

Magyar lobogó alatt Afrikában

Nagy szakmai érdeklődéssel fogadtam folyóiratuk II. évfolyamának 3. számát, amely Afrika vízproblémáival foglalkozott. Az újság hasábjait olvasva fogalmazódott meg bennem,

hogy egyfajta útleírásként számoljak be az olvasóknak egy küldetésről, amelynek részesei

a Magyar Honvédség 37. II. Rákóczi Ferenc

Műszaki Zászlóalj, Víz tisztító Századának

katonái voltak, helyszíne pedig Afrika, egy a magyarok számára eddig alig ismert szigetcsop-

ortja: a Zöld-foki-szigetek (Cabo Verde).

Írta: Jagadics Péter







2006. nyarán a Magyar Honvédség NATO szövetségi szerepvállalásának eleget téve közel másfél hónapos időtartamra egy 38 fős alegységet vezényelt az afrikai kontinens partjaitól mintegy 600 km-re nyugatra elhelyezkedő, 17 szigetet magában foglaló Zöld-foki Köztársaság területére. A Vízisztító szakasz feladata egy, a NATO által megszervezett multinacionális hadgyakorlaton, a „STEADFAST JAGUAR 2006”-on történő részvétel, illetve valós biztosítási feladat végrehajtása volt. A gyakorlat keretein belül az alegység részt vett egy hadijáték-

ban, illetve a csapatok igényeihez mérten közel napi 100 m³ ivóvizet állított elő az óceán sós vizéből.

A Zöld-foki szigetcsoport számomra korábban csak földrajzi atlaszokból, hajós útleírásokból volt ismerős: egykoron portugál gyarmat volt, az 1800-as években a hajók, később pedig, az 1900-as évek elején a repülőgépek számára is kulcsfontosságú pihenő- és utántöltő helyként szerepelt az akkori hajósok, pilóták térképein. Napjainkban a szigetek már inkább turisztikai célpontként szolgálnak. A köztársaság számomra nagyfokú érdeklődés tárgyát csak azután képpezte, amikor katonai berkekben

nyilvánvalóvá vált, hogy a Magyar Honvédségben újjáélesztett katonai vízisztító szakma komolyabb megmérettetés elé néz. Legnagyobb szerencsémre éppen ebben a ciklusban voltam parancsnoka a NATO gyorsreagálású erőbe (NRF; NATO Response Force) felajánlott magyar vízisztító szakosznak, így a Magyar Honvédség révén, egy katonai feladat kapcsán lehetőségem nyílt az ország testközelből történő megismerésére.

Első utamra 2006. április végén került sor, akkor a gyakorlat előkészítése kapcsán egy vízisztító századbeli kollégámmal helyszíni terepszemlén vettünk részt. Azzal



a céllal mértük fel a terepet, hogy megismerjük a gyakorlat lebonyolításának helyszíneit, illetve előkészítsük a 2006. május végén kiérkező technikai eszközök, illetve személyi állomány munkavégzésével, ellátásával kapcsolatos tényezőket. A három naposra tervezett út alatt a magyar katonáknak a jövőben munkájuk helyszínéül szolgáló Sao Vicente szigetén hajtottunk végre vízlelőhely felderítést, melynek során a szigetet bejárva kijelöltük a víztisztító gépek, illetve a szakasz elhelyezésére alkalmas területeket.

A teljes utazás alatt a polgári közlekedés nyújtotta lehetősége-

ket vettük igénybe, amely során Budapestről Lisszabonon keresztül jutottunk el a Zöld-foki-szigetek – Amílcar Cabral forradalmi vezérről elnevezett – nemzetközi repülőtérének otthont adó SAL szigetére, helyi idő szerint éjjel fél kettőkor, hiszen a szigetekre Európából akkoriban csak az éjszakai órákban érkezett repülőgép. Érkezésünkkor, a repülőgépből kiszállva azonnal érezhettük az óceáni szigetek sajátos klímáját, sós, párárs, meleg levegőjét.

