

Ádeni munka

1976-ban kerültem Bujákra az 5. sz Honvéd Üdülőbe. Az első szilveszteren egy asztalnál ültünk Seregi József ezredessel (a MN HIF H. volt akkor), aki mellékesen megkérdezte tőlem: lenne-e kedvem pár hónapra kimenni dolgozni, egy délvidéki országba. Gondolkodás nélkül igennel válaszoltam.

A dolgot szinte el is felejtettem, de április környékén kaptam egy üzenetet, hogy jelentkeznek Seregi ezredesnél az irodájában. Semmit sem sejtve érkeztem, nem tudtam miről lesz szó. Ilyenkor természetesen az embernek sok minden megfordul a fejében.

Ekkor kaptam meg a kérdést, hogy egy trópusi országba kellene menni dolgozni, egy védett híradó központ építésében részt venni. A pontos hely még itt sem hangzott el, csak az, hogy kb. fél évről lenne szó. Tartva a szavam, itt is vállaltam a munkát.

Pár hónap csönd után felgyorsultak az események: Egy csoportos eligazításon derült ki, hogy Ádenbe (akkor Dél-Jemen fővárosa) kell menni egy védett híradó központ építésében részt venni. A feladatot a Főhírközpont kapta, ezen belül Helvei Ferenc alezredes, a pk. technikai helyettese volt a fő felelős. A tervezéstől a legyártatáson keresztül az anyagok csomagolása, odaszállítása, beépítése, beüzemelése, a felhasználók betanítása is a feladatok közé tartozott. Az objektumot magyar katonák építették, az akkor még meglévő építő alakulatok sorállományú katonáival (akik erre az időre civilek lettek).

A védett objektum akkor épült a városban lévő Honvédelmi Minisztérium mellett a hegy oldalába vájt bunkerben. Még itthon meg kellett tervezni a belső híradást (telefonhálózat), ennek összekapcsolását a külvilággal, a csapatokkal, parancsnokságokkal, minisztériumokkal, stb. Egy 200 mellékállomásos BHG telefonközpont került az objektumba, egy URH rádió hálózat (BRG) a mobil híradás biztosítására a szükséges átjátszó állomásokkal. Egy rádió-relé állomás a csapatok felé, antennákkal a védett téren kívül. Egy géptávíró központ, és hálózat a csapatokkal történő híradás részére. Ehhez az RFT-nek le kellett gyártania az arab klaviatúrás gépeket is! Az adóházban egy R-102 rövidhullámú rádióadó lett telepítve a nagytávolságú rövidhullámú rádió összeköttetések érdekében. Az új berendezések trópusi kivitelben készültek, az R-102 pedig teljes felújításon esett át.

Ezeknek az eszközöknek a beépítéséhez, beüzemeléséhez, és legalább egy évig tartó működtetéséhez való anyagok készletezése is a feladat része volt. A szerszámoktól a szigetelő szalagon át az antenna árbóc felállításához szükséges segédberendezésekig mindenre gondolni kellett, mert a helyszíni beszerzés nem volt opció. A készletezésben, az anyagok beszerzésében, csomagolásában, helyszínre juttatásában óriási munkát végzett Horváth Béla kpa. aki ennek a felelőse volt a csapatban. A konténerek szállítását a MAHART Duna-tengerjáró hajói végezték.

Jó kis csapat végezte a tervezést. Utólag elmondható, hogy nagyon alaposan. Nem emlékszem arra, hogy valamiben hiányt szenvedtünk volna. Inkább az volt a jellemző, hogy az építők is hozzánk jöttek, ha valami hiányzott nekik.

Az anyagok beszerzése, csomagolása, szállításra előkészítése rengeteg időt, energiát igényelt a napi munka elvégzése mellett. Én ősszel csatlakoztam a csapathoz, amikor berendeltek a hozzánk érkezett jemeniek kiképzésére. Négyen érkeztek hozzánk, akikkel meg kellett ismertetni a hozzájuk tervezett eszközök kezelését, javítását. Nem volt egyszerű, mert kettős tolmácsolással történt: magyar-orosz-arab, illetve fordítva. Négyük közül ketten jól beszéltek oroszul, mert ott tanultak, így Ők fordítottak a másik két társuknak arabra. Nálunk Nagy János volt a tolmács. A kiképzést a Főhírközpont szakembereivel oldottuk meg, de például a BRG rádióinak, vagy a BHG telefonközpontjának megismerése érdekében, a gyárakban is voltunk.

