

Ангола

Гвинея

Конго

Бенин

Острова Зеленого Мыса

Сан-Томе и Принсипи



На боевой службе в Атлантике

*Посвящается экипажу
большого противолодочного корабля «Адмирал Юмашев»
во время похода в Анголу в 1984 году.*

Москва – 2022 год.

УДК 359/9

ББК 68.5/3

К64

Издание подготовлено при моральной поддержке и финансовой помощи

Союза ветеранов Анголы



К64 Кононович А.Н.

На боевой службе в Атлантике. Ангола/ Р.: Типография АО «ВПК «НПО машиностроения, 2022. - 150 с.: иллюстраций - 300.

ISBN 978-5-9904563-3-4

В книге «На боевой службе в Атлантике. Ангола» показаны неизвестные, имевшие гриф «секретно», страницы боевой деятельности одного из советских кораблей Военно-Морского флота в Мировом океане почти 40 лет назад. Книга посвящена экипажу бпк «Адмирал Юмашев» во время похода в Анголу в 1984 году.

За восемь месяцев боевой службы автор рассказывает не только об участии советских моряков в боевых действиях в Анголе. В хронологическом порядке идёт повествование об интересных событиях и трудностях длительного плавания, об испытаниях штормами и об удивительных явлениях природы, описание церемонии праздника Нептуна по случаю первого перехода экватора. Заходы в экзотические страны, деловые и официальные визиты, встречи высоких должностных лиц СССР и иностранных государств, впечатления о посещениях портовых городов, общение с местным населением, знакомство с их обычаями и укладом жизни, как важных слагаемых внешнеполитических задач Советского государства, которые выполнял экипаж корабля. В книге автор использует большое количество фотографий тех событий из личного архива. Всего в книгу вошло более 300 фотографий.

Книга адресована защитникам Отечества, родным и близким экипажа бпк «Адмирал Юмашев».

ISBN 978-5-9904563-3-4

© Кононович А.Н.

© Типография АО «ВПК «НПО машиностроения»

*«Кто видел в море корабли не на конфетных фантиках,
Кому виднелись там, вдали, просторы жаркой Африки,
Кто видел в море корабли не на конфетных фантиках,
Тот будет верен до конца и морю, и романтике».*

Андрей Никулин, 1986 год.

Вступление.

С того далёкого 1984 года, с той боевой службы в Анголе, участником которой был я, прошло без малого 40 лет. В течение восьми месяцев большой противолодочный корабль «Адмирал Юмашев» Северного флота с оценкой «отлично» выполнил задачи боевой службы в районах южной и центральной Атлантики, временно входил в состав 30-й оперативной бригады ВМФ в качестве флагманского корабля. Практически все участники боевой службы в составе экипажа бпк «Адмирал Юмашев» находятся на заслуженном отдыхе, а часть из нас и вовсе отправилась в своё последнее плавание.

Тысячи советских моряков с честью выполнили свой служебный и интернациональный долг у берегов Анголы, но об этом мало кто знает в нашей стране. До недавнего времени ни в прессе, ни на телевидении об участии советских военнослужащих в боевых действиях в Анголе не упоминалось.

Впервые об этих событиях написал писатель, воин-интернационалист полковник Коломнин Сергей Анатольевич в книге «Коммандос – Русский спецназ в Африке» в 2005 году, а 30 сентября 2007 года на канале «Звезда» российского телевидения показали интервью с контр-адмиралом в отставке Кибкало Александром Александровичем, который в 1983-1985 годах был начальником штаба 30-й оперативной бригады ВМФ, с рассказом об участии советских моряков в ангольской войне.

В 2012 году вышла книга капитана 1 ранга Белова Геннадия Петровича «Атлантическая эскадра. 1968-2005». Автор в главе 10 «Пахари моря» достаточно подробно остановился на участии советских моряков в боевых действиях в Анголе, посвятив этому целый раздел под названием «Тихая война».

В 2012 году вышла книга воина-интернационалиста полковника морской пехоты Ремизова Сергея Александровича «Записки командира десанта», в которой он рассказал о действиях морской пехоты Северного флота в 1976-1977 гг. на боевой службе в районе Анголы, Бенина, Гвинеи на бдк «Красная Пресня».

Воин-интернационалист капитан 2 ранга Овсянников Вячеслав опубликовал свои воспоминания о действиях советских моряков при организации противодиверсионной обороны советских судов в портах Анголы в 1986-1989 гг.



В описываемый мною период в Анголе продолжалась война между вооружёнными силами партии труда МПЛА (Жозе Эдуарду душ Сантуш) и группировкой УНИТА (Жонаш Мальейру Савимби). Согласно записям вахтенных журналов (Фонд № 1110, опись 25802с, дела №№ 5-11), в условиях боевых действий и крайне напряжённой обстановки личный состав бпк «Адмирал Юмашев» с честью выполнил все поставленные боевые задачи.

Корабль обеспечил ППДО и ПВО, ежедневно производил бомбометание и гранатометание в интересах защиты группировки боевых кораблей Советского Союза и судов внутреннего рейда порта Луанда Народной Республики Ангола от действий подводных диверсантов: большого десантного корабля «БДК-116», бдк «Комсомолец Карелии», плавмастерской «ПМ-20», танкера «Елгава», танкера «Ф. Цандер», танкера «Апшеронск», транспорта «Иван Русаков», сухогруза «Капитан Плашевский», БМРТ «Сатурн», БМРТ «Зеленец», дизельной подводной лодки, грузовых советских судов «Николай Шверник» и «И. Дубровинский», а также более 30 рыболовецких судов.

За боевую службу в порту Луанда корабль посетили Чрезвычайный и Полномочный Посол в Анголе Калинин Арнольд Иванович, главный военный советник при министре обороны НРА генерал-полковник Курочкин Константин Яковлевич, президент Анголы Жозе Эдуарду душ Сантуш, командующий ВМС Анголы подполковник Мануэль Альфредо Аугусто «Орлог», начальник Главного оперативного управления - первый заместитель начальника Генерального штаба Вооружённых Сил СССР генерал армии Вареников Валентин Иванович и другие дипломаты и военачальники.

Корабль временно входил в состав 30-й оперативной бригады ВМФ в качестве флагманского корабля (командир бригады капитан 2 ранга Бабин В.М., затем - капитан 1 ранга Собгайда В.А.).

Хочу заметить, что это была обычная боевая служба, какую мы выполняли в Мировом океане, как и сотни других кораблей могучего Советского ВМФ.

Судьба корабля и моя служба на бпк «Адмирал Юмашев».

После окончания ЧВВМУ имени П.С. Нахимова я получил назначение на Северный флот командиром зенитной ракетной батареи № 1 ракетно-артиллерийской боевой части большого противолодочного корабля «Адмирал Юмашев». На момент моего назначения бпк «Адмирал Юмашев» проекта 1134А был самым новым надводным кораблём Северного флота. Корабль построен на стапелях орденов Ленина и Октябрьской Революции судостроительном заводе имени Жданова в городе Ленинграде, в Балтийском море прошёл ходовые испытания и 30 декабря 1977 года принят в состав ВМФ СССР, 17 февраля 1978 года включен в состав Северного флота.

В 60-70-е годы 20-го века в Советском Союзе на двух судостроительных заводах в Ленинграде и Николаеве по трём проектам, разработанным Северным ПКБ, был построен 21 корабль 1 ранга со схожими номерами проекта - 1134, 1134А, 1134Б. В шифре присутствовало объединяющее слово – «Беркут», да и первоначальное боевое предназначение у них было одним и тем же. Появлению этих кораблей способствовал ряд последовательных решений советского правительства, направленных на создание дальней зоны противолодочной обороны страны с целью ликвидации ракетно-ядерной угрозы, исходившей от американских атомных подводных лодок, патрулировавших в отдаленных районах Мирового океана.



Офицерская служба на долгие годы связала меня с кораблями 170-й брплк, основным ядром которой были «Беркуты» во главе с первым корпусом проекта 1134А - бпк «Кронштадт». На бпк «Кронштадт» я в последующие годы проходил службу командиром зенитного ракетного дивизиона, на бпк «Адмирал Исаченков» - командиром ракетно-артиллерийской боевой части.

Наши корабли и подводные лодки – основная составляющая и символ флота. Без любого из них флот немислим. Корабли 170-й бригады восхищали нас своей красотой. Не только за красоту моряки бригады любили своё «железо»! Удивительная мореходность, надёжность и боеспособность! Как писал классик Леонид Соболев: «Корабль — и дом твой, и крепость, и университет, и оружие, и отец, и приют сотен твоих товарищей, твоих соратников. Ни одно флотское сердце никогда не сможет забыть родной корабль». Именно любовь к морю и своему «железу» привела на флот многих из нас и объединила на всю оставшуюся жизнь в очень ёмкое слово - экипаж.

Корабельная служба оставила нам самые лучшие воспоминания о нашей юности. И это притом, что служба на кораблях никогда не считалась лёгкой. Все мы от матроса до командира гордимся своей службой, проведённой в морях и океанах. В те времена корабли редко отставались у причалов. Последующие годы моей службы в штабе Северного флота и в Управлении ракетно-артиллерийского вооружения СФ были связаны с морем и кораблями. На смену нашим «Беркутам» пришли другие корабли: более мощные, более функциональные, самое главное - более удобные для обитания, но таких переживаний и эмоций они уже не вызывали.

Мне довелось служить на бпк «Адмирал Юмашев» шесть лет в период самой активной боевой деятельности корабля, участвовать в дальних походах, боевых службах, неоднократно выполнять ракетные стрельбы, осуществлять боевое слежение за ударными авианосными соединениями США, участвовать в поисковых операциях и выполнять другие не менее сложные задачи.

В период боевых служб в составе экипажа корабля я заходил в Тунис (Бизерта), Гвинею (Конакри), Анголу (Луанда), Конго (Пуэнт-Нуар), Острова Зеленого Мыса (порт Прая, остров Сантьягу), Острова Зеленого Мыса (порт Минделу, остров Сан-Висенте), Бенин (Порто-Ново), Сан-Томе и Принсипи (Сан-Томе).

Боевые службы и учения бпк «Адмирал Юмашев»:

- с ноября 1977 по март 1978 г. - в составе кораблей 5-й Средиземноморской оперативной эскадры в Средиземном море;
- с 15 декабря 1978 г. - совместно с бпк «Смышленный» участвовал в сопровождении тавкр «Киев». Корабли в течение 3,5 месяцев производили слежение за кораблями противника в Средиземном море;
- с сентября по октябрь 1979 г. корабль находился в районе ОВМС НАТО учений «Океанская охота-79», где обеспечивал интересы СССР;
- с 19 сентября по 11 ноября 1980 года – в районах Северной и Центральной Атлантики;
- с 31 августа 1981года по 11 апреля 1982 года - отряд боевых кораблей Северного флота: бпк



«Адмирал Юмашев», бпк «Стройный», скр «Громкий» и скр «Задорный» под командованием НШ 170-й брплк капитана 2 ранга Стефанова А.Г. в составе 5-й Средиземноморской оперативной эскадры выполнял задачи слежения за ударными группировками и поиска подводных лодок в Средиземном море. Затем бпк «Адмирал Юмашев» осуществлял длительное слежение за АУГ ВМС США во главе с атомным авианосцем «D. Eisenhower». В октябре 1981 года для проведения навигационного ремонта и отдыха экипажа корабль зашёл в Севастополь. В конце октября бпк «Адмирал Юмашев» из Севастополя начал переход на Кубу. Атлантический океан – одиночное плавание. Однако, из-за сложившейся военно-политической обстановки вокруг Кубы, заход был отменён, и корабль буквально из территориальных вод Кубы возвратился в Средиземное море для продолжения боевой службы. С 22 по 27 февраля 1982 года совершил деловой заход в порт Бизерта (Тунис);

- в апреле 1982 года корабль обеспечивал штормовые испытания таркр «Киров». В условиях жёсткого шторма бпк «Адмирал Юмашев» получил трещины в корпусе по правому и левому борту ниже ватерлинии в районе успокоителей качки с фильтрацией воды в помещения средней электростанции и был возвращён в базу. В мае корабль поставлен в аварийный док в ПД-50 Росляково на ремонт;
- с 15 апреля 1983 г. - Баренцево море. Корабль участвовал в учениях по ПВО в составе КУГ: таркр «Киров», бпк «Жгучий», бпк «Гремящий», эм «Отчаянный», эм «Бывалый», эм «Опасный» и др.;
- 20-26 сентября 1983 года бпк «Адмирал Юмашев» участвовал в учениях «Океан-83» в составе оперативного соединения 7-й ОпЭск совместно с крл «Александр Невский», ркр «Адмирал Зозуля», эм «Современный», эм «Отчаянный», бпк «Маршал Тимошенко», бпк «Стройный». Противобойствующая сторона, ОБК «противника» - бпк «Удалой», бпк «Вице-адмирал Кулаков» и 2 скр проекта 1135;
- с 24 февраля по 26 марта 1984 г. - Атлантический океан, Норвежском море с целью разведки ОБМС НАТО на учении «Теат Work-84». Боевое слежение за корпусом быстрого реагирования ВМС США. Участие в поисковой операции в районе Фареро-Исландского рубежа;
- с 3 мая по 30 декабря 1984 г. - Атлантический океан, Ангола (Луанда). Корабль также выполнял боевую задачу по охране района рыбных промыслов в районе Западной Сахары у берегов Марокко. Корабль прошёл свыше 29 000 морских миль;
- с 1985 года по 1988 год корабль обеспечивал интересы СССР в Северной Атлантике. За этот период кораблем пройдено свыше 62 000 морских миль.

31 июня 1983 года корабль награжден памятным знаком Мурманского областного исполкома «Лучшему надводному кораблю Северного флота».

В 1994 году бпк «Адмирал Юмашев» продан на слом в Индию. Время жизни корабля составило не более 18 лет, при среднезапланированном в 25-30.

Кораблём в разные годы командовали: капитан 2 ранга Гуценко Юрий Павлович (строительство корабля), капитан 2 ранга Стефанов Алексей Георгиевич, капитан 2 ранга Хоменко Пётр Павлович, капитан 2 ранга Цюра Сергей Иванович, капитан 2 ранга Рудзик Владимир Петрович. В 1979 году за освоение новой техники Стефанов А.Г. был награждён орденом Боевого Красного Знамени.





Найденные члены экипажа корабля, участники боевой службы 1984 года.

В соответствии с приказом командира бпк «Адмирал Юмашев» (войсковая часть 53108) № 021 от 01 мая 1984 года на выполнение задач боевой службы был назначен экипаж. В 2005 году с разрешения командующего Северным флотом я побывал в архиве Северного флота. В числе других документов я видел и этот приказ, он существует. Однако, ссылаясь на режим секретности, архив не предоставил возможности взять материалы этого приказа, поэтому список экипажа составлен из личных документов и по памяти, а также мною использованы материалы Садчикова Александра Александровича и данные из сайта Александра Васильевича Кавуна «Большие противолодочные корабли проекта 1134А». Заранее прошу прощения у тех, кто не злему умыслу не оказался в списках (часть экипажа не найдена). Возможны и невольные ошибки. Из-за недостатка информации часть личного состава срочной службы перечислены без воинских званий. С учётом имеемой информации я указал сокращённо годы службы моряка, боевую часть или службу, должность на момент выхода на боевую службу. Присылайте обнаруженные замечания, будем исправлять.

Экипаж бпк «Адмирал Юмашев» на 1 мая 1984 года:

1. Командир корабля капитан 3 ранга Цюра Сергей Иванович.
2. Старший помощник командира корабля капитан 3 ранга Велинец Виктор Адамович.
3. Заместитель командира корабля по ПЧ капитан-лейтенант Шульга Валентин Семёнович.
4. Помощник командира корабля капитан 3 ранга Белоусов Владимир Николаевич,
5. Секретарь партбюро капитан-лейтенант Абзонь Владимир Васильевич.
6. Пропагандист корабля старший лейтенант Кузнецов Сергей Васильевич.
7. Секретарь комитета ВЛКСМ корабля лейтенант Остапец Анатолий.
8. Старший оперуполномоченный ОО капитан-лейтенант Садчиков Александр Александрович.

Боевые части:

БЧ-1 Штурманская боевая часть:

9. Командир БЧ-1 капитан 3 ранга Корягин Николай Стефанович.
10. Командир ЭНГ старший лейтенант Назаркин Валерий Васильевич.



11. Командир отделения рулевых БЧ-1 Кормильский Валентин Григорьевич, 1981-1984.
12. БЧ-1 старший матрос Паламарчук Сергей Петрович 1982-1985.
13. Рулевой БЧ-1 Бирюк Фёдор Михайлович 1982-1985.
14. Рулевой БЧ-1 старшина 2 статьи Лукашонок Юрий Михайлович 1983-1986.
15. Рулевой БЧ-1 старший матрос Попивкум Николай Николаевич 1983-1986.
16. Рулевой БЧ-1 старший матрос Макаренков Иван васьильевич 1983-1986.

БЧ-2 Ракетно-артиллерийская боевая часть:

17. Командир БЧ-2 капитан 2 ранга Кашафутдинов Адель Миргазиевич.
18. Командир ЗРД капитан-лейтенант Жданов Анатолий Павлович.
19. Командир ЗРБ-1 старший лейтенант Кононович Александр Николаевич.
20. Старшина команды ЗРБ-1 мичман Данилов Владимир Елисеевич.
21. Техник ЗРБ-1 мичман Гусев Анатолий Анатольевич 1983-1992.
22. Командир ЗРБ-2 старший лейтенант Маршев Валерий Владиславович.
23. Старшина команды ЗРБ-2 мичман Кузнецов Григорий Иванович.
24. Техник ЗРБ-2 мичман Бобровский Олег Николаевич 1983-1985.
25. Командир ГУРО-1 капитан-лейтенант Морозов Александр Александрович.
26. Командир ГУРО-2 старший лейтенант Авакянц Сергей Иосифович.
27. Старшина команды ГУРО-2 мичман Бужин Аркадий.
28. Техник ВЧБ ГУРО-2 мичман Тихонов Виктор Фёдорович.
29. Техник СГС «Надир» ГУРО-2 мичман Кириченко Владимир Фёдорович.
30. Инженер БЧ-2 лейтенант Мырочкин.
31. Командир ЗБ-3 капитан-лейтенант Мокрушин Андрей Дмитриевич.
32. Старшина команды ЗБ-3 мичман Пугачёв Евгений Станиславович.
33. Командир ЗБ-4 мичман Барковский Василий Васильевич.
34. Ком. отд. старт. оборуд. ЗРБ-1 БЧ-2 старшина 2 ст. Давиденко Николай Васильевич 1983-1986.
35. Командир отдел. старт. оборуд. ЗРБ-1 БЧ-2 Феокистов Валерий Александрович 1982-1985.
36. Электромеханик стартового оборудования ЗРБ-1 БЧ-2 Габдулин Н.Ш. 1982-1985.
37. Электромеханик старт. оборудования ЗРБ-1 БЧ-2 Иванников Сергей Владимирович 1983-1986.
38. Электромеханик стартового оборудования ЗРБ-1 БЧ-2 Иванов.
39. Электромеханик стартового оборудования ЗРБ-1 БЧ-2 Зайцев Виталий Сергеевич 1983-1986.
40. Электромеханик стартового оборудования ЗРБ-1 БЧ-2 Лохмачёв.
41. Командир отделения стартового оборудования ЗРБ-2 БЧ-2 Фадеев Игорь Петрович 1982-1985.
42. Командир отделения БЧ-2 Ткачёв Геннадий Васильевич 1981-1984.
43. Командир отделения радиометристов артиллерийских Комаров Павел Николаевич 1982-1985.
44. Радиометрист артиллерийский БЧ-2 Макосов Юрий Николаевич 1982-1985.
45. Комендор МЗА БЧ-2 Илашов Камилжан Тешабаевич 1982-1985.
46. Старший радиомеханик ГУРО-1 БЧ-2 старший матрос Пакскин Петр Иванович 1983-1986.
47. Старший оператор ГУРО-2 БЧ-2 старший матрос Путилин Виктор Владимирович 1983-1986.



48. БЧ-2 Маслаков Владимир 1981-1984.
49. БЧ-2 Гаврилин Юрий Геннадьевич 1983-1986.
50. БЧ-2 Юманов Александр Иванович 1983-1986.
51. БЧ-2 старшина 1 статьи Ричняк Олег Витальевич 1983-1986.
52. БЧ-2 главный старшина Костин Николай Иванович 1983-1986.
53. БЧ-2 старшина 1 статьи Чренецов Вячеслав Александрович 1983-1986.
54. БЧ-2 старшина 2 статьи Мовчанюк Анатолий Яковлевич 1983-1986.
55. БЧ-2 старшина 2 статьи Чепурной Алексей Леонидович 1983-1986.
56. БЧ-2 старшина 2 статьи Квирквелия Джони Отарович 1983-1986.
57. БЧ-2 старшина 2 статьи Севастьянов Вячеслав Валентинович 1983-1986.
58. БЧ-2 старшина 1 статьи Бучялис Ионас Витальевич 1983-1986.
59. БЧ-2 старшина 1 статьи Бучялис Казис Витальевич 1983-1986.
60. БЧ-2 старший матрос Капанадзе Тамаз Джибович 1983-1986.
61. БЧ-2 старшина 2 статьи Рахматуллин Антон Эдуардович 1983-1986.
62. БЧ-2 старший матрос Панасенко Владимир.
63. БЧ-2 Ранецкий.

БЧ-3 Минно-торпедная боевая часть:

64. Командир БЧ-3 старший лейтенант Лукьянов Сергей Георгиевич.
65. Командир РПЛГ лейтенант Малинин Николай Гурьевич.
66. Техник РПЛГ, старший мастер БЧ-3 мичман Барабаш Александр Георгиевич.
67. Техник РПЛГ мичман Петров Владимир Николаевич.
68. Старшина команды электриков ПРЛО БЧ-3 мичман Авраменко Николай Васильевич.
69. Командир отделения РПЛГ БЧ-3 старшина 1 статьи Кавун Александр Васильевич 1982-1985.
70. Ком. отд. электриков ПРЛО РПЛГ БЧ-3 старшина 2 ст. Серокуров Аркадий Сергеевич 1983-1986.
71. Командир отделения электриков ПРЛО БЧ-3 старшина 1 статьи Колесник Марьян С. 1982-1985.
72. Ком. отд. минеров ПРЛО БЧ-3 старшина 2 статьи Шмырин Константин Юрьевич 1983-1986.
73. Командир отделения ПРЛО БЧ-3 старшина 2 статьи Михайлов Эдуард Альбертович 1983-1986.
74. Ракетчик ПРЛО РПЛГ БЧ-3 Будяченко Сергей Владимирович 1982-1985.
75. Ракетчик ПРЛО РПЛГ БЧ-3 Капбэтут Петрике Матвеевич 1982-1985.
76. Торпедист БЧ-3 Мазуркевич Михаил Михайлович 1981-1984.
77. Торпедист БЧ-3 Пертая Гия Ясонович 1982-1985.
78. Минер БЧ-3 Старукас Дайнюс Бонифатьевич 1983-1986.
79. Минер РБУ-6000 БЧ-3 Узаков Адхам Акрамович 1982-1985.
80. БЧ-3 Килибаев Сансызбай Тулегенович 1981-1984.
81. БЧ-3 Аникеев Абатбай Кадырович 1981-1984.
82. БЧ-3 Старший матрос Иванов Константин Н. 1982-1985.
83. БЧ-3 старшина 2 статьи Жута Кастутис Станиславович 1983-1986.
84. БЧ-3 матрос Шмита Римантас Игнович 1983-1986.
85. БЧ-3 матрос Колибан Сергей Михайлович 1983-1986.



86. БЧ-3 матрос Бордиян Григорий Тимофеевич 1983-1986.
87. БЧ-3 старший матрос Беляев Виктор Михайлович 1983-1986.
88. БЧ-3 старший матрос Рахматов Абдурахим Гафорович 1983-1986.
89. БЧ-3 старшина 2 статьи Петров Георгий Владимирович 1983-1986.
90. БЧ-3 матрос Тараненко Леонид Михайлович 1983-1986.
91. БЧ-3 старший матрос Зубрицкий Александр Иванович 1983-1986.
92. БЧ-3 матрос Дарий Анатолий Иванович 1983-1986.
93. БЧ-3 старшина 1 статьи Кубинский Игорь Фёдорович 1983-1986.
94. БЧ-3 матрос Машушев Владимир Михайлович 1983-1986.
95. БЧ-3 Колиогло.

БЧ-5 Электромеханическая боевая часть:

96. Командир БЧ-5 капитан-лейтенант Солдаткин Леонид Сергеевич.
97. Зам. командира БЧ-5 по политчасти капитан-лейтенант Пономарёв Борис Иванович.
98. Командир ДД старший лейтенант Дмитриев Алевтин Васильевич.
99. Командир МКГ БЧ-5 лейтенант Философов Валерий Олегович.
100. Командир трюмной группы БЧ-5 лейтенант Косолапов Константин Станиславович.
101. Командир ЭТГ БЧ-5 лейтенант Балинов Юрий Иванович.
102. Старшина трюмной команды ТГ БЧ-5 мичман Чудик Николай Константинович.
103. Старшина команды БЧ-5 мичман Охомуш Виктор Ильич.
104. Старшина команды БЧ-5 мичман Перелыгин.
105. Старшина моторной команды БЧ-5 мичман Пехтерев Александр Владимирович.
106. Старшина машинной команды БЧ-5 старшина 1 статьи Bloшкин Юрий Юрьевич 1983-1986.
107. Старшина котельной команды МКГ БЧ-5 мичман Байтрак Николай Иванович.
108. Ком. отд. машинистов котельных НМКО БЧ-5 Меншиков Павел Владимирович 1983-1986.
109. Ком. отд. машинистов котельных КМКО БЧ-5 Ярных Виктор Николаевич 1982-1985.
110. Ком. отд. машинистов котельных БЧ-5 Меншиков Павел Владимирович 1983-1986.
111. Машинист котельных установок МКГ БЧ-5 Ткачев Виктор Иванович 1982-1985.
112. Машинист котельных установок МКГ БЧ-5 Гирфанов Ризван Фарвазович 1982-1985.
113. Машинист котельных установок МКГ БЧ-5 ст.2 ст. Кулага Александр Владимирович 1983-1986.
114. Машинист-трюмный БЧ-5 Петренко Юрий Викторович 1981-1984.
115. Дозорный по живучести БЧ-5 Ивашов Сергей Николаевич 1982-1985.
116. Кочегар МКГ БЧ-5 Высоцкий Михаил 1981-1984.
117. Кочегар МКГ БЧ-5 Киселёв 1981-1984.
118. Кочегар БЧ-5 Елькин Владимир 1981-1984.
119. Кочегар МКГ БЧ-5 Высоцкий Михаил 1981-1984.
120. Кочегар МКГ БЧ-5 старшина 2 статьи Гладницев Олег Алексеевич 1983-1986.
121. Кочегар МКГ БЧ-5 матрос Лойко Вячеслав Васильевич 1983-1986.
122. Кочегар МКГ БЧ-5 матрос Палинов Николай Юрьевич 1983-1986.
123. Кочегар МКГ БЧ-5 Иванов Владимир Владимирович 1982-1985.
124. Холодильщик БЧ-5 старший матрос Кузнецов Юрий Евгеньевич КСФ 1983-1986.



125. Моторист ДГ БЧ-5 Сучков Олег Васильевич 1981-1984.
126. Моторист ДГ ЭТГ БЧ-5 старшина 2 статьи Ненько Андрей Иванович 1983-1986.
127. Ком. отд. машинистов-турбинистов БЧ-5 Усольцев Валерий Владимирович 1982-1985.
128. Машинист -турбинист МКГ БЧ-5 Чимбур Николай Александрович 1981-1984.
129. Машинист -турбинист МКГ БЧ-5 Фролов 1982-1985.
130. Ком. отд. лёгководолазов БЧ-5 Иванов Николай.
131. Машинист БЧ-5 Бондарь Анатолий 1983-1986.
132. Трюмный БЧ-5 Бусыгин Геннадий Иванович 1983-1986.
133. Электрик сильного тока ЭТГ БЧ-5 Черкасов Игорь Анатольевич 1982-1985.
134. Электрик слабого тока ЭТГ БЧ-5 Шалда Александр 1982-1985.
135. БЧ-5 матрос Караченков Александр Константинович 1983-1986.
136. БЧ-5 старшина 2 статьи Караченков Владимир Константинович 1983-1986.
137. БЧ-5 Кошкин Валерий Альбертович 1982-1985.
138. БЧ-5 старшина 1 статьи Видрашку Владимир 1982-1985.
139. БЧ-5 старшина 1 статьи Козлов А.В. 1982-1985.
140. БЧ-5 старшина 1 статьи Лобанов Анатолий П. 1982-1985.
141. БЧ-5 старшина 1 статьи Мовчан А.Н. 1982-1985.
142. БЧ-5 старшина 1 статьи Мунтяну И.Г. 1982-1985.
143. БЧ-5 старшина 1 статьи Насретдинов Р.К. 1982-1985.
144. БЧ-5 матрос Погосян Хачик К. 1982-1985.
145. БЧ-5 старшина 1 статьи Ручкин Сергей Ю. 1982-1985.
146. БЧ-5 старшина 1 статьи Шейдаев Иса Г. 1982-1985.
147. БЧ-5 старшина 1 статьи Усманов У.Б. 1982-1985.
148. БЧ-5 старшина 1 статьи Яковлев Алексей И. 1982-1985.
149. БЧ-5 старшина 2 статьи Меньшиков Павел Владимирович 1983-1986.
150. БЧ-5 старшина 2 статьи Бузмаков Михаил Фёдорович 1983-1986.
151. БЧ-5 матрос Тайчубеков Эركانбек Алынбекович 1983-1986.
152. БЧ-5 старшина 2 статьи Акулов Владимир Ильич 1983-1986.
153. БЧ-5 матрос Чецкий Андрей Владимирович 1983-1986.
154. БЧ-5 матрос Даулеткалиев Орах Дукенбаевич 1983-1986.
155. БЧ-5 матрос Самарин Николай Иванович 1983-1986.
156. БЧ-5 матрос Микаилов Абдуманай Мономедович 1983-1986.
157. БЧ-5 матрос Бурлаков Николай Дмитриевич 1983-1986.
158. БЧ-5 матрос Овчаренко Анатолий Иванович 1983-1986.
159. БЧ-5 матрос Зверев Иван Иванович 1983-1986.
160. БЧ-5 матрос Ситников Евгений Юрьевич 1983-1986.
161. БЧ-5 старшина 2 статьи Некипелов Анатолий Павлович 1983-1986.
162. БЧ-5 старшина 2 статьи Ситников Евгений Юрьевич 1983-1986.
163. БЧ-5 матрос Ситников Евгений Юрьевич 1983-1986.
164. БЧ-5 матрос Пастухов Олег Геннадьевич 1983-1986.



165. БЧ-5 матрос Макоев Тимур Михайлович 1983-1986.
166. БЧ-5 матрос Анисимов Валерий Анатольевич 1983-1986.
167. БЧ-5 матрос Соченко Анатолий Николаевич 1983-1986.
168. БЧ-5 матрос Гочев Сергей Иванович 1983-1986.
169. БЧ-5 матрос Карюков Юрий Анамбелович 1983-1986.
170. БЧ-5 матрос Рагнев Пётр Трифонович 1983-1986.
171. БЧ-5 старший матрос Стародворский Олег Фёдорович 1983-1986.
172. БЧ-5 матрос Русин Фёдор Иванович 1983-1986.
173. БЧ-5 матрос Брюханов Сергей Игоревич 1983-1986.
174. БЧ-5 матрос Гостюхин Александр Анатольевич 1983-1986.
175. БЧ-5 старшина 2 статьи Зайнулин Гушат Камилович 1983-1986.
176. БЧ-5 старший матрос Часовский Алексей Анатольевич 1983-1986.
177. БЧ-5 матрос Олейник Константин Николаевич 1983-1986.
178. БЧ-5 матрос Овчинников Андрей Александрович 1983-1986.
179. БЧ-5 матрос Пикулев Александр Валерьевич 1983-1986.
180. БЧ-5 старший матрос Стародворский Олег Фёдорович 1983-1986.
181. БЧ-5 Юрченко.

БЧ-7 Боевая часть управления:

182. Командир БЧ-7 капитан 3 ранга Драбкин Григорий Исаакович.
183. Заместитель командира БЧ-7 по политчасти капитан-лейтенант Шнигирь Аркадий.
184. Старший инженер БЧ-7 капитан-лейтенант Гугляр Николай Павлович.
185. Командир РТД капитан-лейтенант Малышев Сергей Алексеевич.
186. Командир группы ОВиНО старший лейтенант Овчинников Алексей Вячеславович.
187. Инженер группы ОВиНО лейтенант Соколов Игорь.
188. Командир группы АБУ РТД старший лейтенант Кадочников Александр Сергеевич.
189. Инженер группы вычислителей БЧ-7 лейтенант Перепелица Владимир Анатольевич.
190. Инженер группы ОВиНО БЧ-7 старший лейтенант Казимиров Сергей Григорьевич.
191. Командир отделения наблюдателей ОВиНО БЧ-7 Пальмин Виктор Валентинович 1981-1984.
192. Радиометрист БИП ОВиНО БЧ-7 Клочков Валерий Валентинович 1982-1985.
193. Радиометрист БИП ОВиНО БЧ-7 Серов Олег 1982-1985.
194. Радиометрист штурманский гр. ОВиНО РТД БЧ-7 ст.2ст. Учковский Игорь Олегович 1983-1986.
195. Радиометрист ДВО МР-310 РТД БЧ-7 матрос Лохов Игорь Леонтьевич 1983-1986.
196. Старшина команды БИУС «Аллея» БЧ-7 Дроздов Олег Михайлович 1982-1985.
197. Старшина команды БИУС «Аллея» БЧ-7 ст. 2 статьи Миронов Алексей Модестович 1983-1986.
198. Оператор БИУС «Аллея» РТД БЧ-7 Красиков Виталий Михайлович 1983-1985.
199. Оператор БИУС «Аллея» РТД БЧ-7 Семёнов Вадим Николаевич 1982-1985.
200. Оператор ПВО БИП РТД БЧ-7 матрос Жиронкин Юрий Васильевич 1983-1986.
201. РТД БЧ-7 старшина 2 статьи Головин Сергей Владимирович 1983-1986.
202. Инженер группы АБУ БЧ-7 Решетько Игорь Владимирович 1984-1985.
203. Техник РМА БЧ-7 мичман Попов Виктор Васильевич 1978-1989.



204. Ком. отд. РМШ БИП РТД БЧ-7 старшина 1 статьи Тимохин Юрий Алексеевич 1982-1985.
205. Старшина команды АБУ РТД БЧ-7 старшина 2 ст. Торошин Альберт Геннадьевич 1983-1986.
206. Старшина команды ДВО РТД БЧ-7 мичман Трач Владимир Ярославович 1982-1989.
207. Техник ОВиНО РТД БЧ-7 мичман Чех Иван Дмитриевич 1976-1993.
208. Радиометрист штурманский ОВиНО РТД БЧ-7 Колесников Владимир Васильевич 1983-1986.
209. Командир гидроакустической группы лейтенант Ершов Николай Иванович.
210. Техник ГАГ мичман Зацерковный Леонид Николаевич 1984-1985.
211. Старшина команды ГАГ БЧ-7 старшина 2 статьи Горковенко Павел Николаевич 1983-1986.
212. Гидроакустик ГАГ БЧ-7 Минько Сергей Владимирович 1981-1984.
213. Гидроакустик ГАГ БЧ-7 Кичук Пётр Дмитриевич 1981-1984.
214. Гидроакустик ГАГ БЧ-7 Клементьев Александр Васильевич 1982-1985.
215. Гидроакустик ГАГ БЧ-7 Ляхов Александр Викторович 1982-1985.
216. Гидроакустик ГАГ БЧ-7 Галаганов Сергей 1982-1985.
217. Командир дивизиона РР и РЭБ БЧ-7 капитан-лейтенант Воронов Александр Михайлович.
218. Командир группы РР и РЭБ БЧ-7 капитан-лейтенант Рябинин Александр Еремеевич.
219. Старшина команды ДРР и РЭБ БЧ-7 Расевич Леонид Александрович 1984-1989.
220. Командир отделения ДРР и РЭБ БЧ-7 старшина 2 ст. Сафанюк Павел Викторович 1983-1986.
221. Старшина команды ОСНАЗ ДРР и РЭБ БЧ-7 Юдин Александр 1983-1988.
222. Ком. отд. поиска работающих РЛС ДРР и РЭБ Аверкеев Валерий Михайлович 1982-1985.
223. Радиометрист ПИП ДРР и РЭБ БЧ-7 Плешка Михаил Григорьевич 1982-1985.
224. Командир отд. ДРР и РЭБ БЧ-7 старшина 1 статьи Ефимов Дмитрий Игоревич 1983-1986.
225. Командир дивизиона связи капитан 3 ранга Воронов Андрей Николаевич.
226. Командир группы ЗАС ДС старший лейтенант Балод Альберт Альфредович.
227. Старшина команды дивизиона связи мичман Вербский Виктор.
228. Специалист СПС ДС мичман Тяпкин Александр Васильевич 1980-1991.
229. Пост косм. связи «ЦУНАМИ» БЧ-7 Зуев Сергей Анатольевич 1981-1985.
230. Телеграфист ЗАС ДС БЧ-7 Воскресенский Владимир Николаевич 1982-1985.
231. Радиотелеграфист ДС БЧ-7 Королёв Сергей Михайлович 1982-1985.
232. Ком. передающего радицентра ДС БЧ-7 ст.2ст. Тараканов Михаил Александрович 1983-1986.
233. Телеграфист ЗАС ДС БЧ-7 Науменко Владимир Григорьевич 1982-1985.
234. Радиотелеграфист ДС БЧ-7 старший матрос Панасенко Анатолий Михайлович 1983-1986.
235. Радиотелеграфист ДС БЧ-7 Меркулов Андрей Владимирович 1982-1985.
236. Телеграфист ДС БЧ-7 Виноградов Евгений Владимирович 1982-1985.
237. Сигнальщик ДС БЧ-7 старшина 2 статьи Сузанский Виктор Николаевич 1983-1986.
238. БЧ-7 ДС старший матрос Слюсарев.
239. БЧ-7 БИП Бороздин Николай 1981-1984.
240. БЧ-7 Ожгибесов Сергей 1982-1985.
241. БЧ-7 Мадимаров Абдумалик Абдукахарович 1982-1985.
242. БЧ-7 БИП старшина 1 статьи Бургасов Анатолий Г. 1982-1985.
243. БЧ-7 старшина 1 статьи Сизько А.В. 1982-1985.



244. БЧ-7 старшина 1 статьи Москаленко В.Н. 1982-1985.
245. БЧ-7 матрос Луковец В.П. 1982-1985.
246. БЧ-7 старшина 1 статьи Загнойко В.П. 1982-1985.
247. БЧ-7 Добронравов Андрей 1982-1985.
248. БЧ-7 старшина 2 статьи Константинов Александр Анатольевич 1983-1986.
249. БЧ-7 старшина 2 статьи Гриненко Олег Геннадьевич 1983-1986.
250. БЧ-7 матрос Мехалевич Андрей Андронович 1983-1986.
251. БЧ-7 матрос Москаленко Игорь Григорьевич 1983-1986.
252. БЧ-7 старшина 2 статьи Тур Николай Николаевич 1983-1986.
253. БЧ-7 матрос Полунин Юрий Геннадьевич 1983-1986.
254. БЧ-7 старший матрос Ранецкий Дмитрий Фёдорович 1983-1986.
255. БЧ-7 старшина 2 статьи Соколов Виталий Юрьевич 1983-1986.
256. БЧ-7 старший матрос Буркин Алексей Васильевич 1983-1986.
257. БЧ-7 матрос Полухин Сергей Александрович 1983-1986.
258. БЧ-7 матрос Гриценко Олег Константинович 1983-1986.
259. БЧ-7 матрос Пономаренко Валерий Алексеевич 1983-1986.
260. БЧ-7 матрос Сливка Сергей Васильевич 1983-1986.
261. БЧ-7 матрос Приемский Игорь Анатольевич 1983-1986.
262. БЧ-7 старший матрос Ануфриев Юрий Владимирович 1983-1986.
263. БЧ-7 матрос Подгорный Юрий Кадрович 1983-1986.
264. БЧ-7 матрос Бокша Александр Юрьевич 1983-1986.
265. БЧ-7 матрос Тернавский Виктор Сергеевич 1983-1986.
266. БЧ-7 матрос Кравченко Валерий Николаевич 1983-1986.
267. БЧ-7 матрос Редькин Михаил Васильевич 1983-1986.
268. БЧ-7 матрос Денин Виктор Алексеевич 1983-1986.
269. БЧ-7 матрос Карашук Сергей Петрович 1983-1986.
270. БЧ-7 старшина 2 статьи Скородумов Сергей Викторович 1983-1986.
271. БЧ-7 старшина 2 статьи Логашкин Павел Николаевич 1983-1986.
272. БЧ-7 матрос Никитин Алексей Анатольевич 1983-1986.
273. БЧ-7 старшина 1 статьи Вдовиченко Григорий Владимирович 1983-1986.
274. БЧ-7 матрос Будунов Шарулабазан Гаджимагомадович 1983-1986.
275. БЧ-7 Фёдоров А.С. 1982-1985.
276. БЧ-7 Штанов С.А. 1982-1985.
277. БЧ-7 Храмцов.
278. БЧ-7 Данилов 1982-1985.
279. БЧ-7 РТД Миронов Алексей 1983-1986.
280. БЧ-7 РТД старшина 2 статьи Мирзоян.
281. БЧ-7 РТД Кожемяко Геннадий Леонидович 1984-1986.



Службы и команды:

282. Помощник командира по снабжению майор Долголаптев Владимир Фёдорович.
283. Старший баталер финансовый мичман Андрушакевич Станислав Иванович.
284. Старший баталер продовольственный мичман Марченко Виктор Владимирович.
285. Баталер СС Ажгиревич Николай Александрович 1981-1984.
286. Начальник химической службы капитан-лейтенант Казаков Михаил Юрьевич.
287. Старшина команды химической службы мичман Скроденис Альвидас Йонович.
288. Химик ХС матрос Бирюков Юрий Валентинович 1983-1986.
289. Химик ХС старший матрос Буданов Александр Борисович 1983-1986.
290. Химик ХС Коробков Андрей.
291. Начальник медицинской службы капитан м/с Логинов Александр Николаевич.
292. Хирург корабельной группы усиления капитан м/с Маров Александр Николаевич.
293. Терапевт корабельной группы усиления капитан м/с Петров Вячеслав Павлович.
294. Стоматолог корабельной группы усиления ст. л-т м/с Плеснявцев Дмитрий Андреевич.
295. Фельдшер мичман Ануфриев Александр.
296. Санинструктор МС Калашников Владимир Борисович 1982-1985.
297. Санинструктор МС Чернышов Николай Вячеславович 1982-1985.
298. Штурман вертолётка Ка-25 ст. л-т Кононенко Юрий Владимирович 1982-1984.
299. Старшина вертолётного оборудования м-н Шатохин Анатолий Дмитриевич.
300. Главный боцман Сергеев Василий Васильевич.
301. Боцман БК старшина 2 статьи Пятченко Анатолий Васильевич 1982-1985.
302. Боцман БК матрос Эргашев Равшан Рискимович 1982-1985.
303. Боцман БК старшина 2 статьи Бойко Александр Владимирович 1983-1986.
304. Кок СС Амиеев К.О. 1982-1985.
305. Кочегар БЧ-5, киномеханик КУ матрос Борисов Владимир Васильевич 1983-1986.
306. Киномеханик КУ Зотов Андрей Иванович 1982-1985.
307. Писарь КУ Михайловский Валерий Владимирович 1981-1984.
308. Писарь ПДП КУ Очкуренок Пётр Фёдорович 1982-1985.
309. Секретчик корабля старшина 2 статьи Пушкин Виктор Александрович 1983-1986.
310. Секретчик корабля Прозоров Иван.
311. Сл.К старший матрос Пахаленко Виталий Васильевич 1983-1986.
312. Сл.К матрос Власов Игорь Егорович 1983-1986.
313. Сл.К матрос Сигеев Андрей Викторович 1983-1986.
314. Сл.К матрос Бахвалов Пётр Алексеевич 1983-1986.
315. Сл.К матрос Гнатив Юрий Михайлович 1983-1986.
316. Сл.К матрос Шевчук Сергей Михайлович 1983-1986.
317. Сл.К матрос Базин Игорь Валентинович 1983-1986.
318. Сл.К матрос Бобров Александр Валентинович 1983-1986.
319. Сл.К матрос Гуриненко Игорь Алексеевич 1983-1986.
320. Сл.К старшина 2 статьи Радионов Александр Иванович 1983-1986.



