دریادار

خاطرات خدمتی دریادار غلامرضا خادم بیغَم

نویسنده: دریادار غلامرضا خادم بیغَم

سرشناسه	: خادم بیغم، غلامرضا، ۱۳۳۸-
عنوان و نام پدیدآور	: دریادار: خاطرات خدمتی دریادار غلامرضا خادم‌بیغم/نویسنده غلامرضا خادم‌بیغم؛ ویراستاری ادبی الهه آموزگار؛ [برای] هیئت معارف جنگ شهید سپهبد علی صیادشیرازی.
مشخصات نشر	: تهران: ایران سبز، ۱۴۰۴.
مشخصات ظاهری	: ۲۴۰ ص.: مصور؛ ۱۴/۵×۲۱/۵ س‌م.
شابک	: ۹۷۸-۶۲۲-۴۸۷۲-۰۹-۸
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
عنوان دیگر	: خاطرات خدمتی دریادار غلامرضا خادم‌بیغم.
موضوع	: خادم بیغم، غلامرضا، ۱۳۳۸-
موضوع	: ناخدایان و ناخدایی -- ایران -- خاطرات Pilots and pilotage -- Iran -- Diaries جنگ ایران و عراق، ۱۳۵۹-۱۳۶۷ -- خاطرات Iran-Iraq War, 1980-1988 -- Personal narratives
شناسه افزوده	: ایران. ارتش. هیئت معارف جنگ شهید سپهبد علی صیاد شیرازی
رده بندی کنگره	: DSR۱۶۲۹
رده بندی دیویی	: ۹۵۵/۰۸۴۳۰۹۲
شماره کتابشناسی ملی	: ۱۰۱۷۲۴۱۳
اطلاعات رکورد کتابشناسی	: فیپا

دریادار "خاطرات خدمتی دریادار غلامرضا خادم بیغَم "

آماده‌سازی، نشر: سرتیپ۲ ستاد نجاتعلی صادقی‌گویا

مصاحبه و پیاده‌سازی مطالب: مدیریت تاریخ شفاهی هیئت معارف جنگ

بازبینی، ارزیابی و ممیزی توسط گروه بام هیئت معارف جنگ «شهید سپهبد علی صیادشیرازی»

ویراستاری ادبی: الهه آموزگار

صفحه‌آرایی: حامد خدمتی

طرح جلد: مهندس مهدی محمودآبادی

نوبت / سال چاپ: اول/۱۴۰۴

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۴۸۷۲-۰۹-۸

ناشر: انتشارات ایران سبز

شمارگان: ۵۰۰

قیمت: ۱۸۰۰۰۰ تومان

مرکز پخش: تلفن ۲۲۴۸۸۷۵۶

حق چاپ برای هیئت معارف جنگ «**شهید سپهبد علی صیادشیرازی**» محفوظ است.

www. Maarefjang.ir

"از همه نگارندگان حوادث جنگ و همه کسانی که توان انجام وظیفه در این مهم را دارند، درخواست می‌کنم از ثبت و ضبط جزئیات این دوران غفلت نکنند و این گنجینه تمام‌نشدنی را برای آیندگان به ودیعه بگذارند. "

"جنگ تحمیلی شکوه و عظمت ایمان و اسلام را در جهان پهناور منتشر نمود. "

امام خمینی (ره)

***

"می‌خواهم بگویم که این جنگ یک گنج است. آیا ما خواهیم توانست از این گنج استفاده کنیم؟ آن هشت سال جنگ، بایستی تاریخ ما را تغذیه کند. "

" این هشت سال (دوران دفاع مقدس)، مظهری از برترین صفاتی است که یک جامعه می‌تواند به آنها ببالد و از جوانان خودش انتظار داشته باشد، یعنی دفاع مقدس مظهر حماسه است، مظهر معنویت و دینداری است، مظهر آرمان‌خواهی، مظهر ایثار و از خودگذشتگی است، مظهر ایستادگی، پایداری و مقاومت است، مظهر تدبیر و حکمت است، روایت آن جهاد نیز مقدس و جهاد است."

"یک رزمنده تا زمانی که خاطراتش را ثبت نکرده، هنوز چیزهایی به تاریخ و آینده و آرمانش بدهکار است. "

مقام معظم رهبری حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (مدظله‌العالی)

فهرست

مقدمه ۱

فصل اول: کودکی و آموزش ۳
دوران کودکی و نوجوانی ۴
ورود به نیروی دریایی ارتش و آموزش مقدماتی و زبان خارجی ۸
اعزام به آکادمی سلطنتی نیروی دریایی انگلستان ۹
آموزش‌های دریایی (کروز دریایی) ۱۹
آموزشهای زمینی کالج سلطنتی نیروی دریایی انگلستان ۲۱
پیروزی انقلاب اسلامی ایران و تأثیر آن بر ادامه تحصیل دانشجویان... ۲۶
بازگشت به کشور معرفی خود به منطقه یکم دریایی ۲۹

فصل دوم: شروع خدمت و جنگ تحمیلی ۳۱
منطقه یکم دریایی ۳۲
ارتباط با سازمان بنادر و دریانوردی ۳۴
تجهیزات نیروی دریایی در شروع جنگ تحمیلی ۳۶
تهدیدی به نام حزب بعث عراق ۳۸
نقش هوا دریا و تکاوران دریایی در جنگ ۴۰
عملیات مروارید ۴۱
کنترل تنگه هرمز و تردد کشتی‌های حامل تجهیزات مقصد عراق ۴۳
اسکورت کاروان کشتی‌های تجاری و نفتکش در خلیج فارس ۴۴
همکاری نیروی هوایی در عملیات‌ها ۵۰
حضور ناوهای کشورهای فرامنطقه ای در خلیج فارس ۵۲
ورود ارتش آمریکا به جنگ تحمیلی ۵۴
ورود به ناوشکن جمهوری اسلامی ایران سام ۵۹

نوآوری و ابتکار در عملیات‌ها ۶۱
ناوهای هواپیمابر آمریکایی و ناوشکن روسی ۶۴
خدمت در ناو جمهوری اسلامی چارَک ۶۵
مأموریت در ناو طاهری ۷۰
ناو نفربر و پشتیبانی سیریک ۷۲

فصل سوم: ادامه خدمت بعد از دوران دفاع مقدس ۷۷
خدمت در ناو خارک و کسب آمادگی برای سفر به روسیه ۷۸
انتقال به ناو کنگان ۸۰
انتقال به ناو آب خاکی لارک ۸۸
انتقال به ناوشکن جمهوری اسلامی سبلان ۹۲
خدمت در ناو لجستیکی خارک ۹۷
انتقال به پایگاه دریایی خرمشهر ۱۰۴
مأموریت پایگاه دریایی خرمشهر ۱۱۷
بازگشت به منطقه یکم دریایی بندرعباس و انتصاب در سِمَت ... ۱۱۹
فرماندهی منطقه یکم دریایی بندرعباس ۱۲۵
تشکیل فرماندهی پهپاد در نیروی دریایی ۱۳۱
تعمیرات یگان‌های شناور و آماده سازی آنها ۱۳۴
ارتقاء کارخانجات نداجا به قطب ساخت شناورهای سطحی و زیرسطحی ۱۳۶
زیرسطحی‌ها ۱۴۰
شهادت دریادار فریبرز فاضل ۱۴۳

فصل چهارم: شروع خدمت در ستاد نداجا ۱۵۱
ابلاغ انتصاب به جانشینی فرماندهی نیروی دریایی ارتش ۱۵۲
دیدار با فرماندهی معظم کل قوا و اعطای درجه دریاداری ۱۵۴
طرح ولایت ۱۵۷

مقابله با دزدان دریایی ۱۵۹
منطقه دوم دریایی ولایت (جاسک) ۱۶۴
منطقه سوم نیروی دریایی کنارک ۱۷۰
پایگاه هوادریای منطقه سوم ۱۷۱
نیروی دریایی راهبردی ۱۷۲
طرح بهداشتی امام رضا(ع) ۱۷۷

فصل پنجم: نیروی دریایی و روابط بین الملل ۱۷۹
نیروی دریایی و روابط بین‌الملل ۱۸۰
حوزه دریای مازندران (خزر) ۱۸۲
مأموریت سن پیترزبورگ ۱۸۴
مأموریت به پیونگ یانگ کره شمالی ۱۸۶
مراسم شصتمین سالگرد بنیان نیروی دریایی سریلانکا ۱۹۵
انتقال به قرارگاه مرکزی خاتم الأنبیا(ص) ستاد کل نیروهای مسلح ۱۹۸

