

REVENIT DIN INFERN

Lumea noastră pleacă de acasă. Pleacă în Europa, Rusia, Canada. Mai puțini însă riscă să muncească în Africa. Continentul "negru" e "terra incognita" cu o realitate deseori mai dură decât ne-o închipuim.

Africa contemporană nu e o bananerie cu animale exotice și negrese semidezbrăcate. Africa contemporană înseamnă război. Să fii acolo înseamnă, efectiv, să-ți pui viața pe muchie de cuțit.

La 28 de ani Eduard Bodeștean a trecut prin situații care altora le-ar fi părut poveste. Am înțut să vorbesc cu el, să cunosc mai multe.

Aveam 22 de ani atunci când am ajuns pentru prima dată în Africa. Motivele erau ordinare - un contract prin care câștigam ceva bani. Am acceptat cu bucurie oferta. Plecam cu avionul nostru, un AN-28 pe care-l deserveam la Chișinău. L-am pregătit timp de două luni și am plecat spre Africa. Știam că mergem în misiune comercială. Habar n-aveam ce se întâmplă acolo. Nimeni nu ne-a informat asupra specificului vieții. Situația din Irak, Iran, Pakistan e mediatizată. O cunoaștem, cel puțin, aproximativ. De Africa nimeni nu știe aproape nimic. Nu știam că Africa Centrală e una din cele mai periculoase regiuni de pe glob. O zonă imensă cuprinsă între Angola, Congo, Sudan



Uganda, Ruanda, Burundi e în permanentă fierbere.

Abia ajunși acolo, am înțeles ce se întâmplă. Sint zone bogate în minereuri, metale prețioase, aur, volfram, diamante. Populația e săracă (20-40 USD salar lunar) și cu un grad de civilizație îngrozitor de primitiv. În această situație există grupuri de interese aflate undeva departe în Europa, Rusia și alte țări, care sint direct

Eduard Bodeștean. Născut în 1979 la Chișinău. A absolvit colegiul de aviație civilă de la Egorievsk (Rusia). Specialist în exploatarea motoarelor și avioanelor. Angajat al unei companii private de aviație.

sint angajate în acțiuni cu totul neașteptate - transport de armament, soldați, minereuri, animale exotice. Costul aproximativ al mărfii transportate e de 1 mln. de dolari per decolare.

Am lucrat în Madagascar, Kenia, Niger, Benin, Gana, Congo, Ruanda etc. Regimurile acestor țări exploatează în special tehnică rusească. Rusia, Ucraina, Moldova și alte țări sovietice sint furnizori fideli de tehnică și specialiști. Africa centrală e în stare de război permanent. Să utilizezi avioane noi, de producție occidentală e peste măsură de scump și ineficient. Mai pui că în zonele respective nu există aerodromuri în deplinul sens al cuvântului. Sint niște piste improvizate, de o calitate oribilă practicate de avioane rusești, în special cele de marca Antonov. Aceste mașini sint ieftine, specialiștii sint ieftini, asigurările sint și ele pe măsură. Pierzind un aviator străin, asigurarea poate ajunge la o jumătate de milion de dolari. Pe cind cu ai noștri cu 10-20 mii ai scăpat. Astfel s-a întimplat cu regretul nostru echipaj din Irak. Vă aduceți aminte de acel caz? E ultima catastrofă în care la Bagdad, la începutul acestui an, au murit cîțiva colegi de ai mei. Avionul era angajat într-un transport dubios de cetățeni turci și a fost doborît de armata americană. Posibil că a fost o eroare. E foarte greu să afli ce a fost totuși la mijloc. Familiile lor s-au ales cu o compensație materială de 15 mii dolari. Atît.

Cum ajungeți la destinație?

Dacă avionul e deja în Africa, echipajul pleacă de aici cum poate. Drumul e foarte lung și adesea - periculos. Făceam cite 4-5 transbordări. Ajunși în țară, pînă la destinație mergeam cu mașina. Acolo, peste tot mișună - gherile, teroriști, partizani, tot genul de bandiți. Dacă e să faci abstracție de ei, în Africa însăși deplasarea cu automobilul e o acțiune periculoasă. Au o manieră

de șofat cu totul deosebită. Nu au nici un fel de simț de securitate. Sint chiar mai periculoși decât șoferii de la Chișinău. Merg cu viteză, se răstoarnă, se traumează, mor. Ce să vă spun...! De-a lungul drumului, la orice pas vezi vestigii de automobile răsturnate cîndva. Așteea din fotografie, cred sint abea porții la drum. La

cointeresate în menținerea unui climat tensionat în zonă. Atît timp cît băștinaii luptă între ei, ceilalți cară cu avioanele bogățiile naturale din aceste țări. Astfel, avioanele



O defecțiune minusculă generează pierderea unui avion întreg din cauza întîrzierii pompierilor.