321. Сл.К матрос Шайдулин Александр Анатольевич 1983-1986.
322. Сл.К Курбатов.
323. Сл.К Хусаинов.

324. Старшина 1 статьи Акимчев В.С. 1982-1985.
325. Старшина 1 статьи Бочаров И.В. 1982-1985.
326. Старшина 1 статьи Демидов В.Н. 1982-1985.
327. Старшина 1 статьи Фролов А.А. 1982-1985.
328. Старшина 1 статьи Квалея Т.Ж. 1982-1985.
329. Старшина 1 статьи Коробков А.И. 1982-1985.
330. Старшина 1 статьи Никанов Ф.А. 1982-1985.
331. Старшина 1 статьи Ярин И.Б. 1982-1985.
332. Старшина 1 статьи Мовчан А.Н. 1982-1985.
333. Старшина 1 статьи Ткачёв В.И. 1982-1985.
334. Старшина 1 статьи Черняев В.В. 1982-1985.
335. Старший матрос Урлашев В.Н. 1982-1985.
336. Старший матрос Саударгас Р.А. 1982-1985.
337. Старший матрос Тарасов С.Н. 1982-1985.
338. Старший матрос Седов И.А. 1982-1985.
339. Тойчубеков Эркинбек Акынбекович 1982-1985.
340. Горских Владимир 1983-1985.
341. Римов Александр 1983-1986.
342. Бурдаков Н.Д. 1983-1986.
343. Кравченко В.Н. 1983-1986.
344. Рагнов П.Т. 1983-1986.
345. Пикулаев.
346. Покровский.
347. Толкачёв.



Обстановка в Анголе перед несением боевой службы бпк «Адмирал Юмашев».

Название страны Ангола произошло от слова «нгола» – такой титул носил монарх государства Ндонга, располагавшегося на территории нынешней Анголы в XVI-XVII веках. Захватившие страну португальцы и дали ей название по местному слову. Название «Нгола» впервые упоминается в записях португальцев, датированных 16 веком.

В 1975 году в Анголе начался гражданский конфликт с банального желания прийти к власти руководителей движения ФНЛА, поддерживаемого соседним Заиром и его диктатором Мобуту Сесе Секо. Их оппонентами стала прозападная организация УНИТА, на стороне которой выступила Южно-Африканская республика, стремившаяся оградить от освободительных настроений богатую алмазами колонию Намибия. Третьей стороной конфликта стала МПЛА – правившая тогда в Анголе Партия Труда, поддерживаемая Советским Союзом и Кубой, которые пытались максимально расширить влия-



ние социалистической идеологии и поддерживали все прокоммунистические движения мира. Фактически войну в Анголе начал Заир, войска которого перешли границу и начали продвижение в сторону столицы страны Луанды. Не желая оказаться без лакомого куса пирога, 14 октября со стороны Намибии границу перешли и войска ЮАР, которые также направились в Луанду.

Таким образом, с 1975 года шла гражданская война между силами МПЛА (народного движения за освобождение Анголы) – новой властью и силами вооруженной контрреволюции УНИТА (национального союза за полную независимость Анголы). Республика одновременно воевала с силами ЮАР на южной границе и в прибрежной зоне, которые поддерживались и снабжались Соединенными Штатами Америки, и с Заиром. США поддерживали и финансировали силы оппозиции в стране и организовали нападение Южной Африканской Республики на Анголу. Понимая свою обреченность на поражение, генсек МПЛА Агостиньо Нето попросил военную помощь у СССР и Кубы.

В 1975 году при Кифангондо произошла решающая битва: объединенные войска УНИТА и ФНЛА при поддержке армии ЮАР и португальского контингента (остатки португальской колониальной полиции) выступили против МПЛА, которым оказывал поддержку кубинский экспедиционный корпус. МПЛА одержала в этой битве победу – их войска были менее многочисленны, но гораздо более дисциплинированы, также на исход сражения сильно повлияли советские «Грады», привезенные кубинцами в Анголу. 11 ноября, на следующий день после битвы, была провозглашена Народная Республика Ангола.



Первые советские военные специалисты появились в Анголе сразу же после провозглашения независимости страны 11 ноября 1975 года. В Анголе советники и специалисты ВМФ СССР работали вплоть до 1992 года. Численный состав этой группы колебался в зависимости от складывавшейся обстановки и решаемых задач в процессе оказания военно-технической помощи. Основными направлениями ее работы были: оказание помощи в повышении боевой готовности флота, в подготовке штабов, как органов управления и национальных кадров; в планировании и проведении оперативной и боевой подготовки; в восстановлении технической готовности кораблей и катеров; в создании и совершенствовании флотской структуры.

Корабли Советского ВМФ начали нести боевую службу в портах Анголы, территориальных водах и близлежащей акватории Атлантического океана, в Южной и Центральной Атлантике с 1976 года. 27 января 1976 г. впервые для несения боевой службы в Луанду прибыл бпк «Адмирал Макаров» проекта 1134А Северного флота. На смену ему с первым официальным визитом 9 ноября 1976 года прибыли в Луанду эсминец «Бравый» проекта 56 и бдк «Воронежский комсомолец» проекта 1171 Черноморского флота. На борту БДК находился 1-й батальон 810-го полка морской пехоты, усиленный ротой плавающих танков ПТ-76. Корабли прибыли в порт по приглашению правительства НРА для обеспечения безопасности при проведении торжеств по случаю первой годовщины провозглашения независимости Анголы. 11 декабря 1976 года в порт Луанда зашла плавучая мастерская «ПМ-138» проекта 304 Черноморского флота. Это было первое осязаемое доказательство выполнения Москвой Договора о дружбе Анголы и СССР.

Регулярно и интенсивно прибывали в Анголу и гражданские советские суда. Это были в основном суда Министерства морского флота СССР, принадлежавшие Черноморскому, Балтийскому, Эстонскому, Латвийскому и другим пароходствам, которые выполняли рейсы по перевозке грузов различного назначения, а так же привлекались для перевозки в Анголу и военных грузов.

Суда Министерства рыболовного флота СССР осуществляли лов и переработку рыбы в соответствии с соглашением между СССР и Анголой от 6 апреля 1979 г. о сотрудничестве в области рыбного хозяйства, и до конца 90-х годов XX века у берегов Анголы постоянно находились до 200 советских рыболовецких судов. В 1984 году, в период несения боевой службы бпк «Адмирал Юмашев», в порту Луанда базировалось до 50 промысловых судов СССР: траулеры МТР различных типов, морозильные супертраулеры РТМ-С (типа «Сотрудничество»), а также рыболовные плавбазы типа «Ленинградская слава» и другие суда. Наши рыбаки оказали огромную помощь воюющей Анголе в предотвращении голода и, в конечном итоге, победить.

Суда морского флота СССР неоднократно подвергались нападениям со стороны морских диверсантов ЮАР и оппозиционных ангольских группировок.

Учитывая это обстоятельство, сложную геополитическую и военную обстановку в регионе, боевым кораблям ВМФ СССР в столице воюющей Анголы ставились боевые задачи по охране и обороне этих судов в порту, обеспечению безопасности города от воздушного нападения, от ударов со стороны моря и от диверсионной угрозы, по защите торгового и рыболовецкого судоходства и нарушению морских коммуникаций противника, по обеспечению безопасности доставки оружия из Советского Союза.



Корабли постоянно выходили на патрулирование назначенных районов в Атлантике и для обеспечения развертывания своих подводных лодок в районах боевого предназначения, на поиск и слежение за иностранными подводными лодками, авианосными и другими корабельными группами в готовности к их уничтожению, а так же выполняли другие задачи военного и военно-политического характера.

Миссия военных моряков состояла ещё и в том, чтобы обеспечить безопасность советских специалистов, находящихся в Луанде, в случае попытки захвата города группировкой УНИТА, а также эвакуацию всех советских граждан и сотрудников правительственных учреждений Анголы.

В течение всего срока пребывания такие же задачи стояли и перед экипажами, и группой авиационных специалистов на самолетах Ил-76 и Ан-12, которые должны были по приказу проводить эвакуацию из аэропорта Луанда в аэропорты других африканских стран.

Для этого был установлен тесный контакт командования 30-й бригады ВМФ с командирами кораблей и командованием ВВС. К счастью, таких случаев не возникло.

Демонстрация Военно-морского флага СССР в порту Луанда, боевые корабли и бронетехника на причале в полной боевой готовности действовали на противника достаточно отрезвляюще.

Для организации управления кораблями и судами ВМФ России, которые решали задачи боевой службы в акватории в Южной и Центральной Атлантики, в портах и территориальных водах Анголы, и обеспечения их боевой готовности в дальней оперативной зоне начал работу новый орган военного управления - 30-я оперативная бригада ВМФ, с основным пунктом базирования в столице Анголы, порту Луанда. В состав бригады входили надводные корабли, подводные лодки и вспомогательные суда Северного, Балтийского и Черноморского флотов.

В апреле 1977 г. в интересах ВМФ СССР в порту Луанда начал функционировать 877-й ПМТО - «Маяк» в составе: управление пункта, узел связи, группа обеспечения полетов авиации, склад горючего и подразделения тыла ПМТО. Пункт решал следующие задачи:

- обеспечение материальными средствами и ремонтом кораблей и судов ВМФ СССР, находящихся в порт Луанда;
- приём и отправку самолетов ВМФ, а в отдельных случаях - правительственных самолетов, и их аэродромно-техническое обеспечение;
- осуществление связи с подводными лодками, надводными кораблями, судами обеспечения и самолетами ВМФ в центральной и южной части Атлантического океана.

Командир ПМТО являлся старшим морским начальником в порту Луанда и подчинялся командующему СФ.

С 1984 г. в связи с увеличением поставок современных вооружений и техники из СССР Народные вооруженные силы освобождения Анголы (ФАПЛА) начали проводить наступательные операции против УНИТА с целью освободить территории юго-восточной Анголы. Первоначально целью операций являлся захват города Мавинга. Рядом с городом располагался полевой аэродром, но боевая и транспортная авиация на него сесть не могла. Вторая фаза заключалась в захвате штаб-квартиры УНИТА в Жамба, на юго-востоке Анголы, где как раз и располагался аэродром с хорошей взлетно-посадочной полосой, построенный юаровцами.



Именно он служил базой для ВВС ЮАР, с которой они могли осуществлять воздушную поддержку УНИТА и сухопутным частям ВС ЮАР.

В 1984 году личный состав ВМС Анголы насчитывал 1500 человек. Корабельный состав включал более 50 боевых кораблей и вспомогательных судов. 20 кораблей были переданы португальцами в 1975 году, 24 боевых корабля были приобретены у СССР в 1976-1983 гг., 8 торговых судов были взяты у частных лиц для использования в составе ВМС Анголы в 1976-1979 гг.

Главной ударной силой ВМФ Анголы в тот период были в основном корабли советской постройки: три средних десантных корабля, четыре торпедных катера, шесть ракетных катеров и один сторожевой катер типа «Гриф». Корабли португальской постройки, доставшиеся Анголе от колониального прошлого, в море не выходили и в полузатопленном состоянии базировались в порту Сойо на севере Анголы.

СДК, РКА и сторожевой катер типа «Гриф» базировались на базе ВМФ в Луанде. Торпедные катера - в порту Лобиту. Соответственно флот Анголы состоял из двух бригад кораблей: одна с базированием в Луанде, вторая в Лобиту.

Кроме того, в составе флота были части и подразделения боевого обеспечения: посты радиотехнического наблюдения в Кабинде, Луанде, Амбоиме, Лобиту и Намибе; узлы связи, включая центральный, радиотехническая позиция; торпедная мастерская; подразделения обеспечения и тыла.

В интересах флота для осуществления навигационного ремонта, и в первую очередь, докования кораблей, использовались ремонтные мощности государственных предприятий в Лобиту и в Луанде: это судоремонтные верфи «Эшталнаве» и «Сурифа». В целях поддержания боеспособности флота отдельные ремонтные работы, по решению советского правительства, с 1978 года безвозмездно выполнялись плавмастерской Военно-Морского Флота СССР из состава 30-й оперативной бригады ВМФ.

Курс - Африка. Переход из Североморска в Конакри.

В 1984 году перед походом в Африку бпк «Адмирал Юмашев» уже успел выполнить одну боевую службу. В соответствии с боевым распоряжением Командующего Северным флотом в период с 24.02 по 26.03.1984 года наш корабль выполнял задачи боевой службы с целью разведки ОВМС НАТО на учении «Teat Work-84». Силами НАТО отрабатывалось формирование ударной группировки с высадкой морского десанта в Норвегии и совместные действия морских сил и десанта. В этом крупном учении участвовало более 150 боевых и вспомогательных кораблей НАТО: США, Великобритании, Германии, Нидерландов, Норвегии, Канады (в основном - корабли США) во главе с авианосцем США «Индепенденс». В районе учения наш корабль был один. Не обошлось и без провокаций. Во время слежения за авианосцем «Индепенденс» канадский фрегат типа «Ирокез» пытался спровоцировать аварийную ситуацию, опасно маневрировал, используя сигнал «Ограничен в возможности маневрировать» и симулируя подъём вертолёт. Несмотря на штормовые условия плавания, на учениях НАТО постоянно отрабатывались групповые полёты корабельной авиации и мы сутками находились на командных пунктах и боевых постах по боевой тревоге - учения ПВО по реальным целям!



Поставленные задачи мы выполнили успешно и в полном объёме, однако, в сложных штормовых условиях в Норвежском море корабль снова получил повреждения корпуса и по возвращению в базу был поставлен в док (31 августа 1981 корабль на боевой службе в Баренцевом море во время шторма впервые получил трещины в корпусе по правому и левому борту из-за конструктивных ошибок при применении новой технологии изготовления и установки успокоителей качки).

Одновременно с проводимым ремонтом повреждений корабля началась активная и завершающая фаза подготовки к новой боевой службе. Пополнялись запасы, проверялось всё вооружение и технические средства. Вкалывали все без исключения - и матросы, и офицеры. Затем контрольный выход, как положено перед боевой службой. Вот так незаметно пролетело время полагавшегося предподходового отдыха экипажа.

3 мая 1984 года бпк «Адмирал Юмашев» отошёл от причала № 6 Североморска на новую боевую службу. Курс - Африка.



Бпк «Адмирал Юмашев» отходит от причала № 6 Североморска на новую боевую службу. На причале родные и близкие моряков. 3 мая 1984 года.

Коротко об особенностях похода на этом этапе. Когда прошли Кольский залив, оставив остров Кильдин справа, и повернули «за угол», нас, как обычно, встретило разведывательное судно норвежских ВМС «Марьята», которое всегда провожало и встречало все наши корабли и лодки на выходе из Кольского залива. Они как будто заранее знали, когда и какой корабль будет выходить.

В район предназначения корабль обычно идёт боевым экономичным ходом 18 узлов. Этот ход ещё назы-

вают эскадренным ходом. В штормовом море это наиболее оптимальная скорость. На спокойной волне, если позволяла обстановка, шли на экономической скорости хода в 14 узлов, т.к. увеличивается дальность плавания за счёт снижения расхода топлива. К примеру, за 4-часовую ходовую вахту расход снижался с 23 тонн до 18 тонн мазута. Большая часть перехода корабля через вечные штормовые районы Северо-Восточной Атлантики проходила в сложных метеоусловиях, обусловленных прохождением циклонов. За пять суток корабль оставил за кормой два условных рубежа: первый рубеж между мысом Нордкап и островом Медвежий – это первый противолодочный рубеж НАТО. Для советских и российских моряков – рубеж начала боевой службы и соответствующих денежных выплат – 50% к окладу. Качать меньше не стало, но на корабле уже установился рабочий походный порядок. Процесс оморачивания молодых моряков заканчивался. Даже постоянно страдающие от морской болезни начали вставать и исполнять свои обязанности.



На рубеже между мысом Нордкап и островом Медвежий нарастают разведывательные облёты базовой патрульной и противолодочной авиацией.

Первым появляется норвежский противолодочный и разведывательный самолет «Орион».

Немного позже над нашим кораблём уже летают английские «Нимроды». С первого рубежа корабль начинают сопровождать и норвежские фрегаты, поэтому, несмотря на штормовое море и с учётом реальной обстановки по целям,



Нордкап-Медвежий и Фареро-Исландский рубежи.



Бпк «Адмирал Юмашев» в штормовых районах Северо-Восточной Атлантики. Снимок сделан с сигнального мостика. Май 1984 года.

экипаж корабля отработал ряд задач противолодочной и противовоздушной обороны и комплекс корабельных боевых учений (борьба за живучесть и т.п.). Фареро-Исландский рубеж – второй противолодочный рубеж НАТО, оборудованный стационарной системой SOSUS. Её целью стало обнаружение советских подводных лодок, выходящих в Атлантический океан. Одновременно с этим рубеж представлял особый интерес для обнаружения там противолодочных кораблей и самолётов вероятного противника морской авиацией СССР. Линия Фареро-Исландского рубежа в северной Атлантике между

Гренландией, Исландией и Великобританией проходит в Датском проливе и вдоль Фарерско-Исландского тектонического выступа.

Следуя в район боевого предназначения, корабль совершил с 19 по 26 мая деловой заход в порт Конакри (Гвинея). 19 мая 1984 года - отдали якорь на рейде порта Конакри республики Гвинея.



В порту Конакри республики Гвинея.

Конакри - порт на побережье Атлантического океана и столица Гвинеи с 1958 года. Население города составляет более двух миллионов человек (больше трети населения страны). Климат Гвинеи характеризуется как субэкваториальный. Чётко выражены два сезона: сухой сезон и сезон дождей. Сухой сезон продолжается с декабря по апрель. Годовая норма осадков составляет около 3800 мм; самые влажные месяцы - июль и август. Среднемесячная температура воздуха в районе Конакри в течение года высокая, меняется незначительно: в самый холодный месяц - август составляет 26,6°С, а в самый теплый - апрель 28,5°С. Облачность в среднем 4-5 баллов.

Город возник в 1885 году на месте деревни Конакри и унаследовал её название, что означает «за водой», «на другом берегу». Конакри расположен на полуострове Калум и острове Томбо (Толебо), соединённом дамбой с материком (сама дамба была построена ещё в 1891 г.). Перенаселенный город. Велик уровень загрязнённости.

Город был основан французской администрацией в 1880-х годах, объединил нескольких рыбацких посёлков и с 1890-х годов до 2 октября 1958 года являлся административным центром колонии Французская Гвинея. После провозглашения независимости - столица Гвинейской Республики.

22 ноября 1970 г. произошло событие, приведшее к тому, что советский флот десятилетие почти на постоянной основе базировался в Гвинеи: объединённые силы противников ДПГ совершили дерзкое нападение на Конакри. После того, как инцидент был исчерпан, президент Гвинейской республики Ахмед Секу Туре через советского посла в своей стране обратился с просьбой к советскому правительству об обеспечении постоянного присутствия военных кораблей СССР в Конакри. В начале 1971 г. было подписано соответствующее соглашение и в порту Конакри стали постоянно находиться отряды советских боевых кораблей, состоявшие из эсминца или большого противолодочного корабля, десантного корабля и танкера. Но при этом Секу Туре в 1971 г. отказал нашим военным в просьбе создать на острове Тамага у порта Конакри постоянную морскую базу.

В ходе несения боевой службы обеспечивали советское военное присутствие в Гвинейском заливе с базированием в Конакри или осуществили визиты в порт Конакри следующие корабли:

- ⇒ с 15 по 20 февраля 1969 г. – отряд боевых кораблей ВМФ СССР в составе: бпк «Бойкий» проекта 57-бис Северного флота, эс «Неуловимый» проекта 56У Черноморского флота, подводная лодка Б-26 «Ярославский комсомолец» проекта 641 4-й эскадры подводных лодок Северного флота и танкер Северного флота;
- ⇒ весной 1971 г. в Гвинею пришёл бпк «Образцовый» проекта 61 Балтийского флота. После этого в Гвинею зашла плавучая мастерская «ПМ-40»;



- ⇒ в сентябре 1971 г. - отряд боевых кораблей ВМФ СССР в составе: эм «Находчивый» проекта 56А и танкер Черноморского флота, бдк «Донецкий шахтёр» проекта 1171 с батальоном морской пехоты (350 человек) на борту, с боевой техникой (20 танков Т-54 и 18 БТР-60П), и судно обеспечения Балтийского флота;
- ⇒ с 6 по 28 января 1972 г. – отряд боевых кораблей ВМФ СССР в составе: бпк «Вице-адмирал Дрозд» проекта 1134, эм «Скромный» проекта 56А, подводная лодка и танкер Северного флота;
- ⇒ с 5 марта по 6 мая 1972 г. – эм «Бывалый» проекта 56 Северного флота. Там же был отряд морской пехоты 61-го Киркенесского Краснознаменного отдельного полка морской пехоты Северного флота на БДК «Крымский комсомолец»;
- ⇒ с 30 сентября по 20 октября 1972 г. – бпк «Смышленный» проекта 61 Северного флота;
- ⇒ с 10 ноября 1972 г. по 2 апреля 1973 г. - эм «Бывалый» проекта 56 Северного флота;
- ⇒ с 12 июня по 10 октября 1973 г. – эм «Скромный» проекта 56А Северного флота;
- ⇒ с сентября 1973 г. по апрель 1974 г. - эм «Светлый» проекта 56 Балтийского флота на боевой службе с заходом в Конакри;
- ⇒ в октябре 1973 г. - БДК проекта 1171 с батальоном морской пехоты на борту;
- ⇒ с 10 ноября 1973 г. по февраль 1974 г. – эм «Бывалый» проекта 56 Северного флота;
- ⇒ с 17 июня по 27 октября 1974 г. - БДК проекта 1171 с 2-м батальоном морской пехоты Балтийского флота на борту выполнял задачи боевой службы в Атлантическом океане в районе Гвинейского залива, с заходом в порт Конакри;
- ⇒ в ноябре 1974 г. - бдк «Крымский комсомолец» проекта 1171, бдк «Воронежский комсомолец» проекта 1171 и танкер «Сумы» Черноморского флота;
- ⇒ 15 ноября 1974 г. - отряд боевых кораблей ВМФ СССР в составе: пкр «Ленинград» проекта 1123, бпк «Скорый» проекта 61 и танкер «Борис Чиликин» Черноморского флота;
- ⇒ с 14 декабря 1974 г. по 28 мая 1975 г. - БДК-104 проекта 1171, на борту 2-й батальон морской пехоты Балтийского флота, усиленный ротой плавающих танков, выполнял задачи боевой службы в Атлантическом океане в районе Гвинейского залива с заходом в порт Конакри;
- ⇒ в 1990-1991 гг. - скр «Бодрый» проекта 1135 Балтийского флота.

В апреле 1975 г. корабли, находящиеся в Конакри, приняли участие в маневрах «Океан-75». Операцию возглавил начальник штаба 1-й флотилии подводных лодок СФ контр-адмирал Голосов Р.А. Походный штаб прибыл 12 апреля 1975 г. на рейд Конакри на борту плавбазы ПБ-82 из Средиземного моря. На рейде находились танкер «Красноводск», у борта которого был ошвартован БДК-104, и танкер «Ельня». Для ведения разведки конвоев в океане с Северного флота в Конакри прилетела авиагруппа из двух самолетов ТУ-95РЦ и самолета обеспечения Ан-12. 14 апреля учения начались. Походный штаб руководил действиями 3 подводных лодок проекта 641 Б-46, Б-95 и Б-825 против конвоя, используя данные авиации. 19 апреля, успешно выполнив атаки, подводные лодки направились в Средиземное море. Основной задачей плавбазы в ходе учения являлось обеспечение связи со всеми штабами, подводными лодками и самолетами.



- ⇒ 27 января 1976 г. и с 1 марта 1976 г. – бпк «Адмирал Макаров» проекта 1134А Северного флота;
- ⇒ в 1977 г. - пл Б-826 «Ярославский комсомолец» проекта 641, пл Б-4 «Челябинский комсомолец» проекта 641 Северного флота и научно-исследовательское судно «Полюс»;
- ⇒ в 1977 г. – бпк «Адмирал Нахимов» проекта 1134А Северного флота;
- ⇒ в октябре 1977 г. - эм «Прозорливый» проекта 56У Черноморского флота;
- ⇒ в 1980 г. - эм «Прозорливый» проекта 56У Балтийского флота;
- ⇒ с 20 апреля по 8 июня и с 27 августа по 21 октября 1979 г. – бпк «Зоркий» проекта 57А Северного флота;
- ⇒ в мае 1980 г. – бпк «Жгучий» проекта 57А Северного флота;
- ⇒ с 25 по 29 ноября 1981 г. - мтц «Наводчик» проекта 266 Черноморского флота.
- ⇒ 3-13 июля 1981 г. – бпк «Гремящий» проекта 57А Северного флота;
- ⇒ с 18 по 27 июня 1983 г. – бпк «Адмирал Нахимов» проекта 1134А Северного флота;
- ⇒ апрель-май 1984 г. - мтц «Турбинист» проекта 266М Черноморского флота;
- ⇒ с 19 по 26 мая 1984 г. - бпк «Адмирал Юмашев» проекта 1134А Северного флота;
- ⇒ в 1985 г. - скр «Доблестный» проекта 1135 Северного флота;
- ⇒ 26-30 сентября 1985 г. - гбпк «Сообразительный» проекта 61 Северного флота;
- ⇒ с 26 февраля по 2 марта 1987 г. – бпк «Смышленный» проекта 61 Северного флота;
- ⇒ в 1989 г. - БДК проекта 775 с бортовым номером 045.

В 1980 г. по предложению Секу Туре было отменено постоянное базирование советских военных кораблей в Конакри. Однако кратковременных заходы наших кораблей продолжались. В 1980-х гг. Конакри неоднократно посещали десантные корабли с морскими пехотинцами на борту, несущие боевые службы в этом регионе. Последний визит совершил в 1989 г. БДК проекта 775 с бортовым номером 045.

24 марта 1984 г. умер Секу Туре. Он стоял у власти в Гвинее более 26 лет и на протяжении всей жизни проводил только одну политику, направленную на полную независимость своей страны от кого бы то ни было. 30 марта 1984 года состоялись его похороны, а 3 апреля в стране произошёл переворот и к власти пришли военные, как они объявили - для того, чтобы повести Гвинею к демократии.

Режим Туре был объявлен кровавым и антинародным, а против самого Туре выдвинута масса обвинений - от коррупции, в которой он, несомненно, никогда не был замешан, до непоследовательности в соблюдении интересов народа Гвинеи. В течение одной недели количество политических преступников в стране увеличилось на несколько тысяч. Президентом страны был избран полковник Лансана Конте (в 1970 г. прошёл годичный курс обучения в СССР). Ориентироваться он стал на западные страны, которые предложили немалые средства. Отношения с СССР испортились, советские военные покинули страну, пришлось убрать и советскую авиабазу в Конакри.

Тем не менее, отношения продолжались, в порту наши суда заправлялись нашим же топливом. Но количество заходов существенно сократилось. Последний визит был в 1989 г. выполнен БДК проекта 775 с бортовым номером 045.



Со снятием с флота задачи по охране рыбного промысла в 1990 г. обеспечение кораблей горючим через береговой склад в Конакри прекратилось. На этом закончилась история военноморского присутствия Советского Союза в Гвинее.

Конакри сегодня - главный экономический центр страны, где сосредоточена большая часть предприятий обрабатывающей промышленности: металлообработка, пищевая, химическая, текстильная, деревообрабатывающая промышленность, рыболовство. Через порт Конакри идёт большая часть внешней торговли Гвинеи, осуществляется вывоз бокситов, бананов, кофе, ананасов, яблок, цитрусовых, клубники, рыбы и других продуктов. Имеются железнодорожная станция и международный аэропорт Конакри (Гбессия). Кстати, в Гвинее находятся месторождения бокситов (почти половина мировых запасов). Поэтому там есть завод компании «Русский алюминий».

Возвращаюсь к визиту в Конакри бпк «Адмирал Юмашев» в 1984 году. Визитом этот заход корабля на внешний рейд назвать трудно. Встали на якорь на большом удалении от береговой черты. Доложили. Схода экипажа на берег не было.

За сотрудниками посольства был отправлен командирский катер, командир командирского



Техник ЗРБ-1 мичман Гусев А.А. и старшина команды ЗБ-3 мичман Пугачёв Е.С. Гвинея, Конакри, 21.05.1984 г.

На носовой ракетной площадке личный состав ЗРБ-1 БЧ-2. Слева направо 1-й ряд (сидят): Иванов, Феоктистов В.А., Зайцев, Иванников. 2-й ряд: Габдулин Н.Ш., Кононович А.Н., Данилов В.Е., Лохмачёв. Гвинея, Конакри, 21.05.1984 г.

разъездного катера - старший лейтенант Кононович А.Н.; это штатная моя должность как командира ЗРБ-1 на корабле проекта 1134А в соответствии с корабельными расписаниями. Так что, можно сказать, повезло - за все боевые службы я «налетался» на этом катере вволю. Несмотря на невысокую скорость 13 узлов, катер показал хорошую мореходность, выдерживая волнение 4-5 баллов. Разработанный по заказу ВМФ, он сочетает в себе эстетичность и прекрасные ходовые качества, по проекту значится как «Стриж-1390».

В порт Конакри на катере я ходил дважды. Сначала доставил на борт корабля наших дипломатов, затем возил командира корабля на причал для посещения Советского посольства и обратно. На большом удалении от береговой черты картина была не очень радужной. Берег показался мне каким-то унылым. Но, когда подошли поближе, картинка изменилась, и увиденное произвело впечатление. Огромные валуны лежали прямо на песке.



Глубины здесь небольшие, около 5-9 метров, дно - сплошные камни, потому в бухте валяется огромное количество затонувших судов. Во время стоянки нашего корабля на внешнем рейде Конакри была очень высокая влажность – 98%, температура воздуха 30°C, воды - 35°C. От высокой влажности и температуры воздуха все мы, не привычные к такому климату, испытывали жуткий дискомфорт, но с утра до ночи занимались службой и корабельными работами. А наше тело в это время находилось в какой-то липкой и толстой оболочке пота. Даже командирский катер приходилось использовать трепетно и ходить на небольших скоростях. Охлаждение двигателя водяное, поэтому я боялся его перегрева и выхода из строя катера. Но, слава богу, обошлось.

Причал тоже убогий, неухоженный, грязный. На причале приютился наш мтц «Турбинист» проекта 266М Черноморского флота, который на боевой службе выполнял задачи охраны советского судоходства в Центральной Атлантике и у берегов Марокко в районах рыбного промысла. Тральщик совершил деловой заход в порт Конакри для производства ППО, ППР и отдыха экипажа.

Первым встречающим был смуглый, весёлый и добродушный человек в военной униформе. Из кобуры выглядывал ржавый пистолет ПМ. На сносом русском языке он представился офицером связи Джоном. Каламбурил, шутил... Попытался что-то выпрашивать. Смысл его многочисленных вопросов заключался в трёх словах: кто, куда, зачем. С трудом избавившись от назойливого офицера связи (он меня сопровождал до самого трапа тральщика), я поднялся на борт корабля.

Экипаж обедал. Все иллюминаторы затянуты марлей, дверные проёмы также в марле. Зашёл в кают-компанию. Поздоровался. В ответ мне на высоких тонах: «Дверь закрывай!!!». Потом в разговоре с офицерами мне пояснили, что здесь ужасная по сложности эпидемиологическая обстановка: мухи цеце (в переводе с языка тсвана - «муха») и прочие твари, которые летают, ползают, и делают всё, чтобы обязательно нанести максимальный урон советскому моряку в виде укусов, переноса какой-нибудь тропической инфекции.

Муха цеце обитает в основном в экваториальной и субэкваториальной Африке. Моряки заболевают малярией и другими экзотическими болезнями и надолго выбывают из строя. Ангола впоследствии показала, что болезни, похожие на обычный грипп, настолько коварны, что зачастую приводят к летальному исходу. И такие случаи смертей от малярии, энцефалита и менингита были. На корабле единственным средством борьбы с этой заразой имелись таблетки хинина, которые раздавали всему экипажу. Даже добавляли в компот. Лекарство, скорее всего, помогало. Заболевания были сокращены до минимума.

Спросил про офицера связи, который показался странноватым типом и излишне любопытным. Мне порекомендовали быть с ним осторожнее. «Все зовут его «Ванькой», он действительно – офицер связи. Он знает несколько языков и является одновременно агентом нескольких разведок. Но, как говорят, работает только на себя. И пистолет не чистит - ему, оказывается, уже делали замечания, и не раз. Но «Ванька» говорит, что его оружие и так хорошо стреляет».

Прибывшие на борт дипломаты выступили перед экипажем на вертолётной площадке. Много было полезной и интересной информации, но я помню ярче всех одну. Нас предупредили, что если будут организованы экскурсии, то обязательно надо держаться вместе с группой.



В одиночку далеко не отходить, так как можно пропасть навсегда. Дипломаты сообщили, что на прошлой неделе пропал сотрудник японского посольства, который просто ненадолго отошёл от группы. «Так как в стране, где-то там, в джунглях, есть ещё племена людоедов, и он наверняка уже съеден».

Пока мы красили и приводили в порядок корабль после северных штормовых морей и Бискайского залива, катались на катере, потом слушали наших дипломатов, механики сделали чудо: восстановили «холод» на корабле: в постах, в каютах и кубриках. При работе вентиляторов в помещениях создавался подпор, да такой, что с трудом можно было открыть входную дверь. Слава механикам! Самое главное - сейчас была полностью восстановлена боевая готовность и техники, и экипажа, обеспечены «холодом» все системы вооружения корабля для длительной боевой работы в условиях тропиков. К примеру, до восстановления «холода» на корабле я жил в ПКРе (в посту контроля ракет), кто-то из офицеров БЧ-2 - в посту гиросtabilизации «Надир» и т. п... Весь экипаж от отбоя до подъёма в поисках спасительной прохлады, кто как мог, забивались в различные пространства и помещения корабля ниже ватерлинии. Сейчас все могли отдыхать в каютах и кубриках, и обязательно укрывшись одеялом, а то можно и замёрзнуть.

26 мая 1984 г. снялись с якоря в порту Конакри и взяли курс в порт Луанду республики Ангола. Переход занял 8 суток.



БЧ-2 бпк «Адмирал Юмашев» на митинге, посвящённом награждению ВЛКСМ Вооружённых Сил СССР орденом Красного Знамени. 28.05.1984 г.

28 мая 1984 года Указом Верховного Совета СССР ВЛКСМ армии и флота был награждён орденом Красного Знамени за успехи в деле воспитания армейской молодежи и мужество, проявленное воинами - комсомольцами в боях за Родину. Награждение армейского комсомола было приурочено к 60-летию присвоения имени В.И. Ленина Российскому ленинскому коммунистическому союзу молодёжи в 1924 году. Сообщение об этом событии мы получили в Атлантическом океане в тот же день. По случаю награждения состоялся митинг экипажа, свободного от вахты, на вертолётной площадке. На снимке запечатлён этот момент. Сейчас уже мало кто и знает об этом награждении комсомола Вооружённых Сил СССР.



Корабль в зоне тропического циклона.

На вторые сутки перехода ближе к вечеру корабль вошёл в зону тропического циклона. Предшествовало циклону появление перистых нитеобразных облаков с загнутыми концами на заходе ярко-красного солнца. Эти характерные для предстоящего шторма облака очень быстро сменились мощной, спускающейся до океана, грозовой облачностью. С большой скоростью ужасающе надвигалось огромное чёрное облако, закрывая всё небо. Резко потемнело. Картину неба дописали огромные ослепительные молнии, которые всё чаще стали пронизывать наступивший мрак. При приближении тропического циклона появился характерный, нарастающий гул. Гремит не переставая большой силы гром. Усилился ветер до 25-30 м/сек, стал порывистым, начали беспрерывно налетать шквалы. Ураганный ветер создал гигантские волны, обладающие огромной силой. Начался сильный дождь, переходящий в ливень. Потоки дождевой воды, смешиваясь в воздухе с брызгами и пеной от волн, уменьшили видимость до нескольких метров.

Корабль приготовили к плаванию в штормовых условиях. Начало сильно качать. Такое состояние погоды и моря может длиться много часов, но мы уже были готовы к этому испытанию и морально, и физически. Заступающая в ночное время ходовая вахта забылась на пару часов тревожным сном после тяжёлой мужской работы. Кто-то ещё перемещался по кораблю, бегая то по правой, то по левой переборкам. На корабле натужно и гулко скрипел и стонал металл.

В качестве ликбеза для нашего сухопутного читателя - короткая (и почти научная) справка о тропическом шторме. Атлантический ураган или тропический шторм - это тропический циклон, который формируется в Атлантическом океане, обычно в период с июня по ноябрь. Тропические циклоны сами по себе - небольшие по размерам, в среднем до 100-200 миль в диаметре, с очень низким давлением в центре (очень глубокие циклоны). Они сопровождаются ураганными ветрами, сильными ливнями, грозами, огромными океанскими волнами. Даже самым крупным современным кораблям очень трудно бороться с ураганом, и часто эта борьба заканчивается гибелью корабля.

Опасность тропических циклонов для мореплавания усугубляется тем, что из-за относительно малых размеров они не всегда могут быть обнаружены на картах синоптиками службы погоды. По этой причине корабли, находящиеся в море, не могут своевременно получить предупреждения о зарождении и пути перемещения урагана. В связи с этим важное значение имеют местные признаки и радиотехнические средства для обнаружения приближающихся тропических циклонов.

Скорость ветра в тропических циклонах обычно достигает ураганной силы до 50 - 60 м/сек и более. Возникают тропические циклоны только над океанами и морями. Причины их возникновения до сих пор ещё не вполне выяснены. В настоящее время существует несколько теорий образования тропических циклонов.

Согласно одной из них, циклоны возникают от восходящих потоков теплого и влажного воздуха, которые сопровождаются выделением огромного количества скрытой тепловой энергии в результате конденсации водяных паров. Другая теория объясняет это явление взаимодействием воздушных масс северного и южного полушарий в зоне сходимости пассатов.



Но одно совершенно ясно, что тропические циклоны возникают в таких океанических районах и в те сезоны года, когда температура поверхности моря превышает 26-27°. Не совсем ясна пока ещё структура тропических циклонов.

Появлению кучево-дождевых облаков часто предшествует возникновение на горизонте небольшого, заметно увеличивающегося и быстро движущегося тёмного облака - «бычьего глаза». На расстоянии 200-250 миль от центра тропического циклона достоверным признаком его приближения является появление разорванно-кучевых облаков.

Вначале это одиночные облака, но с приближением центра циклона количество их увеличивается, они уплотняются и постепенно переходят в дождевые. Одновременно проходят шквалы с ливнями. Движение разорванно-кучевых облаков указывает на направление центра тропического циклона. Если стать лицом навстречу этому движению облаков, то центр тропического циклона будет расположен вправо от корабля.

Багрово-красная окраска зари - признак приближения тропического циклона. Причём вечерняя заря удерживается долгое время и остается до конца красной, не переходя в желтый цвет. В то же время с противоположной стороны хорошо видна тень земли, край которой имеет оранжевую окраску.

Такая заря может наблюдаться за 2-3 суток до наступления циклона. Иногда тропическим циклонам предшествуют восходы и заходы солнца, при которых небо принимает огненный или медно-красный цвет с разнообразными оттенками.

За сутки и более до наступления тропического циклона наблюдается ясное небо, штиль или слабый ветер, значительное повышение температуры, абсолютной и относительной влажности воздуха (ощущается сильная духота) и нарушение их суточного хода. С начала наступления и дальнейшего прохождения циклона наблюдается быстрое падение температуры воздуха.

Ночью со стороны приближающегося тропического циклона часто видны сильные отблески молний (зарницы).

Когда проходит центр тропического циклона, в то время, когда кругом бушуют ураганные ветры, сильнейшие ливни и грозы, в этом центре, диаметром в среднем 10 - 15 миль, наблюдается область ясной штилевой погоды - «глаз бури». Можно увидеть голубое или звёздное небо, волнение моря немного уменьшается. В среднем за год в Атлантическом океане наблюдается около 12-13 циклонов. Пути тропических циклонов, за редким исключением, постоянны.

В 00.00 я заступил на ходовую вахту вахтенным офицером корабля. К моменту моего появления на ходовом мостике корабль, похоже, удачно вскочил в этот «глаз бури» и, благодаря точным расчётам нашего лучшего штурмана Северного флота капитана 3 ранга Корягина Николая Стефановича, двигался в этом «глазу» попутно с направлением движения циклона.

Увиденное потрясло. В носовые иллюминаторы видимость не более метра - ливень невероятной силы, сплошной поток воды. Находящиеся на мостике командир, вахтенный офицер, рулевой, а на пилорусах - сигнальщики на фоне тьмы, стены из воды и сплошных молний мне показались призраками или пришельцами из другого мира.



Постоянно сверкающие молнии создавали впечатление, что нам путь освещает огромный небесный светильник яркого белого огня, как от электросварки, размером на всё небо. Ходовой пост, лица находящихся там людей залиты этим белым неоновым мерцающим светом, как в каком-то фантастическом фильме из комиксов.

Гроза никого не оставляет равнодушным: сильный восторг или дикий страх, ликование или ужас - что угодно, только не спокойствие. Самое яркое явление природы: впечатляет и звуком, и зрелищем. Мощь, непокорность и своеволие - гроза всегда неповторима и ведет себя так, как считает нужным. И всё это происходило посреди Атлантического океана, сбегать некуда, укрыться негде. Корабль - наше укрытие, наше спасение и наша защита. Эти яркие, неповторимые впечатления и эмоции от увиденного и пережитого остались у меня на всю оставшуюся жизнь. Очень жаль, что бóльшая часть экипажа так никогда не увидит и не ощутит то удивительное явление природы, что видели мы из состава верхней ходовой вахты в эту памятную ночь.

Принимая вахту, я убедился в практически полной безопасности корабля. Исправно и надёжно работали РЛС воздушного и надводного освещения обстановки, некоторые короткие засветки на экранах РЛС от грозовых разрядов не мешали реально и правильно оценивать обстановку. Боевые расчёты ходовой вахты БИП, ГКП и штурмана постоянно, с учащённой дискретностью выдавали необходимую информацию об обстановке и рекомендации по управлению кораблём. За весь период «штормования» мы не встретили других кораблей, т.к. наш путь пролегал вдали от судоходных и торговых путей. Казалось, что мы тогда были одни в Океане, но так не бывает!

На следующее утро мы удачно и очень быстро выскочили из этого тропического циклона, который, слава Богу, не успел нас сильно потрепать.

После встречи с тропическим циклоном был проведён детальный разбор действий экипажа, командования корабля и вахтенных офицеров. Казалось бы, тщательно изучен маршрут перехода, все гидрометеорологические особенности района плавания, подготовка вахтенных офицеров отработана, но заблаговременно информацию о циклоне мы не получили. Думаю, что тогда выводы нами были сделаны верные.



Бпк «Адмирал Юмашев» в штормовом Атлантическом океане. Снимки сделаны с сигнального мостика. Корабль ныряет в волну, полностью уходят под воду нос и бак корабля.



Снимок вертолётной площадки сделан из СКВП. Морская стихия разрушила ограждение площадки, разорваны сети для обеспечения взлёта и посадки вертолёт, ют корабля более двух метров под водой.



Эссе о вахтенных офицерах корабля.

Позволю себе небольшое отступление с размышлениями о подготовке вахтенных офицеров. Одним из важнейших факторов, определяющих и формирующих боевую готовность корабля, является качество комплектования экипажа. В частности, успешность экипажа определяется тем, чтобы у командира корабля были подготовленные помощники: командиры боевых частей и служб, вахтенные офицеры, а главное - СПК.

Если возложенные на СПК, командиров боевых частей и вахтенных офицеров ответственные задачи и функции (особенно в море) зачастую ими или недопонимаются, или оказываются непосильны для полноценного исполнения из-за личной неподготовленности – корабль обречён.

За время боевых служб мне пришлось сотни раз встречать рассветы и закаты на ходовом мостике. Эти моменты не доступны на берегу обычному человеку. Только моряки, месяцами и годами находясь в море, могут понять меня. На ходовом мостике я - вахтенный офицер корабля.