تصاویر ۲۰۳

نمایه ۲۱۳

مقدمه

دریا یکی از لشکریان پرقدرت پروردگار عالمیان است که در حیطه اراده مطلق اوست. در میان طوفان‌های هولناک و امواج خروشان دریاها، که هیچ دادرسی و پناهی نیست، تنها راه نجات و امید رسیدن به ساحل، توکل به ذات مقدس خداوند بی‌همتاست. انسان‌های پاک با نگاه به دریا، عظمت پروردگار را در میان آب‌های خروشان بر عرشه کشتی خودی می‌بینند، که چگونه متصل به ریسمان اویند و با خود اینگونه زمزمه می‌کنند که:

ای ناخدای عاشقان، ما را به درگاهت بخوان
برما نظر کن لحظه‌ای، ای‌خالق کون و مکان

در هیچ مقطع تاریخی، صبر و مقاومت به گونه‌ای که در طول ۸ سال دفاع مقدس به وسیله ملت قهرمان ایران به نمایش گذاشته شد، تجلی ننموده است. ملتی که تنها و بدون داشتن پشتیبانی جز خدا، در مقابل دشمن که تمام قدرت‌های برتر تسلیحاتی دنیا، نظیر آمریکا و شوروی سابق و فرانسه به پشتیبانی از او برخواسته بودند و دلارهای نفتی عربستان سعودی و کویت و امارات نیازهای اقتصادی و مالیَش را تأمین می‌کردند، این‌چنین قهرمانانه ۸ سال صبر و مقاومت و پایداری نمود و روحیه‌اش از هم نپاشید که تن به تسلیم و صلح دهد و با رهبری داهیانه و مواضع سازش‌ناپذیر و استراتژی صبر و مقاومت رهبر فقید انقلاب اسلامی، بالأخره ملت قهرمان ایران در ناباوری جهانیان، ظفر را در آغوش کشید و با تحلیل و تضعیف دشمن، شکست ذلیلانه را به او تحمیل نمود و جمهوری اسلامی ایران از این تجاوز و توطئه استکبار سرافراز و پیروز بیرون آمد.

برای من افتخاری بود که از ابتدا تا انتهای دوران خدمت و دوران دفاع مقدس در دریا حضور داشته و نقش کوچکی در کسب این پیروزی بزرگ داشته باشم. مطالبی که در ادامه به آن پرداخته شده است، شرح مختصری است از معرفی خودم و نحوه پیوستن به ارتش و نیروی دریایی که مصادف شد با پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی و اتفاقاتی که در دوران دفاع مقدس و پس از آن در حد نگاه و حوزه مسئولیتم رخ داده است. به‌طور قطع، این کتاب گویای اقدامات دلیرمردان از خودگذشته‌ای که تا آخرین قطره خونشان مقاومت کردند و هنوز پیکر پاکشان مثل شهید همتی، شهید خرم‌آبادی، شهید کاظم نظافت، شهید قهرمانی، شهید فرزین آقاجعفری، شهید قلعه گلاب و. . . در قعر خلیج فارس آرمیده است، نمی‌باشد و آنچنان که باید حق مطلب را ادا ننموده و نخواهد توانست خاطرات گسترده سپیدجامگان نیروی دریایی را در خود جا دهد، اما با بضاعت کم خود تلاش کردم تا در این خاطرات، سهم اندکی در بازگو کردن تلاش همرزمانم در این دوران داشته باشم.

در اینجا لازم است از تمامی کسانی که در تهیه این کتاب اینجانب را همراهی کردند، بالأخص از اهتمام امیر سرتیپ دکتر اسداله حیدری و گروه بازبینی، ارزیابی و ممیزی (گروه بام) هیئت معارف جنگ شامل: سرتیپ۲ دکتر ابوالقاسم کیا، سرتیپ۲ ستاد حسن فردپور، سرتیپ۲ ستاد محمود ضمیری و سرهنگ محمدصادق آهنگران، تشکر و قدردانی نمایم.

دریادار دکتر غلامرضا خادم بیغم

فصل اول:کودکی و آموزش

دوران کودکی و نوجوانی

در اردیبهشت سال ۱۳۳۸ در آبادان به دنیا آمدم. به همراه دو خواهر (یکی از من بزرگتر بود) و برادر کوچکتر از خود در شهر آبادان زندگی می‌کردیم.

پدرم درجه‌دار نیروی دریایی بود و در سال ۱۳۶۴ با ۳۷ سال خدمت بازنشسته شد. یعنی چند سال آخر خدمتش را در دوران دفاع مقدس به عنوان سرملوان ناوشکن جمهوری اسلامی البرز سپری نمود. ایشان در طول خدمت با همین عنوان در ناوهای نقدی و بایندر و ناو ببر سابق و ناوچه مین‌جمع‌کن کرکس و مدتی در یگان خدمات بندری در پایگاه دریایی خرمشهر خدمت نمود.

در عملیات بازپس‌گیری جزیره فارسی و بیرون راندن عرب‌های سعودی از آن جزیره، ضمن انجام وظایف خود، به عنوان مترجم زبان عربی همراه با گروه مذاکره‌کننده پیش‌رو حضور داشت. همچنین، در طول این مدت همراه با ناوهای بایندر، نقدی و البرز، از بیش از ۲۰ بندر خارجی بازدید و دوبار با عبور از کانال پاناما، عرض اقیانوس‌های آرام و اطلس را طی نمود و در سال‌های آخر خدمت این توفیق را پیدا کرد تا به سفر حج تمتع مکه مشرّف شود. با شروع جنگ تحمیلی، علیرغم اینکه سال‌ها از زمان تعهد خدمتی ۳۰ ساله‌ای که

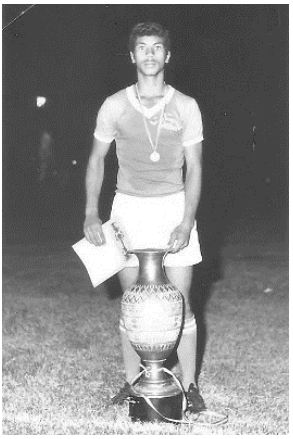
داشت گذشته بود، به خاطر عشق به وطن و احساس مسئولیت و درک از اینکه نیروی دریایی برای عبور از این شرایط نیاز به افراد با تجربه دارد، در خدمت ابقاء و در سخت ترین شرایط جنگ حضور داشت و در عملیات‌های شمال خلیج فارس و بخصوص پدافند از جزیره راهبردی خارک شرکت نمود و در این مدت، افراد زیادی را برای جایگزینی خود آموزش داد و بارها مورد تشویق سلسله مراتب فرماندهی و شخصیت‌های بازدید کننده، از جمله مقام معظم رهبری که در آن زمان در سمت رئیس جمهور از منطقه و ناوشکن‌های زال و سام بازدید نمودند، قرار گرفت.

در سال ۱۳۶۴، در یکی از مأموریت‌های پدافند از جزایر و سکوهای نفتی، بعد از پهلوگیری به اسکله در بندرعباس، دچار آنفاکتوس مغزی می‌شود. پس از یک سال طول درمان، به افتخار بازنشستگی نائل گردید و پس از ۴ سال و نقل مکان به اصفهان در سال ۱۳۷۸ در سن ۷۳ سالگی در بیمارستان آیت‌الله کاشانی اصفهان به دیار ابدی پیوست.

من دوران کودکی خود را در شهر آبادان و در محله‌ای نزدیک به مجموعه ورزشی که امروزه به مجموعه ورزشی تختی معروف است، گذراندم. ۵ ساله بودم که به منازل سازمانی نیروی دریایی به نام کوهدشت نقل مکان کردیم و دوران دبستان را در آنجا به اتمام رساندم. در آن زمان نیروی دریایی با سرعت در حال شکل‌گیری به ساختار جدید خود بعد از واقعه سال ۱۳۲۰ بود، که توسط ناوهای انگلیسی به طور ناجوانمردانه در کنار اسکله، در حالی که ایرانی‌ها در حال استقبال از آنها بودند، نابود گردید! سرعت پیشرفت نیروی دریایی به گونه‌ای بود که در مدت ۶ سال تحصیل من در دبستان، ۶ فروند ناو از کشورهای مختلف خریداری نمود و پدرم در بیشتر

این سال‌ها در مأموریت‌های خارج از کشور برای آموزش و آوردن آنها و شرکت در رزمایش‌های دریایی در خارج و یا داخل کشور سپری نمود و در آن مدت، بار زندگی و تربیت فرزندان به عهده مادرم بود. البته این وضعیت تا سال‌های بعد، که تحصیلات من و خواهر بزرگترم در دوران دبیرستان به پایان رسید و هردوی ما برای ادامه تحصیل به تهران رفتیم، ادامه داشت.

