

Российские авиационные специалисты в Африке (свидетельства очевидца)

© Уланова Н.С.^a, 2021

^a Институт Африки РАН, Москва, Россия
ORCID ID: 0000-0001-9624-4541
Researcher ID: AAB-1405-2021
natalya.ulanova@gmail.com

Резюме. В последнее десятилетие XX века в страны Африки массово экспортировалась авиационная техника советского производства. Для ее эксплуатации и обслуживания были привлечены сотни высококвалифицированных авиационных специалистов со всего постсоветского пространства. Новые для многих из них рыночные отношения, агрессивный характер ведения бизнеса со стороны контрагентов, а также сложная военно-политическая ситуация в некоторых странах континента привели к формированию определенного типа деловых и личностных взаимоотношений.

За 30 лет работы в особых экономических и социокультурных условиях был накоплен огромный опыт и сформировались определенные деловые ожидания, которые находят свое отражение в современных реалиях. Тем не менее, этот аспект присутствия России в Африке остается одним из самых малоизученных. Работа с нарративами участников тех событий - пилотов, авиационных инженеров, переводчиков - все еще остается единственным методом, позволяющим узнать больше о специфике африканского авиационного рынка, до сих пор имеющего значительный теневой сегмент.

В работе представлены нарративы российского авиационного инженера, более 10 лет проработавшего в составе летных экипажей в разных странах Африки. Приведенные воспоминания касаются первой организованной поездки в ЮАР и Мозамбик в 1992 г. и более позднего периода частной контрактной работы в Анголе и Руанде. Воспоминания интересны, в первую очередь, тем, что позволяют проследить становление психологических и этнокультурных аспектов деловых и личных контактов, как с нанимающей стороной и местными жителями, так и внутри рабочего коллектива.

Ключевые слова: Россия в Африке, иностранные специалисты в Африке, гражданская авиация, нарратив, ЮАР, Мозамбик, Ангола, Руанда

Благодарности: Автор выражает глубокую признательность Минюшкину Н.П. за участие в исследовании и Пономареву И.В. - за помощь в работе над статьей.

Для цитирования: Уланова Н.С. Российские авиационные специалисты в Африке (свидетельства очевидца). *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 69-76. DOI: 10.31857/S032150750013880-0

Russian aircrews in Africa (eyewitness narrative accounts)

© Ulanova N.S.^a, 2021

^a Institute for African Studies, Russian
Academy of Sciences, Moscow, Russia
ORCID ID: 0000-0001-9624-4541
Researcher ID: AAB-1405-2021
natalya.ulanova@gmail.com

Abstract. The last decade of the 20th century saw another boom in the supply of Soviet-made civil aircraft to the countries of Africa. Hundreds of highly qualified aviation specialists from all post-Soviet states were involved in its operation and maintenance. Market relations, new for many of them, the aggressive way of doing business on the part of entrepreneurs, as well as the complicated military and political situation in some regions, have led to the formation of a certain type of business and personal relationships. Lessons learned over the thirty years of work in special economic and socio-cultural conditions are still actual.

Nevertheless, this aspect of Russia-Africa relations remains one of the least studied. Analysis of the narratives of the eyewitnesses - pilots, flight engineers, translators - is still the only way to know more about some hallmarks of the African aviation market, which still has a significant shadow segment.

For this study the narratives of a Russian flight engineer who has worked as a flight crew member in various African countries for more than ten years were collected. The recollections presented relate to the first organized trip to South Africa and Mozambique in 1992, and to the later period of private contract work in Angola and Rwanda, and are interesting because they trace the formation of psychological and ethnocultural aspects of business and personal contacts with the employers, local residents and co-workers.

Keywords: Russia in Africa, foreign employees in Africa, civil aviation, narrative, South Africa, Mozambique, Angola, Rwanda

For citation: Natalya S. Ulanova. Russian aircrews in Africa (eyewitness narrative accounts). *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. № 7. Pp. 69-76. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750013880-0

ВВЕДЕНИЕ И ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

На 90-е годы XX столетия приходится очередной экспортный бум авиационной техники советского производства в страны Африки. Официальная статистика об объемах поставок до сих пор не обнародована, но свидетельства очевидцев говорят о сотнях самолетов, использующихся в гражданских и военных целях. Обслуживая технику, на континенте работали и продолжают работать авиационные специалисты со всего постсоветского пространства.

Ни для кого не секрет, что африканский авиационный рынок имеет существенный теневой сегмент, а работа пилотов и обслуживающего персонала связана с определенным риском. Первые организованные выезды быстро сменились частными легальными и полулегальными контрактами с бесчисленными фирмами, предлагавшими работу по сопровождению как пассажирских, так и транспортных перевозок.