Так кто же такой вахтенный офицер корабля? В соответствии с Корабельным уставом ВМФ, ст. 817. «Вахтенный офицер назначается из офицеров, сдавших зачёты и допущенных приказом командира корабля к самостоятельному несению ходовой (якорной) вахты. Вахтенный офицер на ходу корабля подчиняется командиру корабля или старшему помощнику, когда последний, замещая командира корабля, находится на ГКП (ходовом мостике). При стоянке корабля на якоре (бочке, швартовах) вахтенный офицер подчиняется старшему помощнику командира корабля и дежурному по кораблю. Никто, кроме указанных выше лиц и их прямых начальников, не имеет права вмешиваться в распоряжения вахтенного офицера». Ст. 826. «Вахтенный офицер является непосредственным помощником командира корабля в вопросах обеспечения безопасности плавания, маневрирования, применения оружия при внезапных встречах с противником, уклонения от атак подводных лодок, самолётов, вертолётных и боевых катеров, а также от обнаруженных торпед и мин».

Вахта - особый вид дежурства на кораблях Военно-Морского Флота, требующий непрерывной бдительности и неотлучного пребывания на посту. Руководство корабельной вахтой на ходу корабля возлагается на вахтенного офицера, а на стоянке на дежурного по кораблю, если вахтенный офицер не назначен.



*Вахтенный офицер
Авакянц С.Г. В настоящее
время - Командующий Тихо-
океанским флотом, адмирал.*



*Вахтенный офицер
Морозов А.А. В последующем -
Начальник КП Черноморского
флота, капитан 1 ранга. Ушёл
из жизни при выполнении
служебных обязанностей в
2004 году.*



*Вахтенный офицер
Мокрушин А.Д. В последую-
щем - капитан 1 ранга ФПС
ФСБ РФ.*





*Вахтенный офицер
Лукьянов С. В последующем -
капитан 1 ранга ГШ ВМФ.
Ушёл из жизни в 2019 г.*

Кроме того, на него возлагается руководство специальной вахтой на командных пунктах и боевых постах, которые обеспечивают управление кораблём, наблюдение и применение оружия. Продолжительность вахты 4 часа. Однако, в зависимости от обстановки, приказанием командира корабля её продолжительность на отдельных постах может быть установлена от 1 до 6 часов.

Таким образом, вахтенный офицер неотлучно находится в ходовом посту, управляет кораблём и руководит всей ходовой вахтой. В ходовом посту также несут службу командир корабля, рулевой и два сигнальщика на сигнальных мостиках. При проходе корабля узкости или при заходе в порт на сигнальных мостиках у нас несли службу подвахтенные офицеры. Это верхняя вахта. Бóльшая часть боевой смены – внизу: ГКП, ПЭЖ, БИП, штурманская рубка и другие посты. Вахтенному офицеру корабля подчинены вахтенные офицеры ГКП, БИП, вахтенный штурман, вахтенный инженер-механик, дежурный по кораблю и другие должностные лица боевой смены.



*Вахтенный офицер
Маршев В.В. В последующем -
капитан 1 ранга, старший
преподаватель ВВМУ.*

В ходовом посту нашего корабля слева по борту располагался диванчик командира. Командир на ходу корабля постоянно и неотлучно находился на мостике многие сутки, поэтому в ночное время для командира это было очень удобное место. Он мог подремать, слыша доклады вахтенному офицеру, его запросы в ПЭЖ, БИП, штурману и их ответы. В любой момент, при изменении обстановки, если вахтенному офицеру при возникших сомнениях требуется уточнить своё действие в принятии решения – командир на месте. Да и пребывание командира корабля рядом с вахтенным офицером вселяло уверенность. Мой первый командир корабля Стефанов Алексей Георгиевич всегда, когда присаживался на диванчик для отдыха, любил давать команду: «Вахтенный офицер! Разбудить за пять минут до катастрофы!». Эта команда действовала на меня особо – чувство ответственности за весь корабль и его экипаж.



*Вахтенный офицер
Кононович А.Н.
В последующем - замести-
тель начальника УРАВ СФ,
капитан 1 ранга.*

В обеспечении безопасности кораблевождения одно из ключевых мест занимает вопрос уровня квалификации подготовки вахтенных офицеров, в будущем командиров кораблей.

Вахтенным офицером может стать не каждый, поэтому военному моряку надо выполнить ряд условий. Первое: получить соответствующее образование.



Для этого необходимо окончить Высшее военно-морское училище командного профиля, где по курсу обучения наряду с избранной специальностью все пять лет преподают кораблевождение, мореходную астрономию, технические средства кораблевождения, маневрирование и другие науки, позволяющие научиться управлять кораблём.

Второе: при прохождении штурманских практик на специальных учебных кораблях в дальних походах (не менее двух) отработать практические навыки работы штурманом и сдать все зачёты и экзамены. Третье: непосредственно на корабле выпускник ВВМУ сдает зачёты и получает допуск к самостоятельному несению ходовой вахты.

У нас на корабле были допущены и несли эту вахту офицеры БЧ-2 и БЧ-3, а также начальник службы РХБЗ капитан-лейтенант Казаков Михаил Юрьевич (в ВВМУ им. С.М. Кирова тогда тоже готовили будущих командиров независимо от специальности).

Хорошо помню забавный случай, когда корабельный доктор поспорил на «эквивалент» с командиром БЧ-2 о том, что он тоже сдаст на допуск к самостоятельному несению ходовой вахты, что, мол, ничего в этом сложного нет. Народ удивился самонадеянности и волонтаризму доктора, но, как говорится, не боги горшки обжигают! Всякое может быть! Чуда не произошло. Через полгода стараний, когда дело дошло до мореходной астрономии: секстан, ВАС, МАЕ... (знающие морскую науку меня поймут), доктор сдался, не выдержал.

Система подготовки вахтенных офицеров кораблей ВМФ по вопросам кораблевождения и безопасности плавания многоуровневая и достаточно сложная. Однако следует отметить, исходя из личного опыта, что большая часть подготовки вахтенных офицеров проводится ими самостоятельно и занимает длительное время.

Главная проблема получения допуска обостряется дефицитом времени. В нашу лейтенантскую юность срок сдачи зачётов на допуск к самостоятельному несению ходовой вахты вахтенным офицером был определён в полгода. Сегодняшним лейтенантам срок сдачи увеличили до одного года. Но мы тогда все до одного с этой задачей справились в назначенный срок!

Подготовка вахтенных офицеров не прекращается с получением допуска, а лишь выходит на другой уровень. У нас на корабле благодаря инициативе штурмана Корягина Николая Стефановича была внедрена практика несения вахты вахтенным штурманом допущенными к самостоятельному несению ходовой вахты вахтенными офицерами. Делалось это так: отстоял 4 часа на ходовом мостике, 4 часа на отдых, затем - 4 часа вахтенным штурманом. Затем всё повторялось по графику.



Вахтенный офицер Казаков М.Ю. В последующем - начальник РХБЗ 7-й ОПЭск, капитан 1 ранга. Ушёл из жизни в 2013 г.



Вахтенный офицер Жданов А.П. В последующем - командир корабля, начальник учебной части ВВМУ, капитан 1 ранга.



Мы были молоды, но всё равно сильно уставали. Главное – катастрофически не хватало времени на сон. Некоторые из нас пытались бунтовать против нововведения, как незаконного, но жизнь в последующие годы показала правоту штурмана. Появлялся опыт и практические навыки, да такие, что я и сейчас сумел бы сделать то, что умел делать в то далёкое время.

На боевой службе особое место занимает подготовка вахтенных офицеров по особенностям физико-географических, навигационно-гидрографических, гидрометеорологических условий плавания в районах, портах и узкостях, в которых планируется поход.

Каждый из нас имел личные конспекты с рабочими записями изученного материала, картами, схемами, вариантами рекомендованных курсов и контрольных пеленгов при планируемом заходе

в иностранный порт и плаванию в сложных условиях в районах интенсивного судоходства.

Отрабатывались борьба за живучесть корабля на ходу и стоянке, а также отдельные вопросы по организации связи и использования средств зрительной, радио- и спутниковой связи.

Несколько слов о мореходной астрономии. Прошли времена, когда астрономический способ определения места корабля в открытом море был основным. В наше время для



Автор книги - вахтенный офицер корабля. На втором плане бушующий Атлантический океан.

этого есть десятки способов определиться благодаря современным техническим средствам кораблевождения. Однако, при боевых повреждениях или аварии корабля роль технических средств может свестись к нулю. В связи с этим обстоятельством в плане штурманской подготовки вахтенные офицеры в течение года должны были иметь 25 решённых астрономических задач по определению места корабля. У нас на корабле на период длительного плавания был установлен другой норматив: 25 решённых астрономических задач в месяц при стоянке корабля на якоре или швартовых, на ходу корабля – одна задача за одну ходовую вахту. Я любил астрономию, хорошо разбирался в карте звездного неба, знал расположение светил, созвездий, поэтому эту работу всегда выполнял с удовольствием...

Вернёмся к нашему походу.



Праздник Нептуна по случаю первого перехода экватора.

30 мая 1984 года ночью по пути в Анголу корабль пересёк экватор. Экватор - воображаемая линия, разделяющая Земной шар на Южное и Северное полушария. Согласно установившимся традициям, всем, впервые пересекающим экватор по морю, необходимо пройти посвящение. Новичок купается в морской воде (или его кидают в бассейн), проползает сквозь отсек, к примеру, вымазанный машинным маслом... Здесь большой простор для творчества, выдумок и фантазии. После этого он получает удостоверение, заверенное печатью Нептуна, о прохождении экватора. При следующем пересечении экватора моряк освобождается от ритуала при предъявлении «удостоверения». Переход экватора всегда традиционно отмечается моряками, как военными, так и гражданскими, в разных странах мира.

Моряки, отделённые тысячами миль от своей Родины и только одним бортом от бездны, длительное время видящие перед собой одни необозримые пространства океана, в этом постоянном однообразии обязаны находить для себя маленькие удовольствия, которые стали хорошей традицией. Традиции тем и драгоценнее, что встречаются не так часто, так как недоступны сухопутному обывателю, а то и вовсе неизвестны тому, кто не был мореходом.

Празднование перехода через экватор как форма досуга советских моряков берёт своё начало с незапамятных времён, с Российского Императорского флота. Тогда праздник перехода через экватор был впервые отмечен во время первого русского кругосветного плавания на шлюпах «Нева» и «Надежда» в 1803-1806 гг. Его инициаторами выступили командиры кораблей – капитан-лейтенанты И.Ф. Крузенштерн и Ю.Ф. Лисянский, ранее пересекавшие экватор во время службы волонтерами в британском флоте. Описание этого события сохранилось в трудах мореплавателей.

Некоторые исследователи утверждают, что праздник Нептуна берёт своё начало значительно раньше и не у нас, и даже не у англичан. Изначально торжественно отмечался переход не экватора, а какой-либо определенной параллели (в зависимости от исторического периода и национальной принадлежности судна). По своей идее это было испытание новичков морской службы в предстоящей им тяжёлой, полной лишений мужской работе на море. История указывает, что ещё викинги, пересекая некоторые параллели, исполняли этот ритуал. Весьма возможно, что они и были создателями этого обычая. В первые дни мореплавания церемония совершалась с благоговением и полным уважением к мифологическому Богу Нептуну – владыке морей и морских стихий, во что тогда искренне верили моряки.

Развернутое и яркое описание праздника приводит в своей повести «Вокруг света на «Коршуне» классик русской маринистики и мой любимый писатель К.М. Станюкович, который после окончания Морского корпуса в 1860-1863 гг. провёл в дальних плаваниях три года. Советую будущим морякам!

«Когда корабль был обмыт и все приведено в порядок, офицеры и матросы оделись по праздничному и в глубоком торжественном молчании ожидали перехода из одного полушария в другое. Ровно в 8 часов был поднят флаг и южное полушарие приветствовано восемью пушечными выстрелами. Личному составу был зачитан приказ о представлении офицеров и гардемарин к награде и выплате денежной премии нижним чинам за усердие в службе.



Мы поздравляли друг друга и пили лучшее наше вино. Матросам выдано по довольно большой порции пунша. Затем явился Нептун, приветствовал нас с прибытием в южное полушарие и окрестил каждого, кто в первый раз коснулся экватора. Веселие было общее и продолжалось до глубокой ночи». Примерно так с небольшими отличиями описывали праздник Нептуна многие известные мореплаватели. В силу своего совершенно аполитичного характера, праздник перехода через экватор практически без изменений перешел из Российского Императорского флота в Советский флот.

И у нас было с одной стороны всё так. Но с другой стороны - всё не так. Современные «инженеры человеческих душ» считают, что традиция возникла для того, чтобы занять и сплотить экипаж в период спокойного океана, и дать ему некоторый отдых и развлечение (и правильно считают!).

Ендова рома не только для нижних чинов, но и для офицеров не выносилась, так что матросы за счёт капитана по чарке не выпили. Не выпили и офицеры, потому что - не положено (на борту военного корабля – сухой закон), да и у командира в наше время нет таких средств, чтобы вся команда могла откушать за его счёт. Скучно стали жить!

Для многих членов экипажа нашего корабля это событие было впервые в жизни. Поэтому готовиться к празднику Нептуна начали задолго и основательно. 30 мая свободным от ходовой вахты был объявлен выходной день, хотя по календарю была среда.

Выслушав доклад командира корабля, владыка морей и морских стихий Нептун приказал всех, кто впервые пересёк экватор, подвергнуть морскому крещению. С веселым смехом и шутками телохранители владыки морского, черти и прочая нечисть окунали в купель всех участников плаванья независимо от воинского звания. Купель была заранее изготовлена из сборного корабельного бассейна и чехла из плотного брезента, и установлена на вертолётной палубе корабля. Процедуру морского крещения избежали командир корабля и нескольких офицеров, ранее плававших в Южном полушарии. После этого морской царь поздравил экипаж с благополучным переходом в южные владения его царства, «разрешил» кораблю следовать далее, пообещав на всем маршруте ниспослать им попутного ветра, и затем величаво удалился.

В 12.00 я сменился с вахты и с ходового поста направился посмотреть праздник Нептуна на вертолётной площадке. Представление подходило к финалу, уже шёл процесс отлавливания ещё не купавшихся, поэтому меня без всяких церемоний подбежавшие «черти» схватили за шиворот и отправили в бассейн... Диплом от Нептуна и т.п. После праздничного обеда состоялся концерт художественной самодеятельности, а дальше по распорядку и с праздничным ужином. Во время этого долгого плавания нашему кораблю и экипажу довелось пересекать экватор ещё семь раз.

Особенно почётным всегда считалось пересечение экватора в точке начала отсчёта широты и долготы – в нулевом градусе, то есть в месте, которое у моряков называется «пупом Земли» или «золотой точкой». В этой точке наш корабль оказался при восьмом пересечении экватора. Но об этом позже.





День перехода через экватор объявлен праздничным, работ и учений в этот день не производилось, погода - просто шикарная. Экипаж для проведения церемонии построен. На корабле устроили инсценировку: мифический морской царь Нептун, сопровождаемый красочной свитой, состоящей из телохранителей, звездочёта, чертей и других «придворных», медленно и важно прошествовал на вертолётную площадку, где был построен экипаж. В центре площадки были сооружены «трон» Нептуна и сборный, но достаточно вместительный бассейн, который по сценарию служил «купелью».





Согласно установившимся традициям по сценарию владыка морей и морских стихий Нептун «принял доклад» командира корабля. Нептун объявил, что бывалых моряков, пересекавших экватор, он беспрепятственно пропускает, а остальных желает подвергнуть обряду крещения.



Звездочёт по списку экипажа стал вызывать подлежащих крещению, а черти подхватывать их и окунать в купель. Если вызываемого по списку моряка не оказывалось на палубе, Нептун давал команду «Черти, искать!» и черти находили жертву, где бы она не спряталась. Принявшие обряд крещения подходили к Нептуну, который торжественно вручал диплом за переход экватора.





В свиту Нептуна входило много действующих лиц импровизированного корабельного театра: царица морская Амфитрида, их сын Тритон, Ветра, Пассаты, Муссоны, Штиль, Шторм, звездочёт, брадобрей, виночерпий, черти, лорд хранитель печати, и прочие, прочие...



Очень колоритная фигура мичман Вербский Виктор - у него самый классный костюм чёрта.



Фото на память. Слева направо: мичманы Ануфриев А., Петров В.Н., Вербский В. со своими моряками.



Черти в поисках жертвы. Праздник продолжается.





И меня обрядили-искупали...



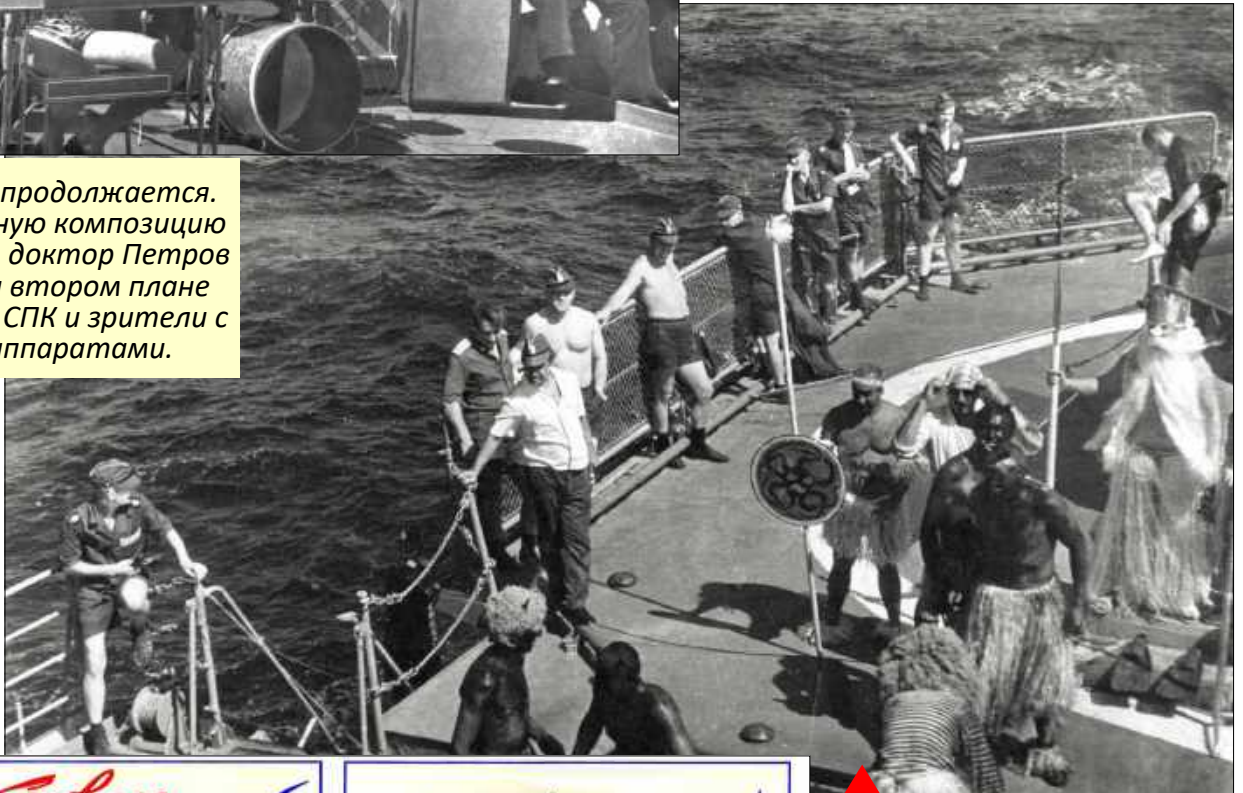
И не важно, что на тебе есть одежда, обмажут мазутом и пикнуть не успеешь. Когда находят жертву, то начинается форменная комедия, состоявшая из дискуссии Нептуна и с командиром, и с моряками. Остроумие экипажа и владыки морей, хохот свидетелей церемонии, тёплая и дружественная атмосфера оставляет неизгладимые впечатления на всю оставшуюся жизнь.





Концерт художественной самодеятельности от БЧ-2

Праздник продолжается. Музыкальную композицию исполняет доктор Петров Слава. На втором плане командир, СПК и зрители с фотоаппаратами.



Зрители на этом празднике Нептуна немногочисленны, и распределились вдоль ограждения вертолётки. Все участвуют по мере сил и умений.

Диплом от Нептуна - всем морякам, кто впервые пересёк экватор.



Здравствуй, Ангола!

3 июня 1984 года бпк «Адмирал Юмашев» зашёл на внутренний рейд и был ошвартован в порту Луанда республики Ангола у стенки военно-морской базы. Постановка корабля к стенке была выполнена кормой на швартовы с отдачей двух якорей. С юта на причал были заведены правый и левый концы огоном и серьгой. Такая схема швартовки позволяла сократить время отхода от причала при необходимости. Так мы швартовались всегда после возвращения в Луанду.

На причалах расположены сооружения различного назначения: склады с продовольствием и другими запасами, арсенал и склад с боеприпасами, общежитие наших военных советников и другие. В общежитии военных советников я был по приглашению, встретил на причале товарища по учёбе в ЧВВМУ имени П.С. Нахимова. В нескольких шагах от общежития советников - причал с подопечными ангольскими кораблями нашей постройки. Помещения аскетичны, но хорошо приспособлены для комфортного проживания офицеров: оборудованы кондиционерами, душевыми кабинами. В комнате для отдыха под кроватью – две коробки с личным оружием: в одной – два автомата, приготовленные для боя, в другой много снаряжённых автоматных магазинов и гранаты.

Советники и офицеры с ПМТО всегда с личным оружием, вооружены пистолетами ПМ. Форма одежды без знаков различия, кепка-бейсболка цвета хаки, рубашка цвета хаки или голубая с погончиками и короткими рукавами, хлопчатобумажные брюки цвета хаки, туфли. Нам говорили, что эта форма китайская, или кубинская, так называемая «ФАПЛА» (форма правительственных войск).

Справа по борту от нашего корабля был ошвартован бдк «Комсомолец Карелии» проекта 1171 с морскими пехотинцами 875-й обмп Северного флота на борту. Боевая техника морских пехотинцев находилась на причале в готовности к действию по приказанию. Плавсредства десантника спущены, находились у борта корабля. Для организации боевого патрулирования на внутреннем рейде Луанды и гранатометания в целях ППДО спустили катера и мы.

Первые дни пребывания в Анголе были достаточно спокойными. На это было ряд причин. Первая: перед нашим заходом в Луанду увеличились поставки современных вооружений, техники и боеприпасов из СССР, и началось наращивание кубинского контингента. Благодаря этой помощи, ФАПЛА начала проводить наступательные операции против группировки УНИТА Савимби, с целью освободить контролируемые ею территории юго-восточной Анголы. Передовые позиции линии фронта немного отодвинулись от Луанды и составляли расстояние уже около семидесяти километров. Обстрелы города уменьшились, обстановка стала спокойнее. Вторая причина: с приходом в Анголу мы получили боевое распоряжение: бпк «Адмирал Юмашев» предписывалось в период с 13 по 17 июня выполнить деловой заход в порт Пуэнт-Нуар республики Конго. И третья причина: экипаж нуждался в послепоходовом отдыхе, и львиную долю нагрузки с нас на время снял экипаж бдк «Комсомолец Карелии» и морпехи.

Тем не менее, одновременно с подготовкой к новому походу экипаж корабля был приведён в состояние повышенной противоминной и противодиверсионной готовности, начал выполнять комплекс мероприятий по обеспечению ППДО, производил бомбометание и гранатометание в интересах всех кораблей Советского Союза и судов внутреннего рейда порта Луанда.



По периметру на верхней палубе корабля были выставлены вахтенные ПДСС (противодействия подводным диверсантам, их силам и средствам), наблюдающие за поверхностью воды в ближней зоне. Они были вооружены автоматами с двумя магазинами патронов, сумкой с боеприпасами: назначенным количеством гранат Ф-1 или РГД-5, РГ-42, свистком. Хочу отметить, что вахта ПДСС в Луанде неслась непрерывно и круглосуточно от первого до последнего часа пребывания в Анголе. Ночью мощные прожекторы, установленные по бортам, освещали поверхность воды.

Вахтенные маневрировали в отведённых каждому бойцу участках верхней палубы и вели наблюдение в назначенных секторах, по расписанию производили профилактическое гранатометание с установленным интервалом. При обнаружении боевых пловцов или подозрительных целей, которые можно классифицировать как потенциального противника, вахтенные ПДСС немедленно, без предупреждения и без всяких предварительных запросов забрасывали их гранатами и открывали огонь из автоматов. На корабле объявлялась боевая тревога. Часто под обстрел попадали обнаруженные вблизи корабля акулы, черепахи, воздушные пузыри или просто мусор: всё это легко можно было принять за боевых пловцов. Но за это никого не наказывали. В сутки мы выбрасывали в залив сотни гранат.

На баке корабля был установлен и приготовлен к немедленному применению многоствольный реактивный гранатомет МРГ-1. Ближе к ночи на корабле было проведено корабельное боевое учение по борьбе с ПДСС с фактическим применением оружия: гранатометанием и стрельбой из автоматов по вводным. В последующем, как правило, на корабле такие учения по борьбе с ПДСС проводились не менее одного раза в сутки. Это было возведено в ранг закона.

Благодаря усилиям наших дипломатов и командования 30-й бригады экипажу для отдыха были спланированы культурные мероприятия. Выделили автобусы, организовали посменно поездки в португальскую крепость и в музей флоры и фауны Анголы.

В крепость со стороны суши ведёт единственная дорога, довольно крутая. Крепость расположена на скалистом выступающем мысу, даже скорее полуострове. Часть дороги преодолели через тревожный город. Из окон автобуса наблюдали, что на улицах Луанды беспокойно, военные патрули, часовые у каких-то важных учреждений. Народу на улицах мало.

Итак, мы в крепости Сан-Мигель или крепости Святого Михаила. Над крепостью поднят ангольский флаг, который разделён двумя горизонтальными, параллельными полосками чёрного и красного цвета вдоль всего флага. Чёрный цвет символизирует цвет африканского континента, красный – кровь, пролитую в борьбе за освобождение. На полотнище в центре размещены половина зубчатого колеса и мачете – нож для рубки тростника, что символизирует союз рабочих и крестьян Анголы.

Сан-Мигель - бывшая португальская крепость в Луанде была построена в 1576 году португальским колонизатором Африки Паулом Диашом де Новаишем. Во время голландского правления в Анголе между 1641 и 1648 годами форт был известен как форт Арденбург. Крепость бастионного типа, небольшая, размеры всего 200 на 140 метров.



Бастион представляет собой выступающее сооружение крепостной стены пятиугольной формы. Невысокие, но широкие стены. Отсутствие башен. Преимуществом бастионной системы является то, что при атаке на любую часть такой крепости противник мог быть обстрелян дополнительно выступающими во фланг бастионными орудиями. После провозглашения независимости в 1978 году на территории крепости стал размещаться Музей вооруженных сил Анголы. На момент нашего приезда экспозиция музея только начала формироваться, везде царил разруха. Внутренние помещения были вовсе закрыты. Восстановительные работы в крепости были проведены уже после войны, в период с 2009 по 2013 гг.

Экспонатов на территории крепости много. Во внутреннем дворе крепости у портов стоят артиллерийские орудия. Судя по маркировке, самое молодое орудие – 1876 года. На многих орудиях виден герб Португальской империи. Крепость великолепно контролировала гавань Луанды, где и в настоящее время расположен морской порт, и торговый центр города.

Во дворе крепости расположены несколько разнотипных памятников, которые раньше украшали разные точки города, а потом, после ухода португальцев, были убраны с площадей и собраны здесь. Это памятники губернатору Анголы и основателю Луанды и крепости Сан-Мигель Паулу Диашу де Новаишу, генерал-губернатору Педро Александрино да Кунья, крупнейшему представителю португальской литературы эпохи Возрождения XVI века Луишу де Камозансу, португальским мореплавателям Диогу Кану, Васко да Гама и ряду других.

Обеспечивали экскурсию местные, это на меня произвело впечатление – в воюющей стране были даже сотрудники музея. Пытался общаться с сотрудницами. Из того, что они мне наговорили, я ничего не понял, но общение было тёплым и на память все с удовольствием фотографировались.

К сожалению, у меня, как и у большинства членов экипажа корабля, это была первая и последняя экскурсионная поездка в Луанде. Военная обстановка в порту, да и в Анголе в целом, со временем начала усложняться и уже было не до экскурсий. Да, собственно говоря, нам больше их никто и не предлагал.

Несколько раз побывали на местном пляже на косе Луанды и искупались в Атлантическом океане. Процесс подготовки к купанию и само купание выглядели следующим образом: в назначенный день, когда получено «Добро», на корабле составлялись списки желающих и свободных от вахты на период обеденного перерыва. Списки подписывались командирами боевых частей и представлялись дежурному по кораблю. Сход на причал только в соответствии со списком. К строю купальщиков примыкали водолазы и автоматчики для охраны. После этого вся процессия перемещалась в сторону пляжа. На первые переходы к пляжу были ещё и связисты с рацией. Потом осмелели и связистов похерили. Переход к пляжу составлял не более 700 метров. По бокам, впереди и в конце строя автоматчики.

На пляже прямо в строю раздевались. Свои шорты, тапочки, пилотку и куртку складывали себе под ноги «кирпичиками» в ровненькие шеренги. По команде шли в воду. Охрана пересчитывала по сложенной форме одежды количество ушедших в воду. Заход в воду купающихся только после осмотра акватории водолазами. Вот примерно так. Происшествий не допустили благодаря высокой организации охраны и обороны.





Бпк «Адмирал Юмашев» ошвартовался у стенки военно-морской базы Анголы. Луанда. 03.06.1984 г.



Фотография на память. Автор на шкафуте правого борта бпк «Адмирал Юмашев» с дежурным по кораблю капитан-лейтенантом Шнигирём Аркадием. На втором плане - идёт выгрузка бронетехники из бдк «Комсомолец Карелии» 05.06.1984 г.



На причале военно-морской базы Луанды командир 30-й оперативной бригады ВМФ капитан 2 ранга Бабин В.М. проводит оперативное совещание с офицерами корабля, военными советниками и кубинскими офицерами. Июнь 1984 г.

У причала советские корабли: бпк «Адмирал Юмашев», справа по борту - бдк проекта 1171 мод. I, «Комсомолец Карелии». На втором плане - ракетные и торпедные катера ВМС Анголы. Порт Луанда. Июнь 1984 года. Все фото из личного архива автора.





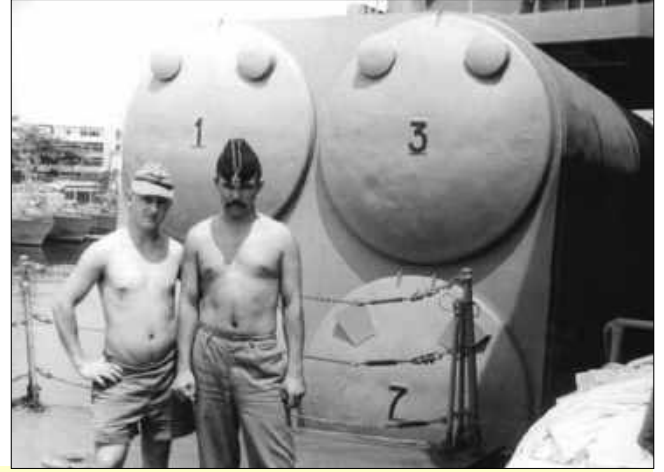
Выгрузка бронетехники с бдк «Комсомолец Карелии» у причала через кормовую аппарель корабля. Справа по борту ошвартован советский БМРТ. Бпк «Адмирал Юмашев» ошвартован слева по борту. Снимок сделан с причала ВМБ Луанды. 05.06.1984 г.

Подбитая бронемашина AML-90 «Panhard» отбуксирована с поля боя и нашла своё временное пристанище у стенки военно-морской базы Анголы. Рядом собраны неопознанные обломки другой боевой техники. После окончания боевых действий эта бронемашина была выставлена в Музее вооруженных сил в Луанде. Июнь 1984 г.



На улицах Луанды неспокойно, военные патрули, часовые у каких-то важных учреждений. Народу на улицах мало. Снимок сделан из окна автобуса при поездке в крепость Сан-Мигель. 06.06.1984 г.

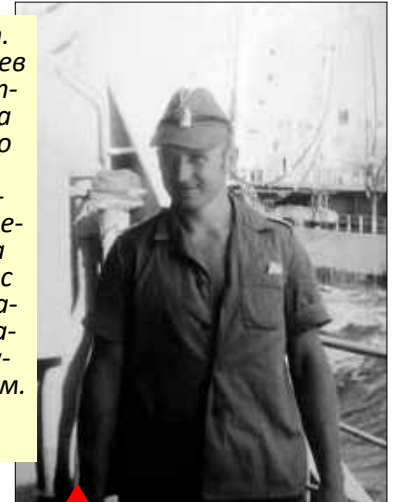




На фото слева: техник РПЛГ мичман Петров В.Н., старшина команды химической службы мичман Скроденис А.И., ... На фото справа: мичман Петров В.Н. с подчинённым матросом у своего заведования. На втором плане катера ВМС Анголы и сооружения ВМБ. Фото из личного архива Петрова В.Н.



Стоматолог ст. л-т м/с Плеснявцев Д.А. временно откомандирован на борт советского сухогруза «Капитан Плаушевский» для лечения экипажа. На фото: 3-й слева с благодарными пациентами-членами команды и кубинским офицером.



Техник СГС «Надир» ГУРО-2 мичман Кириченко Владимир Фёдорович.

Весёлый и дружный экипаж корабельного вертолёта.

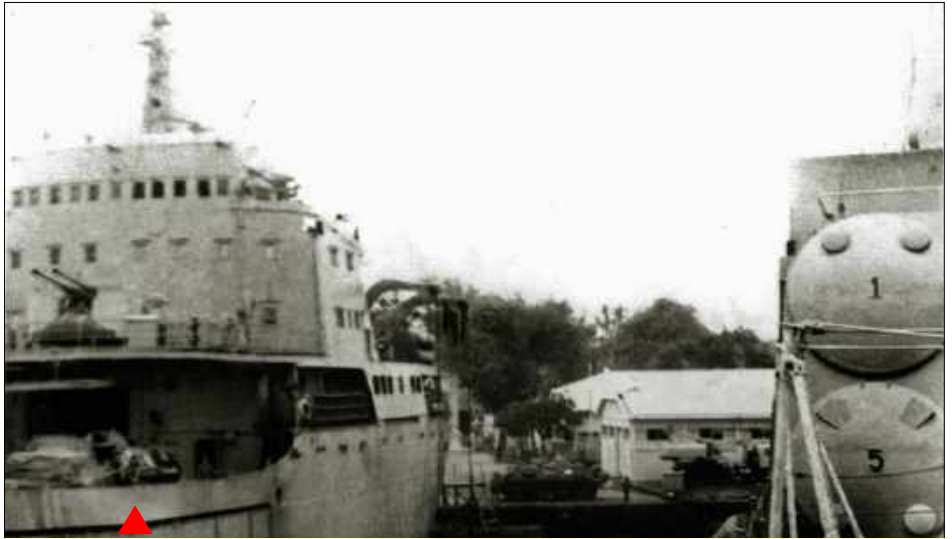


Военно-морская база Анголы. Порт Луанда. У причала корабли ВМС Анголы (бывшие советские ракетные катера проекта 205у). На втором плане - здание слева, в котором были размещены советские военные специалисты, и здание штаба базы. Снимок сделан с борта бпк «Адмирал Юмашев». Июнь 1984 г.





К советским морякам с приветственной речью обращается президент Анголы Жозе Эдуарду душ Сантуш. На снимке справа главный военный советник при министре обороны НРА генерал-полковник Курочкин Константин Яковлевич. 1984 г.



Выгрузка бронетехники с бдк «Комсомолец Карелии» на стенку военно-морской базы Анголы. Снимок сделан с борта бпк «Адмирал Юмашев». Луанда. 05.06.1984 г.



У причала военно-морской базы Луанды слева по борту плавмастерская ПМ-20, проект 300, командир плавмастерской ПМ-20 капитан 3 ранга Соботницкий И.П. У борта ПМ-20 пришвартована дизельная подводная лодка проекта 641. Рядом с подводной лодкой видна носовая часть скр «Latine Saaji Kaba» ВМС Гвинеи (находился в ремонте советскими специалистами с ПМ-20). Снимок сделан с борта бпк «Адмирал Юмашев». Июнь 1984 г.



У причала корабли ВМС Анголы - ракетные катера проекта 205у. На втором плане через залив - город Луанда, на возвышенности Сан-Мигель - бывшая португальская крепость в Луанде. Снимок сделан с борта бпк «Адмирал Юмашев». Июнь 1984 года.





Причал военно-морской базы Луанды справа по борту от бпк «Адмирал Юмашев». На втором плане склады с продовольствием и другими запасами, арсенал и склад с боеприпасами. 1984 г.

На вахте по ППДО мичман Бобровский О.Н. Июнь 1984 г.



Начальник вахты ППДО капитан-лейтенант Морозов А. А. На втором плане вахтенный ППДО осматривает акваторию. Июнь 1984 г.



Сторожевой корабль ВМС Гвинеи «*Lamine Sadio Kaba*» («Ламине Саоджи Каба»), бортовой номер F-79 (бывший советский СКР-91 проекта 264А). Снимок сделан с борта бпк «Адмирал Юмашев».



Водолазный осмотр корабля. Июнь 1984 г.



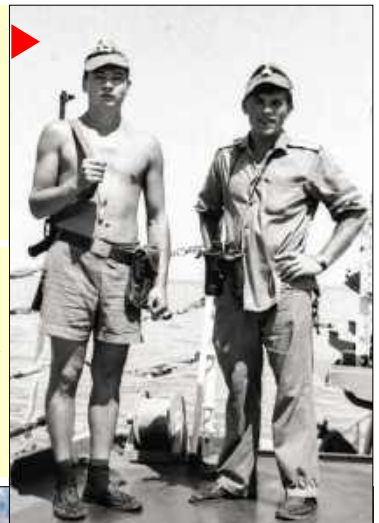


Многоствольный реактивный гранатомёт МРГ-1 (шифр «Огонек») - для защиты ближней зоны охраняемых объектов от подводных диверсионных сил на дальностях до 500 м.



Вахту ППДО моряки бпк «Адмирал Юмашев» несли также на всех советских судах ММФ внутреннего рейда.

Боевая техника на борту бдк «Комсомолец Карелии». Снимок сделан с борта бпк «Адмирал Юмашев». 05.06.1984 г.



Военно-морская база Анголы и порт Луанда.
На переднем плане фото - пляжи и волноломы на косе Луанды.



В португальской крепости Сан-Мигель 06.06.1984 г.



Я у памятника португальскому мореплавателю эпохи Великих географических открытий Васко да Гама.



Делегация экипажа бпк «Адмирал Юмашев» у памятника португальскому мореплавателю Диогу Кану. В центре фото: ст. л-т Лукьянов С.Г. и майор Долголаптев В.Ф.



На фото слева: л-ты Косолапов К.С. и Ершов Н.И., на фото справа: кап. л-т Садчиков А.А. и ст. л-т м/с Плеснявцев Д.А. у бастионных орудий крепости Сан-Мигель.



Слева направо: замкомбрига по ПЧ кап.2 ранга..., ком. 30-й бригады кап.1 ранга Собгайда В.А. и командир корабля кап.3 ранга Цюра С.И. Крепость Сан-Мигель. Сентябрь 1984 г.



Я и мичман Тихонов В.Ф. пытаемся общаться с сотрудницами музея в основном на языке жестов. Общение было тёплым.





Кап.3 ранга Цюра С.И., кап. л-т Пономарёв Б.И., л-т Ершов Н.И. с матросами корабля на одном из бастионов крепости Сан-Мигель.



Фото на память с сотрудницей музея и местной красавицей.



Кузнецов С.В. у памятника португальскому адмиралу и королевскому администратору Сальвадору Коррейя де Са-э-Бенеvides.



Памятник Педро Александрино да Кунья.



Автор книги с сотрудницами музея Вооруженных сил Анголы на экскурсии.



Кап.3 ранга Велинец В.А. и автор книги у памятника генерал-губернатору Педро Александрино да Кунья.



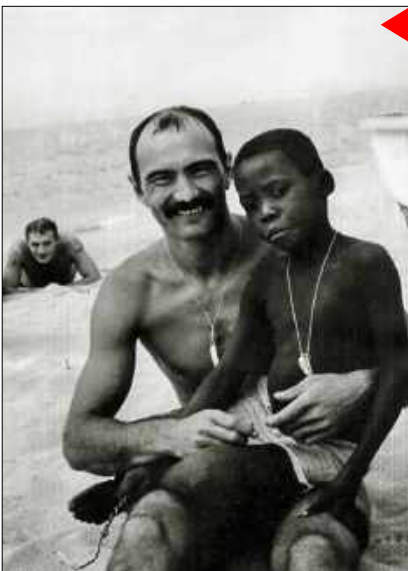
Купание в Атлантическом океане

Вахтенный офицер ст. л-т Назаркин В.В. контролирует сход с корабля по заранее утверждённому списку.

Автоматчики для охраны купающегося экипажа.



Маленькие граждане Анголы ласковы и дружелюбны. Мы с удовольствием с ними общались, угощали нехитрыми запасами и фотографировались. На втором плане - охрана отдыхающих.





Купальщики в Атлантике.
Слева направо: Белоусов В.Н.,
Кашафутдинов А.М., Шнигирь А.

Помощник командира кап.3 ранга
Белоусов В.Н. понравился местным
обезьянкам.



На берегу Атлантического океана
командир отделения БЧ-3 ст.1 ст.
Колесник Марьян. На втором плане
дорога на косе Луанды.



Купальщики в Атлантике.
Слева направо: Петров В.Н.,
Бобровский О.Н., Кононович А.Н.



На память. Совместная фотография моряков корабля с
молодёжью Анголы. Практическая дипломатия в действии.



Культурно-массовые и спортивные мероприятия



Фотография на память. Командир 30-й бригады ВМФ капитан 2 ранга Бабин В.М. и командование корабля с увольняющимися в запас моряками в 1984 году.



Концерт художественной самодеятельности. Руководитель ВИА лейтенант Ершов Н.И. На втором фото зрители и болельщики.



Партсобрание корабля. Выступает коммунист главный боцман Сергеев В.В.



Перед экипажем выступает представитель посольства Советского Союза в Анголе.





Самые знаменитые и «интеллектуальные» состязания на флоте: перетягивание каната. На переднем плане в центре слева направо: м-н Вербский Виктор и кап.3 ранга Шнигирь Аркадий.



Соревнования по подтягиванию на перекладине.



Главные судьи соревнований штурмана - слева направо: кап.3 ранга Корягин Н.С., ст. л-т Назаркин В.В.



Подведение итогов соревнований по волейболу.



Победила команда под руководством ст. л-та Кузнецова С.В.



Подведение итогов БП и ПП на корабле. Слева направо: ст. л-т Назаркин В.В., кап. л-т Рябинин А.Е.



Незабываемые встречи с кубинскими друзьями и немного о Кубе.

Было несколько незабываемых встреч с кубинцами и в Анголе, и в Конго, и в Бенине. Они были везде, куда мы заходили. Я после знакомства и личного общения с ними был восторженно влюблён в Кубу и во всё население этой легендарной страны - Острова Свободы. Ошибочно полагал, что я человек прагматичный, но оказалось, что это не так. И сейчас считаю, что меня трудно переубедить в моём устоявшемся взгляде на мир и действительность, что эмоции мною не управляют. Оказалось, что эмоции ещё как управляют, если это касается людей из Острова Свободы.

Кубинцы совсем не такие, как мы. В то время они были готовы в любое время в критической обстановке, не задумываясь, отдать свою жизнь за каждого из нас, если потребуется. Тогда, в 1984 году, мы для них были, наверное, знаменем Революции, каким-то нравственным ориентиром. Общаясь с кубинскими военными, я с интересом наблюдал за ними. Я тогда видел в их поведении проявление лучших качеств кубинского народа: благородство и ум, мужество и искренность. Они невероятно общительны и всегда бурно проявляют свои радости. В общем, встречи были интересные и приятные, во всяком случае, для меня.

Несколько примеров. Был случай обстрела нашего УАЗика с нашими советниками на дороге в кубинский госпиталь по косе Луанды. Тут же прилетели кубинцы и произвели зачистку. Длинными очередями обстреляли придорожные сооружения и кусты. «Не надо! А вдруг там дети!» - кричали мы. «Для нас важнее жизни русских камрадов!» - отвечали нам. Никаких детей, слава богу, не оказалось, но всё было достаточно жёстко.

