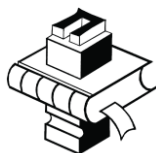


И.С. Алексеев

АНГОЛА: Небо в огне

Об этом нельзя было говорить

*Из воспоминаний
очевидцев событий 70-х годов XX века*



ПАЛЕОТИП
Москва

2019

УДК 630
ББК 43
А47

А47 **Алексеев, И.С.**
Ангола: небо в огне. Об этом нельзя было говорить. /
И.С. Алексеев. — М. : Издательство «Палеотип», 2019. — 120 с.

ISBN 978-5-94727-680-1

В книге рассказывается о сложных событиях, длившихся почти три десятка лет в одной из красивых и интересных стран Африки, в которых принимали участие десятки тысяч советских и кубинских интернационалистов, благодаря которым в немалой степени народу этой страны удалось отстоять свою независимость. Эти события ушли в прошлое, но забывать о них, как и об истории людей живущих и живших на земле нельзя.

Советские интернационалисты – это врачи, учителя, строители, летчики, специалисты по авто и сельхозтехнике, военные и гражданские советники, специалисты по внешней торговле, а также дипломаты. Все они достойно выполняли интернациональный долг и заслуживают самого глубокого уважения, признательности и благодарности. Работали они не корысти ради, как это было свойственно колонизаторам, а помогали с риском для своей жизни во имя мира и дружбы.

УДК 630
ББК 43

ISBN 978-5-94727-680-1

© Алексеев И.С., 2019
© Издательство «Палеотип», 2019

СОДЕРЖАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ.....	4
События далекие и близкие.....	6
Трехъярусные джунгли Анголы.....	12
Незабываемые африканские лидеры	15
Правила полета над Анголой.....	18
Советские летчики в Анголе	21
АН-26 сбит унитовцами.....	24
Як-40 сбит кубинцами.....	27
Существовал ли диктат «Центра»?	31
Самый страшный зверь	38
Автомобилисты в невероятно тяжелых условиях	40
Запасные части и долги.....	45
На полях Анголы	47
Настоящие рыбаки.....	49
Культурный центр торгпредства.....	51
Посольство СССР в Анголе.....	53
Врачи.....	56
Энергетики	59
Низкий поклон советским военным советникам.....	60
Это наша история	61
Личный пилот президента Анголы.....	62
Воспоминания героя Российской Федерации Есяяна Рубена Татевосовича	85
Уметь находить решение	87
Помогали и военным летчикам	98
Полеты и плен.....	102
Умелый руководитель	114
О нашей школе в Анголе	116
Вспоминает Полякова Светлана Михайловна.....	118
Вспоминает Мохов Михаил Александрович	123
Воспоминания Филиппова Льва Васильевича.....	127

Вспоминает ветеринарный врач Евгений Варламов.....	133
Вспоминает Галина ШУВАНОВА.....	147
А вот и сама Ангола. Вчера и сегодня.....	159
Колониальный период.....	161
Освободительное движение	163
Послевоенная разруха	166
Мирная Ангола	169
Сотрудничество Анголы с Россией	171

События далекие и близкие

Чем дальше от нас уходят некоторые пережитые нами события, тем ближе они становятся для нашего сознания.

Такие события остаются в памяти навсегда.

Эта страна за свою историю испытала многочисленные страдания. Хотя, наверное, стран с простой и легкой судьбой на земле просто нет. Но эта страна уже в XV в. стала колонией португальцев, проникших первыми на Африканский континент, и продолжала быть колонией почти 500 лет. За эти долгие годы с ее территории вывезены, в основном, на Американский континент, миллионы рабов.

Это страна, где, как мы знаем из романа Жюль Верна, происходили фантастические приключения детей капитана Гранта, а рассказы о ней доброго, рассеянного Паганеля о разнообразных птицах, бабочках и цветах создают впечатление о ней, как о сказочной стране. Называется она Анголой. Здесь богатейшие минеральные ресурсы и прекрасная природа.

Кто хоть раз увидел первозданную, завораживающую красоту природы Анголы и других африканских земель, тот захочет вернуться сюда еще и еще раз.

Ангола – один из богатейших и в то же время сложных и драматических перекрестков современного мира. И поскольку Африканский континент столетиями находился под колониальным гнетом, он до настоящего времени для живущих на нем людей остается одним из беднейших. Хотя известно, что до колониальных времен многие районы Африки имели очень высокий уровень цивилизации.

Длительное время ангольцы вели борьбу с португальскими завоевателями и только в 1975 г. добились своей неза-

висимости и образования Народной Республики Ангола (НРА) во главе с талантливым организатором Агостиньо Нетто.

Почти сразу НРА была признана и участниками Организации Африканского Единства, и ООН, а также Кубой и СССР.

Однако установившаяся в Анголе власть не устраивала оппозиционную ангольскую группировку УНИТА, южноафриканскую РЕНАМО, а также Соединенные Штаты Америки.

ЮАР сразу же стала активно оказывать военную помощь УНИТе и жестоко расправлялась со сторонниками Народной Республики Ангола. ЮАР не только всячески подавляла противников апартеида внутри своей страны, но и весьма агрессивно вела себя за ее пределами. В этот период она незаконно оккупировала Намибию, дерзко пренебрегала всеми решениями ООН.

Свои основные военные силы к этому времени она сосредоточила на территории Анголы и всячески поддерживала мятежную группировку УНИТА. В свою очередь, США резко расширили, особенно летом 1975 г., тайные операции ЦРУ в Анголе и активно вооружали УНИТу.

Находясь в тяжелейшем положении, НРА обратилась за помощью к кубинскому руководству. Куба сразу же откликнулась на это обращение. Сначала в Анголу были направлены военные инструкторы, затем регулярные части. Их численность быстро росла и вскоре достигла более 40 тыс. кубинцев.

Несколько позже начались активные поставки советской техники, включая танки, самолеты, вертолеты, автотехнику, запчасти, продовольствие, медикаменты и т.д. Одновременно направлялись военные и гражданские специалисты. После провозглашения Анголой своей независимости наша военная помощь оказывалась законному правительству, тогда как ЮАР и США помогали группировке УНИТА, поддерживая тех, кто хотел расколоть страну.

Война продолжалась фактически до конца XX столетия и закончилась победой Народной Республики Ангола, воз-

главляемой с 1975 по 1979 гг. первым президентом Анголы Антонио Агостиньо Нето, а с 1979 г. и по настоящее время президентом Жозе Эдуарду Душ Сантушем.

Вполне понятно, что в одиночку, без помощи Кубы и СССР одержать победу НРА не смогла бы.

Сегодня все знают, что Ангола состоялась как самостоятельная страна. А в ЮАР было покончено с апартеидом благодаря целеустремленной и героической борьбе Африканского Национального Конгресса под руководством неутомимого борца за свободу своего народа Нельсона Манделы.

Точных данных о количестве финансовых и материально-технических ресурсов, затраченных Советским Союзом на Анголу и Афганистан, за тот период нет, но и так ясно, что затраты были огромны. Не передать глубину человеческого отчаяния от потери близких – молодых, в полном расцвете жизненных сил людей. В Афганистане погибло около 15 тыс. советских воинов-интернационалистов, на полях сражений в Анголе пало более двух тысяч кубинских солдат и около ста советских интернационалистов. Боль от их потери не утихает до сих пор и у нас, и на Кубе. Память о них останется навсегда.

Теперь эти события уже довольно далеки от нас, но их полная история еще не написана, в ней много «белых пятен». Это особенно касается освещения работы советских гражданских специалистов, которые в экстремальных условиях гражданской войны выполняли свои мирные функции по восстановлению и развитию экономики, при этом нередко помогая военным. Даже об Афганистане, о котором написано гораздо больше, чем об Анголе, мне попала на глаза всего одна книга – профессора И.Н. Бондаренко «Как мы строили в Афганистане». В ней он очень интересно рассказал о том, что, несмотря на жесточенность военных действий, советские специалисты помогли возвести в этой азиатской стране 200 зданий и сооружений, причем таких, как газопровод, гидроэлектростанция в Наглу, производящая до сих пор 60% всей электроэнергии в стране, аэропорт в Кабуле и т.д.

Советским гражданским специалистам, выполнявшим интернациональный долг в Анголе, тоже есть, чем гордиться. Они вместе с кубинскими и советскими военными фактически пережили второй Афганистан. Советскими специалистами построен ряд важных для Анголы объектов, в том числе ГЭС «Капанда», станция технического обслуживания автомобилей, отремонтировано и построено много мостов, аэропортов, создан центр по проведению регламентных работ авиатехники, подготовлено большое количество ангольских специалистов.

Традиционный тост советских специалистов, работавших тогда в Анголе, был такой:

За тех, кто дома!

За тех, кто в небе!

За тех, кто в море!

За тех, кто в Анголе!

С П И С О К
специалистов Торгпредства СССР в НРА, награжденных
правительственными наградами
(за период с 1978 г. по 1985 г. – наиболее сложные годы)

За самоотверженный труд и мужество, проявленное при выполнении интернационального долга, выполнение рейсовых полетов, эксплуатации автотранспортной техники в сложной военно-политической обстановке Юга Африки в зоне непосредственных боевых действий вооруженных сил Народной Республики Ангола против интервентов ЮАР и контрреволюционных группировок «УНИТА»:

Моллаев К.А. – командир самолета Ан-26 – орден «Дружбы народов»

Чернецкий И.И. – бортмеханик самолета Ан-26 - орден «Дружбы народов»

Гажиенко Г.Г. – инженер-механик самолетов Ан-26 - орден «Знак почета»

Крокас С.И. – командир самолета Ан-26 - орден «Знак почета»

Ильин А.С. – командир самолета Ан-26 - орден «Знак почета»

Кривачев В.П. – бортмеханик самолета Ан-26 – медаль «За трудовую доблесть»

Шаврин А.А. – штурман самолета Ан-26 - медаль «За трудовую доблесть»

Куц Н.Ф. – командир самолета Як-40 – орден «Дружбы народов» - посмертно

Красавин Е.В. – второй пилот самолета Як-40 - орден «Дружбы народов» - посмертно

Саблин В.Ф. – бортмеханик самолета Як-40 - орден «Дружбы народов» - посмертно

Алексеев А.В. – бортрадист самолета Як-40 - орден «Дружбы народов» - посмертно

Какосян А.А. – штурман самолета Як-40 - орден «Дружбы народов» - посмертно

За самоотверженный труд и мужество, проявленное при выполнении интернационального долга по обслуживанию автотракторной техники в районах Анголы со сложной военно-политической обстановкой:

Лучкин В.С. – специалист завода «Ташсельмаш» - медаль «За трудовую доблесть»

Климец П.Н. – специалист П/О «Минский тракторный завод - медаль «За трудовую доблесть»

Андреев В.Е. – инженер-исследователь Мосавто ЗИЛ - медаль «За трудовую доблесть»

Дмитренко Л.И. – инженер-механик Уральского автозавода – орден «Дружбы народов»

Палачев В.Д. – инженер-испытатель Кременчугского завода – медаль «За трудовую доблесть»

Севоднясев А.П. – инженер Горьковского автозавода – орден «Дружбы народов» - посмертно

Бескоровайный С.Г. – инженер Кременчугского автозавода – орден «Дружбы народов» - посмертно

За самоотверженный труд и мужество, проявленное в осуществлении руководства машинотехническими объединениями в южных провинциях Анголы:

Шевченко Г.С. – заместитель торгпреда СССР в НРА – орден «Знак Почета»

Трехъярусные джунгли Анголы

В непроходимых тропических джунглях, которые покрывают значительную часть территории Анголы, вдоль стволов высоких деревьев на определенном расстоянии образуются из ветвей густые площадки-ярусы, непроницаемые даже для глаз, вооруженных биноклем. Если самолет, потерпевший аварию, падает в эти дебри, то найти его практически невозможно. Так случилось с экипажем, который работал по линии Государственного комитета по экономическим связям. Летчики занимались геологическими съемками. Командировка у них закончилась, и они должны были на следующий день возвращаться на родину. Но накануне отъезда им захотелось облететь в последний раз на самолете живописные ландшафты, запавшие в душу. Они даже взяли с собой детей, чтобы те полюбовались величественной красотой Африканского континента. Самолет взлетел в воздух, улетел... и не вернулся. Упорные поиски были безрезультатны. Лишь через десять лет ангольцы нашли место аварии, и то случайно попав в эти места.

Над джунглями и над не менее загадочной африканской саванной летали советские гражданские авиаторы, которых я курировал по линии торгпредства СССР в Анголе целых шесть лет. Замысел рассказать об их работе, а также о труде других наших гражданских специалистов в Анголе – автомобилистов, специалистов по сельскохозяйственной технике, рыбаков, врачей, энергетиков – возник у меня после посещения музея Союза ветеранов войны в Анголе. Надо отдать должное всем тем подвижникам, которые делают многое для сохранения памяти советских военных специалистов, с честью выполнявших интернациональный долг в

этой африканской стране¹. Но для полноты картины расскажем современному читателю и о работе там советских гражданских специалистов, которые зачастую решали не менее, а, бывало, и более трудные задачи.

Мне пришлось руководить советским торгпредством в Луанде в самые сложные годы становления Народной Республики Ангола. В стране шла гражданская война. УНИТА² давала о себе знать не только на юге, но и на территории всей страны, устраивая взрывы в столице и в городах провинции. Это несколько напоминало мне то Вьетнам, в котором работал, когда эту свободолюбивую страну нещадно бомбили американцы³, то Ливан, где за три с половиной года успел повидать арабо-израильскую⁴ и ливано-палестинскую⁵ войны. В древнем Бейруте, очаге нескольких цивилизаций, горящие снаряды пролетали над головой, разрушая все на своем пути. Здания простреливались насквозь. Своих близких – жен, детей – мы отправляли в Москву, а сами оставались выполнять свой долг. Нелегко приходилось. Правда, сейчас с улыбкой вспоминаю, как отыскивал безопасное место в квартире, ложась спать. У окна, где обычно стояла кровать, явно небезопасно. В ванной? Если

¹ Помимо создания музея Союза ветеранов Анголы изданы книги: Устная история забытых войн. Воспоминания ветеранов войны в Анголе. М., 2007; Воспоминания участников и очевидцев войны в Анголе 1975–2002. М., 2008; *Ждаркин И.А.* Такого не было даже в Афгане. Воспоминания участника войны в Анголе (1986–1988). М., 2008; Воспоминания непосредственных участников и очевидцев гражданской войны в Анголе. М., 2009; *Чернецов Е.П.* Устная история забытых войн. М., 2013.

² Национальный Союз за полную независимость Анголы (УНИТА) – организация, которая находилась в оппозиции законному правительству Анголы, сформированному МПЛА (Народным движением за освобождение Анголы), и вела почти без перерыва вооруженную борьбу за власть в стране. Возглавлял УНИТА Жонас Савимби (1934–2002). После гибели Ж. Савимби в 2002 г., УНИТА прекратила вооруженную борьбу и сейчас является легальной парламентской оппозицией.

³ США вели военные действия против Вьетнама с 1964 по 1973 г.

⁴ В октябре 1973 г. военные действия шли между Израилем, Египтом и Сирией.

⁵ В 1975–1976 гг. вооруженные стычки шли между боевыми отрядами правых партий Ливана, с одной стороны, и отрядами Палестинского движения сопротивления, с другой.

туда влетит снаряд, то там можно остаться навсегда. Нашел, что лучшее – поставить кровать у входной двери. Выработалась привычка успешно работать в условиях войны, и в любом месте она уже не казалась мне чем-то безысходным, лишаящим возможности выжить и действовать.

Незабываемые африканские лидеры

Сотрудничество Анголы с Советским Союзом стало активно развиваться с 1975 г.¹, когда эта африканская страна добилась независимости. Ее первый президент Агостиньо Нето², умный, смелый человек, поэт и хороший оратор, не засиживался в столице и часто ездил в самую глубинку, где умел вести разговор с представителями разных племен и социальных групп. Он пользовался у ангольцев огромным уважением и непререкаемым авторитетом. К сожалению, в 1979 г. врачи обнаружили у него тяжелую болезнь – рак печени. На советском самолете в конце 1979 г. его привезли в Москву на операцию. Хотя в Политбюро ЦК КПСС знали точный диагноз и понимали, что надежды на спасение ангольского президента путем хирургического вмешательства мало, но все-таки дали санкцию на проведение рискованной операции. Риск с лучшими намерениями не увенчался успехом. Агостиньо Нето скончался в Москве, и это вызвало напряжение в Анголе. Потрясло всех ангольцев то, что буквально вчера президент выступал в провинции и внешне по нему не было особенно заметно, что он серьезно болен. Его содержательную, эмоцио-

¹ Советский Союз оказывал помощь МПЛА в период ее борьбы за национальную независимость, но она не имела такого масштабного характера, как после завоевания Анголой независимости в 1975 г. О помощи СССР МПЛА до 1975 г. упоминает *The Cambridge History of Africa* (v. 8, Cambridge, 1984, p. 786). Этот источник перечисляет такие виды помощи: регулярную военную, вывоз ангольских детей на каникулы в СССР из зон, подвергавшихся сплошным бомбардировкам, подготовка медсестер, врачей. Полковник ГРУ в отставке Б.Г. Путилин в своих воспоминаниях под красноречивым названием «Мы обеспечивали МПЛА оружием» рассказывает, как из Советского Союза через Конго (Браззавиль) поставлялись МПЛА стрелковое оружие, минометы, переносные ракетные установки. См.: Воспоминания непосредственных участников и очевидцев гражданской войны в Анголе. М., 2009. С. 19.

² Нето Агостиньо (1922–1979) – окончил медицинский факультет в Коимбре (Португалия). Председатель МПЛА, первый президент Народной Республики Ангола. Автор поэтических сборников.

нально насыщенную речь, которую транслировали по телевидению, слушала вся страна (и я тоже, приехав из торгпредства домой). И вдруг через двое суток его не стало! Даже самые преданные Советскому Союзу ангольцы открыто выражали недоумение и высказывались в том смысле, что, наверное, советские врачи неправильно провели операцию, в результате чего погубили такого человека! Потребовалось время ангольским и советским руководителям, чтобы найти убедительные доводы для того, чтобы успокоить общественное мнение в Анголе.

Когда Агустиньо Нето улетал в Москву, он оставил вместо себя своего ближайшего соратника Жозе Эдуарду душ Сантуша¹, который с тех пор и до настоящего времени является первым лицом Анголы. Он проявил себя как масштабный государственный деятель. Сумел создать команду, которая эффективно проводит его политику. Мне лично знакомы в ангольском правительстве министры – торговли, обороны, транспорта. По моему мнению, люди очень способные, эрудированные, к переговорам с ними приходилось серьезно готовиться. Жозе Эдуарду душ Сантуш сумел справиться с оппозиционным движением УНИТА, развязавшим гражданскую войну, и получить поддержку большинства населения.

В отличие от Агустиньо Нето, который учился в Португалии, Эдуарду душ Сантуш в советское время окончил в Баку

¹ Сантуш Жозе Эдуарду душ – род. в 1942 г. в семье каменщика. Еще во время учебы в лицее в 1950-х гг. принял участие в национально-освободительном движении. С 1963 по 1969 гг. учился в Институте нефти и газа в Баку и был руководителем ангольских студентов в СССР. Затем еще год учился в Советском Союзе в спецшколе на курсах военных связистов. С 1970 по 1974 гг. отвечал за связь на разных фронтах в Анголе. В сентябре 1974 г. по предложению Агустиньо Нето избран членом ЦК и Политбюро МПЛА. В 1975–1976 гг. был министром иностранных дел Народной Республики Ангола и способствовал ее принятию в Организацию Африканского Единства и в ООН. В 1976–1979 гг. в качестве секретаря ЦК МПЛА курировал разные сферы деятельности, в основном восстановление народного хозяйства и планирование. 20 сентября 1979 г. избран Председателем МПЛА (с 1992 г. – Партия труда). 21 сентября того же года стал президентом республики и главнокомандующим ее вооруженными силами.

Институт нефти и газа, хорошо говорил по-русски, женился на русской девушке. У них родились две дочери. Я их хорошо знал: красивые девочки-мулатки часто приходили в торгпредство, поскольку у нас активно работали кружки танцев и пения. Они с удовольствием посещали все занятия. К сожалению, впоследствии Жозе Эдуарду душ Сантуш и его русская жена развелись.

Во время пребывания в Анголе я имел честь сотрудничать с нынешним президентом Намибии Сэм Нуйомой¹. Советский Союз помогал тогда организации СВАПО, которая вела борьбу за независимость этой африканской страны. Нуйома в тот период находился на нелегальном положении в Луанде и часто менял явочные квартиры, так как разведка ЮАР стремилась обнаружить его через многочисленную агентуру УНИТА. Мы каждый раз договаривались о месте очередной встречи, я его информировал о том, какие грузы поступили в адрес СВАПО из СССР, и он уже распоряжался ими. Отношения у меня с ним были очень доверительные. Сэм Нуйома производил на меня самое хорошее впечатление. Он отличался умом и большими организаторскими способностями. Как бы полусхуля он говорил мне, что когда Намибия обретет независимость, а обретет ее она обязательно, то он будет президентом страны и хотел бы, чтобы я приехал к нему уже в качестве посла Советского Союза. Конечно, я благодарил его и отвечал, что мне уже вполне достаточно затянувшегося пребывания в Анголе. После моего отъезда из Анголы мы с ним больше не встречались. В отношении будущего Намибии его слова сбылись: Намибия стала суверенной державой, а Сэм Нуйома ее замечательным президентом.

¹ Нуйома Сэм (р. в 1929 г.) – президент Намибии с 1990 г. С 1960 г. – председатель Народной организации Юго-Западной Африки (СВАПО).

Правила полета над Анголой

Торговое представительство Советского Союза в Анголе являлось, пожалуй, самым многочисленным из аналогичных учреждений нашей страны за рубежом: насчитывало вместе со специалистами до 1500 человек. Ежегодно в нем работало 400 – 450 специалистов по линии объединения «Авиаэкспорт» – летчиков, инженеров, техников. В их обязанности входили эксплуатация и обслуживание около 120 единиц авиатехники, в основном, вертолеты МИ-8 и МИ-12 и самолеты АН-26, ЯК-40, ТУ-134. Вся эта авиатехника поставлялась в Анголу объединением «Авиаэкспорт». На самолетах и вертолетах доставляли всевозможные грузы, которые требовались для армии: медикаменты, боеприпасы, технику, продовольствие. На них вывозили и раненых. При выполнении заданий экипажи сталкивались с очень большими трудностями: нередко приходилось садиться на разбомбленные аэродромы¹, без связи со службами и с аэропортами, нередко эти службы просто отсутствовали. Когда наши самолеты совершали посадку в том или ином районе, их экипажи зачастую не знали, кто на земле: наши друзья или противники – унитовцы или юаровцы. Тем не менее авиаторы мужественно совершали самые рискованные рейсы. Хотя имели право отказаться от того или иного рейса, сказав, например: «Я опасаясь за свою жизнь». Даже если этот летчик подписал контракт на работу в Анголе, руководство торгпредства не могло заставить его в приказном порядке выполнять полет. Но за все шесть лет моего пребывания в Анголе не оказалось ни одного экипажа, ни одного летчика,

¹ Подполковник запаса Д.И. Гуков, воевавший в районе Куито-Куанавале, пишет, что по тамошней взлетно-посадочной полосе удобнее всего было ездить на тракторе «Беларусь»: Воспоминания участников и очевидцев войны в Анголе. 1975–2002. М., 2008. С. 169.

которые бы проявили слабодушие и отказались выполнять задание любой сложности.

В соответствии с существовавшим в СССР порядком экипажи руководствовались в полете уставами Министерства гражданской авиации и Министерства авиационной промышленности. Нарушение этих уставов в случае какой-либо аварии могло повлечь за собой самые строгие наказания. Однако и работники нашего торгпредства, и летчики понимали, что выполнять неукоснительно правила, установленные для внутренней жизни нашей страны, в условиях сложной военно-политической обстановки в Анголе невозможно, что их надо менять, приспособлявая к новым обстоятельствам. Как руководитель торгпредства я обратился в «Центр» (так называли Москву и находящиеся в ней Политбюро ЦК КПСС, КГБ, Министерство внешней торговли, Министерство гражданской авиации, Министерство авиационной промышленности). Передача информации от нас туда и к нам осуществлялась с помощью шифротелеграмм. В послании, отправленном в «Центр», просил дать нам рекомендации, как в своеобразных условиях Анголы обеспечивать максимальную безопасность экипажей при полетах. К озабоченности моей и авиаторов в Москве отнеслись с пониманием. Большую телеграмму, отправленную мной, и разъясняющую ситуацию в Анголе, внимательно изучали в течение довольно длительного времени. Где-то недели через две-три пришел ответ. Он оказался довольно объемным – на нескольких страницах. Однако все, что там было написано, сводилось к нескольким общим положениям: вы выполняете интернациональный долг и должны быть бдительными, обязаны исполнять свою работу на высоком уровне, сохраняя дружественные отношения с ангольским народом и обеспечивая при этом максимальную безопасность и сохранность людей. Каких-либо конкретных рекомендаций относительно того, как поступать при отсутствии нормальной, а то и вообще какой-либо связи с аэродромами, о том, как безопаснее взлетать и производить посадку, в телеграмме из

«Центра» не говорилось. Следовало летать по инструкции МГА и МАП СССР.

Я был вынужден принять решение о создании особой инструкции для летчиков, привязанной к ситуации гражданской войны в Анголе. Понятно, что самостоятельно подготовить такие правила, не будучи профессионалом-авиатором, я не мог, поэтому к их разработке были привлечены специалисты. Все авиаторы идею поддержали. К назначенному мною сроку инструкция «О правилах полета над Анголой в сложной военно-политической обстановке» была детально разработана. Мы ее опробовали, что не потребовало особых усилий, так как люди на опыте уже прекрасно знали все эти правила. Я утвердил инструкцию, но чтобы ее создание не восприняли в «Центре» как самодеятельность, проинформировал его. Сообщал, что нами разработан соответствующий документ о полетах над военной Анголой, который, по мнению летных специалистов, обеспечивает максимальную защиту экипажей. Он готовился самыми опытными летчиками, и у нас нет никаких сомнений, что будет гарантирована та степень максимальной безопасности, о которой говорилось в телеграмме из «Центра». Полный текст документа выслал в Москву, а в конце шифровки написал: «Если будет запрет на использование нашей инструкции, просьба сообщить». Запрета не последовало, напротив, насколько мне стало известно позже, эта инструкция поступила и в Афганистан.

Она не привязывала летчика жестко к уставам Министерства гражданской авиации и Министерства авиапромышленности. Он мог самостоятельно принимать решения. Например, если с местом посадки не было связи, то летчик должен был сделать несколько кругов, чтобы рассмотреть, с кем он имеет дело на земле, не разрушен ли аэродром бомбежкой и т.д. Осуществлять посадку и взлетать он имел право не по правилам вышеуказанных министерств СССР, поскольку противник знал эти правила и мог сбить самолет, а исходя из конкретных условий, делая отвлекающие выражи.

Советские летчики в Анголе

«Советские летчики прилетели!» - этим радостным возгласом жители Анголы неизменно встречают наши экипажи.

Вот уже несколько лет по просьбе ангольского правительства советские летчики осуществляют перевозки пассажиров, продовольствия, медикаментов и другие грузы в южные провинции НРА – Уамбо, Мошико, Куандо-Кубанго и по всей стране. Полеты проходят в очень сложных военных, метеорологических и климатических условиях. Посадки приходится совершать на импровизированные взлетно-посадочные полосы, которые в иное время служат автомобильными стоянками или местами проведения митингов, собраний, народных гуляний.

Но несмотря на все трудности, советские экипажи мужественно выполняют свой интернациональный долг, помогая ангольскому народу отстаивать и укреплять свою независимость.

- Трудно найти слова благодарности за работу, которую выполняют советские летчики в Анголе, - говорил заместитель генерального директора национальной авиакомпании ТААГ Мариу Рожериу Ванафф. – Они работают с чувством высокой ответственности и с любое время готовы лететь на выполнение задания, в нужные для Анголы районы.

- В 1979 году, - рассказывает шеф-пилот ТААГ Анатолий Николаевич Федотов, - когда возникла острая необходимость доставки продовольствия и медикаментов в южные районы Анголы, постоянно страдающие от агрессии расистов ЮАР, в возможность полетов туда мало кто верил. Однако в условиях бездорожья только авиация могла доставить на юг страны необходимые грузы.

Именно в это время советские экипажи начали осваивать аэродромы в Мпупе, Луэне и других населенных пунктах. Круглые сутки летчики Е.А. Бацаев, А.И. Гусаров, О.И.

Галущенко, А.М. Дурноян, Ю.А. Липатов совершали рейсы на юг, чтобы доставить продовольствие, медикаменты, вывезти раненых, пострадавших от агрессии южно-африканских расистов и банд марионеточной группировки УНИТА. Люди изнемогали от жары и усталости, но никто из них ни разу не отказался от вылетов.

(Кстати, такие же особенности характера проявляли не только авиаторы, но и другие советские специалисты – в частности, по автомобильной, сельскохозяйственной и иной технике. Отказов от выполнения ими любого задания, я за шесть лет работы в Анголе не знал. Я гордился нашими интернационалистами и всегда передавал в Центр (Москву) информацию о их героизме).

За добросовестную, мужественную работу все специалисты неоднократно получали благодарности правительства НРА. Но самой большой наградой ангольцев была их признательность за спасение местного населения от голода и смерти.

В многочисленных полетах особенно отличился сам А.Н. Федотов – летчик с большим опытом.

- А.Н. Федотов умел мобилизовать людей на выполнение самой ответственной задачи, увлекал их личным примером, - не раз говорил заместитель генерального директора ТААГ. – Тот факт, что такие блестящие специалисты и организаторы как Федотов работают у нас, - свидетельствует о том, что Советский Союз посылает для оказания помощи Анголе своих лучших представителей.

Высоко оценена работа А.Н. Федотова и правительством СССР. 8 сентября минувшего 1978 года за мужество и самоотверженную работу при оказании помощи НРА он был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Многие коллеги А.Н. Федотова удивлялись, как успевал он организовывать работу в аэропорту по обслуживанию самолетов, летать в южные провинции страны, консультировать руководство ТААГ, интересоваться нуждами и заботами подчиненных, принимать участие в подготовке ангольских

летчиков. При его участии с конца 1978 года для работы на ангольских авиалиниях подготовлено около 20 пилотов вертолетов, а также более десятка ангольских экипажей для АН-26.

Объем работы, выполненный советскими специалистами в Анголе бесценен, - говорит об их высоком профессионализме, особой ответственности и человеческом понимании горя, которое переживал ангольский народ.

АН-26 сбит унитовцами

Ответственность за безопасность работы авиаторов делала очень сложной мою работу как руководителя, принимавшего решения о полетах. В этой связи расскажу о случае, который тогда имел широкий международный резонанс. 21 ноября 1980 г. на юге Анголы, в месте, где, казалось, не существовало особой угрозы для наших самолетов, был сбит АН-26, командиром которого являлся Камиль Моллаев.¹ Он вез ангольских солдат, возвращавшихся с передовых позиций в Луанду. Экипаж с большими трудностями смог посадить подбитый самолет непосредственно в саванне.² Ангольские солдаты, хорошо знавшие местность, быстро «растворились». Двум членам экипажа удалось добраться до небольшой речки и спрятаться в камышах. Им очень повезло, что они не наткнулись на крокодилов, которые в изобилии водились в этой реке. Камиль Моллаев получил травму позвоночника, и с ним остался бортмеханик Иван Чернецкий. Чуть позже они оба попали в плен к унитовцам.

Мне поступило сообщение о том, что связь с этим самолетом пропала минут через 10–15. (Вызывает удивление, что в период нашей так называемой «перестройки» в России, когда самолеты терпят крушение, связь с ними и их местонахождение не всегда быстро устанавливались.) В Анголе мы отработали строгий порядок: если с самолетом 5–10 минут отсутствовала связь, то мне немедленно докладывали об этом летчики и инженеры, которые находились в аэропорту Луанды. Они

¹ АН-26 был сбит не американской ракетой «Стингер», как утверждается в некоторых источниках, а советской ракетой «Стрела», которая каким-то образом из ангольской армии попала к унитовцам.

² Ракета влетела точно в сопло правого двигателя. Загорелось крыло. Потерявший тягу самолет стал падать и заваливаться на крыло. Применив экстренное снижение, экипаж посадил машину «на брюхе» на болотистую пересеченную местность на берегу реки.