Поиск и вербовка новых специалистов перешла в сферу личных связей, а позже специализированных интернет-форумов. Предлагаемые оклады оказывались существенно выше существовавших на постсоветском рынке, и еще более возрастали, когда речь заходила о перевозках в интересах многочисленных воюющих сторон. Но все равно они оказывались ниже аналогичных расценок для специалистов из экономически развитых стран, часто не соглашавшихся работать с нарушениями техники безопасности или за оклад меньший, определявшийся национальными профсоюзными организациями¹.

Нанимающая сторона зачастую прямо отказывалась от каких бы то ни было гарантий безопасности или просто не могла выполнить их в отношении иностранных специалистов. Авиационный парк быстро устаревал: фирмы-владельцы и арендаторы не могли обеспечить регулярные проверки и регламенты использования самолетов, предпочитая скрывать факты несчастных случаев, потерь техники и персонала. В поле зрения широкой общественности попадали только крупные авиационные катастрофы, о которых трудно было умолчать. Поэтому число погибших и пострадавших в эти годы в Африке российских авиационных специалистов до сих пор не выяснено, как нет и никаких научных исследований этого вопроса, не смотря на то, что такая практика до сих пор остается актуальной.

Ранее вопросы трудовой миграции высококвалифицированных специалистов в постсоветский период изучались, в основном, на примере «утечки» научных кадров [1; 2]. А исследования проблем миграции на Африканском континенте, в первую очередь, касаются эмиграции самих африканцев (см., напр.: [3]).

Тема работы по контрактам российских высококвалифицированных специалистов технического профиля в африканских странах не менее интересна. Благодаря советскому наследию отечественная авиационная техника и летные специалисты оказались высококонкурентными в целом ряде мировых регионов, и в первую очередь, в Африке. Только в последние годы появилась надежда на то, что эта важнейшая отрасль выйдет из тени и появятся стабильные компании-операторы, обеспечивающие техническую исправность авиационного парка и предоставляющие гарантии материальной и физической безопасности персоналу.

В этой связи более чем 30-летний опыт сотен российских специалистов, работавших в сложных экономических и политических условиях, является уникальным свидетельством исторических, культурных и экономических аспектов становления современных российско-африканских отношений в этой сфере бизнеса.

ВЫБОР МЕТОДА ИССЛЕДОВАНИЯ

Единственным источником информации остаются интервью и нарративы участников тех событий - пилотов, авиационных инженеров, переводчиков. Многие из них оказались в Африке в силу непростых жизненных обстоятельств и зачастую не могли себе представить, в какие сложные материальные, психологические и этноконфессиональные отношения они могут попасть в новой для себя экономической и культурной ситуации. Некоторые такие свидетельства можно найти в открытых источниках, но в основном - это разрозненные интервью или авторские интернет-заметки, носящие публицистический характер (см., напр.: [4; 5]).

Представляемая работа призвана привлечь внимание к этой теме и является, по сути, первой попыткой работы с нарративами участников тех событий. Такой подход актуален в работе с определенной тематикой и уже использовался в изложении некоторых страниц современной африканской истории (см., в частности: [6; 7; 13]).

Использование нарративов в данном случае не ставит своей задачей сбор объективных фактологических данных, а более ценен тем, что позволяет отразить осознанный субъективный опыт. Через призму нарратива о пережитом возможно получить информацию как о конкретных ситуациях и явлениях, свиде-

¹ На африканцев работают до тысячи российских пилотов. <https://versia.ru/na-afrikancev-rabotayut-do-tysyachi-rossijskix-pilotov> (accessed 14.02.2021)

телем которых выступает рассказчик, так и о его собственных психологических особенностях, как самобытного представителя определенной культуры [8; 9].

ОПИСАНИЕ ИСТОЧНИКА ДАННЫХ

В статье представлены воспоминания авиационного инженера-механика Николая Петровича Минюшкина², в 1992-2006 гг. работавшего в составе летных экипажей в ЮАР, Мозамбике, Руанде, Республике Конго, ДР Конго, Ливии, Анголе, Судане, Бенине и ОАЭ.

Респондент с теплом вспоминает о своем опыте работе в Африке, восхищается природой и людьми, со многими из которых ему удалось пообщаться без переводчика: по-русски или на французском, которым он немного владеет. Вспоминая эти контакты, он говорит о взаимопонимании и чувстве единства с африканцами³. Отмечает некоторые поразившие его традиции и обычаи, особенно выделяя песенную культуру. Его воспоминания включают в себя довольно обширный спектр производственных и бытовых рассказов и отличаются присущим респонденту психологизмом и чувством юмора.