В сентябре у нас на борту заканчивались гранаты для гранатометания, а из Союза ещё не подвезли (доставляли транспортной авиацией вместе с почтой), и мы обратились к кубинцам с просьбой помочь в долг, на время. Через короткий промежуток времени к нашему борту подкатил кубинский УАЗик, забитый ящиками с гранатами. Гранаты, правда, оказались Ф-1, но тоже пойдёт. На борт поднялся молоденький кубинский офицер, представился:

- Привет, Камрад! Я лейтенант ... Принимайте гранаты!
- Здравия желаю! Минуту, мне необходимо доложить командиру корабля.

Я в это время стоял вахтенным офицером у трапа на юте. По связи доложил в рубку дежурного о прибытии кубинцев с гранатами. Из рубки дежурного запросили каюту командира. В каюте командира не оказалось. Пока искали - шло время. На причале начали разгружать ящики с боеприпасами. И мы начали с кубинцем разговоры разговаривать, шутить. Из рубки дежурного прибежал рассыльный:

- Командир корабля приглашает вас в каюту – обратился он к кубинскому офицеру. Лейтенант направился, было, за рассыльным. Но я его остановил, продолжая шутливый тон:

- У нас не принято заходить к командиру корабля с оружием.
- Прядок есть порядок! – ответил офицер, снял снаряжение с пистолетом, передал мне и убежал за рассыльным.



Всё произошло настолько быстро, что я замешкался и не успел его остановить. Так и стоял, не зная, что предпринять.

Через полчаса кубинцы уехали, гранаты мы погрузили на борт. Пистолет я вернул. В этом маленьком эпизоде я увидел ещё одно замечательное качество кубинских военных – абсолютное доверие к нам, как своим.

А вот ещё был случай. 8 августа в порт Луанды зашёл советский сухогруз «Капитан Плашевский», доверху набитый тяжёлым вооружением и боеприпасами. Вооружения и военной техники на борту было так много, что верхняя палуба сухогруза была заставлена огромными ящиками в несколько ярусов. Как нам пояснили, основной груз состоял из фронтовых бомбардировщиков Су-22 и танков Т-55. Кстати, 5 танков для усиления подразделения морской пехоты уже на следующий день были размещены у причальных сооружений рядом с нашими кораблями. Су-22 были в небе уже через 2-3 дня. Они прибывали на наших сухогрузах в ящиках, разобранные на составные части, как детский конструктор, легко и быстро собираемый. Нашим авиационным специалистам требовалось совсем немного времени, чтобы поднять бомбардировщик в воздух.

По приказу командира 30-й оперативной бригады ВМФ капитана 1 ранга Собгайды В.А. к заходящему на внутренний рей сухогрузу «Капитан Плашевский» я направился для выполнения боевой задачи. На борту катера - вахта ППДО с оружием и боеприпасами и группа водолазов для осмотра подводной части судна на предмет минирования и мои крючковые-автоматчики. Вахта ППДО перескочила на борт прямо на ходу сухогруза по выброшенному трапу справа по борту. У нас же на катере началась подготовка водолазов к спускам, которая включает в себя подготовку, рабочую проверку основного и страхующего водолазного снаряжения и средств обеспечения водолазных спусков и работ, проверку запасов сжатого воздуха, распределение обязанностей между водолазами, лицами, обеспечивающими водолазные спуски и их инструктаж, а также одевание водолаза. Пока мы занимались этой рутинной работой, сухогруз застопорил ход. В это время на двух быстроходных катерах к нам подошли кубинские военные. Офицер представился на русском языке (кубинские офицеры практически все хорошо говорили на русском - результат обучения в Советском Союзе!), и сообщил о том, что ему поставлена задача - осмотреть «Капитан Плашевский» на предмет минирования. Я ответил, что аналогичную задачу получил и я. Пока разговаривали, пока по рации я связывался с комбригом, боковым зрением увидел, что два кубинских водолаза в ластах и аквалангах, как опытные диверсанты, выбросились за борт катера, который находился у сухогруза. Они очень быстро обследовали днище нашего объекта и показались на поверхности с поднятыми вверх большими пальцами, что означало, как мы догадались, мол, всё в порядке. С чувством стыда за свою медлительность, пришлось докладывать комбригу, что вместо нас эту работу очень быстро выполнили кубинцы. В ответ по рации услышал: «Ну и, слава богу! Всё хорошо! Возвращайтесь на корабль». С кубинцами тепло попрощались, поблагодарили за помощь. На всю оставшуюся жизнь запомнил ответ: «Всегда рады помочь нашим русским братьям!». Кубинцы так же быстро скрылись с рейда, как и появились. Жаль, что не запомнил имя и фамилию кубинского офицера.



Несмотря на все бытующие о Кубе и кубинцах стереотипах существует один наблюдаемый и многократно доказанный факт: из кубинцев получаются на удивление хорошие солдаты. Кубинцы принимали участие в немалом количестве военных конфликтов как в Южной Америке, так и на других континентах, заработав себе репутацию бесстрашных и профессиональных военных.

Во время нашего визита в Конго мы приняли участие в митинге кубино-советской дружбы, который состоялся на вертолётной площадке корабля. Мы заранее знали, что в один из дней визита запланирована встреча с кубинскими военными на борту корабля. Особых приготовлений не требовалось. На вертолётке расставили максимальное количество посадочных мест, установили микрофоны, столы для президиума. Вечерело, когда к борту корабля подъехали автобусы с кубинцами. Выступали и командование нашей бригады, и наши дипломаты, и кубинские командиры.

Выступающие говорили о наших общих интернациональных задачах, о том, что советские люди всегда рассматривали солидарность с Кубой, всемерную её поддержку, как свой священный долг, долг коммунистов и граждан Советского Союза. Кубинцы выступали эмоционально, как пламенные ораторы, говорили о том, как на Кубе ценят нашу помощь и отвечают нам такой же братской дружбой, что знают и любят страну Ленина, родину Октября.

После каждого выступления вспыхивала бурная, продолжительная овация. Кубинцы очень эмоционально приветствовали нас интернациональным приветствием Рот Фронт - поднятыми в полусгибе правыми руками с повернутым от себя сжатым кулаком, скандировали: «Вива, Куба!», «Вива, Советский Союз!», «Вива, Фидель!». Мы старались быть похожими на кубинских патриотов, повторяли их жесты, как символы коммунизма, единства и политической солидарности. Но, как мне тогда казалось, делали как-то вяло и не так искренне, как кубинцы. На память экипажу корабля командование кубинского контингента подарили портрет Фиделя Кастро. Портрет был изготовлен на холсте высокого качества размером формата не менее А1 и оформлен в красивую дорогую раму. Мы этот портрет временно разместили в кают-компании офицеров, доставили в Североморск. А вот куда от потом перекочевал – неизвестно. Обещали разместить в музее Северного флота.

В ангольской войне Куба действовала самостоятельно и была намного активнее СССР, который долгое время не признавал присутствия в Анголе своих военных специалистов. Кубинские военные инструкторы были направлены в португальскую колонию ещё до провозглашения независимости, летом 1975 г. Их главная цель - превратить разрозненные отряды МПЛА в регулярную армию была очень быстро достигнута. В августе 1975 г. началась интервенция Заира и ЮАР, которая поддерживала УНИТА, а в начале ноября Куба приняла решение направить на помощь МПЛА свои регулярные войска. Кубинские подразделения сыграли главную роль в битве за Луанду.

К началу 1976 г. кубинский военный контингент, направленный в Анголу, достиг тридцати шести тысяч человек. В целом в гражданской войне в Анголе приняли участие более 300 тысяч кубинских военных. В марте 1976 г., обращаясь к своему народу, Фидель Кастро заявил: «Мы, кубинцы, помогли нашим ангольским братьям в первую очередь потому, что исходили из революционных принципов, потому, что мы интернационалисты.



Во-вторых, мы это сделали потому, что наш народ является одновременно латиноамериканским и латиноафриканским. Миллионы африканцев были привезены на Кубу колонизаторами в качестве рабов. Часть крови кубинцев – это африканская кровь». Таким образом, операция в Анголе отражала внешнеполитическую стратегию Кубы, которая намеревалась стать первым латиноамериканским государством, воюющим на другом континенте во имя идеи мировой революции.

Одним из наиболее значимых сражений гражданской войны в Анголе является битва, с участием более 30 тысяч кубинских бойцов и которую кубинцы прозвали «Ангольским Сталинградом». Речь идёт о сражении под Куито-Куанавале 1987-1988 гг., которое завершилось победой ангольских правительственных сил. Ангольская операция стала крупнейшей для Кубы. Без кубинских войск этой победы могло и не быть. В Африке кубинцы в очередной раз продемонстрировали свою верность революционным идеалам и принципам интернационализма.

В соответствии с Нью-Йоркскими соглашениями 1988 года в 1991 году кубинский воинский контингент окончательно был выведен из Анголы.

С 60-х годов Куба была одним из важнейших геополитических союзников СССР, получив значительное количество современной боевой техники. В итоге кубинская армия стала сильнейшей в Латинской Америке как по количеству и качеству вооружений, так и по уровню боевой подготовки, который был продемонстрирован в войнах в Эфиопии и Анголе. Важнейшее достижение ВС Кубы – их победа в Анголе над формально африканской, но фактически англосаксонской армией ЮАР в конце 80-х. Развал СССР стал для Кубы катастрофой...

Из-за отсутствия доходов от Советского Союза и доходов от Анголы экономика Кубы рухнула, и Куба вступила в то, что Фидель Кастро назвал «Особым периодом в мирное время» и 34%-ным падением их ВВП.

Российские ветераны Анголы всегда с большой теплотой и благодарностью вспоминают кубинских братьев по оружию. Наши отношения с ними всегда были сердечными и доверительными. Характерным жестом кубинцев были намертво сцеплённые указательные пальцы рук и одновременно произносимая фраза: «Русский, кубинец – дружба навек».

Примечательный факт: Ангола не награждала наших воинов-интернационалистов своими наградами, а вот кубинские награды у членов Союза ветеранов Анголы есть.



*Кубинская медаль
воинов-
интернационалистов*



*Кубинская медаль «За
победу Куба-Ангола».*



Визит в порт Пуэнт-Нуар республики Конго.

11 июня отошли от причала в порту Луанда и взяли курс в Пуэнт-Нуар республики Конго.

Переход занял двое суток, хотя расстояние между двумя портами около 300 миль. Необходимо было соблюдать определенные правила захода в Пуэнт-Нуар, в том числе маршрут перехода должен учитывать, т.е. огибать 200-мильную зону территориального моря. В Конго эту зону установили 20 декабря 1977 года, когда был принят ордонанс № 049/77, как превентивную меру, направленную на то, чтобы обеспечить свои суверенные права на ресурсы этого района.

Статус визита в Пуэнт-Нуар был определён как деловой заход. Посещение иностранных вод и портов боевыми кораблями ВМФ СССР (в настоящее время - РФ) осуществляется в соответствии с действующими нормами Международного морского права и законодательства прибрежных государств. Визиты кораблей в порты иностранных государств подразделяются на официальные и неофициальные. Согласно законодательству и практике некоторых государств к визитам относят также и деловые заходы.

Официальные визиты - это заходы кораблей ВМФ в порты иностранных государств, которым придается характер официальных актов межгосударственных отношений и целью которых является установление, развитие и укрепление дружественных связей с иностранными государствами. Официальные визиты предусматривают взаимное оказание особых почестей и выполнение различных церемоний - салюты, приёмы, интервью, пресс-конференции и другие мероприятия.

Деловые заходы осуществляются в целях материально-технического обеспечения корабля, отдыха личного состава, перевозки людей и имущества, а также решения других задач. При деловых заходах согласовываются самые необходимые вопросы, связанные с обеспечением целей захода. Все остальные вопросы координируются командиром корабля с местным военным командованием, представителем посольства или консульства по прибытии в порт. Церемониал при деловых заходах ограничивается. Тем не менее, руководством нашей страны и командованием ВМФ любой деловой заход в порт иностранного государства рассматривался как исключительно важное мероприятие, и проводить его предписывалось максимально приближённо к официальному визиту с оказанием всех почестей и выполнением положенных военно-морских церемоний.

Особое место среди ритуалов флотского церемониала занимает международная традиция Салюта наций в 21 выстрел. Он окончательно сформировался в начале XIX века и сегодня представляет собой торжественную форму отдания чести нации, государству при входе военного корабля в иностранный порт, объявленный салютующим, а также на рейд или при проходе мимо иностранных крепостей, также объявленных салютующими, и в других случаях, предусмотренных программой визита.

По возможности Салют наций выполняется не менее чем из двух орудий. Ответ на него должен последовать равным числом выстрелов. В иностранных портах и на рейдах ответные салюты могут производиться как военными кораблями, так и береговыми батареями, специально предназначенными для салютов. Первым Салют наций всегда производит прибывающий военный корабль. В портах (на рейдах) все салюты выстрелами (кроме торжественных) производятся в период от подъёма до спуска флага.



Салюты производятся выстрелами из салютующих орудий, снаряженных холостыми патронами с дымным порохом.

Для производства салюта у нас на корабле на носовой ракетной площадке были установлены две артиллерийские установки 21-К калибра 45 мм. Находились они в заведовании командира артиллерийской батареи № 3 капитан-лейтенанта Мокрушина Андрея Дмитриевича. Он и занимался подготовкой расчётов к выполнению салюта. Надо отдать ему должное: визитов у нас было много и никогда наши артиллеристы не подвели.

Для участия в церемонии отдания почестей назначаются знаменосцы, вооруженный почётный караул численностью до 30 человек и оркестр. В некоторых случаях власти государства пребывания сами выделяют почётный караул и оркестр. В Пуэнт-Нуаре нас действительно встречал почётный караул и оркестр республики Конго. Начальником почётного караула бпк «Адмирал Юмашев» был назначен я. Я же был и знаменосцем корабля, поэтому в зависимости от решаемых задач выполнял те или другие обязанности. Личный состав почётного караула отбирали в экипаже вместе с начальником штаба 30-й бригады капитаном 2 ранга Кибкало Александром Александровичем. Он имел огромный опыт в проведении военно-морского протокола и подготовил нас должным образом.

Военно-морской протокол - это составная часть дипломатического протокола, соблюдение которого способствует улучшению отношений между государствами и является обязательным, поэтому все без исключения очень старались подготовиться должным образом. Форма одежды, оружие, строевые приёмы – всё было важным. Было отобрано 22 человека и начались тренировки. Чтобы не пачкались белые форменки и ремни автоматов не выделялись своим серо-зелёным цветом, их аккуратно «зачехлили» белой марлей. Начальнику почётного караула не хватало офицерской сабли, в корабельном арсенале были только палаши морские для ассистентов знамённой группы. Приняли решение переоборудовать палаш в офицерскую саблю, благо рукоятка палаша была разборной. Из бронзовой гильзы от 45 мм снаряда корабельные умельцы искусно изготовили эфес сабли, декоративные накладки на ножны сабли с креплением под снаряжение офицерского пояса для кортика.

К визиту в Пуэнт-Нуар республики Конго изготовить саблю не успели, поэтому я встречал Посла Советского Союза со штатным морским офицерским кортиком, положенным к парадной форме № 2 для строя. В этом нет никаких нарушений, просто офицер с саблей смотрится значительно эффектнее!

Воинские ритуалы пронизаны не только духом осознания своего воинского долга, но и подлинной красотой, так что все последующие визиты с протокольными мероприятиями по встрече высших должностных лиц иностранных государств и Послов Советского Союза уже проводился начальником почётного караула с офицерской саблей. Морской церемониал и в наш рациональный век не утратил своего былого значения. Настоящие моряки, преданные такой романтической, такой прекрасной и по форме, и по сути, морской службе, видят в нём одну из морских традиций, украшающих наш повседневный корабельный быт.

Всё время перехода экипаж авралил. Снова красили, драили, мелили, чернили...



13 июня ошвартовались в порту Пуэнт-Нуар республики Конго.

Для справки: город и порт Пуэнт-Нуар расположен на атлантическом побережье, на мысе между бухтой Пуэнт-Нуар и Атлантическим океаном. Здесь места отличаются жарким и влажным климатом с многочисленными осадками. Период с сентября по октябрь отличается наименьшим количеством дождей.

В 1484 году португальские мореплаватели увидели здесь чёрные скалы и назвали эту местность Чёрный Мыс (по-французски Пуэнт-Нуар). Сам же город основан в 1883 году экспедицией Пьера Саворньяна де Бразза как военный пост на месте небольшого рыбацкого посёлка. В 1950-1958 годах столица французской колонии Среднее Конго. В 1924-1934 годах город был соединён железной дорогой со столицей.



В 1927 году в город была подведена питьевая вода, в 1932 году построен аэропорт, в 1936 году первая больница, в 1942 году построен новый порт. Гражданская война 1997-1999 годов вызвала массовое переселение народа в город из внутренних регионов, что увеличило количество жителей вдвое. Население ловит рыбу, мастерит из дерева и слоновой кости, охотится на обезьян и крокодилов, добывает нефть. Город связан с Браззавилем железной дорогой и автомагистралью. Международный аэропорт «Агостиньо-Нето».

Пуэнт-Нуар имеет один из крупнейших в Африке нефтеперерабатывающих заводов, построенный в 1980 году. У города развиты также лесопильная, фанерная, пищевая (маслобойная, рыбоконсервная), химическая, обувная промышленность. Судостроение. ТЭС. Рыболовство. На окраине месторождения калийной соли Оль-Сен-Поль и Холле. На юге — разработка подводных месторождений нефти.

Город называют морскими воротами Республики Конго. По своим масштабам он является вторым после Браззавиля финансовой столицей страны. Порт используют также Габон (вывоз марганцевой руды), Центрально-Африканская республика и Чад. Он имеет большой нефтяной терминал «Джено».

С 2004 года Пуэнт-Нуар после административных преобразований стал отдельным департаментом. До этого он был административным центром департамента Куилу.

В ходе несения боевой службы в порт Пуэнт-Нуар осуществили визиты следующие корабли Северного флота:

- ⇒ с 23 по 29 мая 1973 г. - эм «Скромный» проекта 56А;
- ⇒ в 1982 г. – бпк «Маршал Тимошенко» проекта 1134А»;
- ⇒ с 22 по 27 февраля 1988 г. – гбпк «Сообразительный» проекта 61.



После официальных мероприятий экипаж, свободный от вахт, получив африканские франки, кому и сколько причитается, «пятёрками» пошёл знакомиться с городом. Какие мои личные впечатления? Пуэнт-Нуар – небольшой курортный город в Конго, в котором даже в полдень жара не может полностью погасить течение жизни. В центре Пуэнт-Нуара и в знойные часы оживленно. Улицы с рядами лавчонок и одноэтажных домов, где кипит городская жизнь. Яркие и разноцветные улицы заполнены людьми. И это впечатление нарядности города идёт именно от людей. Живописные пестрые платья, женщины в одеждах до пят, кусок ткани необъятных размеров ловко наброшен на плечи, перехвачен на талии и ниспадает ровными складками или плотно обтягивает спину и бедра. Некоторые несут на голове корзину с продуктами, большую бутылку с оливковым маслом или тазик с бананами и кокосовыми орехами. У многих женщин за спиной ребёнок.

Появление белого человека в военной форме с фотоаппаратом вызывало легкое оживление. Кто-то прятал свои лица, не желая фотографироваться, кто-то наоборот старался позировать, пуская в ход всю свою изощренную изобретательность.

Работают магазины и рынки. На каждом углу идёт бойкая торговля продуктами, одеждой и местными сувенирами, поделками из красного, чёрного и розового дерева, есть отдельно небольшой рынок сувениров и африканского искусства. Внимание привлекают деревянные скульптуры, особенно маски. Вот моряки на них и набросились. Я осмотрел поделки, которые принесли на корабль. Многие маски были изготовлены для продажи морякам из других стран, поэтому оказались подделками, то есть не из ценных пород дерева, а из мягкого материала, а затем покрашены под красное или чёрное дерево. Вынужден был отказаться от мысли приобрести подделку и попросил кусочки этих ценных пород дерева (благо их было полно в порту прямо на причале у нашего корабля). В свободное время сам изготовил для детей африканские сувениры: маску из чёрного дерева и фигурки из красного и розового дерева, которые и сейчас у них хранятся. Главный боцман достал у местных на причале значительно большее количество заготовок для отделки интерьера корабля. В первом офицерском коридоре поручни трапа в большую кают-компанию офицеров вместо пластмассового покрытия получили отделку из красного дерева. Эти поручни радовали глаз до окончания жизни корабля.

Невыносимая жара, а лёгкий ветер с океана не может дать нам облегчения. После очень интересной и изнурительной от жары экскурсии по Пуэнт-Нуару от усталости мечтаешь только об одном – скорее оказаться на своём корабле и забиться туда, где есть прохлада. Но завтра снова нужно идти в город, так как все молодые офицеры были расписаны старшими экскурсионных «пятёрок» матросов и мичманов. Как нам тогда поясняли, в группе обязательно должен был быть офицер, так как именно офицер пользуется иммунитетом в иностранном государстве и именно с ним можно решить возникающие проблемы или недоразумения (как мы знаем из Международного права, офицер не является лицом, пользующимся международной защитой).

Отдельные любители экзотики покупали чучела небольших крокодилов, с которыми через несколько дней начинались жуткие проблемы – некачественно изготовленные браконьерами, они начинали дурно пахнуть. Пытаясь спасти свои сувениры, они обращались к нашим докторам за формалином, снова сушили, зашивали... Не все экземпляры крокодилов смогли добраться до пункта назначения – Североморск.





Корабль вошёл на внутренний рейд в Пуэнт-Нуар. На снимке шкафутовые левого борта по штатному расписанию, готовы к швартовке. Слева: командир шкафутовой команды лейтенант Ершов Н.И. 13.06.1984 г.

На причал к борту корабля прибыл Посол Советского Союза и сопровождающие лица. 13.06.1984 г.



Церемония встречи Посла Советского Союза началась. На причале почётный караул, командир 30-й бригады ВМФ капитан 2 ранга Бабин В.М. 13.06.1984 г.



Посол Советского Союза Лобачёв Владимир Константинович и сопровождающие лица на борту бпк «Адмирал Юмашев» приветствуют экипаж корабля. 13.06.1984 г.





На причал к борту корабля прибыли почётный караул и оркестр Республики Конго для участия в официальных мероприятиях. 13.06.1984 г.



Фото на память. Посол Советского Союза Лобачёв В.К. и советские дипломаты в Республике Конго с экипажем бпк «Адмирал Юмашев». 13.06.1984 г.



Посол Советского Союза в Республике Конго убывает с корабля. 13.06.1984 г.



Офицеры корабля убывают в культпоход. Слева направо: Маршев В.А., Морозов А.А., Белоусов В.Н., Шнигирь А. 14.06.1984 г.





На стадионе Пуэнт-Нуара во время товарищеского матча наши болельщики: дипломаты и моряки корабля. Во втором ряду слева направо: Пугачёв Е.С., Кузнецов С.В., Белоусов В.Н. 15.06.1984 г.



На борту корабля экскурсия для моряков ВМС Конго. 14.06.1984 г.



На вертолётной площадке корабля для гостей были подготовлены материалы о СССР и наших Вооружённых Силах. 14.06.1984 г.



Экскурсию для моряков ВМС Конго проводит капитан 3 ранга Корягин Н.С. 14.06.1984 г.



На борту корабля высокопоставленные военные Конго. 14.06.1984 г.



В порту Котону корабль встречают советские специалисты, работающие в Конго. 13.06.1984 г.



На борт поднимаются военнослужащие ограниченного контингента войск Республики Куба в Конго. Июнь 1984 г.

Фото на память после митинга советско-кубинской дружбы. Июнь 1984 г.





Фото 1,2,3. Кубинские военнослужащие на борту бпк «Адмирал Юмашев». Капитан 3 ранга Воронов А.Н., ст. л-т Авакянц С.И. и кап. л-т Мокрушин А.Д. (на переднем плане в центре фото) проводят экскурсию по кораблю, знакомят кубинских товарищей с вооружением корабля. Июнь 1984 г.

Фото 4,5,6. Командование ограниченного контингента войск Республики Куба в Конго пригласило советских моряков к себе в гости. В центре фото: командующий кубинскими войсками, командир 30-й бригады ВМФ, командир корабля и советские дипломаты. На здании штаба плакат на испанском: «Быть романтическим интернационалистом - нравственный ориентир». Июнь 1984 года.



Моряки корабля за праздничным столом у кубинских товарищей.





На улицах Пуэнт-Нуара. Слева направо: автор книги и мичман Чех И.Д. Июнь 1984 г.



Слева направо: офицеры корабля Пономарёв Б.И., Воронов А.Н. с офицером ВМС Конго. Июнь 1984 г.



Конголезская грация. Июнь 1984 г.



Фото на память с военными моряками Конго. Слева направо: ..., Пономарёв Б.И., Мокрушин А.Д., Солдаткин Л.С., Андрушакевич С.И., Воронов А.Н. 14.06.1984 г.





В местном кафе: Андрушакевич С.И.,
Марченко В.В. Июнь 1984 г.



Слева направо: Мырочкин, Тихонов В.Ф., Попов
В.В., Шульга В.С., ... Июнь 1984 г.



Слева направо: Сергеев В.В., Воронов А.Н., Андрушакевич
С.И., местные посетители. 14.06.1984 г.



Слева направо: автор
книги и Данилов В.Е.



Счастливым об-
ладателем чучела
крокодила Бужин
Аркадий.



Экипаж корабля на экскурсии. Июнь 1984 г.



Сборная корабля по волейболу после матча со сборной посольства СССР в Конго. Слева направо: Кузнецов С.В., Велинец В.А., Белоусов В.Н., ст. л-т из лётного экипажа, Шатохин А.Д., Малышев С.А., Гусев А.А., Ершов Н.И. и сотрудники посольства. Июнь 1984 г.



Фото на память с военными моряками Конго. Слева направо: Авакянц С.И., автор книги и Солдаткин Л.С. Июнь 1984 г.



На улицах Пуэнт-Нуара. Июнь 1984 г.



Главные труженики города - женщины.



Слева направо: ст. л-т Авакянц С.И. и автор книги. 1984 г.



Выполнение боевых задач в Анголе и в Атлантическом океане.

17 июня 1984 года задачи визита в Конго были выполнены, корабль отошёл от причала в Пуэнт-Нуара и взял курс в Анголу. С 17 по 22 июня корабль выполнял боевые задачи в Атлантическом океане и в территориальных водах Анголы.

22 июня зашли в порт Луанда. С 22 июня по 27 июня корабль выполняет боевые задачи в порту Луанда. Снова начались будни в состоянии повышенной противоминной и противодиверсионной готовности с выполнением мероприятий по обеспечению ППДО в интересах всех кораблей и судов внутреннего рейда порта Луанда. Экипажи рабочего баркаса и командирского катера по скользящему графику курсировали по внутреннему рейду Луанды, производили гранатометание.

Всего через три дня после захода в порт, 26.06.1984 г. состоялся строевой смотр экипажа корабля штабом 30-й оперативной бригады ВМФ. Ничего не поделаешь, надо - так надо! В Вооружённых силах СССР и РФ строевые смотры проводились и проводятся прямыми начальниками или лицами, назначенными для руководства инспектированием войск. Ведь строевой смотр - особый ритуал, где проверяется выправка, обмундирование и вооружение военнослужащих, а также демонстрация ими строевых умений - перестроений, движений с оружием и без оружия. Строевой смотр является одним из основных видов комплексной проверки боеготовности и обязательно включает в себя проверку наличия и состояния личного состава, штатного вооружения, а также одиночной строевой выучки военнослужащих и слаженности строевых действий подразделений. Строевые смотры экипажа корабля за короткий промежуток времени штабом 30-й оперативной бригады ВМФ проводились дважды: 26.06.1984 г. и в сентябре 1984 г., когда сменился состав штаба по плановой ротации и был назначен новый комбриг капитан 1 ранга Собгайда В.В.

Смотр начался с выноса Боевого Знамени. С лёгкой руки помощника командира корабля капитана 3 ранга Белоусова В.Н. я, как было отмечено выше, был назначен знаменосцем корабля. Всё просто, помощник командира знал, что ранее курсантом, ещё в ЧВВМУ им. Н.С. Нахимова я был знаменосцем Боевого Знамени училища. Готовить не надо. Вручил Военно-морской флаг, и в строй. Ветер в тот день был такой, что я с трудом удерживал Знамя. Ничего, справился. Офицеры штаба 30-й оперативной бригады ВМФ во главе с капитаном 2 ранга Кибкало А.А. проверяли главное: профессиональную подготовку личного состава. В первую очередь - это знания книжки «Боевой номер», функциональные обязанности, действия по боевым и повседневным расписаниям. Во время строевого смотра собрались зрители: наши советники, ангольские военнослужащие на кораблях и береговые, а также дети - юнармейцы Анголы. В заключении смотра экипаж прошёл торжественным маршем и с песней. Заработали свою законную - «хорошо» и на корабль: надо делом заниматься!

В апреле 2019 года в Анголе при посольстве России было создано отделение юнармейцев из детей российских дипломатов. Думаю, что это начало хорошей традиции, потому что в 1984 году юнармейцы уже были из местных ребяташек. На фото, где знаменная группа готовится к строевому смотру, на втором плане маршируют в военной форме юнармейцы Анголы.

С 28 июня по 29 июня по боевому распоряжению Главного штаба ВМФ корабль выполняет боевые задачи в Атлантическом океане. 30 июня зашли в порт Луанда.

С 30 июня по 3 июля - снова выполнение боевых задач в порту Луанда.



Строевой смотр экипажа корабля 26.06.1984 г.



Знамённая группа готовится к строевому смотру. Ветер был такой, что я с трудом удерживал Знамя. На втором плане - юнармейцы Анголы.



Вынос Боевого Знамени. Знаменосец Кононович А.Н. На втором плане фото - экипаж корабля. На стене виден портрет президента Анголы Жозе Эдуарду душ Сантуш. На втором фото: у причала бпк «Адмирал Юмашев».



НШ 30-й оперативной бригады ВМФ кап.2 ранга Кибкало А.А. проверяет знания книжки «Боевой номер» у мичмана Барковского А.В.



Строевой смотр начался. Экипаж корабля разведён по категориям военнослужащих для проверки знаний служебных обязанностей.



Командир 30-й бригады ВМФ кап.2 ранга Бабин В.М. принимает доклад ст. л-та Кадочникова А.С.



Экипаж завершает строевой смотр торжественным маршем и прохождением с песней. Штаб 30-й бригады ВМФ приветствует и оценивает экипаж корабля. На втором плане: катер ВМС Анголы.



Новый командир 30-й бригады ВМФ кап.1 ранга Собгайда В.А. к строевому смотру также отнёсся серьёзно и в сентябре 1984 года повторил его со своим новым штабом... К общему удовольствию экипажа корабля.



После строевого смотра слева направо: Шульга В.С., Цюра С.И., Долголаптев В.Ф., Шнигорь А., Белоусов В.Н. Сентябрь 1984 г.



2-й переход экватора. Визит на Острова Зеленого Мыса.

С 3 июля по 7 июля - корабль в Атлантическом океане на боевом патрулировании назначенных районов в Атлантике по поиску подводных лодок противника. Ночью 7 июля зашли в Луанду, а 8 июля снова приготовление к бою и походу и отход от причала.

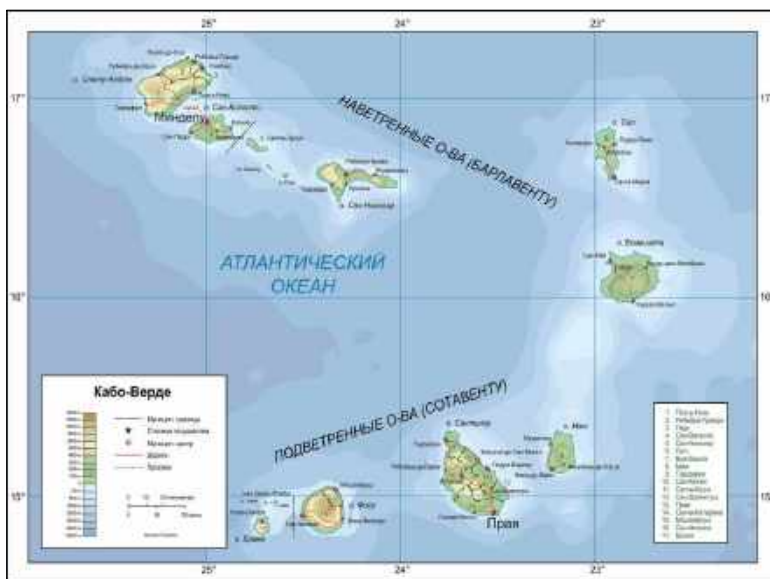
В соответствии с новым боевым распоряжением 8 июля 1984 года бпк «Адмирал Юмашев» вышел из территориальных вод Анголы и начал движение на север - в Республику Острова Зелёного Мыса. Кораблю поставлена задача: выполнить официальный визит с 12 по 17 июля 1984 года с заходами в порты Прая и Минделу.

О визите бпк «Адмирал Юмашев» в Республику Острова Зелёного Мыса 13.07.1984 г. в газете «Красная Звезда» была короткая заметка: «(ТАСС). В порт Прая Республики Острова Зеленого Мыса с официальным визитом прибыл большой противолодочный корабль «Адмирал Юмашев». Советских моряков тепло приветствовали жители города. Командир перехода и сопровождающие его лица нанесли визит мэру города Нельсону Атанавау Сантушу и министру национальной обороны первому команданте Онориу Шантру Фортишу. К

ходе состоявшихся тёплых бесед с обеих сторон была выражена уверенность, что визит советских моряков послужит делу дальнейшего укрепления дружбы и сотрудничества между двумя странами».

12 июля 1984 года рано утром наш корабль зашёл и ошвартовался в порту Прая Островов Зелёного Мыса - островного государства на архипелаге острова Зеленого Мыса в Атлантическом океане к западу от Африки. Республика Кабо-Верде - бывшая португальская колония. 5 июля 1975 г. была провозглашена независимость. Бытовое название на португальском Cabo Verde означает Зеленый Мыс, отсюда название жителей страны - «кабовердианос», «кабувердиануш» - «зеленомысцы». До 1986 года на русском языке государство официально называлось Республика Острова Зелёного Мыса. Сама страна и сейчас часто именуется по-старому «Острова Зеленого Мыса».

Прая - столица и самый большой город Кабо-Верде, а также главный культурный, экономический, политический и административный центр муниципалитета Прая, находится на южном побережье острова Сантьягу, входящего в состав Подветренных островов (Сотавенту), расположенных в Атлантическом океане к западу от Сенегала. Город раскинулся на нескольких вулканических плато: Святого Антония, Эухенио Лима, Сан Филипе, Главного плато и других - и на склонах их долин. Центральная часть Праи расположена на Главном плато, которое чаще называют просто Плато. В состав города входит небольшой остров Святой Марии, расположенный напротив Плато Святого Антония.



Основные отрасли экономики Праи — рыболовство и пищевая промышленность, в городе есть предприятия по производству мебели и стройматериалов, швейная фабрика и множество кустарных художественных мастерских. Здесь находятся Национальная телерадиокомпания Кабо-Верде и Банк Кабо-Верде, выполняющий функции центробанка. Особо значимые исторические и архитектурные достопримечательности и музеи Кабо-Верде также сосредоточены в Прае. Сегодня Прая - город-порт, важный узел трансатлантических морских магистралей, через который осуществляется торговля и вывоз основных экспортируемых товаров Кабо-Верде: фруктов (апельсинов, бананов), кофе, сахара и сахарного тростника. Кроме того, Прая - туристический, курортный город, вдоль его побережья тянутся прекрасные пляжи. В Прае находятся все наиболее важные государственные учреждения и институты Кабо-Верде.

В 1853 году впервые в порт Прая зашёл российский фрегат «Паллада», направляясь из Петербурга во Владивосток, сделал остановку для отдыха.

В порту Прая бпк «Адмирал Юмашев» находился с 12 по 14 июля. 12 июля корабль посетил Чрезвычайный и полномочный посол СССР в Республике Острова Зелёного Мыса, а 13 июля с официальным визитом прибыл министр национальной обороны Республики Острова Зеленого Мыса первый команданте Онориу Шантр Фортиш.

В соответствии с военно-морским протоколом сначала на причале встречали высоких официальных лиц начальник почётного караула капитан-лейтенант Кононович А.Н. и командир 30-й бригады ВМФ капитан 2 ранга Бабин В.М. На борту корабля для встречи был построен экипаж корабля. В целом, визиты в иностранные порты для экипажа далеко не радостное событие. Сначала несколько суток все без исключения «стоят на ушах», приводя в идеальное состояние корабль, готовят форму одежды. Форма одежды протокольных визитов парадная. Общение с официальными лицами и их высокопоставленными сопровождающими не позволяет допускать оплошностей, в том числе и небрежности в форме одежды. Не менее сложно приходится и во время визита. Основная нагрузка ложится на офицерский состав корабля. Достаётся дел и всему экипажу. Об этом несколько ниже.

Мероприятия, связанные с приёмом, планировались с учётом специфических особенностей корабельных условий, конкретной обстановки в стране визита и каждый раз имели свои нюансы. Наиболее подходящими видами приёмов у нас были определены обед или фуршет.

Немаловажным обстоятельством являлись то, какие отпущены для этого средства. А их, как правило, не было. Тогда считал и сейчас настаиваю - такое отношение к военным морякам, выполняющим важные внешнеполитические задачи своего Государства, недопустимо. Страна, т.е. чиновники, отправили корабль на боевую службу, в процессе которой заранее были запланированы официальные и деловые визиты, совершенно не заботясь о том, как и чем мы будем выполнять военно-морской протокол. Некоторую помощь нам оказывали сотрудники посольства. В основном полагались на свои силы. Служба снабжения и наши коки с проблемой обеспечения закусками маломальски справлялись. Со спиртным дело было хуже, а гости, как правило, пьют много. К примеру, после возлияний во время приёма на корабле в Конго одного высокопоставленного военачальника страны пришлось сносить по трапу и укладывать в персональный автомобиль.



Как решали проблему у нас на корабле? Решали по двум направлениям. Первое - использовали проходимцев шипчандлеров при получении в море запасов продовольствия.

Шипчандлер (в произношении - шипшандер) - торговый морской термин, которым называют лицо-поставщика продовольствия и корабельного оборудования, т.е. морской агент по снабжению. Услугами иностранных шипшандеров по заявкам ВМФ мы пользовались только для получения скоропортящегося продовольствия, овощей и фруктов. Всё остальное нам поставляли суда ММФ и вспомогательного флота ВМФ. Профессию шипчандлера часто обыгрывают в сатирической литературе, или в анекдотах. И есть за что. Преследуя главную цель подзаработать любым путём, они идут на различные ухищрения. Предлагали, к примеру, часть продуктов заменить на элитное спиртное. И мы на это шли, хотя понимали, что обдурят - ведь продукты дороже крепких напитков. Потом полученный алкоголь мы использовали для обеспечения приёмов.

Второе направление обеспечения протокольных мероприятий спиртным работало за счёт запасов корабельного спирта. Для подготовки элитного напитка умельцы разбавляли спирт водой до нужной консистенции и настаивали на различных травах, кореньях «золотого корня», дубовой коре и других ингредиентах по различной рецептуре. Как правило, наши самодельные напитки шли на «ура» и их требовали повторить.

У большинства экипажа - участников протокольных мероприятий не было опыта, поэтому учились по ходу дела. Все мероприятия, связанные с приёмом, тщательно планировались. Составлялись меню и хронологическая последовательность проведения отдельных мероприятий приёма, готовились тосты и речи, сервировались столы в кают-компании офицеров и т.д. Один раз с учётом большого числа приглашённых местом проведения приёма определили вертолётную площадку корабля, на которой заранее был установлен тент для защиты от ветра и развешены флаги расцветки из сигнального комплекта. Участок палубы под тентом соответствующим образом оборудовали освещением, столами для фуршета и местами, удобными для размещения личных вещей гостей.

В боевых частях, службах и командах буквально все офицеры, мичманы, старшины и матросы были расписаны на конкретные участки обеспечения приёма. С удовольствием вспоминаю то нелёгкое и интересное время. Служили, вертелись, как могли. Просто каждому не хотелось подвести своих товарищей и командиров. Уверен, что гости корабля тогда во всём чувствовали наше радушие, внимание и предупредительность. В первый день визита после протокольных мероприятий советские дипломаты тепло пообщались с экипажем, сфотографировались на память. Для них была организована экскурсия по кораблю.

Военно-морской протокол определяет порядок личных визитов и официальных встреч, организацию приёмов, участие должностных лиц флота на борту корабля в различных церемониях и торжествах. К протокольным мероприятиям относятся официальные и ответные визиты. Официальные визиты командира отряда или корабля должностным лицам страны пребывания являются выражением уважения к званию, государственной должности, общественному положению или личным качествам человека. Они носят служебный характер и делаются днём, в течение первых 24-х часов после прихода корабля в иностранный порт.



Командир 30-й бригады ВМФ капитан 2 ранга Бабин В.М., замкомбрига по политической части капитан 2 ранга Лыков и командир корабля капитан 3 ранга Цюра С.И. нанесли визиты мэру города Прая и министру национальной обороны Республики Острова Зелёного Мыса.

На корабле была организована и проведена пресс-конференция командира 30-й бригады ВМФ. Капитан 2 ранга Бабин В.М. проинформировал журналистов о цели прибытия бпк «Адмирал Юмашев» в Республику Острова Зелёного Мыса, рассказал о путях укрепления дружбы и взаимопонимания между нашими государствами, ответил на вопросы по актуальным общественно-политическим проблемам.

14 июля весь день был посвящён культурно-массовым и спортивным мероприятиям. По договорённости с мэром города Прая на стадионе состоялся товарищеский матч по футболу сборной команды корабля с местной сборной. На стадион подтянулись многочисленные болельщики из экипажа. Но матч, к сожалению, тогда мы проиграли. Расстроились, конечно. Только потом узнали, что играли со сборной командой Республики.

После обеда экипаж пятёрками двинулся в раскалённый от жары город на экскурсию. Достопримечательностей хватает, не хватало только времени всё отбегать. Прая чистая, дружелюбная и компактная, даже не верилось, что мы находимся в Африке. Скорее какая-то южная Европа, по крайней мере центр города. На улицах нет мусора, все аккуратно складывается в мусорные баки. Центр Праи расположен на скалистой горке, называемой «Плато». Именно здесь стояла португальская крепость, а теперь культурный и административный центр столицы. За пятьсот лет владения островами португальцы полностью переделали местных жителей под себя. Народ приветливый, открытый, даже внешне отличается от жителей чёрного континента. Девушки очень симпатичные, многие с европейскими чертами лица. Побывали мы и на местном рынке, и в порту. В порту обнаружили два патрульных катера Республики ОЗМ советской постройки, даже сфотографировались на память с членами команды катера.

15 июля корабль отошёл от причала порта Прая и взял курс в порт Минделу. Погода способствовала, океан спокойный, меньше суток на переход и 16 июля вошли в порт Минделу.

Порт Минделу - второй по величине город Кабо-Верде. Город расположен на северо-западе острова Сан-Висенте (входящего в состав Наветренных островов (Барлавенту) в заливе Порту Гранде, естественной гавани, сформированной в кратере подводного вулкана около 4 км в диаметре. Город имеет форму полумесяца и ограничен холмами с бедной растительностью. Остров был открыт португальским мореплавателем Диогу Гомешем 22 января 1462 г., в день св. Викентия (Винсента). Несмотря на своё вулканическое происхождение, остров довольно плоский. Самая высокая точка - гора Монте-Верде, 774 м. Хотя остров был подвержен значительной эрозии, на его поверхности сохранилось несколько заметных кратеров. Нехватка природных ресурсов и длительная засуха мешала созданию постоянных поселений на острове Сан-Висенте. Вследствие недостатка воды остров долго оставался необитаем. Климат, в основном, тропический и сухой с температурой воздуха около 24 °С, воды - между 22 °С и 25 °С. В течение года - два сезона: сухой и ветреный период с ноября по июль, «сезон дождей» с августа по октябрь, но на момент захода нашего корабля в порт Минделу, со слов наших дипломатов и местных военных, три года не было дождей.