постоянно отслеживали полеты, и если связь нарушалась, то сразу же звонили мне по телефону или приезжали в Торгпредство с докладом. Как правило, я давал указание срочно направить в предполагаемый пункт падения дополнительные единицы авиатехники. В случае с Моллаевым на поиски отправились самолет и два вертолета. Летчики из окна самолета обнаружили место падения и остатки сгоревшего АН-26. Но людей рядом – наших или ангольцев – не было. Тогда мной было дано поручение экипажу одного вертолета совершить посадку в месте падения АН-26, а другому барражировать по кругу, отслеживая обстановку, и в случае чего придти на помощь. Более того, отправил туда же и третий вертолет: мало ли что. Летчики вертолета, совершившего посадку, вышли к сгоревшему самолету и увидели, что никого там нет: ни живых, ни мертвых. Возвратились в Луанду и доложили мне об этом.

Анализируя сложившуюся ситуацию, думал над тем, что еще можно предпринять. Естественно, доложил о чрезвычайном происшествии нашему послу В. Логинову. Кроме того, решил поехать к министру обороны Анголы Педале, с которым имел контакты постоянно. Я знал его как мужественного, решительного человека, который с первых дней участвовал в национально-освободительной войне вместе с Агустиньо Нето. Имел большой практический опыт в партизанской войне и по природе своей был талантливым руководителем. От него я узнал, что все ангольские солдаты, которых перевозил Камиль Моллаев, остались в живых и вернулись в Луанду. Попросил у Педале разрешения встретиться с ними, чтобы они рассказали, как произошло крушение самолета. Поиски пропавшего экипажа между тем продолжались. Примерно через три дня обнаружили двух членов экипажа, которые, прячась в камышах, медленно продвигались по течению небольшой речки. Когда их доставили в Луанду, я немедленно встретился с ними. Они рассказали, что видели, как взяли в плен Камиля Моллаева и Ивана Чернецкого. Теперь после бесед с ангольскими солдатами и найденными членами экипажа у меня сложилась пол-

ная картина происшедшего с АН-26 и его экипажем. Пришло время отправить точную информацию в «Центр». У меня выработалась привычка не спешить при посылке шифротелеграмм. Готовил информацию для референтуры, скажем, сегодня, а на следующий день приезжал туда, перечитывал шифровку, представляя, что она направлена мне, и если нужно, вносил коррективы и только потом подписывал. Это помогало избегать поспешных выводов, которые могли привести к неправильной оценке событий и нанести ущерб делу, а также отрицательно сказаться на судьбе людей.

Як-40 сбит кубинцами

С болью вспоминаю еще один трагический случай, когда Як-26, совершавший обычный рейс, по ошибке сбили кубинцы. Их оповестили, что в этот день авиация ЮАР планировала рано утром совершить налет. И когда в указанном районе появился Як-40, летевший по расписанию, которое заранее публиковалось в газете, кубинцы приняли его за самолет противника и произвели пуск ракеты. Непонятно, почему к ним не дошла информация о рейсе Як-40. Ракета, выпущенная кубинскими зенитчиками, попала точно в цель. Погибли все члены экипажа. Связь с самолетом сразу прекратилась. Мне срочно доложили об этом из нашего центра на аэродроме в Луанде, который, как уже говорилось, отслеживал все полеты. Немедленно два самолета отправились в указанный район. Поскольку преодолеть расстояние до него мог и вертолет, послал туда и вертолет. Ведь на самолете посадку не везде совершишь, а вертолет может сделать это практически где угодно. Приземлившись, наши ребята выяснили, что недалеко от места катастрофы находится ракетная установка кубинцев, из которой и произвели выстрел по Як-40. Кубинские ракетчики в это время еще не успели, как говорится, «очухаться», но уже поняли, что сбили советский самолет, и раздумывали, как об этом доложить руководству. А тут появились наши ребята. Кубинцы честно признались им, что совершили ошибку. «Вы доложили об этом своему командованию?» – спросили наши. «Пока нет», – ответили те.

Мои посланцы вернулись в Луанду и сообщили мне о том, что произошло. Я тотчас же сел в машину и помчался к главнокомандующему кубинских войск. Поначалу он меня не принял, хотя у нас были хорошие отношения. Я понимал, что главнокомандующему, чтобы выработать свою позицию и дать ответ, надо было связаться с руководством Кубы, скорее

всего, непосредственно с Фиделем Кастро. Ведь речь шла о взаимоотношениях двух стран, оказывавших интернациональную помощь Анголе. Социалистическая Куба являлась надежным союзником Советского Союза. Если бы не кубинская армия, то неизвестно, как бы развивались события. Без ее помощи, чтобы сохранить революционные преобразования в Анголе, не исключено, что Советской армии пришлось бы принять участие в военных действиях в этой африканской стране, а это противоречило бы решениям Организации Объединенных Наций и было бы воспринято во всем мире крайне отрицательно. А присутствие кубинских войск в Анголе не вызывало такого резонанса¹.

Кубинский военный контингент насчитывал около 40 тыс. человек, а временами и больше.² Кубинцы хорошо знали Анголу, менталитет коренного населения. Испанский и португальский языки – родственные, поэтому кубинцы и ангольцы лучше понимали друг друга. Доверие у местного населения к кубинцам, можно сказать, было на высочайшем уровне, потому что первые вели себя не только героически, но и благородно по отношению к коренному населению. Кубинские войска находились на всей территории Анголы, причем в самых опасных точках. Выполняя свой революционный долг, они рисковали своей жизнью и несли потери³.

Но вернемся к трагическому случаю. Учитывая серьезность сложившейся ситуации, я передал дежурному штаба ку-

¹ Encyclopædia Americana (v. 1, 1991, p. 850) по этому поводу отмечает: «Прибытие большого экспедиционного кубинского корпуса на помощь МПЛА было легитимным с точки зрения неприсоединившихся африканских государств и остальных в связи с драматическим вторжением войск из Южной Африки. Кубинцы дали возможность МПЛА разгромить своих врагов и установить военный контроль над большей частью страны в феврале 1976 года».

² Фидель Кастро, выступая на митинге в Гаване 2 декабря 2005 г., сказал, что одно время кубинский контингент достигал 55 тыс. человек.

³ Кубинцы потеряли в Анголе убитыми, ранеными, пропавшими без вести 15 тыс. человек. Такое же количество советских военных погибло в Афганистане. См: *Ждаркин И.А.* Такого не было даже в Афгане. Воспоминания участника войны в Анголе (1986–1988). М., 2008. С. 152.

бинских войск, что оставаться в приемной комнате долго не могу, и если меня не пригласят минут через 10, то уеду, а о ситуации, о которой главнокомандующий, полагаю, уже хорошо знает, сообщу в «Центр». Ждать пришлось недолго. Главнокомандующий по-дружески принял меня, предложил выпить рюмку кубинского рома. Я доложил главнокомандующему о том, что случилось, и сообщил, что приехал с двумя просьбами: 1) чтобы кубинская сторона признала факт гибели советского самолета и его экипажа по причине ошибочных действий кубинского персонала, и 2) приняла все необходимые меры для предотвращения подобной трагедии в будущем. Вернувшись в Луанду, поехал в референтуру, составил шифротелеграмму, в которой подробно описал это чрезвычайное происшествие, и оставил ее, как всегда, до следующего дня без подписи. Одновременно проинформировал совпосла. Наши же военные советники не стали детально выяснять обстоятельства трагедии и поторопились послать в «Центр» телеграмму, в которой возложили вину за происшедшее на экипаж самолета. В Москве сначала получили информацию военных, а затем мою. Конечно, в «Центре» не просто было понять, кто из нас прав. Из Советского Союза приезжала комиссия, разобралась по существу вопроса и подтвердила правильность моей информации. Впоследствии военные советники, когда посылали в «Центр» телеграммы, касающиеся полетов наших самолетов, нередко подходили ко мне и просили посмотреть их шифровку и, по возможности, завизировать. В целом же у меня установились хорошие отношения с военными, мы встречались в неформальной обстановке, дружили семьями. Хотя уместно заметить, что военные из Советского Союза, прибывавшие в Анголу, были разные: были такие, которые выполняли свой воинский долг по-настоящему, добросовестно и мужественно. А иных в основном интересовали только награды.

Трагическая история с нашим самолетом Як-40 имела непростое продолжение. Я дал поручение летчикам опять от-

правиться на место его падения и собрать останки членов экипажа. Летчики поделились со мной перед отлетом своими сомнениями: «Трудно будет определить по останкам трех погибших, кому что принадлежит. Собрать полностью каждого члена экипажа вряд ли будет возможно». Задача перед ними, конечно, стояла сложная. Мои рекомендации сводились к следующему: «Соберите абсолютно все останки. И по внешним признакам, по одежде, надеюсь, вы определите, какие останки кому принадлежат. Упакуйте все собранное в три целлофановых мешка». Так они и поступили: останки трех погибших привезли в Луанду и поместили в цинковые гробы, которые затем были заклепаны. Хотя у летчиков, добросовестно выполнивших мое поручение, оставались сомнения. «А надо ли было делать то, что сделали?» – спрашивали они. «Да, это было необходимо сделать во что бы то ни стало, – ответил я. – Это нужно для родных, близких: они будут знать, что похоронили своего родного человека, который выполнял героическую миссию. Отношение к погибшему и его семье будет совершенно иное, чем в случае, если мы сообщим о нем как о «без вести пропавшем». В присутствии всего летного состава прошла церемония прощания, и цинковые гробы были отправлены в Москву. В этот же день я написал вторую шифровку, в которой предложил наградить погибших орденами Боевого Красного знамени. Эти предложения в «Центре» были оперативно приняты и одобрены.

Существовал ли диктат «Центра»?

Вообще, после того, как разрушили Советский Союз, кое-кто стал много разглагольствовать о том, что в СССР существовала чрезмерная централизация, и на местах отсутствовала возможность проявлять самостоятельность. Ничего подобного.¹ Во время работы в Анголе мне никто не мешал принимать решения, но я знал, что за них отвечаю лично. Что касается отношения ко мне «Центра», то просьбы, с которыми мне приходилось туда обращаться, как правило, рассматривались благожелательно и положительно: поэтому, несмотря на сложность военного времени в Анголе, работалось легко. Конечно, непросто самостоятельно вырабатывать позицию, особенно в сложных и запутанных делах, но существовала уверенность, что если принято верное решение, то в «Центре» поймут и поддержат.

Например, в том, как сложилась судьба Камиля Моллаева после возвращения на родину, мое участие сыграло свою роль. Он находился в плену на территории ЮАР. Его поисками занимались советские спецслужбы через Международный Красный Крест. Через эту организацию осуществлялись контакты с юаровцами и унитовцами, что давало возможность установить местонахождение советских авиаторов, которых постоянно переводили с места на место. И можно с благодарностью признать, что Красный Крест способствовал их освобождению. Через два года Моллаева и Чернецкого обменяли

¹ Об Анголе как месте, где можно было проявлять самостоятельность, очень эмоционально пишет и подполковник запаса Д.И. Гуков: «Только там я смог полностью применить все, чему меня до этого учили. Проявлять инициативу и доводить до завершения задуманное, не думая о том, что меня станут одергивать начальники» (Воспоминания непосредственных участников и очевидцев гражданской войны в Анголе. М., 2009. С. 183).

на двух погибших американцев, на юаровца и двух унитовцев. В Заир, где происходил обмен, я направил двух человек, которые хорошо знали Моллаева и могли опознать его безошибочно. За два года, тем более в африканской глубинке, человек мог сильно измениться внешне.

Еще предстояло решить принципиальный вопрос о том, кем считать Моллаева: просто военнопленным, не совершившим ничего героического, или человеком, достойным награды.

Согласно достоверным сведениям, полученным мною из разных источников, вел он себя в основном правильно, не давал никакой информации, которая в какой-то степени порочила бы советских людей в Анголе и вообще Советский Союз. Его допрашивали агенты спецслужб США, ЮАР, других стран, пытались его завербовать, но он никаким уговорам и угрозам не поддавался, хотя в плену ему пришлось ой как не сладко. Учитывал я и то обстоятельство, что если он вернется в родную республику Дагестан как просто военнопленный, то это будет и несправедливо по отношению к человеку, честно выполнявшему интернациональный долг, и значительно усложнит его жизнь на родине. Исходя из всех этих соображений я обратился в «Центр» с предложением наградить Моллаева орденом. Не все в советской колонии в Луанде придерживались этой точки зрения. Но в «Центре» прислушались к моим доводам и согласились. И Камиля Моллаева наградили орденом Дружбы народов. В его родном Дагестане Камиля встретили как героя. Называться его другом считали для себя лестным почти все сотрудники аэропорта в Махачкале, где он работал. Здесь он продолжал заниматься своим любимым делом – летал вплоть до выхода на пенсию.

Самостоятельный, творческий подход требовался и в процессе эксплуатации авиатехники. Например, при ее поставках в Анголу не учитывалась в полной мере необходимость проведения регламентных работ на месте. Приходилось отправлять самолеты на далекие расстояния в Москву, и авиа-

единицы на долгое время исключались из эксплуатации. Тогда мы решили создать непосредственно в Луанде свой центр для осуществления ремонтно-регламентных работ, чтобы техника в Анголе работала постоянно, без сбоев. В этот центр, созданный силами наших специалистов, впоследствии направляли самолеты для проведения регламентных работ из многих стран Африки и даже Азии.

Работа в Анголе требовала от гражданских летчиков способности решать неординарные задачи, умения быстро перестраиваться, чтобы успешно выполнять задания, с которыми раньше не сталкивались. Они ежедневно летали над всей территорией страны, в различные ее концы и хорошо знали ситуацию. Нередко они фактически решали задачи военных летчиков, проявляя при этом огромное мужество и умение.

В Анголу направлялись самые лучшие гражданские пилоты из Советского Союза. Их отбирали по линии ЦК КПСС, Министерства гражданской авиации и Министерства авиационной промышленности и Минвнешторга. Подходили к отбору очень строго: ведь люди ехали в воюющую страну, и требовалось, чтобы они показали себя достойными представителями великой социалистической державы. Экипажи были интернациональными: из Армении, Азербайджана, Дагестана, Украины, Ленинграда, Москвы, практически со всех концов Советского Союза. Выполняли они свою миссию самоотверженно, героически. Мне как руководителю практически не приходилось делать им серьезных замечаний.

Правда, в начале моего пребывания в Анголе случилось одно крайне неприятное происшествие. На десятый день, после того, как я принял дела у бывшего торгпреда, мне позвонил руководитель нашего авиационного отряда Федотов и говорит: «Иван Степанович, летный экипаж, который находится в ангольской гостинице, перебрал, на ночь глядя, да так, что себя уже не контролировал. Летчики спустились из своих номеров на первый этаж и у регистратуры разоружили ангольских охранников. Что делать?»

Поступок авиаторов выходил за всякие рамки поведения советских специалистов и заслуживал высылки из страны. И я дал соответствующее указание Федотову: «Поступим очень просто. Сегодня вечером летит самолет из Луанды в Москву, мы отправим их домой. Приезжайте с ними ко мне, а затем пусть они собирают свои вещи и берут с собой своих жен».

Предстояло согласовать мое личное решение о высылке авиаторов с послом СССР в Анголе. По существовавшему тогда порядку именно посол должен был это делать. Но поставленный в известность об этом ЧП он дал мне понять, что такое решение я могу принять самостоятельно. Будучи убежденным в своей правоте, подготовил шифровку и вечером отправил провинившихся в Москву.

Понимал, что мое непростое решение могут по-разному воспринять в «Центре». С одной стороны, когда ехал в Анголу, меня в Москве предупредили: «Обратите внимание на летный состав. Они фактически не подчиняются ни торгпреду, ни послу. Дисциплина низкая. Необходимо навести порядок!». Но, с другой стороны, думалось и о том, как оценят в Москве деятельность торгпреда, который не пробыл и десяти дней, а уже высылает людей!

Но мои действия восприняли нормально и руководство в Москве, и весь летный состав в Луанде. После высылки провинившихся со всеми авиаторами я провел беседу. Состоялся строгий разговор о дисциплине, ответственности, о высоком долге советского человека, который должен служить примером для ангольцев и не только.

В Москве новость о высылке экипажа кое-кто воспринял настороженно: а не продолжит ли торгпред действовать подобным образом и в дальнейшем? К счастью, за все последующие шесть лет моего пребывания в Анголе подобные случаи больше не повторялись.

Авиаторы – особые люди, люди неба, люди свободы, и с ними надо уметь ладить, но в то же время уметь держать их в рамках дозволенного. Поскольку у меня уже был большой

опыт работы с людьми, то мне не составляло особого труда понять их психологию, тем более, что имел дело с ними и раньше. Должен здесь сказать, что, работая с авиаторами, я научился у них многому хорошему, за что им искренне благодарен.

Практически все экипажи, которые отработали свой срок, возвращались на родину с хорошими характеристиками. Мне полагалось по должности их подписывать. Как правило, в характеристики мы включали положительные рекомендации, что помогало возвращавшимся на родину авиаторам – их профессиональному и карьерному росту. Многие из них обычно получали повышение. Это имело место с человеком трудной судьбы – Камилем Моллаевым. По возвращении на свою родину – в Дагестан – он успешно продолжал полеты, где и по сей день пользуется огромным авторитетом как высоко профессиональный летчик.

Анатолий Иванов – командир экипажа, который обслуживал президентский самолет Эдуарду душ Сантуша, вернулся в Ленинград и стал совершать международные рейсы на новейшем самолете. Он и до сих пор выполняет такие ответственные рейсы, хотя у него уже пенсионный возраст.

Рубен Есаян, бывший командир экипажа, перевозивший министра обороны Анголы, по возвращении в Москву стал летчиком-испытателем, удостоен высокого звания Героя России.

Анатолий Федотов успешно руководил в Анголе группой всех авиаторов. Кстати, прежде чем назначить кого-либо руководителем, моим правилом было, обязательное предварительное совещание с летно-техническим составом. Кандидатуру Анатолия Федотова одобрили все. По возвращении в Ленинград он получил повышение и долгое время до ухода на пенсию работал на командных должностях.

Леонид Каширский после возвращения на Родину был назначен сначала руководителем управления, а затем замес-

тителем председателя Комиссии по расследованию авиационных происшествий. Этой сложнейшей и ответственной работой он занимается около 35 лет.

В целом не знаю ни одного случая, чтобы кто-либо из наших авиаторов, возвратившихся в СССР после выполнения интернационального долга в Анголе, имел бы проблемы с трудоустройством и карьерным ростом. Все они достойны огромного уважения.

Одним из достойных примеров участия наших летчиков в Анголе можно назвать работу пилота Есаяна Рубена Гатововича. В 1981–1984 гг. он находился в служебной командировке в этой стране в качестве командира экипажа корабля Як-40 министра обороны Анголы и совершил большое число вылетов в районы боевых действий.

В 1983 г. при взлете в аэропорту Лукапа самолет был подбит зенитным огнем и вышел из строя правый двигатель, возник пожар на борту. Летчик Есаян сумел сделать круг над аэропортом и благополучно посадил поврежденный самолет. Рисковых полетов было много и Есаян успешно преодолевал любые опасности.

После возвращения в СССР проводил испытания большого количества типов и модификаций самолетов, в том числе Ту-334, Ту-154, Ил-76МФ, Ил-96, Ил-114. На самолете-амфибии Бе-200 в 2004 г. установил 5 мировых авиационных рекордов. Занимался моделированием нестандартных ситуаций в воздухе для установления причин воздушных аварий и катастроф. В 2001 г. впервые после 10-летнего перерыва полетов в Антарктиду, он совершил там посадку на транспортном самолете Ил-76. И до настоящего времени продолжает ежегодно летать в Антарктиду с посадками на ледовые аэродромы. В 2007 г. выполнил уникальную операцию по десантированию 28-ми платформ с дизельным топливом на полярную станцию «Восток» с самолета Ил-76ТД. Выполнял полеты на Южный полюс и центральные районы Антарктиды.

За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, Указом Президента Российской Федерации № 524 от 29 мая 2006 г. летчику-испытателю – заместителю генерального директора начальнику лётно-испытательного центра ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации» – Есяяну Рубену Татевосовичу присвоено звание Героя Российской Федерации с вручением знака особого отличия – медали «Золотая Звезда».

Самый страшный зверь

Хочется вкратце сказать о нелегких условиях, в которых наши люди выполняли в Анголе свой интернациональный долг. Климат в этой африканской стране тяжелый, с повышенной солнечной радиацией, явно непривычный для нас. Случалось, что эти факторы, особенно в напряженной военной обстановке, отрицательно влияли на состояние и поведение людей. Иногда отдельные экипажи не очень ладили друг с другом, и не обязательно командир экипажа летал с летчиками, которых ему рекомендовали или с которыми он прибыл из Советского Союза. Адаптация, притирка людей друг к другу проходили в Анголе не всегда легко, но, главное, не приводили к неразрешимым конфликтам. Основная роль в подборке команды принадлежала командиру экипажа.

Помимо неблагоприятного климата серьезную опасность для людей представляла малярия. Если эту болезнь не лечить, то исход, как правило, был летальный. Недаром говорится, что самый страшный зверь на свете – малярийный комар. От этого комара умерли миллионы людей и умирают до сих пор в Африке и Азии и даже на других континентах. Когда в Анголу прибывали советские специалисты, проводилась обстоятельная разъяснительная работа: беседовали с семьями, с женами, с детьми, давали рекомендации, как надо себя вести в разных местностях этой африканской страны.

То, что малярия свирепствует в Анголе (как и во многих странах Африки), и с ней не велось борьбы, является несомненным следствием колониального господства, которое продлилось там почти пять веков. На побережье Атлантического океана, недалеко от города Луанды имеется музей рабства. Этот город колонизаторы основали в 1575 г.

как порт по вывозу рабов. На Американский континент и частично в Европу было вывезено более 5 миллионов рабов¹. Страна обескровливалась: из нее забирали самых сильных, самых дееспособных мужчин и женщин. Если бы колонизаторы не грабили богатства африканских государств, их людские ресурсы, то коренные народы жили бы сейчас иной жизнью. Думаю, что представители всех колониальных империй должны принести публичные извинения всем этим народам, которым они причинили столько зла, и оказывать им гуманитарную помощь до полного восстановления экономики этих стран.

¹ По данным Encyclopedia Americana (1991, v. 1, p. 850) в пути умерло 2 миллиона рабов.

Автомобилисты в невероятно тяжелых условиях

Ежегодно в Анголу из Советского Союза поставляли более 1000 единиц различной автомобильной техники, в первую очередь грузовые автомобили, которые шли в армию и в Министерство транспорта. На них перевозились стройматериалы, продовольствие, военное снаряжение, боеприпасы и живая сила. Среди ангольцев подготовленных водителей не было, поэтому приходилось на месте ускоренными темпами обучать их, чтобы они сами могли управлять техникой в сложных условиях страны (при отсутствии хороших дорог, станций технического обслуживания и нехватке запасных частей). Наши специалисты, командированные по линии Всесоюзного объединения «Автоэкспорт», становились инструкторами.

Шла война, и не хватало времени, чтобы подготовить вполне квалифицированные кадры водителей автомобильной техники. Через три месяца, а то и через месяц новичкам доверяли управление грузовиком, на котором они самостоятельно перевозили различные грузы, в том числе и опасные. И хотя ангольские ребята по природе сообразительные, быстро осваивали технику, имели определенный жизненный опыт, а учениками брали, как правило, тех, кто служил или уже отслужил в армии, – все же знаний и умения им не хватало. Поэтому они часто совершали аварии: не справлялись с управлением и врезались или в телеграфные столбы, или в деревья, или застревали в болотистых местах. Когда мы шли по Луанде и видели сбитые телеграфные столбы, то шутили: «бедный» столб не успел перебежать дорогу!

Разбитую технику не успевали восстанавливать и ремонтировать, и часть ее оставалась брошенной, так как не имелось ремонтных баз и баз технического обслуживания. Вероятность того, что советское объединение «Автоэкспорт» создаст их быстро, была нереальной. Оставалось надеяться в основном на своих специалистов по автомобильной и сельскохозяйственной технике. По моему поручению они объехали территорию Анголы, отыскивая брошенные португальцами и пустующие помещения, которые можно было использовать для создания пунктов техобслуживания. Оказалось, что строений, оставленных португальцами и вполне пригодных для наших целей, достаточно много. Но все они находились в полуразрушенном состоянии, и в них не имелось никакого оборудования. Встретившись с министром транспорта, я попросил его разрешения на использование этих помещений для технического обслуживания поставляемой советской техники. Министр как-то не проявил особого интереса к этому делу, но и не дал отрицательного ответа.

Тогда мы приступили к делу. На пустующих помещениях наши специалисты сделали вывески «Автоэкспорт» или «Тракторэкспорт». Затем провели субботники и воскресники по очистке строений от мусора, покрасили стены снаружи и изнутри и установили гаражно-ремонтное оборудование, которое тогда доставлялось из Советского Союза бесплатно. То небольшое его количество, находившееся в нашем распоряжении, мы развезли по всем точкам, и в течение года по всей территории Анголы у нас появились пункты, позволившие проводить техническое обслуживание автомобилей и сельскохозяйственных машин.

В Луанде нас заинтересовала бывшая станция технического обслуживания автомобилей «Пежо». На самом верху здания красовалась рекламная надпись «Пежо» из двухметровых металлических букв, видных издали. Само по-

мещение станции частично разрушено, и какое-либо гаражно-ремонтное оборудование отсутствовало. Мы обратились к ангольскому руководству с просьбой передать эту станцию для техобслуживания и ремонта поставляемых в Анголу автомобилей «Лада». К сожалению, какого-либо ответа мы не получили. Видимо, в тогдашней очень сложной военно-политической обстановке у ангольцев еще не выработалась концепция, как распорядиться всей собственностью, которая перешла от колонизаторов. Но, зная менталитет ангольских руководителей, мы были уверены, что если мы приведем станцию «Пежо» в порядок и организуем в ней обслуживание автомобильной техники, то сделаем доброе дело для Анголы, и это будет правильно воспринято. В ходе нескольких субботников очистили всю территорию от хлама, покрасили стены, завезли гаражно-ремонтное оборудование, подключили электричество. Дальше оставалось решить вопрос с рекламной вывеской. Она не соответствовала новому назначению станции. Автомобили «Пежо» в Анголу не поставляли, да их в стране уже практически и не было. Посоветовавшись со своими специалистами-умельцами, решили сделать из букв «Пежо» слово «Лада». При этом я попросил наших специалистов предварительно замерить высоту и ширину букв, прикинуть, как из них получить нужные нам буквы, как можно смонтировать новые и сделать все это очень быстро – в течение одного выходного дня, когда ангольские руководители выезжают из Луанды на отдых. Наши умельцы прекрасно справились с порученным делом: за день сняли вывеску «Пежо», находившуюся на высоте около 30 метров, разрезали по заранее сделанному эскизу буквы и из них составили слово «Лада». Монтаж новой вывески прошел быстро. Когда ангольские руководители вечером возвращались в город, они были несколько удивлены, видя на месте рекламы «Пежо» слово «Лада».

Чтобы предупредить негативную реакцию с их стороны, мы накануне разослали им информационные письма, в которых сообщили, что в целях технического обслуживания поставляемой в Анголу техники заброшенная станция «Пежо» приведена советскими специалистами в порядок. Там установлено гаражно-ремонтное оборудование. Станция теперь сможет обслуживать ту технику, которая находится в вашей стране, и она будет эксплуатироваться в интересах Анголы. Открытие станции намечено на следующую пятницу, и мы приглашаем их в этот день посетить станцию и посмотреть результаты работы советских специалистов.

Приехали все получившие приглашение. Мы познакомили гостей со станцией, показали, как она действует и какая в ней чистота. А в конце организовали хороший банкет. Наша инициатива и проделанная работа были полностью одобрены.

Таким образом, не пришлось вновь просить у ангольского руководства специального разрешения на то, чтобы станцию «Пежо» передали в наше распоряжение с преобразованием ее в станцию «Лада».

Несколько позднее мы вышли с предложением в «Центр» построить на безвозмездной основе новую современную станцию техобслуживания недалеко от Луанды. Построили ее за один год. Станция давала возможность ремонтировать как легковые, так и грузовые автомобили.

Специалисты по техобслуживанию автомобилей направлялись тогда по линии Всесоюзного объединения «Автоэкспорт» из разных мест Советского Союза. Их насчитывалось от 200 до 250 человек. Это были настоящие профессионалы. Без высшего образования и опыта работы по специальности людей в Анголу не направляли. Их мы распределяли по всей стране там, где находились пункты технического обслуживания. Они помогали обслуживать технику, ремонтировать ее и

готовили ангольские кадры. Могу сказать, что высочайший уровень наших специалистов давал возможность ангольцам осуществлять многие весьма ответственные транспортные операции.¹

¹ Позволю себе привести цитату из воспоминаний А. А. Шкляренко, подполковника запаса, служившего в Анголе в 1983–1986 гг., о работе советских специалистов по обслуживанию автотехники: «Большую помощь нам, военным автомобилистам, оказывали ребята из Автоэкспорта – представители заводов «ГАЗ», «Урал», «ЗИЛ» и «УАЗ». Это были настоящие профессионалы, знавшие свою технику до последнего винтика, до последней прокладки, умевший не только организовать, но сами выполнять ремонт техники в самых сложных условиях. Кстати, эти ребята ездили вместе с нами для сопровождения тыловых колонн, помогая выполнять задачи автотехнического обеспечения. К примеру, сборная бригада из трех человек успевала за 6 часов привала колонны «перебрать» 2 двигателя, заменить 2–3 коробки передач и провести «профилактику» (мелкий ремонт) на остальной сотне машин, обеспечив тем самым возможность дальнейшего продвижения колонны с продуктами, топливом и боеприпасами до следующего привала». Воспоминания участников и очевидцев войны в Анголе 1975–2002. М., 2008. С. 197.

Запасные части и долги

В сложной военной обстановке, при отсутствии хороших дорог автомобили постоянно выходили из строя, и требовались все новые и новые запасные части. А у нас в СССР с их поставкой существовали проблемы. Не всегда мы могли доставить их быстро и в необходимом количестве. Вообще система поставок запчастей не только в Анголу, но и в другие страны была несовершенной. Мы постоянно обращались по этому вопросу в наши всесоюзные объединения, Министерство автомобильной промышленности, в другие организации, включая ЦК КПСС. Проблема поставок запасных частей выносилась на самый высокий уровень. Во время одного из своих визитов в Москву Жозе Эдуарду душ Сантуш затронул этот вопрос. После этого положение с поставкой запасных частей в Анголу заметно улучшилось.

Поставки всей советской техники – авиационной, автомобильной, сельскохозяйственной, запасных частей к ней, а также продовольствия – осуществлялись на основе предварительной оплаты в свободно конвертируемой валюте в размере 20% от общей суммы, остальные 80% – в рассрочку. К сожалению, ангольцам не удалось погасить долги перед СССР. Позже часть долгов простили – сначала руководство СССР, затем и нынешнее правительство России. Думается, что это правильное решение, потому что другого варианта действий не существовало. Ожидать, пока ангольцы решат свои экономические проблемы и начнут оплачивать свои долги, пришлось бы неизвестно сколько лет. А сотрудничество предпочтительнее разрыву отношений. Ведь Ангола – одна из стран Африки, которая располагает всей таблицей Менделеева по минеральным ресурсам. Там и золото, и алмазы, и нефть, всевозможные руды, кварцевые

месторождения. В стране также благодатные условия для выращивания сельскохозяйственных культур – кофе, какао, сизаля и других. Через наше торгпредство СССР постоянно закупал ангольский кофе, сизаль, кварц.

На полях Анголы

Когда в Анголе начали работать специалисты из Узбекистана по выращиванию хлопка, то быстро поняли, что в ней можно получать по два урожая этой культуры в год. Это они доказали на деле. Мне довольно часто приходилось выезжать в те места в стране, где они работали. У меня с ними сложились очень хорошие отношения. Их руководитель – Абдуллаев нередко цокал языком и повторял: «Ну надо же, какой климат! Можно собирать по два урожая в год, и можно жить по-настоящему в этой стране!». Хорошо помню этого замечательного человека и специалиста. В Узбекистане он работал заместителем министра. Умный, симпатичный и обаятельный. До сих пор с гордостью и благодарностью вспоминаю о встречах с ним.

