

Енрике Криадо - „Неща, които не се побират в куфар“

Кацане на летище Нджили

Полетът ми до Киншаса не протече съвсем гладко, своего рода аванс за онова, което ми предстоеше. Направихме междинно кацане в Париж, на летището, наричано от нас, чужденците, „Шарл дьо Гол“, а от французите – Роаси, и оттам излетяхме за Киншаса. Голямата част от пасажерите бяха конгоански имигранти, живеещи в Европа, които отиваха да прекарат отпуска си в родината. В подобни ситуации е обичайно за конгоанците да се издокарат с най-хубавите си дрехи, които – ведно с многобройните подаръци – да покажат на близки, приятели и познати, че им е провървяло в чужбина. Тъй че изобилстваха широкополите сламени шапки, дамските и мъжките бижута, високите токове и вечерните костюми. Още не е произведен салонният багажник на самолет, способен да побере ръчния багаж и покупките от duty free, които могат да носят със себе си конгоанците. Както щеше да ми каже един приятел, с когото се запознах месеци по-късно, „като гледаш камарата багаж на конгоанеца, няма да речеш, че пътува, а че се пренася“.

Качихме се на самолета с три часа закъснение, и то от гейт, съседен на обявения часове преди това, поради което хората, редили се цялото това време на опашка, видяха в последния момент, че висенето им е било на вятъра и че всичко живо ги прережда. Настана такава блъсканица, че се наложи да дойдат дузина жандармеристи, да застанат пред гишетото за отвеждане към самолета и да се опитат да въведат що-годе някакъв ред. Щом се качихме, чухме викове, разнасящи се от последните редове в самолета, където бяха седнали трима нелегални имигранти, които, под охрана от други жандармеристи, френските емиграционни служби експулсираха в родината им. Съществува градска легенда, според която, ако вдигнат достатъчно шум, командирът можело да реши да откаже да лети, позовавайки се на отсъствието на изискуемите условия за сигурност, тъй че пронизителните крясъци са последният отчаян „патрон“ да не бъдат върнати в Конго. Не знам дали в някой случай това е имало ефект, но при този полет виковете секнаха, когато вече прелитахме над снежните върхове на Алпите и стюардесите сервираха кафето. Командирът на полета продължи невъзмутимо пътя си, но, уви, не към Киншаса, а към Бразавил, столицата на другото Конго. Направи непредвидено междинно кацане, за да вземе петдесет пасажери, оставени на земята предния ден поради техническа неизправност. Краен резултат – пет часа закъснение.

До мене пътуваше млад мулат, от баща конгоанец и майка французойка. Разказа ми, че току-що е завършил следването си и че се радва на възможността да посети за първи път родината на този клон от семейството си. От самото начало ясно даде да се разбере, че „Франция е моята страна, а Конго – страната на баща ми“. Отдаваше предпочитание на комфорта и сигурността, които му предоставяше френската му половина пред екзотичността и романтизма, с които свързваше Африка. Закъснението и неудобствата на полета като че ли по-малко го дразнеха от факта, че това се случва с *Air France* – преживяваше го като някакъв вид предателство, като загуба на национален престиж. Щом стана очевидно, че командирът няма да обърне назад и престана да се чува ропотът на клетите репатрирани, един от пътниците пое инициативата да събере помощи за тях от останалите. Изненада ме щедростта, която показаха конгоанските пасажери – много по-голяма от тази на неколцината европейци, дали по нещо главно под давлением на погледите на седящите от същата редица. Беше първият от многото случаи, в които можах да се уверя колко широко скроени са мнозинството конгоанци в отношението им към парите. Имат ли ги – дават, харчат, поделят си ги. За тях е много

по-естествено, отколкото за един европейец, с по-индивидуалистична култура, както да дават, така и да поискат. Един и същ човек е способен да раздаде голяма сума пари и в края на месеца да поиска от друг, защото вече не са му останали.