ولی قبل از آن در سال ۱۳۵۱ به اقتضای شغلی پدرم، با الحاق ناوهای جدید دیگر به نام زال و سام (ناوشکن‌های الوند و البرز فعلی) به بندرعباس نقل مکان نمودیم.



در آن زمان علاقه زیادی به ورزش فوتبال داشتم. در سال ۵۶، به مسابقات کشوری در سطح جوانان راه پیدا نمودم و برای تیم ملی جوانان انتخاب شدم. حدود یک ماه و نیم در اردوی تیم ملی جوانان در داودیه تهران تمرین کردم، ولی در مراحل انتخابی، شاید چون بچه شهرستانی و از بندرعباس بودم و یا به هر دلیل دیگری انتخاب نشدم؛ هر چند که پیشنهاد شد در تهران بمانم و عضو باشگاه بانک ملی شوم، ولی به بندرعباس برگشتم.

دنبال کار خوب بودم و از آنجایی که ارتش و ارتشی‌ها را خوب می‌شناختم و به نیروی دریایی هم بیشتر از هر کاری علاقه داشتم و با ناوها و اسکله‌های نیروی دریایی یک آشنایی اولیه داشتم، بلافاصله به تهران برگشتم و مراحل استخدامی و گزینش در نیروی دریایی را طی نمودم و از

آنجایی که پدرم در نیروی دریایی خدمت می‌کرد و معمولاً فرزندان کارکنان نیروی دریایی در اولویت قرار می‌گرفتند، مراحل استخدامی را که شامل آزمایش و معاینات پزشکی، مصاحبه و امتحانات علمی بود، ظرف یک هفته به پایان رساندم. حدود ۲۰ نفر برای رسته ناوبری و فرماندهی قبول شدیم و در اسفندماه همان سال (اواخر سال ۵۶) به استخدام نیروی دریایی درآمدیم و با هم وارد مرکز آموزشی زبان شدیم.

در مرکز آموزشی زبان، تعداد دانشجویان زیاد بود. شاید ۱۴۰ تا ۱۶۰ نفر در حال یادگیری زبان خارجی بودند. چون در آن زمان افسران نیروی دریایی بلااستثناء به خارج و به دانشکده‌های مختلف در انگلستان، فرانسه، ایتالیا، آلمان، آمریکا و تعداد اندکی هم به ترکیه اعزام می‌شدند. در مؤسسه زبان، کلاس‌ها به صورت گروهی انجام می‌شد و بعد از مدتی، یک سری مصاحبه برگزار و گروه‌ها را برای کشورهای مختلف مشخص می‌کردند.

از آنجایی که افراد اعزام به خارج محدود بودند، بعد از مدتی برای مشخص شدن تعداد نفرات اعزامی به هر کشور، مجدداً آزمون و مصاحبه برگزار می‌شد من هم بعد از ۵ ـ ۴ ماه خواندن چندین کتاب به زبان آمریکایی، مجدداً برای گزینش به مصاحبه رفتم.

مصاحبه برای انتخاب افراد برای دانشکده سلطنتی نیروی دریایی در انگلستان بود و الحمدلله بنده در آن مصاحبه پذیرفته شدم. بعد از آن، می‌بایستی دوره‌های خاصی را ادامه می‌دادیم. دیگر از کتاب‌های آمریکایی که می‌خواندم خبری نبود. دو کتاب جدید داشتیم، که حول محور مکالمه آموزش می‌داد. چند ماه اینها را خواندیم و چون حدود ۳۰ نفر در دو کلاس بودیم، بین ما یک رقابتی به وجود آمد. باز مصاحبه و امتحان، بیشتر

مصاحبه مدنظر بود و از بین ۳۰ نفر تنها ۱۰ نفر نیاز بود که در آن ترم خاص وارد دانشگاه انگلستان شوند، که به لطف خدا من هم جزو آن ۱۰ نفر بودم.

ورود به نیروی دریایی ارتش و آموزش مقدماتی و زبان خارجی

این دوران از زمان ورود به مرکز آموزش زبان و پوشیدن لباس خدمت تا زمان گرفتن سردوشی ادامه داشت و مدت زمان آن برای هر گروه متفاوت بود و بین ۸ تا ۱۰ ماه و گاهی ۱۵ ماه طول می‌کشید و بعد، سردوشی میزدیم و پس از طی کردن مراحلی، به کشورهای مختلف اعزام می‌شدیم و تازه می‌شدیم "سال تهیه" آن دانشکده. بعد از گذراندن دو ترم و با گرفتن سردوشی، سال یک می‌شدیم. در مدت زمانی که در تهران زبان می‌خواندیم، در دوران سال تهیه‌ای در محوطه پارکینگ همان ساختمان، "صف جمع" کار می‌کردیم. بعضی مواقع ما را به پادگان کوهک می‌بردند و در آنجا نیز تمرین صف جمع انجام می‌دادیم. در مرکز زبان، سالن غذاخوری هم داشتیم. طبقه بالای آن کلاس‌های زبان و یک طبقه هم خوابگاه‌ها بود. اکثر مربیان، خارجی بودند ولی فارسی هم خوب صحبت می‌کردند.

معلم ما یک فرد انگلیسی بود که زبان فارسی را هم خیلی خوب بلد بود؛ با این حال سعی می‌کرد فارسی صحبت نکند. معلم هندی هم داشتیم، که بعضی مواقع لباس سنتی خودشان را می‌پوشید. به هر حال، آن چیزی که یاد گرفتیم، زبان عادی و محاوره‌ای بود، که برای گذراندن زندگی روزمره

مناسب بود، اما بعداً در دانشکده در انگلستان، بحث زبان تخصصی پیش آمد. زبان تخصصی با زبان انگلیسی که در ایران یاد گرفته بودیم، فرق داشت. در آن لغات جدید بسیاری وجود داشت، به طوری‌که در ترم اول بخصوص ماه اول، بسیار سخت گذشت. احساس کردم، روشی که پیش گرفتم ممکن است با اشکال مواجه شود و باعث عقب افتادن از کلاس‌ها شود، زیرا جزوه‌ها را می‌گرفتم و شب‌ها به زبان فارسی ترجمه می‌کردم، که نیاز به زمان زیادی داشت. این شیوه را کنار گذاشتم، انگلیسی را همان انگلیسی خواندم و اگر بعضی از لغات را متوجه نمی‌شدم، همان را حفظ می‌کردم و به همان صورت جواب می‌دادم. این به مرور برایم جا افتاد و توانستم خودم را در سطح کلاس‌ها حفظ نمایم و مشکلی پیش نیاید.

مدت آموزش زبان برای من حدود ۱۱ ماه طول کشید، هر چند که ماه‌های آخر مصادف شد با اعتصابات و شکل‌گیری اعتراضات و راهپیمایی‌های پراکنده علیه دولت و رژیم شاهنشاهی، ولی اعزام گروه‌ها به خارج از کشور تا چند ماه پس از اعزام ما ده نفر به انگلستان کماکان ادامه داشت، که در نهایت با پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی متوقف گردید.

اعزام به آکادمی سلطنتی نیروی دریایی انگلستان

بلیط هواپیما را گرفتم و روز موعود، به فرودگاه رفتیم. خانواده من در بندرعباس ساکن بودند؛ اما بچه‌هایی که در تهران ساکن بودند، خانواده‌هایشان برای بدرقه آنها را همراهی کردند. پس از انجام تشریفات خروج از کشور، سوار هواپیما شدیم. زمستان ۱۹۷۹، سردترین زمستان آن دوران اروپا بود. قرار بود با پرواز دو طرفه از طریق پاریس عازم لندن شویم، اما به علت یخبندان، فرودگاه لندن مسدود شده بود و ما در پاریس منتظر پرواز بعدی ماندیم. چند ساعتی طول کشید و در نهایت متوجه شدیم که تمام پروازها به مقصد لندن، کنسل شده‌اند. با اتوبوس شرکت هواپیمایی ما را به هتلی در شانزلیزه پاریس بردند و آنجا اسکان دادند.