СССР поставлял в Анголу большое количество сельскохозяйственной техники: тракторы, разное оборудование для вспашки земли, выращивания овощей и т.д. И в этом деле тоже стояла задача обучения местных специалистов и создания соответствующих баз для техобслуживания и ремонта. И мы, умело используя брошенные португальцами разные помещения, создали сеть пунктов по обслуживанию автотехники, причем не затратили на это много времени и практически никаких денежных средств. Наши специалисты быстро приспособились к местным условиям. Порой мне казалось, что на Родине они так хорошо, как в Анголе, не работали. Думается, что они сознавали простую истину: приехав в другую страну оказывать помощь, необходимо показать себя с самой лучшей стороны. Работали с полной отдачей сил. Из ситуаций, которые казались безвыходными, выходили с честью. Сельскохозяйственная техника работала успешно. Платили специалистам по тарифам, установленным в Советском Союзе. Каким-либо надбавок не существовало.

Специалисты по сельскохозяйственной технике, так же, как по авиа- и автотехнике, направлялись из разных мест Советского Союза. Как правило, с высшим образованием и умением грамотно обращаться с техникой. Работать с ними было одно удовольствие. Не помню, чтобы приходилось кого-то агитировать, призывать трудиться лучше или упрекать кого-либо за плохую работу. Каждый раз на собраниях, на встречах со специалистами говорил им: «Спасибо, ребята, за ваш труд! Вы здорово работаете!» Сказать иное было бы несправедливо.

Хотя в отношениях специалистов между собой бывало всякое: они могли поскандалить, но в целом вели себя достойно, выполняя свой интернациональный долг. Их распределяли по всей территории страны, и будь торгпред семи пядей во лбу, все равно он не смог бы всех контролировать. Оставалось только доверять. И я доверял. И меня не подводили.

В свободное время специалисты выезжали к океану, покататься и порыбачить. На рыбалку выезжали на озера, которых в Анголе много. Одна рыбалка чуть не закончилась для них трагически. Они решили испытать толовые шашки. Приехав на озеро, взяли одну шашку в руку и подожгли фитиль, намереваясь бросить ее в воду. Но им показалось, что фитиль не загорелся. В Анголе настолько яркое солнце, что слабое горение фитиля незаметно. В результате шашка взорвалась в руках несчастных рыбаков. В тяжелом состоянии их доставили в ближайший медпункт, затем в Луанду, а позднее – в Москву. К счастью, все закончилось для них благополучно, а случаев такого рода больше не было.

Настоящие рыбаки

У берегов Анголы в Атлантическом океане водится большое количество различной рыбы. Ее успешно ловили советские рыбаки на своих судах и со своими снастями. Часть рыбы шла ангольцам, часть – в СССР. Сотрудничество в этой области приносило взаимную выгоду.

Вахтовый метод позволял рыбакам регулярно заменять один состав другим. Находиться в океане год или два совершенно невозможно, поэтому команды менялись максимум через шесть месяцев. С этими группами рыбаков неоднократно летал в самолете, так как часто бывал в командировках в Москве. Из Москвы в Анголу тогда направлялись в основном специалисты по разным направлениям сотрудничества. Желавших совершить тур в страну, охваченную гражданской войной, тогда не находилось. У меня как у торгового представителя СССР имелся дипломатический паспорт, и мне полагался первый класс в самолете. Рыбаки тоже располагались просторно, свободных мест во втором классе всегда оставалось много. Запасы спиртного, которые они брали с собой, старались употребить полностью до прибытия в Луанду. В салоне начинался шум, гам, у коекого появлялось желание потрогать разные кнопки. Слишком развеселившихся рыбаков иногда приходилось призывать к порядку. Рыбаки – народ вполне убеждаемый, хотя выпить они могли крепко. Но они умели и хорошо работать. День и ночь находясь в море, они самоотверженно и профессионально выполняли свой долг.

В торгпредстве имелись свои любители-рыболовы. Они чаще всего занимались подводной охотой. Особо заяд-

лый рыбак Коньшин по службе занимался кадрами. На праздниках, когда ему предоставлялось слово, он всегда произносил свой любимый тост «За рыбацкое счастье». И оно дружило с ним, потому что он вылавливал довольно крупную рыбу и всегда делился добычей с коллегами.

Культурный центр торгпредства

Несколько слов о бытовой стороне пребывания советских специалистов в Луанде. Местные магазины там практически не работали, продовольствия почти не было. И мы решили своими силами создать зону питания и отдыха. Организовали культурный центр торгпредства. Выбрали для этой цели пустующий второй этаж крупнейшего здания, украшенный колоннами, длиной около 80 метров, шириной около 40 м – чуть ли ни целый стадион. Построили там детские площадки, обустроили место для кинотеатра, в котором начали показывать фильмы, организовали магазин, куда завозили продукты из Советского Союза. Кое-что закупали в дипломатическом магазине, а часть продуктов – в разных местах Анголы. Закупили и смонтировали морозильные камеры для их хранения.

Когда люди заканчивали работу, то съезжались на машинах в этот культурный центр. В нем могло поместиться до пятисот человек. Женщины отоваривались, дети играли на площадках. Наши специалисты сделали для них такие игры, которые в других местах просто не было. Детям они очень нравились. Дежурные следили за порядком и присматривали за детьми. В кинотеатре всегда демонстрировались интересные фильмы. Имелся еще зал, где установили телевизор с огромным экраном. Там все желающие могли удобно усесться за столиком и попить пива или кофе.

В Луанде происходили постоянные отключения электричества из-за того, что многие электростанции были разрушены. А без электричества продукты портились, вода не поступала. По нашему заказу из Союза по срочной поставке поступило два дизельгенератора. Один установили в торгпред-

стве, другой – в культурном центре. Они включались, как только в городе гас свет.

Многое делалось для отдыха людей в воскресные дни, чтобы они могли выехать на природу в безопасное место. Имелась небольшая дача. Проходили спортивные соревнования, играли в футбол, волейбол, часто ездили на океанский пляж.

В школе для всех детей соблюдался порядок, установленный для школ города Москвы.

Посольство СССР в Анголе

Уместно сказать и о роли нашего посольства. В любой стране ему отводится ведущая роль, и оно должно решать с руководством страны вопросы политического, экономического и военного характера. На мой взгляд, наши послы достаточно умело справлялись со своей задачей. Я приехал в Анголу, когда советским послом там был В.П. Логинов,¹ затем его сменил А.И. Калинин². Они являлись профессиональными дипломатами высочайшего уровня. Оба работали до этого в Министерстве иностранных дел. А.И. Калинин до прибытия в Анголу представлял Советский Союз на Кубе.

Они встречались с ангольским президентом, имели с ним хорошие, доверительные контакты. А это позволяло успешно решать многие вопросы. Аппарат посла – советники, атташе – обеспечивал оперативную работу. При посольстве существовали партийный и профсоюзный комитеты. В общем, все, как обычно, во времена Советского Союза.

От посла зависел и микроклимат среди советских людей, работавших в Анголе. Советская колония имела сложную инфраструктуру: она включала торгпредство, военную миссию, культурный центр, представительство Минрыбхоза, представительство ГКЭС, школу и т.д. Посольство успешно координировало работу всех этих учреждений и служб. Мои встречи с послом носили регулярный характер и, как правило, были связаны с решением серьезных вопросов. Ездить к послу без дела я не считал нужным. В ряде случаев посол приглашал сам, когда проводил совещания и хотел узнать мнения руко-

¹ Логинов Вадим Петрович (р. в 1927) был послом СССР в Анголе с 17.03.1978 по 16.12.1983.

² Калинин Арнольд Иванович (р. 1929) был послом СССР в Анголе с 16.12.1983 по 03.09.1987.

водителей ведомств и направлений, которые находились в Анголе. В итоге посол вырабатывал свою точку зрения и соответственно информировал Москву. Советовался он и по некоторым важным телеграммам, отчетам, особенно годовым.

В мои обязанности, помимо многих других, входила подготовка отчетов для Минвнешторга – ежемесячных, ежеквартальных, годовых. Последние должны были содержать буквально все детали сотрудничества: что поставлено из СССР, в каком состоянии техника, как работают специалисты, какова оценка обстановки в стране. Эта информация шла регулярно и внимательно изучалась в «Центре». Нас курировало тогда Министерство внешней торговли. В нем существовало крупное «африканское управление», оно досконально знало ситуацию в подведомственных ему странах. В Минвнешторге подводились итоги работы по каждому торгпредству, присваивались или не присваивались призовые места по результатам. Наше торгпредство в течение шести лет подряд завоевывало первое место и называлось в Министерстве «Краснознаменным», неофициально, конечно. Дело в том, что хотя через наше торгпредство «проходили» тысячи людей, но в «Центр» от них не поступило ни одной анонимки, ни одной жалобы. По имеющейся у нас информации в ряде других торгпредств (особенно находящихся в европейских, или, как их в шутку называли, «загнивающих странах»), нередко случалось так, что люди, возвращаясь из командировок, начинали высказывать свое накопившееся недовольство или писать жалобы... Меня не раз спрашивали в ЦК КПСС и в Министерстве внешней торговли: «Как вам удается поддерживать обстановку в коллективе, что нет ни одной анонимки из вашего торгпредства?»

Считаю, что мне просто повезло, что со мной трудились прекрасные люди. В этом большая заслуга организаций, направлявших их в Анголу. Помню, приехал ко мне помощником выпускник МГИМО Сергей Осипов. Молодой, красивый, воспитанный, грамотный. Быстро все схватывал. На все офи-

циальные переговоры брал его как великолепного знатока португальского языка. (Простые переговоры я вел сам.) По возвращении в Россию он успешно стал продвигаться по служебной лестнице. Вообще, как я уже отмечал выше, многие наши специалисты по возвращении на родину получали повышение в должности.

Врачи

Врачей наших в Анголе работало довольно много. Их отбирали в Советском Союзе, как и остальных специалистов, очень строго. Если медик не имел основательных знаний своего дела, попасть в Анголу он не мог. Отбор врачей происходил практически по той же схеме, что и остальных специалистов. Схема была четко отработана и имела целью направить в Анголу только знающих работников.¹ В обязательном порядке командировки специалистов за рубеж контролировал отдел ЦК КПСС. Командированные проходили там инструктаж: как вести себя в той или иной стране, чтобы достойно представлять культуру своей страны. Сейчас говорят, что контроль выезжавших за рубеж был очень жесткий. Не вижу в существовавшей тогда практике ничего плохого. Люди, которые ехали в другую страну, знали, какой в ней живет народ, какая там культура, экономика и как там следует себя вести. После разрушения Советского Союза людям предоставили возможность выезжать, куда хочешь, и многим стало казаться, что за кордоном можно делать все, что угодно, особенно если в руках туго набитые валютой кошельки. Толстосумы демонстративно соряют деньгами, позволяют себе всякого рода выходки, подрывая престиж своего народа и государства. Репутация российского человека во всем мире из-за этих развязно ведущих себя соотечественников серьезно пострадала. Сейчас нередко можно встретить иностранцев, которые утверждают, что в России живут какие-то странные, невежливые, невоспитанные люди, не уважающие народ той страны, куда они приезжают.

¹ То же самое свидетельствует И.А. Ждаркин относительно военных специалистов: «Отбор был очень тщательный, и проходил он в несколько этапов, начиная с военного округа, и заканчивая уже Москвой, Генеральным штабом» (Ждаркин И.А. Такого не было даже в Афгане. Воспоминания участника войны в Анголе (1986-1988). М., 2008. С. 81).

Медики, работавшие в Анголе, не вели себя по отношению к ее жителям предвзято, высокомерно. Напротив, старались не кичиться своими знаниями и своим умением, хотя являлись специалистами высочайшего уровня. Не знаю ни одного из них, кто не отвечал бы высокому званию медицинского работника. Вспоминаю Дьякова, великолепного нейрохирурга, который оперировал больных с опухолями в мозгу. Операции ему приходилось делать нередко при отсутствии ряда необходимых условий. Работал он в центральной клинике в Луанде, где при высокой температуре окружающей среды система охлаждения отсутствовала, многих лекарств не хватало и т.д. Тем не менее Дьяков проводил операции успешно. Он трудился целыми днями и никогда не считал, сколько часов провел в операционной, лишь бы помочь больному. Среди ангольцев таких специалистов не было, и по просьбе ангольской стороны ему неоднократно продлевали командировку. У ангольцев Дьяков оставил о себе великолепную память.

Трудились в Анголе терапевты, офтальмологи, специалисты по протезированию. Они нередко координировали свою деятельность с кубинскими врачами. У кубинцев имелся свой госпиталь, построенный по кубинским стандартам для приема раненных участников боевых действий. Госпиталь был оснащен хорошим медицинским оборудованием. В отличие от кубинцев наши специалисты работали непосредственно в ангольских медицинских пунктах. Помимо лечения пациентов их обязанностью являлось обучение местных кадров. Врачи делали это терпеливо и успешно. Основой обучения являлась практическая работа.

Заболевания в Анголе специфические, начиная от малярии и кончая массой кишечных и кожных заболеваний. Нашим врачам пришлось осваивать на месте новую для них область тропической медицины. Надо отдать им должное: они довольно быстро вошли в курс дела благодаря хорошему образованию, огромному опыту и добросовестному отношению к своим обязанностям. Считаю, что они полностью и с досто-

инством, как и их кубинские коллеги, выполнили свой интернациональный долг¹.

¹ Данные о специалистах из других социалистических стран, работавших в Анголе, скудны. Что касается Кубы, то по количеству гражданских специалистов она вместе с Советским Союзом намного опережала остальные государства социалистического содружества. По данным кубинской журналистки Элой Консепсьон (*Eloy Concepcion. Por que somos internacionalistas. La Habana, 1987*), в 1976 и до конца 1977 г. в Анголе работало 3500 специалистов и рабочих Кубы. Они участвовали в компании по ликвидации неграмотности, в операции по обмену валюты, в восстановлении сахарной промышленности, уборке сахарного тростника, работали в Институте кофе и на кофейных плантациях. Кубинцы были в командах торговых судов, обучали ангольцев строительному делу. Самый большой вклад в дело помощи Анголе внесли кубинские врачи. Элой Консепсьон приводит два характерных примера: с января по сентябрь 1977 г. кубинские врачи провели миллион консультаций, сделали 16 тыс. хирургических операций. В общем количестве родов – 14 856 – кубинские медицинские бригады приняли 6 тыс. из них. Жозе Эдуарду душ Сантуш сказал, что «кубинские врачи работали с нашим населением с самого начала приобретения независимости, причем в самых глухих местах, где в колониальную эпоху не ступала нога ни одного врача» (*Jose Eduardo dos Santos. A luta do povo pela unidade e pelo socialismo. Lisboa, 1985. P. 168*). Есть сведения, что из Болгарии работали врачи и специалисты по сельскому хозяйству (Воспоминания участников и очевидцев войны в Анголе. 1975–2002. М., 2008. С. 17). Специалисты из Чехословакии были захвачены в качестве заложников отрядами УНИТЫ (*Y. Loiseau & P-G De Roux. Portrait d'un revolutionnaire en general. Jonas Savimbi. P., 1987*). Наконец, есть сведения, что югославские специалисты работали в Анголе (*Jose Eduardo dos Santos. Op. cit. P. 208*).

Энергетики

Когда в связи с катастрофической нехваткой электроэнергии в Анголе встал вопрос о строительстве мощной ГЭС на реке Кванзе «Капанда», ангольские руководители с удовольствием пригласили наших гидроэнергетиков. Ведь опыта у них в построении ГЭС хоть отбавляй: такие огромные реки в Советском Союзе перекрывали, которых в этой африканской стране и нет. Строительство началось еще в 1982 г. в период моего пребывания в Анголе, а закончилось из-за сложной военно-политической обстановки только в 2007 г. Сооружение ГЭС прерывалось дважды. В 1992 г. в результате боевых действий на стройплощадке погибли двое инженеров из Петербурга и женщина-переводчик. Но в итоге нашими специалистами из Технопромэкспорта построено одно из крупнейших гидросооружений в центре Африканского континента. Река Кванза перегорожена плотиной 114-метровой высоты. ГЭС «Капанда» дает около 54% всей производимой в стране энергии.

Низкий поклон советским военным советникам

Особо важная роль по освобождению Анголы от внешней интервенции и внутренней оппозиции отводилась советским военным специалистам. Они находились в самых опасных зонах страны, выполняли важнейшую работу, нередко связанную с риском для жизни.

Во время моего пребывания в Анголе боевыми операциями руководили совместно с ангольскими и кубинскими военными наши талантливые генералы – Шахнович, Курочкин, которых я хорошо знал и поддерживал с ними постоянные контакты.

Не сомневаюсь, что без наших военных, без кубинцев, - ангольскому руководству едва ли удалось отстоять Народную Республику Ангола. Нередко наши военные проявляли чудеса героизма. Многие из них награждены высокими правительственными наградами. О героическом вкладе советских военных в общую победу участниками тех событий написана прекрасная книга. Поэтому, у меня нет необходимости подробно останавливаться на этом. Тем более, по роду моей деятельности, мне не были хорошо известны все детали ряда сложных военных решений.

Это наша история

За понятием «выполнение интернационального долга» в Советском Союзе стояли огромный труд советских людей, их самопожертвование, стремление делиться с другими народами не излишним, а тем, в чем нуждались сами. Историкам разбираться в том, что это дало народам, которым оказывали помощь, и какие из этого проистекли последствия. Но к каким бы выводам ни пришли историки, надо ясно осознавать, что это была наша история, жизнь целых поколений наших людей, и поэтому ее надо знать и относиться к ней не только с пониманием, но и с должным уважением.

Личный пилот президента Анголы

**(по воспоминаниям Анатолия Иванова,
командира экипажа самолета ТУ-134 Президента Анголы)**

В сентябре 1980 г. меня направили в столицу Анголы город Луанду командиром экипажа, обслуживающего самолет президента этой африканской страны. Подготовка к будущей работе проводилась в учебном центре Центрального управления международных воздушных сообщений, пилоты которого имели богатый многолетний опыт полетов в этой части земного шара. Преподавали специалисты, хорошо знавшие особенности летной работы в широтах, в которых мне предстояло летать. Они стремились, чтобы полученные знания максимально снизили риски при полетах в различных регионах Африканского континента. Особое впечатление осталось от учебных кинофильмов американского производства по выживанию в саванне, джунглях и пустыне. В них рассказывалось, как укрываться от солнечных лучей в пустыне; какими обитателями животного мира можно безопасно питаться, используя различные способы приготовления пищи, например в пустыне – змеями и грызунами, а в джунглях – птицами и растениями; как оборудовать место для ночлега, чтобы не стать добычей хищных зверей и проснуться живым; как добывать воду для питья, чтобы не умереть от обезвоживания и не отравиться. Для меня явилось открытием, что водный баланс в организме человека можно восстановить только чистой водой. Для этой цели такие напитки, как соки, чай, кофе, молоко, пепси-кола, пиво и спиртные, не годятся.

Перед тем как посылать в Африку, нас обучали многим необходимым правилам поведения, что сохранило многим из нас жизнь.

И вот мы подлетаем к Луанде. Межконтинентальный лайнер Ил-62, гордость Аэрофлота конца 80-х гг., приступил к снижению с эшелона 330, что соответствует высоте 10 060 м. С большой высоты хорошо просматривалась земля. Чуть позже стал виден Атлантический океан. Меня удивило, что земля – не цвета песка, а темно-красного цвета. В этот период времени на юге Африки шла война, и цвет земли как-то настораживал.

Самолет совершил посадку, и я обратил внимание на идеальное состояние взлетно-посадочной полосы. Но, как убедился позже, это имело место только в столице. В других аэропортах посадочные полосы почти все были повреждены. В аэропорту меня встречали наши коллеги – летно-технический состав, обслуживающий президентский самолет-салон ТУ-134А.

Поселили меня в предоставленной ангольской стороной квартире, находившейся в девятиэтажном здании с условным названием «Арарат» (так называли армянские коллеги культурный центр торгпредства), затем повезли в Торгпредство СССР в Народной Республике Ангола. Учреждение располагалось в красивом здании на набережной на берегу залива, отделенного песчаной косой от Атлантического океана.

Сначала я доложил о прибытии и предъявил все необходимые документы руководителю «АВИАЭКСПОРТА» Геннадию Золотареву. Затем он повел меня к Торгпреду СССР в Народной Республике Ангола (на эту должность утверждали высшие руководители партии и государства). На дверях табличка из металла цвета золота, на ней надпись «АЛЕКСЕЕВ ИВАН СТЕПАНОВИЧ». В просторном кабинете нас приветствовал энергичный, но в то же время скромный человек с ясным, целеустремленным взглядом. Первым делом спросил, как я добрался и устроился, а затем подробно рассказал о непростой военно-политической обстановке в стране. Перед экипажем поставил задачу: любой ценой обеспечивать безопасность полетов первых лиц государства. При необходимости

сти по вопросам безопасности просил обращаться лично к нему в любое время суток. Подробно рассказал о направлениях деятельности торгпредства по оказанию интернациональной помощи Анголе и об организации жизни советских людей, что на меня произвело сильное впечатление. Торгпред дал ряд практических рекомендаций, как жить советскому человеку в африканской стране, обратив внимание на необходимость соблюдать режим дня, посоветовав перед началом и по окончании рабочего дня плавать в океане, так как соленая вода укрепляет иммунную систему, а плавание поддерживает мышечный тонус на хорошем уровне. У меня осталось сильное впечатление от этой первой встречи с торгпредом. Понял, что ему присущ четкий и жесткий стиль руководства в сочетании с заботой о подчиненных, в чем потом мог многократно убедиться.

Затем меня повезли на аэродром, где стоял на специальной стоянке под охраной кубинского спецназа самолет Ту-134А на котором мне предстояло летать в течение нескольких лет. Охрана, внимательно проверив пропуска у всего экипажа и на автомобиль, пропустила нас на территорию аэропорта. Мы остановились метров за пятьдесят от стоянки нашего самолета, и к нам подошли два вооруженных до зубов человека в камуфляжной форме с офицерскими погонами на плечах. Оказалось, что это наши стюарды Адау и Жустину. Они являлись штатными сотрудниками личной охраны президента страны и прошли подготовку и стажировку на Кубе для работы в качестве бортпроводников. Я проверил их лицензии на этот вид деятельности. Все соответствовало международным стандартам. После этого мы вместе направились осматривать самолет.

Ту-134А был зарегистрирован в Анголе, а потому на киле и крыльях имел надпись D2 EСС – регистрационный номер. Его мы при ведении радиосвязи использовали в качестве радиопозывного, сначала передавался знак D2 EСС, а затем следовал текст сообщения. Вдоль фюзеляжа самолета шла на-

несенная специальной краской яркая линия, состоящая из трех цветов национального флага Анголы: черного, красного и желтого. Такая раскраска придавала самолету еще более стремительный вид.

Первый полет в качестве командира воздушного судна в составе нового экипажа мне пришлось выполнить в столицу Эфиопии Аддис-Абебу с правительственной делегацией. Полет очень сложный, так как мы летели на максимально возможное дальнее расстояние с пересечением экватора. При анализе метеоусловий нужно было учитывать несоответствие времен года, направление циркуляции воздуха и особенности изменения метеорологических условий в северном и южном полушариях. В районах с жарким климатом создается значительное отклонение температуры от стандартной в атмосфере в сторону повышения, т. е. значительно теплее, чем обычно. Это отрицательно влияет на тягу двигателей, а значит на длину разбега и пробега, вертикальную скорость набора высоты, а также на условия полета на различных высотах, исключая полеты на высотах максимальной дальности.

Весь полет проходил в условиях грозовой деятельности с многократными электрическими разрядами между облаками, внутри облаков и между облаками и землей. Наибольшую угрозу для полета представляли кучево-дождевые облака, в которых наблюдаются восходящие потоки со скоростью 30-50 м в секунду и нисходящие со скоростью до 15-20 м в секунду, сопровождающиеся сильной турбулентностью и обледенением.

Если учесть, что по «Нормам летной годности» гражданские самолеты испытываются на вертикальный порыв 18 м в секунду от сваливания в штопор, то становится ясно, какие риски возникают в полете при наличии грозовых облаков. Опасность представляют также электрические разряды, ливни, град и шквал, которые могут наблюдаться одновременно. Верхняя кромка грозовых облаков в этих широтах достигает 15-18 км. Если ко всему прибавить, что аэропорт назначения

находился на высоте 2400 м над уровнем моря в окружении горных вершин, которые трудно отличить от грозовых засветок, к тому же на земле по всему маршруту полета были выключены все навигационные средства, то первый полет произвел сильное впечатление на весь экипаж.

Правительственную делегацию в этом полете возглавлял министр обороны Анголы товарищ Педале, который включил нас в состав делегации, а это значило, что надо присутствовать на официальных церемониях. Экипаж получил приглашение принять участие в официальном ужине, который проходил в императорском дворце в честь делегации Народной Республики Анголы. Запомнилась особая торжественность этого мероприятия.

На следующие сутки у экипажа была подготовка к перелету в Луанду с востока на запад Африканского континента с пересечением экватора, а это значит – из зимы в лето.

В день вылета в пять часов утра экипаж привезли в аэропорт. Температура воздуха в это время не превышала плюс пяти градусов по Цельсию. Для запуска двигателей и взлета это очень хорошо, так как тяга двигателей значительно больше, чем в жару, а значит длина разбега и необходимая для взлета дистанция уменьшаются, а траектория набора высоты делается более крутой. На горном аэродроме это очень важно, так как уменьшается риск столкновения с поверхностью земли.

Все члены экипажа были одеты в белые форменные рубашки с короткими рукавами, а при такой необычно низкой для Африки температуре воздуха буквально тряслись от холода. После этого случая в последующие годы я возил с собой шерстяное белье, и оно меня неоднократно выручало.

По прилете в Луанду сразу пришлось поехать в Футунгу де Белаш, где находилась резиденция правительства Народной Республики Ангола, чтобы отчитаться о проделанной работе. Подчинялся я по ангольской линии непосредственно Секретарю ЦК МПЛА по вопросам обороны и государственной безопасности товарищу Жозе Мария – другу и единомышленнику

первого лица государства. Высокообразованный и хорошо воспитанный человек, он знал несколько языков. Работал со своими сотрудниками в отдельном, усиленно охраняемом шикарном особняке, который содержался в идеальной чистоте. Принимал он меня в своем кабинете, расположенном на втором этаже, вместе с переводчиком – выпускником Московского университета Азии и Африки имени Патриса Лумумбы Женей Захаровым. Выслушав отчет о выполненном перелете и о трудностях, с которыми столкнулся экипаж при его выполнении, Жозе Мария сказал, что руководитель делегации остался доволен тем, как совершился перелет, особенно точностью, с какой выдерживался временной график, и мягкими приземлениями. Раньше товарищ Педале пользовался услугами самолета В-737 местной авиакомпании ТААГ, который не выдерживал так точно, как ТУ-134 А, время прибытия в пункт назначения. И ТУ-134А приземлялся значительно мягче, чем В-737. Товарищ Жозе Мария просил поздравить весь экипаж с выполнением первого полета и пожелал нам хорошо отдохнуть. Но при выходе на последнем посту охраны нас остановили. Появился африканец крепкого телосложения и представился как начальник личной охраны президента товарищ Кутоба. Он сообщил, что имеет информацию о нашем перелете и скоро полетит с нами сам. Стало понятно, что вскоре состоится полет с президентом Народной Республики Ангола. Я сказал, что очень рад познакомиться с ним заранее, а не при подготовке к полету, и уверен в успешном сотрудничестве.

Следующее задание на полет мы получили неожиданно и всего через два дня. Мне позвонили ночью и, несмотря на комендантский час, попросили срочно приехать в резиденцию правительства Анголы. Я сказал о том, что нас могут арестовать, но голос по ту сторону провода успокоил меня, заверив, что машину с номерами кабинета президента никто не имеет права задерживать.

Мы с переводчиком через 30 минут были на месте. Нам сообщили, что военная машина ночью врезалась в крыло са-

молета ТУ-134 А президента Народной Республики Мозамбик и повредила консоль. Оба солдата, находившиеся в машине, погибли. Необходимо утром вылететь с делегацией во главе с президентом Мозамбика в столицу Ливии город Триполи. В Средиземном море базируется 6-й флот США, а значит, возможны различные провокации.

Я заверил руководство, что экипаж готов выполнить это задание. Учитывая, что времени на подготовку немного, прямо из резиденции правительства я связался по телефону со старшим инженером технической группы Клименко Юрием Михайловичем и дал указание подготовить наш самолет к перелету, причем подчеркнул, что заправка должна быть максимальной. Дело в том, что вылет планировался на 08.00 утра, а значит, топливо не успеет нагреться до такой степени, что польется через дренажные отверстия на перрон правительственной стоянки, что случается, когда при полной заправке охлажденным топливом оно нагреется в баках самолета под воздействием обжигающих солнечных лучей. Штурмана экипажа Попова Константина Семеновича попросил произвести расчет полета и определиться с маршрутом с учетом изменяемого по маршруту ветра по скорости и направлению, чтобы прилететь в Триполи точно в заданное протоколом время. Предстояло еще получить дипломатическое разрешение на пролет над территорией всех государств по маршруту полета и государств, где расположены запасные аэродромы.

На аэродром отправились за три часа до вылета.

Самолет уже стоял на правительственной стоянке под усиленной охраной военных и сотрудников личной охраны Президента. Топливом он был заправлен. Когда мы подъехали, его загружали напитками и питанием. Мы со штурманом и вторым пилотом пошли к метеорологам в офис узнавать прогноз погоды и данные о возможных опасных метеоявлениях по маршруту полета, а также в основном и запасных аэродромах. Нас интересовали направление и скорость ветра на высотах девять, десять и одиннадцать километров,

где скорость ветра достигает иногда 250 км в час. Но на этот раз погода благоприятствовала выполнению полетного задания.

Точно в 08.00 прибыл президент Мозамбика со свитой. Военная форма сидела на нем безукоризненно, и выглядел он мужественно. Стоя у трапа, я доложил по-португальски, что экипаж и самолет – в полной готовности. Пока он прощался с провожающими, я занял командирское кресло в кабине экипажа и, проверив по карте контрольной проверки, все ли операции выполнены в полном объеме, начал готовиться к запуску двигателей. Через несколько минут самолет взлетел и взял курс на север Африканского континента, где на южном берегу Средиземного моря расположен город Триполи, тогда столица государства, которое называлось «Ливийская Джамахерия».

Полет по маршруту прошел в строгом соответствии с международными стандартами, а на снижении и при заходе на посадку из аэропорта последовали весьма необычные команды, выполняя которые мы вместо аэродрома выходили бы в район Средиземного моря. Я попросил диспетчера, который с земли руководил полетом нашего самолета, подтвердить, правильно ли мы поняли его команды. Он повторил те же указания, которые мы стали четко выполнять. Над морем справа и слева к нам пристроились два сверхзвуковых истребителя с изменяемой стреловидностью крыла. Подумалось, не американцы ли нас перехватили, так как в составе 6-го флота США находился авианосец. Самолеты приблизились так близко, что кроме лиц пилотов можно было на крыльях разглядеть заклепки. Я понял технологии отечественного АВИАПРОМА и сразу успокоился. Потом выяснилось, что нас сопровождал ливийский эскорт в честь высокого гостя. После встречи с истребителями стали заходить на посадку. Дали команду на разворот, где находился военный аэродром. Погода стояла хорошая, и взлетно-посадочная полоса просматривалась на расстоянии 50 км. Я увидел, где будет происходить церемония встречи, и наметил, куда придется рулить после приземления.

Извне слышался сильный шум двигателей. Это истребители сопровождения включили форсаж и стали резко набирать высоту, выполняя две восходящие бочки. После приземления, по моим расчетам, предстояло рулить вперед и налево, а команда поступила – назад и направо, что удивило экипаж. Но когда мы выполнили команду и оказались на магистральной рулежной дорожке, идущей вдоль всей взлетно-посадочной полосы, – все стало ясно. По намеченному мной в воздухе маршруту руления находилось более ста единиц реактивной техники, большая часть которой состояла из сверхзвуковых истребителей. Так ливийцы демонстрировали свою военно-воздушную мощь.

Встречая делегацию, оказывали ей высшие почести. На аэродром приехал лично Муамар Каддафи. Он выглядел впечатляюще в форме полковника сухопутных войск, со стеклом в руках и горящими глазами. Необычной была его охрана: очень красивые девушки с пышными формами, одетые в сильно облегающую спецодежду десантников, вооруженные пистолетами-автоматами израильского производства – УЗИ. Они отконвоировали всех членов делегации, кроме первого лица, к гостевой трибуне. Затем оба президента обошли строй почетного караула. После этого мимо них прошли церемониальным маршем представители сухопутных войск, авиаторов, моряков. Красочная церемония произвела на присутствующих сильное впечатление.