На окраине города земля пересохла до такой степени, что образовались огромные расщелины. Из-за отсутствия дождей и нехватки натуральных ресурсов экономика острова до сих пор основывается на торговле и сфере обслуживания. В связи с недостатком пресной воды развито опреснение морской. В Минделу производят в среднем 2900 м³/сутки питьевой воды, что охватывает 65 % водопотребления всего острова. Своим последующим бурным экономическим развитием и ростом населения в середине XIX века он обязан залежам угля, обнаруженным англичанами в Порту Гранди в 1838 г. Выгодное местоположение острова сделало его одним из основных промежуточных пунктов поставки угля судам, пересекавшим Атлантику.

Город Минделу получил своё название благодаря высадившимся на берег жителям одноименного населённого пункта на севере Португалии. Со временем город стал важным портом, принимающим корабли со всего мира. Постепенно Минделу превратился в культурный центр, где получили развитие музыка, литература и спорт. В 2003 году был избран культурной столицей португальязычного мира.

16 июля 1984 года состоялась встреча экипажа корабля и командования 30-й оперативной бригады ВМФ с военнослужащими Республики Острова Зелёного Мыса в штабе Укрепрайона вооружённых сил ОЗМ. В рамках официального визита нашу делегацию возглавлял заместитель командира 30-й оперативной бригады ВМФ капитан 2 ранга Лыков.

В актовом зале штаба Укрепрайона вооружённых сил ОЗМ собралось очень много военных: советские моряки и местные. Сначала политкомиссар Укрепрайона ОЗМ обратился с торжественной речью к экипажу корабля, затем трогательно поприветствовал капитана 2 ранга Лыкова, как руководителя нашей делегации. После совместной пресс-конференции принимающая сторона организовала для нас концерт художественной самодеятельности. Наши активисты время зря не теряли: знакомились с местными красавицами, общались, фотографировались.

После обеда начались экскурсии в город. Исторический центр города Минделу очень компактный и обойти его можно за час. Город такой же чистенький и дружелюбный, как и Прая. В центре города - государственные и банковские учреждения, небольшие магазинчики. Несмотря на проблемы с водой и длительную засуху, на городских улицах есть зелёные островки: клумбы, деревья. Видно, что жители заботятся о том, чтобы город был зелёным и цветущим. Минделу является образцом колониальной архитектуры. На аккуратных мощёных улочках можно увидеть и роскошные старинные особняки, и традиционные нарядные жилища местных жителей.

Местные жители не унывают. В основном живут за счёт туризма и рыбного промысла. Много работы и в порту. Порт имеет сеть складов, портовые сооружения и холодильные камеры, а также мастерские по ремонту любых видов судов.

При возвращении в порт я сфотографировался у достопримечательности города - у памятника Орёл в начале улицы Rua Libertadores d'Africa, там, где она выходит на набережную бухты Avenida Marginal. В Минделу много пляжей. Рядом в портом городской безопасный и весёлый пляж Лажинья на Сан Висенте. От пляжа рукой подать до корабля.

На следующий день, 17 июля рано утром бпк «Адмирал Юмашев» отошёл от причала порта Минделу и взял курс на Анголу.





В порт Прая зашёл бпк «Адмирал Юмашев». Почётный караул готов к встрече высоких гостей. 12.07.1984 г.



Посол Советского Союза в Республике Острова Зелёного Мыса приветствует экипаж корабля.

Начальник почётного караула встречает Посла Советского Союза в Республике Острова Зелёного Мыса. 12.07.1984 г.



Фото не память. Посол Советского Союза в Республике Острова Зелёного Мыса с экипажем корабля. 12.07.1984 г.



С дружественным визитом

ДАКАР, 13 июля. (ТАСС). В порт Прая Республики Острова Зеленого Мыса с официальным визитом прибыл большой противолодочный корабль «Адмирал Юмашев». Советских моряков тепло приветствовали жители города. Командир перехода и сопровождающие его лица нанесли визит мэру города Нельсону

Атанавау Сантушу и министру национальной обороны первому команданте Онориу Шантру Фортишу. В ходе состоявшихся теплых бесед с обеих сторон была выражена уверенность, что визит советских моряков послужит делу дальнейшего укрепления дружбы и сотрудничества между двумя странами.



Заметка в газете «Красная Звезда» о визите бпк «Адмирал Юмашев» в Республику Острова Зелёного Мыса 13.07.1984 г.

Советские дипломаты в Республике Острова Зелёного Мыса, штаб 30-й бригады ВМФ и командование корабля на вертолётной площадке 12.07.1984 г.



Начальник почётного караула кап. л-т Кононович А.Н., командир 30-й бригады ВМФ капитан 2 ранга Бабин В.М. встречают министра национальной обороны Республики Острова Зеленого Мыса первого команданте Онориу Шантра Фортиш. 13.07.1984 г.



Министр национальной обороны Республики Острова Зеленого Мыса на борту бпк «Адмирал Юмашев» 13.07.1984 г.

Советские дипломаты знакомятся с кораблём. 12.07.1984 г.



Панорама города-порта Прая.



*На улицах Прая.
Рынок. Девушки
города.
13.07.1984 г.*



*Автор книги с моряками на экскурсии
в городе Прая. Июль 1984 г.*



*Фото на память после товарищеского матча по
футболу сборной команды корабля со сборной ОЗМ.
Матч, к сожалению, тогда мы проиграли. Стадион
г. Прая. Июль 1984 г.*





Встреча в штабе вооружённых сил ОЗМ. Приветствуют друг друга политкомиссар Укрепрайона ОЗМ и зам. командира 30-й оперативной бригады капитан 2 ранга Лыков. г. Минделу. 16.07.1984 г.

В актовом зале штаба вооружённых сил ОЗМ. Слева направо: Диденко, Кононович А.Н., Балод А.А. 16.07.1984 г.



Пряя сегодня. Центральная улица.



С местными красавицами слева направо: Ануфриев Александр и Колесник Марьян. 16.07.1984 г.

Концерт для советских моряков. 16.07.1984 г.



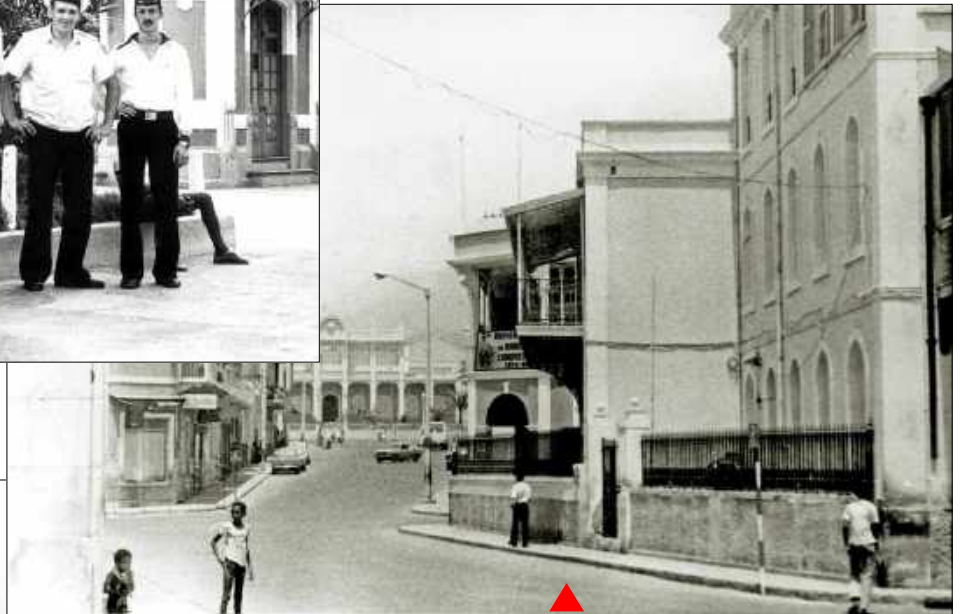
Панорама города-порта Минделу.



Автор книги и Орёл в начале ул. Rua Libertadores d'Africa, там, где она выходит на набережную бухты Avenida Marginal. Июль 1984 г.



Старший лейтенант Кузнецов С.В. с моряками корабля на экскурсии в городе Минделу. Июль 1984 г.



Центр города Минделу. Государственные и банковские учреждения. Июль 1984 г.



Городской безопасный и весёлый пляж Лажинья на Сан Висенте в городском порту Минделу. На втором плане видны портные сооружения, причалы и силуэт бпк «Адмирал Юмашев». Июль 1984 г.



3-й переход экватора. Взрывы в порту Луанда и действия экипажа корабля.

25 июля по маршруту перехода в Анголу корабль третий раз пересёк экватор и в Луанду зашёл 28 июля 1984 года. В соответствии с записями в вахтенных журналах: с 28 июля по 29 августа корабль снова выполняет боевые задачи в порту Луанда. А завтра – День Военно-Морского Флота, наш праздник. После швартовки и приведения корабля в готовность к противоминной и противодиверсионной обороне и выполнения мероприятий по обеспечению ППДО кораблей и судов внутреннего рейда порта Луанда начали подготовку экипажа и корабля к приёму наших дипломатов и руководителей Анголы.

К прибытию высоких гостей готовились в авральном режиме: готовность корабля, готовность экипажа, готовность парадной формы одежды - всё это уже на автомате. Как в старом флотском анекдоте: «на кого похож флотский офицер в День ВМФ? Ответ - на свадебную лошадь: голова в цветах, а остальное всё в мыле».



▲
 День ВМФ в Луанде. На корабле Посол Советского Союза в Анголе Калинин А.И., главный военный советник при министре обороны НРА генерал-полковник Курочкин К.Я. (в центре фото) и советские дипломаты. 29.07.1984 г.



Слева направо: Кононович А.Н. и начальник вахты ППДО Малинин Н.Ю. 29.07.1984 г.



День ВМФ в Луанде. Слева направо: командир ПМ-20 Сobotницкий И.П., офицеры корабля Солдаткин Л.С., Кашафутдинов А.М., Кононович А.Н. 29.07.1984 г.





День ВМФ в Луанде. На корабле (в центре фото) советские дипломаты и командующий ВМС Анголы подполковник Мануэль Альфредо Аугусто. 29.07.1984 г.

В назначенное время экипаж снова выстроен на вертолётной площадке, почётный караул - на причале. Всё, как полагается: сначала я с почётным караулом на причале, потом командир с экипажем на борту в соответствии с протоколом встретили Посла Советского Союза, главкома ВМС Анголы и других официальных лиц.

В ночь с 29 на 30 июля 1984 года экипаж был поднят по боевой тревоге. На рейде после атаки подводных диверсантов тонули два судна.

«Главному военному советнику в НРА. Докладываю: в 03.00-03.40 30 июля 1984 г. в результате диверсии были подорваны два судна, стоявшие на внутреннем рейде порта Луанды. Одно из судов принадлежат ГДР, другое - Анголе. На борту ангольского судна (со смешанным анголо-кубинским экипажем), прибывшего из Бразилии, находился груз продовольствия и снаряжения для ФАПЛА. На судне ГДР - груз для СВАПО (28 автомашин, продовольствие), а также промышленные товары для НРА.

В результате взрывов наиболее серьезные повреждения получило судно ГДР, на нем выведено из строя машинное отделение. По результатам предварительного расследования, проведенного министерством госбезопасности и обороны НРА, установлено, что диверсия осуществлена подрывом магнитных мин, установленных на подводной части судов. На немецком судне в результате подрыва двух мин образовались пробоины размером 3x3 и 3x3,5 м. На ангольском судне имеются также две пробоины размером 2x2 и 3,5x1,5 м.

Диверсия, скорее всего, осуществлена подводными диверсантами. Как показало предварительное расследование, в период с 22.00 29.07 до 2.00 30.07 вблизи указанных судов наблюдалась резиновая лодка с подвесным мотором с тремя неизвестными лицами на борту. Лодка пыталась приблизиться и к советскому рыболовецкому судну, находившемуся недалеко от места диверсии, но благодаря бдительности и принятым дежурной службой мерам вынуждена была уйти.



В порту Луанды в настоящее время находятся четыре советских военных корабля: бпк «Адмирал Юмашев», дизельная подводная лодка, плавмастерская, танкер-заправщик, а также около 30 рыболовецких судов. Два советских грузовых судна: «Николай Шверник» и «И. Дубровинский», с грузом ГСМ, вооружением, боеприпасами и другим военным имуществом для СВАПО и ФАПЛА направляются в порт Намиб. Все экипажи приведены в состояние повышенной противоминной и противодиверсионной готовности. Утвержден график круглосуточного гранатометания с дежурных катеров внутри бухты и у стоящих у причалов кораблей.

Помощник ГВС полковник В. Уваров. 30 июля 1984 г.».

Как говорится, комментарии излишни. Хочу отметить лишь следующее. Во-первых, все экипажи и так постоянно находились в состоянии повышенной противоминной и противодиверсионной готовности с постоянно меняющимся графиком (не менее 2-х раз в сутки) круглосуточного гранатометания с дежурных катеров внутри бухты и стоящих у причалов кораблей. В графиках специально не прослеживались одинаковые временные интервалы между применением оружия для того, чтобы противник не смог найти какие-то закономерности и вскрыть нашу систему ППДО. Во-вторых, все советские транспортные суда, входящие на внутренний рейд Луанды, наши водолазы осматривали, и на них с целью обеспечения безопасности направлялись боевые расчёты ППДО с оружием и боеприпасами. Задача боевого обеспечения безопасности иностранных судов нам не ставилась. Об этом, скорее всего, противник знал.

Некоторые военные эксперты считают, что главной целью боевых пловцов были ракетные катера ВМС Анголы. Считаю, что их заключения ошибочны, так как их там не было, и полная картина обстановки им неизвестна. Ракетные катера ВМС Анголы базировались в непосредственной близости от наших кораблей на одном причальном фронте, где была надлежащим образом организована противодиверсионная оборона с постоянным гранатометанием и применением оружия по любой обнаруженной цели или при первом подозрении на цель. К примеру, у меня был случай внезапного применения оружия по предположительно обнаруженной цели. Находящийся рядом вахтенный ППДО на шкафуте правого борта доложил мне о том, что к кораблю промелькнула какая-то тень. Я, не раздумывая, тут же бросил прямо под борт корабля гранату, а вахтенный открыл огонь из автомата. На корабле объявлена боевая тревога (а в это время для команды демонстрировали фильм). Все заняли места по боевому расписанию, к нам прибежали комбриг и командир корабля. Никакой цели не оказалось. Я получил взбучку от комбрига только за то, что слишком близко взорвалась граната: «Я же предупреждал - бросать не менее 15-20 метров от борта!». На этом инцидент был завершён. Так вот, профессиональные подводные диверсанты, зная, как у нас проводятся мероприятия по обороне кораблей, вряд ли рискнули бы своими жизнями.

После взрывов были предприняты все меры по спасению повреждённых судов: с кораблей немедленно на катерах были отправлены аварийные партии, моряки завели пластыри под пробоины, а немецкий транспорт «Arendsee», водоизмещением 7000 т, был отбуксирован спасательным буксиром «Неотразимый» Минрыбпрома СССР к берегу и во избежание полного затопления «посажен» кормой на мель. Ангольский корабль «Luandge», который пострадал меньше, своим ходом дошел до пирса, и уже там, изрядно набрав воды, сел на грунт.



Для минимизации потерь и спасению груза подорванных судов экипаж работал практически месяц, вплоть до отхода в море 29 августа 1984 г. К счастью, на рейде находился однотипный сухогруз MS Blankensee, на который перегрузили большую часть груза с тонущих судов. Полученные пробоины заделали, и поступление воды было остановлено. В затопленных трюмах «Arendsee» большей частью оказались продукты питания: солдатские пайки, голландская ветчина и немецкое пиво, а также автомобили и снаряжение для армии Анголы. Часть продуктов попала и к нам на борт. Оружия и боеприпасов в трюмах не было. В ходе обследования, проведенного нашими водолазами, на транспорте «Arendsee» в 1,5 м ниже ватерлинии была обнаружена ещё одна неразорвавшаяся магнитная мина. Узнав об этом, немецкий экипаж спешно покинул судно, не оставив даже вахтенных. Транспорт был застрахован, так что у них проблем не было, а мы остались с новыми проблемами. Все ждали новых взрывов.

Как снимали неразорвавшуюся мину с борта написано много. Практически так и было. Руководил операцией начальник штаба 30-й бригады капитан 2 ранга Кибкало А.А. 1 августа наши водолазы ювелирно и с большой осторожностью завели на мину капроновый трос длиной не менее 200 метров. На большой скорости при помощи катера мина была оторвана от борта судна и отбуксирована на берег.

Уже на берегу, после тщательного исследования, советские и кубинские специалисты пришли к выводу, что это примитивная мина-самоделка и не что иное, как «деза». Корпус был сделан из 5-литровой банки прямоугольной формы из-под консервированных маслин.

По периметру мина обёрнута пористой резиной, с одной стороны к банке по углам крепились четыре магнита размером 4х5 см. Составные части внутри мины оказались скреплены изолентой. К донному основанию мины скотчем был закреплён взрыватель, от которого тянулся бикфордов шнур длиной около 7 метров. Вес ВВ мины составлял 11 кг. Четыре заряда, подорвавшие суда, были профессиональными, сработавшими от радиосигнала или имевшими часовой механизм подрыва. А пятую «самоделку» установили специально, чтобы её потом обнаружили и диверсии можно было списать на повстанцев из УНИТА.

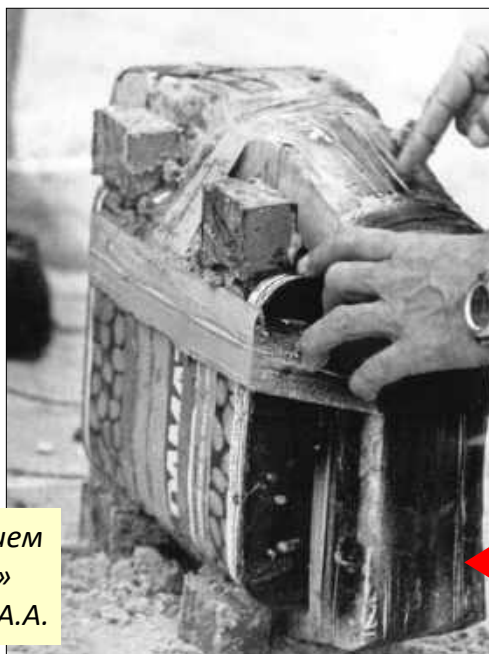
В период, предшествовавший взрывам, в порту Луанды встало на якорь научно-исследовательское судно под японским флагом. На берег никто не ходил, пресной воды, продовольствия, ГСМ капитан судна не запрашивал. Корабль имел подозрительно богатую антенную оснастку, включая мощную РЛС, стремительные обводы и, судя по всему, многосильный двигатель. А утром 30 июля его в порту уже не было... Но это были косвенные улики. Военные аналитики считают, что операцию провели базирующиеся в Лангебане (Капская провинция) бойцы 4-го подразделения коммандос «Реккиз». Пловцы «Реккиз» были доставлены в район Луанды на подводной лодке и, используя легководолазное снаряжение, проникли в гавань и заминировали корабли.

«Самоделка» была подорвана в пустынном месте на берегу. При взрыве образовалась внушительная воронка размерами: в глубину – 2 метра, в диаметре – 5 метров.





Руководил разминированием транспорта «Arendsee» капитан 2 ранга Кубкало А.А.



Снятая с борта транспорта «Arendsee» мина-самоделка.

Затопили грузовой транспорт «Arendsee» уже без нас, в это время мы были далеко, находились с официальным визитом в Бенине. Комиссионный осмотр судна, а также возникающие вопросы со стороны страховой компании, подрыв судна в условиях войны в Анголе, предопределили его дальнейшую судьбу - эксплуатацию и ремонт посчитали нецелесообразным. В итоге 5 сентября 1984 году грузовой транспорт «Arendsee» отбуксировали и затопили в Атлантическом океане на глубине 533 метра в точке с координатами Ш = 08°42S, Д = 12°51E. Ангольское судно «Luandge» было отправлено на ремонт в Бразилию.

В период выполнения боевых задач в порту Луанда практически весь экипаж корабля был очень перегружен дополнительными обязанностями по охране и обороне корабля и всех наших кораблей внутреннего рейда, другими различными вахтами и дежурствами.

Существовала реальная угроза от действий подводных боевых пловцов противника, поэтому никто не расслаблялся. Офицеры БЧ-2 несли службу традиционную: вахтенным офицером корабля (и на ходовом мостике – ходовая вахта, и на верхней палубе - вахтенным офицером у трапа – пошвартовному), дежурным по кораблю, дежурным офицером вахты ППДО - поочередно сменяясь с одной вахты, заступали на очередное дежурство. Потом, в соответствии с графиками, а зачастую – по приказанию, на катерах выходили на внутренний рейд для выполнения гранатометания вокруг всех стоящих кораблей. Гранат уходило большое количество. Использовали сначала специальные гранаты СРГ-66, потом в ход пошли все имеющиеся на борту РГ-42, Ф-1.

Запасы гранат быстро иссекали. Сначала нам в качестве шефской помощи по несколько ящиков гранат подвозили наши кубинские коллеги, потом поставки пошли более регулярно самолётами из Советского Союза. Чёткой регистрации используемого боезапаса из-за недостатка времени не было. Дежурный по кораблю делал отчётные записи в вахтенном журнале и журнале БД, но эти записи не отражают реального количества истраченного боезапаса. Всё применение оружия учитывалось, как выполнение практического упражнения, и ничего более.





Таким был немецкий транспорт «Arendsee», и вот что произошло с ним после под-
рыва на mine. 30.07.1984 г.



Советский спасательный буксир
«Неотразимый» участвовал в спасательной
операции.



Буксир «Неотразимый» буксирует
транспорт «Arendsee» к берегу для
посадки кормой на мель.



При очередном ночном выходе на гранатометание мой катер был обстрелян с берегового наблюдательного поста. На борту катера находилось шесть человек: я, моторист, два автоматчика, они же крючковые, мичман Кузнецов Г.И., он же начальник склада боепитания, со своим матросом. Мичмана Кузнецова Г.И. матросы называли «мичман-крейсер». Думаю, по двум причинам. Первая: из-за гвардейского вида, шикарных «чапаевских» усов и громкого командного голоса, вторая - из уважения: Кузнецов Г.И. раньше служил на крейсере, имел медаль «За боевые заслуги». Мы отошли от борта своего корабля и начали методично, перемещаясь от одного корабля к другому, бросать гранаты по своему плану. Когда катер вышел на «чистую воду» и находился примерно посреди бухты, мы ускорили ход до полного для сокращения времени выполнения задачи на другой стороне залива. В какой-то момент нас выхватил из темени южной ночи мощный луч дугового прожектора. От яркого свечения все на мгновение были ослеплены. Буквально сразу я увидел по трассерам, а потом и услышал пулемётную очередь. Трассеры прошли над головами и легли впереди прямо по курсу катера. Кузнецов одним рывком сгрёб в охапку матросов и завалил их в командирский салон. Сам сверху. На верхней палубе у штурвала я остался один. Принял решение возвращаться к себе на корабль. Добрались без потерь.

Потом, на разборе этого происшествия я доложил командованию бригады о правильных действиях мичмана Кузнецова (хотя не обошлось и без едких шуток отдельных личностей в его сторону о трусости) и своих выводах о возможных причинах обстрела.

Дело в том, что на береговых наблюдательных постах исправно несли службу кубинские военнослужащие. После подрыва судов в заливе Луанды были ужесточены правила наблюдения и порядок применения оружия. На постах были установлены крупнокалиберные пулемёты, которые на большом удалении могли уничтожить любую подозрительную цель или цель без знаков опознавания. Любое быстроходное плавсредство расценивалось, как реальная угроза. Так что мы были обстреляны своими и могли пострадать от «дружественного» огня. Впоследствии таких обстрелов больше не случалось. Было принято следующее решение: на флагштоках катеров заменить штатные маленькие катерные флаги на большие, а в ночное время флаг подсвечивать катерным прожектором.

В 2005 году, по моему рапорту и в соответствии с указанием Командующего Северным флотом адмирала Абрамова М. Л. для подготовки архивной справки, подтверждающей участие в боевых действиях на территории Народной Республики Ангола бпк «Адмирал Юмашев», в Архиве Северного флота была проведена совместная работа сотрудников Архива СФ и офицеров войсковой части 49248.

В результате работы, согласно найденным записям вахтенных журналов корабля за 1984 год (Архив СФ, Фонд № 1110, опись 25802с, дела №№ 5 - 11) установлено, что в период с 03 июня по 05 декабря 1984 года бпк «Адмирал Юмашев» находился на территории Народной Республики Ангола в порту Луанда и принимал участие в ведении боевых действий. В приложении публикуются найденные записи только о применении оружия, заходы и выходы из территориальных вод и из порта Луанда Народной Республики Ангола. Количество израсходованного боезапаса и другая информация, которая может раскрыть вопросы боевой готовности и боевой подготовки, мною изъята из записей по соображениям соблюдения режима секретности.



4-й переход экватора. Официальный визит в порт Котону Республики Бенин.

29 августа 1984 г. корабль отошёл от причала порта Луанда, в 14 часов 35 минут вышел из территориальных вод Народной Республики Ангола и взял курс на Бенин.

Переход в Бенин прошёл без приключений, но в аврале. За пять суток корабль снова предстояло выкрасить от клотика до ватерлинии и подготовить всё для визита и приёма гостей высокого ранга. Атлантический океан, слава Богу, был спокоен. Так что на ходу корабля на надстройках повисли беседки, как гирлянды, с моряками, краской, кистями и валиками. Работали все без исключения с перерывами только на вахты и для приёма пищи. Следует отметить, что авралы и покраска корабля у экипажа были перед каждым визитом за всю восьмимесячную боевую службу, так что лимит краски тогда был потрачен на несколько лет вперёд. За пять суток корабль был подготовлен к очередному визиту, совершил переход и 2 сентября ошвартовался в порту Котону республики Бенин.

В порту Котону Республики Бенин корабль находился с официальным визитом с 2 по 12 сентября.

Бенин (до 1975 г. – Дагомея) - государство в Западной Африке. Имеет выход к заливу Бенин Гвинейского залива. Климат субэкваториальный в северной части страны, экваториальный в южной части, с двумя сезонами дождей (с марта по июль и с конца сентября до начала ноября). В этот период выпадает 800-1300 мм осадков и очень высокая влажность воздуха. Среднемесячные температуры воздуха колеблются от +24 °С до +27 °С. На севере страны чётко выражены два сезона - сухой (с декабря по апрель-май) и дождливый (с июня по ноябрь). Средняя температура января +25 °С, июля +32 °С, осадков меньше, чем на юге – 750-1250 мм, часты засухи.

На севере Бенин граничит с Буркина-Фасо и Нигером, на востоке - с Нигерией, на западе - с Того. Столица - Порто-Ново, однако правительство размещается в Котону, самом крупном городе страны. В административном отношении делится на 12 департаментов. В XV веке на побережье современного Бенина высадились первые европейцы - португальцы. В следующем столетии побережье Бенина было превращено в крупный район работорговли, отсюда и название побережья - Невольничий берег. Свои фактории здесь открыли французские, голландские и английские купцы. В XVI-XVII веках на побережье существовало несколько государств: Аллада, Вида, Аджаче. К XVII веку относятся первые сведения о сложившемся на территории современного Бенина царстве Дагомея. В XIX веке особый размах приобрела торговля пальмовым маслом. К концу столетия Франция установила свою власть над побережьем Бенина. Дагомея вместе с северными территориями стала французской колонией в 1894 году и десять лет спустя была включена в состав Французской Западной Африки. В 1946 году Дагомея получила статус «заморской территории» в составе Французского Сообщества.



В 1958 году страна обрела местное самоуправление, а 1 августа 1960 года была провозглашена независимая Республика Дагомей. С 30 ноября 1975 страна была переименована в Народную Республику Бенин.

Дипломатические отношения между Бенином и СССР были установлены в июне 1962 г. и активно развивались. 17 декабря 1975 г. - заключено соглашение о прямом воздушном сообщении Москва-Котону. В 1976 г. в Москве было открыто торговое представительство Народной Республики Бенин. Объём товарооборота между нашими странами составил к началу 80-х годов 10 миллионов рублей.

В соответствии с соглашением, подписанным в ноябре 1976 г., Правительство СССР предоставило Бенину кредит для проведения геологоразведывательных работ при участии «Техноэкспорта» в период с 1977 по 1980 гг.

16 января 1977 года произошло нападение группы наёмников под руководством Боба Денара с целью совершения государственного переворота, завершившееся неудачно.

После вторжения в 1977 г. по дипломатическим каналам между президентом Матье Кереку и советской стороной было достигнуто соглашение о деловых заходах советских кораблей в порты Бенина. ВМС СССР периодически посещали порт Котону, по западным данным с 1977 г. советские корабли находились в порту в общей сложности 462 дня. Бдк «Красная Пресня» (капитан-лейтенант Митюк Станислав Станиславович) Балтийского флота был первым советским боевым кораблём, который зашёл в порт Котону во второй половине февраля 1977 г., то есть через месяц после попытки переворота. На борту находился батальон морской пехоты 61-го отдельного Киркенесского Краснознаменного полка морской пехоты Северного Флота. Командир десанта майор Ремизов С.А., заместитель по политической части Вязовкин А.А., НШ капитан Калискаров Н.Н., заместитель по ТЧ Гринник Н.П. Яркая демонстрация советского оружия и выучки наших морских пехотинцев ещё долго работала на имидж страны. Участники этого похода оставили целый ряд воспоминаний. Визит бдк «Красная Пресня» благотворительно сказался на отношении руководства Бенина к СССР.

В ходе несения боевой службы в порт Котону осуществили визиты следующие корабли Северного флота:

- ⇒ с 14 по 17 июня 1979 г. – бпк «Зоркий» проекта 57А,
- ⇒ в 1980 г. – бпк «Жгучий» проекта 57А,
- ⇒ со 2 по 12 сентября 1984 г. - бпк «Адмирал Юмашев» проекта 1134А,
- ⇒ с 16 по 20 мая 1988 г. – гбпк «Сообразительный» проекта 61.

В 1977 г. было подписано соглашение о сотрудничестве в сфере рыболовства, по которому наши рыбаки получили возможность использовать порт Котону. Не осталось в стороне и военнотехническое сотрудничество.

Стране было поставлено советское оборудование и техника для строительства военно-воздушной базы в Кана и военно-морской базы в Котону. С нашим участием в начале 1978 г. были созданы ВМС Бенина. В январе 1979 г. они получили первые корабли.



12 января 1979 г. были переданы два патрульных катера проекта 1400МЭ, получившие номера «Р763» и «Р764», 30 января 1979 г. был передан третий катер «Р769» этого проекта. Также в январе 1979 г. КНДР передала Бенину 2 торпедных катера советской постройки проекта 123К. В 1979 г. молодой флот получил два ракетных катера проекта 205, но без ракет. 15 сентября 1980 г. с получением четвертого патрульного катера проекта 1400МЭ - «Р779» комплектование флота судами было завершено. Теперь ВМС, имея 200 человек личного состава и 8 боевых катеров, могли самостоятельно патрулировать 75-и мильную береговую линию страны. Однако низкая квалификация бенинских моряков негативно сказывалась на технике, СССР прилагал усилия для поддержания её в должном состоянии. С декабря 1983 г. по январь 1984 г. советское ремонтное судно осуществило в Котону ремонтные работы на четырех патрульных катерах проекта 1400МЭ.

В мае 1977 г. было заключено соглашение о поставке в Бенин двух транспортных самолетов Ан-26. До этого все самолеты, имевшиеся у Бенина, были западного производства. Самолеты прибыли в 1978 г.

Руководство Бенина также заказали у СССР партию бронетехники. В разных публикациях называется различное время их приобретения: по данным SIPRI соглашение о приобретении 20 танков ПТ-76 было заключено в 1981 г., и они прибыли в 1982 г.; соглашение о приобретении 14 бронемашин БДРМ-2 было заключено в 1982 г., и они прибыли в 1983 г. А по воспоминаниям наших ветеранов танки ПТ-76 были доставлены в страну уже к 1979 г.

В 1983 году всё население страны в возрасте от 15 до 40 лет было зачислено в Организацию революционной молодёжи (средняя продолжительность жизни в стране тогда составляла 43 года).

С 1989 года президент Кереку отрёкся от марксистских принципов и из официального наименования страны убрал слово «Народная». В 1991 году состоялись свободные выборы. После демонтажа однопартийной системы, с марта 1990 - Республика Бенин. После развала СССР связи между нашими странами сократились до минимума, оказалось заморожено и военно-техническое сотрудничество.

Итак, 2 сентября 1984 года корабль ошвартовался в порту Котону Республики Бенин. На борт прибыли советские дипломаты и сообщили о том, что сегодня нас посетит министр обороны Бенина. Командир корабля доложил о том, что мы готовы к встрече.



Корабль ошвартован в порту Котону. 02.09.1984 г.



Комбриг капитан 1 ранга Собгайда В.А. сопровождает министра обороны Бенина, прибывшего с визитом на бпк «Адмирал Юмашев». 02.09.1984 г.





Начальник почётного караула Кононович А.Н. встречает министра обороны Бенина, 02.09.1984 г.

Экскурсия для делегации Бенина.



Дежурный по кораблю кап. 3 ранга Гугляр Н.П. и дежурный по низам мичман Марченко В.В. 02.09.1984 г.

Министр обороны Бенина, сопровождающие лица, советские дипломаты, военный атташе и переводчики на борту бпк «Адмирал Юмашев» 02.09.1984 г.





Приём министра обороны Бенина в кают-компании корабля обеспечивают распорядитель приёма капитан-лейтенант Морозов А.А. (справа) и мичманы БЧ-2. 02.09.1984 г.



Советские дипломаты и командование вооружённых сил Республики Бенин приветствуют сборные команды по волейболу Бенина и экипажа корабля перед началом дружеского матча. Сентябрь 1984 г.

Экипаж корабля дал концерт художественной самодеятельности для советских дипломатов и специалистов, оказывавших помощь Республике Бенин.



Офицеры корабля в ожидании поездки в город Котону. Слева направо: Мокрушин А.Д., Корягин Н.С., Долголаптев В.Ф., Шнигирь А., Кашафудинов А.М., Кононович А.Н. 10.09.1984 г.



Культурный центр СССР в Бенине, в городе Котону. Снимок сделан из экскурсионного автобуса. 10.09.1984 г.



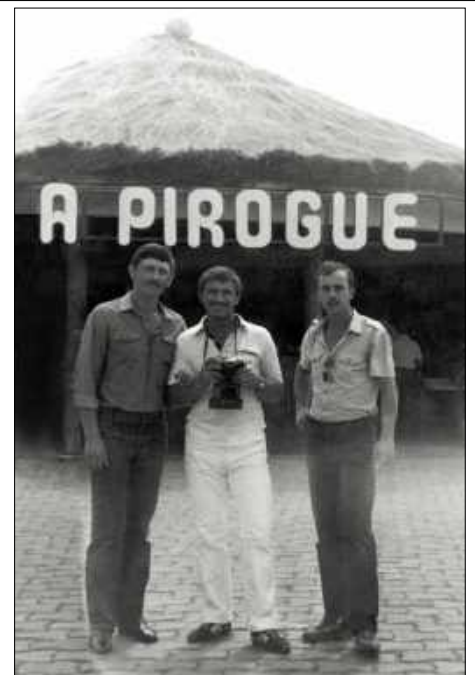


На улицах города Котону. Сентябрь 1984 г.

На фото памятник жертвам попытки государственного переворота в Республике Бенин 16 января 1977 года.



Посетили огромный спортивный комплекс в городе Котону. Комплекс построен китайскими строителями безвозмездно. 10.09.1984 г.



Офицеры и мичманы корабля в местном кафе LA PIROGUE в ожидании поездки в деревню на сваях. 10.09.1984 г.



Слева направо: Долголаптев В.Ф., Кононович А.Н., Данилов В.Е. 10.09.1984 г.



Экипаж корабля был построен на вертолётной площадке в парадной форме одежды, почётный караул корабля - на причале. Сначала на причал прибыли оркестр и почётный караул Республики Бенин.

Командир 30-й отдельной оперативной бригады ВМФ капитан 1 ранга Собгайда В.А. на корне причала встретил прибывший кортеж, поприветствовал министра обороны Бенина, и они вместе с переводчиком, сопровождающими лицами и нашими дипломатами начали движение в сторону корабля.

Приём министра обороны Бенина состоял из трёх частей: встреча начальником почётного караула, встреча экипажем корабля и торжественный приём командиром 30-й отдельной оперативной бригады ВМФ в кают-компании корабля. Высоких гостей встречали сразу два почётных караула - почётный караул Республики Бенин и мы. После приветствия экипажа министру обороны Бенина командир корабля провёл ознакомительную экскурсию. В кают-компании корабля церемониал приёма блестяще обеспечил капитан-лейтенант Морозов А.А.

На следующий день на корабле было достаточно многолюдно. Экипаж корабля принимал наших, советских граждан. Их оказалось достаточно много: работники посольства и специалисты, оказывавшие помощь Республике Бенин. Приехали семьями, было много детей. Моряки постарались порадовать своих. Детям раздавали значки, маленькие бескозырки от корабельных умельцев «маклагать», сладости... В общем, у кого что было припасено. Всем желающим взрослым традиционно вручали свежеспечённый чёрный хлеб, как частичку нашей Родины, и просто это очень вкусно! Кстати, чёрный хлеб работники посольства и советские специалисты просили во всех странах, куда мы заходили, поэтому наши хлебопёки всегда перед заходом в иностранный порт выпекали практически двойную норму. Затем на вертолётной площадке был дан концерт художественной самодеятельности. Даже не сомневаюсь, что до сих пор участники той памятной встречи с удовольствием вспоминают заход советского корабля «Адмирал Юмашев».

В последующие дни командир корабля и командир 30-й оперативной бригады ВМФ капитан 1 ранга Собгайда В.А. наносили ответные визиты бенинским властям и в посольство СССР в Бенине.

Наши дипломаты и командование вооружённых сил Республики Бенин организовали дружеский матч по волейболу между сборной командой корабля и сборной Бенина.

Для экипажа корабля были организованы поездки в город Котону, а для офицеров и мичманов корабля была устроена поездка в деревню на сваях. Сегодня в Бенине это активно освоенный туристический маршрут, а тогда, в 1984 году, поездку нам организовал министр обороны Бенина. Условием нашей поездки было наличие гражданской одежды.

На автобусах нам провели экскурсию по городу Котону. Впечатлений много! Посетили ряд достопримечательностей города: культурный центр СССР в Бенине, спортивный комплекс. Сфотографировались у памятника жертвам попытки государственного переворота в Республике Бенин 16 января 1977 года. В городе дороги заасфальтированы и сам Котону производит впечатление ухоженного портового городка Африки.



Машин в городе не так уж и много. Зато мотороллеры можно встретить на каждом углу. Центральный рынок Котону около порта, здесь очень шумно. Везде зонтики. Без этого в Африке нельзя.

В городе стоит туман от выхлопных газов, который вперемешку с высокой влажностью создает дискомфорт. Во всех жилых домах на первых этажах расположено множество лавок и торговых точек. Бенинцы достаточно общительный народ, но фотографироваться не любят, считают это сглазом. Если начинаешь фотографировать - бурно реагируют на фотосъемку. Поэтому, лучше было не рисковать, так как в этом отношении бенинцы - народ суровый. Все люди одеты достаточно ярко и улыбкивы. В Бенине принято быть толстым. Если ты толстый - то ты уважаемый по бенинским меркам человек. В деревне на сваях Ганви народ проще, более открытый, наивный и одновременно стеснительный.

Нас привезли в небольшую гавань с деревянными причалами, откуда впоследствии мы отправились на моторных 20-местных лодках - канбэ в увлекательное и удивительное путешествие в деревню на сваях Ганви. Пока ждали свой транспорт, остановились в местном кафе LA PIROGUE. Буквально рядом с нашим причалом небольшой местный рынок, на котором бойко торгуют свежей рыбой прямо с подошедших с моря канбэ.

Нашу поездку обеспечивали сотрудники советского посольства и офицеры службы безопасности и министерства обороны Бенина. Бенинские офицеры скромны и ненавязчивы. Дружелюбны.

Деревня на сваях Ганви.

Поселок Ганви (Ganvie) в Бенине является уникальным, поскольку расположен в озере Ноко (Nokoue) не просто у берега, а в нескольких километрах от ближайшей земли. Там люди живут исключительно в домах на сваях. Африканская Венеция! Таких жителей очень много. В 1984 году их было примерно 10-12 тысяч человек. На сегодняшний день их более 35 000 человек. А первые упоминания об этом поселении появились более 500 лет назад.

В конце XV века португальцы контролировали все западное побережье Африки, где развернули активную работоторговлю. Европейцы воспользовались продажностью местных королей и заключили с ними сделку. Последние обещали поставлять им своих же соотечественников для продажи. Самым активным оказалось племя Дом Хоми (Dom Homey). Они были сильны и многочисленны, были отлично вооружены и с лёгкостью захватывали своих собратьев, которые чаще были скотоводами и земледельцами.

В какой-то момент Бенин оказался лидером по поставке чернокожего товара. 200 лет назад народ Тофину (Tofinu) редел с каждым годом все больше и больше. Местные в ужасе не понимали, что делать. И тут им на помощь пришёл страх. Оказывается, могучие воины Дом Хоми до смерти боялись воды. Они считали, что в самом большом озере королевства живет чудище. Это и спасло тысячи соплеменников Тофину от рабства. Они начали строить дома на воде и таким образом избежали печальной участи. Дословно название Ганви переводится «мы выжили».



Период работоторговли давно прошёл, но люди племени Тофину по сей день живут на озере и категорически не соглашаются переселяться на большую землю, поскольку сроднились с озером душой, телом, религией и всем жизненным циклом. Сейчас у них есть даже школа, больница, магазины и рестораны, отель и роддом. Всё на сваях.

Кстати, сельская школа расположена на участке земли, которая была привезена людьми Ганви на своих лодках. Сейчас местные жители строят ещё один остров, чтобы создать надлежащее кладбище. Здесь также есть плавучий рынок, где женщины деревни демонстрируют свои товары.

Несколько лет назад деревня Ганви была признана объектом наследия ЮНЕСКО. Недавно, благодаря рекламе ЮНЕСКО и СМИ, появилось новое для Тофину занятие – развлекать туристов, затем появилась соответствующая индустрия – бары, рестораны, отели. Для доставки туристов от населённых пунктов к берегу арендуют автобус, далее транспортируют их на лодках. Все при деле - молодежь за соответствующую плату демонстрирует умение плавать и выделывать фигуры высшего пилотажа на каноэ, мужчины ловят рыбу, а женщины продают рыбу каждый день на соседнем берегу жителям города. Каноэ – основное и единственное средство передвижения, ведь в Ганви сухопутных дорог нет вовсе, так что нормальная семья имеет две-три лодки.

Рыбная ловля в исполнении Тофину необычна. В дно озера втыкают множество веток, образуя своеобразный донный «лес». Рыба, привлеченная запахом древесины, которой она питается, заплывает в этот «лес» и попадает в сети. Через некоторое время сети достают из воды, и рыба попадает на местные рынки.

Итак, 10.09.1984 г. мы прибыли в деревню на сваях. Деревня Ганви очень живописна, экзотична, и этим вызывает интерес у всего мира, в том числе и у жителей Африки. Все живут в бамбуковых домах на сваях. По улицам Ганви все передвигаются на каноэ, как в настоящей Венеции. В центре деревни - платный колодец. Само по себе озеро Нокуэ солёное, что заставило жителей деревни пробурить скважину. Это позволило получить доступ к пресной воде. Здесь всегда многолюдно. Большое количество лодок - каноэ терпеливо выжидают свою очередь за водой. Никто не ругается, никто не пытается прорваться вперёд.

Бенинские офицеры организовали для нас посещение одной семьи, хозяев более зажиточной хижины со своим двором, пристройками и домашней птицей, где нас приняли в гости и угощали пальмовой самогонкой. Они довольны своей скромной жизнью и очень приветливы. К белокожему человеку в Бенине относятся, как к своему. Из-за дружелюбного характера бенинцев они будут кричать вам издали, улыбаться и махать руками.

Местная детвора постоянно резвится в воде. Любой, от маленьких детей, женщин и групп людей, движется с изяществом в своих лодках. У многих на голове огромные, в метр диаметром, шляпы из тростника. Шляпы укрывают от палящего солнца и служат защитой от фотоаппаратов назойливых гостей. На каноэ зачастую женщины перемещаются с голым торсом. Когда видят наведённый фотоаппарат, то резко наклонив голову вниз, вместе со шляпой полностью закрывают себя. Я смотрю свои старые фотографии и современные фото - почти ничего не поменялось! Советую побывать в Бенине. Лучше, конечно, на боевом корабле, чтобы помнили настоящих друзей.