SUDAN - transportul interurban

orice hop vre-o 6-8 din ei cad de pe acoperiș.

În avionul tău aveai încredere?

AN-28 e avion bun și nepretențios. Decolează și aterizează fără pistă, chiar și pe un drum de țară. Are nevoie doar de vre-o 300 metri. În misiunile noastre ordinare, luîndu-ne zborul, deseori nu cunoșteam locul aterizării. Cite odată eram orientați de jos cam așa: Uite, vezi mașina cea verde în stînga? - Da! Iar pe cea albă în dreapta? Coboară direct între ele. Astfel aterizam. Cu părere de rău în asemenea condiții accidentele aviatice sint frecvente.

Avionul căzut, chiar dacă e avariata ușor, are foarte puține șanse să se mai ridice vre-o dată în aer. De obicei, e dezmembrat și furat de populația locală în ore numărate. Ei ies din păduri, din sate. Aproape toată populația din localitățile

apropiate vine înarmată cu topoare, taie și desfac avionul pe loc. În două-trei zile din avion nu mai rămîne nimic. Au fost cazuri în care avionul căzut, literalmente, a dispărut într-o singură noapte. În Congo alături de noi lucra un echipaj din Vladivostok. Au decedat ambii în catastrofă împreună cu alți 18 pasageri. S-a întimplat la 10 km distanță de o bază militară. Soldații au fost mobilizați pentru protejarea locului căderii. Zona a fost incercuită. A doua zi urma să vină o comisie pentru constatarea faptului. În ziua catastrofei am mers și eu la locul accidentului. Am examinat vestigiile fumegînde. În dimineața zilei următoare avionul a dispărut. A fost desfacut



Avionul nostru în Congo, lîngă frontiera cu Ruanda, în munții Șabunda Ulingu.



SUDAN - L410 - avion de producție cehă. În timpul decolării, din cauza greutatei exagerate și denivelării pistei s-a defectat trenul de aterizare. Avionul, din ferice, rămăsese intact. Echipajul cu un helicotper s-a deplasat la bază pentru a face rost de piesele necesare. Peste două zile, la întoarcere, din avion a rămas doar ceea ce vedeți în fotografie.

și furat pină la ultimul șurub, cu toate că era păzit de armată. Ei manifestă minuni de inventivitate în utilizarea oricărui deșeu, rest sau piesă de schimb ieșită din uz. Metalul e utilizat pentru confecționare de cratițe, linguri, obiecte de uz casnic. Roțile sînt la mare pret. Din cauciuc africanii își confecționează încălțăminte, mai bine zis tălpi pentru șlapi.

Toți banii în Africa se fac din supraincercarea avioanelor. Avioanele cad din cauza

suprasolicității lor.

Africanii nu au simțul măsurii. Pentru ei nu există raționamente de securitate. Încarcă atît cît încap. În cele mai frecvente cazuri avioanele cad la decolare. De obicei avionul e încărcat la limita permisă de instrucțiune. Marfa care depășește norma e negociată și plătită în mod separat echipajului. Desorii aviatorilor nu țin piept ispitei, acceptă tranzacția și mor în accidente.



Plantație de ceai în Ruanda. Se zice că Lipton provine de aici.



Zibu un fel de vită cornută africană

Restaurant în Congo. Mai jos stăpina restaurantului. Mincarea se prepară alături, în roata din spatele ei. E un amestec de carne de țap cu legume exotice. Mincam și eu aici. E greu să găsești ceva mai gătos.

Epava acestui avion căzut doi ani în urmă servește drept "terasă a restaurantului". Vinzatoarele ambulante vin în tabăra aviatorilor pentru a schimba fructele pe kerosen.



