И.С. Еремеев, Киев

К ИСТОРИИ АВИАЦИОННОЙ СИМВОЛИКИ

(см. рис. на 20-21 стр. цв. вкладки)

Оснащение в 1915 году одноместных самолетов воюющих стран синхронными пулеметами и превращение их в связи с этим в средство борьбы с самолетами противника заложило краеугольный камень в фундамент авиационной символики. А первый пилот, воодушевленный тремя последовательными воздушными победами и нарисовавший на фюзеляже своей машины карточного туза, чтоб все знали, что он туз в этой «игре» («туз» по-французски - «ас»), стал создателем графических основ этой символики и, по сути, способствовал введению нового эквивалента термину «пилот высшей квалификации».

Поскольку в картах всего четыре масти и комбинации их по две и три добавляют еще десяток вариантов видеом, очевидно, что «карточный» метод создания эмблем далек от совершенства. Действительно, лишь в одной Германии было свыше 160 асов, сбивших 10 и более самолетов (в том числе непревзойденный Манфред фон Рихтгофен, сбивший 81 самолет), не считая 52 асов Франции с их выдающимися летчиками Фонком и Гюнемером, сбившими по 75 самолетов противника; Англии, гордившейся своим асом Менноком, сбившим 73 самолета, и Канады со знаменитым асом Бишопом, сбившим 72 самолета, имевших сбивших в сумме 29 асов; девяти асов США во главе со славным Рикенбекером, сбившим 26 машин противника. Россия с ее асом Казаковым, сбившим 22 вражеских машины; Бельгия с ее выдающимся пилотом В. Коппенсом, сбившим 37 самолетов, и Италия с ее асом Ф. Барачча, имевшим на своем счету 34 сбитых самолета врага в сумме имели еще более десятка пилотов высшей квалификации. Поэтому «карточная» символика вскоре дополнялась геральдическими фигурами, стилизованными анималистическими эмблемами, а также сюжетными композициями.

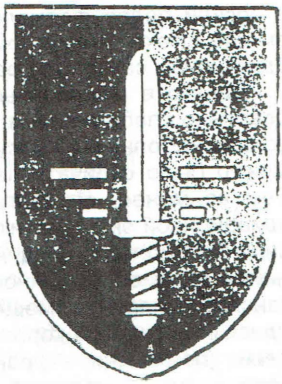
Если первоначально символика носила индивидуальный характер (специальная окраска самолета аса и его личная эмблема, как это было, например, у Рихтгофена, чей самолет был выкрашен в красный цвет, за что Манфреда прозвали «Красным дьяволом»), то затем (уже после первой мировой войны) авиационные части и соединения стали получать имена в честь прославленных асов и им были присвоены эмблемы, частично или полностью отображавшие эмблемы этих пилотов экстракласса. Такие части - дивизионы (эскадрильи) и группы (эскадры) - обычно формировались из наиболее высокопрофессиональных пилотов и все самолеты части получали одинаковую эмблему, свидетельствовавшую о том, что на самолетах летают пилоты-виртуозы. Со временем и другие части стали получать свои эмблемы, которые изображались на каждом самолете части. Эти эмблемы уже не напоминали эмблемы асов,

а носили более формальный характер и, в основном, предназначались вместе с тактическим номером для различения на авиабазах и в воздухе однотипных самолетов разных частей.