На местном рынке бойко торгуют свежей рыбой прямо с подошедших каное. 10.09.1984 г.



В этом магазинчике продают напитки, сладости и другую мелочь. 10.09.1984 г.



Офицеры корабля на 20-местной моторной каное направляются в деревню на сваях Ганви. Справа налево: Мокрушин А.Д., Кононович А.Н., Дмитриев А.В., Логинов А.Н., Жданов А.П. ... 10.09.1984 г.



Эта женщина пытается закрыться шляпой от фотоаппаратов назойливых гостей. 10.09.1984 г.

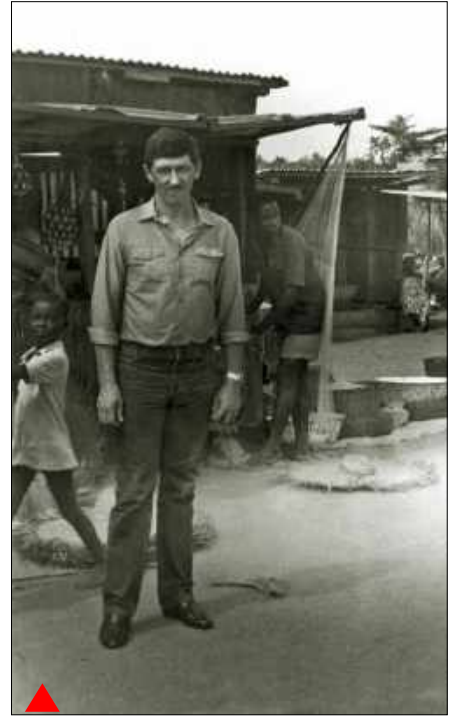


Жители деревни в очереди у платного колодца.





Гостеприимная и стеснительная хозяйка более зажиточной хижины, где нас приняли в гости и угощали пальмовой самогонкой. Хижина имеет свой двор с пристройками и домашней птицей. 10.09.1984 г.



Автор книги перед поездкой в Ганви. 10.09.1984 г.



Мальчик на маленькой канбэ показывает нам, как он ловит рыбу специальной сетью с грузиками по периметру сети. 10.09.1984 г.



По дороге в деревню нам довольно часто встречались продавцы рыбы, которые направлялись на местный рынок. На канбэ только женщины и дети. Когда мы подходили ближе, то женщины мгновенно закрывались от наших фотоаппаратов. 10.09.1984 г.

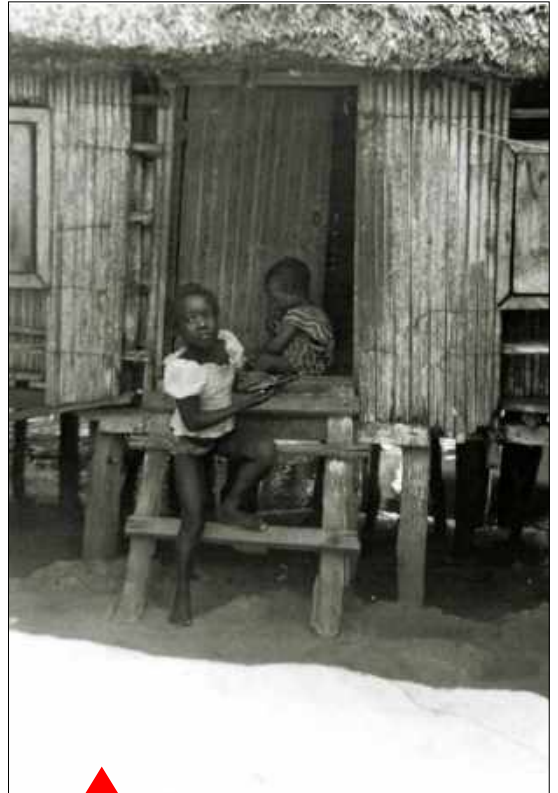


Панорама огромной деревни на сваях Ганви. 10.09.1984 г.

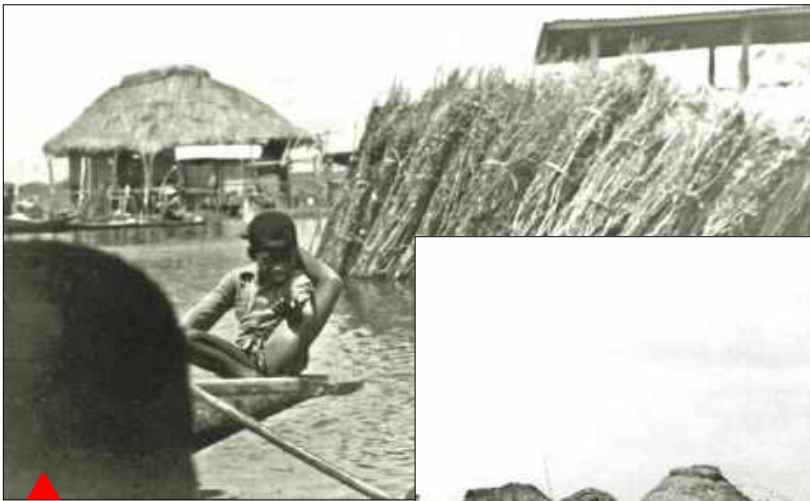




В деревне на сваях Ганви слева направо: Жданов А.П., Шнигирь А., Мокрушин А.Д., Кашафутдинов А.М., Кононович А.Н., сотрудник советского посольства.



Эта девочка - предприниматель! Согласилась на фотографирование за 100 бенинских франков. 10.09.1984 г.



Мальчик на каное изображает гимнаста и выпрашивает деньги. 10.09.1984 г.



Пейзажи деревни на сваях Ганви.



Местная детвора постоянно резвится в воде. 10.09.1984 г.

Перед нашим уходом из гостеприимной хижины к ним прибыли французы. 10.09.1984 г.



5-й переход экватора. Курс в Анголу. На борту генерал армии Варенников В.И.

13 сентября 1984 года бпк «Адмирал Юмашев» вышел из порта Котону Республики Бенин и взял курс в Анголу. Пятый раз пересекли экватор. Переход занял всего пять суток, с 13 сентября по 17 сентября - Атлантический океан. 17 сентября корабль ошвартовался в Луанде.

К сентябрю 1984 года обстановка в Анголе оставалась тревожной. Народные вооруженные силы освобождения Анголы (ФАПЛА) с переменным успехом вели боевые действия с войсками УНИТА. Какова же была предыстория описываемых событий? С 8 декабря 1983 г. по 13 января 1984 г. силами обороны ЮАР (САДФ) в Анголе была проведена операция «Аскар» с целью нарушить материально-техническое обеспечение и возможности командования и управления Народно-освободительной армии Намибии (ПЛАН) военного крыла Юго-Западной Африканской народной организации СВАПО для подавления крупномасштабного вторжения в Юго-Западную Африку, запланированного на январь 1984 года, поскольку базы ПЛАНА были близки к базам ФАПЛА и использовались в качестве убежища во время операций САДФ.

В сражениях при Китеве, Мулондо, Кахаме, Кувелае и Кайундо обе стороны понесли потери. С ангольской стороны потери ФАПЛА составили 426 убитых и 3 захваченных в плен, ПЛАН потерял 45 убитых и 11 захваченных, кубинцы потеряли 5 убитых и 1 захваченного. Потери САДФ составили 25 убитых, 94 раненых. САДФ захватили огромное количество ангольского оборудования и припасов, особенно после взятия города Кувелай. 5 января 1984 года представитель СВАПО Сэм Нуджомма обратился к Генеральному секретарю ООН с просьбой о прекращении огня.

С помощью американцев соглашение было заключено между Анголой и ЮАР 31 января. 6 февраля заместитель министра иностранных дел ЮАР Пик Бота предложил Совместную мониторинговую комиссию (СВК) по наблюдению за выводом войск и нарушениями режима прекращения огня. Переговоры завершились соглашением под названием Лусакские соглашения, в котором подробно описывались формирование и осуществление СВК, которая после многих недель разногласий наконец собралась 3 мая в Ниве, Ангола.

Но с УНИТА война продолжилась. Ещё 17 августа 1983 г., как раз в разгар отражения наступления УНИТА, кубинским руководством в Москве была выражена озабоченность тем, что УНИТА действовал «при поддержке и прямом вмешательстве авиации ЮАР, а также при непосредственном руководстве боевыми действиями военных специалистов ЮАР», и что «если поставки из СССР не будут увеличены, то кубинским войскам придется покинуть Анголу». [13]

За день до этой встречи командующий кубинскими войсками в Анголе генерал Леопольдо Синтра Фриас («Поло») заявил генерал-полковнику Курочкину К.Я. (генерал-полковник Курочкин Константин Яковлевич в 1982-1985 годах - главный военный советник при министре обороны НРА), что: «если социализм в Африке нужен, то нужно что-то делать, а если не хотят социализма, то мы уйдем. Без вашей помощи мы его не сделаем. А ангольцы ничего не имеют и ничего не могут делать». [13]

12 января 1984 года Советский Союз принял решение увеличить военную помощь Анголе, разместив в стране более современное военное оборудование и увеличив радиолокационную сеть на юге Анголы, чтобы снизить оперативные возможности Южноафриканских военно-воздушных сил (SAAF).



После подрыва немецкого транспорта «Arendsee» и ангольского судна «Luandge» 30.07.1984 г. в заливе Луанды были ужесточены правила наблюдения и порядок применения оружия. СССР нарастил объёмы военной помощи Анголе. Поступающие грузы военной помощи Анголе морским путём в Луанде обеспечивал советский ВМФ.

В Анголе в это время работала группа офицеров Генерального штаба ВС СССР во главе с первым заместителем начальника Генерального штаба Вооружённых Сил СССР генералом армии Варенниковым Валентином Ивановичем. Коротко о целях очередной командировки в Анголу рабочей группы офицеров Генерального штаба.

Генерал армии Варенников В.И. провёл рабочие встречи с офицерами из аппарата главного военного советника и командованием кубинских войск в Анголе, а также с руководством Вооружённых Сил Анголы (в том числе - с главнокомандующими ВВС и ВМФ) и с командующими войсками военных округов, затем нанёс визиты президенту Анголы Жозе Эдуарду душ Сантушу, министру обороны Анголы Педру Мариа Тонье «Педале», встретился с членом Политбюро ЦК Компартии Кубы, секретарем ЦК товарищем Рискетом Хорхе Вальдес-Сальдана, который персонально отвечал за состояние дел в их группировке войск в Анголе. [3]

Для оценки реальной обстановки генерал армии Варенников В.И. и офицеры Генерального штаба побывали на позициях воинских частей 5-го, 4-го и 3-го военных округов, которые обороняли рубежи на юге и юго-востоке Анголы. С учётом предоставленных возможностей офицеры ознакомились с обстановкой на месте и выработали конкретные рекомендации, направленные на повышение боеспособности ВС Анголы и эффективности борьбы с УНИТА.

Были сделаны выводы, что, по существу, удалось сорвать замысел США и ЮАР, направленный на расширение зоны влияния УНИТА на центральные провинции Анголы и изоляцию столицы страны от её жизненно важных районов. Не менее важным явилось и то, что ангольские войска получили ценный опыт ведения боевых действий против УНИТА, убедились, что они в состоянии бить врага. Okреп морально-боевой дух армии и народа. И что особо важно, сделан шаг в проведении операции силами нескольких военных округов по единому плану. Впервые широко применялись авиация и воздушные десанты. Однако, был и ряд допущенных просчётов. Было отмечено, что в организации борьбы с УНИТА используются ещё не все имеющиеся возможности. Из тридцати бригад армии в активных боевых действиях принимают участие, по существу, только десять. До сих пор не решен вопрос о переподчинении войск организации народной обороны (более 30 тыс. человек) Генеральному штабу вооружённых сил. Были и другие недостатки: утечка секретной информации, отсутствие резервов, слабость разведки.

В результате работы офицеров Генерального штаба были выработаны предложения, в том числе по дальнейшему укреплению обороны юга Анголы, совершенствованию системы ПВО, боевому применению авиации и артиллерии, организации разведки, связи и других видов боевого обеспечения; активизации борьбы с формированиями УНИТА; совершенствованию боевой и оперативной подготовки, организации содержания боевой техники и вооружения, подготовке офицерских кадров и резервов; улучшению материального снабжения кубинских войск в Анголе; планированию боевых действий против УНИТА.



По итогам командировки в Анголу Варенников В.И. произвёл доклад в Москву: «вместе с генералом Курочкиным мы поехали на наш узел связи и переговорили с Москвой. В первую очередь я доложил обстановку начальнику Генерального штаба».[3]

На следующий день после захода бпк «Адмирал Юмашев» в Луанду генерал армии Варенников В.И. с офицерами Генерального штаба прибыли на корабль.

Никакого особого церемониала встречи не было, так распорядился Варенников В.И. Для приёма высоких должностных лиц экипаж был построен на вертолётной площадке. Было очень приятно, что нас посетил известный в стране человек, советский военачальник, ветеран Великой Отечественной войны, знаменосец Знамени Победы, Герой Советского Союза, легенда армии.

Вот как описал нашу встречу сам Валентин Иванович в своей книге «Неповторимое. Книга 4. »:

«... мы побывали на кораблях нашего Военно-Морского Флота. В порту на нашей базе стояли пришвартованными эсминец (А.К.: это о нашем корабле, бпк «Адмирал Юмашев» - здесь у Варенникова небольшая неточность), большой десантный корабль, подводная лодка (дизельная) и два сторожевика. Корабли и особенно их экипажи вызывали высокое уважение и гордость. Конечно, служба в Анголе — это не мёд, тем более, если службу здесь несёшь без семьи. Тяжёлое это дело. Но все-таки ходишь по земле, пользуешься земными благами. А каково на корабле?! Мало того, что наши корабли базируются за тридевять земель, но они ещё и уходят на месяцы в океан. Ничего вокруг. Только вода и небо да постоянная опасность.

Матросам и офицерам, конечно, приятно было встретиться и пообщаться с посланцами нашей Родины: как там, что там - обычные вопросы. Где бы ни был наш человек (если, конечно, он не оборотень), какие бы для него хорошие условия ни создавались, он всегда тоскует по своей стране, по дому. Так было и здесь. Смотришь ему в глаза и «слышишь», что он просит ещё хоть чуть-чуть рассказать о нашем Советском Союзе. А тогда было что рассказывать, хоть и был «застой», как теперь называют этот период российские политики-предатели». [3]

Общение действительно было очень тёплым. Генерал армии Варенников В.И. оказался душевным и открытым человеком. Простым солдатским языком чётко изложил текущую военно-политическую обстановку, сложившуюся ситуацию в Анголе, на её сухопутных фронтах. Поставил кораблю боевые задачи. Ответил на все вопросы личного состава корабля.

Командир корабля доложил генералу армии Варенникову В.И. и офицерам Генерального штаба ВС СССР боевые возможности корабля. В завершение посещения корабля были сделаны фотографии на память. Я разместил в книге фото из личного архива. Их немного, но, думаю, что моряки корабля имеют и другие.

Последующие два месяца экипаж корабля снова выполнял боевые задачи по обеспечению ППДО, ПВО и ПЛО в интересах всех кораблей и судов внутреннего рейда порта Луанда, а также поступающую морским путём военную помощь Анголе.

28 сентября 1984 г., в день 7-й годовщины подъёма Военно-морского флага СССР, корабль посетили Посол СССР в Анголе Калинин А.И., главный военный советник при министре обороны НРА генерал-полковник Курочкин К.Я., командующий ВМС Анголы подполковник Мануэль Альфредо Аугусто «Орлог», другие дипломаты и военачальники.





Генерал армии Варенников Валентин Иванович и офицеры Генерального штаба ВС СССР на борту бпк «Адмирал Юмашев». Луанда. 18.09.1984 г.



Генерал армии Варенников В.И. ставит боевые задачи экипажу бпк «Адмирал Юмашев». 18.09.1984 г.





Фотография на память. Экипаж бпк «Адмирал Юмашев» и генерал армии Варенников Валентин Иванович. Луанда. 18.09.1984 г.



На фото № 1, 2 командир корабля докладывает генералу армии Варенникову В.И., офицерам Генерального штаба ВС СССР и военным советникам обстановку и боевые возможности корабля. На фото № 3 Варенников В.И. беседует с командиром вертолётки. 18.09.1984 г.



Кононович А.Н. На боевой службе в Атлантике. Ангола



Торжественное построение экипажа бпк «Адмирал Юмашев» по случаю 7-й годовщины подъёма Военно-морского флага СССР. Подняты флаги расцвечивания ВМФ. Идёт процедура награждения отличившихся моряков. Луанда. 28.09.1984 г.

Фотография на память с экипажем бпк «Адмирал Юмашев». В центре: Посол СССР в Анголе Калинин А.И., главный военный советник при министре обороны НРА генерал-полковник Курочкин К.Я., командир 30-й оперативной бригады ВМФ капитан 1 ранга Собгайда В.А. и советские дипломаты. Луанда. 28.09.1984 г.



На фото в центре: советские дипломаты, военные советники, штаб 30-й оперативной бригады ВМФ, командующий ВМС Анголы подполковник Мануэль Альфредо Аугусто «Орлог». Луанда. 28.09.1984 г.



6-й переход экватора. Сан-Томе и Принсипи.

11 ноября 1984 г. в соответствии с боевым распоряжением корабль отошёл от причала порта Луанда, в 12 часов 37 минут вышел из территориальных вод Народной Республики Ангола и взял курс на Сан-Томе и Принсипи. 13 ноября 1984 года мы пересекли экватор в районе островов Ролаш и рано утром встали на якорь на внешнем рейде порта Сан-Томе.

Сан-Томе и Принсипи - островное государство в Центральной Африке. Расположено на одноимённом архипелаге в Гвинейском заливе у берегов Африки и является самой маленькой португалоязычной страной в мире, в ней проживает всего 163 тысячи человек. В государство входят два острова вулканического происхождения - Сан-Томе и Принсипи, расстояние между которыми составляет около 140 км, - и ещё шесть более мелких островов. Через остров Ролаш проходит экватор! Размеры острова Сан-Томе составляют 48 км в длину на 32 км в ширину. На этом острове расположена столица государства, город Сан-Томе. Остров Принсипи имеет размеры 6 на 16 км. Самая высокая точка острова Сан-Томе - пик Сан-Томе (2024 м), острова Принсипи - пик Принсипи (948 м). Климат на уровне моря -



тропический морской, то есть жаркий и влажный. Среднегодовая температура +26-27 °С. Больше всего осадков (до 5000 мм) выпадает на юго-западе Сан-Томе, меньше всего (до 1000 мм) - в низинах на севере. Здесь бывают только два времени года: шува - период дождей, и гравана - сухой период. Сезон дождей продолжается с октября по май. По склонам гор текут реки, наиболее крупные из которых - Агуа-Гранде и Ио-Гранде на Сан-Томе, а также Агульаш, Банзу и Папагайу на Принсипи.

Острова были открыты португальскими мореплавателями между 1469 и 1471 годами. Остров Сан-Томе был обнаружен в День святого апостола Фомы, потому и получил название Святой-Фома (Сан-Томе), так же стали именоваться город и страна. Первое поселение на острове Сан-Томе было основано в 1493 году португальцем Алвару Каминья, который получил эту землю в качестве дара от португальской короны. Подобным же образом в 1500 году был заселён остров Принсипи. Сан-Томе и Принсипи являлось колонией Португалии. 12 июля 1975 г. была провозглашена Демократическая Республика Сан-Томе и Принсипи (ДРСТП). Советский Союз приветствовал победу народа Сан-Томе и Принсипи и одним из первых признал её независимость. 9 августа 1975 г. между нашими странами были установлены дипломатические отношения на уровне посольств.

Государство связано с внешним миром морским и авиационным сообщением. В стране нет железной дороги, но зато есть два аэропорта - в Сан-Томе и в Санту-Антонью. Первый является международным аэропортом, туда прибывают рейсы из соседних стран Африки и из Лиссабона. В 1985 году СССР и Сан-Томе и Принсипи заключили соглашение о воздушном сообщении, однако нет информации о том, что сообщение было налажено.

На базе ряда соглашений (1978 г. и др.) нами были осуществлены поставки военной техники на 20 млн. руб., большей частью безвозмездно или за 50% стоимости.



Сюда входили бронетранспортеры, автомашины, катера береговой охраны, артиллерийское и стрелковое вооружение, радиостанции и пр. С 1978 г. в СССР прошли подготовку и обучение около 80 сантомейских офицеров. Для создания морской береговой охраны СССР передал два патрульных катера, из-за плохой эксплуатации они к концу 1987 г. сломались.

В ходе несения боевой службы в порт Сан-Томе осуществили визиты следующие корабли Северного флота:

- ⇒ с 23 июля по 1 августа 1979 г. - бпк «Зоркий» проекта 57А;
- ⇒ с сентября по ноябрь 1982 г. - бпк «Маршал Тимошенко» проекта 1134А;
- ⇒ с 13 по 19 ноября 1984 г. - бпк «Адмирал Юмашев» проекта 1134А;
- ⇒ в 1985 г. - скр «Доблестный» проекта 1135;
- ⇒ с 25 по 30 мая 1987 г. - бпк «Смышленный» проекта 61;
- ⇒ с 29 февраля по 6 марта 1988 г. - гбпк «Сообразительный» проекта 61.

В ходе рекогносцировки выяснилось, что возможности республики для нашего флота весьма ограничены: к причалу подойти нельзя из-за малых глубин, стоять корабли могут только на открытом рейде; взлетная полоса коротковата для наших самолетов; прекрасную пресную воду можно принимать, лишь подойдя к самому берегу кормой с отдачей якоря.

8 марта 1988 г. 46 наёмников-боевиков из «фронта национального сопротивления Сан Томе и Принсипи» под руководством М. Afonso dos Santos на нескольких судах с подвесными моторами произвели высадку у столицы. Они атаковали аэропорт, генштаб, склады. Атака провалилась, двое были убиты. Остальные боевики были рассеяны и арестованы. В разгроме наемников, помимо местных войск, активное участие принял дислоцированный в аэропорту батальон ангольских войск.

Под давлением МВФ в 1987 г. страна приступила к выполнению программ структурной корректировки. В декабре 1989 г. руководители Сан-Томе и Принсипи заявили о том, что они отказываются от идеологии марксизма-ленинизма, являвшейся прежде официальной. В 1990 году на Сан-Томе начались демократические реформы: легализация оппозиционных партий, изменения в конституции. В 1991 году состоялись первые свободные выборы на многопартийной основе. К этому времени в результате развала Советского Союза объём задолженности ДРСТП по советским кредитам на 1 января 1991 г. составлял 5,1 млн. инв. рублей (около 7,8 млн. долл.), в том числе по военным - 2,3 млн. руб. В дальнейшем отношения между нашими странами практически прекратились.

После постановки на якорь спустили командирский катер за нашими дипломатами, которые уже ждали на причале Сан-Томе. Командир катера Кононович А.Н., моторист, 2 крючковых. После выхода из Анголы все по привычке вооружены: матросы - автоматами, я – пистолетом, хотя здесь мне это казалось лишним. До берега несколько миль. Вода удивительно прозрачная. Морское дно усеяно разноцветными кораллами причудливых форм, морские водоросли, косяки рыб... Когда отошли от корабля на приличную дистанцию, моряки начали конючить: «Таш-тан... Таш-тан! Ну, давайте искупаемся! С корабля нас уже не увидят!». Было понятно – хотят понырять за кораллами, ведь они рядом, да и глубина небольшая. Я долго не сопротивлялся: «Ну, чёрт с вами! Давайте! Ныряйте! Только по-быстрому!». Я на борту, экипаж катера – ныряет. Ныряют-ныряют, а донырнуть до кораллов не могут.



Время идёт, и я понимаю: на корабле обнаружат длительную остановку катера, и мне не оправдаться. «Щеглы! Нырять не научились! Марш на борт!».

Моряки поднялись на борт. Со словами «смотрите, как надо» ныряю с борта сам. Не получилось! Не хватает воздуха донырнуть. Ныряю снова и снова... Не получилось! Вынужден подняться на борт с глубоким огорчением и разочарованием. А я-то думал, что мои способности пловца и ныряльщика, благодаря тренировкам в военно-морском училище, значительно выше, чем у матросов. Только потом я сообразил: глубина значительно больше, чем нам казалось. Высокая солёность воды создала обман зрения.

Конечно, средняя солёность поверхностных вод океана у берегов острова Сокотра выше, чем у берегов острова Сан-Томе, но всё равно довольно высокая - 34 промилле.

Когда мы подошли к причалу, вместо приветствия дипломаты к нам бросились с вопросом «вы, что, купались?!» (мы ещё не успели обсохнуть). Не став слушать наши ответы, быстро пояснили, что район вокруг островов кишит акулами, и что здесь даже местные купаются в определённое время и в определённых местах за сетевыми ограждениями. По внешним границам ограждений курсируют на катерах солдаты с оружием для уничтожения акул при внезапном нападении. Так что, как говорят, нам повезло! А купание в океане доставило огромное удовольствие: чистейшая вода, диковинные, в том числе и летающие, рыбы...

Начались дни визита. Сначала мы ожидали прибытия высоких гостей, затем дипломаты организовали для экипажа экскурсии по острову Сан-Томе. Впечатлений хоть отбавляй! Гористая местность. Природа просто потрясающая, здесь растёт более 700 видов растений (100 из них являются эндемиками, занесены в Красную книгу), и обитает около 30 видов птиц. Заповедник Обо - это нетронутые джунгли, ставшие пристанищем для редких зверей и птиц.

Парк славится разнообразными ландшафтами. Мангровые заросли у побережья соседствуют с непроходимыми джунглями, саваннами, горными лесами и вечно влажными низинами. Заброшенные плантации, которые почти поглотила буйная растительность, дополняют пейзаж. Издалека наблюдали вулканический пик Кан-Гранде (пик Большой Собаки) - скала, напоминающая наконечник стрелы, устремляется ввысь почти на 300 м. Гора Сан-Томе - это потухший вулкан и самая высокая точка одноименного острова (2024 м).

Побывали мы и на водопаде. Здесь их несколько. Прохладный двухкаскадный водопад Святого Николая расположен у горной дороги. Добирались мы туда на предоставленном местными военными грузовике ЗИЛ-131. По горным дорогам это самый удобный транспорт. Остановились у бурлящего водопада для фотографирования. Подняться вверх к водопаду - лучший способ охладиться в жаркий день. Мне было действительно очень холодно, но красивые пейзажи всё компенсировали: на фоне изумрудной зелени вокруг каменистого склона вниз устремлялись струи воды.

Водопад Бомбейн расположен в отдалении от шоссе. Путь к нему от ближайшего населённого пункта занимает примерно 1,5 часа и проходит по девственным джунглям, вдоль плантаций с деревьями какао, поэтому в наши планы туда добираться это не входило.



Есть ещё одно живописное место - Лагуна Амелия, она лежит далеко от моря. Лагуна Амелия на самом деле - кратер потухшего вулкана, который за продолжительное время с момента последнего извержения порос густой растительностью. Крутые склоны ведут к низине, окутанной туманами. Лагуна Амелия входит в национальный парк Обо.

Архитектура города говорит о былом величии колониальных зданий - наследии португальского владычества. Форт Сан-Себастьян, некогда защищавший остров Сан-Томе от морских разбойников, хорошо сохранился. Это оборонительное сооружение построили португальцы в 1566 году для защиты острова от набегов пиратов. Массивные стены и пушки, которые до сих пор украшают территорию двора, тогда неплохо справлялись с поставленной задачей. Триста лет спустя в крепости установили маяк, а в 1928-м его модернизировали.

Увы, постепенно форт пришел в запустение. В 50-х годах местные власти его отремонтировали и открыли там музей. На экспозициях представлены предметы народно-прикладного искусства, артефакты колониальной эпохи и всё, что связано с историей форта.

Руины особняка на плантации Агостиньо Нето впечатляют красотой. А президентский дворец необычного розового цвета на удивление удачно вписывается в колоритную тропическую атмосферу. В президентский дворец не пускает охрана.

На острове есть ещё одно замечательное сооружение - Кафедральный собор Пресвятой Богородицы. Строительство собора началось в XVI веке, но из-за нехватки средств закончилось лишь в XIX. Реконструкцию сооружения проводили дважды, значительно изменив фасад.

Собор имеет форму католического креста. По бокам расположены две башни, в одной из них оборудована звонница. Фасад украшают узкие арочные окна и круглое окно-розетка под крышей. А вот внутренне убранство аскетично. Главное украшение собора - алтарь с фигуркой Девы Марии и настенные росписи с библейскими сюжетами. К великому сожалению мы не смогли осмотреть его из-за дефицита времени.

В Сан-Томе и Принсипи дороги плохие. Нет разметки, тротуаров, ямы.

Под впечатлением вернулись с экскурсии на фабрику по производству какао-бобов. Фабрику организовали португальцы ещё в начале XIX века. К 1908 году колония стала крупнейшим производителем какао в мире. Всё так же использовался труд чернокожих рабов. Например, с 1884-го по 1909-й год на острова было ввезено 70 000 человек для работы на плантациях. Фабрика действует до сих пор. От португальцев сохранилась брусчатка, даже рельсы от узкоколейной железной дороги, но сама дорога разрушена. В 1984 году производство было достаточно большим, не знаю, как сейчас. Почти все технологические процессы на всех этапах производства – тяжёлый ручной труд.

Всё производство какао-бобов шло на экспорт в Советский Союз. И сейчас основу экономики Сан-Томе и Принсипи по-прежнему составляет экспорт какао-бобов. Кроме того, острова продают кофе (в намного меньших объёмах), копру, бананы и т.д. При этом большая часть продуктов питания импортируется уже другим торговым партнёрам – Португалии и Великобритании.



На острове множество живописных бухт, прекрасные пляжи. В тот день, когда была организована поездка на пляж для части экипажа, я был дежурным по кораблю, поэтому впечатлялся рассказами об этом удивительном месте, окруженном баобабам и кокосовыми пальмами.

Всех огорчило только одно нелепое происшествие, которое чуть не стоило жизни одному члену экипажа. Дело в том, что на этих пальмах кокосов тьма-тьмушая. Организаторы поездки разрешили собрать урожай в качестве экзотических подарков. Местная детвора проворно, как маленькие обезьянки, взбиралась на самую верхушку деревьев и сбивала плоды. Желающим оставалось только собирать кокосы в заранее приготовленные мешки. Так вот один матросик зазевался и пропустил падающий кокос, который угодил ему прямо в лицо. Травма была ужасной: переломы со смещением, рваные раны... Благодаря нашим великолепным хирургам во главе с капитаном медслужбы Маровым Александром было сделано невозможное. Парня не только успешно прооперировали, но и максимально восстановили прежнее лицо. При возвращении домой матрос практически выздоровел.

Пользуясь случаем хочу выразить свою личную признательность нашим военным медикам, которые ежедневно выполняли свою важную работу для всего экипажа.

Медицинская служба корабля 1 ранга проекта 1134А по штату небольшая: начальник медицинской службы (он же врач-хирург), фельдшер, санитар. Для обеспечения их деятельности у нас на корабле предусмотрен специальный медицинский блок, состоящий из амбулатории (перевязочной), операционной, лазарета с изолятором на 2-4 койки. Медслужба корабля имела медицинское оборудование и была оснащена комплектами расходного и инвентарного медицинского имущества, предназначенного для оказания медицинской помощи, амбулаторного и стационарного лечения больных, а также для проведения хирургических операций, санитарно-гигиенических и противоэпидемических мероприятий. По боевому расписанию на корабле развёртывались дополнительно два перевязочных пункта. Оказанию первой помощи на боевых постах были обучены боевые санитары аварийных партий и боевых частей. На оснащении боевых постов имелись аптечки, мешки со стандартными повязками, шинами и жгутами, и т.п.

Главное отличие военно-морской медицины от прочей военной медицины заключается в большей экстремальности работы корабельных врачей по сравнению с их сухопутными коллегами. Корабельный врач действует в отрыве от береговой базы, у него ограничен набор медикаментов и медицинской аппаратуры, вместо большой операционной комнаты он действует в тесном помещении, в условиях качки. Был учтён опыт организации медицинской помощи при ведении боевых действий в море, поэтому медицинское обеспечение экипажей кораблей ВМФ СССР в длительных походах осуществлялось штатными медицинскими службами кораблей и корабельными группами специализированной медицинской помощи. На период боевой службы медицинская служба нашего корабля была в составе: начмед капитан м/с Логинов Александр Николаевич (ушёл из жизни в 2016 г.), фельдшер мичман Ануфриев Александр, санинструкторы матросы Калашников Владимир Борисович и Чернышов Николай Вячеславович, прикомандированные военные врачи



корабельной группы усиления: хирург капитан м/с Маров Александр Николаевич, терапевт капитан м/с Петров Вячеслав Павлович (в последующем – полковник м/с, начальник эндоскопического отделения Военно-морского клинического госпиталя Северного флота и главный эндоскопист Северного флота, кандидат медицинских наук, Заслуженный врач РФ), стоматолог старший лейтенант м/с Плеснявцев Дмитрий Андреевич (погиб в Анголе в 1986 г. на боевой службе гбпк «Сообразительный») и два врача-эпидемиологи – специалисты из СЭС Северного флота.

Конечно, экипажи кораблей перед выходом в море проходят обследование, и на борт поднимаются только здоровые люди. В мирное время вероятность проведения серьезных хирургических операций довольно низкая, но на боевой службе случалось всякое: и травмы, и ранения, и серьезные эпидемиологические заболевания. Признаюсь, и у меня был «грешок» - переболел малярией в Луанде, а так же был пациентом у хирурга Александра Марова. И я был далеко не одинок. Хватало работы и у хирургов, и у стоматолога, и у терапевта. Наши замечательные медики со всеми задачами справились блестяще, и мы вернулись домой здоровыми.

Визит министра обороны Сан-Томе и Принсипи на борт корабля всё-таки состоялся за полчаса до съёмки корабля с якоря. На корабле шло приготовление к бою и походу, уже подвели пар к маневровым клапанам, когда получили сообщение о том, что на корабль направляются два катера с министром и другими официальными лицами. Было принято решение: для встречи гостей экипаж корабля не выстраивать, а обойтись малыми силами – построить только почётный караул. Мы переоделись в парадную форму, построились на вертолётной площадке. Начались минуты ожидания. На горизонте появились ожидаемые катера. В корме почувствовалась лёгкая вибрация. Корабль начал проворачивать винтовую группу и выбросил «шапку» чёрного дыма, потом другую...

У чёрного дыма («шапки»), исходящего из трубы военного корабля, есть простое объяснение, которое вовсе не имеет никакого отношения к плохому техническому состоянию энергетической установки практически нового корабля, каким на то время являлся бпк «Адмирал Юмашев». «Шапка» чёрного дыма, исходя из неписанных требований морского этикета, как бы оповещает всех: «Я ухожу, до свидания». Не думаю, что в тот момент «маслы» вспомнили об этих неписанных требованиях, раздолбаи... Дальше произошло непредвиденное и невероятное! Катера с дипломатами и иностранным начальством на подходе, я скомандовал почётному караулу: «Смирно!», и в это время пошёл сильный дождь, который быстро превратился в ливень. Отступать некуда, команду, встречаю, докладываю. Все мокрые до нитки, но протокол есть протокол. После всех мероприятий, когда я появился в каюте и увидел себя в зеркало, то понял, что моей белой парадной форме пришёл конец. Фуражка, белая тужурка стали серо-чёрными. «Шапка» чёрного дыма, смешавшись с дождём, опустилась на нас и сделала своё чёрное дело. Стирка и химчистка не помогли, пришлось форму выкинуть.

Прекрасное государство – Сан-Томе и Принсипи. Пяти дней пребывания в этом райском уголке хватило, чтобы запомнить на всю жизнь! С удовольствием его часто вспоминаю.



На бпк «Адмирал Юмашев» с визитом прибыли мэр города Сан-Томе и командование армии Сан-Томе и Принсипи.
14.11.1984 г.



На командирском катере с обратным визитом в город Сан-Томе вышел со своим штабом командир 30-й бригады ВМФ капитан 1 ранга Собгайда В.А. 15.11.1984 г.

С борта корабля убывают наши дипломаты и высокие гости из Сан-Томе и Принсипи. 16.11.1984 г.



Автор книги у огромного кактуса. Размеры поражают: не менее 4-5 метров высоты!

На набережной Кузнецов С.В.



Военные моряки в центре Сан-Томе. 1984 г.



Набережная Сан-Томе. 14.11.1984 г.





Кафедральный собор Пресвятой Богородицы в Сан-Томе. 1984 г.



На рабочем катере на экскурсию слева направо: Мокрушин А.Д., Бужин А., Назаркин В.В., Кадочников А.С., Долголаптев В.Ф. 17.11.1984 г.

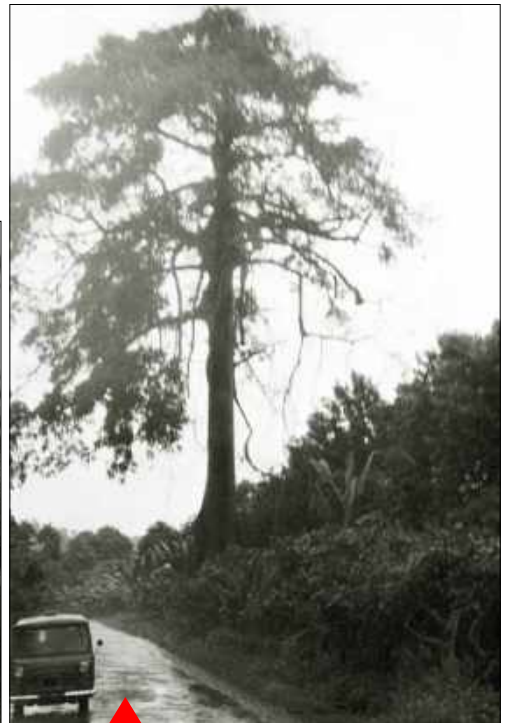
Президентский дворец в городе Сан-Томе. 1984 г.



На улочках города Сан-Томе. 15.11.1984 г.



С этой улицы мы начали движение в горные районы Сан-Томе. 15.11.1984 г.



По горным дорогам едем к водопадам на грузовике. Идёт сильный дождь. Фото сделано из кузова ЗИЛ-131. 15.11.1984 г.





Пик Кан-Гранде (пик Большой Собаки) на острове Сан-Томе.



Двухкаскадный водопад Святого Николая на острове Сан-Томе. 15.11.1984 г.



В центре фото: Мокрушин А.Д. и Долголаптев В.Ф. На втором плане заброшенные плантации, которые почти поглотила буйная растительность. 17.11.1984 г.



Экзотические деревья с огромными плодами. Без специалиста не разобраться. 15.11.1984 г.



Фото на память. У водопада Святого Николая.



Лейтенант Косолапов Константин со своим подчинённым и добровольным помощником из местной детворы на сборе кокосов. 18.11.1984 г.





На фоне острова Сан-Томе слева направо: Шнигирь А., майор м/с ..., Велинец В.А. 18.11.1984 г.



Дары острова Сан-Томе.
Доктор Плеснявцев Д.А.



Кузнецов С.В.



Садчиков А.А.



Доктор Петров В.П.



Доктор Маров А.Н.



На втором плане катер Сан-Томе и Принсипи у борта нашего корабля. 17.11.1984 г.



На переходе в Анголу экипаж готовится к бою. 20.11.1984 г.



7-й переход экватора. Возвращение в Анголу. Наш ангольский быт.

20 ноября мы снялись с якоря в порту Сан-Томе и взяли курс на Анголу. Во время перехода двое суток проводились корабельные боевые учения по ПВО, ПКО и ППДО. Отработали учения по борьбе за живучесть. Выполнили ряд боевых упражнений: расстрел плавающей мины, стрельба по морской цели, стрельба по воздушной цели. Весь экипаж выполнил боевое упражнение № 1 из стрелкового оружия и гранатометов. Проверили готовность оружия и вооружения корабля к бою. Корабль возвращался туда, где шла война.

22 ноября 1984 года ровно в 4 часа утра корабль вошёл в территориальные воды Народной Республики Ангола и ошвартовался на своём месте в порту Луанда. Снова начались ангольские будни.

На сайте Союза ветеранов Анголы по теме: «Ангольская книга о вкусной и здоровой пище» участники делились своим ангольским бытом и воспоминаниями о разной экзотической и местами вкусной пище. У нас всё было проще. Надо было кормить команду, а основных продуктов практически не осталось. Жить впроголодь мы уже привыкли. Луанда была в морской блокаде. Из-за угрозы подрыва на минах в порт не спешили заходить даже зафрактованные для нужд ВМФ суда. Находилось куча отговорок и веских «причин», чтобы оттянуть на более поздний срок заход в Луанду.

У нас на корабле ещё оставались крупа, мука, жир, масло подсолнечное. Не было мяса, молока, масла сливочного, овощей и фруктов, и других важных продуктов, необходимых для нормального питания в условиях боевой службы. Я в то время, как и все мои товарищи, активно занимался спортом, плюс активно тратил калории при выполнении служебных обязанностей. С учётом получаемого пайка за восемь месяцев плавания и нахождения в Луанде, к личному удовлетворению похудел ровно на 20 килограмм. Это был мой личный рекорд за всю жизнь. Потом вес только увеличивался.

Снимали проблему обеспечения питания экипажа все вместе. Хлеб мы выпекали свой в штатной корабельной хлебопекарне. Штатная хлебопекарня была, а вот штатных хлебопёков - нет. В рабочем порядке подбирали в боевых частях на определённое время двух подходящих для такой работы человек. Краткий курс подготовки под руководством помощника командира по снабжению майора Долголаптева В.Ф. и кока-инструктора мичмана Марченко В.В., и новые хлебопёки готовы. Труд хлебопёка на корабле в условиях Африки - это каждодневное испытание силы духа и воли человека, не каждый там выдержит долго. Постоянная температура в хлебопекарне ниже 60-70 градусов не опускалась. Старались менять людей в пекарне чаще - всё-таки условия в маленьком замкнутом пространстве с раскалёнными печами - невыносимые.

При повседневном расписании хлебопёки выпекали хлеб, а по тревоге занимали свои штатные места по боевому расписанию. В помощь хлебопёкам ежедневно выделялись помощники. Они готовили, точнее, просеивали муку. Дело в том, что в условиях жаркого и влажного тропического климата, как не старались снабженцы уберечь муку от вредителей, всё равно они появились в виде всяких жучков.



Несмотря на старательное просеивание муки в хлеб жучки попадали, и мы научились их не замечать. Наш корабельный хлеб был очень вкусный, я об этом писал выше.

После хлеба у нас важнейшим продуктом питания была рыба. Обеспечивал корабль рыбой личный состав катеров, выходящих на рейд для гранатометания. Боцман оснастил катера сачками для ловли рыбы. После взрыва оглушённая рыба всплывала и какое-то время держалась на поверхности. На катере надо было очень быстро работать сачками, пока рыба не ушла на глубину или течение не унесло остатки оглушённой рыбы. Набирали улов когда как. Рыба знатная в этих местах: капитаны, сардины. Заядлые рыболовы изготовили коптильню. Так что, кроме ухи и жареной рыбы, у экипажа на столе появилась и копчёная. Для четырёх сотен людей наши уловы были явно недостаточными. Тогда мы договорились с капитанами рыбаков на бартер: мы обеспечиваем их безопасность на стоянке и, особенно, на входе во внутренний рейд с уловом на борту, а они обеспечивают нас рыбой. Собственно говоря, «бартер» - это условности. На всех ангольских рыбаках работали советские капитаны и стармехи, и им было приятно нам помочь. Были случаи, когда ангольские матросы проявляли недовольство такими подарками, но капитан их, как правило, посылал к «такой-то матери». Рыбаки заходили на рейд примерно в одно и тоже время – в 2 часа ночи. Заход обеспечим - и к борту рыбака после швартовки. Отгрузили рыбу и к борту своего корабля. На корабле уже другая команда принимает улов, затем камбузный наряд приступает к чистке и обработке. Часть рыбы коки забирали на готовку первых и вторых блюд, а большая часть поступала в распоряжение мастеров копчения. Коптильный «цех» располагался, как правило, на юте, недалеко от корабельной вахты. Коптили рыбку два мичмана. К сожалению, уже не помню даже, кто. Несмотря на общую очень высокую загруженность всего экипажа вахтами и боевой работой, было принято решение освободить специалистов по копчению от всех вахт, потому что питание экипажа - вопрос не просто важный, а стратегически важный.