چند روزی به این شکل در پاریس ماندگار شدیم و به همین دلیل، ورودمان به دانشکده با تأخیر روبه‌رو شد. بعد از بهبود شرایط جوّی، به سمت انگلستان پرواز کردیم، اما به علت بسته بودن فرودگاه لندن، در فرودگاه گاتویک در نزدیکی لندن فرود آمدیم. در آنجا نماینده وابسته نظامی کشورمان منتظر ما بود و ما را به دفتر وابسته نظامی هدایت کرد.

رئیس آن دفتر یک ناخدای نیروی دریایی بود، که از تأخیر ما نگران و از لباس‌هایمان که از حالت کت و کراوات خارج شده بود، ایراد گرفت. خیلی اصرار داشتند که موقع ورود به آنجا کت و کراوات پوشیده باشیم. در جواب گفتیم: «کلی سختی کشیدیم تا به اینجا رسیدیم، در این سرما ۴ روز در پاریس سرگردان بودیم.»

خبر دادند در دانشکده منتظر شما هستند و باید در تاریخ مشخص شده‌ای به ایستگاه قطار لندن بروید و از آنجا به سمت نزدیکترین شهر به

دانشکده به نام تاتنس حرکت کنید. در آنجا نفراتی از دانشکده منتظر شما هستند و شما را با اتوبوس به آنجا خواهند برد.

در ایستگاه راه‌آهن، متوجه شدیم افرادی از کشورهای مختلف مانند ایرلند، مالزی، پاکستان و چند کشور آفریقایی، با ما هم‌مقصد هستند و به دانشگاه می‌روند. سوار قطار شدیم و پس از چهار ساعت به شهر تاتنس رسیدیم. شهر بزرگی نبود، اما نزدیک به شهری بود که دانشکده در آن واقع شده بود و قطار به آنجا نمی‌رفت. در آنجا چند دانشجوی قدیمی از دانشکده منتظر ما بودند. یک دانشجوی ایرانی هم آنجا بود. به آنها می‌گفتند sea daddy[1] یا راهنما.

از قطار که پیاده شدیم، اسامی را خواندند و مشخص شد که هرکس باید به کدام اتوبوس برود و وسایل خود را کجا بگذارد. سوار اتوبوس شدیم. خیلی اشتیاق داشتیم کالج را هرچه زودتر ببینیم، چون عکس‌هایش را قبلاً دیده بودیم. برف و سرمای شدیدی همه‌جا را فراگرفته بود. جاده‌های اطراف شهرهای کوچک، جاده‌هایی باریک بودند. در انگلستان جاده‌های بین شهری با شماره نام‌گذاری می‌شوند. یک رقمی، دو رقمی، سه رقمی و حتی چهار رقمی. یک رقمی برای بزرگراه‌ها و اتوبان‌های بین شهری استفاده می‌شود و هنگامی که به جاده‌های دو رقمی و سه رقمی برمی‌خوردیم، خیلی باریک می‌شدند.

جاده بین راه‌آهن تا دانشکده، جاده باریکی بود و اطرافش پر از برف بود. شبیه یک تونل شده بود. وقتی که به نزدیک کالج رسیدیم، دانشکده را

---

۱. پدر دریایی یا راهنما.

دیدیم که روی یک تپه در کنار رودخانه دارت، در شهر دارتموث (Dartmouth) قرار گرفته است.

در طرف دیگر رودخانه هم روستای کوچک کینگزور دیده می‌شد. اتوبوس‌ها به دانشکده نزدیک شدند و بالأخره وارد دانشکده شدیم. حس بسیار خوبی داشتم. سر در دانشکده، BRNC[1] نوشته بود که خلاصه شده کالج سلطنتی نیروی دریایی انگلستان است. از ۱۵ نفری که بودیم، ۵ نفر برای مهندسی دریایی به کالج مارادون در شهر بورنموث رفتند. آنجا دروس فنی می‌خواندند، که خیلی هم سخت بود.

تعداد ۱۰ نفر وارد دانشکده دارتموث شدیم. ما را همان روز اول بین گروهان‌های مختلف تقسیم کردند. ۵ گروهان داشتیم که اسامی آنها از نام فرماندهان قدیمی که در جنگ‌ها شرکت نموده بودند، اقتباس شده بود؛

1 . BRNC : Britania Royal Nevel College .

کاپیتان بِلیک[۱]، هاوک[۲]، جِلیکو[۳]، کانینگهام[۴] و سِنت وینسِنت[۵]. پس از ورود به خوابگاه، دیدیم روی تخت‌ها یک پاکت گذاشته بودند که مشخصات ما روی آنها نوشته شده بود و توانستیم بلافاصله جایمان را بشناسیم و وسایلمان را آنجا بگذاریم و سپس بیرون ساختمان به خط شویم. بعد از آن، ما را به سالن آمفی تئاتر بزرگی به نام "کَسپِر جان[۶]" بردند، که اسم یکی از مشاهیر و اساتید نیروی دریایی بود. آنجا برایمان سخنرانی توجیهی انجام دادند. بیشتر هدف از آن، نمایش دادن یک فیلم برای آگاهی دادن از اعتیاد و مضرّات آن بود. سپس به خط شدیم و با همان لباس‌های معمولی‌مان برای صرف ناهار به سمت سالن غذاخوری رفتیم. بعد از آن، ما را به خارج از دانشکده بردند. در میان تپه‌ها و جنگل‌ها به ساختمان انبارهایی رسیدیم که یکی از این انبارها، انبار لباس بود. در آنجا یک ساک بزرگ و گرد به ما دادند و متناسب با سایزمان لباس و کفش‌های مختلف را تحویل گرفتیم؛ به حدی که ساک‌ها پر شدند. به خوابگاه برگشتیم و شروع کردیم به چیدن و مرتب کردن لباس‌ها در کمدهایی که کنار تخت‌ها قرار داشتند؛ خیلی شیک، تمیز و مرتب. هر خوابگاه مجموعاً ۳۰ نفر ظرفیت داشت.

---

1 . Captain Blake.
2 . Hawk.
3 . Jellico.
4 . Cunningham.
5 . Saint Vincent.
6 .Casper John.

معمولاً تازه واردها تا قبل از گرفتن سردوشی در این خوابگاه‌های جمعی مستقر می‌شدند و ۳ ماه که می‌گذشت، سردوشی می‌گرفتیم و در اتاق‌های تکی یا دو نفره مستقر می‌شدیم. از روز بعد، کلاس‌ها شروع شد و همه چیز به روال عادی انجام می‌شد و تمام ترم اول همینطور گذشت. البته یک سری کلاس‌های عملی خاص هم که در رودخانه و در قایق‌های مختلف انجام می‌شد، نیز وجود داشتند، که در ترم اول می‌بایستی یک تعداد مشخصی از قایق‌ها را پاس می‌کردیم و تا ترم سوم باید گواهینامه تمامی قایق‌های موجود را دریافت می‌کردیم و تا زمانی که آنها را کاملاً پاس نکرده بودیم، نمی‌توانستیم دانشکده را ترک کنیم.

بنابراین، یکی از کارهای عملی مهم این بود که حتماً قایق‌های مختلف را بگذرانیم؛ گواهینامه سه فروند را در ماه اول و ۵ فروند هم، که آخرینش بادبانی بود، تا پایان ترم اول یا ماه سوم دریافت می‌کردیم. به قول بچه‌ها سخت‌ترینشان همین قایق بادبانی ۸ نفره به نام "yacht" بود، البته اکثر

بچه‌های ایرانی مشکلی نداشتند. در کل همه چیز برنامه‌ریزی شده بود؛ صبح‌ها ورزش صبحگاهی بود و ورزش تخصصی‌مان دو روز در هفته، یکی در وسط هفته و دیگری آخر هفته. فوتبال، والیبال، بسکتبال یا شنا، که من بیشتر فوتبال بازی می‌کردم. یک مدت هم راگبی بازی کردم، اما از آنجا که با فوتبال همخوانی نداشت، تصمیم گرفتم رهایش کنم و فقط به فوتبال بپردازم.