Однако в межвоенные годы авиационная эмблематика развивалась довольно слабо по двум причинами: число авиационных частей было довольно небольшим и отсутствовал критерий, по которому в мирное время можно было отличать пилотов и тем более целые авиационные части. Тем не менее, определились некоторые национальные пути развития авиационной эмблематики. В Англии, где традиции геральдики особенно сильны, был введен единый тип эмблемы (герба) авиационных соединений: в круге обрамленном лавровым венком и увенчанном короной британской империи, помещалась эмблема дивизиона с надписью (по кругу) «дивизион (номер) королевских ВВС». Под гербом на ленте помещался девиз (по-латыни, - французски или - английски). В Германии эмблемы авиационных эскадрилий или групп также были стилизованы под гербы, т.е. представляли собой в основном геральдические щиты (не унифицированной формы), но без корон и девизов. Полки одной и той же группы могли иметь свои собственные эмблемы. Кроме того, отдельные асы могли иметь и специальную окраску самолета или дополнительную эмблематику (как это было у таких асов, как Э. Хартман, на обтекателе винта самолета которого и капоте была изображена красная шестилучевая звезда на желтом фоне, а также эмблема авиаэскадры 52 и эмблема командира полка, которым он командовал). В итальянских ВВС эмблематика носила менее строгий характер: часть соединений имела геральдические щиты, а другая часть - просто анималистическую символику. Французские ВВС имели еще более разношерстную эмблематику. В польских ВВС в эмблематике также наблюдалось однообразие, хотя и было стремление сведения эмблем к нескольким группам. В США авиационная символика носила в основном индивидуальный характер - каждый экипаж (или пилот) украшал свою машину, исходя из собственного чувства юмора и вкуса, причем в качестве видеом часто использовались герои фильмов Уолта Диснея, красотки с рекламных проспектов и разные реальные и фантастические звери угрожающего вида.

После окончания второй мировой войны повторилась та же ситуация, что и после окончания первой мировой войны: индивидуальные эмблемы исчезли, а существенно сокращенные авиационные части использовали эмблемы (или их вариации) частей, наиболее отличившихся во время войны, с целью сохранения и продолжения традиций. Здесь характерны эмблемы авиачастей Бундесвера, повторяющие, если не буквально, то по существу, эмблемы люфтваффе, и эмблемы отдельных частей итальянских ВВС. Однако появились и новые эмблемы, которые должны были отличать части по функциональному принципу, по принадлежности к тому или иному авианосцу или для отличения специальных показательных частей, сформированных из пилотов-мастеров высшего пилотажа, или частей «самолетов-привидений» (самолетов периода второй мировой войны, которые и по сей день находятся в строю и участвуют в праздничных церемониях).