Когато бе сервирана храната, станах свидетел на „среща между култури“, която, ако не беше бързата и ефикасна намеса на една от стюардесите, можеше да свърши зле. Рамо до рамо пътуваха млад китаец и пълна добре нагласена конгоанка на средна възраст. Минути след като им бе донесен подносът с храната, младият азиатец издаде носово-гърлен звук и плесна тлъста хрчка на пътеката на самолета. Конгоанската госпожа, потресена, му се скара на френски, но единственият отговор, който получи от китаеца, бе глуповата усмивка. Минути по-късно нещата се повториха и тук търпението на конгоанската дама се изчерпа, разкрещя се на лингала, при което неколцина африканци се струпаха около младия азиатец и го обсипаха с ругатни. Една стюардеса се спусна да го измъкне от мястото му и да го настави другаде, като се извини на госпожата, успокои защитниците ѝ и полуизтри усмивката на китайския пасажер с остра забележка на английски.

Имах възможността да потвърдя точния социологически анализ, който Патрик Бесон прави на тези полети в *Mais le fleuve tuera l'homme blanc*. С голяма доза обобщение и малко преувеличаване бизнес класата е заета от дебели африканци и слаби бели, а туристическата класа – от слаби африканци и пълни бели. Въпрос на хранителни навици в зависимост от дохода и мястото, откъдето идваха.

Конгоанците са, общо взето, много религиозни. По време на полета мнозина четяха и подчертаваха Библията. Когато кацнахме, както в Бразавил, така и в Киншаса, се разнесе едно хорово алелуя, последвано от бурни овации към пилота, когото пет минути преди това доста от тях проклинаха заради закъснението и непредвиденото междинно кацане. Най-комичното е, че всичко това се случи и двата пъти, когато, все още в полет, се отвори колесникът и неговото изтракване много хора взеха за съприкосновението с пистата на тънещото в пълен мрак летище Нджили.

Летището Нджили, както казва Хавиер Реверте, е едно от най-зловещите места, които човек може да си представи. Мръсотия, горещина и плътен облак корупция. Бъка от гишета, които ти искат отново и отново все същите документи – неоправдани спънки, позволяващи на някой „уреждач на проблеми“ да си изкарва хляба с оферта как да прескочиш някое ненужно изискване.

При един случай в посолството се обади изтерзан испански пасажер, когото, едва кацнал в Нджили, полицията обвиняваше, че е наемник, със слабичкия аргумент, че носел в багажа си камуфлажни панталони, които по онова време бяха на мода и можеха да се закупят навсякъде. Потърпевшият се бе сетил да звънне в посолството едва когато вече бе свършил доларите в джоба си в опити да купи снизхождението на полицаите. Всеки, който видеше този господин на средна възраст и с не особено атлетична стойка, можеше да предположи, че по-вероятно си изкарва хляба като консултант, отколкото като наемник.

Вземането на багажите е нещо по дантевски страшно. Ако от един самолет излизат, да речем, триста куфара, има петстотин души, които ги чакат, хора, които най-вероятно никога през живота си не са се качвали на самолет, но които се препитават, като вземат куфарите на другите за няколко франка. И тъй като всичко това е толкова хаотично, бавно и отвратително, накрая отстъпваш и – противно на всяка логика на предпазливия пътник – даваш разписката си на някакъв абсолютно непознат, който не знае дори какъв цвят е багажът ти. Така че трябва да провери всичките стикери на всички куфари, подобно на петстотин свои колеги, и да сравни кода им с този на разписката. Процедурата, както човек може да си представи, далеч не е бърза и подредена. На онзи, който направи опит да заобиколи тази система и да вземе собствения си куфар, ще му

бъде попречено, няма да бъде допуснат да се доближи до багажната лента, поради което няма дори да успее да го зърне от разстояние през рояка от посредници, популярно наричани в Киншаса *protocole*. Това е основата на системата – да се направи трудно и неприятно нещо, което би могло да е проста стъпка, за да се видиш принуден да прибегнеш до услугите на някого, с което и системата пребъдва.