Localitatea Uale-Kale din Congo. Aveam emoții mari cînd coboram aici. Condițiile de aterizare erau extrem de periculoase. La aterizare urmăream cu inima la gură cum tăia avionul cu marginea aripii frunzișul copacilor. Ne-am ales doar cu citeva lovituri mai serioase. De fiecare dată curățeam aripile, le

mai îndreptam un pic cu ciocanul, le vopseam. Cu forțe proprii întorceam avionul în direcție opusă folosind niște hamuri improvizate. Ulterior rețezam crengile pentru a nu le atinge în timpul decolării. Pentru fiecare zbor încasam cite 1000 de dolari. Companiei

ii erau convenabile asemenea curse. Dar în acest loc ateriza doar un singur pilot - lura Stepanov. (Îl vedeți în fotografie) Ceilalți refuzau. Șoseaua e circulată. Prima manevră pe care o făceam era un picaj deasupra drumului pentru a speria lumea și animalele ce se aflau pe șosea. După ce

fugeau cu toții în pădure, cu tot cu capre și biciclete, coboram ușor evitînd coliziunea cu crengile copacilor. Înainte de decolare militarii blocau o porțiune de vreo 700 de metri de șosea pentru ca să reușim să decolăm. E un punct din care transportam aur și diamante.



Accident provocat de căldură și supraincercarea navei. La temperaturi ridicate puterea motoarelor scade considerabil. Această navă nu a reușit să se ridice în aer. Trenul de aterizare a fost distrus în timpul căderii de la înălțimea cîtorva metri. În imagine echipajul demontează utilajul rămas intact pentru a-l utiliza ulterior ca piese de schimb.



Sergei Labicov comandantul lui Edic.

De obicei, un avion căzut e dezmembrat și furat de populația locală în ore numărate.



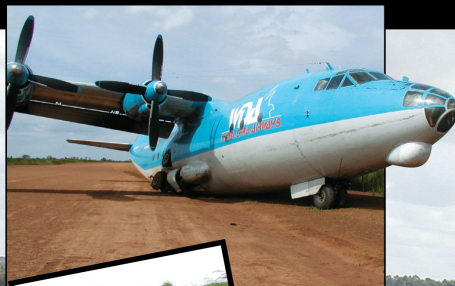
Furtună de nisip la Hartum în Sudan. Fenomen atmosferic neplăcut care se întîmplă în sezonul ploilor. Nisipul microscopic e mînat din deșert. Pe timp de furtună închideam ușile, geamurile, le lipeam cu scotch. Ne protejam cum puteam. La sfîrșit însă ne alegeam cu un strat gros de praf peste tot, în casă, în pat. Mincarea ne scrișnea printre dinți.

Madagascar

Eram în Madagascar. Toate mergeau bine, dar la un moment dat a început revoluția, haos, nevoi. S-a întâmplat, că noi lucram pentru guvernul care a pierdut puterea în urma alegerilor. Specificul local însă prescrie că puterea nu se cedează de bunăvoie ci doar prin vărsare de sânge. Președintele Didier Ratsiraka, de orientare pro-rusă, pe timpuri a fost susținut masiv de sovietici. Țara era condusă de un guvern compus din absolvenți ai universităților din Rusia. Există foarte multă tehnică rusească, specialiști și instructori ruși. Ei, acest preșident a pierdut pozițiile. S-au început atrocitățile care au degenerat într-un conflict armat. Pretendentul la post de președinte, susținut de Africa de Sud și de unele țări din Europa de Vest a învins. În acest moment am fost împuși să efectuăm zboruri deosebit de periculoase transportând armament. Nimeni nu lua în considerație că eram în misiune civilă. Armata trecută de partea pretendentului



Serghei Korolikov din Rusia, coleg cu Eduard, anul trecut a suferit un accident. Avionul său a căzut. Comandantul a ars de viu. Korolikov s-a salvat cu greu, dar din cauza stresului suferit, s-a îmbolnăvit de o boală de nervi abandonând aviația.



Navă prăbușită anul trecut pe una din pistele improvizate din Sudan.