در مورد مراسم‌های مختلف در دانشکده، چیزی که در ایران مرسوم است، در آنجا وجود نداشت. دو روز در هفته مراسم صبحگاه و تمرین رژه داشتیم، که با همان لباس کار در کلاس‌ها شرکت می‌کردیم. همه گروهان یا به قول انگلیسی دیویژن‌ها (Divisions) در میدان صبحگاه جمع می‌شدند. گارد تشریفات نیز تشکیل می‌شد و همراه گروه موزیک در تمرین شرکت می‌کردند، اما در آخر هفته روزهای شنبه مراسم به صورت رسمی و با لباس شماره ۱ (فرنچ و شلوار) انجام می‌گردید.

کاپیتان یا فرمانده دانشکده نیز در این مراسم حضور پیدا می‌کرد و در بالای میدان می‌ایستاد. افسر میدان که یکی از دانشجویان ارشد بود با دستورات خود مراسم را کنترل می‌نمود و در انتهای مراسم، دعا بجا می‌آوردند. البته همه کاره میدان یک "فلیت چیف" (Fleet Chief) یا ستوان‌یار بود، به همراه یکی یا دو چیف یا "PO"[۱] که برنامه‌ها و صف جمع را کنترل و تمرین می‌دادند. اگر جزو گروه نگهبان بودیم، هنگام سحر و قبل از طلوع آفتاب باید دو تا از توپ‌های قدیمی که در جلو دانشکده و بالای میدان صبحگاه نصب شده بودند را با پولیش خوب برق می‌انداختیم و

---

۱. PO: Petty Officer ناو استوار

مراسم "پرچم بالا" را کامل تمرین می‌کردیم، چون اولین برنامه مراسم همین بالا بردن پرچم بود؛ همه خبردار می‌ایستادند، ۵ دقیقه مانده به پرچم بالا سکوت کامل برقرار می‌شد. هیچ‌کس حرفی نمیزد. ۳ دقیقه مانده به پرچم بالا، همچنان سکوت بود و با دستور پرچم بالا، شروع به نواختن سرود ملی می‌کردند و پرچم توسط دانشجویان نگهبان که قبلاً تمرین کرده بودند، بالا برده می‌شد؛ شبیه صبحگاه‌ها و شامگاه‌های خودمان در ایران. عین همین مراسم نیز با یک سری تغییرات جزئی در برنامه فارغ‌التحصیلی در حضور خانواده سلطنتی نیز انجام می‌گردید.

برنامه‌ها و فعالیت‌های مختلف دیگر نیز داشتیم که باید در رودخانه تمرین می‌کردیم. برخی مواقع به صورت چند قایقی به دریا می‌رفتیم و تمرینات را انجام می‌دادیم. بعضی مواقع هم هر دیویژن یا گروهان یک سری برنامه‌های خاصی داشتند. آن برنامه‌ها هم همین‌طوری برگزار نمی‌شد، بلکه هدفمند بودند؛ یعنی دانشجویان در این برنامه‌ها ارزیابی می‌شدند.

مثلاً بعضی شب‌ها برای صرف شام به رستوران می‌رفتیم. البته این با هم بودن، صحبت کردن، جوشیدن و رفتارها همگی زیر نظر بودند.

خیلی وقت‌ها در ساعت ده صبح، بیست دقیقه استراحتی که بین کلاس‌ها بود، یک گروهان در سالنی جمع می‌شدند و قهوه و کیکی می‌خوردند، استادان و افسران قسمت‌های مختلف گروهان و دانشجویان باهم ادغام می‌شدند و صحبت می‌کردند که البته باز هم هدفمند بود. دانشجویان مورد ارزیابی قرار می‌گرفتند، بخصوص ما دانشجویان خارجی. آنها معتقد بودند یک افسر باید اجتماعی باشد، صحبت کند، بتواند حرف بزند و نظر بدهد. آنها در گزارش‌هایشان هر حرکتی را ارزیابی می‌کردند. هر ده نفر ما مشاور داشتیم؛ بعضی مواقع در دفتر خودشان در مورد اتفاقاتی که رخ داده بود صحبت می‌کردیم و نظر ما را جویا می‌شدند. علاوه بر آن، هرکدام از ما در ترم اول یک راهنما یا همان sea daddy هم داشتیم؛ یک دانشجوی قدیمی که اگر با مشکلی مواجه می‌شدیم ما را راهنمایی می‌کرد، ولی مشاور اصلی یکی از استادان بود که بعضی شب‌ها در دفتر خودش با ما صحبت می‌کرد و در واقع، او بود که مشخص می‌کرد آیا می‌توانیم تحصیل در دانشکده را ادامه دهیم یا خیر. دانشجویان خارجی به غیر از ما ایرانی‌ها، تعدادی ایرلندی، پاکستانی، تایلندی، بنگلادشی، آفریقایی و دو عرب بودند که البته در کالج موفق نبودند و در همان سه ماه اول برگشت خوردند و کالج را ترک کردند؛ یعنی از لحاظ کیفیت علمی ضعیف بودند، مخصوصاً در ریاضیات. در درس نجوم که بخش مهمی از آن ریاضی بود، آن را درست درک نمی‌کردند و دائماً می‌گفتند: «نمی‌فهمیم» و برخی مواقع استاد آنها را از کلاس بیرون می‌کرد.

دانشجویان پاکستانی، اندونزیایی و مالزیایی هم حضور داشتند، که بسیار خوب بودند، زبان انگلیسی را خوب صحبت می‌کردند و اکثراً مقید به دین اسلام بودند و نماز هم بجا می‌آوردند، تقریباً مثل ما دانشجویان ایرانی. آدم‌هایی بودند که جوّ آنجا روی آنها تأثیری نمی‌گذاشت، ولی عرب‌ها نه؛ فقط پول داشتند و حقوق خوبی هم می‌گرفتند، دقیقاً برعکس ما که حقوقمان نسبتاً کم بود و بخشی از آن هم بابت غذا و شهریه کم می‌شد.

برای دریافت حقوق باید به لندن می‌رفتیم، به همین دلیل یک نفر از بین خودمان را مشخص کردیم، تا به لندن برود. اکثر اوقات خودم به سفارت می‌رفتم. سفارت غیر از پرداخت حقوق هیچ ارتباط دیگری با ما نداشت. ما در دانشکده بودیم و رابط ما کنسولگری نظامی، که البته آنها نیز هیچ خبری از ما نمی‌گرفتند. در تعطیلات هم اگر گذرمان به لندن می‌افتاد، به آنها سری می‌زدیم، وگرنه کار خاصی نبود. شاید خودشان با دانشکده ارتباط داشتند، ولی اینکه به دیدن ما بیایند، خیر.

ما به مانند یک دانشجوی انگلیسی بودیم، آنجا درس می‌خواندیم و حتی می‌توانستیم به دیگر کشورها نیز سفر کنیم. به هر حال، از موارد مهم در دانشکده، روابط و ایجاد ارتباط خوب با دیگر دانشجویان بود، یعنی اگر دانشجوی خوبی بودی، اما فعالیت جانبی و روابط انسانی خوبی نداشتی، مردود می‌شدی. فعالیت‌های عملی هم تأثیرگذار بود، همینطور فعالیت‌های ورزشی؛ مثلاً من در تیم فوتبال دانشکده بودم و یکبار در مراسم صبحگاه به عنوان فوتبالیست ممتاز دانشکده از من تقدیر نمودند و همه مرا خوب می‌شناختند.

از نظر روابط عمومی و فعالیت‌ها در دروس عملی هم خوب بودم؛ چون همانطور که گفتم از قبل با نیروی دریایی آشنا و کارهای ملوانی را خوب بلد بودم. در دروس تئوری و آکادمیک، نه در حد عالی اما نمره قبولی را حتماً می‌گرفتم و مشکلی نداشتم. اما کسانی که با وجود نمره‌های عالی در دروس آکادمی، فعالیت‌های آنچنانی نداشتند و گوشه‌گیر بودند، صحبت نمی‌کردند و با دیگران نمی‌جوشیدند، که متأسفانه تعدادی از ما از همان اول به این شکل بودند، برگشت خوردند.

آموزش‌های دریایی (کروز دریایی)

یکی از بهترین دوران در دانشکده بعد از یک سال، کروز دریایی یا آموزش‌های عملی در دریا بود. در حال حاضر، دانشجویان نیروی دریایی ما نیز در ایران به دریانودی آموزشی یا کروز دریایی می‌روند که حدود ۲ ماه طول می‌کشد؛ ولی در آنجا این دوره ۳ ماه به طول انجامید، یعنی یک ترم کامل و ضمن انجام تمرینات مختلف دریایی، از کشورهایی که در طول مسیر بودند، دیدار کردیم.