1978 május 2-án indultunk a Moszkva – Ogyessza – Kairó - Áden útvonalon. Moszkvába Malév géppel, onnan pedig orosz géppel mentünk tovább. A kairói leszállás után a meglepetés akkor ért bennünket, amikor fegyveresek vették körbe a gépünket, és a feltöltés idejére sem engedtek leszállni bennünket a gépről. Éppen akkor történt, hogy az addig felhőtlen egyiptomi - szovjet kapcsolatok hirtelen rosszra fordultak. A gépet még feltöltötték, de utánunk évekig le sem engedtek szállni szovjet gépeket. Az ádeni érkezéskor 30 fok feletti meleg, és szinte 100 % páratartalom fogadott. Kora reggel volt.

A fogadásunkra a kívül lévő építő csapat, és a nálunk kiképzett katonák jöttek. Viszonylag gyors vámvizsgálat után irány a körlet. Mint utólag kiderült, ez is a reptér része, csak a katonai rész. Az angolok építették és lakták annak idején. A földszinten mi, magyarok (a híradó, és az építő csoport), az emeleten az orosz tanácsadók laktak. A szobák a szabadba nyíltak (a tornácra), két szoba között egy fürdő-WC volt. Egy szobában négyen voltunk, magyar vaságyakon elhelyezve. Az ágyakat később azzal tettük kényelmesebbé, hogy az anyagaink kicsomagolásakor felszabaduló láda deszkából a matrac alá csináltunk egy betétet, így már nem egy vályúban feküdtünk. Ezt az ágybetétet később a kórházban dolgozó magyar orvos-ápoló csapatnak is meg kellett csinálnunk. Az étkezésünket a folyosó végén lévő konyhából, helyi személyzet biztosította. Az első reggelinél még azt hittük, hogy köménymagos kenyeret kaptunk, de aztán kiderült, hogy amit mi köménymagnak hittünk, az lisztbogár. Eleinte még piszkáltuk, válogattuk, de aztán megszoktuk. A szobákban ablakklíma biztosította az elviselhető hőmérsékletet, amit a helyiek tanácsára kb. 27 fokra állítottunk.

A déli és északi országrész között rendszeres volt a konfliktus. Amikor arrafelé volt dolgunk, azt a helyiek nagyon alaposan, jó előre szervezték meg. Egy alkalommal kintlétünk alatt a városban is kitört egy puccs, ami azt jelentette, hogy kb. egy hétig ki sem mozdulhattunk a szállásunkról. Hallottuk a lövéseket, láttuk a felszálló vadászpilótákat, és bizakodtunk, hogy baj nélkül megússzuk. Szerencsénk volt, de utána egy darabig nem mehettünk a szokott strandunkra, mert ott is harcok voltak. Eltelt legalább egy hónap, mire rendeződtek a dolgok, és olyan szabadon mozoghattunk, mint előtte.

A munkát azzal kezdtük, hogy a megérkezett konténereinket kezdtük kicsomagolni, megkeresni a dolgokat, raktárat kialakítani. Nem volt egyszerű, de mint kiderült, volt időnk bőven. Az építők már akkor is úgy működtek, mint manapság: csúszott a határidő (magyar katonák építették, a sorkatonák civilként jöttek, de katonaiidejüket töltötték.). Az előzőleg eltervezett munkákat átcsoportosítottuk. Azt csináltuk, amit lehetett.

Nem akarok, és nem is tudok sorban mindenre visszaemlékezni, időrendbe tenni, inkább csak eseményeket emelnék ki.

Az URH rádió háló tervezése itthon, térkép alapján történt. A frekvencia a 80 MHz-es sávban volt, erre gyártott a BRG mindent. Gépkocsiba, és fixen is telepítettünk állomásokat, és átjátszókat. A város a hegyek közti völgyekben épült több városrész, amelyek kanyargós utakkal kapcsolódnak egymáshoz. Az egyik legnehezebb feladat az volt, amikor a Belügyminisztérium 4 emeletes épületére egy 24 méteres antenna árbócot kellett telepíteni. Ott kellett acél gerendákból egy tartó keretet csinálni, mert az ismeretlen tetőt nem mertük az antennával terhelni. Az átjátszókat, és a fix állomások telepítése után egyesével megkaptuk a miniszteri autókat is beépítésre. Ezeket persze ki is kellett menet közben próbálni. Így aztán ekkor vezettem életemben először luxus Mercedest, és Range Róvert. Ami jó volt: sokkal jobban működött a rádió rendszer, mint ahogy terveztük. A rendszert gyorsan megszerették, és használták is. Abban az időben még nem volt mobiltelefon. A következő rendszer a géptáviró és a rádió relé hálózat volt. Ezek kiépítése elég sok utazással járt. Ezeket a rendszereket is