Cadru din filmul
LORD OF WAR

Protagonist Nicolas Cage. Filmările s-au produs în Sudan. La baza din Gankoi (Crimea) a fost angajat un avion Antonov-12 cu un echipaj rus la bord. Subiectul filmului presupunea decolarea avionului dintr-un punct ocupat de insurgenți și imposibilitatea aterizării lui la destinație. În cadru vedem aterizarea forțată a avionului pe o pistă impracticabilă. După finisarea filmărilor, la întoarcere din Africa, avionul a suferit un accident căzând într-o zonă muntoasă din Sudan. Avionul din fotografie nu mai există. La fel, nu mai există nici echipajul lui care a pierit în această catastrofă.

pusese stăpânire pe toată țara și se apropia de baza noastră. Am fost forțați să ne dislocăm pe insula Mauricius. Vroiam să ne retragem cu bine, dar am fost avertizați de grupul lui Ratsiraka că avionul nu va fi alimentat cu combustibil dacă nu vom transporta spre Mauricius membrii guvernului falit. Nu aveam altă ieșire. Sau cădeam pradă armatei și atunci nu aveam nici o șansă să supraviețuim, sau plecam în condițiile impuse. Am acceptat. Armata era la o oră distanță de noi. A fost în iunie 2003. Nu eram vinovați nici noi, nici proprietarul avionului. Lucrând în Madagascar am fost înșiși în eroare. În contract eram vizați drept echipaj de avion comercial. Guvernanții, însă, foloseau aviația civilă pentru transport de armament, soldați, răniți convingându-ne, în același timp, că toate merg bine și că situația e stabilă. La un moment dat am fost telefonați și am fost avertizați - dacă nu decolăm în 15 min. vom fi capturați de forțele armate. Am lăsat totul. N-am reușit nici măcar să ne luăm hainele și lucrurile personale. Noroc că pașapoartele le aveam la noi. Am decolat cu bine, dar în zbor ne-am confruntat cu refuzul autorităților insulei Mauricius de a ne oferi azil și teren de aterizare. Autoritățile au luat poziția Madagascarului care ne-a calificat drept insurgenți, mercenari și teroriști. În final, Mauricius a ridicat elicopterele de luptă care ne-au escortat spre un aerodrom militar. Acolo am fost arestați. La insistențele Madagascarului membrii guvernului au fost repatriați forțați. Mai târziu, din ziare, am aflat că au fost executați, toți pînă la unu. Noul guvern fiind foarte insistent a cerut și extrădarea noastră. Am avut noroc de o misiune diplomatică franceză care a exercitat presiuni asupra președintelui inculei Mauricius. Ni s-a oferit un termen de câteva zile pentru a ne "căra" din țară. Nu aveam combustibil și literalmente - nu puteam pleca. Avionul nostru An-28 e un avion mic. Chiar dacă îl alimentam pînă la refuz, nu ne ajungea combustibil să reușim să ocolim Madagascarul și să ajungem la destinație pe continentul African. Seara am primit permisiunea pentru alimentarea avionului. Am luat 1200 kg la bord. Acest combustibil ne ajungea pentru 4 ore de zbor. Aveam însă o cale lungă de parcurs deasupra

continuare în pagina 3



Andrei Belous, pilot secund al echipajului navei AN-28, pe care își făcea serviciul și Eduard.



▶ Lacul Kivu (vezi harta). Aici, în timpul genocidului din anii 90, a fost masacrată populația Tutsi. În apele lui au fost înecați peste 2 mln. de oameni. Lacul e adânc, de peste doi km și e situat la hotarul dintre Ruanda și R.D.Congo. Cei din Ruanda (tutsi) erau de statură înaltă, cei din Congo (mamai) erau scunzi. Tutsi au fost măcelăriți. Li se tăiau picioarele de la genunchi pentru a fi și ei de statură mică. În zilele noastre, la fiecare pas întâlnești invalizi fără picioare. Acum această zonă trece printr-o perioadă de acalmie relativă. Populația pescuiește, dar peștele îl consumă doar ei. Știind ce s-a întâmplat aici, nu puteam mânca acest pește.



Realități Africane

Tutsi e una din cele trei națiuni ce populează Africa Centrală, în special Ruanda și Burundia. Celelalte două sînt Twa și Hutu. Organizația Internațională "Human Rights Watch" a estimat că 77% din populația Tutsi a fost masacrată în 1994 în genocidul din Ruanda. Tutsi, la momentul actual, sînt la putere în Ruanda.