Из аэропорта экипаж повезли в пятизвездочный отель на берегу Средиземного моря. Во всех апартаментах, куда по одному разместили всех членов экипажа, имелся огромный балкон с видом на море. В тумбочке, стоящей рядом с кроватью, мы нашли «Зеленую книгу» на русском языке, автором которой являлся Муамар Каддафи. Там же лежал «Коран» на арабском языке, видимо, ливийская контрразведка знала, что мусульман среди нас нет. Одна из стюардесс хотела выйти из отеля в прозрачной кофточке, но представители службы безопасности предупредили ее, что в городе в таком виде ходить

неприлично, и ее могут забросать камнями. В Ливии также существовал сухой закон, и нам сказали, что даже за запах пива иностранец будет выслан в 24 часа. Меня такое ограничение не угнетало, так как спиртные напитки не употреблял совсем.

Вечером после хорошего ужина с очень вкусными соками ко мне подошла старшая стюардесса и сердито сказала, что мы – расисты. Меня это заявление очень удивило, так как до сих пор никто из африканцев, окружавших нас, не сомневался, что мы – интернационалисты. Я начал ей доказывать, что она не права, но у меня сложилось впечатление, что мои доводы ее не убеждают. На следующий день после ужина она опять повторила то же самое. Наконец, до меня дошло, в чем дело. Тогда, учитывая ее фанатичную преданность партии и делу революции, с самым серьезным видом заявил, что мы вступаем в интимные отношения только с членами нашей партии. «Вступайте в члены КПСС, – сказал я, – и проблем не будет». Она мне ответила очень искренне, что очень преданна своей партии и до конца жизни будет оставаться в ее рядах. Эффект превзошел все мои ожидания. Она меня зауважала и к этому вопросу больше не возвращалась.

Нам посчастливилось побывать на грандиозном митинге на главной площади страны, которая тогда называлась «Зеленой» и вся была окрашена зеленой краской. Выступал Муамар Каддафи. Люди заполнили всю площадь и прилегающие улицы и стояли близко друг от друга. Я больше не встречал ораторов, кроме Фиделя Кастро, которые держали бы в таком напряжении огромное количество людей, как это делал Каддафи.

После возвращения в Анголу, в один из знойных дней африканского лета меня срочно пригласили в Футунгу-де-Белаш, где находилась резиденция президента Анголы Эдуарда Душ Сантуша. Я взял с собой переводчика Евгения Захарова, и мы на максимальной допустимой скорости поехали на встречу с секретарем по вопросам обороны и госбезопасности. Нас беспрепятственно пропустили на территорию резиденции,

так как на машине были номера кабинета президента, и, видимо, охрана была информирована, что нас ждут. Встретил нас товарищ Шику, который отвечал за полеты первого лица государства, и отвел нас в зал заседаний, где было достаточно много людей в военной форме. Нам поставили задачу выполнить полет с президентом на юг Анголы в город Лубанго, в окрестностях которого велись боевые действия с оппозицией. При этом объяснили, что правительственные войска контролируют сам город и окрестности в радиусе 25 км, но на большем расстоянии возможны обстрелы самолета ракетами «Стингер». Поэтому безопасно лететь на высоте более 3000 м над вершинами гор, которые окружают Лубанго. В эти годы оппозиция во главе с Джозефом Савимби активизировала свои действия. Им удалось сбить наш транспортный самолет Ан-26, командир которого Моллаев и бортинженер попали в плен, где пробыли там два года.

Полет представлял большую сложность в навигационном отношении, так как на аэродроме в Лубанго все приводные радиостанции, курсо-глиссадные маяки и локаторы были взорваны. Наш экипаж мог использовать только ширококвещательную радиостанцию, которая находилась в центре города, в нескольких десятках километрах от аэродрома. Для того чтобы успешно выполнить этот полет, я предложил ангольской стороне необычный метод пробивания облачности и захода на посадку: мы выходим на радиостанцию в городе на высоте 5000 м, что гарантирует от поражения ракетами, затем разворачиваемся в сторону аэродрома и снижаемся с большой вертикальной скоростью, практически падая на аэродром до безопасной высоты 2700 м. Если на этой высоте будет установлен контакт с землей, то самолет будет введен в глубокую спираль, чтобы не выйти за пределы территории, охраняемой правительственными войсками. Вывод из спирали будет произведен на высоте «принятия решения». Причем самолет будет находиться на заданной траектории относительно взлетно-посадочной полосы на расчетной скорости и в посадочной

конфигурации, т.е. шасси и закрылки будут выпущены для производства посадки. Выполнение такого полета будет связано с перегрузками, которые при стандартных полетах значительно меньше. Руководитель предварительной подготовки доложил мой план президенту, и тот дал свое согласие.

На следующий день наша инженерная служба подготовила самолет, и он блестел в лучах солнца на правительственной стоянке в столице Анголы Луанде, ожидая отправления. На крыше аэровокзала стояли станковые пулеметы, и вся территория вокруг самолета и по маршруту руления усиленно охранялась.

Ровно в назначенное время подъехал кортеж. Президент выслушал мой доклад о готовности самолета и экипажа к полету. Затем он пожал руку каждому члену экипажа, выстроившегося у трапа, видимо, прекрасно понимая, что от работы этих летчиков зависит его жизнь.

Мы вылетели точно по плану и прибыли в Лубанго в заданное время, что было непросто, так как пришлось обходить мощный грозовой фронт. Учитывая, что самолет Ту-134А имел большой диапазон крейсерских скоростей, задачу по точному прибытию удалось выполнить, и Эдуарду Душ Сантуш остался доволен и выразил свою благодарность экипажу.

В Лубанго мы переночевали в каком-то монастыре, переоборудованном в отель. По телевизору мы смотрели выступление президента перед избирателями. Оно имело большой успех и неоднократно прерывалось овациями. По лицам людей было заметно, что слова главы государства производят на них сильное впечатление.

На следующий день мы стартовали обратно в Луанду. После взлета выполнили над аэродромом восходящую спираль, чтобы набрать безопасную высоту без риска поражения ракетой и затем взяли курс на Луанду. Все члены правительственной делегации были довольны полетом, а главное, результатом визита. Эдуарду Душ Сантуш находился в эти годы в расцвете сил. Ему было порядка сорока лет, а он занимал

высший пост в государстве. Любил заниматься спортом, особенно играть в футбол. По-русски говорил великолепно, но общался с нами только по-португальски, как этого требовал протокол.

После возвращения из Лубанго экипаж получил благодарность и, что особенно приятно, – три гарантированных отгула, так как мы работали без выходных и должны были быть готовы к вылету в любое время и в любом направлении. У нас существовала круглосуточная связь с резиденцией президента.

* * *

Яркие впечатления остались у меня от полетов с президентом Анголы в дружественные африканские страны.

В носовой части самолета были специальные приспособления, в которые вставлялись два флага: один – флажок Народной Республики Ангола, а второй – той страны, которая принимала ангольскую правительственную делегацию. После приземления самолета на рулении открывалась форточка кабины экипажа и укреплялись флажки. Самолет заруливал на правительственную стоянку, где уже лежала ковровая дорожка, по которой президент после спуска по трапу направлялся к встречающему его главе государства. Необходимо было остановить самолет очень точно, так, чтобы выход был напротив середины дорожки. Надежды на встречающих работников аэродрома – руководителей руления было мало, поэтому мы отработали собственную технологию заруливания на стоянку, которая действовала безотказно, и президент через директора своего кабинета отметил высокий класс советских летчиков.

За два с половиной года мы посетили с правительственными делегациями 35 стран Африки. Наиболее сильное впечатление на нас произвели страны южной Африки, особенно Замбия, с ее величественным водопадом Виктория и Зимбабве.

Хочется отметить, что во всех заграничных поездках президент Анголы достойно представлял свою страну. Всегда одевался с большим вкусом. Его спортивная фигура, великолепная осанка, достаточно высокий рост, красивое лицо и очень выразительные глаза, легкая походка, умение обращаться с людьми – все это притягивало к этому человеку.

Мы гордились, что нам доверили летать с таким ярким политическим деятелем и очень доброжелательным человеком.

Однако полеты на юг страны оказывались далеко не безопасными. В районе Бейры на территории дружественного Мозамбика нас неоднократно обстреливала оппозиция. Сверху мы отчетливо видели трассирующие очереди и разрывы снарядов. Поэтому пролетали опасные места на больших высотах, что уменьшало опасность поражения. Ночью выключали аэронавигационные и проблесковые огни, чтобы с земли самолет не было видно.

Практически каждый полет с президентом Анголы за границу был полон опасности и неизвестности, так как отсутствовали постоянный радиолокационный контроль и связь со службой движения над пролетаемой территорией. Это требовало от экипажа умения быстро реагировать и принимать нестандартные решения в любой ситуации.

Думается, что свой интернациональный долг мы выполнили достойно. Замечаний от ангольской стороны и от руководителя Торгпредства СССР Алексева Ивана Степановича по работе и поведению за границей экипаж не получал.

В 1983 г. моя командировка в Народную Республику Анголу закончилась. По возвращении меня ожидал небольшой сюрприз: мой ответ стюардессе в Триполи каким-то образом стал известен в ЦК КПСС, его в качестве курьеза цитировали на одном важном заседании, он вызвал смех всего зала и аплодисменты моей находчивости. Ответственный работник ЦК КПСС сказал мне: «Ну, ты молодец! Надо же было доду-

маться – так хорошо ответить, чтобы и женщину не обидеть, и самому остаться на высоте занимаемого положения!».

Вскоре мне дали разрешение летать в страны Западной Европы. Обычно после таких заграничных командировок мои коллеги получали разрешение на полеты за рубеж не раньше, чем через полтора года, а мне выдали заграничный паспорт с правом пересечения границы СССР уже через три месяца. Для меня это имело большое значение, так как я освоил новый и очень хороший самолет ИЛ-86 и первым из Ленинграда начал на нем летать за границу.

Что спасло жизнь экипажа?

Позднее, уже в Москве, по моей просьбе Анатолий Иванов – заслуженный пилот России прислал мне дополнительную информацию о своем крайне сложном и опасном полете в столицу Замбии. Предварительно была небольшая переписка.

Уважаемый Иван Степанович!

Согласно нашей давней договоренности, посылаю Вам небольшой рассказ о полете в Лусаку с министром транспорта Анголы, который мог закончиться трагически. Возможно он Вам пригодится для деятельности в качестве литератора.

С большим удовольствием перечитываю книги «Как избежать глобальной катастрофы», «Богатство и люди», «Искусство дипломатии», так как сейчас они особенно актуальны.

Желаем Вам творческих успехов и здоровья.

С надеждой на успешное сотрудничество,
Заслуженный пилот России Анатолий Иванов.

Дорогой Анатолий!

Большое спасибо за впечатляющий, интересный рассказ о полете в Лусаку.

Хотелось бы также получить информацию о других профессиональных полетах. Знаю, что у тебя их было много. Ты настоящий пилот, герой. Горжусь тобой.

Всего доброго. С уважением, И.Алексеев.

Анатолий Иванов

С большим теплом вспоминаю годы работы в Анголе!

В качестве командира воздушного судна Ту-134А мне довелось побывать в 35 странах Африки с правительственными делегациями.

В годы когда шла Гражданская война, экипажу из СССР доверяли свои жизни: Президент Народной республики Ангола Жозе Эдуарду душ Сантуш; первый Президент Мозамбика Самора Машел; политический и государственный деятель Кабо-Верде и Гвинеи-Бисау, первый Президент Кабо-Верде Аристидиш Мария Перейра, один из основателей Африканской партии независимости Гвинеи; председатель партии СВАПО, первый Президент Намибии Сем Нуйома; первый Президент Сан-Томе и Принсипи Мануэль Пинту да Кошта.

Военно-политическая обстановка в восьмидесятые годы была непростой. Шла Гражданская война между тремя соперничавшими группировками: МПЛА, УНИТА и ФНЛА.

Ангольская земля богата залежами нефти, алмазов и других ископаемых. В мире пользуется спросом выращенные в Анголе кофе, сизаль, черное и красное дерево. Поэтому данным группировкам было за что бороться.

В 1981 году в ходе успешной операции "ПРОТЕА" Южно-Африканская армия оккупировала до 50 тысяч квадратных километров ангольской территории и передала их под адми-

нистративный контроль УНИТА. Военная обстановка была крайне сложной.

В этих условиях нашему экипажу была поставлена первая задача выполнить полет из столицы Анголы в столицу Замбии Лусаку. Приготовление и загрузку питания в аэропорту Луанды Куатро де Февейро осуществлял цех бортипитания авиакомпании "ТААГ Angola Airlines", где работали португальцы не симпатизирующие МПЛА – правительственной группировке.

Самолет мы своевременно поставили на правительственную стоянку. Предстояло доставить в Замбию делегацию, которую возглавлял министр транспорта Анголы. Я доложил главному пассажиру, что экипаж и самолет к полету готов, но не загружают питание и напитки. Министр сказал будем ждать. Пришлось напомнить министру, что аэропорт в Лусаке в темное время суток не принимает и мы не можем задерживаться больше часа.

Время шло, а ситуация не менялась. Тогда я дал команду нашему инженеру по радиоэлектронному оборудованию Владимиру Ильичу Коробкину взять двух кубинских спецназцев из охраны нашего самолета и посетить бортцех. Это произвело нужное впечатление и самолет через 15 минут был загружен всем необходимым. Вот что значит "ЧЕЛОВЕК С РУЖЬЕМ" в стране где шла Гражданская война.

В результате мы вылетели из Луанды с большой задержкой, но рассчитали, что прилетим за 40 минут до закрытия международного аэропорта в Лусаке. К вечеру в районе аэродрома прогнозировали грозное положение. Полет по маршруту выполнялся на максимально допустимой высоте с выключенными аэронавигационными огнями, так как часть пролетаемой территории контролировалась оппозиционной группировкой УНИТА.

На такие недалекие расстояния обычно так высоко не летают, так как это приводит к большому расходу топлива и незначительному увеличению полетного времени. Но безо-

пасность была прежде всего и приходилось принимать решения в ущерб экономике.

При подлете к Лусаке на экране радиолокатора был виден мощный грозовой фронт с засветками – так на экране индицируются грозовые очаги. К аэродрому подходы были открыты и экипаж, выполнив предпосадочную подготовку и проверив выполнение операций по "Карте контрольных проверок", приступил к снижению для захода на посадку. Нас удивило, что, не смотря на сложную метео обстановку, система точного захода на посадку "ИЛС" по непонятным причинам не работала. В "Листе предупреждений", который выдается экипажу перед вылетом, информации о неисправности или профилактических работах на курсо-глиссадной системе не было. Пришлось запросить заход на посадку по неточной системе "ВОР", которая указывает только направление на взлетно-посадочную полосу, и то со значительно меньшей точностью чем "ИЛС", а траекторию снижения рассчитывает и контролирует экипаж в зависимости от расстояния до торца взлетно-посадочной полосы. Метео информация, которую экипаж получил от диспетчерской службы, дала возможность принять решение заходить по неточной системе "ВОР".

Мы начали предпосадочный маневр, точно выдерживая заданные параметры, и должны были выйти на торец взлетно-посадочной полосы на высоте 15 метров. При снижении мы попали в сильный ливень. "Дворники" не успевали разгребать потоки воды, заливавшие лобовые стекла. Самолет пробивался сквозь водяную завесу, подобно подводной лодке.

Мы вошли в зону умеренной турбулентности, самолет болтало, а слева и справа полыхали вспышки молний. В сумерках это производило особое впечатление, так как казалось, что разряды молний совсем рядом. Радиолокатор "РОЗ-1", установленный на Ту-134А, отлично работал в таких условиях и давал нашему экипажу реальную информацию о грозовых очагах.

По правилам, на расчетной высоте в зависимости от используемой системы захода на посадку штурман громко объявляет: "Высота принятия решения" – и командир воздушного судна переводит взгляд с приборов на землю. В зависимости от обстановки он должен принять решение и дать команду: "Садимся" или "Уходим".

Я перенес взгляд на землю и вместо посадочной полосы увидел перед нами центр города с высотными домами!

Я дал команду "Уходим"! Мгновенно был установлен взлетный режим работы двигателей и самолет был переведен в набор высоты с отворотом от высотного здания, которое стояло прямо по курсу.

Мы доложили на землю, что уходим в "Зону ожидания", так как заход по не точной системе невозможен, и потребовали включить точную курсо-глиссадную систему "ИЛС".

В эфире была тишина.

Видимо, диспетчер по наземному радиолокатору увидел, где мы находились, и онемел, так как именно он должен был контролировать наш заход на посадку и не допустить снижения на город.

После 30 минутного ожидания в условиях сильной турбулентности мы смогли начать снижение, так как на аэродроме включили систему для точного захода на посадку "ИЛС". Снижаясь по лучу, мы обратили внимание, что при точном следовании по заданной траектории снижения посадочный курс отличается от заданного на 38 градусов. После посадки выяснилось, что на самолете отказала курсовая система. По этой-то причине мы в условиях отсутствия видимости земли и зашли вместо аэродрома на центр города. Только благодаря четким действиям экипажа по мгновенному переводу самолета в набор высоты с отворотом от препятствия не произошло катастрофы и участники полета и жители города остались живы.

В Лусаке мы пробыли несколько дней, пока ангольская делегация вела переговоры с местными властями.

Столица Замбии – типичный африканский город, население которого в 1981 году было около полутора миллионов человек. Это сравнительно молодой город, так как он был основан в 1905 году и получил название по имени вождя из племени Лодже, который жил в соседней деревне. Хочется отметить, что Лусака – быстро растущий город, и по переписи населения 2017 года в нем насчитывалось уже 2 467 563 человек.

Наш экипаж разместили вместе с делегацией в центре города в историческом здании отеля "Лусака", который окружен парками.

Бортпроводники, которые летали с нами постоянно, были офицерами личной охраны Президента Анголы. У нас с ними сложились хорошие деловые отношения. Они владели несколькими языками и хорошо знали историю африканских народов. Они рассказали нам, что в 1964 году сразу после получения независимости Замбии, Лусака стала ее полноценной столицей.

По их рассказам, в 60-70 годы 20-го века в Африке сложилась чрезвычайно сложная ситуация. Колониальные империи британцев, французов и португальцев рушились, и освобожденные от колониального ига народы Африки бросились делить землю и имущество, оставшееся от белых колонизаторов. Замбийский лидер Кеннет Каунда сделал все возможное чтобы сохранить ценности в Замбии и не допустить межплеменных распрей.

Несмотря на это, Замбия превратилась в базу для оппозиции всех мастей и народностей. С ее территории действовали отряды против белого населения и руководства Южной Родезии, а также повстанческие движения Анголы, Мозамбика и ЮАР.

В такой обстановке особо по городу не погуляешь, что было очень жалко, так как это культурный центр Замбии. В сопровождении охраны в первый день мы посетили деревню-музей африканского быта и музей "Зинту", где ознакомились с

традиционным прикладным искусством народов, проживающих на территории Замбии. На следующий день мы посетили сад скульптуры в гостинице "Гарден Хаус", расположенной недалеко от центра. На этом наше знакомство с Лусакой закончилось и надо было начинать подготовку к перелету в Луанду на неисправном самолете, так как местная техническая служба нам ничем помочь не могла.

Подготовка к перелету с неисправной курсовой системой шла в строгой секретности, так как летать с такими отказами по авиационным законам запрещено. Необходимо было, чтобы наши бортпроводники – ангольцы ничего не заподозрили и не доложили по инстанции, так как это скомпрометировало бы советскую технику. В Анголе в то время многие тяготели к западной технике, и информация об отказе могла нам сильно повредить, так как оппозиционеры разных мастей раздули бы это событие, что могло повлиять и на подписание контрактов на поставку техники через "АВИАЭКСПОРТ".

Пришлось нам лететь с отказавшей курсовой системой, используя комплексное самолетовождение. Были намечены ориентиры, которые можно было определить по радиолокатору. Но на африканском континенте их мало, так как местность в этих краях очень однообразная. Потребовалось высочайшее мастерство штурмана, чтобы определить эти ориентиры. Константин Семенович Попов был штурманом первого класса с богатым опытом полетов не только в Европе, но и в малоориентирных районах Крайнего Севера. Визуальную ориентировку тоже никто не отменял, но для этого нужны соответствующие метеоусловия и соответствующий опыт. Мне тоже посчастливилось три года летать на Севере, где, в основном, белоснежная пустыня и кое-где попадаются изгибы рек, которые можно сравнить с изображением на карте. Психологически экипаж был готов выполнить задачу.

Подготовка усложнялась еще и тем, что в номерах стояла прослушка и подобные темы можно было обсуждать только в кабине самолета. Кстати, о прослушке меня во время пер-

вой встрече в правительственной резиденции предупредил наш куратор – Секретарь по вопросам обороны и госбезопасности Жозе Мария.

С нами постоянно летал очень симпатичный кубинец – мулат с голубыми глазами и веселым нравом – "Комераду Жука", который специализировался на снятии микрофонов прослушки в номерах отелей, куда селили ангольцев и экипаж. У меня в номере он умудрился ликвидировать 5-7 микрофонов, но не гарантировал 100% безопасности, так как уборщицы или электрики под видом замены лампочки могли еще что-то установить. На меня произвело сильное впечатление, когда в туалете он извлек микрофон из ручки спуска воды в унитаз! Кстати, перед покиданием отеля мы вытряхивали все свои вещи из чемодана на кровать, по одному предмету укладывали их обратно и смотрели, чтобы случайно в чемодане не оказался какой-нибудь посторонний предмет, который может оказаться бомбой и рвануть в кабине самолета. После этого чемодан закрывался на ключ и из рук не выпускался.

Перед вылетом в аэропорту мы тщательно проанализировали по картам барической топографии погоду по маршруту полета. Ознакомились с фактической и прогнозируемой погодой в Луанде и на запасном аэродроме (Maya Maya? Airport) Конго Браззавиль. После того как мы убедились, что погода не препятствует полету с неисправной курсовой системой, я принял решение на вылет.

Используя комплексное самолетовождение, мы благополучно долетели до Луанды. Полет усложнялся еще и тем, что в Африке плохо оборудованы трассы для полета самолетов. Мало маяков "ВОР", которые обеспечивают точность полета, а те, которые имеются, частенько выключены. Отсутствует радиолокационный контроль с земли и совсем небольшое количество характерных наземных ориентиров. Такой полет, конечно, не забывается, так как степень риска была высока. В Африке порой попадаешь в безвыходные положения, из кото-

рых приходится все-таки находить выход с минимальной угрозой для жизни людей.

В Луанде самолет встречали, как всегда, инженеры и техники с "АВИАЭКСПОРТА". Они заменили курсовую систему, но просили не докладывать руководству о случившемся. Я выполнил их просьбу.

В схожих условиях мне неоднократно приходилось совершать полеты в разные регионы Анголы и в другие страны.

А.Иванов

Воспоминания героя Российской Федерации Есяяна Рубена Татевосовича

**Командира экипажа самолета Як-40
министра обороны Анголы, Героя России**

В 1980 г. по приказу Министра гражданской авиации СССР была проведена переаттестация командно-летного состава управлений гражданской авиации. Так как я, будучи пилотом-инспектором, выполнял большой объем работы по облету вновь построенных аэродромов в Армении с выработкой безопасных схем захода в сложной горной местности, а после облета – подготовкой летного состава на Як-40, то в аттестации моей было написано, что достоин для работы за границей. Так, в 1981 г. я был направлен в Народную Республику Ангола командиром самолета министра обороны. В процессе полетов в НРА практически постоянно летал в районы боевых действий. При полете мой самолет был несколько раз обстрелян, а 2 августа 1983 г. при взлете в аэропорте Лукапа с кубинской военной инспекцией на борту на высоте 50 м из джунглей самолет был обстрелян, вследствие чего произошел пожар 3-го двигателя. На высоте 100 м с горящим двигателем выполнил полет по кругу и произвел благополучно посадку на аэродроме. Из этого района нас всех, включая экипаж и кубинцев, вывезли на кубинском Ан-26 в Луанду.

Впоследствии, проведя расчеты о возможности взлета с этого аэродрома на двух двигателях и получив разрешение нашего Торгпредства в Анголе, я осуществил возврат в Луанду подбитого самолета при двух двигателях.

Министр обороны Анголы Хосе Мария Донья Педале начал летать со мной месяца через два-три после моего прибытия. Сначала он несколько раз отправлял со мной своих заместителей и других руководителей.

Но после моих неоднократных полетов в различные районы страны, где на аэродромах нередко отсутствовала связь «земля-воздух», а на взлетно-посадочных полосах отсутствовали огни в ночное время, доверие ко мне стало настолько высоким, что многие руководители страны, помимо министра обороны, уже предпочитали летать непосредственно со мной. Это и министр внутренних дел, и министр безопасности, и министр транспорта, и, особенно часто, наш главный военный советник Константин Курочкин.

В целях безопасности, иногда приходилось производить посадку или взлет в ночное время без включенных фар самолета. Бывали и такие случаи, когда перед взлетом приходилось просить кубинцев проверить взлетную полосу и дать сигнал моему экипажу о возможности или невозможности полета. Практически почти всегда приходилось рисковать. Но иначе было бы невозможным выполнить то или иное поручение руководства Анголы и, в первую очередь, министра обороны.

Рубен Есяян

Уметь находить решение

**Воспоминания Виктора Дмитриевича Жданова,
Летчика самолета Як-40 министра обороны Анголы
(1977-1979 гг.)**

1977-1979 годы относятся к наиболее сложным условиям в Анголе. Но несмотря на непростую обстановку и риск, это были, пожалуй, одни из лучших периодов в моей 37-летней лётной карьере в ГА.

Прилетели мы в Анголу не в самое удачное время. Через несколько дней (27 мая 1977 г.) в Луанде произошла попытка государственного переворота оппозиционерами внутри правящей партии МПЛА. Мы жили в доме на набережной где позже, после ремонта, располагалось Торгпредство СССР. В те дни в городе была сильная стрельба, слышны взрывы. Иногда в дверь стучались кубинские патрули и проверяли документы. Обстановка в городе была непонятная. Никто толком ничего не знал и мы, на всякий случай, поглядывали в сторону морского порта на предмет наличия советских торговых судов. В город выходить нам было запрещено так как не были готовы документы, да и желания тоже не было. Еду мы готовили из тех запасов, что привезли с собой из дома. Иногда до нас добирались знакомые пилоты с АН-26, привозили хлеб. Через несколько дней, силами кубинского контингента, мятеж был подавлен и жить стало веселее.

До своего самолета, который стоял в международном аэропорту г.Луанда, мы добрались только спустя почти месяц. ЯК-40 с бортовым номером «D2-EAG» до Анголы побывал в Швеции и ФРГ. Это был самолёт первых серий с небольшой дальностью полета и в довольно запущенном техническом состоянии, но с современным пилотажным оборудованием фирмы «Rockwell Collins» и связным фирмы «Telefunken». К узлам, футам и милям я привык быстро. На самолете отсутство-

вало «Руководство по летной эксплуатации», что вызвало определенные трудности в изучении нестандартного оборудования пилотской кабины. Ранее на нем выполнял полеты экипаж из ФРГ в составе двух пилотов без бортмеханика. Бортовой журнал не велся, отсутствовал наземный технический состав и нормальное техническое обслуживание. В результате состояние двигателей и салона, на то время, не отвечали требованиям перевозки высокопоставленных лиц.

Наш наземный технический состав и члены экипажа проделали большую работу по обслуживанию самолета согласно установленных в СССР правил и регламентов. Через некоторое время борт был доведен до относительно нормального состояния. Хочу отметить, что наши технические специалисты были профессионалами высокого класса, но отсутствие запчастей создавало трудности и требовало иногда нестандартных решений. Очень долго из Союза шли заказанные заранее запчасти. Пару раз отказывали преобразователи переменного однофазного и трехфазного тока. Чтобы не переносить важный вылет шли «на поклон» к тех. составу самолетов АН-12 или АН-26, исходя из того, какой из бортов стоял на техобслуживании и в ближайшие дни не был в плане полетов. За «жидкую валюту» и твердую гарантию своевременного возврата вопрос решался положительно. Были и другие отказы. Жаль, что память не сохранила фамилий этих ребят.

Свой первый полет в Анголе мы выполнили в июне 1977 г. в Браззавиль (Конго) за дипломатической почтой. С нами на борту был представитель «Авиаэкспорта» в Анголе Зарицкий и наш технический состав. Ребята в полете оценили работу оборудования и двигателей. Полет проходил из соображений безопасности вокруг территории Заира. Потом мы еще не раз летали в этот город.

Надо отметить, что обеспечение экипажа штурманской документацией по Анголе перед командировкой было очень плохое. Мы не смогли добиться от министерства гражданской авиации СССР получения сборников и карт фирмы

«Jeppesen». Не смогли официально получить даже современных, на тот период, крупномасштабных географических карт Анголы. Частично помогли знакомые штурмана в Быково и Шереметьево. В Анголе удалось кое-что позаимствовать у экипажей АН-26. Первое время схемы некоторых аэродромов перерисовывали от руки в тетрадь.

Потом были полеты в интересах Министерства обороны Анголы как на действующие, так и на аэродромы, закрытые для гражданской авиации. Португальцы, при уходе из страны портили взлётно-посадочные полосы на некоторых аэродромах, начавшаяся гражданская война еще больше разрушила их. Многие аэропорты подверглись бомбежке, отсутствовали радиосвязь и электричество, не было аэронавигационной, метеоинформации, а также по аэродромам. Не работало наземное навигационное оборудование. В некоторых местах были проблемы с заправкой. Иногда приходилось заправлять самолет с помощью ручных насосов из бочек. Долгая и небезопасная для двигателей процедура. Гарантий, что в бочках чистое и качественное топливо никто не давал. Сопроводительные документы на него также отсутствовали. Надо было привыкать и продолжать полеты. Так было в начале наших полетов на «старом» Як-40, с бойцами FAPLA в отдаленные провинции.

Большую помощь оказывали нам экипажи АН-26, Ан-12, вертолетов МИ-8. Делились информацией о выполнении полетов на отдаленные аэродромы, заходов на посадку и взлетов в условиях отсутствия точных данных о военной обстановке на аэродроме и подходах к нему. Для нас это было особенно важно, так как часто в тех полетах нашими пассажирами были и высокопоставленные офицеры «FAPLA».

Хочу отметить, что выполнение полетов над территорией Анголы и в аэропорты в условиях боевых действий, особенно у южных границ страны, отличались, мягко говоря, от требований «Наставления по производству полетов в ГА»

СССР и «Руководства по летной эксплуатации самолета ЯК-40». Но, по возможности, мы старались их придерживаться.

Выполняя рейсы на аэродромы, где отсутствовали диспетчера и связь, а военная обстановка за время полета могла измениться, мы использовали практику снижения и захода на посадку по глубокой спирали с большой вертикальной скоростью снижения. Набор высоты выполняли над аэродромом. Хотя мы и предполагали, что ПЗРК у вооруженных повстанческих группировок в то время ещё не должно было быть, но бережёного Бог бережёт. ЯКу на взлете и заходе на посадку и зенитного пулемёта достаточно. Методику выполнения взлета и захода на посадку в условиях боевых действий, мы быстро отработали и всегда выполняли.

Энерговооруженность ЯК-40 позволяла с большими углами крена и малым радиусом разворота быстро набирать высоту над аэродромом, находясь в пределах контролируемой бойцами «FAPLA» зоны. При заходе на посадку также выполняли снижение по спирали с большой вертикальной скоростью и сходу выполняли посадку. ЯК-40 был очень маневренный и легкий в управлении самолет. Перед вылетом всегда тщательно осматривали лючки и отсеки самолета на отсутствие посторонних предметов. Читая воспоминания пилотов, отмечаешь, что такая методика применялась до нас и после нас экипажами разных самолетов.

Иногда после посадки двигатели не выключали и были готовы к немедленному взлету. Так поступали при полетах на аэродромы в дальних от столицы провинциях с бойцами «FAPLA» на борту. Наш первый ЯК-40 имел обычный пассажирский салон на 27 человек и на нем мы перевозили отдельные группы вооруженных бойцов. После посадки открывали самолетный трап и бойцы с автоматами выясняли обстановку на аэродроме.