Чтобы проследить зарождение и развитие практики работы летных специалистов, были отобраны несколько нарративов, касающихся периода первой групповой рабочей поездки в ЮАР и Мозамбик в 1992 г., а также более поздние свидетельства опыта частной контрактной работы в Анголе и Руанде в середине 1990-х гг. Порядок воспоминаний выстроен таким образом, чтобы дать диахронное и многоплановое представление о разных аспектах межкультурных и межличностных контактов.

Воспоминания были записаны с согласия респондента в формате аудиозаписи в ходе неструктурированного нарративного интервью [10], а затем транскрибированы. Материал представлен в прямой речи с незначительными стилистическими правками и комментариями для того, чтобы максимально точно отразить суждения респондента и дать читателям возможность соприкоснуться с живым опытом.

СВИДЕТЕЛЬСТВА ОЧЕВИДЦА

«Куда нам было деваться?»: российские авиаторы возвращаются в Африку. Мы работали в Калуге в аэропорту. При министерстве авиационной промышленности была транспортная организация, которая координировала работу летных подразделений авиационных заводов. На нашем Калужском моторостроительном заводе была транспортная эскадрилья тяжёлых самолётов. Летали мы по всему Советскому Союзу. А потом стали никому не нужны. Работу завода сильно сократили, и самолёты продали за границу. А на наших самолетах никто кроме нас работать не может. Куда нам было деваться?

В первый вылет мы ещё числились на заводе. Нам даже страховки дали и сшили костюмы: шорты и рубашки песчаного цвета. Мы полетели в Мозамбик по договору, а потом ездили уже исключительно по личной инициативе. Например, экипаж отработал срок и собирается домой. Кого на замену? Да давай, вот, «Ваське» позвоним. Приезжай меня менять!

Собираясь в первую поездку, летом 1992 года мы поехали в бывший калужский Облисполком. Мол, мы полетим по линии ООН работать в Африку⁴, нам нужно, чтобы нас, так сказать, благословили. Они проверили по своим каналам, и мы вылетели без проблем. Конечно, взяли с собой очень много запчастей. Тогда у нас их было достаточно, снабжение было нормальное; всё, что мы заявляли, нам давали. Набрали два контейнера с собой, а также 4 бочки масла в расчёте на замены и на всякий случай одну бочку спирта, которая полностью разошлась. Зато никто из нас не болел малярией.

«Русские с красными флагами»: первый культурный контакт в ЮАР Мы прилетели в город Мабата - это Северный Бантустан⁵. Город очень небольшой, меньше Калуги. Крупных пассажирских рейсов не было, но небольшие самолёты летали. Мы прилетели на двух АН-32 и нас поставили напротив здания аэровокзала. И вот заходит на посадку борт, а места на перроне мало, и местный инженер покати́л наш первый са-

² Минюшкин Н.П. (р. 1951 г.) в 1974 г. окончил Казанский авиационный университет по специальности «инженер-механик», с 1976 г. работал на Калужском моторостроительном заводе. Личные данные указываются с согласия респондента (прим. авт.).

³ «Братское» отношение к представителям африканских стран в свое время было широко распространено вследствие советской идеологической политики, а позже могло проявляться уже как специфическая особенность русского культурного кода. Однако в этом случае речь идет о личном отношении респондента, сложившемся не сразу, а за годы работы в Африке (прим. авт.).

⁴ Возможно, речь идет о поддержке масштабной гуманитарной миссии ООН, начавшейся осенью 1992 г. (см.: [11]).

⁵ Речь идет о городе Ммабато - в 1977-1994 гг. столице бантустана Бопутатсвана - одной из 10 территорий в составе ЮАР, использовавшихся в качестве резерваций для коренного черного населения в рамках политики апартеида. Здесь проживает часть территориально разделенной между ЮАР и современной Намибией народности *тсвана*. Бессменным президентом этого полунезависимого образования был Лукас Мангопе, известный своими капиталистическими предпочтениями и негативным отношением к марксизму (прим. авт.).

молет к взлётной полосе - хотел там развернуть. А так делать в таких случаях не положено. Тем более что на тренировку прилетел большой Боинг-747. Водитель решил нас тогда по грунту развернуть, а не на беге. Самолёт и провалился. А тащить трактором самолёт за переднюю ногу очень опасно.

Экипаж второго самолёта видит, что мы там застряли. Они запустили движки и сами встали на площадку. Там рядом был спортивный клуб и парашютисты⁶. Молодые девушки и парни - вышли и стоят, рот разинув. У АН-32 движки сверху, да еще с красными флагами на фюзеляже. Наши лётчики предлагают девушкам зайти в самолёт, посмотреть.