használták. Az állomásokat mi telepítettük a végpontokon, laktanyákban a vezetékekezéstől a próbaüzemig mindent csináltunk.

Az R-102 adót, és a kiszolgáló részt a meglévő, angolok által épített adóház területén egy faházba telepítettük. Itt volt tulajdonképpen a bázisunk, a „műhely” és a raktár is. Az adóhoz HTV gyártású szélessávú antennát telepítettünk. Ezt egy alkalommal ki is próbáltuk a következőképpen:

A később szükséges anyagokat is a Mahart egyik Duna-tengerjáró hajója hozta. A helyiekkel sikerült elintézni, hogy néhányan a kapitány meghívására felmehessünk a hajóra. Ehhez a kikötő parancsnokság engedélye kellett, mert a hajóra lépés már az ország elhagyását jelentette. A hajón beszélgettünk, többek között frissen sült házi kenyeret ettünk, amit akkor sütött a szakács. Beszélgetés közben a rádiós tiszt megemlítette, hogy nem tudnak összeköttetést csinálni az otthoniakkal, mert gyenge a rádióadó, nem megfelelő a kimenő teljesítmény. Felajánlottam, hogy szívesen megnézem. A hajó eredetileg svéd gyártmány volt, használtan került a Maharthoz. Kiderült, hogy az adó viszont már lengyel gyártmány. Átvizsgálva kiderült, hogy a végfokozatban lévő 4 db. végső közül csak egy működött érintkezési hiba miatt (az anód sapka nem érintkezett a párhuzamosan kapcsolt 4-ből 3 csónél). A hibát elhárítva csak röviden próbálhattuk a kikötői rádiótilalom miatt, de megbeszéltük, hogy ha a nyílt tengerre érnek, kipróbáljuk. A Vörös tengeren hajóztak a megbeszélt időben, amikor rádióztunk, és akkor már újságolták, hogy Budapesttel is beszéltek. Ezzel a mi R-102 rádiónk is átesett a kipróbáláson.

A kis műhelyünkben sok apróságot megjavítottunk a helyieknek. Egy alkalommal Mohamed mesélte, hogy japán táskarádióját a szervizben nem tudják megjavítani. Mondtam, hogy olyan nincs, hogy ne lehessen megjavítani, rossz emberhez vitte. Hozza be, és én megjavítom. Kétkedett, de behozta, és kiderült, hogy egy középfrekvenciás transzformátor hiányzik belőle. Mivel azt beszerezni lehetetlen volt, így átalakítottam a rádiót egy kissé, és megszólalt. Attól kezdve soha nem kérdőjelezte meg, amit mondtunk neki. P. Szabó Béla volt, aki sok mindent javított. Sok mindent tanított meg a helyi katonáknak, olyasmit, amit nem lehet könyvből megtanulni.

A napi munka része volt az utazás. Szállás-munkahely, többnyire platós Toyotán. Volt GAZ 69, Toyota kisbusz, és ha szállítani kellett, akkor GAZ 66 teherautó is. Többnyire sofőrrel együtt kaptuk az autót, de sokszor vezettünk mi is. Volt, hogy a strandon odajött hozzám a sofőr, és letette a kulcsot élem. Kiderült, hogy nem akar bejönni velünk a szállásunkra, és rám bízta a nagy buszt, hogy vigyem haza a csapatot. Az itthon kiváltott nemzetközi jogosítványt ott a rendőrségen láttamoztatni kellett, csak úgy volt érvényes. (Mai napig is őrzöm a repülőjeggyel együtt.)