В полетах с рядовыми бойцами, да и младшими командирами, мы были особенно внимательны. На армию, в то время, они были похожи только военной формой, но не дисципли-

линой. Они были буквально обвешаны оружием снаружи, а по карманам иногда попадались такие «мелочи» как трофейные пистолеты «дамского» формата и др. Некоторым бойцам на вид было чуть более 18 лет. При минимальной военной подготовке страсть ко всему, что стреляет. Приходилось устраивать досмотр при посадке в самолет, изымать опасные игрушки», заставляя отстегивать магазины от автоматов и передергивать затвор на всякий случай. Все это «добро» убиралось в задний багажник и выдавалось при выходе после посадки. И все равно, в карманах кресел попадались ножи и патроны. В багажнике оставались иногда «лишние» магазины от автоматов.

В экипаже у каждого из нас были пистолеты «ПМ» и два «АКМ». Пистолеты всегда были при нас, автоматы оставались на борту. Выдавая нам оружие, наши военные шутя говорили, что если есть желание, то могут и пулемет на борт дать. И хотя мы были офицеры запаса и с оружием обращаться умели, эти стволы были скорее для морального спокойствия.

Начиная с 1978 года на новом ЯК-40 в компоновке «салон» летали уже совсем другие пассажиры. Во втором салоне их, как правило, сопровождала хорошо подготовленная охрана и нас всегда встречали на земле.

Приходилось часто ночевать в отрыве от базы на окраине населенного пункта в отдельно стоящих, запущенных виллах без замков, стекол и охраны. Распыляли репеллент от комаров, кроватями подпирали двери и, после партии в преферанс, пытались уснуть. Меня и бортмеханика малярия обошла стороной, но командир заболел. Такие ночевки были достаточно редки, но они были. Относились мы к спартанским условиям с оптимизмом, так как знали куда добровольно ехали работать. В основном ночевали в гостиницах с питанием или иных, приличных по меркам той Анголы местах. Довелось ночевать и в домах бывших португальских губернаторов провинций.

Наш быт в Луанде был налажен ангольцами достаточно неплохо. Вначале жили на вилле и готовили сами, позднее в отеле «Тропико». Питались по договорённости министерства обороны Анголы с Главным военным советником генерал-лейтенантом Шахновичем В.В. в помещении военной миссии. В конце 1977 года нас, как людей «штатских», из миссии всё же «попросили». Было немного обидно так как мы, практически полностью, летали в интересах министерства обороны Анголы. Иногда нашими пассажирами были и наши военные советники. Курировал нас в то время советник по ВВС полковник Гришин (могу ошибаться в названии его должности).

Вопросами, связанными с выполнением полетов, нашим бытом и другими возникающими проблемами, занимался начальник охраны министра обороны Анголы. Мы знали его как лейтенанта Эштео. Он приезжал в отель с переводчиком, чаще общались по телефону. Мы, как правило, находились в отеле или на военной базе у самолета. Была строгая договоренность что экипаж и технический состав всегда должны быть доступны по телефону. Выходной день для экипажа и техников планировался в любой день недели исходя из планов министерства обороны и нашей заявки. Сообщалось нам об этом, как правило, накануне. Выходной день мы проводили на песчаной косе, у музея рабства или отъезжали подальше от города вдоль океана. Ловили рыбу, купались. Иногда в компании кубинских вертолетчиков-молодых парней, которые неплохо говорили на русском. Многие из них заканчивали мое родное Кременчугское летное училище на вертолете МИ-8. Заходили в воду и пускали по кругу бутылку рома «Havana Club». У кубинцев, по бартеру, мы приобрели большую резиновую лодку. Она «прижилась» у нас на борту, как аварийное плавсредство при полетах над океаном.

Подружились мы и с одним экипажем ИЛ-62 Аэрофлота. Этот экипаж прилетал в Луанду где-то раз в месяц. В нашем экипаже были две машины «Волга», а у них с транспортом было плохо. Мы обеспечивали их отдыхом и рыбалкой на

океане, они привозили нам из Союза селедочки и черного хлеба. Со штурманом из этого экипажа судьба свела меня снова через много лет в аэропорту «Домодедово». Он стал штурманом уже в моем экипаже на ИЛ-62. С родными и друзьями в СССР переписывались по почте. Письма в Луанду приходили нерегулярно, иногда сразу два письма, потом больше месяца писем нет. Несколько раз говорил с женой по радиосвязи с советских кораблей в порту Луанды и Лобито.

В конце 1977 года заканчивался межремонтный срок службы «старого» Яка и летать он без ремонта больше не мог. После долгих согласований между «Авиаэкспортом», Торгпредством и Москвой победил вариант перегона самолета на ремонт нашим экипажем. Морской вариант перевозки был отклонен как более дорогой. Хочу отметить, что экипаж не остался в стороне при обсуждении вариантов и активно лоббировал именно перегон борта нашим, а не заводским экипажем из Саратова. Были в этом варианте для нас свои плюсы: интересная работа по маршруту, возможность заработать и повидать родных, но были и минусы.

Маршрут мы проложили через самый центр Сахары – аэропорт Таманрассет. На самолете с «короткой заправкой» 3 тонны необходимо было преодолеть участок в 1100 км от Немаея (Нигер) до Таманрассета (Алжир) и далее еще 950 км над пустынной местностью при отсутствии наземных средств обслуживания. А Як-40, при всех своих отличных летных характеристиках, обладал завидным аппетитом в части расхода топлива. Уже в процессе перелета мы узнали, что первый отель для ночевки экипажа был заказан только в Триполи и первую ночь мы провели в самолете. Через 20 часов и 14 промежуточных посадок, с головной болью от вопросов одесской таможни (ответить на которые было сложнее полета над Сахарой), мы прибыли в московский аэропорт «Быково». Салон был прилично забит посылками от военных и гражданских

специалистов советской миссии, где в том числе было и больше десятка чучел крокодилчиков.

Через месяц вернулись в Анголу уже на новом, прямо с завода, экспортном варианте ЯК-40 с увеличенной дальностью полета в компоновке «Салон». Самолет имел современное на то время пилотажно-навигационное оборудование и полностью соответствовал требованиям перевозки высокопоставленных лиц. На борту была нанесена эмблема Министерства обороны и государственный флаг Анголы. Регистрация осталась прежней «D2-EAG». Самолет базировался на военном секторе аэропорта Луанды. Он, как и прежний ЯК-40, считался личным бортом министра обороны Анголы Энрике Каррейра.

Кроме ЯК-40 министра обороны, министерство транспорта Анголы подписало с «Авиаэкспортом» контракт на поставку еще 4-х ЯК-40 для национальной авиакомпании «ТААГ». Самолеты и экипажи в Союзе были уже готовы, но руководство министерства вдруг засомневалось в способности самолетов выполнять полеты на горные аэродромы с максимальной заправкой и загрузкой в условиях высоких температур. Поставки были приостановлены до уточнения. Командиру экипажа и мне было поручено Торгпредством СССР в Анголе и представителем «Авиаэкспорта» участвовать в составе комиссии по переговорам с ангольской стороной. С графиками и номограммами в руках, а также результатами наших многочисленных полетов в Уамбо с полной загрузкой и заправкой, мы смогли убедить наших оппонентов в несостоятельности их сомнений. Большую помощь в этих переговорах, как и многих других случаях, нам оказывали военные и гражданские переводчики. С задачей мы успешно справились, самолеты были поставлены и экипажи успешно выполняли пассажирские перевозки. К сожалению, в августе 1980 года один из ЯК-40 авиакомпании «ТААГ» был сбит ракетой. За время командировки мы неоднократно выполняли полеты с Президентом НРА Агостиньо Нето, Генеральным секретарем

МПЛА Лусио Лара, Премьер-министром Лопу ду Насименту, министром обороны Энрике Каррейра, другими высокопоставленными членами правительства и МПЛА. Часто летали в провинции с главным политкомиссаром ФАПЛА, заместителем министра обороны Дино Матрос (Dino Matross), которого мы звали между собой «команданте Матросов».

В связи с гражданской войной на территории Анголы, практически все вылеты с президентом и членами правительства планировались в строгой секретности. Для экипажа это означало, что в день вылета мы прибывали на военную базу и находились у самолета, иногда в течение дня. Самолёт был полностью заправлен и готов к вылету. Полетные документы на борту на все направления в пределах максимальной дальности полета ЯК-40. Маршрут нам доводили незадолго до вылета. О «главном пассажире» мы узнавали когда он выходил из подъехавшей к самолёту машины. Командир экипажа докладывал ему о готовности самолета к полёту. Для таких полётов авиакомпания «ТААГ» выделяла нам стюардессу.

Запомнились полеты с президентом Анголы Агостиньо Нето. Всегда спокойный и доброжелательный, он здоровался с каждым членом экипажа. Иногда на борту находилась и его супруга. С министром обороны Анголы летали не так часто, больше с его заместителями. Часто выполняли полеты в провинцию-анклав Кабинда и Пуэнт-Нуар (Республика Конго). В то время в Пуэнт-Нуаре находилось консульство НРА.

Были полеты с делегациями в столицу островного африканского государства «Сан-Томе и Принсипи» в Гвинейском заливе. Эти полеты запомнились надолго. Для этого острова, в определенное время года, были характерны сильные и продолжительные дожди. Низкая разорванно-дождевая облачность цеплялась буквально за верхушки пальм. Из навигационного оборудования только отдельный привод, что в сочетании с мокрой асфальтовой полосой и горушками вокруг и делали заход на посадку незабываемым. Приходилось снижаться до минимальной высоты над океаном и стараться точно выйти

в створ полосы, торец которой располагался сразу на берегу. Маршрут над океаном, протяженностью 1300 км заставлял нас очень трепетно относиться к расходу топлива на эшелоне, так как до запасного аэродрома на побережье еще 350км. Это предел по топливу для нашего самолета. До соседнего острова 160 км, но полоса на нем, в то время, была очень короткая. Полет пришлось выполнять на высоте, слегка превышающей разрешенную по Руководству по летной эксплуатации. Как показала практика у ЯК-40 было много «внутренних резервов», которые не использовались в Союзе, но в условиях гражданской войны в Анголе позволяли, в то непростое время, достойно демонстрировать возможности советской техники. Резервы, заложенные в советскую авиатехнику, помогали мне и в «лихие 90-е». Выполняя рейсы с воинским контингентом в частной авиакомпании на самолете ИЛ-62м, приходилось использовать аэродромы с короткими ВПП, отсутствием навигационных средств посадки и большим превышением над уровнем моря. Восточный Тимор, Приштина, Катманду, Асмара, всех не перечислишь. Рейсы чередовались с полетами на ИЛ-76.

Выполняли полёты с делегациями через Уамбо в столицу Замбии Лусаку и Ндолу.

Когда не было полётов на своем самолете мы, с разрешения руководства министерства обороны Анголы, помогали нашим экипажам ЯК-40 ангольской авиакомпании «ТААГ» выполнять пассажирские перевозки по стране. На 4 самолета в Анголу было откомандировано только 4 экипажа. Расписание пассажирских рейсов было довольно плотное, что не всегда позволяло спланировать выходные дни.

Интересно проходила регистрация на пассажирский рейс. Каждого пассажира взвешивали на весах, затем догружали багаж, почту и попутный груз до предельной коммерческой загрузки. Так как местные пассажиры отличались стройностью и весили мало, то в самолете совсем не оставалось свободного места.

В конце 1978 года к нам наконец прибыли семьи. Я переехал из «Тропико» в отель «Тиволи», технический состав с семьями в «Мундиаль». Это все рядом с рынком и зданием с логотипом местного пива «СУСА» на крыше. В отеле «Тиволи» можно было готовить на балконе. Наличие двух машин в экипаже позволяли нам организовать отличный отдых для семей на океане.

В моем номере за столом с домашней едой и рюмкой чая частенько собирался наш экипаж, иногда друзья с АН-26. Друзья называли нас «придворным экипажем», что нам не очень нравилось. Особой выгоды от полетов с высокопоставленными пассажирами мы не имели. Была только большая ответственность перед своей страной и Анголой за обеспечение безопасности полетов и качества выполнения этих полетов. В то время для нас это были не пустые громкие слова. Да еще нахождение в постоянном резерве №1 (кто летал – тот знает), тогда как у экипажей других самолетов был примерный план полетов, и они знали свои выходные дни.

В июне 1979 года закончилась командировка экипажа в Анголе. За время командировки происшествий и задержек по вине экипажа и технического состава не было. Экипаж и наш техсостав полностью обеспечили безопасность при выполнении полетов.

Министр Обороны Анголы высоко оценил работу экипажа во время личной встречи перед нашим отлётом в СССР. Нам было предложено продлить командировку ещё на год. Командир самолета Штань А.П. отказался от продления по состоянию здоровья, а бортмеханик Леготин А. – по семейным обстоятельствам.

За два года командировки я провел в небе за штурвалом ЯК-40 около 850 часов. По меркам Союза немного, но учитывая ответственность в ранге «придворного экипажа» и сложные условия полетов в небе Анголы, достаточно много.

Виктор Жданов

Помогали и военным летчикам

**(По воспоминаниям Анатолия Голованова,
шеф-инженера по эксплуатации авиатехники в Анголе)**

До командировки в Анголу я работал начальником авиатехнической базы в Новгороде. В январе 1980 г. меня направили по линии В/О «Авиаэкспорт» шеф-инженером в гражданскую авиакомпанию ТААГ. Шеф-пилотом там являлся высокопрофессиональный летчик и хороший организатор Федотов Анатолий Николаевич, ленинградец.

Вскоре по распоряжению Торгпреда СССР в Анголе И.С. Алексеева на меня возложили обязанности шеф-инженера (главного инженера) по технической эксплуатации всей авиатехники советского производства, в том числе вертолетов МИ-8, которыми управляли ангольские и кубинские пилоты (военные).

Вспоминаются некоторые особо ответственные эпизоды. Так, в 1982 г. из-за неплатежей ангольской стороны длительное время не могли приехать в командировку в эту страну конструкторы ОКБ «Миля» для продления ресурса летных часов вертолетов МИ-8 военного назначения. А без продления ресурса летных часов вертолеты не могли участвовать в боевых действиях, и кубинская армия и ФАПЛА лишались военной поддержки с воздуха.

Вместе с Торгпредом СССР И.С. Алексеевым мы искали выход из создавшегося положения. Приемлемое решение представлялось в следующем виде. Вертолеты МИ-8 находились в собственности ФАПЛА или ангольского правительства, значит, они могли взять ответственность за продление ресурса на себя. У советских инженерно-технических специалистов имелись соответствующие возможности для технического решения поставленных задач. Они оборудовали лабораторию по поверкам и испытанию радиоэлектронного, приборного,

электрооборудования вертолетов и самолетов, закрепили за каждым видом работ в лаборатории советских специалистов, которые имели допуск к данным работам в СССР. Руководил лабораторией мой заместитель Каширский Леонид Алексеевич. Таким образом, эта лаборатория и опытные инженеры имели право выполнять самые трудоемкие виды регламентных работ на вертолетах и самолетах советского производства без перегона их на базовые аэропорты Африки или СССР.

В Посольстве СССР в Анголе в присутствии командующего кубинской группы войск я предложил согласованный с Торгпредом СССР И.С. Алексеевым следующий план работы:

Ежедневно на одном вертолете МИ-8 выполнять самые трудоемкие виды работ, о чем вести запись в формуляре вертолета, также оформлять соответствующие технические карты.

На основании этих документов главный инженер ВВС Анголы должен вносить в формуляр вертолета запись «О продлении ресурса летных часов».

План приняли, и до прибытия группы специалистов из ОКБ «Миля» все вертолеты постепенно возобновили полеты.

В другом случае, когда мы столкнулись с конфликтом в связи с эксплуатацией самолетов АН-26, попадающих в жару после отправления с аэродромов со значительным превышением над уровнем моря, ситуацию разрешили с помощью специалистов, командированных из СССР.

Дело в том, что руководство по летной эксплуатации требовало от экипажей самолетов, вылетающих с горных аэродромов в жаркую погоду, загружать самолеты согласно установленным графикам. Ангольские экипажи стали строго выполнять эти требования, и полезная загрузка у них дошла до менее одной тонны. А советские экипажи продолжали грузить в самолеты до 5 тонн. Руководство ФАПЛА, узнав об этом, обвинило ангольских летчиков в перестраховке, а некоторых даже посадили на гауптвахту.

Торгпред СССР И.С. Алексеев пригласил с целью разрешить конфликт представителей ОКБ Антонова во главе с заместителем главного конструктора Голобородько. Я работал непосредственно с ними, даже устроил для них культурную программу: повозил по ангольской саванне, сфотографировал их на фоне баобабов вместе с ангольцами. Специалисты ОКБ Антонова оставили нам свои уточнения по загрузке, рекомендовали заправлять топливом по расчетам на конкретный рейс. Остроту проблемы они частично сняли.

Мы внесли рационализаторское предложение относительно самолетов ЯК-40, которые имели радиосвязь малой дальности. Предложили техническому директору авиакомпании ТААГ приобрести радиостанции с необходимым радиусом действия. Это было сделано быстро, возможно, из-за того, что ЯК-40 сбили ошибочно ракетой на юге Анголы. Антенну установили слева снизу фюзеляжа. Опробовали. Я сделал запись об этом в формулярах самолетов. Летные экипажи благодарили нас.

В августе 1982 г. пришлось в чрезвычайном порядке ремонтировать самолет ТУ-134, на котором в Луанду прилетел Президент Мозамбика. Приземлился самолет в полной исправности, но ночью анголец, управлявший спецмашиной, повредил у него элерон крыла. Инженер Ю.М. Клименко (работал с командиром президентского экипажа А.В. Ивановым), инженер И.А. Алашев из Минска под моим руководством сняли поврежденный элерон с крыла, отремонтировали его в мастерской ТААГ и установили на место. Я сделал запись в формуляре самолета и допустил его к полетам.

Дважды восстанавливали поврежденные самолеты АН-26 в поселке Джамба на юге Анголы.

В апреле 1982 г. заменяли левый двигатель в самолете, на котором летал ангольский экипаж. Бригаду возглавлял я, присутствовал представитель МАП Коруна.

Перед праздником 7 ноября, а именно 6 ноября (в 1981 или в 1982 г.), кажется, тоже в Джамба, ангольский экипаж

после бомбардировки при посадке не выпустил закрылки и выкатился за пределы взлетной полосы в саванну. И это на аэродроме, опоясанном окопами, на который в любую минуту могли напасть унитовцы или юаровцы. Мы имели автоматы, но с ними не поработаешь. Я попросил ангольцев охранять нас. Дело нам предстояло нешуточное. Колеса завязли в песке, разворачивать самолет нельзя. Надо тащить хвостом назад на полосу примерно 100-150 м.

Подогнали одну трехосную польскую машину, присоединили ее тросами к самолету. Не тянет, буксует; вторую – буксуют вместе; третью на сцепке – хвост самолета почти касается земли. В кабину самолета поместили человек 20 ангольских солдат, и движение началось. Ангольские водители обрадовались, что дело пошло, и прибавили ходу, не обращая внимания на мои флажки.

При выезде на полосу самолет стало разворачивать, так как порвался трос с одной стороны. Ангольцы начали выпрыгивать из кабины на ходу. Но все обошлось. Спасли положение иркутские инженеры. Один из них прижал своим телом водило и удержал его, иначе бы оно прыгало из стороны в сторону. После замены одного винта на самолете мы улетели на нем в Луанду, а тот, на котором прилетели, оставили ангольскому экипажу.

Позже мы узнали, что 7 ноября этот самолет полетел на бомбометание. Но его обстрелял юаровский истребитель «Мираж» (будто бы убив или ранив бортмеханика) и заставил совершить где-то вынужденную посадку. Больше об этом экипаже мы не имели никаких известий.

Из командировки в Анголу я вернулся в сентябре 1983 г.

Анатолий Голованов

Полеты и плен

**(По воспоминаниям Камиля Моллаева,
командира экипажа самолета АН-26)**

В августе 1980 г. после соответствующей подготовки в СССР я был командирован в Народную Республику Ангола, в страну со сложной военно-политической обстановкой, в военно-воздушные силы (ФАПЛА) для оказания технической помощи развивающейся стране.

Выполнял полеты в качестве командира корабля многоцелевого боевого военно-транспортного самолета АН-26 во все уголки, по внутренним воздушным трассам Анголы и за ее пределы, на территории, контролируемые конфликтующей политической партией УНИТА, поддерживаемые со стороны США и ЮАР.

В стране шла ожесточенная гражданская война. Железные, шоссейные и грунтовые автомобильные дороги контролировались бандами УНИТА. Доставка грузов производилась только по воздуху, на разбомбленные, поврежденные полевые, непригодные для посадки аэродромы. Перевозились народно-хозяйственные и военные грузы, продукты питания, солдаты, беженцы, раненые, больные, различные делегации и т.п. Бывали случаи, что прилетали на базу с пробоинами в крыльях и фюзеляже. Но это меня не останавливало.

Нам (командирам экипажей) была поставлена жесткая задача: по мере возможности удовлетворять нужды и требования командования Анголы. И мы делали все возможное.

Осенью 1980 года активизировались активные боевые действия, особенно на юге страны. В связи с отсутствием ангольских экипажей ангольское военное руководство попросило меня выполнить задачу по доставке и вывозу военных грузов, солдат, раненых и продуктов питания в южные районы

Анголы, на границу с Намибией, контролируемые бандами УНИТА, где особенно были обострены активные боевые действия. Нам, т.е. советским специалистам, не рекомендовано было работать в этом районе. Но просьбу ангольцев не выполнить я не мог. Согласовав и получив добро от своего непосредственного (советского) руководителя, я принял решение лететь на «особенно» опасный участок. В этот же день мы перелетели в провинцию Менонга, на базовый аэродром. За неделю до моего полета в заданный район было подбито два самолета АН-26, управляемых ангольскими экипажами.

Я прекрасно понимал особенно опасную обстановку в заданном районе и поставленную для экипажа задачу и психологически был готов выполнить задание на этом особенно опасном участке. Необходимо было срочно подготовить психологически и членов экипажа, что мне с трудом удалось сделать.

Через несколько дней работы в этом районе, при выполнении очередного полета утром 21 ноября 1980 г. мой самолет был подбит бандитами УНИТА (район, где ранее были подбиты два самолета Ан-26).

В сложной обстановке мне удалось удачно посадить горящую, плохо управляемую машину на пересеченную местность – на берег реки, в горном районе без шасси (на брюхо), сохранив жизнь «пассажирам» – 19 солдатам ФАПЛА и членам экипажа. При посадке сильный удар пришелся мне в пояснично-позвоночную область. От резкой острой боли потерял сознание (впоследствии, через два года, была обнаружена трещина 7-го грудного позвонка). Очнувшись, не обнаружил членов экипажа (пять человек) ни в кабине, ни вблизи самолета. Машина горела. Помог покинуть горящий самолет солдатам, которые скрылись в зарослях джунглей. Позже к сгоревшему самолету подошел бортмеханик.

Окружившие самолет унитовцы обстреляли нас из разных видов стрелкового оружия и взяли в плен, где мы провели ровно два года, изолированные друг от друга.

В плену, под угрозой пыток и расстрела я никого не предал, не выдал тайн, ни перед кем не унился, сохранив честь и достоинство своей большой и малой Родины, своего авиапредприятия.

16 ноября 1982 г. по истечении мучительных двух лет был освобожден в порядке обмена.

После состоявшегося обмена в Заире (Африка) нас привезли в Посольство СССР в Замбии, где нас тепло встретил советский посол, обнял, поздравил и сказал: «Вы стойко и мужественно перенесли плен».

21 ноября 1982 г. мы прилетели в Москву. Нас пригласили в ЦК КПСС и в МИД СССР, где поблагодарили нас за нашу работу, вернули партбилеты, которые мы сдавали перед отъездом.

После кратковременного отдыха и психологической реабилитации я вернулся к летной работе.

В торжественной обстановке Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 июля 1983 г. за самоотверженный труд и мужество, проявленные при выполнении правительственного задания, при полетах в районы со сложной военно-политической обстановкой в Народной Республике Ангола, я был награжден орденом «Дружбы народов».

В конце 1990 г. был комиссован по состоянию здоровья.

В ОАО «Авиалинии Дагестана» я работал с августа 1963 г. (45 лет). Из них тридцать лет – пилотом гражданской авиации на различных летных должностях – вторым пилотом, командиром воздушного судна, пилотом инструктором, летал на воздушных судах гражданской авиации – Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ту-134, Ту-154. Пилот первого класса, подготовил более десятка классных летных специалистов. Являюсь Ветераном труда.

Как сбили самолет Моллаева видел военный юаровец

Интересное продолжение истории с Камилем Моллаевым.

Почти через 40 лет (в 2022г.) после возвращения из плена на Родину в Дагестан Камиль вдруг получает письмо от военного из ЮАР.

(Это письмо было переведено с английского языка).

Дорогой Камиль,

Для меня большая честь выйти с вами на связь спустя столько лет, я чувствую большую благодарность за возможность разделить с вами нашу историю 1980 года.

С января 1975 года до сентября 1999 года я служил в спецназе ЮАР и ушел на пенсию, будучи заместителем командира 5 войска спецназа. В ноябре 1980 я был старшим сержантом первой разведгруппы командос ЮАР.

В октябре 1980 года я получил приказ начать подготовку к установке воздушных засад с помощью 3 машин на базе Унимог (переделанные под танки типа Сэйбер) вместе с командой из 8 бойцов у реки Куито, около 80 км на юг от города Куито-Куанавале. К этому моменту УНИТА и некоторым небольшим группам наших бойцов удалось ограничить движение на дорогах в сторону юга с помощью мин и засад.

Я пересек границу Анголы рядом с городом Рунду в тогда еще Северо-Западной Африке (сейчас Намибии) и направился к северу в сторону Мавинги (юго-восточнее Куито-Куанавале). Мы избегали дорог из-за установленных мин и двигались с помощью компаса. Передвигались только ночью, так как днем были очень активны Миг.

В первую очередь нужно было обследовать взлетно-посадочную полосу в Мавинге, около 200 км от границы Северо-Западной Африки, чтобы понять, смогут ли Южноафриканские ВВС ей воспользоваться.

Как только мы закончили проверку, мы направились к западу, в сторону реки Куито, проехав около 140 км. Мы подошли очень близко к реке уже ранним утром, перед самым рассветом. В тот момент мы увидели Ан-26, летящий на юг, на высоте около 10000 футов. Мы были вне зоны досягаемости и все еще в движении так что мы упустили ту возможность. Мы добрались до точки около 300 м от реки и устроили там засаду.

Меньше чем через час мы услышали звуки самолета и несколькими секундами позднее мы увидели, как он возвращается с юга. Я отдал приказ бойцам подготовиться к огню и привести в готовность Стрелу-2. Так как Стрела-2 была русским оружием и у нас было очень небольшое количество ракет, у нас не было возможности провести реальные тренировки на этом типе оружия. Все наши тренировки со Стрелой-2 заключались в имитации стрельбы и изучении инструкций. Боец у Стрелы-2 взвел курок и навёл ее на Ан-26, в этот момент мы были на юго-западе за самолетом. Я отдал приказ начать стрельбу, и оператор у Стрелы-2 произвел пуск. Ракета набирала высоту сброса до того момента как активировался вспомогательный ракетный двигатель, и ракета перешла во вторую стадию в направлении к Ан-26. Спустя несколько секунд ракета попала в правый двигатель. Мы сразу же увидели дым и несколько секунд спустя языки пламени.

Вслед за этим пилот (вы) развернулся влево и сделал поворот в 180 градусов на юг. Следующие несколько минут остались для меня воспоминанием на всю жизнь — мы наблюдали за тем, как опытный пилот управляет самолетом в экстренной ситуации. Ан-26 терял высоту достаточно быстро, но все еще оставался под контролем. Я понял, что экстренная посадка будет совершена на открытом участке земли прямо напротив нас, но на противоположной — западной части Куито. Когда самолет снижался на посадку мы поняли, что она произойдет без шасси. В следующий момент Ан-26 достиг земли, но все еще оставался под полным контролем и двигал-

ся в сторону реки. Самолет остановился у самого берега реки. С той точки, где стояли мы, казалось, что левое крыло немного нависало над рекой. Мы увидели, как люди выбегали из задней части самолета и направлялись в сторону леса.

Мы доложили об обстановке в Главное командование и получили приказ оставаться на позиции. На следующий день мы неожиданно услышали звук вертолетов, они летели на нас с севера. У нас было радио, улавливавшее ультра-высокие частоты, и мы слышали их разговоры. Только тогда мы поняли, что южнее был сбит еще один Ан-26. Из соображений безопасности мы всегда придерживались принципа служебной необходимости (по которому получали доступ к информации только когда она являлась необходимой для исполнения служебных обязанностей). Поэтому мы не знали, что еще один отряд базировался на юго-западе от нашей позиции.

Вскоре вертолеты вернулись, и мы сбили два Ми-8, которые тоже совершили экстренную посадку недалеко от Ан-26.

Затем некоторое время мы двигались на восток, а потом повернули на юг в сторону Южной Африки. Я знаю, что вас взял в плен другой наш отряд, среди которых также было несколько солдат УНИТА. Мне рассказывали, что они поссорились и отделились от унитовцев. Они хотели доставить вас обратно в Южную Африку, а унитовцы планировали держать вас в качестве пленного. В конце концов вы остались с людьми из УНИТА и оказались в Претории, в военной тюрьме.

Это лишь короткий пересказ операции, но я бы хотел отправить вам книгу о Первой разведгруппе командос ЮАР, в которой также говорится о некоторых других операциях. Книга будет выпущена 20 марта.

Я надеюсь, что мы сможем поддерживать с вами связь и однажды встретимся лично.

С уважением, Флип Маркс
19 февраля 2020 г.

Ответное письмо Моллаева Камиля
Господин Флип Маркс, здравствуйте!

Для меня оказалось большой неожиданностью получить, именно, от Вас такое письмо. Прошло 39 лет и 3 месяца с того момента. Это нужно иметь хорошую память, чтобы всё коротко, подробно описать.

Вы вероятно ещё молодой мужчина или сильный здоровьем человек. Поздравляю Вас! Как Вы решились на такое? Что заставило Вас сознаться в содеянном?

Вы, приблизительно, правильно описали события тех времён. В основном, как добирались до моего самолёта (до меня), как произвели выстрел по безоружному самолёту, оценили, как, я, опытный пилот управлял самолётом в экстренной ситуации и, что вы поняли, что машина снижается для посадки и посадка произойдёт без шасси. Судя по всему, Вы тоже не менее опытный военный специалист.

Я производил посадку повреждённого горящего самолёта на болотистую горную местность, узкий берег реки.

Первое моё решение произвести посадку на грунтовую посадочную полосу, которая была почти подо мной. Ввиду большой высоты и сильно горящего двигателя самолёта, решение пришлось изменить. Второе решение, приземлиться до реки. Если бы я этого не сделал у самолёта отгорело бы крыло. Сейчас бы мы не переписывались. Если скорость полёта самолёта была на 3-5 км/час больше, мы (самолёт) нырнули бы в реку Конго или попали прямо к вам в руки (из вашего письма).

При приземлении я получил сильнейший удар в область спины – позвоночник и поясницу, почувствовал ужасную боль. Потерял сознание. Члены экипажа и мои пассажиры не пострадали. Спаслись. Меня и моего бортового механика взяли в плен солдаты УНИТА.

В плену я провёл два года под охраной солдат УНИТА. Пришлось существовать в крайне неблагоприятных и от-

нюдь не в комфортных условиях, среди диких зверей, крокодилов, ядовитых змей и смертельных мух, различных африканских болезней. И в окружении враждебно настроенных охранников. Питались скудно и бедно. Ощущался крайний недостаток воды.

Освобождён, в качестве обмена, на американских лётчиков и диверсантов ЮАР.

Вы правильно угадали. Я пилот высокого класса, но не военный. И, будучи военным, наверное, не попал бы в такую ситуацию. Делайте выводы.

На тот период я, капитан воздушного судна, пилот гражданской авиации Советского Союза. В настоящее время пенсионер.

В Анголе работал в гражданской авиации ТААГ на коммерческой основе, по соглашению наших государств, Народной Республики Ангола и Советского Союза, по перевозке пассажиров и гражданских грузов. Иногда приходилось летать и на самолётах военной авиации Анголы (по конструкции и управлению они одинаковые), по причине нехватки на тот момент экипажей и гражданских самолётов ТААГ Республики Ангола, для нужд ТААГ.