a

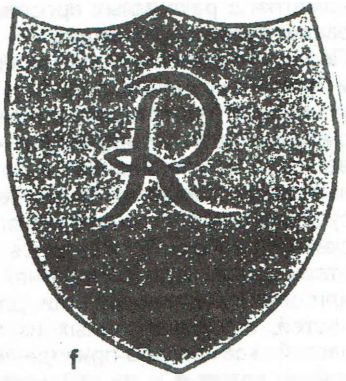


b

c

d

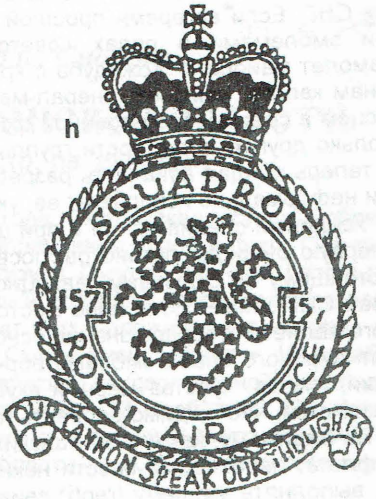
e



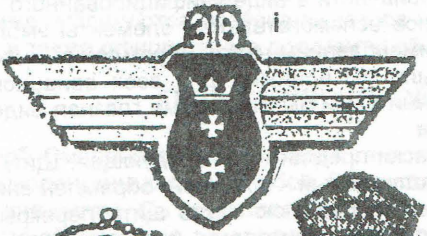
f

SQUADRON
105
105
ROYAL AIR FORCE
FORTIS IN PROELIIS

g


SQUADRON
157
157
ROYAL AIR FORCE
OUR CANNON SPEAK OUR THOUGHTS

h


318

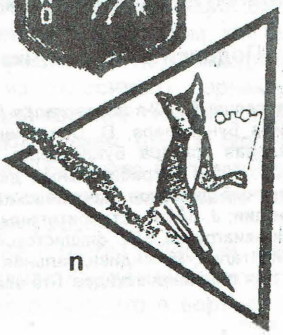
i

j

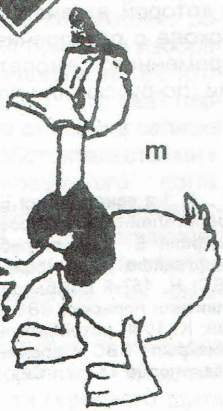
k

4 STORMO
CACCIA

L



n



m

Сегодня авиационная эмблематика обрела второе дыхание и в странах СНГ. Если во время прошлой войны самолеты с особой раскраской или эмблемами в рядах советских ВВС насчитывались единицами (самолет майора И. Кожедуба с красными треугольниками по обеим сторонам капота, самолет генерал-майора Г. Захарова с Георгием Победоносцем в современной военной форме на коне, поражающим змея, и несколько других, в частности группы «Меч» с крылатым мечом на борту), то теперь каждая авиачасть разрабатывает свою эмблему и официально или неформально использует ее, украшая свои самолеты и вертолеты.

Усилиями специалистов и при широкой поддержке общественности и, в первую очередь, патриотов, посвятивших себя авиации, ее прошлому, настоящему и будущему, авиационная эмблематика России и других стран СНГ займет достойное место среди себе подобных. Условием для этого является твердое знание основ геральдики и военной эмблематики, учет мирового опыта эмблемотворчества, наличие некоторой доли фантазии, юмора, чувства меры и вкуса. Однако ко всему этому, как представляется, необходимо добавить и некоторую долю формализма.

По-видимому, как и в британских ВВС и в гербах кораблей Российского флота, необходимо ввести некий стандарт - маску герба (эмблемы), т.е. выполнять эмблему (герб) авиачасти в виде унифицированного шаблона стандартной формы, где все вспомогательные элементы эмблемы (герба), такие как шильдик с наименованием части, обрамление и форма щита, расположение девиза были бы едиными для всех авиационных эмблем государства, а различными были бы лишь сама глазная видеома и содержание шильдика и девиза.

В качестве варианта такой маски предлагается следующая. Щит, прямоугольный в верхней части и полукруглый - в нижней, обрамлен снизу и с боков золотым лавровым венком. Верхнюю часть щита перекрывает голубая лента, на которой золотыми литерами написано название авиачасти (допускается аббревиатура или ее условное название, кличка). Над лентой с названием (шильдиком) располагается авиационная корона, у которой в качестве зубцов использованы чередующиеся изображения сокола с разворачивающимися для полета крыльями и взлетающего современного самолета. Под щитом на черной ленте серебряными литерами (по-русски или по-латыни) начертан девиз части.

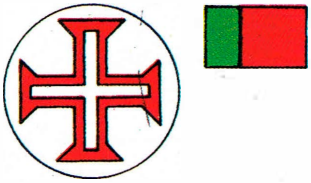
Подписи к ч/б рисункам:

A. 1-я авиадивизия Бундесвера; B. 52-я авиаэскадра Люфтваффе; C. 33-я эскадра истребителей-бомбардировщиков Бундесвера; D. Соединение ночных истребителей Люфтваффе; E. 71-я истребительная эскадра Бундесвера; F. 2-я истребительная эскадра Люфтвайфе («Рихтгофен»); G. 105-й истребительный дивизион британских королевских ВВС; H. 157-й бомбардировочный дивизион королевских ВВС; I. 318-й истребительный дивизион польских ВВС в Англии; J. 308-й истребительный дивизион польских ВВС в Англии; K. 10-я истребительная авиагруппа ВВС фашистской Италии; L. 4-е истребительное авиакрыло ВВС современной Италии; M. Индивидуальная эмблема американского пилота с авианосца «Корал Си»; N. 12-я линейная эскадра 1-го авиаполка польских ВВС (1938 г.).