Az utazás – ahogyan az lenni szokott – természetesen nem volt zökkenőmentes: az ország látogatásához vízum szükséges, amelyet

Magyarországon lehetetlen volt beszerezni, így e nélkül érkeztünk. A határon, az éjszaka kellős közepén, hosszú várakozás után, és a katonai menetokmányok hatására megkaptuk a vízumot.

A várakozásainkkal ellentétben meglepődve tapasztaltam, hogy a helyi közlekedés a körülményekhez, és az ország általános fejlettségéhez képest jónak mondható. Az utazó taxival – nem kimondottan drágán – szinte akárhová eljuthat a szigeteken. Az úthálózat többnyire jól kiépített aszfaltos út, de az eldugottabb helyekre is szilárd burkolatú macskaköves utak vezetnek. A nagyobb szigetekre kis

charter gépek közlekednek, nagyjából 30 eurós áron hozzák-viszik a helyi, illetve a külföldi utasokat. Így jutottunk át mi is SAL-ról Sao Vicente szigetére. A szigeten egy helyi közlekedési igényeket kiszolgáló repülőtér, egy tengerjáró hajók fogadására alkalmas kikötő, és egy nagyobbacska város, Mindelo fekszik. Az első utazásom alkalmával ebben a városban egy, a városról elnevezett hotelben szálltunk meg, amelyet európai mércével mérve is elfogadhatónak találtunk, az árak pedig a megfizethető kategóriába tartoztak.

A helyi lakosok barátságosak, segítőkészek. Az utcákon kisebb-nagyobb boltok, és árusok várják a vásárlókat, a helyi piacon pedig szinte minden beszerezhető. Hamisítatlan élményt azonban a halpiac nyújt, ahol szinte az összes tengeri gyümölcsrel, a szárított haltól egészen az élő polipig mindennel találkozhat, aki ott jár. Az utcák kulturáltak, a klímához és a lehetőségekhez mérten a közterek parkosítottak, gondozottak. A város összességében barátságos képpel fogadja az ide utazókat.

Mindelóban és a Sao Vicenten töltött pár napot követően a munka elvégzésével kapcsolatos információk, és személyes kapcsolatok birtokában utaztunk vissza Magyarországra, hogy aztán egy teljesen más aspektusban térjünk vissza a szigetre.

Mint azt már említettem, a NATO keretein belül működik egy többnemzetű gyorsreagálású erő, amely a világ bármely pontján válságócok vagy természeti katasztrófák helyszínein katonai, valamint humanitárius feladatok végrehajtására hivatott: ahogy ez történt az NRF 5. váltásakor a pakisztáni földrengés sújtotta területeken is. Az NRF koncepciója a 7. váltás idejére forrta ki magát, így kerülhetett sor egy nagyszabású hadgyakorlat lebonyolítására, ami az európai kontinensről mintegy

5000 km távolságra zajlott.

A gyakorlat apropóját a stratégiai szállítás lebonyolítása, valamint a több mint 2000 fős szárazföldi erő logisztikai ellátásának megvalósíthatósága adta. A szigetekre tervezett magas létszám ivóvízzel, valamint technikai vízzel történő ellátására ugyanis a helyi források nem adtak lehetőséget, hiszen Sao Vicente szigetén a helyi lakosság igényeit kielégítő ivóvizet előállító egyetlen üzem működött, kapacitásbeli tartalékok nélkül, amely lepárlásos technológiával állított elő édesvizet. A városban egyébként a modernebb épületek kivételével a lakosság számára közutakon keresztül érhető el az ivóvíz, amely helyett a palackozott víz fogyasztása javasolt. Erre a szegényes infrastruktúrára nem lehetett katonai alakulatok ellátását rátelepíteni. Ekkor került a képbe a Magyar Honvédség: a négy víztisztító szakaszból egy foglalt állást, és víztisztító vízellátó pontot telepített a hadgyakorlat kiszolgálásához.

