

# С МЕЧТОЙ, СЛОВАРЁМ И ОТВАГОЙ

*Ключевые слова:* советские военные переводчики, Ангола

**Андрей Поляков, студент III курса Московского государственного педагогического института иностранных языков (МГПИИЯ) им. Мориса Тореза, и несколько его товарищей по группе, где они изучали португальский и английский языки, по представлению военной кафедры института в августе 1983 г. были направлены в Анголу в качестве военных переводчиков. Им предстояло год проработать в стране, где шла гражданская война.**

**Вот его рассказ.**

**М**ы ждали влажную жару и духоту, но Луанда встретила нас холодом пред рассветного утра. Столичный аэропорт, где приземлился самолет, являл собой странное зрелище. В сумеречном свете виднелись какие-то полуразрушенные или недостроенные бетонные сооружения, торчащая арматура, в зале ожидания - огромная лужа, вытекавшая из туалета... Шел последний день лета 1983 года - а в Южном полушарии еще стояла зима.

Вскоре мы уже были на территории советской военной миссии. У входа росли две высокие пальмы. Их мощные, серые у основания стволы показались нам забетонированными. Наверное, чтобы вражеские танки не прорвались на территорию, решили мы. Нам, новичкам в Африке, было невдомек, что такими эти гигантские деревья создала природа. Время от времени где-то постреливали, вдалеке раздавались автоматные очереди.

Нас встречал главный референт военной миссии - именно он

«командовал» переводчиками. Звали его Борис Кононов. В узких кругах «португаловедов» это была личность легендарная. Дело в том, что Кононов написал учебник военного перевода португальского языка, по которому училось большинство студентов. Не только в Военном институте, но и в гражданских, в т.ч. в ИНЯЗе. В общем, все мы были о нем наслышаны. Нам, 20-летним, Боб, как за глаза называли главного референта, казался уже пожилым человеком, хотя в ту пору ему, наверное, едва перевалило за сорок.

Увидев растерянных ребят, Кононов развеселился и начал стращать. Человек по натуре артистичный, он мастерски разыграл перед нами сцену - просто театр одного актера. «Мальчишки, - начал он заговорщицким полупшепотом, - вы приехали в Анголу. Здесь идет война».

Тут его голос окреп, и в нем зазвучали драматические нотки: «Враг рвется к Луанде!» - воскликнул Боб. И внезапно замер, прислушался. «Слышите эти выстрелы?» - так же, без перехода, патетически продолжил он.

Мимо, как нельзя кстати, проходил переводчик, одетый в камуфляжную форму ФАПЛА, вооруженных сил Анголы, которую, как мы потом узнали, шили на Кубе. Боб мелодраматическим жестом распахнул объятия, повис на молодом человеке, крепко расцеловал в обе щеки, и едва тот отошел, повернулся к нам. - «Дааа, - протянул он с надрывом, - мальчишка улетает на фронт. Вернется ли? Не знаю...» Вздохнув, как заправский трагик, он смахнул ладонью воображаемую скудную мужскую слезу.

Мы стояли окаменевшие и су-

ровые, подавленно и серьезно, как подобает новичкам, внимая разыгранному фарсу. И думали при этом примерно одно и то же: «Господи, ведь целый год нам здесь еще кантоваться! А если враг и впрямь возьмет Луанду? Что будет с нами? И зачем только мы сюда приехали?!»

Боб, очевидно, понял, что несколько переборщил, и попытался нас приободрить. На свой лад, разумеется. «Ничего, - задумчиво проворковал он. - Парни, Ангола - это песня, Ангола - это сказка. У нас тут такой боевой главный военный советник - Константин Яковлевич Курочкин. Давно воюет. В Финляндии - давил. В Великую Отечественную - давил. В Корею - давил. Думаю, что и здесь додавит»\*.