К ИСТОРИИ АВИАЦИОННОЙ СИМВОЛИКИ

(см. стр. 126)

Portugal



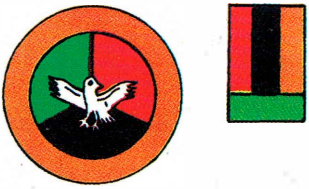
Rhodesien

Ruanda

ohne Heckabzeichen

Rumänien

Sambia

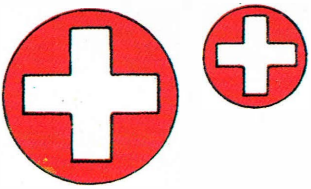


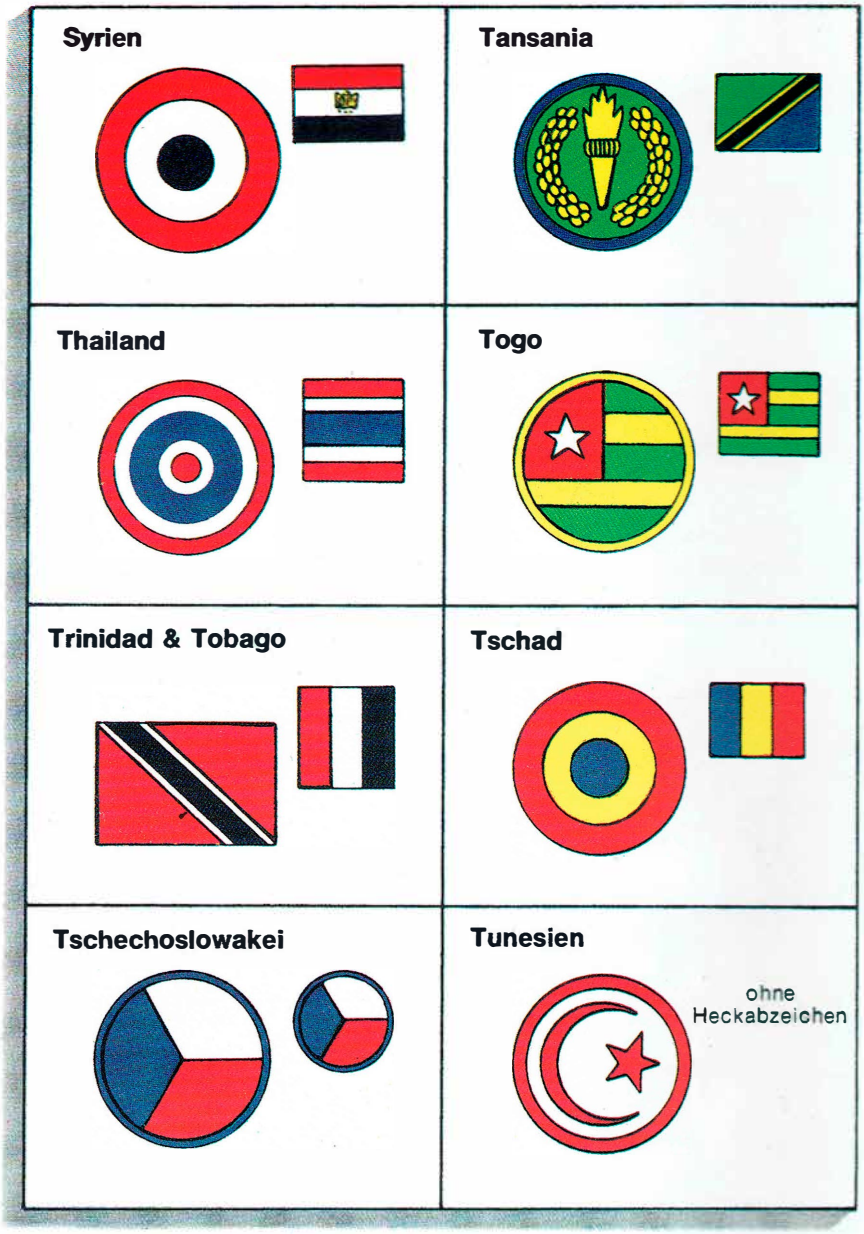
Saudi-Arabien

Schweden

ohne Heckabzeichen

Schweiz





Опознавательные знаки ВВС некоторых зарубежных стран.
Фрагмент немецкого плаката (Бонн, 1991)
«Militärische Hoheitsabzeichen von 128 Nationen».