Господин Флип! Вы в своём письме упоминаете о сбитых в тот период вертолётах и самолёте. Возможно вас подвела память? У меня нет таких данных, и я точно помню, что в этот период в том районе не были подбиты два вертолёта и второй самолёт Ан-26. Возможно это случилось раньше? Или значительно позже?

Мне хотелось, конечно, больше узнать от вас. Например, в самом начале плена в УНИТА меня допрашивали два белых человека. Не из УНИТА. Допрашивали довольно грубо и жёстко. Вы могли бы узнать по своим каналам их имена и кто они были такие? Возможно они упоминали об этом в докладах вашему руководству RECCES или позже описывали этот случай в своих воспоминаниях? Есть ли у вас или ваших коллег какие-нибудь фотографии о пребывании меня и моего то-

варища в плену УНИТА? Мне было бы также интересно на них взглянуть.

Возможно, у вас в доступе есть какие-либо документы о моем пребывании в плену УНИТА и состоявшемся потом моем обмене? Мне было бы интересно их получить (копии).

Вы должны правильно понимать, что это очень важно для меня, для истории, моей семье, прошло почти 40 лет.

Я с удовольствием приму от вас книгу о Первой разведгруппе коммандос ЮАР, мне будет очень интересно. Спасибо. Мне сказали, что вам передали книгу Российского Союза ветеранов Анголы, где, в частности, есть подробный рассказ о моем пленении и освобождении. В этом году автор книги намеревается её издать на английском языке.

И тоже надеюсь на возможность поддерживать связь и о возможной встрече с вами, лично. У нас говорят: Если Бог даст (позволит).

Камиль Моллаев
24.02.2020г.

Ответ г-на Флипа на письмо Моллаева

Уважаемый Камиль,

Большое спасибо за ваше письмо и готовность встретиться со мной.

В то время южноафриканцы были вынуждены вступать в армию, по крайней мере, на 2 года, и, если вы хотите, вы могли бы присоединиться к постоянной у нас жизни. Военные в то время имели хороший вариант карьеры.

В ноябре 1980 года мне было 26 лет, 16 марта 2020 г. мне исполнилось 66 лет.

Как солдат во время обучения нас учили, что мы должны служить правительству и следовать приказам нашего начальства.

В октябре 1980 года наша военная разведка информировала наших руководителей о том, что из-за всех наземных мин и засад, которые мы заложили на дорогах в то время, МПЛА была вынуждена использовать самолеты для транспортировки материально-технического обеспечения на юг. Наша задача заключалась в том, чтобы сбить все самолеты на юге, чтобы сократить все логистические линии.

Второй Antanoff 26 был сбит к югу от вас около 1 или 2 дней, прежде чем мы сбили ваш самолет.

Вы были захвачены той же командой, которая сбила другой самолет. Я встречусь с руководителем команды, которая захватила вас 20 марта в Кейптауне с запуском книги и постараюсь получить больше информации.

3 x MI 8 пришли к поиску вашего самолета, а также для второго самолета через 2 дня после того, как вы были сбиты. Мы видели их и слушали их на радио A84 VHF. Мы могли слышать их четко говорить, даже когда они сказали, что они получили ваш самолет визуальный и должны продолжать искать второй самолет.

Я думаю, вы не знали обо всем этом, потому что вы были тогда захвачены и, очевидно, изолированы в течение 2 лет и не получили никакой информации.

Камиль, я постараюсь, чтобы вы получили как можно больше информации, как это возможно, и я также пришлю вам книгу сразу после 20 марта.

Я постараюсь посетить Россию в ноябре 2020 года, вы предлагаете нам встретиться в Анголе с ветеранами в Москве или вы хотите встретиться где-то в другом месте, что вы предлагаете? Если вы планируете посетить южную Африку, я заплачу за ваш билет.

Пожалуйста, пришлите мне свой адрес, где я могу отправить вам книги? Я хотел бы дать вам одну книгу, а вторую я хотел бы подарить ветеранам Анголы в Москве.

С наилучшими пожеланиями

Флип

Господин Флип, здравствуйте!

Очень интересно, когда всплывает такая информация через много лет. Любопытству нет ограничений. Хотелось бы иметь больше подробной информации об этом.

Если бы за 1-2 дня, до того, как был сбит мой самолёт, был сбит Антонов-26, я знал бы об этом.

И 21 ноября 1980 года я не полетел бы в тот район. Вы, что-то путаете?!

Господин Флип. Большое спасибо за приглашение приехать в гости в Вашу страну.

Мне в этом году, через месяц, исполнится 78 лет. Соответственно, о поездке не может быть и речи. Здоровье не такое, какое соответствовало бы для длительной поездки и активного отдыха. И во-вторых, у меня достаточная пенсия, чтобы оплатить проезд до ЮАР и обратно и прожить там несколько дней. Так что, большое спасибо.

И, о встрече в Москве, тоже под вопросом. Причина – здоровье. Посмотрим, до ноября ещё есть время.

У меня к Вам два вопроса.

1. Как Вы вышли на меня и узнали мой электронный адрес?

2. Сколько, Вы лично, сбили самолётов и какова судьба лётчиков? Остались ли, живы, экипажи этих подбитых машин?

У меня сохранились две визитки. Копии я постараюсь выслать Вам в этом письме.

Доктор Смит возглавлял делегацию филиала международного Красного Креста от ЮАР, по освобождению нас из плена (меня и моего коллегу Чернецкого Ивана, погибшего в автомобильной катастрофе в пригороде Киева (Украина СССР)).

Его помощник NICOLAS DE ROUGEMONT всё время фиксировал, т.е. фотографировал процесс обмена и нас.

Доктор Смит и Николас были довольно взрослые люди и, наверное, их нет уже в живых?

Возможно, в их семьях, в архивах, сохранились наши фотографии и, если есть возможность, привезите их.

Книгу можно будет выслать мне по адресу: РОССИЯ. Республика Дагестан, город Махачкала, проспект Имама Шамиля, д.23. До востребования.

Вторую книгу вышлите в Москву в офис Союза Ветеранов Анголы. Надеюсь, адрес у Вас есть. Или обе книги вышлите мне, а я переправлю её в Москву.

У нас сейчас карантин из-за COVID-19. Сидим дома. Я болел эти две недели простудным заболеванием, поэтому сразу не мог ответить на Ваше письмо. Извините.

Вот пока всё. Пишите.

Камиль Моллаев

апрель 2020 г.

Иван Степанович, здравствуйте! На это моё письмо я не получил ответа, до сих пор. Больше я к нему не обращался. В мае 2020 года я сильно переболел КОВИДОМ, прогнозировали меня покойником. Но, я выжил. Может быть мой неответ послужил неответом с той стороны. Все письма были согласованы с руководством СВА. Сам принимать решение о дальнейшей переписке опасюсь.

С уважением Камиль Моллаев.

Умелый руководитель

Мы ремонтировали советскую технику
(Вспоминает Леонид Каширский)

Конец декабря 1980 г. Неожиданный вызов в управление кадров и еще более неожиданное предложение о командировке в Анголу в качестве заместителя главного инженера находившейся там авиагруппы В/О «Авиаэкспорт».

11 января 1981 г. – я уже в Луанде. В то время в Анголе находились в эксплуатации поставленные разными ведомствами СССР около 40 самолетов Ан-26 (из них в гражданской авиакомпании ТААГ – 4 самолета, остальные в ВВС Кубы и ВВС/ПВО Анголы (FAPA/DAA), порядка 60 вертолетов Ми-8Т (около 10 из них в ВВС Кубы, остальные – в ВВС/ПВО (FAPA/DAA), 4 самолета Як-40 (один из них обслуживал министра обороны) и президентский самолет-салон Ту-134А.

Техническая и частично летная эксплуатация всей этой группировки обеспечивалась группой авиационных специалистов, которая состояла из летчиков, инженеров и техников гражданской авиации СССР, командированных по линии В/О «Авиаэкспорт» в ВВС/ПВО Анголы (FAPA/DAA) и гражданскую авиакомпанию Анголы (ТААГ). Понятно, что для технического обслуживания такой большой авиационной группировки требовалась соответствующая авиационно-техническая база. И таковую наши специалисты создали сначала в Луанде на военном секторе аэродрома (для вертолетов Ми-8Т, самолетов Ан-26, Як-40, Ту-134А) и позднее в Уамбо (для вертолетов Ми-8Т и самолетов Як-40). Однако вертолетную базу в Уамбо через год полностью разрушили вооруженные отряды оппозиции (УНИТА).

Ряд факторов отрицательно влияли на поддержание летной годности самолетов и вертолетов ВВС/ПВО (FAPA/DAA) и ВВС Кубы, а именно: неудовлетворительная профессио-

нальная подготовка ангольского технического состава ВВС, удаленность авиационно-технической базы от СССР, перебои с поставками запчастей из-за несвоевременных платежей ангольской стороны за авиатехнику и авиазапчасти. Трудности, связанные с этими факторами, преодолевались в основном благодаря хорошей организации, высокой дисциплине и отличной профессиональной подготовке советских авиаспециалистов. За период моей командировки каких-либо серьезных авиационных происшествий и серьезных инцидентов из-за отказов авиационной техники не произошло.

Руководство ВВС/ПВО (FADA/DAA) поставило перед нами задачу, помимо технической эксплуатации авиационной техники, поставленной в Анголу из СССР, еще и готовить пилотов и бортмехаников на вертолеты Ми-8, поскольку ангольский летный состав вертолетных эскадрилий нес значительные потери во время боевых действий. Совместно с ангольскими специалистами авиагруппы мы создали Центр подготовки кадров, который затем успешно работал на территории военного сектора аэродрома Луанды. Набор в Центр подготовки проводился штабом ВВС/ПВО (FAPA/DAA). Наши технические и летные специалисты разработали учебные программы, изготовили учебные пособия и стенды, а также проводили занятия по теоретической подготовке курсантов. Пилоты-инструкторы авиагруппы осуществляли их наземную подготовку и первоначальное летное обучение. Только после того, как курсанты полностью проходили программу подготовки, они допускались к выполнению самостоятельных полетов.

Со временем меня по предложению Торгпреда СССР в Анголе Алексева Ивана Степановича повысили в должности, назначив главным инженером авиагруппы. А в апреле 1984 г. моя командировка в Народную Республику Ангола закончилась.

Леонид Каширский

О нашей школе в Анголе

(Вспоминает Татьяна Каширская)

Мне довелось работать старшей пионервожатой в советской школе в Луанде в 1981–1984 гг.

Школа в Луанде находилась в очень красивом месте, в хорошем особняке, правда, не очень просторном. А поскольку детей с каждым годом становилось все больше, то на школьной территории очень быстро построили помещение для одиннадцати новых классов. Школа имела все необходимое оборудование и все учебники. Учились дети до восьмого класса. Как правило, учеников в классе было не больше десяти.

Мне неожиданно предложили стать старшей пионервожатой., Хотя к моей предшествующей работе в СССР это не имело прямого отношения, я согласилась. Мы создали совет дружины и вместе с ребятами придумывали различные соревнования, мероприятия. Дети умные, любознательные, хорошо учились. Познакомилась с пионервожатыми других школ. Надо отметить, что в это время во всех посольствах соцстран также существовали организации пионеров. В Анголе находились большие немецкая и болгарская школы. Вместе с их вожатыми мы стали устраивать спортивные соревнования, отмечать главные праздники наших стран, проводить музыкальные вечера. Обязательно приглашались пионеры из ангольских школ.

Важное место в нашей жизни занимали встречи детей с советскими моряками, которые с дружественными визитами часто бывали у берегов Анголы. Для них мы готовили большую концертную программу, песни, танцы, стихи. В ответ моряки, надолго оторванные от дома, от своих детей, приглашали ребят школы на свой корабль, угощали их флотским обедом. Счастливыми и довольными оставались все. Очень

интересно проходили торжественные мероприятия в нашем посольстве и торгпредстве, посвященные праздникам нашей страны: 7 ноября, 1 мая, 9 мая, Новому году. Дети, приехавшие в Анголу из разных республик СССР, исполняли песни на родном языке, а также показывали свои национальные танцы. При этом мы все, взрослые и дети, ощущали себя как единое целое, как большая семья: хотя мы далеко от дома, но с нами – наша Родина.

Мы с мужем были в Анголе больше трех лет. С тех пор прошло много времени, но воспоминания остались навсегда! Со многими из бывших «ангольцев» мы до сих пор поддерживаем теплые отношения.

Татьяна Каширская

Вспоминает Полякова Светлана Михайловна

**(Ст. инокорреспондент Торгпредства СССР в НРА;
член месткома – культсектор ;
время работы: 04.01.1980 - 30.07.1982)**

Мои должностные обязанности и особенности работы в условиях войны в НРА:

- организация и обеспечение делопроизводства Торгпредства СССР в НРА, включая:

- печатание отчетных материалов для диппочты в Посольстве СССР в НРА на русском языке и для правительственных организаций и учреждений НРА на португальском языке; перевод с/на немецк. яз.

- участие в переговорах Торгпреда СССР Алексева Ивана Степановича на совещаниях представителей Торгпредств соцстран;

- работа с вольнонаёмным советским персоналом (машинистки, телетайпистки из жен специалистов совколонии, которые периодически менялись, уезжая в Союз, и новеньких приходилось снова обучать оформлению документов в соответствии с ведомственными правилами) и обслуживающим иностранным персоналом.

В дни, когда обострялась военная обстановка на территории Анголы и в Луанде объявлялся комендантский час, даже уходя на обеденный перерыв (на 3 часа), мы всю нашу документацию убирали в железные шкафы и опечатывали их, а также все помещения. За одним из шкафов в секретариате всегда стоял лист железа, на котором мы должны были, в случае угрозы вторжения, захвата здания и проч., сжигать документы по спец. утвержденному списку. По служебным делам нельзя было ходить по городу пешком, а перемещаться только на автомобилях. Обстановка в городе всегда была тревожная. И когда она становилась критической, к Луан-

де подходила советская подводная лодка и тихо всплывала из глубин Атлантического океана (ни разу не применив свою боевую мощь) и нам становилось спокойно ...

Для сограждан, работавших в Анголе, иногда устраивали экскурсии: например, на вертолетоносец «МОСКВА»: разрешали рассматривать город в перископ, а детям ползать и потрогать...Моему сыну подарили пилотку подводника, он ее гордо носил в школе, а теперь она в Музее «Союза ветеранов Анголы».

Мы дружили со многими советскими организациями, базирующимися в Луанде, и помогали им телексной связью. Например, с интендантской группой по обслуживанию наших военных кораблей. Поскольку у них сначала не было телекса, а потом он ломался, они часто приходили к нам в Торгпредство с соответствующими просьбами и мы их всегда охотно выполняли.

Сразу по приезде в Анголу, участвовала в шахматном турнире, посвященном 110-й годовщине со дня рождения В.И. Ленина и стала победительницей среди женщин!

Я привезла в Луанду только что вышедшую книгу Юл. Семенова «ТАСС уполномочен заявить» и тут же у меня попросили ее для Посла, а потом ее читало и все Торгпредство, поскольку описываемая в книге «Нагония» – это и была Ангола!

Организовывала самодеятельные концерты силами специалистов и членов их семей с привлечением гражданских специалистов других организаций. Первым директором Клуба Торгпредства «Арарат», оборудованного специалистами Торгпредства, была назначена Ирина Сергеевна Иванова (супруга командира самолета ТУ-134 Президента НРА).

Все концерты проходили в праздничном оформлении. Силами, в основном, лётных экипажей Всесоюзного внешне-торгового Объединения «АвиаЭкспорт» и В/О «Тракторо-Экспорт» была построена и оборудована сцена на откры-

том пространстве этого клуба . На задней стороне сцены наши специалисты-авиаторы нарисовали озеро и русские берёзки – так трогательно! ... На 9 мая мы устанавливали на сцене условный «костер» с «трепещущим» огнем, драпировали пьедестал красной тканью, укладывали цветы и возлагали военную каску, и все душевно пели хором патриотические и просто лирические русские песни ...

Однажды я представляла Советскую сторону на открытии советской тематической выставки, которую потом показали по ангольскому ТВ.

Участвовала в др. культурно-массовых мероприятиях совколонии, в т.ч. по линии Посольства и Центра русского яз.

Однажды меня даже выбрали тамадой и я вела праздничное застолье у специалистов В/О «ТракторЭкспорт», всем очень понравилось!

Организация быта:

В связи с тем, что после первого отпуска мне разрешили привезти в Анголу младшего сына, 4-классника, нам оборудовали 1-комнатную квартирку с балкончиком на 3 этаже в здании Торгпредства.

В ГДРовском магазине нам купили мебель, включая кухонную; оборудовали санузел с душем + установили газовую плиту, холодильник, выдали посуду и прочее. Мой сын учился в 8-летней школе при Посольстве. Учился и вел себя хорошо, получил грамоту, а я благодарность за его хорошее воспитание.

В ангольских магазинах мы покупали продукты ограниченного ассортимента и количества по специальному Сертификату, стоя в общей очереди с ангольцами; в основном, мясо – буйволятину, поставляемую из соседней страны Замбии (суховатое, но вкусное, если его нашпиговать салом).

Популярным в нашем питании было пиво «CUSA» (специально с хиной от малярии) по 0,33л, которое продавалось в ящиках по 24 шт. на обмен предыдущего ящика.

На торговых судах СОВИСПАНА привозили товары из Лас-Пальмаса – магнитофоны, ковры, одежду, зонтики, финский майонез, соленые орешки и проч. снедь. У меня и сейчас все в этих коврах.

Специалисты В/О «ТрактороЭкспорт», приезжая в Луанду из провинции, где они носили с собой «АК» и другое оружие, подбрасывали нам ветки бананов, апельсины, овощи; Торгпредство также часто снабжало сотрудников фруктами и овощами, за которыми посылало завхоза в ближайший пригород и распределяло их в зависимости от состава семьи.

С дока по ремонту рыболовецких судов, который стоял на якоре в порту Луанды «подбрасывали» рыбу (рыба «капитан» – иногда размером более метра). Владислав Павлович Коньшин – наш настоящий «Кадровик» после удачной подводной охоты раздаривал сотрудникам рыбу «парга» и др. экзотических рыб – это такая вкуснятина!

Все сотрудники Торгпредства ездили на служебных а/м «попутчиками» на кинопросмотры в Посольство и ангольский кинотеатр «Мирамар». В кафе на косе у океана, местные предлагали майонезную банку алмазов ювелирного качества по сходной цене, но мы-то хорошо знали строгий советский «Закон об обращении драгметаллов и драгкамней».

Иногда собирались «на рюмку чая» и на запечённую рыбу.

(Рецепт: выпотрошенную и промытую рыбу укладываешь на противень, покрываешь кольцами репчатого лука, смазываешь густо майонезом и в духовку – «пальчики оближешь»!)

А как замечательно дружно мы отмечали все праздники, а Новый год в Африке – это всегда было необычно и весело! Ёлку нам доставляли из Москвы!

Научилась водить а/м; но не забуду случай на «узкой» дорожке, когда кубинский грузовик с орущими солдатами чуть не столкнул меня с шоссе в океан. Мне «достали» военные ангольские права, но по возвращении в Москву их не

признали и мне пришлось заканчивать автошколу по полной советской программе... И это хорошо!

Приезжал к нам певец Иосиф Кобзон. Концерт длился почти 5 часов при собравшихся около нескольких тысяч сограждан. Он исполнил много песен, а также самодетельную песню «Дипломаты, дипломаты, Вы ходите по острию ножа...».

Приезжала съёмочная группа к/ф «Москва слезам не верит».

Мужчины нашего Торгпредства любили играть в футбол, посоревноваться с представителями др. организаций и часто выигрывали; а мы, женщины, сидели на трибунах и сопереживали.

Наши домохозяйки посещали разные кружки, в т.ч. плетения из сизаля. Несколько интересных вещей, которые подарили мне на проводах по окончании командировки, и до сих пор украшают мою квартиру.

В здании Торгпредства на лестничной площадке между 2 и 3 этажами была укреплена мраморная доска, на которой были выбиты имена тех гражданских специалистов, которые погибли в Анголе при исполнении своих служебных обязанностей. Вечная им память!

Под баобабом я отпраздновала свое 40-летие и, пожалуй, годы в Анголе - это были лучшие годы моей жизни – расцвет всех жизненных, умственных и духовных сил.

По окончании срока моей командировки в Анголу, в Клубе «Арагат» – собрались 70 приглашенных мною гостей. Мне надарили много изделий из сизаля и деревянную скульптуру.

В Анголе я многому научилась. И «пик карьеры» был еще впереди. Вспоминаю ВСЕХ с уважением и признательностью.

Полякова С.М.

Вспоминает Мохов Михаил Александрович

**Преподаватель Учебного Центра в Анголе
время работы: декабрь 1978 – декабрь 1980 гг.
август 1985 – август 1986 гг.**

В годы «холодной войны» говорили: «Кто контролирует Анголу, контролирует Южную Атлантику». За обладание этой страной экваториальной Африки три десятилетия шла ожесточенная война. В нее были вовлечены внешние группировки СССР, США, Куба, ЮАР, Китай, Португалия, не говоря уже о тысячах «солдат удачи» со всего мира. Боевые действия велись по всей стране.

В Анголу я прибыл под самый новый, 1978 год. Когда вылетал из Москвы, температура было под минус 40 градусов, а в Луанде – за 30 плюс. Очень запомнилась встреча Нового года в г. Нгунза (Провинция Кванза Сул) – она проходила на берегу Атлантического океана. Новый год совместно с ангольцами встречали: кубинцы, болгары, немцы (ГДР) и мы, советские специалисты.

Наша работа заключалась в подготовке местных специалистов для сельского и народного хозяйства Анголы. Как такового учебного заведения в Нгунзе не было. Местная власть выделила заброшенную хлопкоочистительную фабрику; нам пришлось демонтировать оборудование бывшей фабрики и в освободившихся помещениях делать кабинеты теории и лаборатории для подготовки национальных кадров.

На какое-то время мы стали строителями (каменщиками, штукатурами, сварщиками, электриками) и в короткое время учебный центр был построен. На открытии был Первый Президент Анголы Агостиньо НЕТО.

Очень тяжело нам доставалась доставка из Луанды оборудования, станков, инструментов и сельскохозяйственной

техники. От Нгунзы до Луанды дорога проходила по берегу океана и была перепажана юаровцами во время боевых действий. Это была не дорога, а «направление» (около 400 км). Мосты были взорваны, груженные нами машины рано утром выезжали из Луанды и ночью прибывали в Нгунзу. Поставки из СССР были внушительные: даже в Москве училища не были так оснащены, как в Анголе. Однажды перед выездом из Луанды (машины были уже загружены) мы решили искупаться на косе – в итоге два МАЗа были обворованы подчистую: вся одежда была украдена, два наших специалиста в одних плавках прибыли в Нгунзу, а также продукты СовИспана и спиртное для группы специалистов. Но мы от этого не обеднели, а были научены горьким опытом.

Очень интересно было с проведением субботников: чтобы быстрее все построить и установить оборудование, местное руководство никак не могло взять в толк, что такое субботник и зачем их проводить... Но, через некоторое время, когда увидели результаты, сказали нам за это большое спасибо. Но самое забавное – когда мы организовывали и проводили субботники для местного населения по уборке хлопка и кофе, то для них было настоящим шоком, как это белые люди на плантациях под палящим солнцем собирали урожай. Они никогда не видели, чтобы белые люди собирали хлопок и кофе.

Учебный центр в Нгунзе подготовил первых анголанок-трактористок – до этого такого в Анголе не было, чтобы женщины управляли трактором. Также велась подготовка водителей автомобилей. Молодые парни после окончания учебного центра, которые обучались на трактористов и водителей, пополняли ряды ФАПЛА и они сразу вступали в ряды борцов за освобождение Анголы. Некоторые были направлены в военные училища в СССР. Учебные центры проводили большую спортивно-массовую работу с учащимися. Проводились соревнования по футболу, волейболу, легкой атлетике не только

внутри учебных центров, но и в соревнования между городами с привлечением местного населения.

Ангольцы – большие любители танцев: по природе они гибкие и подвижные, поэтому художественная самодеятельность была на высоком уровне. Регулярно выступали на всех праздниках и мероприятиях в городах, также разучивали русские песни. Был очень талантливый парень, который исполнял советскую песню «... Бери шинель, пойдем домой...» и ряд других песен на военную тематику.

Приходилось летать на самолетах АН-12 из Уамбо в Лубангу. Самолет по спирали поднимался над городом вверх и только после набора высоты ложился на курс; также резко по спирали садился над городом Уамбо. Это было необходимо в целях безопасности, т.к. Уамбо в то время был центром УНИТА и у них на вооружении были американские стингеры. Советские специалисты принимали участие в спортивных соревнованиях среди кооперантов: болгар, кубинцев, немцев (ГДР) и др. стран., и, как правило, побеждали мы.

С 1987 года по 1991 год я был директором единственного в Москве учебного заведения, где обучались студенты из 55 стран мира. Учащиеся изучали русский язык как иностранный, ускоренно – нашу школьную программу, и, в зависимости от успеваемости и необходимости той страны, откуда они приехали, по окончании они направлялись в институты и техникумы по всей стране. Также обучались и ангольцы. Даже те, которых я обучал в Уамбо, мы из числа способных ребят, которые по идеологическим соображениям верили в возможность построения социализма в народной республике Ангола, более углублённо преподавали им русский язык для дальнейшего обучения в СССР.

И немного лирики. В Лубанго в огромной эвкалиптовой роще у нас была самая настоящая русская баня – она была самой южной в Африке! И кто первый раз заходил попариться в баню, у них захватывало дух от эвкалиптовых веников – такой

аромат стоял в парной – трудно даже описать!

Преподаватель Учебных центров в гг. Нгунза, Лубанго,
Уамбо

Михаил Мохов

Воспоминания Филиппова Льва Васильевича

**Эксперта Аппарата ЭкономСоветника Посольства СССР
в НРА,
время работы в Анголе: 1981-1984 гг.**

В сентябре 1981 г. мы (я, моя жена и дочь) прилетели в Анголу, где я работал экспертом-экономистом в Аппарате ЭкономСоветника Посольства СССР в НРА. По прибытии выяснилось, что, работавший до меня в этой должности специалист был откомандирован в Москву два-три месяца назад и экономическая работа в это время практически не велась. Пришлось поднимать всё, что было сделано в этом направлении до меня и постепенно восстанавливать документооборот, связанный с экономикой Анголы, а также с состоянием и перспективами развития советско-ангольского экономического сотрудничества. Одновременно налаживались контакты с сотрудниками Посольства, Торгпредства; пришлось заняться португальским языком.

Мы заняли пустовавшую квартиру моего предшественника и, естественно, получили весь «букет» бытовых проблем: холодильник работал на пределе, кондиционер был сломан, а стиральной машины не было вообще. К тому же вода в нашем доме поднималась до 2-го этажа, в нашей квартире на 3-м этаже она бывала редко, а на 4-м её практически не было. Постепенно все проблемы удалось решить, кроме «водной». Поэтому часто мой день начинался в ритме физзарядки: я бежал в соседнее здание с двумя бутылками 2 раза и приносил 20 литров воды. Вода расходовалась экономно: душ – 2 ковша в ванне, умывались над ванной, а потом из ванны вода использовалась для слива в унитаз.

Продовольствием нас снабжал «Внешпосылторг», а вот овощей и фруктов, свежего мяса и птицы практически не бы-

ло, а рыбу я, используя опыт подводной охоты на Кубе, добывал в океане. Как известно, в Африке растёт всё, но окрестности Луанды часто бывали под контролем боевиков группировки УНИТА (племенная группа бунду), а у власти была МПЛА (племя Кимбунду), поэтому выезд из Луанды был Посольством запрещён. Иногда кто-либо из друзей привозил овощи или фрукты из командировок по стране, тогда что-то перепало и нам. Это могли быть 2 луковицы или 3 картофелины.

Сразу по приезде, ЭкономСоветник помимо основной работы (экономика Анголы и наши внешнеэкономические связи) поручил мне вести контракты наших советников: нефтяников, плановиков и финансистов. Особые отношения сложились у меня с нефтяниками. Их работа заключалась в том, что, работая в местной компании «Сонангол», они помогали осуществлять контроль за выполнением контрактных обязательств компаниями США, Англии, Франции, Италии, работавшими на шельфе Анголы. Группа нефтяников (до 25 человек) была самой «продвинутой» (1 доктор и 5 кандидатов наук) и самой интернациональной (доходило до 15-16 национальностей), с ними было интересно работать. С руководством группы сложились хорошие отношения и вскоре они дали интересный результат: меня включили в их список на покупку хлеба, который был лучше и дешевле того, что выпекался в нашей пекарне.

Кстати о хлебе: по окончании командировки собирался в Москву переводчик ЭкономСоветника, квартира которого была напротив нашей. Вечером – звонок в дверь, на пороге стоит сосед и, улыбаясь, просит забрать «подарок» – 8 или 9 батончиков ангольского хлеба «из морозилки в морозилку» холодильника. Я долго вспоминал его добрым словом, когда были перебои с хлебом.

Моя супруга, будучи солисткой Московского государственного симфонического оркестра под управлением народной артистки СССР В. Дударовой привезла с собой в Анголу ма-

лую тренировочную арфу, изготовленную по чертежам профессора Консерватории М.А. Рубина в количестве 2-х экземпляров, после смерти которого эта арфа была выкуплена нами у его вдовы.

Познакомившись в Луанде с председателем культ-массовой комиссии месткома Торгпредства СССР в НРА, они к каждому празднику обязательно организовывали концерты самодеятельных артистов – сотрудников как Торгпредства, так и представителей других советских организаций в новом Клубе Торгпредства, в обиходе называемом «Арарат»; и, например, вечер романсов в сопровождении арфы звучал гораздо интереснее, если было бы сопровождение на гитаре. Часто супруга исполняла на концертах музыкальные пьесы для арфы соло. За активную творческую работу на поприще самодеятельного искусства Марина Яковлевна, наравне с другими участниками культ-массовых мероприятий, отмечалась в приказах как Торгпредства, так и Посольства. А наша дочь, по окончании 8-го класса школы при Посольстве, улетела в Москву.

Однажды нефтяники сообщили, что в порт Луанды на регламентные работы пришла буровая платформа компании «Шелл» и нашу группу нефтяников пригласили осмотреть платформу. Весь в татуировке американский морской пехотинец доставил нас на катере к основанию платформы, затем кран поднял нас на высоту 20-30 метров и бережно опустил на палубу. Американские специалисты с чувством гордости (у нас в 1983 году платформ не было) показали нам оборудование и ответили на все вопросы.

Также вспоминается такой эпизод: в 1983 году в Луанду прилетела делегация города Минска – побратима города Луанды, о чем я даже не догадывался. Советник-посланник Посольства вызвал меня, представил делегации и сообщил, что на время работы делегации в Луанде я буду включен в ее состав. Как он пояснил, моя задача заключалась в том, чтобы сопровождать делегацию и участвовать во всех мероприятиях,

а также быть при них в качестве переводчика. В составе делегации было три человека: Председатель Исполкома (мэр) г.Минска, Секретарь Горкома Партии г.Минска и бригадир Минского автозавода, Герой социалистического труда, который, к удивлению ангольцев, так и прилетел: в традиционно тёмном костюме со звездой на груди. Делегацию принимал мэр г.Луанды, являвшийся также членом ЦК МПЛА – партии труда.

Я получил полное удовольствие, покатавшись в составе правительственной делегации в правительственных лимузинах в сопровождении эскорта 4-х мотоциклистов на мощных мотоциклах, в чёрных шлемах и чёрных кожаных облегающих костюмах. В таком виде делегация с ревом проносилась по городу Луанда и его окрестностям. Так, делегации показали водозаборные сооружения на р. Кванза в окрестностях Луанды, которые были в ужасном состоянии из-за того, что на них не велись восстановительные работы практически с уходом португальцев из Анголы, т.е. с 1975 года. Руководство города просило членов советской делегации из г. Минска помочь в налаживании водоочистных сооружений для г.Луанды. Затем делегация посетила завод по производству стеклянной посуды, и один из рыболовецких кооперативов в окрестностях Луанды. Последнее посещение запомнилось тем, что делегацию встречала шеренга рыбаков в обтрепанных одеждах, которые по команде своего вожака выкрикивали какие-то лозунги на непонятном нам диалекте. Зрелище было довольно устрашающее. Руководство кооператива проводило нас к накрытому под тентом столу, на котором лежали 3 больших приготовленных лангуста и поставлено 2 бутылки виски, и никакой другой закуски: ни хлеба, ни салата не было. За столом произносились здравицы в честь советско-ангольской дружбы, а в некотором, довольно близком, отдалении толпа оборванных рыбаков с жадностью смотрела на то, как мы пили виски и заедали лангустами; иногда казалось, что они сейчас бросятся на этот стол, выпьют все виски и съедят нас вместе с лангу-

стами. От этого вида иногда мурашки пробегали по спине. По окончании работы делегации мне было поручено подготовить для них проект отчета о пребывании в Анголе, я это сделал и мы дружески попрощались.

