК самых разных типов) не требовали оборудованных позиций, с легкостью скрытно доставлялись в любой район, могли применяться с машин и крыш городских зданий, и появлялись даже у границ аэродромов. С появлением осенью 1986 года массово поставлявшихся американцами «Стингеров» досягаемость ПВО поднялась до 3500 м.

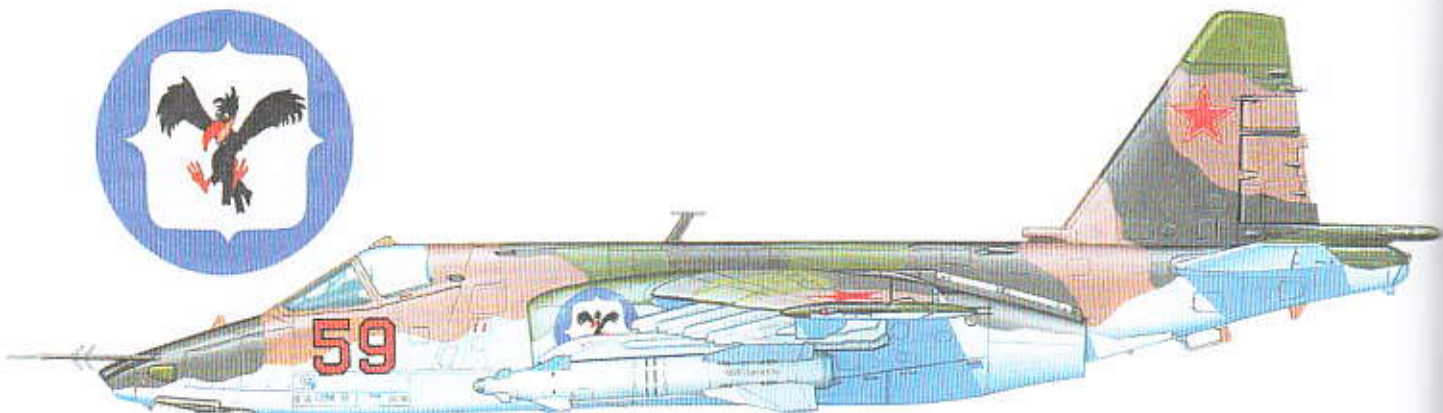
Отражением ситуации стала динамика роста потерь от ПЗРК: после единичных фактов их применения в 1984 году, приведших к потере 5 самолетов и вертолетов, в 1985 году были сбиты 7 самолетов, а в 1986 году ПЗРК вышли на первое место по эффективности, поразив 23 машины. При этом поражение ракетой, самостоятельно наводившейся на цель и обладавшей мощной БЧ, практически всегда приводило к выводу из строя важнейших систем даже без прямого попадания – хватало близкого разрыва с мощным фугасным ударом и потоком осколков, результатом которого почти всегда была потеря самолета. Массовое использование ПЗРК с 1986 года придало противостоянию характер настоящей «борьбы за воздух».

К числу обязательных относились взлет и посадка по «укороченной схе-



Подвеска авиабомбы ФАБ-500 М-54 на истребителе МиГ-23МЛД. 120-й иап, Баграм, сентябрь 1989 года

Штурмовики Су-25



Су-25 из 378-го ошпал с ракетой Х-29Л. Баграм, ноябрь 1988 года

Осенью 1984 года штурмовая авиация в Афганистане была значительно усилена. 9 октября 1984 года поступил приказ о развертывании на базе имевшейся эскадрильи штурмового авиаполка в составе ВВС 40-й армии. Вопрос о развертывании штурмового полка был решен загодя: руководство армии и Минобороны не раз отмечало достоинства штурмовика, и в докладе о результатах боевых действий в июне 1984 года Маршал Советского Союза С. Соколов счел необходимым особо подчеркнуть: «Хорошие боевые качества подтвердили самолеты-штурмовики Су-25».

Пожелания о более массовом привлечении Су-25 к боевой работе и до этого высказывались регулярно и вопрос, что называется, назрел, но производственные и организационные трудности долгое время не давали это реализовать (попросту не хватало ни штурмовиков, ни летчиков). Тем самым, при всех достоинствах, доля эскадрильи Су-25 в общем объеме задач ВВС 40-й армии долгое время оставалась весьма ограниченной: так, при крупной операции на севере страны в

провинции Фарьяб зимой 1981 года задействованы, помимо вертолетов армейской авиации, 24 Су-17МЗ и 12 МиГ-21бис, в то время как штурмовики смогли выделить только два звена Су-25. Для проведения Панджерской операции в мае-июне 1982 года, где армии пришлось иметь дело с хорошо укрепленной и защищенной вотчиной Ахмад-Шаха, была сосредоточена мощная авиагруппировка, включавшая сотню вертолетов, полновесные эскадрильи ИА и ИБА; от штурмовиков привлекалась шестерка Су-25, составлявшая тогда половину всех наличных сил. 108 самолетов и вертолетов в ходе операции получили боевые повреждения, а четыре машины были потеряны безвозвратно.

378-й ошпал комплектовался силами наиболее подготовленных 80-го и 90-го полков, однако уже прошедшие Афганистан летчики тогда по второму разу в него не направлялись; впрочем, вскоре, когда стал ощущаться недостаток летчиков с боевым опытом, дошла очередь и до них, и повторное «выполнение интернационального долга» среди штурмовиков стало нормой.

Группа управления во главе с командиром полковником А. В. Бакушевым прибыла из Ситал-Чая. Пополняя полк новой техникой, зимой с завода пригнали еще 16 новых самолетов и 378-й ошпал приобрел двухэскадрильный состав, насчитывая 28 Су-25 – две эскадрильи по 12 самолетов и звено управления. Штурмовая авиация только набирала силы, и при вводе в строй тогда еще руководствовались Курсом боевой подготовки, предусмотренным для ИБА (КБП ИБА-75).

Сразу после формирования полка одну его эскадрилью во второй половине октября 1984 года перебросили в Кандагар. Однако штурмовики тогда на новой базе не задержались,



Штурмовик майора А. Объедкова на месте аварийной посадки