А ведь все ехали в Анголу по своей охоте и с большим желанием. Для студентов, зубривших португальский, это был единственный шанс пройти стажировку в стране изучаемого языка. Сначала из ИНЯЗа направляли в Португалию, где в 1974 г. произошла «революция гвоздик», но потом к власти там пришли правые, и в Лиссабон посылать перестали. Из португалоязычных стран оставались только бывшие африканские колонии. Прежде всего - Ангола, хотя в ней шла война...

**«LUANDA! I READ YOU FIVE»\*\***

Несколько дней нас, как в чистилище, продержали в военной

\* К.Я.Курочкин - генерал-полковник, Главный военный советник в Анголе с 1982 по 1985 гг. (прим. ред.).

\*\* «...Слышу вас отлично» (англ.) - фраза на профессиональном сленге, который пилоты и авиадиспетчеры используют в радиосвязи.

Окончание. Начало см.: Азия и Африка сегодня. 2013, № 2, 3.

миссии, а потом распределили по провинциям. Я и еще один парень из нашей группы попали в отряд военно-транспортных самолетов «Ан-12». Крылатых машин насчитывалось ровно дюжина. Каждый самолет, оснащенный четырьмя двигателями (летчики никогда не говорят «мотор»), мог взять 10-12 т груза, а если очень надо, то и больше. Машины были покрашены в бело-синий цвет, а на борту красовалась эмблема «Аэрофлота».

Все летчики были военными, но носили гражданскую одежду. Мы познакомились с теми, кто водил самолеты в небе Анголы. Это были мастера своего дела, специалисты высокого класса,



**Президент Замбии Фредерик Чилуба (в центре) - счастлив. Ему кажется, что соединив руки заклятых противников, он этим символическим жестом добился примирения Ж.Савимби (справа) с президентом Анголы Жозе Эдуарду душ Сантушем. Действительность вскоре в очередной раз развеет иллюзии «маленького замбийского политика», возомнившего себя большим миротворцем международного масштаба. Лусака, Президентский дворец, май 1995 г.**

для которых нарушить правила и поступиться безопасностью казалось чем-то невыносимым, сродни святотатству. Характер у некоторых оказался не сахар, но, в целом, относились они к нам по-дружески, а мы старались не нарушать субординацию.

Грузы «Ан-12» возили разные. Кстати, в основном, отнюдь не боеприпасы, не вооружение и не ангольских солдат, а продовольствие - консервы, сухое молоко и бытовые товары - стиральный порошок, мыло, зубную пасту. Причем, не столько для войск, сколько для мирных жителей. Оно и понятно. В условиях военного времени большая часть населения страдала от голода и отсутствия самого необходимого, а по дорогам перевозить даже мирные грузы были опасно: повсюду подстерегали засады и минные поля. Вот мы и выполняли роль своеобразных «добрых самаритян», как сказали бы западники.

Всякий раз мы взлетали и са-

дились, совершая винтообразный маневр. Самолет, делая круги по спирали, набирал определенную высоту. Обычно поднимались на 150-й или 170-й эшелон, т.е. порядка 5 тыс. м, чтобы с земли не достали «Стрелой» - переносным противозенитным ракетным комплексом (ПЗРК). Такие ракеты можно запускать прямо с плеча. Мы знали, что повстанцы УНИТА захватили у ангольской армии несколько ПЗРК, поэтому опасность была не теоретической, а реальной. «Стрелы» могут поражать воздушные цели на высоте до 1,5-2 тыс. м, а в центре Анголы высота горных массивов превышает 2 тыс. м. Можно было бы подниматься и выше, но

мы часто возили людей, а на высоте больше 5 тыс. м дышать совсем тяжело. «Ан-12» ведь не пассажирский лайнер, и грузовой отсек у него не герметизируется.

Правда, при мне ни одного трагического случая не было. Мы летали по 6-7 дней подряд, потом следовал выходной, и вновь начинались длинные рабочие будни. Случалось работать и по 11-12 дней кряду. Дело в том, что нас, бортовых переводчиков, было всего 8 - в полтора раза меньше, чем самолетов.