А мы там застряли. Стали запускать движки, а пока мы стояли, сели аккумуляторы. Я скорее в машину и ко второму самолёту: давайте аккумуляторы срочно! А там девушки внутрь зашли, и инженер сидит на лавочке, подшучивает, что аккумуляторы не даст, вдруг его командир чего скажет. Я на него наседаю, мол, дай мне срочно аккумуляторы.

За этой сценой наблюдают со стороны парни - парашютисты. Они видят, что девушек пустили в самолёт, но тут подлетаю я и начинаю на этого техника орать за то, якобы, что он девушек пустил. Тут один парень из толпы выскакивает и с криком и кулаками летит на меня в полную атаку. Техник скорее мне отвертку дал, я аккумуляторы снял, мы запустили двигатели и встали на стоянку.

А переводчик на следующий день мне сказал, что парни те, парашютисты, стояли и разговаривали между собой вот о чем: «Как так?! Мы же все служили в армии. Нам всем говорили: "Убей кубинца!", "Убей русского!", "Убей коммуниста!". А тут они прилетели в ЮАР с красными флагами и ещё орут на наших девушек!»⁷.

Как хорошо, что тот техник быстро сообразил и отдал мне отвертку. А то бы драка была...

«Мы, что, плохо работали?»: забастовка в Мозамбике. В ЮАР мы прожили две недели: пока решался вопрос, куда нас направить. И направляют нас в Мозамбик, в Бейру⁸. А перед тем как вылететь, нам вперёд дают два оклада. Мы еще и не приступали к работе, первый раз прилетели, а к нам так хорошо отнеслись. На радостях мы резко вступили в работу: по 5-6 вылетов на каждый самолёт в день. Полёты короткие, дозаправка небольшая, но чехарда жуткая. Два месяца отработали, третий месяц отработали, а зарплаты нет. Четвёртый месяц работаем, зарплаты нет. Ну, тут мы встали на уши - надо забастовку устраивать. А как это сделать?

И тут происходит случай. Местный главный инженер городка, где мы жили, учился в Ленинграде. Он был очень доволен, что русские прилетели, и был с нами очень общителен. У него была жена русская, и девятилетний сын. И вот они по дороге в ЮАР попали в страшную автокатастрофу. У инженера тяжёлое ранение живота, но он остался жив. А жена и сын насмерть. Ему сделали операцию, а их тела отправили в Бейру хоронить.

Привезли их в госпиталь, где уже много лет русские работают. Оттуда к нам пришла женщина и говорит: «Ребята, помогите нам. Местные хотят похоронить ребёнка по своим законам. А мы не хотим. Мы считаем, что он русский. Раз мама русская, значит, русский».

А нам как раз и нужен предлог, чтобы бросить работу. Сделали один рейс, сели в машину и - в госпиталь. Нас попросили сопроводить прощание и перевозку. Русские женщины договорились с индийцами и устроили сожжение, и одну из урн с прахом потом отправили в Ленинград. На церемонии было очень много людей - и русских, и африканцев. А после в нашем городке устроили поминки. Встала мать инженера и сказала так: «Да, мы хотели похоронить внука по нашим законам. Но если вы считаете, что он русский, значит, хороните по-русски. Мы не против».

Всего мы не работали около недели, и прилетает к нам из ЮАР представитель компании⁹ и начинает за нас водить. Меня экипаж послал на переговоры. Он должен был отдать общую зарплату - порядка 80 тысяч долларов на два экипажа, а он начинает меня травить. Говорю ему через переводчика, что если будут деньги - мы будем работать. Спрашиваю, мы что, плохо работали?.. А тот ведет политику, что он тут главный, что он как скажет, так мы и будем делать. А ведь мы изначально договор на три месяца подписали, и это они просят нас продлить.

⁶ Возможно, речь идет о тренировочной базе ВВС Бопутатсваны, которая находилась в аэропорту Ммбатю. <https://www.greenleft.org.au/content/mandela-lesson-they-will-never-forget> (assessed 10.02.2021)

⁷ Начиная с середины 1970-х гг., ЮАР при поддержке США, которые стремились укрепить свои позиции в регионе АЮС, вступила в противодействие и прямую военную конфронтацию с режимами, поддерживаемыми странами социалистического блока, включая СССР и Республику Куба, направлявшими в регион военную помощь (см.: [12]).

⁸ Бейра - крупный город и порт в Мозамбике на берегу Индийского океана. С конца 70-х гг. он в значительной степени оказался в сфере влияния СССР, в т.ч. из-за расположенного тут аэропорта, ставшего одним из опорных пунктов подготовки летных специалистов (см.: Наши в Африке. http://www.bvvaul.ru/content/history/foto_one_page/fotorasskaz/rassksz_mozambik.php (accessed 14.02.2021))

⁹ По словам респондента, по приезду в Африку работу экипажей курировала американская компания, а данным контактным лицом выступал белый иностранец - скорее всего, гражданин США.