Bărbații, în general sînt niște leneși și hoți. Pentru ei e o performanță deosebită să jefuească un om alb. De obicei muncesc femeile. Se înhamă și la cară la piață încărcături de pînă la 40 de kg la distanțe de 20 km

Primul Război Congolez 1996-1997 a luat sfîrșit prin răsturnarea prezidentului Mobutu Sésé Seko de către forțele rebele susținute de Uganda și Ruanda. Liderul rebel Laurent-Désiré Kabila s-a autoproclamat prezident și a schimbat denumirea țării din Zair în Republica Democrată Congo. Războiul a generat condiții pentru izbucnirea altui război devastator numit "Cel de-al doilea război Congolez" care a început la 2 august 1998.



Acest piton a fost găsit în Sudan, într-o tabără a Națiunilor Unite. Într-o noapte, el a atacat o santineală care dormita la post. A omorît și a înghițit jertfa în întregime. Părăsind tabără, șarpele a trecut printre firele de tensiune ale gardului de protecție. Instinctiv, s-a prins într-o mișcare de atac, fiind electrocutat mortal.



Poziția în care a fost găsit șarpele în dimineața zilei următoare. E un om în interior !

Cel de-al doilea război Congolez cunoscut drept "Războiul Mondial African" sau "Marele război al Africii" a început în 1998 și s-a terminat oficial în 2003, atunci cînd Guvernul provizoriu de tranziție a preluat puterea în Republica Democrată Congo. Cel mai mare război african în istoria modernă a fost și cel mai sîngeros conflict din timpurile celui de-al doilea război Mondial. El a cuprins opt state africane, 25 de

grupuri armate, în care 8 milioane de oameni și-au pierdut viața. Mulți din ei au murit din cauza bolilor, malnutriției. Milioane au fost izgoniți din casele lor găsind azil în țările vecine. Experții de la "Human Rights Watch" au prezentat un raport în care atestă faptul că mii de femei congoleze au fost supuse sclaviei sexuale, incestului forțat, cazind pradă canibalismului.

Familie congoleză în fața căsușii sale numită de localnici Kunlumba



continuare din pagina 3

oceanului și această cantitate nu era suficientă. Trebuia să inventăm ceva. Am recurs la adaptarea unor recipiente metalice în formă de butoi și a unei pompe pentru a putea pompa în zbor combustibilul din aceste butoaie în aripi. Eram prizonieri și eram mereu păziți de doi militari înarmați. Pe noapte am rămas lângă avion sub pretextul că mai aveam cîte ceva de reparat. Profitînd că santinelele dormeau, în întineric deplin, am pompat manual combustibilul din aripi în butoaiele pregătite în salon. Dimineața am chemat larași mașina de alimentare. Serviciile de securitate au manifestat suspiciune. Documentele indicau faptul că alimentasem deja avionul în seara precedentă. Le-am explicat că în timpul nopții densitatea combustibilului s-a schimbat și am dori să mai turnăm un pic pentru a face plinul. Profitînd de faptul că toate serviciile se află într-o debandadă totală și nu coordonează activitatea între ele, am mai turnat încă 1.200 kg. Seara am decolat spre insulele Comoros. Am muncit ca un rob atunci. Pe tot parcursul zborului pompam kerosenul din butoaie în aripi pentru a menține avionul în aer. Madagascarul l-am trecut noaptea în plină tăcere, la altitudine maximă, pe cît țineau motoarele avionului, pentru a nu fi observați de forțele armate. A fost cea mai grea lună din viața mea. Ne îngrozeam cînd citeam ziarele cu articole în care se cerea extrădarea noastră urgentă. De pe insulele Comoros am plecat cu greu. Am negociat cu niște

generali. Abea l-am convins să nu ne extrădeze în Madagascar. Le-am plătit o mită fabuloasă, am cumpărat cu bani grei kerosen și astfel am reușit să ajungem în Kenia la Nairobi. De acolo aviatorii noștri, în grabă s-au împrăștiat pe la casele lor. Eram mereu expuși pericolului. Peste tot unde apăream, autoritățile deja erau informate că sîntem criminali. Eu riscam mai puțin pentru că sînt inginer de bord. Vinați erau aviatorii. Rămăs fără echipaj, am hotărît să mai rămîn în Africa. Am schimbat avionul și am plecat în Nigeria pentru un alt contract.