А с Группой нефтяников связан еще один эпизод: провожали домой одного из специалистов. Был хороший стол, все вспоминали о работе. На следующий день я почувствовал, что меня «крутит и мутит» (надо сказать, что в Анголе амёбная дизентерия – обычное дело). Перед обедом ко мне на работу приехал руководитель группы с вопросом, как самочувствие, и сказал, что «страдает» вся группа. Позже выяснилось, что овощи привезли прямо к обеду и, вместо того, чтобы вымыть их в марганцовке, их просто сполоснули и подали на стол в виде салата.

Дизентерия и малярия – для Анголы это нормально. Как правило, ими переболели все. Кстати, в то время, как наши врачи лечили просто малярию, кубинские же медики различали 6 форм этой болезни и, естественно, назначали разные препараты. Наша дочь переболела лёгкой формой и через 3 дня выздоровела, а я «загибался» 2 недели. Кубинские врачи поставили диагноз и назначили лечение, а ЭкономСоветник просил меня оставаться на работе, так как в случае срочного запроса из Посольства, я смог хотя бы показать, где искать материалы. А дальше – «картина маслом»: около 10 часов я чувствую начало приступа: слабость, обильный пот, затем предобморочное состояние. Принимаю лекарство, плотно сажусь на стул, держусь руками за стол и жду час-полтора. Приступ проходит и можно работать дальше. В свободное время читали – в Посольстве была довольно приличная библиотека; смотреть местное телевидение на португальском языке с ангольским акцентом трудно. Четыре раза в неделю в клубе Посольства показывали кинофильмы. В воскресенье мы отправлялись на берег океана и там я занимался подводной охотой. Когда штормило, мы ходили по городу,

посещали музеи, их 3: музей естественной истории, музей ангольского искусства и в старой крепости – музей Революции.

О том, что в Анголе в то время шла гражданская война, я уже упоминал. Конкретно для нас это выражалось в том, что можно было услышать очередь из автомата, стреляющего по ногам, реже – из пулемёта и взрывы гранат. Иногда война напоминала о себе самым непосредственным образом: боевики УНИТА взрывали опоры линий электропередачи и вся Луанда на 3-4 дня погружалась во тьму. Холодильники текли, запасы продуктов портились и через 2-3 дня летели в мусоросборник. В таких случаях дружившие семьи ходили по вечерам друг к другу в гости на «ужин при свечах»: сегодня едим всё ваше, а завтра – всё наше.

А в заключение этих воспоминаний одна жутковатая история. Вечером мы приехали в клуб Посольства. Вдруг совсем рядом очередь из автомата. Мы бросились к выходу и видим: стоит с автоматом ангольский солдат из охраны дипкорпуса, а на земле, прижав руки к животу, катается африканец, на губах – кровавая пена. Выяснилось, что он вскрыл багажник нашей «Волги» с красным крестом, на которой медики приехали в кино, пытался что-то украсть и получил очередь из автомата. Африканцы быстро погрузили его в эту же машину и отвезли в местный госпиталь. Позже сообщили, что он умер.

Пожалуй, на этом можно закончить воспоминания, чтобы понять в каких условиях работали и жили в Анголе.

Лев Филиппов

Вспоминает ветеринарный врач Евгений Варламов

Идти ли детям в Африку гулять?

Лето 1979 год. Работаю в районной ветеринарной лечебнице (г. Видное). Должность старшего врача-эпизоотолога (ветеринара-инфекциониста). Соответствующий Главк Министерства сельского хозяйства СССР объявляет конкурс для оказания противоэпизоотической помощи западноафриканской стране Ангола. Она недавно освободилась от португальской зависимости, но теперь там идёт гражданская война за выбор направления пути дальнейшего развития. Кроме того, Южно-Африканская республика желает отхватить часть Анголы богатыю полезными ископаемыми и постоянно тревожит её пограничные провинции. Как следствие, в стране разруха всех отраслей хозяйственной и экономической деятельности. Больше всего, как всегда, страдает гражданское население, а с ним и принадлежащие им домашние животные.

Но часть страны всё-таки свободна от войны. Это там, где у руководства стоит MPLA (партия народного движения за освобождение Анголы). И этой партией всему мировому сообществу было объявлено, что в стране будет строиться социализм. Поэтому легитимное правительство обратилось к странам социалистического содружества оказать своими специалистами помощь в ликвидации возникших очагов инфекционных заболеваний сельскохозяйственных животных, а некоторых опасных и для людей.

Десять часов полёта без дозаправок и приземляемся в столице Анголы Луанде, предварительно сделав ознакомительный, так подумалось, разворот над Атлантикой. Здесь раннее утро, солнце только взошло с противоположной стороны океана, а температура уже + 29 гр. С (!!!) и очень влажно, почти как в парной, дышится с трудом. По запаху воздух

резко отличается от московского: тяжёлый, солоноватый и остро настоящий специфической африканской растительностью.

Группа советских докторов Айболитов состояла из 8-10 человек, представители ветеринарных служб Москвы и области, республик Средней Азии, Кавказа. Всех наших из Союза в Анголе считали одной национальностью – советико.

Всех членов экспедиции разместили в отеле Тропикана, расположенном в середине узкой, не более 250 – 300 метров шириной, песчаной косы, уходящей на 4-5 км в океан. Вид из окна гостиницы изумителен: вода слева, вода справа, вдали полукругом город, за ним возвышается с плоской вершиной гора, покрытая зеленью, с противоположной стороны океанские дали, с иногда видимыми кораблями (скорее всего нашими сторожевыми).

К середине дня наступает невыносимая жара при очень влажном воздухе, от которых негде скрыться. Кондиционеры не спасают. Берег рядом, в 40-50 метрах от отеля. Идём купаться. Но раздеваться опасно, на таком солнцепёке белому человеку можно сразу же поджариться. И сандалии не снять, подошвы ног обжигает раскалённый песок. Но если всё это делать с невероятной скоростью и рядом с водой, то прыгнуть в воду можно, что и делаем. (В дальнейшем приспособился заходить в воду в белых брюках, рубашке и в соломенной шляпе на голове). Но и вода океанская горяча, не кипяток, но около +30 градусов С и охлаждающего эффекта не достигается. Кроме того, тут же в воде, появляется страх выхода на сушу: обжигающий воздух уже «достаёт» не только тело с наружи, но уже и внутренности.

Отель Тропикана только для иностранцев, которые в преобладающем большинстве белые. В ресторане столики на четверых. Preto (чёрные), слово негры нежелательно произносить, развозят заказанные блюда на колясках. Всё чисто и все приборы на своих местах. Для нас, специалистов стран СЭВ, питание членов экспедиции согласно договора бесплатное,

что бы мы ни заказали (даже спиртное в баре вечером перед ужином). В общем, питались очень разнообразно и плотно, как никогда в своей жизни, по крайней мере автор этих строк. После трапезы нам оставалось, одному из четырёх сидящих за столиком, лишь поставить подпись в расчётном листке.

Небольшое отступление. Сразу после прилёта в Луанду нашу группу, ещё не знакомую друг с другом, повели на завтрак в обычную городскую столовую. Полно ангольцев в очереди за едой и к столикам для приёма пищи, всё тихо и спокойно. Все столики накрыты белыми скатертями. Подаются кроме ложек, вилки и ножи отдельно для рыбы и мяса, железных кружек не видно, только чашки. Чудеса! Где это было видно в наших столичных московских столовых, да и в кафе тоже. Когда бы мог подумать, что в Африке мне придётся учиться правилам поведения за столом.

Номер в отеле на двух персон. Поселился с Павлом Ивановичем Терентьевым, врачом из подмосковного Пушкино. Проснувшись утром, заправляешь свою постель, после завтрака заходишь в номер, а там уже постелено новое чистое бельё и, если оставил перед этим свою рубашку, то она тоже выстирана и отглажена. И так, каждый день. Для нас, советских специалистов, это было очень удивительно и непонятна необходимость этого!

Бельё ангольцы сушат на песке, так как подвешенное на верёвках, даже при 50 градусной жаре под солнцем, из-за высокой влажности оно остаётся сырым.

Жили мы в Тропикана две недели довольно праздно. Надо бы разъезжаться по провинциям.

Угнетающее впечатление произвёл музей рабства. Анголе в большей степени, чем другим странам Африки, досталось от колониального позорного явления, которое длилось на протяжении почти 4 веков. И окончилось оно не так уж в далёком времени. Ужасы работорговли не человечны. Пленили всех работоспособных мужчин и женщин, а также детей всех возрастов. Конвоировали до сотен километров по тропическим

лесам и саванам. К месту погрузок на корабли доходил лишь каждый десятый, остальные умирали от истощения или были убиты надсмотрщиками за любую провинность. Во время переправы через Атлантику в Северную или Южную Америку погибали при штормовых кораблекрушениях. Таким образом истреблено около 50 миллионов человек! Были часты народные восстания против португало-испанских и голландских работорговцев. В частности, под руководством чернокожей женщины, правительницы одного из племени, по имени Нгола (Ngola –порт., как и далее). Её воинам было трудно бороться с хорошо вооружёнными европейцами. И Нгола постоянно терпела поражения. Но каждый раз вновь собирала войско. В дальнейшем была провозглашена народной героиней. В честь неё и названа страна Ангола. Появившаяся буква «А» перед именем Нгола – приставка согласно правил португальского языка. Об этом более подробно рассказывал экскурсовод музея.

Там же, при отеле Тропикана, в ресторане и на пляже, иностранные представители разных стран, как могли, общались друг с другом.

Но вот наша «лафа» закончилась. По группам разъехались и разлетелись по провинциям страны. Мне досталось лететь в каком-то грузовом самолёте в столицу провинции Кунене (Cunene) город Онджива (Ondjiva), самый юг страны, на границе с Намибией. Самолёт в месте назначения долго не приземлялся. Позже выяснилось, что непосредственно перед нашей посадкой был совершён налёт и бомбардировка аэропорта ЮАРовскими истребителями Мираж. И всё то время, которое мы кружили над городом, ангольцы латали взлётно-посадочную полосу.

Выходить работать из-за ежедневных авианалётов и возможных бомбёжек было запрещено. Сидим в бунгало или в полдень делаем небольшие вылазки на УАЗах, чтобы немного размяться и ознакомиться с местностью. По утрам, начиная с 9 часов, как по расписанию, прилетают южноафриканские са-

молёты, чтобы сориентироваться, что им разбомбить, и тогда мы по звуку предупреждающей сирены бежим прятаться в бомбоубежища. Наши вьетнамцы критиковали эти укрытия: при прямом попадании снаряда они не выдержат и развалятся, превратившись в могилу для тех, кто в них укрывался. У них-то опыт есть как строить такие сооружения как ни у кого! Только-только закончилась война с Соединёнными Штатами.

Январь-февраль – это время сезона дождей со страшными грозами. Дождь не лил, а стоял сплошной стеной. Наступала кромешная тьма. Но как только ливень заканчивается, появляется солнце и радуги во весь небосвод. Наступает невероятная жара и духота, вода, бывшая по колено (водяной столб за один ливень может достигать полуметра от поверхности земли), быстро уходит в рядом протекающую в реку Кунене. Всё начинает летать и ползать в огромном количестве и размерах. И все норовят быть как можно ближе к белому человеку. Листья деревьев и трава как бы надуваются по объёму и становятся на вид тяжелее. К реке не подойти, хорошо, те же вьетнамские товарищи предупредили, – крокодилы выползают греться на солнце и лежат словно брёвна. Попробовал бросить палку в сторону такого бревна: крокодил с невероятной скоростью схватил её пастью и мгновенно перекусил. Больше таких экспериментов не делал. Но негрятят иногда они всё же хватают и тащат в воду для своего пропитания, тех, которые играя, по неосторожности, к ним приблизились на недопустимое расстояние, не взирая на предупреждения родителей (почти каждый день слышен плач женщин о погибших детях). Пройдёт ещё 1,5 – 2 часа, солнце вновь пропадает в наскочивших чёрных, как смоль, тучах. Снова наступила ночь. Гром со всех сторон одновременно такой силы, что в помещении не слышен голос человека. Вспышки молний ослепляют глаза, приходится держать их закрытыми. И опять ливень, кажется, что это море-океан всей своей массой обрушились на землю. Грезится, что всё уже, всемирный потоп! (Поэтому-то африканцы, проживающие в тропиках, строят

свои жилища на сваях в рост человека.) Но вот появилось солнце, оно испаряет, а земля впитывает свои части влаги, река с грохотом уносит к океану принятую остальную воду. В это время одежда от испарений земли и самого человека становится такой влажной, хоть отжимай. При этом солнце палит беспощадно. От парящей земли, жары и духоты твоё тело готово раствориться в них. И так по 3-4 раза за день. По ночам тоже самое. Уснуть невозможно.

Общался в основном с вьетнамцами Куаном и Тином, они знали русский язык, так как учились у нас в Союзе. Венгры и монголы говорили только на своих языках. Овладение португальским языком для меня, а также всех членов экспедиции стало наипервейшей задачей.

Штудировал его ежедневно, по 8 – 10 часов в день. Переводчик Фёдор, из-за своей занятости особо ничем мне помочь в овладении португальским не мог. С советниками находились их жёны, но тоже слабо знали язык. Зато рады были тому, что оказывали им посильную лечебную помощь. К большому сожалению, через год многие офицеры и их жёны, кроме спасшихся по счастливой случайности переводчика и механика-прапорщика, погибли в Онживе, после нападения войск ЮАР. Эта трагедия каким-то образом просочилась в советскую печать. Механик несколько лет был у юаровцев в плену. О судьбе переводчика Фёдора сведений нет.

В целом, провинция Кунене произвела гнетущее впечатление. На это повлияли: разгар сезона дождей, постоянные авиа бомбардировки, кишасшие вокруг змеи, которых приходилось извлекать даже из помещений бунгало. Какими-то летающими в большом количестве огромными насекомыми, до размера с наших воробьёв, постоянно желающими залететь в наши тарелки с едой, особенно по вечерам, при свете электрических ламп, так как кормили нас на открытой террасе.

Так прошел почти месяц.

И тут поступило предложение, всем советским ветеринарным врачам собраться где-то вместе и поехать на пару

дней к Атлантическому океану. На нескольких автомобилях из города Лубанго долго спускались с плато (высота около 1000 м над уровнем моря) в сторону океана. Горная часть страны почти везде резко обрывается перед Атлантикой. Пространство между этой скальной стеной и океаном представлено пустынной местностью и достигает ширины от десятков метров до нескольких километров (начало пустыни Намиб). И растут там только кактусы, плоды от которых на изготовление «кактусовки» (текилы) мы срывали в рукавицах, чтобы не поранить руки шипами этого грозного растения. Там же в огромном количестве термитники в рост человека, к которым не решились подходить на близкое расстояние. Во многих местах вдоль берега видны соляные водоёмы и горки соли уже высушенной и готовой к отправке по назначению. Спуск к океану по скальному серпантину головокружителен, даже для альпиниста. Вся надежда на тормоза джипов-иномарок, которые нам предоставила услужливо ангольская сторона. И на наших УАЗиках мы бы конечно «спустились», но подниматься обратно на плато было б уже некому. По прибытии в прибрежные окрестности города Бенгела (провинция Benguela) наблюдали фавелы ангольцев, вдоль скал прижатые друг к другу лачуги из фанеры и картона. Как они там обитают – уму не постижимо! Сама Бенгела – город курорт, использовался португальцами специально для этой цели (наши Сочи).

Утром, встав раньше всех, бродил вдоль береговой полосы. Недалеко от места ночлега обнаружил удивительное зрелище. В метрах пятидесяти от берега возвысился вертикальный глинисто песчаный обрыв высотой в 20 – 30 метров и с расщелиной на всю эту высоту. Расщелина, как входные ворота в средневековый город. А там, внутри, стоят рядами разной этажности дома, с окнами и балконами. Входи и живи. Сказочный песочный город! Вековая работа океана.

И вот, вернувшись через несколько дней в свою провинцию, вдруг свободно заговорил на португальском языке. Всем на удивление. Да так, что чуть позднее, когда переместили

уже в другую провинцию, и где было больше советских специалистов разных направлений, часто приглашали, по необходимости, в качестве переводчика.

Газеты страны писали, что проводится мирная международная акция по оказанию помощи животноводству, а ЮА-Ровские милитаристы своими бомбардировками юга страны не дают возможности это осуществить. Представители СЭВ настояли о переводе нашей партии в другую, более спокойную, провинцию Уила (Huila). К этому моменту заканчивался сезон дождей. Здесь для меня прикрепили кубинца Франциско из Гаваны. Очень покладистый и дружелюбный. Выезжая каждый раз на несколько дней на профилактические мероприятия, располагались с Франциско в придорожных мотелях на расстоянии от десятка, сотни и более километров от Лубанго (Lubango), в зоне нижней части саван, а также в горных районах, на плато, с высотой около тысячи метров над уровнем моря. Так же, как и во Ондживе, продукты питания для нас предоставлялись за счёт принимающей страны, но готовили еду мы самостоятельно, не доверяя местным, чтобы не подцепить какую-либо инфекцию, так как, например, ту же воду привозили из других регионов, и она была довольно подозрительна по цвету и запаху. Проблем с фруктами никаких, оставшиеся после революции 1975 года плантаторы-португальцы были рады принять белых людей (Франциско мулат, но считался там тоже за белого) в гости и угостить что есть в наличии. Кроме того, ангольская сторона постоянно следила, чтобы у нас всегда были свежие фрукты и овощи (апельсины, персики, манго, ананасы, конго, бананы и прочим). И даже раз в 2 недели привозили неплохое вино, тоже согласно контракта.

Часто у меня в комнате стоял длинный ствол сахарного тростника, высотой до самого потолка. После обеда отрубал мачете какую-то часть его, очищал от коры и съедал сердцевину, водянистую и достаточно сладкую. Это вместо третьего.

Часто ездили отдыхать в национальный парк Бикиуила (Bicuíla) в окрестностях Лубанго, занимающий довольно большую площадь страны. Парк расположен на плато, чтобы подняться на него автомобилям приходилось сильно напрягаться. Останавливались у одного из самых больших водопадов Африки, рядом с красивым скалистым каньоном, который уходит далее вниз не менее чем на километр. Разжигали костёр в специально отведённом месте, раскладывали перекус, спорили до хрипоты о ветеринарных проблемах Анголы и способах их исправления, стреляли из автоматов по скалам (тренировались, на всякий случай). В парке антилопы, жирафы, слоны, различные кошачьи. Если видели их, то только из далека. Без сопровождения и разрешения приближаться к ним строго запрещено. Нам ли не знать! В задачу противоэпидемиологической экспедиции входило: организовать и провести диагностическую и прививочную кампанию по комплексной иммунизации зебу. Эти животные похожи на наш крупный рогатый скот («Приходи ко мне лечиться и корова, и лисица...», как говорится в сказке), но значительно больше по размеру, с огромными рогами, расходящимися до метра в каждую сторону от головы. Прививкам подлежали также и другие более мелкие животные, в основном козы, принадлежащие кооперативам и частным лицам. Вакцины должны были защищать их от опаснейшей Сибирской язвы, протекающей в большинстве случаев сверхостро у всех видов животных, и у людей тоже. Препараты доставляли также из Франции, в одном флаконе сразу по нескольку иммунных средств. Прививки шприцами-автоматами надо было изловчиться сделать подкожно, в область середины шеи, сразу за этим длинным рогом зебу, одновременно: я с одной стороны животного, Франциско с другой. Владельцы подгоняли стада своих животных с утра пораньше (пока жара не достигла максимума, и пока животные и люди могли более-менее двигаться) в назначенное место. Там, среди саванны, уже стоял приготовленный загон (mango), постепенно сужающийся к выходу из него

животных, где и проводились наши манипуляции. Знаменитый детский поэт К.И. Чуковский (его небольшой отрывок стихотворного текста приведён и выше) в сказке-стихе про доктора Айболита пишет: «Он под деревом сидит». Действительно, это там, где солнце не так беспощадно печёт. Чаще это дерево баобаб. Но сидеть было некогда. И пока зебу непрерывным потоком проходили по узкому проходу, мы должны были успеть провести клинический осмотр каждого животного (больным прививки не положены) и сделать им по уколу, изловчаясь и увёртываясь от возможного удара длинных и толстых рогов (стекло на моих ручных часах всё же треснуло). За 3 - 4 часа такой интенсивной работы мы прививали до одной тысячи животных (рекордный день - 1923 головы). Чаще от мотеля до мест прививок добирались во главе с сопровождающим, подробных карт местности не предоставлялось. Сомнительно, что таковые были. Приходилось лавировать по еле заметной каменистой дороге в горной местности или быть в пыли на песчаной. Такая дорога иногда занимала по 1,5 – 2 часа. Потому вставали очень рано, чтобы закончить профилактические процедуры до наступления полуденного зноя. За рулём УАЗ-469 сидели по очереди, хотя у меня водительских прав не было. Полицейские на посту, увидев белого водителя, старались пропустить наш автомобиль на перекрёстках первым (но это в самом городе). А за городом любая машина уже бывала редкостью и никаких полицейских. Качество шоссе-ных дорог прекрасно. В Анголе естественный асфальт.

По просьбе аборигенов приходилось оказывать непосредственно лечебную помощь и другим видам домашних животных, посещая деревни и наблюдая там их неприхотливую жизнь. Иногда люди просили помощи для себя: чем могли помогали. В ангольской глуши они медицинских специалистов не дождались бы, когда кругом обстановка уже который год неспокойна из-за военного положения и частых вооружённых столкновений. Тем более многие из медиков при-

званы для лечения раненых солдат с обеих противодействующих сторон.

В каждую поездку обязательно надо было брать с собой заряженный боевой автомат, чтобы отбиваться в случае нападения неизвестных лиц.

И такие случаи нападения со стрельбой на наши группы были. Это исходило в основном от противоборствующих МПЛА вооружённых формирований партии УНИТА (Национальный союз за полную независимость Анголы). Так, в одном из отдалённых районов нас с Франциско, окружив со всех сторон, хотели увести в плен люди вооружённые какими-то древними, в виде пищалей, ружьями. На их приказ следовать за ними, не растерявшись, напросился напиток воды, которая якобы находилась в УАЗике. Но вместо сосуда с водой схватил автомат, лежавший в кармане дверцы автомобиля и закрытый полотенцем, который они не заметили, и направил его на этих людей: «Франциско, в машину!», – он быстро вскочил на водительское место, схватился за руль, и мы благополучно скрылись от них.

Автоматные стрельбы в Лубанго, когда там ночевали, после захода солнца были привычны, мы лишь садились на пол ближе к окну и пережидали их окончания без особых эмоций. Все выходы в город только группой в несколько человек.

Франциско не раз приглашал к своим, кубинским, военным, защищавшим Анголу от посягательств ЮАР, на их праздники с жареным поросёнком, пивом и колоритными национальными танцами. Среди них были и женщины. Эти встречи разнообразили нашу тамошнюю жизнь. Тяготила только их постоянная просьба ко мне – что-нибудь спеть советское, русское. Но какой из меня певец? Пел, краснея и бледнея.

Наблюдали образ жизни африканцев в самой глубинке. Ангольцы рослы и красивы, безобидны, по крайней мере, те, с которыми часто приходилось иметь дело. Нераздражительны

и неагрессивны. В основном христиане, католики и протестанты (были даже на одной из месс), и немного мусульман. Но все верования находятся в смеси с местными религиозными языческими обычаями. Живут деревнями на расстоянии 3 – 4 км друг от друга. В каждой из них не более десятка хижин. Бывает, трудно определить в какой из них обитают люди, а в какой домашний скот с птицей. Зерновые культуры женщины перемалывают на муку с помощью деревянных колотушек в углублениях скальных пород в виде чаши. Одежда примитивна, в ней особой необходимости и нет, при таком-то пекле. У прекрасного пола, как и у мужчин, лишь рапо (ткань, тряпка), кусок материи на бёдрах, остальное всё открыто. Причёски на зависть модницам Европы: торчат во все стороны антеннами завивки различных видов и красок. Шеи молодых женщин с детства специально вытянуты с помощью каких-то приёмов вверх и обрамлены множеством деревянных колец. У женщин постарше такой вытянутости не замечено, видимо, со временем эта часть тела вновь возвращается в свою обычную форму. На головах спокойно носят разную поклажу, а детей на бёдрах или спине. Курят, в том числе и женщины, сидя на корточках, сигареты, или что-то похожее на них, берут в рот дымящимся концом. Похоронная процессия сопровождается пением и плясками. В городах ангольцы одеваются довольно прилично. Удивительно, всё что ни оденут люди с чёрной кожей, всё им идёт к лицу. В сельской же местности с наступлением сумерек они собираются вместе, от древних стариков до детей только-что вставших на ещё не окрепшие ножки. Начинаются ритмичные танцы с песнями на местных наречиях до глубокой ночи под звуки тамбора и питье макао. Когда мы приходили смотреть на эти увеселения, они приглашали нас в круг танцующих. Но их пластика и чувство ритма не поддавались белому человеку. Один из ангольских офицеров (приходилось с ними часто общаться) по нашей с Франциско просьбе представил своих двух красавиц-жён. Обе лет по 18 – 20, и нам показалось очень дружных. Живут по соседству друг от

друга, каждая в своей хижине. Но чаще такие жёны проживают по разным деревням. Многожёнство довольно распространено. За новую жену расплачиваются натурой, обычно крупным рогатым скотом. А что делать? Война против португальских колониалистов, затем гражданская. Вот и нет мужиков в стране. Очень понравилось ангольское кофе. Привёз его в Москву достаточно много: сам покупал в магазине (na loja) и получил в качестве подарка от министерства агрокультуры.

Вскоре по приезду в Анголу не минул стороной тропическую малярию. Причиной её явился укус местного комара. Это не тот комар, который водится в наших регионах, летающий огромной массой, когда даже солнце затемняют. Такое явление, например, всё лето наблюдается на Вятке, да и в Подмосковье не меньше. Африканского комара не увидишь в таком количестве. Он чуть больше по размеру и сидит, опустив переднюю часть туловища вниз. Укуса его не почувствуешь и кожа не прореагирует в том месте аллергическим воспалением, как от наших комаров. Залетит их несколько в помещение, сядут, где повыше, и выжидают, когда человек перестанет двигаться, затем пикируют на него и наносят укус. Слава Богу ещё, что в западной Африке, чем ближе к океану, тем меньше распространена муха ЦЦ.

Каждый раз перед сном мы старались отыскать комаров по углам потолков, чтобы их прибить. Для защиты от насекомых спали под вьетнамскими сетчатыми пологам. Но всё равно, почти никто из членов экспедиции не уберёгся, особенно из тех, кто почти не употреблял алкоголя. А кто это делал, не заболел или переболел в лёгкой форме. После этой болезни тоже перешёл на такое средство, но не спирт, а джин, когда была возможность, он мягче, легче пить, утверждают, что содержит противомаларийный хинин. А вот таблетки, приобретённые в Москве по рекомендации медиков, не помогли.

Сам занедужил к концу нашего присутствия во Нживе, это к концу первого месяца командировки. Болезнь длилась

около 3-х недель. Температура тела к вечеру поднималась до 40 градусов и выше. Лихорадка трясла всё тело, затем потел так, что на кровати не было сухого места. Диарея с кровью, моча в малом объёме и интенсивно жёлтая. Тело – одни кости. Аппетита никакого. Частые потери сознания, но помню, что в некоторые такие моменты сочинялись стихи, к сожалению, ни одного не запомнил. Кто-то отвёз в Лубанго, в соседний город за 400 километров, а оттуда в Уамбо, ещё почти столько же, где располагался советско-кубинский медицинский госпиталь. Взяли кровь на анализ. Часа через два наш ветврач Мустафаев Геннадий пошёл узнать результат исследований. А там спрашивают: «Как, он ещё не умер? Так везите его обратно к себе и лечите сами, мы уже бессильны». Как везли назад, в Лубанго, не помню.

Коллеги-ветеринары питали всякими лекарствами, но ничего не помогало. А вылезился так. Принёс кто-то арбуз, режут на доли в столовой и до меня доходит его аромат. В затуманенной голове пронеслось: неужели не дадут, а просить уже не было сил. И тут один из них, на моё счастье, говорит: «Давайте дадим и ему». С невероятным усилием и наслаждением съел эту долю, которой оказалось достаточно, чтобы уже вечером выползти, в полном смысле слова, на балкон, чтобы подышать свежим воздухом и понаблюдать за карнавалом ангольцев по поводу какого-то их праздника. В тот момент и понял – жить буду!

Когда вернулся из командировки домой, жена не узнала: чёрный, как негр, толстые щёки и поправившийся телом на столько, каким не был никогда.

В аэропорту Анголы нам вручили грамоты и подарки правительства Анголы.

Евгений Варламов

Вспоминает Галина ШУВАНОВА

Записки учителя русского языка португалоговорящих иностранцев в Анголе

В 90-е годы мне пришлось преподавать русский язык в «Русском Центре» в Анголе. Когда я пришла на первое занятие, в аудитории сидело около 40 человек мужского пола возраста приблизительно от 15 до 35 лет. Окончательно их должны были зачислить и выдать студенческие билеты в конце первого семестра, с учетом возможного отсева и пропуска занятий. Обычно к концу семестра оставалась половина из поступивших.

Передо мной сидели негры из различных народностей и племён Анголы. На первых рядах устроились ребята малорослые, иссиня – чёрные, с грубоватыми чертами лица и смотрели они на меня с большой подозрительностью.

На задних рядах разместились статные, высокорослые, коричневатые парни с идеально европейскими чертами лиц. И, в основном, в военной форме солдат. Держались они уверенно, у них уже был опыт общения с русскими. Меня как всегда спасала моя особенность: раз группа моя, то все мои – и есть самые любимые и лучшие. Учебников было мало, хорошо, если один на троих. И пользовались ими только на уроках.

Студенты других групп многие учебники «приватизировали». В моей группе ни один учебник не пропал. Хотя я особенно и не следила за ними. Староста сам собирал их в конце урока и все ему помогали.

Группа занималась с огромным энтузиазмом. Особенно любили разыгрывать диалоги на разные темы. Заодно и обучались, как себя вести в различных ситуациях.

Я частенько приносила что-нибудь вкусненькое: печенье, конфеты, предупреждая, что это для всех. И все делились,

как положено. Хотя я уже знала по опыту, что, если на пляже подошли три ангольца, и вы дали три банки пива на троих – по одной на каждого – в руки одному, то он ничего другим не даст...

Однажды в конце занятия меня позвали к телефону. Я прошла в другое здание... В это время закончился урок. И в наш класс должна была зайти другая группа. Ко мне прибегает учитель этой группы и говорит, что мне надо пойти и узнать, почему моя группа не пускает никого в помещение. Когда я спросила своих ребят, в чем дело, они мне смущенно ответили, что там лежит моя сумка. Я поняла, что, если бы не они, то я легко могла бы остаться без сумки.

В общем, у меня отношения с моими слушателями были самые добрые.

Занятиями были все довольны: и я и они. Но были и разные курьёзные случаи.

Однажды один военный слушатель спрашивает у меня как перевести на португальский язык какое-то русское слово. Я не поняла, что за слово и переспросила. В это время вся группа ему кричит, чтобы он замолчал – они сами ему переведут.

В это время в класс заглядывает мой муж, приехавший за мной (общественного транспорта в городе нет). До меня уже дошло, что это слово нецензурное. Я говорю мужу: «Вот, послушай, как наши русские офицеры обучают русскому языку ангольских солдат!»

Муж спрашивает, при каких обстоятельствах было произнесено это слово. Анголец объясняет, что он зарядил пушку и неудачно выстрелил, и русский офицер всё ему кратко объяснил... Муж мой по-португальски сказал, что это “ *as coisas da vida* ” – дела житейские...

Я знала, что наши рыбаки специально обучают ангольцев мату. Вот и военные не отставали от них, хотя иногда и по необходимости.

