

Дългият до Луанда

72

слисани е осем

Американските екшъни често ни се струват необуздани полети на фантазията. Екстремните сюжети и нечовешките препятствия, през които преминават героите и въпреки всичко

оцеляват и постигат целта, сякаш са нещо абсолютно нереално. Но истинският живот често надхвърля въображението. Именно такава е случката, с която започва съществуването си

полет

Ива Тодорова
снимки Circle и архив

7 наши хеликоптера обикалят
Африка, за да участват в
хуманитарна мисия на ООН

авиокомпанията „Хели ер“. В началото стои един забележителен полет на 7 хеликоптера без точни въздушни карти до далечната столица на Ангола - Луанда, успешно изпълнена задача за Световна-

та продоволствена програма на ООН. Какво е по-особеното на този наистина шеметен полет, разказва Георги Спасов, председател на борда на директорите на „Хели ер“.



Пилотът Васил Вълков (вдясно) и Ангел Димитров - командир на един от хеликоптерите, в Ангола

Историята се случва в кризисен за България период – лятото на далечната 1991 г. Всички си спомняме, че тогава за интернет повечето хора дори и не бяха чували, а мобилните телефони бяха мечта. Малцина имаха пейджъри, а цялата кореспонденция се водеше с писма.

Периодът бил кризисен и за „Хели ер“. Фирмата имала 13 хеликоптера, които стоели на земята без работа. Георги Спасов се подготвял за полета до Малдивските острови, където трябвало да преговаря за полети на

един от хеликоптерите.

Мъжът вече бил на летището с билета за райското кътче в ръка, но далеч не бил спокоен. Предната вечер в офиса на „Хели ер“ бил получен телекс, на който първоначално не обърнали много внимание. „Сигурен бях, че е нещо много специално и изключително значимо. Интуицията ми подсказваше, че е така, но не можех да проумея за какво точно става въпрос. Стоях на летището, а умът ми беше другаде. Почти бях готов да подам паспорта си за чекиране, но усещах, че не съм на правилното място.“

Инстинктът ме накара да се върна в офиса и да разбера какво става“, разказва авиаторът

Така започва едно невероятно приключение, водено от интуиция, смелост и отговорност. Оказало се, че телекът е свързан с търг за участие в мисия на ООН в Ангола. Вместо към Малдивите на другия ден Георги

отлетял за Бугапеща, за среща. Задачата била жизненоважна – глобалната организация имала спешна нужда от 14 хеликоптера за операция в Ангола.

Само два дни след срещата в Бугапеща Спасов подписал договор, че „Хели ер“ ще предостави своите 7 машини... и този път наистина се отправил към Малдивите.

Задачата за Ангола стартирала. Но се появила сериозна трудност. Първоначалното предложение било 4 хеликоптера да се натоварят на самолет Ан-124 и да стигнат до Африка на два курса. За целта опашката на вертолета трябвало да се отдели и след доставката отново да се монтира. Идеята обаче съвсем не допаднала на инженерите от фирмата, които отхвърлили подобен вариант. Наложило се да прибегнат до единственото възможно решение –

хеликоптерите сами да прелетят до Ангола

Всеки, който се интересува от авиация, може да прецени, че това си е чиста авантюра.

Задачата била изключително трудна, а рискът – голям. Никой не бил правил нещо подобно до момента. При авария или повреда само на един от хеликоптерите операцията би се провалила. Но поръчката била огромен шанс в труден момент, който би дал безценен старт на „Хели ер“. При неуспех това щяло да е пагубно за фирмата.

Самите пилоти също осъзнавали важността, а и авантюризма в задаващото се предизвикателство. Никой не знаел какво точно им предстои.

Всеки от екипажите получил за късмет плъшен клоун

” Стоях на летището, а умът ми беше другаде. Усещах, че не съм на правилното място.“



В „Хели ер“ днес палят като талисман един от клоуните от полета до Луанда.

Днешният изпълнителен директор на фирмата - Васил Вълков, който тогава бил на 29 години, още пази на бюрото си куклата за талисман.

На 1 август 1991 г. след еднородна подготовка 7-те хеликоптера отлетели с общо 35 души на бордовете си. Сред тях била и машината, която преди това возела Тодор Живков и отскоро била в хангара на „Хели ер“. Операцията се ръководела от капитан Емил Петрунов, тогава главен пилот на компанията, професионалист с изключителна подготовка и опит. Днес той заема висока позиция в авиационната администрация на ООН.