За каждым бортпереводчиком закреплялся как бы «свой» экипаж. В основном мы летали с ним, а когда летчики отдыхали или проводились регламентные работы, пересаживались в другой самолет. Так и получалось, что «наш» экипаж летал дня четыре в неделю, а мы - сколько надо. Ежедневно делали два рейса: до обеда и после. Самые длинные перелеты - из Луанды в Сауримо и из Луанды в Луэну - занимали час сорок. В таком сверхплотном режиме за пять месяцев я налетал 530 часов. Это очень даже немало.

Перерывы на регламентные работы соблюдались неукоснительно. Вообще, в авиаотряде все делалось в соответствии с инструкцией. В результате, самолеты работали как часы. За весь год - ни одного серьезного технического сбоя. Не то, что потом, после распада СССР, когда из Африки стали одна за другой приходить вести о катастрофах наших «Анов». Причины лежали на поверхности: самолеты не обслуживались, не ремонтировались, зачастую и вовсе были списанным старьем, которому одна дорога - на свалку. В таких условиях, рано или поздно, начинает «сыпаться» любая, самая испытанная и неприхотливая техника.

Каждый инцидент, каждая трагедия подробно смаковались средствами массовой информации таким образом, чтобы вывод напрашивался сам собой, и у африканцев не оставалось сомнений - советские самолеты никуда не годятся, покупать следует исключительно продукцию западных авиакомпаний. Между тем, те же

«Ан-12» были в Анголе вполне конкурентоспособны с американскими «Геркулесами», своими ровесниками, которые по сей день летают по всему миру, и надежность которых никто даже в мыслях не смеет поставить под сомнение.

Все переводчики состояли при военных советниках. Надо сразу сказать: в мою бытность в Анголе наши непосредственно в боевых действиях не участвовали. На первом же установочном инструктаже в военной миссии нам четко заявили: «Мы здесь воевать не должны и не имеем права, стрелять можно только в целях самообороны, когда не остается другого выхода».

За свободу Анголы вместе с бойцами ФАПЛА воевали кубинцы. Мы постоянно сталкивались по работе и с теми, и с другими. Накануне провозглашения независимости Анголы в ноябре 1975 г., когда армия ЮАР, где правил режим апартеида, прорвала оборону и уже подходила к Луанде, именно кубинцы в ожесточенном бою остановили вражескую колонну.

В Анголе служили и кубинские летчики - они летали на МИГах. И если ангольцы для нас были «камарадш», т.е. товарищи, то кубинцы - «эрманос», братья. Отношения складывались просто замечательные. Сложность заключалась только в одном: стоило лишь упомянуть при кубинцах, без всякой задней мысли, что тебе что-то понадобилось, и они в лепешку разобьются, чтобы достать это для тебя. Поэтому мы старались ни о чем не просить этих открытых, мужественных, симпатичных парней.

Нам, бортпереводчикам, надо было хорошенько запомнить и научиться употреблять к месту всего лишь с полсотни самых ходовых, необходимых слов. Вроде бы, ерунда. И действительно, выучить их не представляло никакого труда. Скажем - «Луанда контроль, прием. Аэрофлот 115 запрашивает разрешения запустить движки». И всё в таком же духе. Но эфир - один на всех, слышимость плохая, а ты должен четко



различать и точно понимать, что предназначено именно тебе, ведь от этого зависит не только собственная жизнь, но и жизнь экипажа, пассажиров, сохранность многотонной машины.

...Своеобразие лексики, используемой при радиобмене, создавало немало забавных положений. Вот, например, обозначение «бортов», т.е. самолетов. Если, помимо цифр, в их названии стояли еще и буквы, то их для лучшего понимания произносили словами. Скажем, А, R, С звучали как Альфа, Ромео, Чарли. Помнится, стоял на перроне луандийского аэропорта одномоторный самолетик, на борту которого красовались литеры Р и W. По принятым правилам он представлялся в эфире как «Папа Виски».