Ангольцам очень нравилось разыгрывать диалоги, из ко-

торых они узнавали, как себя вести в театре, ресторане, в магазине. в консульстве и т.д. Это создавало особую атмосферу на занятиях.

К концу первого полугодия их лица было не узнать. Ни один анголец не бросил учебу в моей группе.

Когда я должна была заполнить студенческие билеты и вклеить их фото, то на меня с фото смотрели лица, которые я увидела на первом занятии: подозрительные, настороженные, хмурые... Но на уроках передо мной сидели уже совершенно другие люди.

Ангольцы очень ценят доброе к ним отношение и готовы ответить тем же.

Однажды после утреннего субботнего занятия за мной не приехал вовремя мой муж. (Общественного транспорта в Луанде не было, а ходить пешком по городу нам запрещалось).

Я решила сходить в кубинский магазин, который располагался недалеко от «Центра Русского языка». Когда я вышла из здания, то двое моих слушателей находились во дворе. Попрощавшись с ними еще раз, я пошла по переулку к магазинчику. На некотором расстоянии они двинулись за мной. Когда я вышла из магазина, то я опять увидела своих учеников. Это уже меня очень удивило. По пути к «Центру Русского языка» ребята снова двинулись за мной.

Тогда я не выдержала и сказала им, что не надо меня охранять, что мне уже пятый десяток, и что я никому не нужна.

Они мне ответили кратко: «Могут съесть».

Через некоторое время мы уехали из Анголы и я ничего, к сожалению, не знаю о моих дорогих учениках, жизнь которых была очень не простой.

Большинство из них жили в самых неприспособленных жилищах, часто без воды и туалетов... И поэтому я, возвращаясь домой после занятий, первым делом мылась сама и стирала с себя абсолютно всё, вплоть до обуви. Отмывала тот запах, которым они были пропитаны, т.к. у них, у большинства,

не было такой возможности. Они рвались к знаниям, надеясь выучить русский язык, мечтая получить образование в России.

Я счастлива, что в Анголе я могла полноценно общаться с иностранцами, помогать в работе мужу, смотреть и понимать ТВ, кино. Что моё языковое самообразование делало мои зарубежные будни интересными и содержательными.

Галина Шуванова



Выставка продукции СССР в Анголе



Торгпред СССР в Анголе И. Алексеев
и руководитель движения по освобождению Намибии Сэм Нуйома,
ныне – президент этой страны



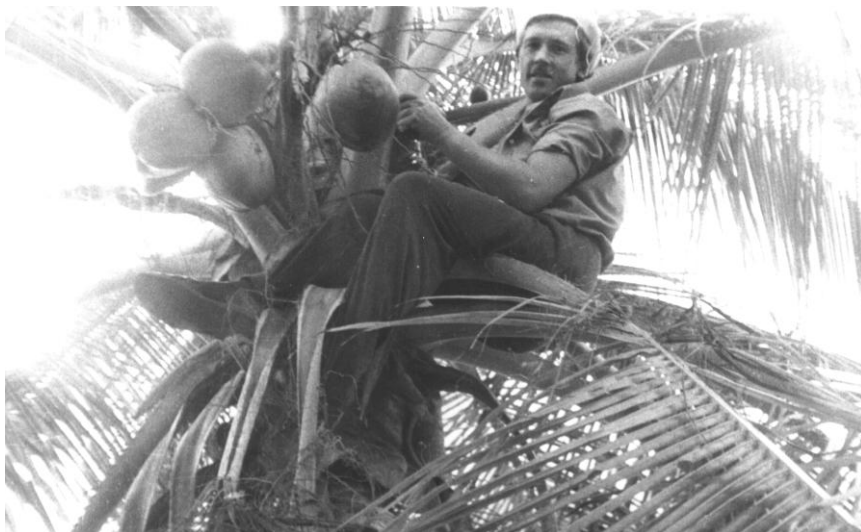
Камиль Моллаев, Леонид Каширский, Иван Алексеев – справа



Крайний справа – И.С. Алексеев, торгпред СССР в Анголе,
слева (в очках) – Юрий Кашляк, уполномоченный В/О «Тракторо-
экспорт», в центре – переводчик торгпредства – Сергей Осипов



Торгпред СССР И. Алексеев (слева)
и гл. инженер по авиационной технике А. Голованов



Юрий Городков, инженер АН-26 из Иркутска (1980–1982 гг.)



За спиной торгпреда СССР И.С. Алексева (в белой рубашке) –
уполномоченный в/о «Авиаэкспорт» – Геннадий Золотарев, слева –
министр Анголы



Клименко Ю.М., Алашеев И.А., Голованов А.А., Каширский Л.А.
(справа налево)
в зоне ТУ-134А из Мозамбик, после повреждения самолета.
Ангола, август 1982 г.



Пос. Джамба на юге Анголы.
Замена двигателя на самолете АН-26 после аварийной посадки
Апрель 1982 г.



Советская сельхозтехника на выставке в Анголе



Проводы А. Голованова в 1983 г. из Анголы на Родину.
В центре – А. Голованов, справа с краю – Рубен Есян, командир экипажа Як-40 министра обороны Анголы. По возвращению из Анголы Р. Есян стал летчиком-испытателем, получил звание Героя России.



Анатолий Иванов (в костюме с галстуком) – командир экипажа
ТУ-134 Президента Анголы со своей командой



Торжественная линейка в советской школе в Анголе



Есаян Рубен Татевосович, Заслуженный летчик
и Герой Российской Федерации.
Командир экипажа Як-40
министра обороны Анголы (1981–1984 гг.)



Леонид Каширский – главный инженер авиагруппы
с команданте Жоау да Консейсау «Гату»

А вот и сама Ангола. Вчера и сегодня

Ангола является одним из крупных государств, расположенных южнее Сахары. Ее территория в три с лишним раза больше территории Украины. Она занимает важное стратегическое положение в центре и на юге Африки. По форме Ангола квадратной формы: 1277 км с севера на юг и 1236 км с востока на запад.

Природа щедро наделила ангольскую землю богатствами, необходимыми для жизни человека. На севере на влажных почвах хорошие урожаи дают маниока, рис, на засушливых землях центра – просо, сорго, сладкий картофель. Благоприятные условия в стране и для выращивания кофе, хлопка, сизаля, гороха, бобов, сои, подсолнечника, сахарного тростника, табака и других сельскохозяйственных культур. В изобилии тропические фрукты: авокадо, ананасы, бананы, манго, маракуйя, цитрусовые. Пастбищное животноводство дает возможность держать огромное количество скота. Береговая линия Анголы протянулась на 1609 км вдоль Атлантического океана, который богат рыбой, моллюсками и ракообразными.

В густых лесах провинции Кабинды растут редкие породы деревьев: черное, сандаловое, железное. В недрах Анголы – нефть, газ, железные и марганцевые руды, медь, цинк, свинец, уран, золото, слюда, кварц, фосфаты, алмазы. Сейчас известно 700 алмазоносных кимберлитовых трубок размером от 10 до 190 га, которые протянулись с юго-запада на северо-восток. Алмазы Анголы по своим качествам считаются лучшими в мире.

Славится Ангола своими красотами: белоснежные песчаные пляжи, величественные водопады, поражающие воображение горные пики и ущелья.

Землю Анголы, как образно ее называют, «текущую молоком и медом», заселили в незапамятные времена. Наскальные рисунки созданы на ее территории первобытными художниками 10 тыс. лет назад. Известно, что сначала в стране жили пигмеи со светлым цветом кожи, которые занимались охотой. В начале шестого столетия с севера пришли племена банту, которые осели в плодородных долинах рек Конго и Кванза и начали практиковать земледелие. Миграция народов с севера продолжалась несколько столетий, и в результате к настоящему времени сложились девять этнолингвистических групп, которые в свою очередь разделены на 100 племен. Наиболее крупные образования – это овимбунду (37% всего населения), кимбунду (25%) и баконго (13%). Овимбунду разделены на 15 племен, Они занимают западную часть центрального плато. Неутомимые путешественники, они умели строить мощные оборонительные укрепления. Поселения Кимбунду протянулись от Луанды на восток. Они дали великих воинов и опытных рыбаков. Баконго поселились на северо-западе. Они специализировались на выращивании маниоки, среди них много успешных торговцев и умелых моряков.

К началу XIII в. в нижнем течении реки Конго образуется Королевство Конго. Оно простиралось от Габона на севере и до реки Кванза на юге, от Атлантического океана на западе до реки Куанго на востоке. Создателями Королевства являлись племена баконго.

В XV в. южнее Конго племена кимбунду образовали свое государство Ндонго. Его правители именовались «нгола» (отсюда современное название страны – Ангола).

Колониальный период

Однако естественное развитие народов Анголы прервало вторжение португальских завоевателей в конце XV в. За ними последовали голландцы. Коренное население оказывало упорное сопротивление колонизаторам. Только в 1671 г. последний из самостоятельных правителей Ндонго признал власть португальцев. Почти в течение всего XVIII в. европейцы воевали с племенами овимбунду. Лишь в 1774–1775 гг. захваченные в плен вожди овимбунду согласились стать вассалами португальского короля.

Вплоть до середины XIX в. из Анголы вывозили самых работоспособных и здоровых людей, которых направляли на сахарные, каучуковые и кофейные плантации Бразилии, а также в другие страны Нового Света. По подсчетам ученых, Ангола потеряла более 5 млн человек; 2 млн из них умерли в пути.

Также хищнически долгое время из страны вывозили для потребностей метрополии слоновую кость, воск, каучук, пальмы, масло арахиса. Только после падения в Португалии монархии в 1910 г. в Анголе появились первые железные дороги, возникли компании по разработке природных богатств. Правители Португалии стали способствовать формированию прослойки так называемых ассимилированных ангольцев, прежде всего из мулатов, составляющих сейчас около 2% населения. На основании введенного в 1929 г. «Политического, гражданского и уголовного статута о туземцах» население разделили на две категории: «туземцев» и «ассимилированных».

«Ассимилированным» мог стать анголец, достигший возраста 18 лет, умеющий правильно говорить по-португальски, имеющий профессию или занятие, обеспечивающие ему прожиточный минимум, обладающий определен-

ным образовательным и культурным уровнем, наконец, не отлынивающий от службы в армии. Эта прослойка населения количественно росла очень медленно: в начале 60-х гг. она насчитывала всего несколько десятков тысяч человек.

Стремясь теснее привязать колонию к метрополии, в 1951 г. Анголе присвоили статус «заморской провинции» и стали развивать ее как аграрно-сырьевой придаток Португалии. Страна превращалась в одну из крупнейших производителей сельскохозяйственных культур в Африке. Например, производство кофе выросло с 14 тыс. тонн в 1940 г. до 210 тыс. тонн в начале 1970-х. Ангола стала четвертым мировым экспортером кофе. Интенсивно развивались нефтяная промышленность и добыча алмазов.

Но это развитие не шло на пользу коренному населению. Лучшие плодородные земли захватывали португальские переселенцы. Сектор капиталистической экономики принудительно встраивался в народное хозяйство страны, разрушая традиционный уклад жизни ангольцев. Доступ к общему и профессиональному образованию был закрыт для подавляющего большинства из них. В результате руководящие посты в администрации, в промышленном и сельскохозяйственном производстве занимали португальцы. Они же являлись квалифицированной рабочей силой. Бедняки, приехавшие из Португалии, вытеснили ангольцев даже из сферы неквалифицированного труда.

Освободительное движение

Освободительные движения народов Африки в XX в. не обошли стороной Анголу. Уже в 20-х гг. этого бурного века в стране возникают политические организации. Их развитие привело к формированию в 50–60 гг. трех основных политических объединений, которые боролись за влияние в массах. В 1956 г. основано Народное движение за освобождение Анголы (МПЛА). Оно стремилось сплотить вокруг себя все антиколониальные силы с целью добиться независимости и построить в стране социальное и демократическое государство. Его лидером с 1960 г. становится Агостиньо Нето (1922–1979). Выходец из ангольской интеллигенции (отец – протестантский священник, мать – учительница), он окончил лицей в Луанде и какое-то время работал в медицинских учреждениях. Скопив денег, в возрасте 25 лет отправился в Португалию, где учился на медицинском факультете университета в Коимбре, затем в Лиссабонском университете. За участие в национально-освободительном движении в 1951–1957, 1959, 1960–1962 гг. его арестовывали и сажали в тюрьмы Анголы и Португалии, ссылали на Острова Зеленого Мыса под надзор полиции. А. Нето получил признание как поэт. В 1976 г. Президиум Всемирного Совета Мира наградил его Золотой медалью мира им. Фредерика Жолио-Кюри. Кроме того, он стал лауреатом Международной Ленинской премии «За укрепление мира между народами» за 1975/76 г.

В 1962 г. образуется Национальный фронт освобождения Анголы. Его ядро составляли ангольские эмигранты племени баконго в бывшем бельгийском Конго. Руководитель Фронта Холден Роберто считался избранным королем баконго. Несмотря на все последующие изменения в объединении,

оно сохранило свой узкоэтнический характер и не смогло стать общенациональным лидером.

В 1966 г. сформировался Национальный союз за полную независимость Анголы во главе с Жонасом Савимби. Его руководящее ядро составляли вожди народа овимбунду. Это объединение также не смогло дать программу действий, которая повела бы за собой большинство населения Анголы.

В 1961 г. началась первая война за независимость, когда вооруженные группы МПЛА напали на городскую тюрьму Сан-Паулу, радиостанцию и муниципальный полицейский пост в Луанде. СССР и страны социалистического лагеря оказывали помощь МПЛА поставками оружия, подготовкой кадров, в организации отдыха детей. Выделялись денежные средства из Международного профсоюзного фонда помощи левым организациям, который субсидировал в основном СССР. В 1963 году МПЛА было выделено 50 тыс. долл., к 1973 г. эта сумма выросла до 220 тыс. долл.

Падение режима Салазара в Португалии создало предпосылки для обретения независимости Анголой. 15 января 1975 г. МПЛА, ФНЛА и УНИТА подписали соглашение с представителями демократической Португалии о создании переходного правительства, сформированного из представителей трех этих объединений. Договорились, что провозглашение независимости Анголы состоится 11 ноября этого же года.

Но ФНЛА и УНИТА сорвали соглашение и летом развязали войну против МПЛА. Гражданская война переросла в международный конфликт. На стороне ФНЛА стали Заир, США, а также КНР, КНДР и Румыния. УНИТА имела поддержку сначала Китая и Замбии, затем США и ЮАР. Советский Союз, помогая МПЛА, оказался втянутым в международный конфликт, по мнению бывшего заместителя министра иностранных дел Анатолия Адамишина, второй после Афганистана по степени напряженности.

Вооруженные силы ФНЛА, усиленные элитными бригадами заирской армии, двигались на Луанду с севера, регуляр-

ные войска ЮАР, снабженные вертолетами и бронетранспортерами, соединившись с формированиями УНИТА, двигались на столицу с юго-востока. Началась вторая национально-освободительная война.

Когда войска интервентов, шедшие с севера, находились всего в 25 км от Луанды и их артиллерия обстреливала окрестности столицы, в Анголу прибыли первые подразделения кубинских войск, которые привезли с Кубы советское вооружение. Совместно с формирующимися отрядами ангольской армии они разгромили северную ударную группировку противника.

На юге шли тяжелые бои с южноафриканскими войсками. Юаровцы вместе с Савимби пытались захватить столицу до Дня провозглашения независимости. Но их остановили в 150 милях от Луанды. И 11 ноября 1975 г. МПЛА провозгласила появление на земном шаре нового государства – Народной Республики Ангола. Ее первым президентом стал Антонио Агостиньо Нето. Начались поставки законному правительству советской военной техники, включая танки и авиацию. 26 декабря ангольская армия вместе с кубинскими интернационалистами перешла в наступление, и 27 марта 1976 г. последние интервенты покинули территорию страны.

Послевоенная разруха

Обретение независимости открыло бы перед народным хозяйством страны перспективы быстрого развития, если бы ее экономике не был нанесен огромный ущерб колонизаторами и продолжающимися гражданской войной и военной интервенцией ЮАР. Знание о том, как велик этот ущерб, дает возможность лучше понять, какой вклад в становление независимой Анголы внесли советские гражданские специалисты, о которых рассказывает автор этого сборника.

Из страны эмигрировало около 300-400 тыс. европейских поселенцев, в том числе более 50 тыс. квалифицированных рабочих и инженеров. Отъезд специалистов, занимавших управленческие посты, привел к тому, что практически прекратился контроль над производственным процессом, нарушилось ритмичное снабжение производства сырьем.

Отъезд португальцев означал колоссальный отток капиталов из Анголы. Что они не могли увезти с собой, то портили и уничтожали.

Экономика страны оказалась отброшенной на несколько десятков лет назад. Производство сократилось в 2,5–3 раза. В наибольшей степени в ходе военных действий в 1975–1976 гг. пострадал транспорт. Парк автомашин сократился с 153,5 тыс. в 1973 г. до 5 тыс. в 1976 г. Их выводили из строя бывшие владельцы или угоняли интервенты. От бомбардировок пострадали автострады, было уничтожено 130 мостов. В 1973 г. в стране имелось 12 авиаединиц. Три самолета, принадлежащих ангольской государственной компании ТААГ, угнали за границу. США наложили запрет на передачу НРА уже оплаченных самолетов «Боинг». Аэродромы во многих городах Анголы подверглись бомбардировке, авианавигационное оборудование выведено из строя, специалисты наземных служб покинули страну.

В результате нарушились хозяйственные связи между промышленностью и сельским хозяйством. Производимые в глубинных районах страны экспортные товары не доставлялись к портам атлантического побережья. Но и в портах оказались поврежденными береговые и портовые сооружения, причалы и было уничтожено 80% морских судов.

Из-за трудностей с вывозом сельскохозяйственной продукции, плохого снабжения промышленными товарами, повреждения почти всей техники значительное число плантаций и животноводческих ферм оказались заброшенными. Кофейные посадки без должного ухода гибли от вредителей и различных заболеваний. Резко уменьшилось поголовье скота, значительная часть которого или забили, или угнали в Намибию юаровцы.

В связи с упадком сельскохозяйственного производства и разрухой на транспорте жители городов лишились самых необходимых продуктов питания.

Перед правительством независимой Анголы стояли сложные задачи как можно скорее ликвидировать последствия войны и восстановить народное хозяйство. И это в обстановке, когда расистский режим ЮАР, стремясь подавить национально-освободительное движение в соседней Намибии, совершал постоянные военные вторжения на территорию Анголы (с 1975 по 1988 г. это происходило 14 раз), разрушая ангольские города. Отряды УНИТА, которым ЮАР оказывала всестороннюю помощь, занимали юго-восточные провинции страны и саботировали восстановление народного хозяйства. Показателен пример с алмазодобывающей компанией «Диамант», в которой доля акций ангольского правительства составляла 77,21%. Начиная с 1982 г. унитовцы совершали нападения на прииски, уничтожая инфраструктуру, захватывая иностранных специалистов. Лидеры УНИТА хотели заставить иностранные компании прекратить сотрудничество с Анголой в добыче алмазов. Одновременно компания Де Бирса, которую специалисты считают одним из вдохновителей нападения

унитовцев на прииски «Диаманта», пользуясь своим влиянием на Центральную сбытовую организацию, сделала так, что цены на ангольские алмазы упали. Цена одного карата алмазов, продаваемых НРА, составляла 2 долл., в то время как у конкурентов – 100–125 долларов. В результате в 1985 г. экспорт алмазов принес правительству Анголы всего 33 млн долл., а УНИТА продала компании «Де Бирс» захваченные во время нападений алмазы на 60 млн долл. В 1986 г. «Диамант» прекратил свое существование.

Гражданским специалистам из СССР и Кубы, которые в известной степени восполнили дефицит квалифицированных кадров в стране, предстояло в первую очередь наладить работу транспорта, чтобы удовлетворить нужды воюющей армии в боеприпасах, живой силе и продовольствии. Стояла задача восстановить систему снабжения населения городов промышленными товарами и продуктами питания. Чтобы сократить импорт, нужно было существенно увеличить объемы улова рыбы и морепродуктов, а также начать поднимать уровень производства в сельском хозяйстве. Быстрое развертывание системы медицинского обслуживания населения давало возможность предупредить массовые вспышки болезней – постоянного спутника гражданских войн.

Мирная Ангола

Советские гражданские специалисты хорошо понимали свои задачи и работали на совесть. Народная Республика Ангола выстояла. Юаровские войска ушли не только из Анголы, но и из Намибии, которую они незаконно оккупировали три четверти века. Началась быстрая ликвидация системы апартеида в самой ЮАР. В августе 2002 г. после гибели Савимби в Анголе закончилась гражданская война. В мирной стране стало увеличиваться население. Народы и племена начали возрождаться. Ныне в стране проживает более 10 млн человек. В сентябре 2008 г. состоялись всеобщие выборы, на которых МПЛА получила 81,6% голосов избирателей. 5 февраля 2010 г. в Анголе обнародована новая конституция, согласно которой в стране введена президентско-парламентская система. Президент Жозе Эдуарду душ Сантуш определил пять ориентиров для государства:

- Мир, правосудие, демократия, социальная стабильность и национальное единство, внутренняя и внешняя безопасность.

- Устранение голода и бедности, обеспечение занятости населения и экономический рост, справедливое распределение национального дохода.

- Устойчивое развитие, гармоничное развитие человека, благосостояние для всех и гармоничное развитие территории.

- Прозрачное и эффективное управление.

- Растущее участие Анголы в мировой экономике на основе взаимного уважения и учета интересов друг друга.

После окончания гражданской войны в стране начался бурный экономический рост. В период с 2004 по 2007 г. ежегодный темп роста составлял 17,8%, и валовой внутренний продукт почти удвоился за эти годы. В 2008 г. рост ВВП со-

ставил 20%. По добыче нефти в 2008 г. (2 015 000 баррелей в день) Ангола опередила Нигерию, которая до тех пор в течение 50 лет считалась крупнейшим производителем нефти в африканском регионе южнее Сахары, по производству алмазов заняла в 2008 г. 5-е место в мире (по стоимости продукции в долларах США).

Активно развивается добыча алмазов, производство кофе, кварца, сизаля, развивается строительство промышленных, социальных и других объектов.

Сотрудничество Анголы с Россией

Сотрудничество России и Республики Анголы (так она стала называться с 1990 г.) строится на той доброй основе, которую заложили советские военные и гражданские специалисты, самоотверженно выполнявшие свой интернациональный долг. Когда российское руководство 90-х гг. прошлого века фактически прервало отношения с этой африканской страной, именно ангольцы, учившиеся в Советском Союзе, выступили инициаторами налаживания экономических и культурных связей. В 2000 г. назначенный в Россию посол Анголы Роберту Леал Рамуш Монтейру объездил всю нашу страну, отыскивая организации и людей, которые сотрудничали с его страной в 1970-1980 гг. В настоящее время осуществляется ряд больших совместных проектов.

В Анголе работает российская алмазодобывающая компания «АЛРОСА», которая занимает второе место в мировом рейтинге. Она совместно с ангольской компанией «ЭНДИА-МА» и бразильской «ОДЕБРЕШТ МАЙНИНГ СЕРВИЗ ИНК» разрабатывает кимберлитовую трубку «КАТОКА» – четвертый по своей величине рудник в мире. Российская компания в свое время сделала не только взнос в уставный капитал и выдала кредит, но и обеспечила технологическую и кадровую базу. На руднике работают 170 российских специалистов. Общий объем, который «Катока» может перерабатывать в год, составляет 7,5 млн тонн руды. В ближайшем будущем этот показатель увеличится до 8–9 млн тонн руды в год. Доход по расчетам должен составить 400–450 млн долл. в год. Там, где «АЛРОСА» строит алмазодобывающие комплексы, она создает инфраструктуру, строит дороги. Она участвует в строительстве гидроэлектростанции на реке Шикапа, которая будет снабжать электроэнергией «Катоку». Руководство компании

осуществляет различные социальные программы в области жилищного строительства, образования, водоснабжения, строительства школ и медпунктов, организации самоокупаемого сельского хозяйства, в распределении молока, хлеба и соли.

В перспективе – участие компании «АЛРОСА» в разработке новых месторождений Камачия и Камажику, качество руды которых не уступает алмазоносной трубке «Катока».

Изучение алмазного месторождения «Катока» советскими специалистами началось в 70-е гг. прошлого столетия.

Будучи Торгпредом СССР в этой стране, мне удалось получить важные данные об этом уникальном месторождении.

Соответствующая информация была отправлена в «Центр». Однако, учитывая серьезную военную ситуацию в районе «Катоки», решение о направлении специалистов не принималось. Уже после моего возвращения в Союз, когда я работал в Главалмаззолоте СССР в ранге заместителя министра, мне удалось отправить в Анголу большую группу лучших специалистов «Якуталмаза» для проведения геологоразведочных работ и подготовки необходимых документов о сотрудничестве. (Это уточнение я сделал специально, в связи с тем, что в настоящее время появились люди, которые выдают себя чуть ли не за первооткрывателей «Катоки», но они даже не были там в тот период.)

Российские специалисты – технологи, механики, геологи – ценятся в Анголе очень высоко. Правительство этой страны создало для компании «АЛРОСА» режим наибольшего благоприятствования. Сейчас «АЛРОСА» стала крупнейшим производителем и экспортером алмазов из Анголы. Каждый добытый в мире пятый алмаз принадлежит этой компании.

Российские энергетики в 2007 г. завершили строительство гидроэлектростанции «Капанда» на реке Кванза. Пуск ГЭС

«Капанда» дал возможность увеличить мощность энергосистемы северного региона Анголы почти в два раза. Она дает около 54% производимой энергии в республике.

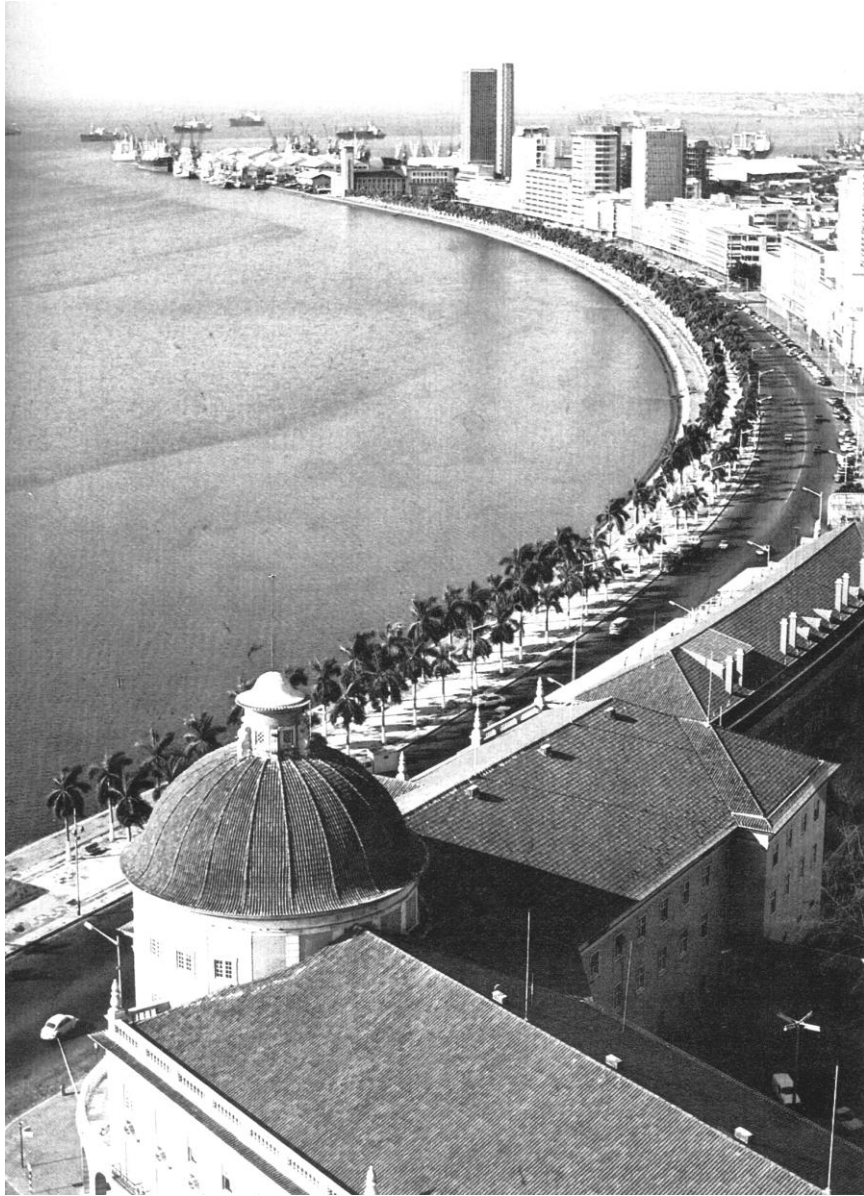
Россия оказывает помощь в подготовке высококвалифицированных кадров для Анголы. Ежегодно по линии правительства России выделяется до 35 стипендий для обучения в вузах и несколько стипендий для учебы в аспирантуре и докторантуре (на 2006/07 г. имелось пять таких стипендий). В целом в России в настоящее время обучаются по государственной линии 250 ангольских студентов. Кроме того, на учебу приезжают до 20 ангольцев по контрактам.

Визит Президента России Дмитрия Медведева в Анголу в 2009 г. придал новый импульс двустороннему сотрудничеству. В качестве приоритетных направлений укрепления партнерства выделены горно-рудная отрасль, энергетика, транспорт (возможное участие российских компаний в развитии железнодорожной сети), телекоммуникации, военнотехническое сотрудничество, образование и здравоохранение.

Работает межправительственная российско-ангольская комиссия по экономическому, научно-техническому сотрудничеству и торговле.

Думается, что перспективы этого сотрудничества в свете исторического опыта взаимоотношений Анголы и России вполне надежны и благоприятны.

Для ангольцев русские были и остаются друзьями. Советский Союз создал для этого хороший фундамент. Десятки тысяч советских специалистов делали в Анголе все от них зависящее, чтобы эта страна крепла и процветала. Во имя этого там гибли наши граждане, туда ушли миллиарды долларов, и ангольский народ помнит и ценит это.



Набережная Луанды



Музей рабства в Анголе



Ангольский серпантин



Население Анголы



Символ МПЛА –
партии Народного движения за освобождение Анголы



Первый Президент Анголы – Агостиньо Нето



Второй Президент Анголы Жозе Эдуарду душ Сантуш



Третий Президент Анголы Жуан Мануэл Гонсалвиш Лоренсу



Самолет Як-40, принадлежавший Министерству обороны Анголы, в составе экипажа: командир самолета Есян Р.Т., второй пилот Павлюченков С., штурман Ключев В., бортмеханик Черных Н.В., перевозивший военных кубинцев во главе с кубинским полковником и был подбит боевиками УНИТА 02.08.1983 года. Подбитый и горящий самолет (на фотографии) был героически посажен на землю Рубеном Есяном. Спасены все люди.



Всех погибших и умерших в Анголе во время войны за ее независимость советских граждан монахи Храма Воинской Памяти на Валааме приняли в 2016 году на вечное молитвенное поминовение (бескорыстно)



В храме на Валааме



Торгпред СССР в НРА Алексеев И.С. с сотрудниками смотрят товарищеский матч на стадионе в г. Луанда.



Памятные юбилейные медали "45 ЛЕТ ВМЕСТЕ- 45ANOS JUNTOS" членам Секции гражданских специалистов - интернационалистов Союза ветеранов Анголы вручает Председатель Совета «Союза ветеранов Анголы» В.А.Сагачко. Присутствуют (*справа налево, по кругу*) : Вартамянц С.К., Колупаев Г.А., Шуванов С.А., Филиппов Л.В., Варламов Е.В., Шуванова Г.К., Алексеев И.С., Полякова С.М.



Вручение Юбилейной медали И.С. Алексееву

Алексеев Иван Степанович

**АНГОЛА: НЕБО В ОГНЕ.
Об этом нельзя было говорить**

Корректор *Качалова Е.Л.*
Верстка *Плотников А.В.*
Выпускающий редактор *Богачева О.Н.*

Подписано в печать 07.06.2019
Формат 60х90/16. Усл. печ. л. 7,0.
Тираж 1000 экз. Заказ № 809

Издательство «Палеотип»
Лицензия ИД №05916 от 28 сентября 2001 г.
E-mail: paleotyp@mail.ru

Отпечатано в типографии N-PRINT,
140010, г. Люберцы Московской обл., Октябрьский пр-т, 403