În Africa centrală nimeni nu se poate simți în siguranță. Este o muncă periculoasă. O mulțime de avioane au dispărut fără urmă. Decolau și nu se mai întorceau. Băieții noștri au ce povesti. Mulți din ei au fost forțați cu pistolul la timplă să transporte marfă dubioasă în zone cuprinse de conflicte sîngeroase. Au fost cazuri că au fost și împușcați. Un cunoscut de al meu de la Vologda din Rusia a fost indus în eroare de militari. I s-a comandat să aterizeze într-o localitate din Congo aflată în conflict armat care trecea mereu din mină în mină. Aterizînd, avionul său a fost atacat de gherile. A reușit să intre în avion, să pornească un motor și să-și ia vînt pe pistă. Decolînd a trecut printr-un val de gloanțe. A fost rănit în plămîni. A ieșit din cabină și a murit în salon. Pilotul doi a reușit doar cu un motor, cu trenul

de aterizare defectat și fără sistem hidraulic să ajungă la destinație sîlvinduse. De atunci nu mai zboară.

Citi colegi de ai tai, de aici din Moldova au trecut prin acest calvar?

Din ingineri au fost vre-o 12-15. Dar aviatorii sînt mai mulți. Sînt foarte solicitați acolo pentru că sînt specialiști buni. Dar tot mai puțini din ei acceptă

An-28. Avionul colegilor noștri în sezonul ploilor se împotmolese. Sudan.



propunerea. Avioanele sînt vechi, zonele tot mai periculoase.

Exploatai avioanele la sol sau zburai cu echipajul? Zburam mereu cu ei. În Africa toate sînt imprevizibile. Nu știam unde vom fi a doua zi, unde vom dormi noaptea. E război. Avionul decola din punctul respectiv iar cînd se întorcea înapoi zona deja era ocupată de străini. Ai noștri erau cei pentru care lucram, ceilalți erau



Avionul echipajului moldovenesc, AN-28, în timpul decolării de pe o pistă improvizată din Sudan

străini. Doi ani de zile avionul a fost casa mea. Prin telefon satelit ni se indica unde plecăm, ce facem, unde vom dormi etc. Aviatorii din țările baltice lucrau pentru cealaltă parte. Ei erau angajați pentru misiuni militare, în special pentru bombardamente. Cistigau bine. Pentru fiecare zbor încasau 5-10 mii de dolari pe care îi împărțeau între ei. Din avioanele lor An-32 ei bombardau pozițiile noastre. Aveam o înțelegere cu ei. Cu o oră înainte de atac ne comunicau prin radio să plecăm din zonă, să evacum tehnica mobilă și avioanele pentru că într-o oră aerodromul urma să fie supus bombardamentului. Discuțiile le purtam în limba rusă pentru ca să nu înțeleagă africanii. Dacă ne suspectau de colaboraționism aveam toate șansele să fim împușcați. La ora fixată plecăm din zonă și ne protejăm. Aproape nimeni din ai noștri nu a suferit în timpul bombardamentelor cu excepția unui comandant de

navă care nu era la curent cu avertismentul respectiv. Era pe aripa avionului verificînd ceva. La un moment dat, zăbind avionul lituanienilor, a sărit jos de la înălțime și și-a fracturat ambele picioare. A rămas în viață dar...

Odată locuiam într-o vilă pe malul Lacului Kivu (o vedeți în fotografie). Aici am suferit cîteva zile de groază. Localitatea a fost atacată. Am fost avertizați să ne ascundem, să facem rezerve de alimente și apă. Insurgenții sînt foarte agresivi. Mai ales dacă le cade în mină vre-un european, nu are șanse să scape viu. Ei consideră că populația albă poartă vina pentru sărăcia și mizeria lor. Am stat două zile ascuns într-o cadă de fontă în baie atît timp cît vijieau gloanțele. Stăteam și mă gîndeam-ce caut eu

aici? Acasă, în Moldova e atît de bine. Aveam din cînd în cînd noroc de faptul că eram apărați de forțele pacificatoare ONU.

Acum ai terminat-o cu aventurile?

Am oferte suficiente, dar dorință să mă întorc acolo nu prea am. Vreau să muncesc acasă. La Chișinău specialiștii au început să fie stimați. M-am căsătorit vreau o viață liniștită.



Intervi realizat de Sandu Osadenco

Fotografii realizate de aviatorii moldoveni în timpul serviciilor lor în Africa

Sezonul ploilor în SUDAN