Голь на выдумку хитра, как говорят. Коптильню сработали из подручных материалов: из двух 200-литровых бочек. Одна бочка служила камерой для копчения, другая выполняла роль топки.

Бочку, предназначенную для топки, разрезали, проделали окошки для дымохода и приёмника топлива. В топку закладывали ветошь, обильно смоченную корабельным мазутом. На дно камеры для копчения засыпали опилки, стружку, или деревянную щепу, используя для этого освободившиеся ящики из-под гранат. В камеру для копчения установили решётки для подвешивания рыбы на крючках и поддон для сбора жира. Дальше - дело техники. Огонь греет опилки, щепу и другие деревянные отходы. На протяжении этого периода опилки тлеют, создавая дым. Именно под его воздействием и происходит копчение рыбы. Для копчения одной партии рыбы требуется 40-50 минут, и рыба готова к употреблению. Следующая партия и т.д. Когда наши специалисты по копчению вышли на максимальную производительность, то каждый член экипажа стал получать в обед солидную копчёную рыбку. А некоторые умудрялись получить и по две порции.

Иногда от наших братьев - советских капитанов рыболовных судов доставалась и другая их добыча - морские черепахи.



Никто не ловил специально морских черепах, тем более, что это под запретом.

Дело в том, что черепахи случайно попадают в траловые сети. Живых черепах рыбаки выпускают. Но случалось, что при выгрузке некоторые погибали. Вот тогда они у нас и появлялись для употребления в пищу.

Это уже другая категория морепродуктов. Весят они в среднем 200-300 килограммов, так что четверо самых крепких молодых парней (по одному на каждую лапу) еле-еле переносили на корабль для разделки. Там уж хватало и на первое, и на второе, как говорится. Дальше всё зависит от коков. У нас готовить с мяса черепах они так и не наловчились. Кушали мы супы черепашьи каждый раз с определённым терпением. Если запах рыбы - значит недодержали в уксусе, а если вкуса никакого, кроме уксуса - значит передержали. Мясо волокнистое, как старая говядина. До «Метрополя» не дотянули.

А любители экзотических сувениров отчаянно пытались панцири этих морских черепах использовать в качестве личных трофеев, и как-нибудь довести домой. Как тщательно не пытались вычистить, но через день эти панцири начинали вонять. Несмотря на строгий запрет хранить на корабле, их прятали в различных укромных местах, в надстройках антенн корабельных станций, и т.п., но запах скрыть было невозможно. На корабле организовывался тщательный осмотр заведений, и очередной панцирь летел за борт. Думаю, что никто не смог довести домой ни одного панциря.

Занимались приготовлением деликатесов и мы. Так, как на катерах командирами в основном ходили офицеры БЧ-2, у нас и выбор морепродуктов был с привилегией. Я, к примеру, и сегодня отказался бы от угощения с лангустами, потому что процесс приготовления их я наблюдал у нас в большой шестиместной каюте офицеров БЧ-2. Когда начинали варить лангуста в электрическом чайнике, шёл такой запах! Я был один из немногих, кто не мог побороть свою брезгливость, нанюхавшись. И никогда их не ел. Говорят - вкусно.

Второй эксперимент с засолкой замечательной рыбы под названием «капитан» был более удачным. Капитан - морская рыба отряда окунеобразных. Длина: до 100 см; вес: до 15 кг. Обитает преимущественно в тропической и субтропической зонах бассейнов Атлантического, Тихого и Индийского океанов. Блюда из рыбы-капитана считаются деликатесом и подаются в лучших ресторанах мира. Мне эта рыба понравилась тем, что полностью лишена «морского» запаха и вкуса, напоминая по пищевым свойствам наших традиционных рыб внутренних водоёмов.

Для засолки капитана получили у боцмана большой продолговатый обрез длиной около метра, т.к. рыба достаточно крупная. Изготовили из ящика от боеприпасов деревянную крышку для гнёта. Гнёт - специальный предмет определённой массы, применяемый в качестве груза при солении. Гнётом служила обычная спортивная гиря на 16 килограммов.

Засолкой руководил командир ГУРО-1 Саня Морозов (начальник КП Черноморского флота капитан 1 ранга Морозов Александр Александрович ушёл из жизни в 2006 году при исполнении служебных обязанностей). Остальные жильцы каюты № 17 были на посылках: кто соль, кто сахар принести.



Когда работы были завершены и две тушки (больше в обрез не влезало), обработанные солью и сахаром в нужной пропорции, завёрнутые в куски чистого холста, были уложены и придавлены крышкой с гнётом, наш руководитель объявил, что по опыту засолки сёмги надо подождать 2-3 дня, и будет готово к употреблению. Каково было наше удивление утром, когда увидели, что засоленная рыба дала такой сок, что крышка оказалась под рассолом.

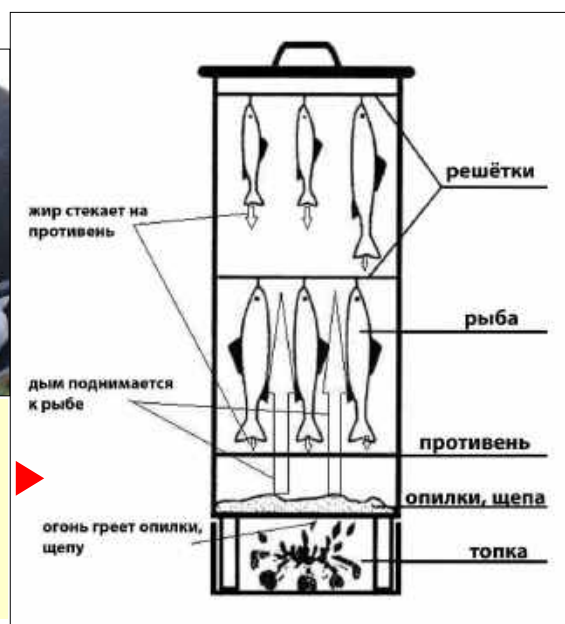
Попробовали – готова! Послали за хлебопёком, тогда как раз хлебопёки были наши, из БЧ-2. Принёс свежеспечённые пирожки и немного сливочного масла (масло уже было дефицитом). Поделились солёной рыбой с нашим кормильцем и принялись готовить бутерброды. Вкуснее рыбы я больше в жизни не пробовал! Сочная, душистая, пахнет разными травами, как будто обработана какими-то волшебными приправами. А ведь, кроме соли и сахара, никаких ингредиентов мы не использовали. Предупреждаю - солить надо только свежих капитанов. С замороженными ничего не получится. Когда вернулись с боевой службы, я купил в магазине Североморска замороженного капитана и засолил. Ничего не вышло!

Ещё перед походом в Сан-Томе и Принсипи к нашему борту в Луанде подошёл БМРТ. Когда траулер ошвартовался, было объявлено, что для экипажа доставлены продукты. Это была первая доставка продовольствия за время нахождения нашего корабля в Анголе. На собрании офицеров было принято решение: погрузкой продовольствия на корабль будет заниматься не весь экипаж, а только личный состав БЧ-2. Такое решение было принято из следующих соображений. Изголодавшийся экипаж во время погрузки будет пытаться утащить различные вкусности, и многое может не дойти до провизионок и ревакамер. БЧ-2 наиболее организована и в своём составе имеет большое количество офицеров и мичманов, которые будут контролировать процесс доставки продуктов. На построении личному составу БЧ-2 была поставлена задача на погрузку: при условии, если продовольствие будет доставлено на корабль без потерь, то будет приз: два ящика молока. Вечером, при подведении итогов погрузки продовольствия, командир даже удивился: «Странное дело! Такого ещё не было: продукты погружены практически без потерь. Не досчитались только двух ящиков молока. Молодцы, командир БЧ-2!».

Из доставленных на корабль продуктов решили кефиры и йогурты оставить в ревакамерах до Североморска для наших детей, так как сроки хранения позволяли, а такой экзотики в Союзе не было.



Коптильня горячего копчения, которую изготовили из металлических бочек.



Прощай Ангола! Мы свой долг выполнили!

5 декабря 1984 года закончилась наша боевая служба в Анголе. На смену нашему кораблю был уже на подходе бпк «Огневой» проекта 61М Северного флота. С утра начали приготовление к бою и походу. После завершения приготовления на вертолётной площадке был построен экипаж, свободный от ходовой вахты. Митинг, прощание со штабом 30-й бригады ВМФ и другими официальными лицами... В 12 часов заступила очередная боевая смена походной вахты, вахтенным офицером заступил я. В 12.30 начали отход от причала в Луанда. Корабль взял курс на Родину, в главную базу Северного флота Североморск.

Согласно записи вахтенного журнала бпк «Адмирал Юмашев» (Фонд № 1110, опись 25802с, дело №11) 5 декабря 1984 года в «13 часов 40 минут, Ш = 08°40 '00'S, Д = 12°52 '00'Ost. Корабль вышел из территориальных вод Народной Республики Ангола. Вахтенный офицер старший лейтенант Кононович».

В период ведения боевых действий с 1976 по 1992 год в порту Луанда несли боевую службу следующие корабли и подразделения морской пехоты Северного флота:

- ⇒ с 27 января 1976 г. – бпк «Адмирал Макаров» проекта 1134А;
- ⇒ в апреле-октябре 1977 г. – бпк «Адмирал Нахимов» проекта 1134А;
- ⇒ с 22 ноября 1977 года по 9 июля 1978 года: Б-826 «Ярославский комсомолец» вместе с подлодкой Б-4 «Челябинский комсомолец» и научно-исследовательским судном «Полюс» находились в южных широтах Атлантического и Индийского океанов с задачей измерения гравиметрического поля Земли, выполнением задач боевой службы и заходом в Луанду;
- ⇒ с 6 декабря 1977 г. по 13 января 1978 г. – эм «Настойчивый» проекта 56;
- ⇒ с 4 мая 1979 г. по 5 мая 1980 г. - бдк «Петр Ильичёв» проекта 1171. На борту БТГ 874-го отдельного батальона морской пехоты (обмп) 61-й отдельной Киркенесской Краснознамённой бригады морской пехоты Северного флота. Командир – м-р Носков А.А., НШ к-н Святенко В.А.;
- ⇒ с 23 июня по 20 июля 1979 г. – бпк «Зоркий» проекта 57А;
- ⇒ с мая 1980 года по январь 1981 г. – бпк «Жгучий» проекта 57А;
- ⇒ с 11 января по 9 июня 1980 г. БДК проекта 775. На борту РТГ 875-го обмп Северного флота. Командир РТГ капитан Клоков В.Г.;
- ⇒ с 27 июня по 24 декабря 1980 г. БДК проекта 775. На борту РТГ 875-го обмп Северного флота. Командир РТГ капитан Мишин С.А.;
- ⇒ в 1981-1984 г. - плавучая мастерская ПМ-20 проекта 300 (2,5 года в Анголе);
- ⇒ с июня 1981 г. по март 1982 г. – бпк «Гремящий» проекта 57А;
- ⇒ в 1982 г. - бпк «Образцовый» проекта 61 (в портах Луанда и Намиб);
- ⇒ с 11 января по 22 июля 1982 г. - бдк «Петр Ильичёв» проекта 1171. На борту БТГ 874-го обмп Северного флота. Командир – м-р Носков А.А., НШ к-н Святенко В.А.;
- ⇒ с сентября по ноябрь 1982 г. – бпк «Маршал Тимошенко» проекта 1134А;



- ⇒ с 14 января по 9 августа 1983 г. - бдк «Петр Ильичёв» проекта 1171. На борту БТГ 874-го обмп Северного флота. Командир БТГ капитан Манов И.Ф.;
- ⇒ с мая по декабрь 1983 г. - бпк «Адмирал Нахимов» проекта 1134А;
- ⇒ с 4 мая по 15 июля 1984 г. - бдк «Комсомолец Карелии» проекта 1171. На борту БТГ 875-го обмп Северного флота. Командир БТГ капитан Мосензов А.В.;
- ⇒ с июня по декабрь 1984 г. - бпк «Адмирал Юмашев» проекта 1134А;
- ⇒ декабрь 1984 г. - июнь 1985 г. – бпк «Огневой» проекта 61М;
- ⇒ с 27 февраля по 30 августа 1985 г. - бдк «Петр Ильичёв» проекта 1171. На борту БТГ 875-го обмп Северного флота. Командир БТГ капитан Мосензов А.В.;
- ⇒ с 11 мая по 7 ноября 1985 г. - скр «Доблестый» проекта 1135;
- ⇒ с 10 декабря 1985 г. по май 1986 г. – гбпк «Сообразительный» проекта 61;
- ⇒ с января по 15 июня 1986 г. - бдк «Комсомолец Карелии» проекта 1171. На борту БТГ 875-го обмп Северного флота. Командир десанта капитан Надежин В.И., с 20 июня по 20 декабря 1986 г. их сменили усиленная РМП 1-го БМП Балтийского флота, командир десанта гвардии капитан Корнилин В.М.;
- ⇒ с 4 ноября 1986 г. по 29 июня 1987 г. - БДК-55 проекта 775. На борту БТГ 874-го обмп Северного флота. Командир БТГ майор Тугушев Р.З.;
- ⇒ с 16 марта по 22 мая 1987 г. – бпк «Смышленный» проекта 61;
- ⇒ с 10 декабря 1987 г. по 20 февраля 1988 г. и с 9 марта по 12 мая 1988 г. – гбпк «Сообразительный» проекта 61;
- ⇒ с 23 сентября 1988 по 25 марта 1989 г. - бдк «Петр Ильичёв» проекта 1171. На борту БТГ 874-го обмп Северного флота. Командир – старший лейтенант Воротников С.В.;
- ⇒ с 27 июля 1989 по 2 февраля 1990 г. – на борту БДК РТГ 874-го обмп Северного флота. Командир РТГ капитан Гречкин С.И.;
- ⇒ с 22 августа по 1 февраля 1990 г. - скр «Доблестый» проекта 1135 в составе 30-й оперативной бригады ВМФ выполнял задачи в районе Юго-Западной Африки.

В период с 1976 по 1992 год в порту Луанда также несли боевую службу и осуществили визиты корабли Тихоокеанского, Балтийского и Черноморского флотов:

- ⇒ с марта по июль 1976 г. – бдк «Николай Фильченков» проекта 1171 Черноморского флота;
- ⇒ с 9 ноября 1976 г. - отряд боевых кораблей ВМФ СССР в составе: эм «Бравый» проекта 56 и бдк «Воронежский комсомолец» проекта 1171 Черноморского флота. На борту БДК находился 1-й батальон 810-го полка морской пехоты усиленный ротой плавающих танков ПТ-76. Командир десанта капитан Корнеев В.С., НШ капитан Остистый, а с 25 ноября по 10 декабря 1976 г., командир десанта - подполковник Яковлев В.А., командир батальона - капитан Корнеев В.С.;
- ⇒ с 11 декабря 1976 г. по 25 августа 1977 г. - плавучая мастерская «ПМ-138» проекта 304 (Черноморский флот). Экипаж участвовал в оборудовании для ВМФ Анголы учебных классов, в проведении с ангольскими военными моряками занятий по специальности, политической и общевоинской подготовке;



- ⇒ с 1 января по 30 июня 1977 г. – бдк «Красная Пресня» проекта 1171 (Балтийский флот). На борту БТГ 61-й отдельного Киркенесского Краснознамённого полка морской пехоты Северного флота. Командир – Ремизов С.А., НШ – Калистаров Н.Н., ЗКТЧ – Гринник Н.П., ЗПЧ – Вязовкин А.А.;
- ⇒ в 1977 г. - бпк «Василий Чапаев», бпк «Адмирал Октябрьский» проекта 1134А (Тихоокеанский флот);
- ⇒ с октября 1977 г. по май 1978 г. - эм «Прозорливый» проекта 56У (Черноморский флот);
- ⇒ с ноября 1977 г. по январь 1978 г. – бдк «Николай Фильченков» проекта 1171 Черноморского флота;
- ⇒ с 30 октября 1978 г. по 8 февраля 1979 г. - эм «Спешный» проекта 56 (Балтийский флот);
- ⇒ с 24 февраля 1979 г. по 3 июля 1979 г. отряд боевых кораблей ВМФ СССР (Тихоокеанский флот) в составе: тавкр «Минск» проекта 1143.2, бпк «Ташкент» проекта 1134Б, бпк «Петропавловск» проекта 1134Б, бдк «Иван Рогов» проекта 1174 совершил переход из Севастополя вокруг Африки во Владивосток, с выполнением задач боевой службы и заходом в Луанду;
- ⇒ с сентября 1979 г. по июль 1980 г. - эм «Прозорливый» проекта 56У (Балтийский флот);
- ⇒ с 3 августа 1980 г. по январь 1981 г.- плавучая мастерская «ПМ-26» проекта 301Т (Черноморский флот);
- ⇒ 09.06.1981 - 23.04.1982 гг. - скр «Ревностный» проекта 1135 (Тихоокеанский флот) совершил межфлотский переход вокруг Африки из Балтийска на Тихоокеанский флот, одновременно выполняя задачу по несению боевой службы и с заходом в Луанду. На борту находилось подразделение морской пехоты. Морпехов после Анголы взял на борт бпк «Таллин» проекта 1134Б;
- ⇒ в сентябре 1981 г. – бпк «Таллин» проекта 1134Б (Тихоокеанский флот) совершил межфлотский переход вокруг Африки из Балтийска на Тихоокеанский флот, одновременно выполняя задачу по несению боевой службы и с заходом в Луанду. Корабль посетил президент Анголы Жозе Эдуарду душ Сантуш;
- ⇒ с декабря 1981 по 18 июня 1982 г. – скр «Неукротимый» проекта 1135М (Балтийский флот);
- ⇒ с 12 по 18 июня 1982 г. - официальный визит в Анголу с заходом в Луанду отряда боевых кораблей Балтийского флота: скр «Бодрый» проекта 1135,...;
- ⇒ в 1982 г. – пкр «Москва» проекта 1123 (Черноморский флот);
- ⇒ с 12 по 20 ноября 1983 г. отряд боевых кораблей ВМФ СССР в составе: тавкр «Новороссийск» проекта 1143.3, бпк «Николаев» проекта 1134Б, скр «Порывистый» проекта 1135 и бдк «Александр Николаев» проекта 1174 при переходе к новому месту постоянного базирования на Тихий океан осуществили деловой заход в Луанду;
- ⇒ с декабря 1983 г. по август 1984 г. - бпк «Образцовый» проекта 61 (Балтийский флот);



⇒ с 21 августа по 22 ноября 1985 г. отряд боевых кораблей ВМФ СССР во главе с таркером «Фрунзе» проекта 1144.2 (Тихоокеанский флот) совершил переход из Североморска во Владивосток вокруг Африки, с выполнением задач боевой службы и заходом в Луанду;

⇒ в 1986 г. - БДК-58 проекта 775 (Балтийский флот).

Советские моряки совместно с кубинскими военнослужащими оказывали неоценимую и колоссальную помощь Народной Республике Ангола в становлении её национального флота. Эту помощь нельзя оценить никакими деньгами.

8-й переход экватора. «Золотая точка».

На охране рыбных промыслов в районе Западной Сахары.

7 декабря 1984 корабль курсом на Северный флот пересёк так называемую «Золотую точку»: Ш = 0°, Д = 0°. Согласно принятой в настоящее время системе географических координат точка с координатами 0° широты - это экватор, а 0° долготы - это Гринвичский нулевой меридиан. Следовательно, точка на планете с координатами 0° широты и 0° долготы - это место пересечения экватора с Гринвичским меридианом. Эта точка находится в Атлантическом океане, в акватории Гвинейского залива недалеко от западного побережья Африки. Точку пересечения Гринвича и экватора называют ещё «Пуп Земли».

Так как время было позднее, после отбоя, свидетелей этого события было не так уж и много: командир корабля капитан 3 ранга Цюра С.И., верхняя вахта - вахтенный офицер старший лейтенант Кононович А.Н., вахтенный штурман старший лейтенант Назаркин В.В., рулевой и сигнальщики. Всё прошло обыденно и незаметно, но с записью в вахтенный и навигационный журналы.

Кстати, капитан 3 ранга Цюра С.И. и был инициатором подворота корабля в эту точку, так как рекомендованный маршрут проходил рядом. Для личной истории, наверное...

При переходе из Анголы наш корабль в течение нескольких суток выполнял боевую задачу по охране рыбных промыслов в районе Западной Сахары, у берегов Марокко. Для нашей страны в то время этот район входил в зону стратегических интересов.

Район Центрально-Восточной Атлантики до 1990 года был одним из основных для рыболовного флота СССР (общий вылов составлял 1,6 - 1,7 млн. тонн). Большие запасы рыбных ресурсов в прибрежных водах Марокко и особенно Западной Сахары обусловлены Канарским течением, которое перемещает умеренно теплые потоки воды от Гольфстрима и его ответвлений (проходящим от побережья Северной Америки в сторону Европы до Скандинавии и Баренцева моря) вдоль побережья северо-западной Африки, а затем формирует Североэкваториальное течение, вновь возвращаясь к американскому континенту. Здесь обитают единые популяции основных видов ставриды, сардинеллы, скумбрии и тунца.

На протяжении последних почти сорока лет официальный статус Западной Сахары остается неясным. Это связано с тем, что территория страны, расположенная на северо-западном побережье Африканского континента, где великая пустыня Сахара соприкасается с Атлантическим океаном, давно является «яблоком раздора».



На неё претендует Марокко, в настоящее время контролирующее большую часть территории Западной Сахары, и собственно Сахарская Арабская Демократическая Республика, под контролем которой находится восточная часть страны.

В своё время была война между Марокко и Мавританией за кусок пустыни Сахара на западе Африки между Марокко и Мавританией, протяженностью около 30 миль, и тогда, по решению ООН, её отдали под контроль Советскому Союзу. Руководство рыболовного флота СССР тут же организовало промысел рыбы своими судами, и в район Западной Сахары было отправлено большое количество рыболовных траулеров. Рыбы было столько, что груз набирали за 15-20 дней и потом вставали в очередь для выгрузки рыбы на подходящие транспортники.

Весьма недовольными оказались вышеуказанные страны, которые считали, что это их территория, и рыба в море тоже должна принадлежать им. Агрессивнее всего повели себя марокканцы. По ночам стали появляться быстроходные военные катера без опознавательных знаков их принадлежности, которые начали обстреливать наши суда. Руководством СССР было принято решение об охране нашего флота, и в район промысла прибыл первый морской тральщик 92-й бригады тральщиков Черноморского флота. Присутствие кораблей ВМФ СССР положительно сказалось на безопасности наших рыбаков и обстрелы прекратились.

Опыт охраны рыбных промыслов в районе Западной Сахара показал, что кораблям ВМФ необходимо было находиться у рыбаков постоянно. Стоило военному кораблю СССР даже ненадолго выйти из района, тут же появлялись агрессоры без опознавательных знаков. Были случаи даже попыток захвата наших судов.

С приходом нашего корабля в указанный район на смену ушедшему кораблю Черноморского флота картина была такая же. Марокканские военные корабли, которые уже находились рядом с нашими рыбаками и вели себя крайне агрессивно, внезапно исчезли и не появлялись до нашего ухода. Ушли мы после прибытия на смену нам следующего корабля Черноморского флота.

В советское время наша страна имела самый крупный в мире океанический рыболовный флот. С тех пор очень многое было утрачено, но навсегда замыкаться в прибрежных водах мы тоже не имеем права. Нам надо научиться извлекать уроки из прошлого, какими бы они не были горькими. Иначе - нам, России, конец!



За дальний поход - наградить!

30 декабря корабль вошёл в Кольский залив и ошвартовался к 6-му причалу (правым бортом) Главной базы Северного флота - Североморска.

31 декабря военнослужащие срочной службы, подлежащие увольнению в запас ещё в октябре, сошли на берег, чтобы попытаться добраться домой до нового 1985 года. Они свой долг Родине отдали. А нам предстояло продолжать службу. Подведены итоги похода, на отличившихся были отправлены представления к государственным наградам и досрочному присвоению воинских званий. Впоследствии ни один член экипажа не был награждён государственными наградами, и никому не было досрочно присвоено воинское звание. За выполнение боевой службы с оценкой «отлично» весь экипаж награждён нагрудными знаками «За дальний поход». Не думаю, что тогда уволенные в запас моряки успели к новогоднему столу. И тем более, заслуженные знаки «За дальний поход» им тоже не достались. Чиновники не посчитали нужным отметить наши труды.

Думаю, что не ошибусь, утверждая, что одно из самых почётных мест на груди военного моряка от матроса до адмирала занимает нагрудный знак «За дальний поход». Он был утверждён в 1956 году решением Министра обороны СССР как жетон для награждения военнослужащих ВМФ, участвующих в дальних заграничных походах, а приказом ГК ВМФ № 161 от 15 июня 1956 г. утверждено положение о жетоне и его описание. В 1961 году приказом ГК ВМФ № 149 от 22 мая жетоны были разделены на два вида: с изображением подводной лодки для награждения личного состава подводных лодок и с изображением крейсера для личного состава надводных кораблей (судов). После распада СССР нагрудный знак был переучреждён приказом Министра обороны России № 123 от 21 марта 1996 года. Согласно приказу, им награждаются наиболее отличившиеся, высоко дисциплинированные военнослужащие и гражданский персонал ВМФ за участие в дальних походах на кораблях и судах ВМФ при условии, что задачи успешно выполнены. Знак носится на правой стороне груди, награждение производится только один раз, в случае утраты новый нагрудный знак не выдаётся. По сравнению с образцами времён СССР флаг был изменён на Андреевский, поменялись силуэты надводного корабля и подводной лодки, а также был предусмотрен щиток, на котором должен гравироваться год похода.

Был случай обращения моряка-ветерана ВМФ, награждённого нагрудным знаком «За дальний поход», на получение звания «Ветеран труда». По общему правилу одним из условий присвоения звания «Ветеран труда» является награждение ведомственными знаками отличия. Верховный суд Российской Федерации в определении от 2 августа 2013 года по делу № 34-КПЗ-6 вынес решение не в пользу истца-ветерана ВМФ, так как знак «За дальний поход» отсутствует в перечне ведомственных знаков отличия, дающих право на присвоение звания «Ветеран труда». В то же время ряд судов первой инстанции выносили решения в пользу заявителей.

Наше государство долго скрывало правду об участии наших военнослужащих в событиях в Анголе, Эфиопии, Мозамбике, Никарагуа и других странах Африки, Азии и Латинской Америки. В последнее время усилиями Союза ветеранов Анголы достоянием становятся все новые, ранее неизвестные подробности участия наших военнослужащих и гражданских в ангольских событиях.



К сожалению, сегодня и в Анголе многие участники событий 1975-1991 годов часто «забывают» об экономической и военно-политической помощи со стороны СССР и Кубы, которая им оказывалась в самые ответственные периоды борьбы за независимость и отстаивание суверенитета Анголы.

А о роли советских военнослужащих, военных советников, гражданских специалистов в Анголе сейчас вспоминают лишь сами наши ветераны этой «неизвестной войны». Воины-интернационалисты работали, сражались и умирали в Анголе, до конца выполнив свой долг.

По данным 10-го Главного управления ГШ ВС СССР с 1975 года по 1991 год через Анголу прошли 10 985 генералов, офицеров, прапорщиков и рядовых. Однако эти цифры участников не учитывают корабельный состав ВМФ, абсолютно не отражают масштаба нашего вовлечения в конфликты в Анголе, Эфиопии, Мозамбике. У берегов этих стран несли службу тысячи советских военных моряков, которые привлекались для выполнения таких боевых задач, как охрана и оборона советских торговых и рыболовецких судов, подвергавшихся постоянной диверсионной опасности. Только у берегов Анголы в период с 1975 по 1991 год морскими диверсантами было подорвано более 15 гражданских судов, принадлежащих различным странам и компаниям. Советские моряки, как военные, так и гражданские, с риском для жизни участвовали и в проведении спасательных работ на этих судах.

Советские морские пехотинцы с десантных кораблей привлекались в этих странах и для выполнения задач по охране посольств, советских военных миссий и мест проживания военнослужащих и членов их семей. В Анголе, Мозамбике и Эфиопии работали сотни советских военных летчиков. Гражданские специалисты выполняли задачи в интересах местных армий и коллективов военных советников. Эта огромная категория людей практически выведена за рамки Закона «О ветеранах». Почему же столь долгожданный закон, который был инициирован в том числе и Союзом ветеранов Анголы, включающем нескольких десятков тысяч военнослужащих, честно отработавших в горячих африканских точках и выполнявших боевые задачи, признает участниками боевых действий всего 159 человек? А как же остальные?

Многие члены экипажа бпк «Адмирал Юмашев» также, как и члены экипажей других кораблей, до настоящего времени так и не получили заслуженное звание «Ветеран боевых действий»...

Ветераны пытаются решить проблему получения удостоверения «Ветеран боевых действий» через суды, но, к сожалению, суды крайне редко принимают решения в их пользу. К примеру, Иловлинский районный суд Волгоградской области (судья Р.В. Растегин) своим Решением № 2-16/2014 от 10 апреля 2014 г. удовлетворил иск Афанасьева Александра Петровича к комиссии Южного военного округа. Суд признал Афанасьева А.П. ветераном боевых действий в связи его с участием в боевых действиях в Анголе в период с 06 декабря 1977 года по 13 января 1978 года, и обязал комиссию Южного военного округа выдать ему удостоверение «Ветеран боевых действий».



Заключение.

Конфликт двух держав, СССР и США, не прекращался со времен окончания Второй мировой войны. А к 70-м годам прошлого века плацдармом борьбы за влияние на африканском континенте становится Ангола.

После объявления Анголой независимости в 1975 году было бы непоправимой ошибкой её отдать американцам, при том, что она не только находилась в стратегически выгодном положении, но и в экономическом плане была очень привлекательна для СССР. Ангола - это настоящий африканский «Клондайк» с богатейшими залежами высококачественной нефти, алмазов, урана, молибдена. Обширные плантации кофе, красного и черного дерева. Богатые рыбные запасы. Эта страна являлась своеобразным ключом ко всей Африке.

Согласно подписанным документам между СССР и Анголой, Советский Союз получил возможность использования инфраструктуры страны, в том числе и военной. Наши корабли заняли военно-морские базы, авиация – аэродромы Анголы, тысячи советских военнослужащих были переброшены в качестве советников.

Какие же главные итоги оказания интернациональной помощи Советского Союза Анголе с 1975 по 1992 годы?

О значимости советской помощи лаконично сказал в свое время Фидель Кастро: «У Анголы не было бы никаких перспектив без политической и материально-технической помощи СССР».

Вооруженные силы Анголы получили от СССР необходимое количество вертолётов, самолётов, сотни танков и другую военную технику по самым высоким меркам. Десятки транспортных судов доставили оружие, боеприпасы, снаряжение, питание. В ангольском секторе Атлантики в то время работала целая флотилия советских рыболовных судов, которые вылавливали сотни тысяч тонн рыбы ежегодно, и фактически спасли ангольский народ от голода. Корабли ВМФ СССР обеспечили безопасную доставку советскими транспортом всех грузов в Анголу в течении всего периода интернациональной помощи. Экипажи кораблей также обеспечили в полном объёме и безопасность советских рыболовных судов.

В Анголу завозили не только оружие. Наши специалисты там строили и мирные объекты. Такого рода операции лежали в логике противостояния СССР и НАТО.

Помимо материальной и военной помощи, в стране были развёрнуты и действовали советская военно-морская база и три радиолокационные станции. На советской военно-морской базе в Луанде постоянно базировалась 30-я оперативная бригада надводных кораблей ВМФ, что позволяло нам контролировать основные морские пути из Индийского океана в Атлантику и из Африки в Северную и Южную Америку. В базу периодически заходили на отдых и дозаправку корабли, подводные лодки ВМФ, выполнявшие задачи в Южном полушарии, а связь с ними обеспечивал построенный нами в Анголе мощный зональный узел связи. СССР получил также взлётно-посадочные полосы аэродромов в Анголе и возможность контролировать Южную Атлантику. На аэродроме в Луанде регулярно совершали посадку советские морские самолеты-разведчики Ту-95РЦ, которые, работая по маршруту Североморск - Гавана - Луанда - Североморск, давали полную «картинку» обстановки в Атлантике.



Для охраны этих объектов на десантных кораблях были доставлены советские подразделения морской пехоты.

США всемерно поддерживали ЮАР. Особо снабжались элитные формирования «Буффало», в которые входили 101-й черный батальон и 61-я механизированная бригада: более 20 000 солдат, 150 единиц техники, 50 артиллерийских установок, более 80 авиаединиц.

Советские военные советники работали при всех главных и центральных управлениях ФАПЛА, фронтовых и отдельных боевых зонах. Главными задачами были изучение и анализ обстановки, выработка предложений по различным сферам военной деятельности от разведки до тылового обеспечения. Оказывали непосредственную помощь в подготовке и проведении фронтовых операций.

Великолепно зарекомендовала себя наша боевая техника, которую мы поставляли Анголе. И, в первую очередь, танки Т-54Б, Т-55; БМП-1. Хорошо себя показали артиллерийские системы — 122-мм гаубица Д-30, 85-мм пушка СД, самоходные зенитные установки, стрелковое вооружение — АТС-17, ПКТ, РПК, АК, пистолет-пулемет Стечкина.

Без проблем работала и авиация — самолёты МиГ-21 БИС, МиГ-23МЛ, Су-22МИ, вертолёты Ми-17 (Ми-8 МТ), Ми-24. ВМФ Анголы успешно эксплуатировал советские малые и средние десантные корабли, торпедные, ракетные и артиллерийские катера.

Война в Анголе не прекращалась ни на один день. Драматичные события развернулись в ангольской провинции Куан-до-Кубанго, в районе небольшого городка Куито-Куанавале, на границе с оккупированной ЮАР Намибией. При непосредственном участии советских советников и специалистов был спланирована и проведена операция по уничтожению тыловых баз УНИТА. Но в ход событий вмешалась регулярная южноафриканская армия. Боевые действия отличались крайней жесткостью, в боях лётчики выполнили более 3000 боевых вылетов, выведя из строя большое количество южноафриканской техники, а счёт погибших вёлся на десятки тысяч. Ангольские правительственные войска с участием более 30 тысяч кубинских войск и наших советников в сражении под Куито-Куанавале 1987-1988 гг. одержали убедительную победу, что привело к выводу южноафриканских войск из Анголы и освобождению Намибии, а также приблизило приход к власти в ЮАР Африканского национального конгресса.

Победа под Куито-Куанавале стала главным толчком к подписанию Нью-Йоркских соглашений в 1988 году, согласно которым кубинские войска также были выведены из Анголы. Фактически МПЛА выиграла войну, лишив прямой помощи силы УНИТА. В 1991 году кубинский воинский контингент окончательно покинул Анголу, однако вялотекущая гражданская война в стране против остатков унитовцев закончилась только в 2002 году полным разгромом повстанцев УНИТА и гибелью их лидера генерала Савимби.

Кубинский контингент доходил до 36 тысяч человек, а советских военных, как официально посчитали, через Анголу прошло 10 985.

В результате поисковой работы Союза ветеранов Анголы по уточнённым данным на настоящее время, в период с 1975 по 1992 год в Анголе погибли и умерли 83 советских и российских гражданина и несколько десятков были ранены. Вместе с тем, эти цифры не окончательные, поиск имён погибших и умерших продолжается.



Героическая история боевой деятельности в Анголе и других районах Мирового океана и, одновременно, печальный финал бпк «Адмирал Юмашев» и практически всех его кораблей - собратьев проекта 1134, 1134А, 1134Б.

1 октября 1991 года бпк «Адмирал Юмашев» был включён в состав 44-й дплк 7-й ОпЭск кораблей СФ. В это время я был далеко от родной 7-й ОпЭск – учился в Военно-Морской академии в Ленинграде, и только через какое-то время узнал о том, какая случилась трагедия с кораблём и дивизией. Командование дивизии (командир дивизии контр-адмирал В.Г. Доброскоченко, заместитель командира дивизии по ЭМЧ капитан 1 ранга В.В. Корнеев) прилагали все силы, чтобы сохранить корабль, как боевую единицу. Корабль находился в удовлетворительном состоянии (был необходим ремонт КТУ). Тем не менее, после крушения Союза, при всеобщей измене, ни корабль, ни дивизию сохранить не удалось.

В январе 1992 года бпк «Адмирал Юмашев» под буксирами перетасили из СРЗ-35 в г. Североморск и поставили у причала № 9. Началась процедура списания корабля.

03.07.1992 года «ввиду изношенности механизмов, систем, вооружения и нецелесообразности ремонта» корабль был исключён из боевого состава ВМФ с передачей в ОРВИ для демонтажа и реализации. Спуск Военно-Морского флага состоялся 23.02.1993 года. 31.12.1993 года экипаж расформирован и в 1994 году корабль продан частной индийской компании для разделки на металл. Время жизни бпк «Адмирал Юмашев» составило не более 17 лет, при среднезапланированном в 25-30.

«Корабли, как и люди, они тоже нуждаются в славе, в уважении и бессмертии...Вечная им память!». Слова писателя-мариниста Валентина Пикуля в полной мере относятся и к нашему легендарному кораблю.

Вселяет оптимизм событие, которое состоялось 16 июля 2020 года: в г. Санкт-Петербурге на ПАО «Судостроительный завод «Северная верфь» заложен фрегат «Адмирал Юмашев» по проекту 22350, разработанному АО «Северное ПКБ», заводской № 927. Очень хочется надеяться, что славные традиции бпк «Адмирал Юмашев» будут продолжены новым кораблём с именем, достойным и уважаемым тысячами моряков, которые отправлялись на нём штурмовать далёко море, когда посылала их страна.



*Закладной знак фрегата
«Адмирал Юмашев».*



Боевые службы большого противолодочного корабля «Адмирал Юмашев»

11.1977-03.1978 - Средиземном море.

12.1978-04.1979 - Средиземном море.

09.1979-10.1979 - в районе ОБВС НАТО учений «Океанская охота-79».

09.-11.1980 - в районах Северной и Центральной Атлантики.

08.1981-04.1982 - Средиземном море.

04.1982 - обеспечивал штормовые испытания гаткр «Киров».

04.1983 - Баренцево море.

20-26.09. 1983 - участвовал в учениях «Океан-83».

02.1984-03.1984 - Атлантический океан, Норвежском море.

05.-12.1984 - Атлантический океан, Ангола (Луанда)

1985-1988 - корабль обеспечивал интересы СССР в Северной Атлантике. За этот период кораблем

пройдено свыше 62 000 морских миль.



Послесловие. Об интернациональной деятельности Союза ветеранов Анголы сегодня.

В 2004 году в России была создана Общественная организация участников оказания интернациональной помощи Республике Ангола – Союз ветеранов Анголы. Его основали энтузиасты, которые не искали никаких выгод для себя. Те, для кого работа в этой стране стала личной человеческой миссией. Это позволяет и сегодня активно использовать потенциал членов Союза для выполнения одного из основных положений Устава: содействовать развитию общественных, культурных и экономических связей с республикой Ангола.

Союз ветеранов Анголы основан на членстве всех категорий специалистов, которые оказывали интернациональную помощь, а не только участников боевых действий. В неё входят как бывшие военнослужащие – военные советники, моряки и переводчики, так и гражданские лица – дипломатические работники всех рангов, мостовики, врачи, лётчики, рыбаки, сельхозработники, строители, геологи и представители других профессий.

Основные цели Союза ветеранов Анголы:

- объединение российских граждан, участников оказания интернациональной помощи Республике Ангола для защиты их общих интересов, содействие в реализации их прав (гражданских, социальных, экономических);
- содействие развитию системы военно-патриотического и интернационального воспитания граждан Российской Федерации, способной обеспечить решение задач по укреплению безопасности и обороноспособности государства, консолидации общества, поддержанию общественной и экономической стабильности, упрочению единства и дружбы народов Российской Федерации;
- содействие развитию общественных, культурных и экономических связей с Республикой Ангола, а также Республикой Куба, чьи граждане внесли весомый вклад в достижение независимости Анголы и защиту её суверенитета и территориальной целостности;
- проведение благотворительной деятельности, оказание помощи семьям погибших и умерших в Анголе военных и гражданских специалистов, а также нуждающимся российским ветеранам Анголы и их семьям;
- сотрудничество с военными и гражданскими объединениями ветеранов других стран, ветеранов военной службы и правоохранительных органов, ветеранов труда в целях совместной защиты гражданских и социальных прав;
- активная пропаганда в СМИ и среди населения России, Анголы, Кубы решающей роли помощи Анголе со стороны Кубы и СССР в достижении независимости Анголы и защиты её суверенитета и территориальной целостности в 70–80-х годах XX века;
- сбор материальных свидетельств (документов, фото- и киноматериалов, воспоминаний и исторических реликвий) оказания интернациональной помощи Анголе, сохранение их в музее ветеранов Анголы и других государственных и общественных музеях.

За восемнадцать лет активной деятельности организация стала авторитетна не только в России, но и далеко за её пределами. В Союзе созданы условия для активного общения, защиты и содействия в реализации гражданских, социальных, экономических прав ветеранов Анголы.



Руководящим органом Союза является Совет, который координирует повседневную деятельность организации.

Союз ветеранов Анголы ведёт активную работу по расширению организации в Москве и других субъектах (городах) Российской Федерации. Представительства (инициативные группы по созданию представительств) созданы в Алтайском крае, Вологодской области (гг. Вологда, Череповец), во Владивостоке, Калининграде, Кировской области, г. Коломне (Московская обл.), в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Новосибирской области, Республике Мордовия, Твери, Туле, в Республике Крым и г. Севастополе, в Саратове, Сызрани и Ярославской области.

Деятельность Союза ветеранов Анголы в рамках Закона РФ «Об общественных объединениях» призвана, прежде всего, содействовать интернациональному и патриотическому воспитанию граждан Российской Федерации, способствовать развитию общественных, культурных, экономических и военных связей с Республикой Ангола, а также сохранить для будущих поколений правдивую историю интернациональной помощи Анголе в 1975–1992 гг. гражданами России и бывшего СССР. Работа Союза ветеранов Анголы многогранна, включает в себя множество аспектов и имеет массу форм, среди которых: проведение публичных выставок и конференций, памятных и мемориальных акций, встречи ветеранов с российской молодежью, с ангольскими студентами и курсантами, обучающимися в вузах Российской Федерации, организация агитационных авто- и мотопробегов, создание и оборудование музеев и музейных стендов, организация публикаций в СМИ, издание и распространение в РФ и за рубежом книг, брошюр, буклетов, документальных фильмов, рассказывающих о выполнении россиянами и гражданами бывшего СССР своего интернационального и служебного долга в Анголе в 1975–1992 гг., проведение празднования Дня ветерана Анголы (ежегодно 16 ноября), награждение ветеранов медалями Союза и многие другие мероприятия.

Большое значение Союз уделяет поисково-архивной и музейно-выставочной работе. За прошедшие годы в результате усилий активистов исторической группы Союза и энтузиастов-поисковиков собрано, систематизировано и взято на хранение свыше 3 тыс. страниц текста с воспоминаниями ветеранов, более 2500 фотографий, десятки единиц кино- и видеозаписей, а также около 250 единиц меморий (образцы формы одежды, награды, документы, печатные издания, личные вещи и пр.), принадлежавших российским и советским ветеранам Анголы, ангольским и кубинским военнослужащим, а также и нашим бывшим противникам.

Одной из приоритетных задач Союза ветеранов Анголы является выпуск и распространение печатных изданий, рассказывающих о выполнении россиянами и гражданами бывшего СССР интернационального и служебного долга в Анголе в 1975–1992 гг.

Нашим Союзом изданы несколько десятков наименований цветных брошюр на русском, португальском, английском и испанском языках общим тиражом более 150 тыс. экз. При содействии Союза ветеранов Анголы изданы брошюры и книги, рассказывающие о выполнении интернационального и служебного долга в Анголе. Среди них:

- Сергей Коломнин, Игорь Игнатович, Станислав Сидорин «СССР и СВАПО: секретная миссия в Анголе (1977-1990)»,



- Сергей Коломнин «Победная битва при Кифангонго 1975 г.»,
- Николай Калинин «Отдельный дальнеразведывательный»,
- Сергей Коломнин, Сергей Балаклеев «Ветераны Анголы: от прошлого к настоящему»,
- Ангола: процесс примирения и вооруженные силы,
- Советский флот в Анголе (1975-1992),
- Музей Российского Союза ветеранов Анголы,
- Военная академия Генерального штаба ВС России и подготовка кадров для национальной армии Республики Ангола (1980–2019 гг.),
- По пути народной дипломатии и социальной поддержки ветеранов,
- Союзу ветеранов Анголы 15 лет,
- Историко-мемориальная деятельность Российского Союза ветеранов Анголы,
- Буклет «СССР и Куба в войне в Анголе 1975-1991»,
- Буклет Союза ветеранов Анголы,
- Игорь Ждаркин «Такого не было даже в Афгане»,
- Сергей Коломнин «Русский спецназ в Африке»,
- Николай Ковтун «Ангола в сердце моем»,
- Сергей Ремизов «Записки командира десанта»,
- Сергей Коломнин «Русский след под Кифангондо»,
- Сергей Коломнин «Мы свой долг выполнили! Ангола 1975–1992» и другие.