Однажды при полете к Луанде маломощная рация крошки никак не могла «добить» до контрольной вышки. Между тем, наступало время снижаться и заходить на посадку. Эфир заполнили панические восклицания фальцетом: «Луанда контроль, Луанда контроль! Вас вызывает Папа Виски! Вас вызывает Папа Виски! Прием!»

После очередного нервного всхлипа «папы», прекрасно слышного нам, висевшим высоко в небе, но не доходившего до авиадиспетчера, в наушниках раздался спокойно-ироничный, густой бас пилота большого лай-

**К погрузке на «Ан-12» готовится рота бойцов вооруженных сил Анголы ФАПЛА. Справа - военный переводчик А.Поляков.**

нера, тоже подлетавшего к Луанде: «Эй, Папа Виски, ну зачем же так орать? Скажи свои координаты, и я передам их контрольной вышке». Через несколько секунд «папа» уже получал от авиадиспетчера указание снижаться до определенного эшелона.

На английском языке радиобмен велся только в международном аэропорту Луанды, где подчас на полете в воздухе висел десяток самолетов. Все их, прежде чем посадить, постепенно снижали, переводя с эшелона на эшелон. Каждый самолет должен был подтвердить получение команды. В самые жаркие моменты счет шел на мгновения. В других ангольских городах в воздухе одновременно находились по одному, максимум по два самолета. Там общение шло на португальском, и можно было не напрягаться.

Приходилось вести радиобмен и на испанском. В некоторых провинциальных аэропортах авиадиспетчерами работали кубинские военные. Особенно запомнился веселый парень из аэропорта им. Юрия Гагарина в южном городе Намибе, который в колониальные времена назвался Мосамедеш. Заслышав советский самолет в эфире, он так ра-

достно вскрикивал и так яростно нажимал на «р», что его раскати-стое, едва ли не на целую мину-ту, «Аэр-р-р-р-р-р-р-рофлот» буквально взрывало наушники, и заставляло их нервно дребез-жать.

Удобные наушники с микро-фоном имелись только у одного переводчика, да и то «свои», кровные, которые он купил в Москве, когда был в отпуске. Мы, понятное дело, такую запасли-

водчика, требовалось много чего пройти. Мы прошли только через одну процедуру: у нас измерили давление и сказали: «Ребята, впе-ред!» Прежде чем допустить по-полнение до полетов, летчики усадили нас перед черными ящи-ками с записями переговоров, и так мы постепенно, далеко не сра-зу, через несколько недель, на-учились вычленять из эфирного хаоса то, что нужно. Первые по-леты совершались под присмот-

моей памяти, все же произошли. Товарищ из нашей институтской языковой группы, тоже бортпере-водчик, летел в Кабинду. Призем-ление прошло неудачно, и у само-лета сломалась стойка шасси. «Ан-12» развернуло прямо посре-ди полосы, но, к счастью, самолет не перевернулся и не загорелся. Экипаж эвакуировали другим бортом, а сломанный так и остал-ся стоять в Кабинде.

Второй случай произошел уже со мной, когда летели в Куиту. Городок расположен в самых что ни на есть «унитовских» местах, в гористом центре Анголы. Это был уже второй послеобеденный рейс. Подлетаем, и тут нам с зем-ли сообщают о надвигающейся грозе. Решайте, говорят, сами, что делать.

Садиться, как известно, гораз-до сложнее, чем взлетать. По то-му, как приземляется самолет, можно безошибочно судить о ма-стерстве летчика. Посадка в грозу - отдельная песня. В тот день до-петь ее до конца удалось только благодаря мастерству экипажа и удачному стечению обстоя-тельств.