دریانوردی آموزشی در انگلستان معمولاً در مسیر کشورهای حاشیه اروپا یا مدیترانه انجام می‌شد، اما کروز دریایی ما همراه با یک ناو لجستیکی و یک فروند ناو آب خاکی به نام "اینترپید" (Intrepid) با گذر از اقیانوس اطلس در سواحل آمریکا انجام شد و در طول مسیر، ضمن بازدید از جزایر

آزورز (Azores) که متعلق به کشور پرتغال است، از جزایر برمودا (Bermuda) و سپس سواحل شرقی آمریکا و توقف در بندر چارلزتون (Charleston) و بندر آناپولیس (Annapolis) که دانشکده آموزش گارد ساحلی در آن قرار دارد و سپس بندر بوستون (Boston) دیدار نمودیم و از آن طریق بازدیدی از شهر واشنگتن دی سی (Washington DC) داشتیم و سپس با طی کردن سواحل آمریکا به سمت شمال، وارد آب‌های سرد کانادا شدیم. این مسیری که برای ما انتخاب شده بود، محل برخورد آب‌های سرد قطب شمال با آب‌های گرمی بود که از جنوب غرب اقیانوس اطلس جریان داشت (جریان گلف استریم). یک منطقه بسیار وسیع که به دلیل برخورد آب‌های سرد و گرم، مه غلیظی بوجود آورده بود و فرصتی بود که می‌توانستیم ناوبری در مه غلیظ و دید کم را تجربه کنیم. البته در طول مسیر با ناو همراه که یک بالگرد نیز به همراه داشت، تمرینات مختلفی انجام می‌دادیم. برنامه مسابقات ورزشی هم داشتیم، مثلاً با تیم شهر بوستون مسابقه فوتبال برگزار کردیم. در این بازی ۱۳ گل زدیم؛ بچه‌های انگلیسی هم خیلی خوب و قوی بازی می‌کردند. یا مثلاً مسابقه والیبال با تیم دانشگاه آناپولیس. علاوه بر ما، دانشجویان تکاور و تفنگدار هم بودند که تعداد دانشجویان را به حدود ۱۵۰ نفر می‌رساند.

بخشی از آموزش‌های ما در دریا علاوه بر برگزاری کلاس‌های آموزشی، همانند سایر کارکنان ناو، کار روزانه و نگهبانی بود. آموزش‌های خاص دیگری هم وجود داشت و باید در بخش‌های مختلف، مثلاً تیم فرماندهی، تیم تعمیرات موتورخانه، آشپزخانه و به طور کل در رسته‌های مختلف مشغول به کارهای عملی می‌شدیم. یکی از مواردی که برای ما بسیار جالب

بود، گذر از منطقه‌ای به اسم مثلث برمودا بود، منطقه مرموزی که تاکنون صدها هواپیما و کشتی در آن ناپدید شده‌اند؛ مثلث بزرگی که یک رأس آن جزایر برمودا و دو رأس دیگر آن پورتوریکو و سواحل میامی در فلوریدا است و ما از ضلع شمالی آن عبور کردیم و وارد سواحل آمریکا شدیم. مورد دیگر که برای ما جالب بود برخورد با طوفان شن در دریا بود که اتفاقی بسیار نادر است و ممکن است یک دریانورد هیچ‌گاه با آن روبه‌رو نشود.

آموزش‌های زمینی کالج سلطنتی نیروی دریایی انگلستان

در ابتدا باید شنا را خوب یاد می‌گرفتیم. اولین کاری که در آموزش شنا انجام می‌دادیم، پوشیدن لباس اوورال[1] و شنا کردن دو طول استخر بود. بعد به عمق زیاد رفته و اوورال را درمی‌آوردیم و بعد از شنا کردن ۱۴ طول دیگر، به عمق رفته و سنگ بزرگی را از کف استخر بیرون می‌آوردیم. فردای آن روز ما را در سرما مجبور به دویدن کردند. بعضی‌ها که می‌دانستند بعد از گذراندن مرحله شنا چه مرحله‌ایی در انتظارشان است، به دروغ می‌گفتند که شنا بلد نیستند و آنها را به جای دویدن در هوای سرد برای آموزش شنا به استخر آب گرم می‌بردند و ما که از این موضوع بی‌خبر بودیم، باید مسیری ۳ مایلی را در هوای سرد می‌دویدیم. در آخر ترم هم یک رقابت دو استقامت گذاشتند که مسیر آن از جنگل و تپه‌ها می‌گذشت و حتی در یک بخش آن باید ۳۰۰ پله را بالا می‌رفتیم. به یاد دارم که یکی از بچه‌های ما دوم شد و من هم در بین ۴۰۰ نفر، دوازدهم شدم.

---

۱. لباس اوورال لباسی است یکسره و سرهمی که تمام بدن را می‌پوشاند.

یکی دیگر از تمرینات که یک هفته به طول می‌انجامید، به PLX[1] معروف بود که در آن همانند دانشجویان نیروی زمینی، لباس استتار به تن می‌کردیم و با کوله پشتی‌های سنگین به کوه و دشت و جنگل می‌رفتیم و راه خود را از میان موانع مختلف پیدا می‌کردیم.

این تمرینات به صورت گروهی انجام می‌شدند و برای گذراندن آن ما را به تپه‌هایی که به تپه‌های دارث (Darth Hills) معروف بودند، بردند. روزی که به آنجا رفتیم، مه غلیظی همه جا را فرا گرفته بود. در مکانی مشخص ما را پیاده کردند؛ مه به قدری غلیظ بود که تقریباً چیزی دیده نمی‌شد. به‌علت نتایج خوبم در ارزشیابی‌ها، من به عنوان لیدر یکی از گروه‌ها انتخاب شده بودم و وظیفه هدایت گروه را در آن شرایط بر عهده داشتم. باید مسیرمان را از روی نقشه و به کمک قطب‌نما پیدا می‌کردم و از طرفی هم حواسم را جمع می‌کردم تا کسی از گروه عقب نماند. نقشه دقیق بود و از این بابت نگرانی

1. Plan Exercises نقشه تمرینات زمینی

نداشتیم و با استفاده از قطب‌نما، نقطه به نقطه مسیرمان را مشخص می‌کردیم و نزدیک به هم، راه می‌رفتیم.

هر مرحله در این دوره، سختی‌های خاص خودش را داشت؛ چالش‌های مختلف فیزیکی و ذهنی که باعث می‌شد خیلی‌ها در مراحل مختلف کم بیاورند و نتوانند ادامه دهند. در مرحله آخر، به رودخانه‌ای رسیدیم که موانع صخره‌ای زیادی داشت و باید به وسیله طناب از روی آن عبور می‌کردیم. در گروه ما، تمامی افراد به جز من و یک نفر دیگر به داخل رودخانه افتادند و نتوانستند طول مسیر دوره را به‌طور کامل تمام کنند. گرچه محدودیت زمانی خاصی برای این دوره در نظر گرفته نشده بود، اما رقابت سختی بین گروه‌ها برقرار بود که کدام گروه زودتر مسیر را طی می‌کند و به مقصد می‌رسد؛ و همین رقابت، برای ما انگیزه قوی‌تری ایجاد نموده بود.

این چند روز به اندازه چند هفته برای ما گذشت. آموزش‌هایی که برای ما پیش‌بینی کرده بودند، بیشتر جنبه نقشه‌خوانی و فنون بقا و زنده ماندن در شرایط سخت داشت و به همین صورت آموزش‌های دیگری مثل شیوه شکار و غذا پختن با کمترین امکانات و البته آموزش‌های پایه دریایی که همگی مختص سال اول آموزشی بودند.

در سال دوم، بیشتر دریانوردی با کشتی و در سال سوم دروس آکادمی مانند ریاضیات، کامپیوتر، برنامه‌نویسی و درس‌های اختصاصی را فرا گرفتیم و از آنجایی که در سال آخر ارشد محسوب می‌شدیم، نگهبانی‌مان، افسر نگهبانی دانشکده بود و در مراسم صبحگاه آخر هفته‌ها، در صورتی که نگهبان بودیم با دستورات خود مراسم را هدایت می‌کردیم.