**Сегемте екипажа
трябвало да прелетят
11 000 км**

и успели да го направят за 28 дни. В онези години комуникационните технологии нямали нищо общо с днешните, особено в далечна Африка. Възникне ли проблем, нямало никаква връзка, която да се използва. Само 2-ма души знаели английски, затова хеликоптерите летели в ято.

10 дни след тръгването от София екипажите заседнали в столицата на Гвинея - Конакри. Причината бил държавният период, който за цели 5 дни буквално откъснал от света екипажите. Те нямали никакъв контакт нито с родината си, нито с „Хели ер“. Липсвали днешните локатори и сателитни навигационни сис-

теми. Хеликоптерите били оборудвани само с един обикновен и един радиоконпас.

Най-трудни били кацанията. Проблемите идвали от намалената видимост и факта, че става дума за сравнително голяма група. Сериозното забавяне имало и финансово измерение – трупали се нови разходи, а взетите пари се топели.

Притеснен от развоя на събитията, Георги Спасов решил сам да отиде на място, за да занесе още пари. Потеглил към Конакри с

**куфарче, пълно
със 120 000 долара
– истинска класика
от екшъните**

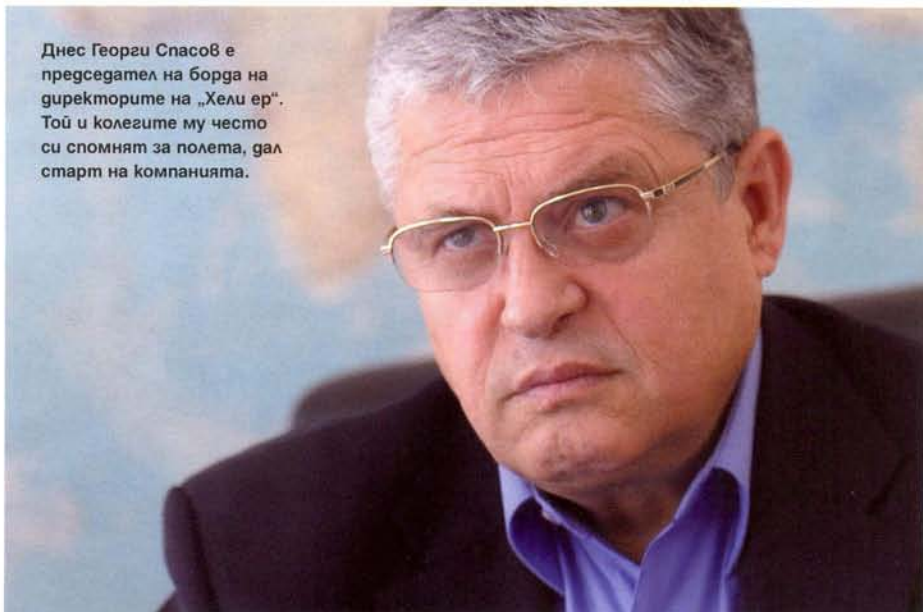
От София кацнал в Амстердам, където трябвало да го чака билет за Мароко. След като слязъл от самолета, Георги посегнал към джоба си, но... не напил очаквания паспорт. Бил паднал в самолета, или пък го откраднали - така и не е ясно и до днес. Две неща били сигурни – че нито може да продължи пътя си, нито да се върне в България, а не успял и да се свърже с посолството ни в холандската столица. Спасов оставил куфара,

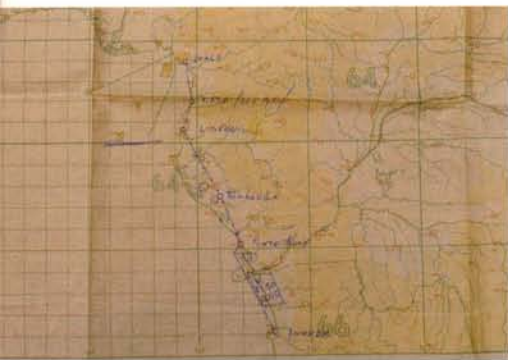
” Посрещнала го
страховита
атмосфера - Валяло
като из ведро, било
тъмно, като
че ли е нощ. “

пълнен с пари, на съхранение и с ключа от касетата в джоба пренощувал на една скамейка.