К этому времени мы уже работали пятый месяц, и мы для них были очень выгодны. Контракты были составлены так, что нам платили копейки за налёт, а они получали за перевезённый груз. Мы совсем не понимали всех этих платежей, и не втягивались в эти сложности.

И вот веду я переговоры через переводчика, а представитель этот на меня давит: обещает заплатить, но потом. Я был доведен до крайности. Денег он так и не отдал, а на утро улетал из Бейры в ЮАР, и мы приехали его провожать. Сели напротив, сидим и молчим. А ему на посадку. Наконец, он достаёт пачку денег, мне чуть не швыряет и уходит.

Сели мы дома деньги по ведомости распределять. Все деньги в пачке были точно посчитаны. Не хватало самой мелочи. Но деньги тот отдал грязные, как с рынка: где-то проколотые, где-то подписные, которые годами там ходят. Где-то ведь специально насобирали...

И тут же нам из ЮАР звонит российский государственный служащий, который нас курировал, и говорит, ведомость срочно составить и ему передать. Значит, тоже в курсе был. А ведь он там деньгами крутил жуткими. Приезжал он к нам однажды и говорил: «Ребята, вы у меня не золотые, вы у меня бриллиантовые!»¹⁰.

«Вы обидели самого уважаемого человека в Анголе»: тюрьма в Луанде. В середине 90-х я работал уже в Анголе¹¹ на АН-12. У нас в экипаже пилотами были два командира. Один - бывший лётчик-испытатель. Мне показался он человеком очень положительным. А второй - наш калужский инструктор, допуска к полетам на АН-12 у него не было, и первый командир его вводил. И был он очень неуравновешенный. Вроде себя и держит, вроде и опытный, но вот что с ним вышло.

Мы работали на ангольскую авиакомпанию. У нас были менеджеры. Они находили нам контракты, а мы их выполняли. И вот заказали нам полёт по линии Министерства обороны Анголы. Они загрузили самолёт очень немного, в основном продуктами питания, и полетели. В тот раз я с ними не летал. Обратно тоже было очень мало груза: взяли только нескольких военных. Помимо прочих, летели с ними главный бухгалтер этой ангольской компании и переводчик.

Главный бухгалтер видит, что самолёт обратно летит пустой и берёт 12 пассажиров. Цена билета по 100 долларов с каждого. А наши пилоты - я уж не знаю, кто из них - решили: «Раз вы берёте пассажиров, то мы тоже возьмём своих пассажиров». И экипаж взял ещё несколько человек. И сидели они там, как селёдки в бочке, вместе с этими военными. А деньги со всех пассажиров забрал себе главный бухгалтер, он же арендатор самолёта. Наш калужский второй пилот стал требовать с него деньги за своих пассажиров. А бухгалтер отвечает, что деньги получит тот, кто заказал рейс, то есть кто-то из военных. Наш второй пилот подсакивает к одному из военных и хватает его за шиворот. Естественно, он понятия не имел, что там у него за ромбики на погонах. Военный спокойно говорит главбуху, отдать деньги. Тот отдаёт. Самолёт прилетает, мы его встречаем.

И тут начинается спектакль. Оказалось, что этот военный был чуть ли не замминистра обороны Анголы - что-то вроде командующего местного ВДВ. Его встречают две машины. В сторонке стоит полицейская машина аэропорта. Генерал даёт команду полицейским арестовать командира самолета. Они тут же окружили нашего первого пилота, а не второго, который военного обидел. А я в самолёте как раз в двери стою. Он кричит мне: «Выручай!» А как выручать? Они его уже повели.

Я делаю наивный вид, влетаю в этот круг и начинаю разводить руками: «Что случилось? Что произошло?». Подходит переводчик, и они мне говорят, что экипаж обидел самого уважаемого человека в Анголе. Я отвечаю, что это дипломатический вопрос, что его надо спокойно решать. Пока мы этот разговор вели, первый пилот и сбежал в самолет.

А генерал стоит в стороне и видит, что происходит. Он на них как рывкнул, они меня бросили и за командиром побежали. А тот уже был на трапе в самолёт. Наши его - за руки, а они его - за ноги. Даже ботинки с него сорвали. Но наши его в самолет все-таки затащили. Генерал махнул рукой, сел в машину и уехал. Мы все забежали на борт, а полицейские сели вокруг самолета - окружили.