در بین ترم‌های آموزشی، آموزش‌های عملی مختلفی داشتیم؛ از جمله با ۶-۵ ناوچه کوچک دانشکده، که به صورت کاروانی حرکت می‌کردیم و مانورهای چند ناوی را انجام می‌دادیم و شب‌ها نیز لنگر انداخته و تمرینات شبانه انجام می‌دادیم. به طور کل، همیشه در برنامه‌های درسی‌مان، یک بخشی از آموزش به صورت کار عملی بود. در تعطیلات تابستان که طولانی بود، فعالیت‌های تابستانه برگزار می‌کردیم، که معمولاً به شکل بازدید از مکانی خاص و یا تمریناتی مثل چتربازی و غواصی بود. من چتربازی را در آنجا یاد گرفتم. در چتربازی بعد از آموزش‌های تئوری، ابتدا آموزش‌های زمینی انجام شد و از روی سکویی به ارتفاع ۲ یا ۳ متر می‌پریدیم و نحوه فرود را تمرین می‌کردیم و بعد از آن، پرش از ارتفاع ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ پا از هواپیمای بونانزا، که یک هواپیمای ۴ نفره بود.

در دانشکده تعدادی دانشجوی دختر هم آموزش می‌دیدند، اما بیشتر در تخصص‌های اداری بودند و در کروز دریایی هم شرکت نمی‌کردند؛ ولی در بعضی از آموزش‌های دریایی کوتاه مدت و رودخانه‌ای، یک یا دو نفر شرکت داشتند. از نکات برجسته در دوره ما، حضور پرنس اندرو، پسر دوم ملکه انگلستان بود که اتفاقاً به گروهان ما اختصاص داده شده بود. ایشان در تخصص پرواز و آموزش خلبانی تحصیل می‌کرد و باید یک ترم دروس دانشکده ما را نیز می‌گذراند؛ البته یک ترم پایین‌تر از ما. آن موقع که من یک کابین داشتم؛ او هم انتهای راهرو یک کابین داشت و همیشه دو نفر محافظ، طبق مقررات دانشکده مراقبش بودند. حتی یک شب سر شام که دانشجوی ارشد نگهبان بودم و وضعیت دانشجویان را کنترل می‌کردم، تا با لباس نظامی برای صرف شام حضور پیدا کنند و اگر لباس شخصی

می‌پوشیدند می‌بایستی اجازه می‌گرفتند؛ ایشان هم از من اجازه گرفت و وارد سالن غذاخوری شد، البته کلی هم با یکدیگر صحبت کردیم. یک بار دیگر نیز به‌عنوان کاکسون یا سرگروه و کسی که به دیگر دانشجویان آموزش می‌دهد، قرار شد که با قایق فری‌هانترس (Ferry Huntress) که یک نوع قایق فرماندهی در یگان‌های شناور است، او را آموزش دهم. البته ایشان به آموزش هدایت قایق نیاز نداشت، زیرا قایقرانی را خوب بلد بود و دریا را می‌شناخت، اما مقررات باید انجام می‌شد. محافظ او هم ما را همراهی می‌کرد. ترم بعد هم به دانشکده‌ای دیگر رفت. شنیدم که برای دروس سیاسی به آنجا رفته است. در حقیقت، نام کالج سلطنتی به دلیل حضور خانواده سلطنتی در دانشکده نامگذاری شده بود؛ یک عکس دسته جمعی هم دارم که من در صف جلو به عنوان دانشجوی ارشد و ایشان که یک دوره بعد از ما بود، عقب‌تر ایستاده است.

آموزش ما در سال اول بیشتر به صورت تئوری و بخش کمی به صورت عملی گذشت و در سال دوم، تقریباً همگی به صورت عملی برگزار شد، که یک مدت آن را روی ناوهای انگلیسی بودم و مدتی را هم در ناو خارک، یکی از ناوهای ایرانی که در بندر نیوکاسل ساخته شده و منتظر اعزام و الحاق به ناوگان نیروی دریایی ایران بود، سپری کردم و برای ادامه، در سال سوم به دانشکده بازگشتم و دروس آکادمیک را به مدت یک ترم گذرانده و ترم دوم را در مرکز آموزش تخصصی دوره‌های توپخانه، موتور، کنترل صدمات، ناوبری و بخش‌های دیگر گذراندم، که این یکی از نکات خوب دوره ما در دانشکده بود، یعنی آموزش همراه با کار عملی.

آموزش عملیات دریایی در برموس (ردیف پایین نفر دوم از سمت چپ)

در سال آخر و دوره آکادمیک، کمی آزادتر بودیم و جایی نرفتیم و بیشتر در دانشکده حضور داشتیم و اگر خانه‌ای برای ماندن داشتیم، می‌توانستیم شب را در بیرون دانشکده سپری کنیم. البته شهر دارتموث، شهر بزرگی نبود و حتی جای تفریحی هم نداشت، فقط طبیعت خوبی داشت. یک اغذیه فروشی بود که عاشق ما ایرانی‌ها بود و ما هم عشقمان این بود که شام کالج را نخوریم و برویم شام را آنجا صرف نماییم.

پیروزی انقلاب اسلامی ایران و تأثیر آن بر ادامه تحصیل دانشجویان خارج از کشور

من فکر می‌کنم با پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی، آنقدر مسائل و مشکلات زیاد بود که به دانشجویان خارج از کشور، چه نظامی و چه غیرنظامی که در سراسر دنیا پراکنده بودند، توجه خاصی نمی‌شد؛ مگر در

موارد خاصی. مثلاً دانشجویانی که در آمریکا تحصیل می‌کردند را بلافاصله بعد از یکی دو ماه برگرداندند و این هم به دلیل مسائلی بود که جمهوری اسلامی بعد از پیروزی انقلاب با آمریکا پیدا کرد. اما تمام دانشجویانی که در کشورهای مختلف در اروپا درس می‌خواندند کمتر دستخوش این تغییرات شدند، از جمله دانشجویان اعزامی نیروی دریایی در انگلستان، ایتالیا، آلمان که آموزش را به طور کامل تمام کردند.

اما در انگلستان، با توجه به اینکه نحوه گذراندن دوره‌ها با دیگر کشورها کمی متفاوت بود و بیشتر به دوره‌های عملی تأکید می‌شد، قرار شد که بخش آخر ترم دوم را در ناو خارک که در انگلستان بود، سپری کنیم و پس از الحاق ناو خارک به نیروی دریایی ایران، همراه با آن ناو در یک سفر دریایی بزرگ به طرف سواحل آمریکا حرکت کنیم و در آنجا پس از الحاق ناوشکن‌ها و زیردریایی‌هایی که در آمریکا منتظر پیوستن ناو خارک بودند، محموله‌ها و قطعات خریداری شده را بارگیری و یک سفر دور دنیا همراه با ناوگروه انجام دهیم و بعد از بازدید از کشورهای مختلف، در سال ۱۹۸۵ وارد ایران شویم، که البته این ماجرا دستخوش جریانات انقلاب شد.

تصمیم بر این شد که کارکنان ناو و ما دانشجویان تا روشن شدن وضعیت سیاسی کشور به ایران برگردیم؛ لذا قرار شد با تدبیر فرمانده ناو و برای جلوگیری از صدمه خوردن به تجهیزات و دستگاه‌های حساس که در فضای بیرون بودند، در گریس و روغن بسته بندی شوند و در مدت کوتاهی کارکنان به ایران بازگردند. اما گروه ما دانشجویان با شروع ترم جدید برای اتمام دوره به دانشکده بازگشتیم، ناو خارک نیز با روشن شدن وضعیت سیاسی کشور

و پس از الحاق مجدد کارکنان، پس از دو سال به ایران تحویل گردید و در سال ۱۳۶۲ وارد آب‌های جمهوری اسلامی ایران شد.

ما نیز پس از ۹ ماه و با انجام مراسم فارغ‌التحصیلی به ایران بازگشتیم. گروه اعزامی ما به انگلستان ۱۰ نفر بود و ۵ نفر هم در آنجا به ما ملحق شدند. البته آنها برای آموزش در رشته مهندسی برق و الکترونیک و موتور در کالج مهندسی دریایی مارادون (Maradon Marine Engineering College) در شهر پلیموث (Plymouth) در نظر گرفته شده بودند و لذا در ترم اول، ۱۰ نفر وارد دانشکده ناوبری در دارتموث شدیم و از این ۱۰ نفر در پایان آموزش که حدود ۳/۵ سال به طول انجامید، به دلایل مختلف فقط ۵ نفر فارغ‌التحصیل شده و به کشور عزیزمان بازگشته و در ناوهای مختلف شروع به کار کردیم.