Услышав в наушниках тре-вожные переговоры членов эки-пажа, я заглянул в дверь, которая вела в кабину пилотов. «Ан-12» заходил на взлетно-посадочную полосу, но прямо на нас, с другого ее конца, стремительно надвига-лись черная туча и стена густого дождя. В воде плескалась уже по-ловина бетонной дорожки, а дру-гая, ближняя, еще оставалась со-вершенно сухой. Командир, на всякий случай, ушел на второй круг. И тут выяснилось, что воз-вращаться в Луанду не менее опасно. Куиту плотно обложили грозовые облака.

Вокруг сгущались сумерки, сверкали молнии, и нам ничего не оставалось, как все же пойти на посадку. Приходилось спешить, и полосы «Ан-12» коснулся на за-метно большей, чем положено, скорости. Мимо пронеслось зда-ние аэровокзала, а мы катились и катились так же стремительно, как в самом начале. Вот уже поло-са должна закончиться, а самолет все никак не мог остановиться. И



**Автор (справа) на фоне «Ан-12» с кубинским авиадиспетчером, обладателем раскатистого «р-р-р», в аэропорту им. Юрия Гагарина в южном ангольском городе Намибе (бывший Мосамедеш).**

вость проявить не сумели. Кто же знал, что придется заниматься столь специфическим делом? Остальные общались в эфире с помощью ларингов, т.е. двух маленьких приборов, которые передавали твою речь, если их плотно приложить к голосовым связкам. К горлу ларинги крепились с помощью ошейника, что было неудобно.

При африканской влажности и жаре кожа сильно потела и раздражалась. При первой возможности мы расстегивали ошейник и отсоединяли ларинги. Они свободно болтались на груди, а когда предстояло выходить в эфир, просто подхватывали их и прижимали к горлу большим и указательным пальцами.

Теоретически, чтобы присту-пить к обязанностям бортпере-

ром других переводчиков, уже об-ретших необходимый опыт, и только потом, когда все «давали добро», ты летел один.

Как же это было жутко - впер-вые без дублера, готового всегда прийти на помощь, запрашивать разрешение на взлет и вести радиообмен при посадке, сознавая, что ты отвечаешь за человеческие жизни и болтающуюся в воздухе многотонную махину. К тому же все время пребывания в авиаот-ряде мы продолжали числиться при военной миссии, поэтому официально ни на каких самолетах якобы не летали.

За весь год никто из экипажей не погиб, никто не получил ранения. Мне говорили, что потом один экипаж разбился (самолет был сбит. - Прим. ред.), но это, кажется, единственный случай - больше, чем за десятилетие. Если бы он произошел с нами, вряд ли бы мы выжили. Парашют, конечно, у меня имелся, вот только пользоваться им я не умел и ни-когда не прыгал.

Два неприятных эпизода, на

только у самой кромки, едва не пробив ограждение из колючей проволоки, машина замерла.

В наушниках наступила тишина. Экипаж молчал. Никто не поднимался с кресел. После томительной паузы летчики, как бы нехотя, зашевелились, задвигались, затем вышли, разгерметизировали кабину, открыли люк. Снаружи, как из брандсбойта, хлестал ливень. Я заглянул вниз. Покрышки на шасси напоминали изорванные половые тряпки, а втулки колес сточились и из круглых стали квадратными. Потом нам рассказали, что когда мы тормозили, искры брызгали снопами.

Нас приютили в казарме кубинцы из местного военного гарнизона. Они сытно накормили рисом и курицей, поджаренной на оливковом масле, отвели в спальню. После стольких волнений спать сразу не хотелось. Мы сидели на первых «этажах» трехъярусных кроватей, вели дружескую беседу на *портуньоле* - смеси португальского и испанского. И тут - новое происшествие.