Сидим мы в самолете час, сидим два. Выходить нельзя. Они вооружены. Жарища. Открыли форточки, дверь. Подъезжают красные береты - генерал прислал своих ребят. Тогда полицейские уехали, а эти «краснобереточники» взяли нас в кольцо. К двери подходят, присматриваются. Я говорю, надо дверь закрывать, а то сейчас прыгнет кто к нам, мы начнем его выталкивать, а это уже нападение - перестреляют нас всех. Закружили дверь. Сидим.

¹⁰ После окончания срока оплаченных работ экипажи вернулись домой и больше не имели контрактов с этой фирмой (прим. авт.).

¹¹ С 1975 по 2002 гг. Ангола была охвачена гражданской войной между тремя основными соперничающими группировками. Это определило значительный авторитет военных в стране. На описываемый период пришелся завершающий этап войны, на котором масштабные боевые столкновения сменились ожесточенным разделом сфер власти между сторонами. Для этого времени характерны частые кадровые перестановки, и восстановить личности упоминаемых высокопоставленных военных в рамках данного исследования не представляется возможным (прим. авт.).

Прилетает самолет АН-26. Радист по радиации им передает, что нас тут арестовали. Они подруливают к нам поближе, становятся рядом. Выходит один из пилотов и идет в нашу сторону, но и его остановили. Пилот крикнул ему в форточку, чтобы он передал нашим менеджерам, что нас арестовали.

Наконец, идет по аэродрому к нашему самолету представитель русского торгпредства, и как начал за сто метров орать на нас. «Сколько можно вам говорить, чтобы вы денег не брали! Выходите из самолета!». Мы вышли. Подъезжает машина, в ней человек шесть красных беретов, посадили нас и повезли в участок через аэропорт.

А там по дороге склады и служебная проходная. И вот старший офицер говорит мне на португальском, что, дескать, вы наделали, люди вы или не люди, как так можно себя вести?! А я ему говорю: «Ладно, уж. Всё нормально». Я не знаю португальского, но слово «нормально», все понимают. И тут мимо складов бежит какой-то местный. Явно залез что-то своровать. Я офицеру говорю, вон, мол, кого надо ловить. И тут два солдата прыгают из машины и за ним. Тот пытался убежать, а солдаты догнали его и на наших глазах сапогами его так забили, что он уже и не встал. До сих пор думаю, что парню досталось ни за что. В ситуации, в которую мы попали, вина была наша, и на месте этого парня мог бы оказаться и я.

Нас отвезли в участок, а оттуда в тюрьму. Тюрьма - это закрытая территория, а на ней боксы - гаражи с одним входом. Внутри бетонные кровати и ничего больше. Три этих бокса были полностью забиты людьми. А нам дали четвертый бокс. Там только двое до нас сидело. Просидели мы там трое суток, а на четвертые поехали к главному прокурору Анголы. Переводчики с торгпредством работали и вышли на него. В итоге на все деньги за тот рейс были закуплены для прокурора среди прочего ящик виски и ящик водки. И тот нас отпустил. Идите, мол, вы мне не нужны.

Нам ничего не оставалось, как улететь домой, так как, скорее всего, с нами больше бы не имели дела. Самолет, на котором мы работали, был арендован в Домодедово, туда мы и вернулись. И получилось, что я как был в летней обуви и одет легко, так и оказался в Москве зимой.

«Посылали, но не наши»: трагические случаи в Руанде. Мы никогда сознательно не участвовали в перевозках оружия. Было среди нас такое правило, и мы его придерживались. Но были неприятные ситуации, с этим связанные. В основном, во время поездки в Руанду¹² в середине 90-х годов. Однажды наш самолет с вечера уже был загружен обычным грузом, а утром приходим - замок сломан, груз вынесен, и самолет наполовину загружен ящиками защитного цвета. Не могу сказать, что там было, но в той ситуации нам пришлось совершить рейс. Иначе мы могли потерять работу или попасть в тюрьму. Такие случаи уже были с другими экипажами, и мы все про них знали.

В той же поездке в Кигали¹³ работал с нами на одном аэродроме экипаж на Л-410 из Алма-Аты. Дома работы у них не стало, как и у нас, и они прилетели в Африку. Летали они на этом маленьком самолете, в основном, по грунтовым аэродромам. Что они возили и куда они летали - не могу сказать, это обсуждать у нас было не принято. С их инженерами я жил в соседних комнатах, и у нас были очень хорошие отношения.

Однажды, вернувшись, они рассказали вот что. Садись они на грунтовой аэродром, выкатились с полосы и перевернулись вверх дном. У всех ушибы, но они легко выбрались. А командир стеклом разрезало руку, и он остался в кабине. Казалось, что рана не страшная, и все бросились его вытаскивать. Но местные африканцы схватили их, не дали им физической возможности его спасти и сами не оказали ему помощи. Командир выбраться сам не смог, истек кровью и умер. И никаких разговоров. Молчок. И все это из-за того, что могут пойти претензии, суды, возникнут вопросы, а кто тебя туда посылал, что ты там делал...