A feladat végrehajtásához 2006. május 26-án érkeztek meg a technikai eszközök: számos gépkocsi, és két nagyteljesítményű tábori víztisztító berendezés a hozzá tartozó ivóvíz-csomagoló berendezéssel együtt. Az eszközöket tengeri szállítás során kísérő, illetve katonai repülőgéppel érkezett előkészítő részleg fogadta a célállomáson, majd szállította át a kijelölt gyülekezési körletbe. A szakasz állománya csak 3 nappal később érkezett meg.

A teljes személyi állomány érkezését követően végrehajtottuk a technikai eszközök átcsoportosítását a kijelölt települési helyre, illetve megkezdődött a felkészülés a feladatok végrehajtására. Ennek során megteremtettük a víztisztító pont őrzésvédelmi feltételeit, kialakítottuk a technikai eszközök végleges helyét, valamint az állomány szálláshelyét. A kikerkezést követő két-három napban a víz-

tisztító berendezések beüzemelésével, valamint erődítési munkálatok végrehajtásával nyerte el a magyar tábor a végleges formáját.

A gyakorlat időtartama alatt a Sao Vicente sziget északi csücskében Baia das Gatasban üzemelő víztisztító pont több mint 3200 m³ vizet állított elő a két víztisztító berendezéssel. Az eszközök, amellyel a feladatokat végrehajtottuk szabványos 20 lábas konténerben elhelyezkedő kétlépcsős szűrési (ultraszűrés és fordított ozmózis) eljárást alkalmazó beépített dízelmotoros aggregátorral ellátott tábori víztisztító állomások, amelyek egyedi (ADROWPU-E2-ZW230-RODP) honvédségi megrendelésre készültek, így ezt





a típust a világon csak a Magyar Honvédség használja. A sós tengervízen kívül a technikai eszköz alkalmas édes, brack (édes és sós víz keveréke), illetve ABV (atom-, biológiai-, és vegyi-) által szennyezett vízből emberi fogyasztásra alkalmas ivóvíz előállítására.

Kezdetben mind a technikai eszközeinket, mind pedig a személyi állományt megviselte a klíma. A sós, párák levegő keveredett az óceán felől érkező erős széllel, és a napi hőmérséklet gyakran meghaladta a 40-45 Celsius fokot is. A sziget, ahol dolgoztunk, nem igazán tükrözte a Zöld-foki nevet. Zöld növényzettel csak a szélvédett, öntözött területeken, illetve a Monte Verde hegycsúcs párás fel-

hőibe rejtőző részein találkoztunk, ahol teraszos műveléssel nevelték a konyhakerti növényeket.

A gyakorlat időtartama alatt parancsnokként sok hivatalos programon vettem részt, amely során a sziget közel 90%-át volt lehetőségem bejárni és megismerni. Sao Vicentére alapvetően vörös, vulkáni homokos és köves, sivatagos táj jellemző. Az óceán partvonalára elég változatos, a vulkáni sziklás, illetve aranylós vagy épp koromfekete homokos partszakaszok váltogatják egymást. A belső területeken a Monte Verdétől szemlélve a szigetet a sugárirányban elterülő völgyek és hirtelen magasodó hegygerincek uralják a látómezőt. A völgyek szinte mindegyi-

kében utak húzódnak a várostól, Mindelótól a kisebb óceán partján elterülő halászfalvak irányába.

A Baia das Gatasban eltöltött közel másfél hónapban egyáltalán teljesen szokatlan, a maga egyszerűségében is gyönyörű környezetben nyílt lehetősége dolgozni a Vízisztító Század katonáinak, s ott tartózkodásunk során ízelítőt kaptunk az óceáni klíma sajátosságaiából is. A kemény, napi 24 órás munkát kárpótolta az öbölből elének táruló csodálatos kilátás, amelyet a vulkanikus hegyek és az aranylós homokos tengerpartok tarkítottak, az óceán hullámainak zenei aláfestésével. A katonáimmal itt töltött időszak alatt egy felejthetetlen élmény birtokosává lettem.