Веднъж преодолени имиграционните формалности, митниците, здравния контрол (с имунизационния паспорт за жълтата треска) и багажите, си готов за пътя до Киншаса – един час по шосе, лъкатушещо из кварталите Нджили, Матете, Лемба, Каламу и Касавубу. Строителните работи, които се опитват да превърнат тези приблизително двайсет и пет километра в многолентов и в двете посоки скоростен път, бяха започнали, когато пристигнах в Киншаса, и продължаваха, когато я напуснах три години по-късно. Все същата си беше и картината, която ми се бе запечатала в паметта при това първо пътуване от летището до центъра на града: стотиците осветени със свещи сергии край пътя, на които се продаваше всичко.

През трите години, които прекарах в Киншаса, многобройни бяха случаите, в които ми се наложи да отида до летището. В основни линии и въпреки афишите, които ведно с портрета на президента Кабила възвестяваха винаги непосредствено предстоящото построяване на нов терминал от стомана и стъкло, летището все така предлагаше същата гледка, услуги и удобства или липсата им. Трябва да призная, че наистина в последно време намаля броят на хората, на които бе разрешен достъпът за вземане на багажа, поради което човек вече можеше да се осмели да прибере собствения си куфар. Сигурността на полетите е много тревожна тема в Конго. В страна с континентални размери и почти без наземни комуникации летищата, навигационните системи и конгоанските авиокомпаниии също не предлагат кой знае колко обнадеждаваща алтернатива дори за най-закаления пасажер. Извън вече споменатото летище, което маршал Мобуту бе наредил да построят в Гбадолите, родното му село в екваториалната джунгла, чиято писта бе пригодена за кацане на конкорд, конгоанските летища представляват, общо взето, писта от червеникава земя, без светомаркировка, чиято контролна кула се свързва със самолетите по радиото. Само три – в Киншаса, Кисангани и Лубумбаши, са със статут на международни летища. Те са и единствените, които познавам, в които контролът на багажите се извършва от самите компании чрез метадетекторна рамка и отваряне на куфарите вече на самата писта, защото не се доверяват на извършеното преди това в летищната сграда. Поради липса на истински контрол за сигурност на няколко пъти ми се случи да бъда инспектиран от усмихнат служител, който направи хвалебствени коментари за това колко добре са ми подредени дрехите.

Авиоекспертите твърдят, че параметрите за сигурност са изчислени с толкова широк допуск, че ако нещо излезе от строя, дори и в този случай има възможности за лавиране и избягване на трагична развръзка. Но когато на един самолет се качи по-голям товар от предписания, пистата е по-къса от регламентираното, пилотът няма необходимият опит, машината не е прегледана, комуникациите и сигнализацията не функционират и тропическите бури с дъжд и вятър са често явление, драмата е почти гарантирана. Новините за въздушни инциденти са толкова обичайни в Конго, колкото и транспортните злополуки в други страни. Въпреки всичко сметнах, че катастрофата, претърпяна в Бандунду на 25 август 2010 от самолет на авиокомпанията *Filair*, не бе възможно да се дължи на причината, която всички сочеха на улицата. Макар да го публикува с три месеца закъснение – на 19 октомври – френският, общо взето, сериозен и добре информиран седмичник *Jeune Afrique* направи репортаж, който потвърждаваше като причина за катастрофата същата причина, за която се носеха слухове на улицата и която ми бе трудно да приема – апаратът паднал, пикирайки право надолу, когато

голяма част от пасажерите се струпали в предния край на пътническия салон, за да избягат от крокодила, който един от пътуващите бил внесъл тайно в спортен сак и който успял да се измъкне от него посред полета. Просто да не повярваш. В друг случай можах да проверя относителния, да го наречем, контрол на въздушното пространство, упражняван от летищната кула на Нджили. Докато чаках служебния самолет, с който щеше да пристигне представител на испанските власти и който закъсняваше с няколко минути, отидох да попитам за него един конгоански служител по протокола. Той на свой ред отиде да се информира и когато се върна, ми каза с успокоителен тон: „В контролната кула ми потвърждават, че ще кацне след дваайсет минути“. Едва завърши изречението си и пред очите ни кацна фалконът, който чакахме.