У меня сложилось впечатление, что существовал некий устный договор, что если происходит какой-то несчастный случай или травма, то ни в коем случае нельзя отпускать пострадавшего на родину.

Тогда же и там же был еще один эпизод. Жил с нами один русский экипаж самолета АН-8. И они работали только на войну. Что они возили, куда они летали, мы не знали и никогда не интересовались. Они прилетают вечером, их привозит машина, они идут в свою комнату, ложатся спать, утром за ними снова приезжает машина. За ночь самолёт у них заправлен, загружен. Какой там летный регламент? Там уже никому до этого дела не было. Этот самолёт работал уже «на убой»¹⁴.

¹² На протяжении всего последнего десятилетия прошлого века Руанда была ареной непрекращавшихся волнений и sporadических ожесточенных боевых действий, быстро перекинувшихся на приграничные территории соседних стран, что стало одной из предпосылок развития крупного военного конфликта, известного как Вторая конголезская война (1998-2002) (прим. авт.).

¹³ Столица Руанды.

¹⁴ Имеется в виду техническое состояние самолета. По словам респондента, многие самолеты поставлялись в Африку уже с истекающими показателями назначенного ресурса, т.е. их эксплуатация должна была быть довольно скоро прекращена независимо от их состояния. Но усилиями летных инженеров они работали в два и более раз дольше.

Так и вышло. Однажды экипаж улетел и не прилетел. Мы стали спрашивать, что случилось, посылали ли другой самолёт на поиски? «Да, посылали, но не нашли». «А что случилось?». «Птица попала». «Как птица попала? С железным клювом что ли?».

Никто ничего не говорил, но все было понятно без слов. Мы вечером собрались, сели, помянули. Так для нас закончилась их история.

ОБСУЖДЕНИЕ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В представленных свидетельствах наглядно раскрываются те изменения, которые произошли в ходе становления специфики работы российских летных специалистов в странах Африки.

В начале 90-х годов XX в. новые для многих из них рыночные отношения в условиях агрессивного характера ведения бизнеса со стороны местных и приезжих контрагентов, а позже масштабные военные действия, охватившие некоторые страны континента, привели к формированию определенного типа деловых и личностных взаимоотношений.

Первые прибывшие советские специалисты были в какой-то степени лишены иммунитета к условиям «дикого» рынка, порой проявляя кажущуюся сейчас наивность. Довольно быстро ожидания равноправных и партнерских отношений столкнулись с определенными реалиями, и поначалу сменились недоверием и непониманием. Военно-политическая обстановка и непростые условия труда способствовали еще более сложному положению авиаспециалистов, работавших в странах Африки южнее Сахары.

Среди главных личностных качеств тех, кто смог работать в таких условиях и гарантировать себе устойчивый заработок и относительную безопасность, на первый план вышли умение отстаивать свои права и улаживать конфликты своими силами, взаимовыручка и ориентация на работу в слаженной команде, адекватная неконфликтность, способность договариваться и решать сложные ситуации путем переговоров, осторожность и осознание опасности своего положения. Одновременно с этим менялось отношение к нанимающим работодателям, во многом обесценивался авторитет курирующих органов и местных властей, стал преобладать упор на собственные силы и проверенные личные контакты.

Работа в отрыве от родины и столкновение с опасностью способствовала закреплению особого самосознания, включающего идентификацию себя как члена определенной общности, и формировала отношение к окружающей альтернативной социокультурной реальности. Это проявлялось как на деловом уровне, так и в сфере личностных и бытовых контактов с особенностями проявления африканского культурного кода, что заметно на примерах разрешения сложных вопросов этнонациональных взаимоотношений обеих сторон.

Именно гармоничное соотношение между личным интересом и уважительным отношением к особенностям сложной и многосторонней африканской реальности способствовало развитию стабильных деловых отношений. Такая многолетняя практика, несомненно, оказала влияние на формирование определенных деловых ожиданий в рамках заданной сферы деловых взаимоотношений.