На территорию гарнизона примчались два взмыленных, едва живых от усталости кубинца. Оказалось, они пробежали по пересеченной местности два с лишним десятка километров, пока их не подобрала товарищи. Это были пилоты военного вертолета «Ми-25», который в тот день подбили повстанцы неподалеку от Андуду - родных мест лидера УНИТА Жонаса Савимби. Винтокрылая машина упала в болото, загорелась и взорвалась, но пилоты успели выскочить, выбраться из трясины и оторваться от погони. Мы смотрели на спасшихся с чувством искреннего восхищения. Такой, вот, выдался длинный, богатый на происшествия день...

Что же касается самого Жонаса Савимби, то он оказался человеком, маниакально рвавшимся к власти. Ничто другое его не интересовало. Уже будучи корреспондентом ИТАР-ТАСС в Замбии, я видел его и даже пообщался с ним в Лусаке в мае 1995 г. Туда он

приехал на встречу с президентом Анголы Жозе Эдуарду душ Сантушем, где заявил о приверженности Лусакским договоренностям, т.е. фактически договору о мирном урегулировании в Анголе. Правда, осенью 1994 г., когда подписывался Лусакский протокол, Савимби на церемонию не приехал, сославшись на то, что ему не удалось добраться до Замбии из-за обстрелов правительственных войск. Во всяком случае, так заявили в штабе УНИТА португальскому журналисту, который сумел при мне дозвониться туда по спутниковому телефону.

Протокол, устанавливавший, в т.ч., условия демобилизации вооруженных формирований УНИТА с последующим включением части бойцов в национальные вооруженные силы, от повстанцев подписал их генеральный секретарь Эужениу Манувакола.

Помню этого улыбчивого, общительного очкарика, щеголявшего в Лусаке в цветастом туникообразном нигерийском костюме-бубу. «А вот и марабу! Марабу пришел! Марабу!» - громко возвещал он, едва завидев журналистов. Тем самым генсек намекал на внешнее сходство с учеными знаатоками Корана, мусульманскими духовными наставниками, которых в Западной Африке называют именем, звучащим для европейца забавно и по-птичь. Увы, рука «учителя-марабу» оказалась несчастливой.

Пройдет совсем немного времени, и Савимби с легкостью откажется от Лусакского протокола, как до этого отказался от итогов проигранных им в 1992 г. многопартийных выборов. Он не станет распускать повстанческие формирования и возобновит боевые действия.

В разговоре Савимби свободно переходил с английского на португальский и обратно, красно-



**Жонас Савимби в мае 1995 г. в Лусаке. Судя по взгляду, лидер группировки УНИТА ничуть не заблуждается насчет истинного отношения к нему фотографа.**

речиво доказывая свой миролюбивый нрав. Но оживлялся исключительно тогда, когда речь заходила о власти. Стоило спросить его о чем-то еще, и глаза мгновенно потухали. Он хотел быть человеком «номер один» в Анголе, ничто другое его не устраивало. Ради власти лидер УНИТА с готовностью шел на любые испытания. Например, целый год скитался по малярийным джунглям.

Савимби был не прочь бесконечно продолжать войну, начавшуюся еще в 60-е гг. На свою, и тем более на чужие жизни, а в длительном конфликте погибли сотни тысяч ангольцев, ему было наплевать. Показательно, что когда в апреле 2002 г. вооруженными силами Анголы удалось окружить и уничтожить Савимби, война сразу же прекратилась, а УНИТА быстро преобразовалась в мирную политическую партию. К тому времени уже никто, за исключением самого вояды-маньяка, воевать не хотел...

Но вернемся к нашему происшествию в городе Куито. На сле-



**На крыше старинного португальского форта, на фоне центра Луанды.**

дующее утро после грозы и неудачного приземления прилетел другой «Ан-12» с огромным домкратом, который подцепил наш самолет под плоскости, или, как скажут люди, непричастные к летному делу, - под крылья, и приподнял машину над землей. Мы на другом самолете вернулись в Луанду. Наш же «Ан» благополучно починили, он своим ходом долетел до Луанды и потом работал до конца отведенного срока.