На сутринта отново премислил ситуацията – издаването на нов паспорт би отнело дни, а всеки миг бил безценен. 35 души го чакали в дебрите на Африка, без да могат да продължат. Запътил се към едно от кафенетата на летището, когато в далечината мярнал опашката на самолет с познатите знаци на БГА „Балкан“. Заслушал се какъв е полетът – оказал се чартър от Бургас за Амстердам. Георги забързал към ръкава на терминала и успял да пресрещне излизания капитан. Обяснил какъв е проблемът и го помолил за наистина сериозна услуга -

Днес Георги Спасов е председател на борда на директорите на „Хели ер“. Той и колегите му често си спомнят за полета, дал старт на компанията.





Една от контурните карти, използвани по време на полета, още се пази в офиса на компанията.

да го приеме на борда без паспорт и билет

З часа по-късно бил на летище Бургас. Задействал бюрократичната машина и най-неочаквано срещнал съдействие от всички, от които било нужно. Необходимо било да се изготви протокол, по който Георги да излети за София без документи. За час труд-

ностите били решени въпреки тежката бюрокрация и Георги каца на летище София. За щастие в онези години работещите в авиацията имали по два паспорта – служебен и личен. Георги бързо взел личния и бил готов да продължи към Африка.

На следващия ден излетял през Лондон за Амстердам, а оттам за Конакри. За първи път стъпвал в Африка, а го обградила страховита атмосфера - вляло като из ведро, било тъмно, като че ли е нощ. Колегите му го посрещнали с вестта, че следващите 10 дни вероятно няма да могат да излетят. Напук на прогнозите обаче още на другата сутрин слънцето за малко пробило облаците, а българските пилоти само това и чакали, за да продължат напред. Всичко вече изглеждало решено и към края си. Уви, не станало точно така.

Два дни по-късно хеликоптерите стигнали Лагос. Още щом се докоснали до пистата обаче,

ги обкръжили въоръжени нигерийски войници

Обвинили ги, че са кацнали незаконно, и всички българи били затворени под въоръжена охрана на летището в Лагос. Прекарали там цели 48 часа, преди местната служба на ООН да разбере за проблема и да ги измъкне.

Отлетели за Камерун, оттам към столицата на Габон - Либървил. Посрещнало ги поредното препятствие – оказало се, че нямат точни карти за оставащия път. Всеки, който познава днешната авиация, може да си представи какво означава да летиш в Африка без ясен маршрут... Но в същото време получили стряскащото съобщение, че ако на следващия ден не са в Луанда, договорот ще бъде прекратен с всички последиствия за тяхна сметка.

Българите успели да намерят 10 контурни карти от метеорологичната служба, с които да

Изпълнителният директор на „Хели ер“ Васил Вълков пред бившия хеликоптер на Тодор Живков, днес собственост на компанията.

” Забелязали пред себе си изсечена в джунглата поляна, обозначена с варели. Вероятно контрабандистко летище... “



„Хеликоптерите били оборудвани само с по един обикновен и един радиокомпас.“

добият бегъл ориентир. Една от тях и днес се пази във фирмата като спомен от гръзкото начинание. Без да му мислят много, пилотите отново се отправили на път. Знаели,