Освещение уникального, но малоизученного опыта работы отечественных авиационных специалистов в Африке должно внести свой вклад в развитие продуктивных российско-африканских отношений как в сфере авиационного партнерства, так и в других областях деловых и культурных контактов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Интеллектуальная миграция в современном мире. Под ред. Лебедевой М.М. М., МГИМО-Университет, 2014, 253 с.
2. Кокшаров В.А., Агарков Г.А. Международная научная миграция: прогресс или угроза научно-технической безопасности России. *Экономика региона*. 2018, № 1, С. 243-252.
3. Абрамова И.О. Африканская миграция: опыт системного анализа. М.: Институт Африки РАН, 2009, 354 с.
4. Осмоловский А. В Африке мы получали по 2000 долларов. <https://www.aviaport.ru/digest/2008/07/28/153973.html> (accessed 14.02.2021)
5. Фугин В. Как русский одноногий летчик покорил. Африку <https://www.ridus.ru/news/249354> (accessed 14.02.2021)
6. В Египте и на Занзибаре (1960-1966 гг.). Мемуары советских военных переводчиков. М.: Memories, 2011, 200 с. ISBN 978-5-904935-14-6
7. Тетерин О.И., Иванов А.Н. С мечтой, словарем и отвагой. *Азия и Африка сегодня*, 2013, № 2. С. 61-66.
8. Мишалева Е.В. Исторический нарратив как форма организации и репрезентации исторического знания. *Epistemology & Philosophy of Science*, 2012, № 1. С. 157-171.
9. Салиева Л.К. Нарративный анализ. История и современность. Сферы приложения. *Вестник Московского университета. Серия 21: Управление (государство и общество)*, 2012, № 3, С. 116-128.
10. Murray M. Narrative psychology and narrative analysis. *Qualitative research in psychology: expanding perspectives in methodology and design*. P.M.Camic et al (eds.). Washington, DC: American Psychological Association, 2003, pp. 101-112.

11. Шагалов В.А. Гражданская война в Мозамбике и миротворческая операция ООН. *Ученые записки КГУ. Серия Гуманитарные науки*, 2013. № 1, С. 257-265.
12. Бородаев В.А. Вклад Кубы в крушение режима апартеида в ЮАР на излете "холодной войны". *Вестник Московского университета. Серия 8. История*. 2018. № 2, С. 87-109.
13. Тетерин О.И. Работая на Занзибаре. *Тетерин О.И. Вспоминая Африку (важное... и не очень)*. М., с. 33-79. ISBN 978-5-6042825-0-2

REFERENCES

1. Intellectual migration in the modern world. Lebedeva M.M. (eds.), Moscow, 2014, 253 p. (In Russ.)
2. Koksharov V.A., Agarkov G.A. 2018. International scientific migration: progress or threat to the scientific and technical security of Russia. *Economy of the region*. № 1. Moscow. (In Russ.)
3. Abramova I.O. African migration: experience of systems analysis. Moscow: Institute for African Studies, RAS, 2009, 354 p. (In Russ.)
4. Osmolovsky A. In Africa we've got \$2,000. <https://www.aviaport.ru/digest/2008/07/28/153973.html> (accessed 14.02.2021). (In Russ.)
5. Fugin V. How a Russian one-legged pilot conquered Africa. <https://www.ridus.ru/news/249354> (accessed 14.02.2021) (In Russ.)
6. In Egypt and on Zanzibar (1960-1966). Memoirs of Soviet military translators. Moscow. 2011, 200 p. (In Russ.). ISBN 978-5-904935-14-6
7. Teterin O.I., Ivanov A.N. 2013. With a dream, a vocabulary and courage. *Asia and Africa today*. № 2 (In Russ.)
8. Mishalova E.V. 2012. Historical narrative as a form of organization and representation of historical knowledge. *Epistemology & Philosophy of Science*. № 1. (In Russ.)
9. Salieva L.K. 2012. Narrative analysis. History and modernity. Application areas. *Moscow University Bulletin. Series 21: Management (state and society)*. № 3. (In Russ.)
10. Murray M. Narrative psychology and narrative analysis. *Qualitative research in psychology: expanding perspectives in methodology and design*. P. M. Camic et al (eds.). Washington, DC: American Psychological Association, 2003, pp. 101-112.
11. Shagalov V.A. 2013. Civil war in Mozambique and the UN peacekeeping operation. *Uchenye Zapiski Kazanskogo Universiteta. Seriya Gumanitarnye Nauki*, № 1. (In Russ.)
12. Borodaev V.A. 2018. Cuba's contribution to the collapse of apartheid in South Africa at the end of the Cold War. *Moscow University Bulletin. Series 8. History*. No. 2. (In Russ.)
13. Teterin O.I. Working on Zanzibar. *Teterin O.I. Remembering Africa (important... and not so much)*. Moscow 2019, pp. 33-79 (In Russ.). ISBN 978-5-6042825-0-2

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Уланова Наталья Сергеевна, кандидат психологических наук, ст.н.с., Центр цивилизационных и региональных исследований, Институт Африки РАН. Москва, Россия.

Natalya S. Ulanova, PhD (Psychology), Senior Researcher, Centre for Civilisational and Regional Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences. Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
25.02.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
15.05.2021

Принята к публикации (Accepted)
10.06.2021