Rádióamatőrként szívesen vettem részt az antenna árbócok, és antennák telepítésében. Az árbócon kevesen dolgoztunk, mert ott nem lévén semmi árnyék elég fárasztó volt a napon dolgozni, illetve sokan nem bírták a magasságot. Mindent kötéllel húztunk fel, és a szerszámokat is kikötöttük magunkhoz, nehogy leessenek. Többnyire, ha felment az ember, akkor csak a munka végeztével jött le, mert nem akartunk többször mászni feleslegesen.

Mivel az építkezés határidejének csúszása miatt kiderült, hogy nem leszünk kész határidőre, így a karácsony-szilveszter megünneplését külön megszerveztük. Elhatároztuk a „közvélemény kutatás” alapján, hogy halászlét, és birkapörköltet készítünk. Balogh Pistának, és nekem volt ebben gyakorlatunk, ezért elvállaltuk a főzést. A birkával nem volt gond, mert az majdnem olyan, mint itthon (bár a hús teljesen faggyú mentes), de tengeri halból még nem csináltunk magyaros halászlét. Sikerült mindkettő, elfogyott minden. Erre a vacsorára meghívtuk a

„Czinege Lajos vezérezredes” honvéd kórház magyar orvosait, ápolóit is, akik féléves váltásban dolgoztak ott.

Amikor az építőktől már dolgozhattunk az objektumban, besűrűsödtek a napjaink. Mindenki csinálta, amit lehetett: belső telefonhálózat kiépítése, központ beüzemelése, üzempróbák. Végül is elkészültünk mindennel, minden rendszer kipróbálva átadásra került a felhasználóknak. A személyzet, kezelők, javítók kiképzése a telepítéssel párhuzamosan folyamatos volt.

Az átadási ünnepségen a csapatból néhányan kitüntetést kaptunk a „Becsületrend” arany, vagy ezüst fokozatát, amit a „Jemeni Népi Gyűlés Elnöki Tanácsa” adományozott, és itthon külön viselési engedély alapján hordhattuk.

Aztán elkezdtünk készülni haza. Nehéz volt a repülőre helyet foglalni, és nehezen telt minden nap. Orosz géppel jöttünk Moszkváig, és onnan Malévvel. Március vége volt, Moszkvában még nagyon hideg volt. Pesten is hűvös volt, de hamar visszaállt a szervezetünk.

Nem volt egyszerű munka, de én magam büszke vagyok rá, hogy részt vehettem benne. Sokat dolgoztunk, én sokat tanultam, és sok jó szakembert ismertem meg. A Helvei Feri által összeállított csapat nagyon hatékony volt, sokrétű emberekkel, akik a munkában kreatívak tudtak lenni. Nem jelentett gondot, ha a helyszínen kellett valamit megoldani. Eleinte, mivel én kívülről jöttem a csapatba, velem szemben is volt egy kis bizalmatlanság, de aztán ahogy megismertek, elmúlt.

A csapat, akikkel együtt dolgoztunk Ádenben főleg a Főhírközpontra épült, de voltunk néhányan „külsősök” is.

Ahogy később kiderült, jó munkát végeztünk, mint a később fenntartásra kiküldöttek elmondták, nagyon kevés hibával találkoztak. Jó csapat volt, és nekem sok új barátot adott ez a munka.

Rigó István nyá. alez.

Képek a feladatról (szerző gyűjtése):



A csapat



Úton a munkába



Munkatársak



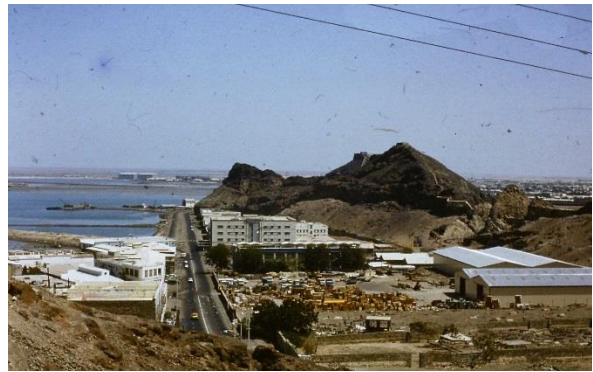
Kiránduláson



Pihenő időben



Szilveszter fehér asztal mellett



Látkép

A szerkesztőbizottság szívesen jelentetne meg a honlapon vagy a Puskás Híradóban hasonló írásokat! Részletek a https://puskashirbaje.hu/pdf/Felhivas_a_tagsaghoz_2019new.pdf linken található!