Случались и другие опасные переделки. Скажем, пару раз нас обстреливали из автоматов в тот момент, когда мы приземлялись. Впрочем, это сейчас звучит грозно, а тогда на подобные мелочи я внимания почти не обращал. Ну, подумаешь, пара дырок в фюзеляже... В воздухе ничего не слышно и не видно. Дырки замечаешь только после приземления, когда ясно, что ничего страшного не случилось, а пугаться уже поздно и глупо. Ангола тогда буквально ломилась от бесхозного оружия. Пистолет Макарова можно было купить за бутылку водки. Помню, как ходили вдоль взлетно-посадочной полосы аэродрома в Сауримо и собирали патроны, валявшиеся в пыли, а потом отдавали их ангольским военным. Собирали просто так, от нечего делать, коротая время до взлета.

Оружия у нас на борту не было, и патроны тоже были не нуж-

ны - мы же гражданская авиация! «Аэрофлот», так сказать. Правда, у каждого «Ана» сзади имелась кабинка стрелка-радиста, да и сам он непременно входил в экипаж. Куда ж его девать, раз по штату положено? Но пулемет в кабине отсутствовал. Реально стрелку делать было нечего. В полетах он, как правило, сидел в своем хвосте и читал книжки, а на земле помогал кантовать, т.е. закреплять груз, чтобы хоть чем-то заняться и принести хоть какую-то пользу.

Один из стрелков-радиостов оказался отменным резчиком по дереву и коротал перелеты, ловко орудуя ножом, пилками и шкурками. Он быстро перенял манеру, в которой создают деревянные фигурки умельцы из ангольской народности *чокве*, и вскоре от заказов не стало отбоя.

Все пилоты хотели увезти домой его умело стилизованные, «типично африканские» произведения из черного дерева, предпочитая их аляповатым местным изделиям народного промысла. Их выставляли для белых иностранцев на пути к луандийским пляжам, куда летный состав вывозили по выходным купаться и загорать. Пляжи располагались вдоль длинной косы, или, как ее называли ангольцы, - «илья» /остров/. С нее превосходно смотрелась впечатляющая набережная с рядами высотных домов и изящных старинных португальских построек - визитная карточка ангольской столицы.

...С тех пор прошло без малого три десятилетия. Анголу по-

прежнему возглавляет президент Жозе Эдуарду душ Сантуш. Бесспорно правящая партия МПЛА сохранила власть несмотря ни на что, даже после того, как мы ушли из этой страны и фактически бросили своих союзников и друзей на произвол судьбы.

МПЛА сумела победить в гражданской войне и в ходе трех многопартийных выборов, состоявшихся в 1992, 2008 и в 2012 гг.

Анголу я никогда не забуду. Потом были другие зарубежные поездки, множество новых интересных встреч. Но до сих пор я стараюсь следить за событиями в этой стране и переживаю за ее судьбу.

\* \* \*

*После окончания института Андрей Поляков поступил в ИТАР-ТАСС. Он работал корреспондентом старейшего российского информационного агентства в Мозамбике, Замбии, Кении, Португалии. Публиковался во многих газетах и журналах, дважды признавался лучшим автором года еженедельником ИТАР-ТАСС «Эхо планеты».*

**Завершая публикацию воспоминаний советских военных переводчиков, редакция выражает признательность Владимиру Федорову. Именно ему, выпускнику ИВЯ при МГУ, историку-африканисту, знатоку суахили (работал редактором в Бюро АПН в Танзании в начале 1980 гг.) принадлежит идея опубликовать подборку рассказов очевидцев драматичных событий, уже ставших историей.**

**Его энергия, настойчивость, умение организовать и тактично провести интервью позволили нашему журналу осветить некоторые детали советской внешнеполитической деятельности, что, как мы надеемся, будет с интересом воспринято читателями.**

*Фото автора*