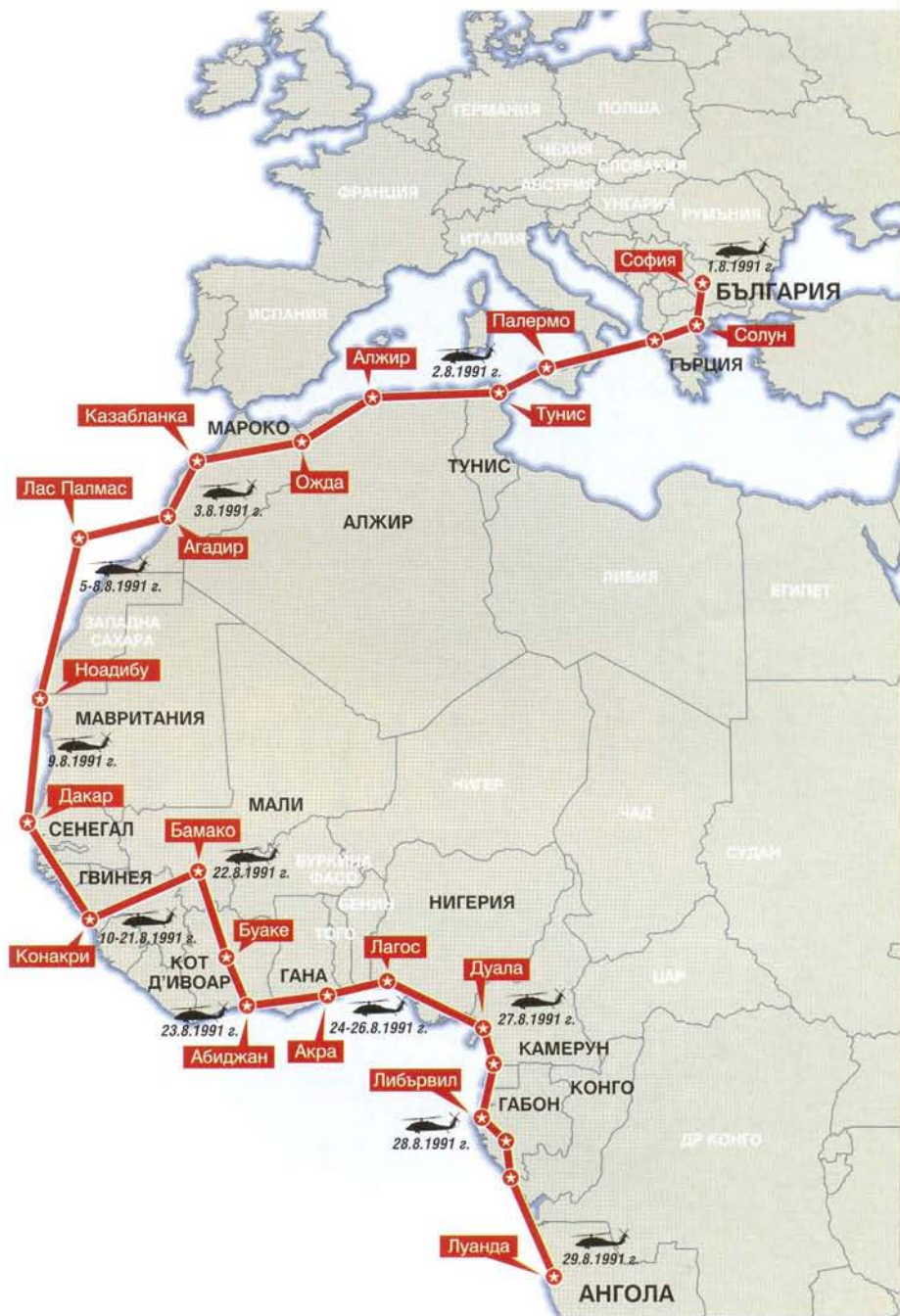
че се нуждаят от сериозен късмет, за да завършат авантюрата

Чувствали се като героя на Жул Верн от „80 дни около света“ Филиас Фог, който бил на път да изгуби облога, че ще завърши навреме пътешествието си само заради часовата разлика.

След първия час от полета времето внезапно се влошило. Навлезли в гъсти облаци, които не им позволявали да продължат. Принудили се да кацнат по най-бързия начин на първото възможно място. Забелязали пред себе си изсечена в джунглата поляна, обозначена с варели. Вероятно контрабандистко летище...

Кацнали благополучно, без да се натъкнат на неприятни гости. Скоро и времето се пооправило, за да излетят отново. Спрели да заредят в Пор Ноар - последната точка преди крайната. Напълнили резервоарите по най-бързия начин и продължили към крайната цел. След няколко часа пред тях се показала Луанда – приключението било към своя край.

С благополучното пристигане, задачата по пребазирането приключила и авиокомпания „Хели ер“ получила истински летищ старт. Лошо време, арест, липса на пари - съгбата не им



спестила нищо, но въпреки това задачата била изпълнена, а фирмата си спечелила блестяща репутация пред ООН. Мисията продължила 20 месеца, след което хеликоптерите и екипажите се завърнали в България.

Георги Спасов кацнал в София, след като бил изминал 40 000 км - колкото е обиколката на земното кълбо.

Именно този полет дал началото на сътрудничеството между световната организация и българската компания, което продължава и до днес. Хеликоптерите на „Хели ер“ са транспортирали храна, медикаменти и хора в най-горещите точки на света – Судан, Кения, Сиера Леоне, Мозамбик, Сомалия, Пакистан, Афганистан...