Особо хочется отметить книгу Сергея Коломнина «Мы свой долг выполнили! Ангола 1975–1992». Второе издание этой книги-фотоальбома вышло в 2018 году тиражом 3 тыс. экз. и предваряется обращениями к читателям министра обороны РФ генерала армии С. Шойгу и министра иностранных дел России С. Лаврова. В обращении генерала армии С. Шойгу, в частности, сказано: «Эта книга – своеобразная визитная карточка Союза ветеранов Анголы, она отражает богатый опыт нашего сотрудничества в военной области в 70–90-е годы XX в. Не сомневаюсь, что он будет оценен и использован при необходимости нашими военными, прежде всего теми, кто выполняет свой служебный долг за рубежом».

Министр иностранных дел России С. Лавров в обращении к читателям издания отметил: «Особая роль в укреплении доверия и взаимопонимания между двумя народами принадлежит общественной дипломатии. Весомый вклад в общие усилия вносит Союз ветеранов Анголы, который поддерживает тесные контакты с партнерскими организациями. Радует, что в его деятельности принимают участие наши ангольские и кубинские друзья».

При содействии Союза ветеранов Анголы также созданы и выпущены на экраны страны документальные фильмы: «Красная Африка. Война в Анголе» (Россия, 2006 г.); «Ангола. Война, которой не было» (НТВ, автор А. Поборцев, 2015 г.); «Две войны» (НТВ, автор А. Поборцев, 2016 г.); «Они хотели меня взорвать. Исповедь русского моряка» (1 канал РТ, авторы Е. Матонин и С. Медведев, 2017 г.); «Секретная Африка. Русский Мозамбик» (НТВ, автор А. Поборцев, 2018 г.); «Секретная Африка. Выжить в ангольской саванне» (НТВ, автор А. Поборцев, 2019 г.).





Высокий гость из Анголы Жоау Мануэл Лоуренсу во время официального визита в Россию посещает резиденцию и музей Союза ветеранов Анголы в Москве. 3 августа 2015 года. Фото А. Калмыкова.



Вручение Президенту Анголы Жозе Эдуарду душ Сантушу знака почётного члена Союза ветеранов Анголы за № 1. Награда была вручена ветераном Анголы, директором Службы по военно-техническому сотрудничеству России Александром Фоминым (справа). Октябрь 2013 года. Фото протокольной службы Президента Анголы.



Ангольская военная делегация во главе с командующим национальными ВМФ адмиралом Франсишку Жозе на торжественной церемонии открытия фотовыставки «Помощь СССР (России) в создании ВМФ Анголы (1975–1992 гг.)».



Председатель Союза ветеранов Анголы Вадим Сагачко принимает от командующего ВМФ Анголы адмирала Франсишку Жозе памятный подарок. 4 июля 2017 года, музей Союза ветеранов Анголы. Фото С. Балаклеева.





Члены представительства Союза в Крыму и Севастополе с курсантами Анголы, обучающимися в Высшем военно-морском училище имени П.С. Нахимова у памятника затопленным кораблям. 2018 год, Севастополь, Крым. Фото А. Бобовского (стоит в центре).



Ветераны Анголы военные моряки Сергей Григорьев, Илья Хаханкин и Сергей Ремизов на открытии памятного камня «Роща памяти погибших в локальных конфликтах». 2018 год, Коломна. Фото А. Калмыкова.

Глава представительства Союза в Калининградской области капитан 2 ранга И. Бухалин и ветеран Анголы капитан 1 ранга И. Ушаков с ангольскими выпускниками Балтийского Высшего военно-морского института имени Ф. Ушакова. 2019 год. Фото И. Бухалина.



Кононович А.Н. На боевой службе в Атлантике. Ангола



Бывший глава группы СВС при АНК в Анголе капитан 1 ранга Вячеслав Ширяев и пресс-атташе Посольства Анголы в РФ Антонио Жозе Матеуш на открытии фотовыставки Союза «Нас там быть не могло?». Июнь 2009 года. Фото С. Балаклеева

Ветераны Анголы во главе подполковником морской пехоты в отставке Виктором Надёжиным (в центре) на презентации книгу Сергея Коломнина «Мы свой долг выполнили! Ангола: 1975–1992». 2016 год, Владивосток. Фото В. Надёжина



Сергей Ремизов вручает медаль «За боевую службу в Атлантике» главе представительства в Мордовии Сергею Дурдаеву. 2018 год. Фото А. Калмыкова



Ветераны Анголы Крыма с ангольскими курсантами ВВМУ им. П.С. Нахимова. 2018 год, Севастополь. Фото А. Карякина

Министр по делам ветеранов войны и труда Анголы Жоау Э. душ Сантуш «Либердаде» осматривает экспонаты музея Союза ветеранов Анголы в Москве. Рядом с «Либердаде» Вадим Сагачко, Андрей Токарев, Сергей Коломнин. 15 апреля 2018 года. Фото С. Балаклеева



Кононович А.Н. На боевой службе в Атлантике. Ангола



◀ Заместитель главы представительства Союза в Калининградской области капитан 2 ранга в отставке Михаил Пузик со знаменем Союза ветеранов Анголы. 16 ноября 2019 года, празднование 15-летия Союза, Москва. Фото С. Балаклеева



Герой Советского Союза Горовой Владимир Ильич и автор книги в резиденции Союза ветеранов Анголы. 19 ноября 2016 г.



Слева направо: военные моряки Сергей Ремизов, Виктор Медведев, Александр Кононович и Владимир Толстой на мероприятии, посвященном 10-летию общероссийской общественной организации «Офицеры России» в Большом конференц-зале на Новом Арбате. 14 июня 2017 г., Москва.



Вадим Сагачко с главами представительств Союза в Крыму и Севастополе Александром Бобовским (в центре) и в Новосибирской области Сергеем Лихошёрстовым (справа). 16 ноября 2019 г.



Выставочный зал в Фотоцентре на Гоголевском бульваре. Ветераны Анголы военные моряки слева направо: Александр Кононович, Виктор Медведев, Сергей Ремизов, Александр Бабич и Сергей Григорьев на фотовыставке Союза ветеранов Анголы 14 ноября 2015 г., Москва.





В ходе празднования 15-летия Союза ветеранов Анголы состоялось награждение наиболее активных ветеранов из региональных представительств Союза медалями «За содействие Союзу ветеранов Анголы». 16 ноября 2019 года, концертный зал гостиницы «Бородино-Холл», Москва. Фото С. Балаклеева



Фотовыставка Союза «Ветераны Анголы: от прошлого к настоящему» состоялась 11-17 ноября 2021 года в выставочном центре «ПРЕЗИДЕНТ-СЕРВИС», Москва. На фото С. Балаклеева ветераны Анголы - участники фотовыставки.





Встреча членов представительства Союза в Республике Крым с ангольскими курсантами ВВМУ имени П.С. Нахимова. 2018 год, Севастополь. Фото А. Карякина



В одном строю ветераны 128-й бригады надводных кораблей Балтийского флота - руководитель Калининградского представительства Союза ветеранов Анголы капитан 2 ранга Бухалин И.Г., почётный командующий Балтийским флотом адмирал Егоров В.Г., капитан 2 ранга запаса Пузык М.П. в день 70-летия бригады. 12 апреля 2021 г.



Московская военно-морская секция Союза ветеранов Анголы в резиденции Союза на Смоленской площади в Москве. 16 ноября 2015 г.

Руководители представительств городов России Союза ветеранов Анголы в резиденции перед фото-выставкой Союза «Ветераны Анголы: от прошлого к настоящему». 13 ноября 2021 года. Фото А. Калмыкова



Общественные награды Союза ветеранов Анголы



Союзом ветеранов Анголы учреждены памятные медали для награждения российских ветеранов и ангольских друзей. Среди них:

- 1- медаль «За оказание интернациональной помощи Анголе»,
 - 2 - медаль «30 лет победы в битве за Куито Куанавале»,
 - 3 - медаль «За содействие Союзу ветеранов Анголы»,
 - 4 - медаль «За боевую службу в Атлантике»,
 - 5,6 - медаль (двухстепенная) «За сотрудничество: Россия – Ангола»,
 - 7 - медаль «45 лет вместе», посвященная 45-летию начала военно-политического сотрудничества СССР (России) с Анголой,
- а также настольные медали «40 лет битве при Кифангондо» и «30 лет битве при Куито Куанавале» и другие.

Положения о наградах Союза ветеранов Анголы и порядок награждения размещены на сайте Союза: www.veteranangola.ru



Союзом ветеранов Анголы учрежден памятный нагрудный знак «Союз ветеранов Анголы» (для участников боевых действий - с мечами), являющийся особой формой отличия граждан, которые оказывали в разное время содействие и помощь Народной Республике Ангола (Республике Ангола) в решении военных, дипломатических, экономических и других вопросов или содействовали развитию общественных, культурных, экономических и других связей между нашими странами, и активно работающих в первичной организации по реализации основных целей и задач Союза ветеранов Анголы.

Для награждения большим знаком «Союз ветеранов Анголы» вступившему члену Союза необходимо активно работать в первичной организации и лично провести (или участвовать) мероприятия, которые укладываются в основные цели и задачи Союза – то есть накопить определенный набор заслуг перед организацией. Не менее чем через год после вступления, принимается решение о награждении (или не награждении) его большим знаком Союз ветеранов Анголы.

В особых случаях большой знак «Союз ветеранов Анголы», как особая форма отличия, может быть вручен сразу при вступлении в организацию.





РОСНЕФТЬ

**Поздравление Председателя Правления ОАО «НК «Роснефть»
И.И.Сечина, посвящённое Дню памяти о россиянах, исполнявших
служебный долг за пределами Отечества**

Дорогие друзья!

Поздравляю Вас с Днём памяти наших товарищей, тех, кто выполнял свой служебный долг в горячих точках планеты. Кто не допустил распространения локальных конфликтов, из которых рождаются большие и страшные войны.

Каждый из Вас смотрел смерти в лицо, терял боевых товарищей. Проявил выдержку и героизм. И до конца выполнил свой интернациональный долг. Время не властно над правдой истории. А подвиги героев не имеют «срока давности». Прошло уже много лет. Но Ваше мужество – никогда не уйдёт в прошлое. Будет мерилем нравственности, патриотизма и долга. А наше бескорыстное братство, тех, кто прошёл суровую школу в Анголе – стало нашим бесценным наследием.

Ценности, за которые мы сражались – вечны. Мир и свобода, добрососедство и сотрудничество и сегодня составляют основу нашей жизни. Я искренне рад, что сегодня мы снова вместе. Благодарю Вас за это. Мы никогда не изменим нашим заветам – любить, беречь и защищать Отечество.

Председатель Правления
ОАО «НК «Роснефть»

И. И. Сечин





<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола</i>
Фонд № 1110, опись 25802с, дело № 5:		
03.06.84г	06 ^ч 03 ^м	Корабль вошёл в порт Луанда Народной Республики Ангола.
03.06.84г	18 ^ч 40 ^м	Спустили катер РК-688-2 для практического гранатометания.
03.06.84г	19 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
03.06.84г	20 ^ч 00 ^м	Окончили гранатометание.
04.06.84г	02 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
04.06.84г	04 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
04.06.84г	05 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
05.06.84г	22 ^ч 50 ^м	Начали гранатометание.
05.06.84г	23 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
06.06.84г	23 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
08.06.84г	23 ^ч 10 ^м	Окончили гранатометание.
09.06.84г	02 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
09.06.84г	04 ^ч 05 ^м	Произведено гранатометание.
09.06.84г	06 ^ч 05 ^м	Произведено гранатометание.
09.06.84г	23 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
10.06.84г	01 ^ч 45 ^м	Начали гранатометание.
10.06.84г	02 ^ч 30 ^м	Окончили гранатометание.
10.06.84г	05 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
10.06.84г	11 ^ч 22 ^м	Корабль вышел из территориальных вод Народной Республики Ангола.
Фонд № 1110, опись 25802с, дело № 6:		
22.06.84г	08 ^ч 45 ^м	Корабль вошёл в территориальные воды Народной Республики Ангола.
23.06.84г	02 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
23.06.84г	03 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание. Израсходовано ... гранат РГ-42.
23.06.84г	04 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
23.06.84г	05 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
24.06.84г	00 ^ч 05 ^м	Начали гранатометание.
24.06.84г	01 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
24.06.84г	03 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
24.06.84г	05 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
24.06.84г	06 ^ч 30 ^м	Окончили гранатометание.
25.06.84г	00 ^ч 15 ^м	Начали гранатометание.
25.06.84г	01 ^ч 30 ^м	Окончили гранатометание.
25.06.84г	02 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
25.06.84г	04 ^ч 30 ^м	Начали гранатометание.
25.06.84г	05 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
25.06.84г	23 ^ч 05 ^м	Произведено гранатометание.
26.06.84г	02 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.



Дата	Время	Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола
26.06.84г	06 ^ч 05 ^м	Произведено гранатометание.
27.06.84г	01 ^ч 35 ^м	Произведено гранатометание.
27.06.84г	02 ^ч 30 ^м	Начали гранатометание.
27.06.84г	03 ^ч 00 ^м	Окончили гранатометание.
27.06.84г	04 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
27.06.84г	06 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
27.06.84г	11 ^ч 35 ^м	Корабль вышел из порта Луанда.
29.06.84г	00 ^ч 01 ^м	Корабль вошёл в порт Луанда.
30.06.84г	00 ^ч 02 ^м	Произвели гранатометание.
30.06.84г	01 ^ч 30 ^м	Произвели гранатометание. Израсходовано ... гранат РГ-42.
30.06.84г	02 ^ч 15 ^м	Начали гранатометание.
30.06.84г	02 ^ч 26 ^м	Окончили гранатометание.
30.06.84г	02 ^ч 51 ^м	Начали гранатометание.
30.06.84г	03 ^ч 05 ^м	Окончили гранатометание.
30.06.84г	07 ^ч 53 ^м	Начали гранатометание.
30.06.84г	08 ^ч 04 ^м	Окончили гранатометание.
30.06.84г	16 ^ч 10 ^м	Начали гранатометание.
30.06.84г	16 ^ч 16 ^м	Окончили гранатометание.
01.07.84г	00 ^ч 05 ^м	Произведено гранатометание.
01.07.84г	01 ^ч 40 ^м	Начали гранатометание.
01.07.84г	02 ^ч 30 ^м	Окончили гранатометание.
01.07.84г	03 ^ч 30 ^м	Начали гранатометание.
01.07.84г	05 ^ч 00 ^м	Окончили гранатометание.
01.07.84г	06 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
02.07.84г	07 ^ч 00 ^м	Окончили гранатометание.
03.07.84г	08 ^ч 58 ^м	Корабль вышел из порта Луанда.
Фонд № 1110, опись 25802с, дело № 7:		
28.07.84г	08 ^ч 45 ^м	Корабль вошёл в территориальные воды Народной Республики Ангола.
29.07.84г	00 ^ч 14 ^м	Произведено гранатометание.
30.07.84г	02 ^ч 49 ^м	Произведено гранатометание.
30.07.84г	05 ^ч 33 ^м	Произведено гранатометание.
30.07.84г	10 ^ч 27 ^м	Произведено гранатометание.
30.07.84г	18 ^ч 33 ^м	Произведено гранатометание.



Дата	Время	Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола
30.07.84г	23 ^ч 37 ^м	Произведено гранатометание.
31.07.84г	02 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
31.07.84г	02 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
31.07.84г	08 ^ч 10 ^м	Начали гранатометание.
31.07.84г	09 ^ч 16 ^м	Окончили гранатометание.
31.07.84г	10 ^ч 33 ^м	Произведено гранатометание.
31.07.84г	17 ^ч 55 ^м	Начали гранатометание.
31.07.84г	18 ^ч 50 ^м	Окончили гранатометание.
31.07.84г	20 ^ч 05 ^м	Начали гранатометание.
31.07.84г	20 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
31.07.84г	23 ^ч 10 ^м	Начали гранатометание.
01.08.84г	00 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
01.08.84г	02 ^ч 50 ^м	Произведено гранатометание.
01.08.84г	05 ^ч 33 ^м	Начали гранатометание.
01.08.84г	07 ^ч 05 ^м	Окончили гранатометание.
01.08.84г	15 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
01.08.84г	18 ^ч 12 ^м	Произведено гранатометание.
01.08.84г	18 ^ч 20 ^м	Произвели бомбометание. Израсходовано ... За сутки израсходовано ... Ф-1
02.08.84г	17 ^ч 50 ^м	За сутки в целях ППДО израсходовано ... гранат Ф-1
Фонд № 1110, опись 25802с, дело № 8:		
03.08.84г	19 ^ч 35 ^м	Произвели гранатометание. За сутки в целях ППДО израсходовано ... Ф-1
04.08.84г	19 ^ч 00 ^м	Произвели гранатометание. За сутки израсходовано ... Ф-1 и ... РГ-42
04.08.84г	21 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
04.08.84г	23 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
05.08.84г	01 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
05.08.84г	02 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
05.08.84г	04 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
05.08.84г	04 ^ч 50 ^м	Окончили гранатометание.
05.08.84г	05 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
05.08.84г	07 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
05.08.84г	08 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
05.08.84г	10 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
05.08.84г	13 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
05.08.84г	14 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
05.08.84г	15 ^ч 45 ^м	Начали гранатометание.
05.08.84г	17 ^ч 00 ^м	Окончили гранатометание.
05.08.84г	18 ^ч 15 ^м	Начали гранатометание.
05.08.84г	19 ^ч 45 ^м	Окончили гранатометание.



Дата	Время	Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола
05.08.84г	21 ^ч 10 ^м	Начали гранатометание.
05.08.84г	22 ^ч 30 ^м	Окончили гранатометание.
06.08.84г	00 ^ч 10 ^м	Начали гранатометание.
06.08.84г	01 ^ч 00 ^м	Окончили гранатометание.
06.08.84г	02 ^ч 15 ^м	Начали гранатометание.
06.08.84г	03 ^ч 45 ^м	Окончили гранатометание.
06.08.84г	05 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
06.08.84г	06 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
06.08.84г	07 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
06.08.84г	13 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
06.08.84г	16 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
06.08.84г	16 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
06.08.84г	16 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
06.08.84г	19 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
06.08.84г	21 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
06.08.84г	23 ^ч 15 ^м	Начали гранатометание.
07.08.84г	00 ^ч 32 ^м	Окончили гранатометание.
07.08.84г	01 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
07.08.84г	03 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
07.08.84г	04 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
07.08.84г	06 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
07.08.84г	07 ^ч 20 ^м	Начали гранатометание.
07.08.84г	08 ^ч 42 ^м	Окончили гранатометание.
07.08.84г	09 ^ч 52 ^м	Произведено гранатометание.
07.08.84г	12 ^ч 30 ^м	Начали гранатометание.
07.08.84г	12 ^ч 44 ^м	Окончили гранатометание.
07.08.84г	13 ^ч 45 ^м	Начали гранатометание.
07.08.84г	15 ^ч 01 ^м	Окончили гранатометание.
07.08.84г	16 ^ч 32 ^м	Начали гранатометание.
07.08.84г	17 ^ч 44 ^м	Окончили гранатометание.
08.08.84г	07 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
08.08.84г	07 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
08.08.84г	07 ^ч 30 ^м	Убыл караул ППДО на сухогруз «Капитан Плаушевский».
08.08.84г	08 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
08.08.84г	10 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
08.08.84г	18 ^ч 18 ^м	Произведено гранатометание.
08.08.84г	23 ^ч 50 ^м	Начали гранатометание.
09.08.84г	01 ^ч 05 ^м	Окончили гранатометание.



Дата	Время	Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола
09.08.84г	18 ^ч 25 ^м	Произведено гранатометание. За сутки в целях ППДО израсходовано ... гранат Ф-1 и ... гранаты РГ-42
10.08.84г	00 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
10.08.84г	01 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
10.08.84г	02 ^ч 45 ^м	Начали гранатометание.
10.08.84г	04 ^ч 00 ^м	Окончили гранатометание.
10.08.84г	05 ^ч 30 ^м	Начали гранатометание.
10.08.84г	06 ^ч 45 ^м	Окончили гранатометание.
10.08.84г	08 ^ч 20 ^м	Произведено гранатометание.
10.08.84г	11 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
10.08.84г	17 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание, израсходовано ... гранат Ф-1 и ... РГ-42.
10.08.84г	20 ^ч 50 ^м	Начали гранатометание.
10.08.84г	22 ^ч 00 ^м	Окончили гранатометание.
10.08.84г	23 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
11.08.84г	01 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
11.08.84г	02 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
11.08.84г	03 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
11.08.84г	05 ^ч 10 ^м	Начали гранатометание.
11.08.84г	06 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
11.08.84г	07 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
11.08.84г	09 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
11.08.84г	10 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
11.08.84г	11 ^ч 30 ^м	Начали гранатометание.
11.08.84г	12 ^ч 40 ^м	Окончили гранатометание.
11.08.84г	14 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
11.08.84г	15 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
11.08.84г	17 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
12.08.84г	20 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
12.08.84г	22 ^ч 40 ^м	Начали гранатометание.
12.08.84г	23 ^ч 50 ^м	Окончили гранатометание.
13.08.84г	01 ^ч 20 ^м	Начали гранатометание.
13.08.84г	02 ^ч 35 ^м	Окончили гранатометание.
13.08.84г	04 ^ч 10 ^м	Начали гранатометание.
13.08.84г	05 ^ч 10 ^м	Окончили гранатометание.
13.08.84г	05 ^ч 30 ^м	Начали гранатометание.
13.08.84г	06 ^ч 50 ^м	Окончили гранатометание.



Дата	Время	Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола
13.08.84г	08 ^ч 11 ^м	Произведено гранатометание.
13.08.84г	10 ^ч 50 ^м	Начали гранатометание.
13.08.84г	12 ^ч 10 ^м	Окончили гранатометание.
13.08.84г	13 ^ч 30 ^м	Начали гранатометание.
13.08.84г	14 ^ч 50 ^м	Окончили гранатометание.
13.08.84г	16 ^ч 08 ^м	Начали гранатометание.
13.08.84г	17 ^ч 30 ^м	Окончили гранатометание.
13.08.84г	18 ^ч 50 ^м	Начали гранатометание.
13.08.84г	20 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
13.08.84г	22 ^ч 45 ^м	Начали гранатометание.
13.08.84г	23 ^ч 45 ^м	Окончили гранатометание.
14.08.84г	00 ^ч 15 ^м	Начали гранатометание.
14.08.84г	01 ^ч 35 ^м	Окончили гранатометание.
14.08.84г	02 ^ч 55 ^м	Начали гранатометание.
14.08.84г	04 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
14.08.84г	05 ^ч 35 ^м	Начали гранатометание.
14.08.84г	06 ^ч 55 ^м	Окончили гранатометание.
14.08.84г	08 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
14.08.84г	14 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
14.08.84г	17 ^ч 20 ^м	Начали гранатометание.
14.08.84г	18 ^ч 55 ^м	Окончили гранатометание.
14.08.84г	21 ^ч 35 ^м	Начали гранатометание.
14.08.84г	22 ^ч 55 ^м	Окончили гранатометание.
15.08.84г	00 ^ч 20 ^м	Произведено гранатометание.
15.08.84г	06 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
15.08.84г	08 ^ч 20 ^м	Произведено гранатометание.
15.08.84г	19 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание, израсходовано ... гранат Ф-1.
16.08.84г	19 ^ч 00 ^м	За сутки в целях ППДО израсходовано ... гранат Ф-1 и ... гранат РГ-42.
17.08.84г	17 ^ч 50 ^м	За сутки в целях ППДО израсходовано ... гранат РГ-42.
17.08.84г	20 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
17.08.84г	21 ^ч 50 ^м	Произведено гранатометание.
17.08.84г	23 ^ч 10 ^м	Начали гранатометание.
18.08.84г	00 ^ч 35 ^м	Окончили гранатометание.
18.08.84г	01 ^ч 55 ^м	Начали гранатометание.
18.08.84г	03 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
18.08.84г	04 ^ч 35 ^м	Начали гранатометание.
18.08.84г	05 ^ч 55 ^м	Окончили гранатометание.
18.08.84г	07 ^ч 15 ^м	Начали гранатометание.



Дата	Время	Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола
18.08.84г	08 ^ч 35 ^м	Окончили гранатометание.
18.08.84г	15 ^ч 15 ^м	Начали гранатометание.
18.08.84г	16 ^ч 35 ^м	Окончили гранатометание.
18.08.84г	17 ^ч 55 ^м	Произведено гранатометание.
19.08.84г	17 ^ч 30 ^м	За сутки на гранатометание израсходовано ... гранат РГ-42
20.08.84г	18 ^ч 30 ^м	За сутки на гранатометание израсходовано ... гранаты РГ-42
21.08.84г	19 ^ч 00 ^м	За сутки на гранатометание израсходовано ... гранат РГ-42 и ... Ф-1
22.08.84г	19 ^ч 10 ^м	За сутки на гранатометание израсходовано ... гранат РГ-42
22.08.84г	19 ^ч 40 ^м	Начали гранатометание.
22.08.84г	21 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
23.08.84г	00 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
23.08.84г	03 ^ч 01 ^м	Произведено гранатометание.
23.08.84г	06 ^ч 16 ^м	Произведено гранатометание.
23.08.84г	11 ^ч 06 ^м	Произведено гранатометание.
23.08.84г	12 ^ч 52 ^м	Произведено гранатометание.
23.08.84г	22 ^ч 40 ^м	Начали гранатометание.
23.08.84г	23 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
24.08.84г	01 ^ч 15 ^м	Начали гранатометание.
24.08.84г	02 ^ч 45 ^м	Окончили гранатометание.
24.08.84г	04 ^ч 00 ^м	Начали гранатометание.
24.08.84г	05 ^ч 30 ^м	Окончили гранатометание.
24.08.84г	06 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
24.08.84г	18 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
24.08.84г	23 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
25.08.84г	01 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
26.08.84г	15 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
27.08.84г	18 ^ч 00 ^м	За сутки израсходовано ... гранат Ф-1 и ... гранат РГ-42.
29.08.84г	14 ^ч 35 ^м	Корабль вышел из территориальных вод Анголы.
Фонд № 1110, опись 25802с, дело № 9:		
17.09.84г		Корабль вошёл в порт Луанда
18.09.84г	01 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
18.09.84г	02 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
18.09.84г	06 ^ч 20 ^м	Произведено гранатометание.
18.09.84г	07 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
18.09.84г	19 ^ч 20 ^м	Начали гранатометание.
18.09.84г	19 ^ч 45 ^м	Окончили гранатометание.
18.09.84г	21 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
19.09.84г	00 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
19.09.84г	02 ^ч 03 ^м	Начали гранатометание.



Дата	Время	Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола
19.09.84г	03 ^ч 15 ^м	Окончили гранатометание.
19.09.84г	04 ^ч 45 ^м	Начали гранатометание.
19.09.84г	06 ^ч 00 ^м	Окончили гранатометание.
19.09.84г	07 ^ч 20 ^м	Начали гранатометание.
19.09.84г	08 ^ч 38 ^м	Окончили гранатометание.
20.09.84г	00 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
20.09.84г	06 ^ч 05 ^м	За ночь израсходовано ... гранат РГ-42.
20.09.84г	23 ^ч 50 ^м	Начали гранатометание.
21.09.84г	00 ^ч 10 ^м	Окончили гранатометание.
21.09.84г	02 ^ч 30 ^м	Начали гранатометание.
21.09.84г	03 ^ч 50 ^м	Окончили гранатометание.
21.09.84г	05 ^ч 20 ^м	Начали гранатометание.
21.09.84г	06 ^ч 40 ^м	Окончили гранатометание.
24.09.84г	06 ^ч 05 ^м	За ночь израсходовано ... гранат Ф-1
24.09.84г	18 ^ч 50 ^м	с 15 ^ч 00 ^м до 18 ^ч 50 ^м израсходовано ... гранат Ф-1.
24.09.84г	20 ^ч 05 ^м	Произведено гранатометание.
24.09.84г	23 ^ч 35 ^м	Начали гранатометание.
25.09.84г	00 ^ч 50 ^м	Окончили гранатометание.
25.09.84г	02 ^ч 05 ^м	Начали гранатометание.
25.09.84г	03 ^ч 35 ^м	Окончили гранатометание.
25.09.84г	05 ^ч 05 ^м	Начали гранатометание.
25.09.84г	06 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
25.09.84г	18 ^ч 05 ^м	Произведено гранатометание.
27.09.84г	18 ^ч 50 ^м	Произведено гранатометание.
27.09.84г	23 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
28.09.84г	18 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
28.09.84г	19 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
28.09.84г	20 ^ч 50 ^м	Произведено гранатометание.
28.09.84г	22 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
28.09.84г	23 ^ч 50 ^м	Произведено гранатометание.
29.09.84г	01 ^ч 20 ^м	Начали гранатометание.
29.09.84г	02 ^ч 40 ^м	Окончили гранатометание.
29.09.84г	03 ^ч 55 ^м	Начали гранатометание.
29.09.84г	05 ^ч 20 ^м	Окончили гранатометание.
29.09.84г	06 ^ч 35 ^м	Начали гранатометание.
29.09.84г	07 ^ч 55 ^м	Окончили гранатометание.
01.10.84г	08 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
02.10.84г	07 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание. Израсходовано ... гранат РГ-42 и ... гранат РГ-42 на танкере.



<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола</i>
02.10.84г	21 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
02.10.84г	23 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
03.10.84г	01 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
03.10.84г	05 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
03.10.84г	08 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
03.10.84г	15 ^ч 20 ^м	Произведено гранатометание.
04.10.84г	18 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
04.10.84г	22 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
Фонд № 1110, опись 25802с, дело № 10:		
05.10.84г	03 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
05.10.84г	06 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
05.10.84г	20 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
05.10.84г	22 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
05.10.84г	23 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	00 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	01 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	02 ^ч 50 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	04 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	06 ^ч 55 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	14 ^ч 36 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	15 ^ч 57 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	17 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	19 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
06.10.84г	23 ^ч 48 ^м	Произведено гранатометание.
07.10.84г	03 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
07.10.84г	11 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
07.10.84г	17 ^ч 25 ^м	Произведено гранатометание.
09.10.84г	06 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
10.10.84г	07 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
10.10.84г	23 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
11.10.84г	06 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
11.10.84г	17 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
11.10.84г	18 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
12.10.84г	07 ^ч 20 ^м	Произведено гранатометание.
12.10.84г	23 ^ч 55 ^м	Произведено гранатометание.
13.10.84г	07 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
13.10.84г	18 ^ч 35 ^м	Произведено гранатометание.
13.10.84г	23 ^ч 55 ^м	За сутки израсходовано ... гранат РГ-42



<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола</i>
14.10.84г	18 ^ч 30 ^м	За сутки израсходовано ... гранаты РГ-42
15.10.84г	17 ^ч 00 ^м	За сутки израсходовано ... гранат РГ-42
16.10.84г	19 ^ч 00 ^м	За сутки израсходовано ... гранаты РГ-42
17.10.84г	07 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
18.10.84г	07 ^ч 50 ^м	За сутки израсходовано ... гранат РГ-42
18.10.84г	23 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
19.10.84г	09 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
20.10.84г	17 ^ч 05 ^м	За сутки израсходовано ... гранаты РГ-42
20.10.84г	23 ^ч 45 ^м	Произведено гранатометание.
21.10.84г	00 ^ч 12 ^м	Произведено гранатометание.
21.10.84г	01 ^ч 52 ^м	Произведено гранатометание.
21.10.84г	02 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
21.10.84г	08 ^ч 06 ^м	Произведено гранатометание.
23.10.84г	17 ^ч 30 ^м	За сутки израсходовано ... гранат РГ-42
26.10.84г	08 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
26.10.84г	23 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
27.10.84г	03 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
27.10.84г	11 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
27.10.84г	17 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
29.10.84г	18 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
30.10.84г	19 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
31.10.84г	18 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
03.11.84г	06 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
03.11.84г	23 ^ч 40 ^м	Произведено гранатометание.
04.11.84г	09 ^ч 20 ^м	Произведено гранатометание.
04.11.84г	19 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
Фонд № 1110, опись 25802с, дело № 11:		
08.11.84г	18 ^ч 04 ^м	Произведено гранатометание.
10.11.84г	07 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
11.11.84г	12 ^ч 37 ^м	Корабль вышел из территориальных вод Народной Республики Ангола.
22.11.84г	04 ^ч 00 ^м	Корабль вошёл в территориальные воды Народной Республики Ангола.
23.11.84г	17 ^ч 30 ^м	Произведено гранатометание.
24.11.84г	18 ^ч 50 ^м	Произведено гранатометание.
26.11.84г	19 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
27.11.84г	22 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
28.11.84г	08 ^ч 15 ^м	Произведено гранатометание.
28.11.84г	22 ^ч 20 ^м	Произведено гранатометание.
28.11.84г	23 ^ч 58 ^м	Произведено гранатометание.
02.12.84г	22 ^ч 20 ^м	Произведено гранатометание.



<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Применение оружия, заходы и выходы из территориальных вод, порта Луанда Народной Республики Ангола</i>
03.12.84г	00 ^ч 00 ^м	Произведено гранатометание.
03.12.84г	06 ^ч 05 ^м	Произведено гранатометание.
03.12.84г	18 ^ч 32 ^м	Произведено гранатометание.
03.12.84г	22 ^ч 12 ^м	Произведено гранатометание.
04.12.84г	18 ^ч 10 ^м	Произведено гранатометание.
05.12.84г	13 ^ч 40 ^м	Ш=08°40'00"S, Д=12°52'00"Ost. Корабль вышел из территориальных вод Народной Республики Ангола. Вахтенный офицер старший лейтенант Кононович.



Условные обозначения и сокращения:

АБЗ	Артиллерийский боезапас
АК	Артиллерийский комплекс
АМГ	Авианосная многоцелевая группа
АНК	Африканский национальный конгресс
АУ	Артиллерийская установка
бак	Носовая часть корабля
БВ	Береговые войска
БД	Боевые действия
БДК	Большой десантный корабль
БЗЖ	Борьба за живучесть
БИП	Боевой информационный пост
БИУС	Боевая информационно-управляющая система
БК	Боекомплект
БМРТ	Большой морозильный траулер
БП	Боевая подготовка
бпк	Большой противолодочный корабль
бр	Бригада
брдк	Бригада десантных кораблей
брнк	Бригада надводных кораблей
брпл	Бригада подводных лодок
брплк	Бригада противолодочных кораблей
бррка	Бригада ракетных катеров
БС	Боевая служба
БФ	Балтийский флот
БЧ	Боевая часть корабля
ВВ	Взрывчатое вещество
ВВД	Воздух высокого давления
ВВМУ	Высшее Военно-Морское училище
ВВС	Военно-воздушные силы
ВВТ	Вооружение и военная техника
ВзПУ	Воздушный пункт управления
ВМА	Военно-морская академия им. Н.Г.Кузнецова
ВМБ	Военно-морская база
ВМС	Военно-морские силы (иностранных государств)
ВМФ	Военно-морской флот
ВП	Военный порт
ВСОК ВМФ	Высшие специальные офицерские классы ВМФ
ВЧБ	Высокочастотные блоки
ГАГ	Гидроакустическая группа
ГАК	Гидроакустический комплекс
ГБ	Главная база
гбпк	Гвардейский большой противолодочный корабль
ГК ВМФ	Главкомандующий ВМФ
ГКП	Главный командный пункт корабля
Группа ОВиНО	Группа освещения воздушной и надводной обстановки
ГУРО	Группа управления ракетным оружием
ГШ	Генеральный штаб (Главный штаб)
ГЭУ	Главная энергетическая установка



ДВС	Дежурно-вахтенная служба
ДГ	Дизель-генератор
ДД	Дивизион движения
ДПГ	Демократической партии Гвинеи
ДРР	Дивизион радиоразведки
ДС	Дивизион связи
ДШБ	Десантно-штурмовой батальон
ДШР	Десантно-штурмовая рота
ЖБП	Журнал боевой подготовки
ЗАБ	Зенитная артиллерийская батарея
ЗАС	Засекреченная автоматическая связь
ЗКП	Запасной командный пункт корабля
ЗБ	Зенитная батарея
ЗРБ	Зенитная ракетная батарея
ЗРД	Зенитный ракетный дивизион
ЗРК	Зенитный ракетный комплекс
ЗУР	Зенитная управляемая ракета
кабельтов	мера длины, равная одной десятой морской мили, т.е. 185,2 метра
КГУ	Командир группы управления
КП	Командный пункт
КР	Крылатая ракета
кр	Крейсер
КГС	Корабельная громкоговорящая связь
КПУГ	Корабельная поисково-ударная группа
КТУ	Котлотурбинная установка
КУ	Команда управления
КУГ	Корабельная ударная группа
КШУ	Командно-штабные учения
КЭ	Командир эскадры
МКГ	Машинно-котельная группа
ММФ	Министерство морского флота
МО	Министерство обороны
мпк	Малый противолодочный корабль
МС	Медицинская служба
МСРЦ	Морская система разведки и целеуказания
НГМШ	Начальник Главного морского штаба
нк	Надводный корабль
НМКО	Носовое машинно-котельное отделение
НШ	Начальник штаба
ОБК	Отряд боевых кораблей
обрмп	Отдельная бригада морской пехоты
ОВИНО	Освещение воздушной и надводной обстановки
ОД	Оперативный дежурный
ОпЭск	Оперативная эскадра
ОСНАЗ	Радиоэлектронная разведка
ОУ	Оперативное управление
ПВО	Противовоздушная оборона
ПДП	Простое делопроизводство



ПДСС	Противодействие подводным диверсантам, их силам и средствам
ПиП	Противодействие и помеха
ПК	Помощник командира корабля
ПКР	Противокорабельная крылатая ракета
пкр	Противолодочный крейсер
ПКС	Помощник командира корабля по снабжению
ПЛО	Противолодочная оборона
ПМ	Плавучая мастерская
ПМО	Противоминная оборона
пл	Подводная лодка
ППО	Планово-предупредительный осмотр
ППР	Планово-предупредительный ремонт
пр.	Проект
ПРЛО	Противолодочное оружие
ПУ	Пусковая установка
ПУГ	Поисково-ударная группа
ПЭЖ	Пост энергетики и живучести корабля
РАО	Ракетно-артиллерийское оружие
РБУ	Реактивная бомбомётная установка
рка	Ракетный катер
РЛСУ	Радиолокационная система управления
РЛС	Радиолокационная станция
РМА	Радиометристы артиллерийские
РПЛГ	Ракетная противолодочная группа
РР	Радиоразведка
РТД	Радиотехнический дивизион
РЭБ	Радиоэлектронная борьба
РЭС	Радиоэлектронные средства
СВС	Советские военные специалисты
СГС	Система гиростабилизации
СИиЦУ	Система информации и целеуказания
Сл.К	Службы и команды
СКВП	Система контроля взлёта и посадки
скр	Сторожевой корабль
СПК	Старший помощник командира корабля
СС	Служба снабжения
СФ	Северный флот
тщ	Тральщик
ХС	Химслужба
ЦКП	Центральный командный пункт
ЧФ	Черноморский флот
шкафут	Средняя часть верхней палубы между передней фок- и грот-мачтой
эм	Эскадренный миноносец
ЭНГ	Электро-навигационная группа
ЭТГ	Электро-техническая группа
ют	Кормовая оконечность корабля



Литература и источники:

1. Архив Северного флота, Фонд № 1110, опись 25802с, дела №№ 5 – 11. Выписки из вахтенных журналов бпк «Адмирал Юмашев» за 1984 год.
2. Белов Г.П. Атлантическая эскадра. 1968-2005.
3. Варенников В.И. Неповторимое. Книга 4.
4. Коломнин С.А. Вас там быть не могло...
5. Коломнин С.А. Коммандос – Русский спецназ в Африке.
6. Коломнин С.А. Операция «Серпантин».
7. Коломнин С.А. Забытые ветераны Африки и порванные бумажки.
8. Коломнин С.А., Балаклеев С.А. Ветераны Анголы: от прошлого к настоящему
9. Овсянников В. Противодиверсионная оборона советских судов в портах Анголы.
10. Масленников В. Не наша война.
11. Ремизов С.А. Записки командира десанта.
12. Розин А. Африканские эпизоды советского флота - Сан-Томе и Принсипи.
13. Розин А. Африканские эпизоды советского флота – Бенин.
14. Розин А. Африканские эпизоды советского флота. Гвинея.
15. Розин А. ВМФ СССР у Анголы в 1975-1976 гг.
16. Розин А. СССР и строительство военно-морского флота Анголы.
17. Розин А. Операции на море спецслужб ЮАР.
18. Шубин В.Г. Горячая «холодная война»: Юг Африки (1960-1990 гг.).



Содержание книги:

№ пп	Содержание	Страница
1	Вступление.	3
2	Судьба корабля и моя служба на бпк «Адмирал Юмашев».	4
3	Найденные члены экипажа корабля, участников боевой службы 1984 года.	7
4	Обстановка в Анголе перед несением боевой службы бпк «Адмирал Юмашев».	17
5	Курс - Африка. Переход из Североморска в Конакри.	20
6	В порту Конакри республики Гвинея.	23
7	Корабль в зоне тропического циклона.	29
8	Эссе о вахтенных офицерах корабля.	32
9	Праздник Нептуна по случаю первого перехода экватора.	36
10	Здравствуй, Ангола!	43
11	Незабываемые встречи с кубинскими друзьями и немного о Кубе.	58
12	Визит в порт Пуэнт-Нуар республики Конго.	62
13	Выполнение боевых задач в Анголе и в Атлантическом океане.	75
14	2-й переход экватора. Визит на Острова Зеленого Мыса.	78
15	3-й переход экватора. Взрывы в порту Луанда и действия экипажа корабля.	88
16	4-й переход экватора. Официальный визит в порт Котону Республики Бенин.	95
17	Деревня на сваях Ганви.	101
18	5-й переход экватора. Курс в Анголу. На борту генерал армии Варенников В.И.	107
19	6-й переход экватора. Сан-Томе и Принсипи.	113
20	7-й переход экватора. Возвращение в Анголу. Наш ангольский быт.	123
21	Прощай Ангола! Мы свой долг выполнили!	127
22	8-й переход экватора. «Золотая точка». На охране рыбных промыслов в районе Западная Сахара.	130
23	За дальний поход - наградить!	132



№ пп	Содержание	Страница
24	Заключение.	134
25	Послесловие. Об интернациональной деятельности Союза ветеранов Анголы сегодня.	138
26	Приложение: Выписки из вахтенных журналов бпк «Адмирал Юмашев» за 1984 год (Архив Северного флота, Фонд № 1110, опись 25802с, дела №№ 5 - 11).	149
27	Условные обозначения и сокращения	161
28	Литература	164



Кононович А.Н.

На боевой службе в Атлантике. Ангола

Историко-публицистическое издание

Подготовка материалов, художественное оформление, корректура и восстановление фотографий, компьютерный набор, дизайн книги *Кононович А.Н.*

Редактор *Коломнин Сергей Анатольевич*
Корректор *Кононович Елена Владимировна*

АДРЕС СОЮЗА ВЕТЕРАНОВ АНГОЛЫ:
121099, г. Москва, Смоленская площадь, д. 13/21, офис 161
ТЕЛЕФОН: +7 (499) 940-74-63 (в нерабочее время работает автоответчик)
E-MAIL: veteranangola@mail.ru
МЫ В ИНТЕРНЕТЕ: www.veteranangola.ru

Подписано в печать 01.07.2022 г. Формат 60х84/8.
Бумага мелованная 105 г/кв.м. Тираж 1000 экз. Заказ № _____
Отпечатано в типографии АО «ВПК «НПО машиностроения»,
М.О., г. Реутов, ул. Гагарина, 33. Тел.: 8(495) 508-87-22,
E-mail: 5088722@mal.ru

ISBN 978-5-9904563-3-4