بعد از حدود ۲ الی ۳ سال، دو نفر دیگر به دلایل شخصی استعفا دادند و شدیم ۳ نفر که خدمت خود را در ناوشکن‌های الوند، سهند و سبلان ادامه دادیم. از ۵ نفر گروه مهندسی نیز ۳ نفر فارغ‌التحصیل و یک سال بعد از ورود ما به کشور بازگشته و در یگان‌های مختلف نیرو مشغول به خدمت شدند.

تا ۲۹ فروردین سال ۱۳۶۷ و دفاع جانانه ناوشکن‌های سهند و سبلان و ناوچه جوشن با ناوشکن‌ها و یگان‌های پروازی آمریکایی، که منجر به شهادت یک نفر و جانباز شدن دو نفر از گروه ما گردید، نام شهید عزیز ناوبان "فرزین آقاجعفری" و دو نفر جانباز به نام‌های ناوبان بیگدلی و ناوبان محسنی بود، که هر دو نفر آنها قبل از ۳۰ سال خدمت بازنشسته شدند و من تنها بازمانده از آن دوره بودم، که بعد از ۴۲ سال خدمت، در اواخر سال

۱۳۹۸ از قرارگاه مرکزی حضرت خاتم‌الانبیاء(ص) به افتخار بازنشستگی نائل گردیدم.

بازگشت به کشور و معرفی خود به منطقه یکم دریایی بندرعباس و انتقال به ناوشکن سام

بازگشت ما به ایران با آغاز جنگ تحمیلی و حمله به فرودگاه مهرآباد مصادف شد و به همین دلیل، مرخصی تمام کارکنانی که در حال گذراندن تعطیلات بودند و از جمله ما دانشجویان لغو شد و بلافاصله به منطقه یکم بندرعباس منتقل شدیم. در آنجا توسط ستاد اضطراری که تشکیل شده بود، به ناوهای مختلف اختصاص یافتیم، البته قرار بود که امریه اصلی از ستاد نیروی دریایی در تهران ابلاغ شود، لذا به صورت موقت به ناوشکن پلنگ مأمور و یکی دو ماه در آن ناوشکن مشغول به خدمت شدم و پس از آن، با دریافت امریه از مرکز، به ناوشکن سام منتقل شدم و روزی که قرار شد خود را به ناو معرفی کنم، تازه از مأموریت جنگی برگشته بود. خاطرم هست ناخدا کَهنمویی، فرمانده ناوشکن، ناخدا خمیران فرمانده دوم و ناخدا منجمی، افسر عملیات بودند، که البته همگی به واسطه آشنایی با پدرم مرا می‌شناختند.

برابر روش معمول، خود را معرفی نمودم. چند روزی نگذشته بود، که قرار شد ناو مجدداً به مأموریت اعزام شود. مأموریت منطقه یکم در اوایل جنگ، از بالاترین نقطه خلیج فارس تا تنگه هرمز و سواحل چابهار بود، زیرا منطقه یکم به عنوان بزرگترین منطقه نیروی دریایی، بیشترین یگان‌های شناور را

در اختیار داشت، برعکس منطقه دوم دریایی در بوشهر، که حدوداً ۱۰ فروند ناوهای موشک‌انداز را به عنوان یگان‌های اصلی در اختیار داشت.

تعدادی ناوچه‌های توپ‌دار کوچک از کلاس مهران و ناوهای نقدی، بایندر و میلانیان و کهنمویی در ابتدا در آبادان مستقر بودند و با تدبیر و روشنفکری و آینده‌نگری به موقع ستاد نیروی دریایی، قبل از شروع جنگ، بیرون کشیده و به منطقه دوم دریایی اختصاص داده شدند، چون داستان جنگ این‌گونه نبود که یک‌دفعه اتفاق بیفتد، بخصوص برای نیروی دریایی که از ماه‌ها قبل متوجه تحرکات دشمن شده بود و همین تحرک‌ها باعث شد ناوهای بزرگ را بلافاصله از خرمشهر، آبادان و اروندرود خارج و به بندر امام خمینی(ره) منتقل کنند و اگر این دوراندیشی نبود، هر چهار فروند ناو در همان شروع جنگ از دست می‌رفتند.

فصل دوم

شروع خدمت و جنگ تحمیلی

منطقه یکم دریایی

منطقه یکم با توجه به داشتن یگان‌های شناور مختلف، مأموریت‌های اصلی نیروی دریایی در جنگ را بر عهده داشت، اما در نوک پیکان تهدید در شمال خلیج فارس، منطقه بوشهر و خرمشهر بود. بوشهر ناوچه‌های موشک‌انداز کلاس پیکان را در اختیار داشت، که نسبت به سایر یگان‌ها به‌روزتر بودند و در واقع، مقاومت اصلی در شمال خلیج فارس را برعهده داشتند.

منطقه یکم، شاید از نظر مواجهه با تهدید کمتر از منطقه بوشهر بود، اما از نظر وزن مأموریتی و کاری که انجام داد، بسیار مهم و سنگین‌تر بود، چرا که کنترل تنگه هرمز، که تنها معبر ورودی تجهیزات برای کشور عراق بود و همچنین، پشتیبانی و پدافند از جزایر و مراحل اول و دوم عملیات اسکورت کاروان کشتی‌های نفتکش و تجاری از تنگه هرمز و منطقه میانی خلیج فارس تا بندر بوشهر و پدافند از جزایر و سکوهای نفتی تا جزیره خارک را بر عهده داشت. حتی قبل از واقعه هفتم آذر و عملیات مروارید که به نابودی سکوهای نفتی عراق و بسته شدن پرونده نیروی دریایی عراق در دریا منجر شد، بمباران پایانه‌های نفتی البکر و الأمیه عراق در شمال خلیج فارس بارها توسط ناوشکن‌های ببر و پلنگ و سبلان انجام گردید.

از مأموریت‌های دیگر منطقه یکم، گشت و تجسس هوایی بود که با همکاری نیروی هوایی انجام می‌گرفت و معمولاً از افسران جوان، از جمله خودم به عنوان افسر رابط هوایی استفاده می‌گردید و با هواپیماهای شناسایی مثل P3F و C130 نیروی هوایی، هفت یا هشت ساعت گشت هوایی انجام می‌شد و تمام منطقه خلیج فارس، تنگه هرمز، دریای عمان و بخش شمالی اقیانوس هند مورد شناسایی قرار می‌گرفت. همچنین،

گشت‌های اطلاعاتی نیز به وسیله لنج‌ها انجام می‌شد و باز هم از افسران جوانی که در منطقه یکم حضور داشتند، استفاده می‌گردید. من به این خاطر از افسران جوان نام می‌برم، زیرا در سال ۶۰ حدود ۵۳ نفر افسر جوان با درجه ناوبان دومی از کشورهای مختلف فارغ‌التحصیل و همزمان در منطقه یکم بندرعباس و منطقه دوم در بوشهر در بخش‌های مختلف و در ناوشکن‌ها تقسیم شدند و کمک شایانی برای مناطق بودند، به طوری که اکثر مأموریت‌ها را همین افسران جوان به عهده داشتند.

در گشت‌های اطلاعاتی، با لباس غیرنظامی در لنج‌ها به صورت افراد بومی وارد می‌شدیم و در تنگه هرمز، خلیج فارس و اطراف جزایر و سکوهای نفتی به گشتزنی و جمع‌آوری اطلاعات می‌پرداختیم؛ حتی مأموریت‌هایی که به تیر غیب معروف بود، یعنی شناسایی با بالگرد و سپس حمله با ناوچه‌های توپ‌دار، همچنین در مأموریت‌های اسکورت کشتی‌های تجاری و نفتکش، باز هم از افسران منطقه یکم انتخاب می‌شدند و از بندرعباس تا بوشهر آنها را هدایت می‌کردند. در مأموریت‌های سکوهای نفتی هم به همین صورت بود. در واقع، مأموریت‌ها به قدری زیاد بود که باور کنید حتی در یگان خودمان فقط به اندازه‌ای که یک مأموریت انجام دهیم، حضور داشتیم و به محض اینکه به منطقه برمی‌گشتیم، به مأموریت دیگر اعزام می‌شدیم. به همین خاطر، تابستان‌ها خانواده را به شهرستان می‌فرستادم تا آزادتر باشم و بتوانم بهتر به انجام مأموریت‌های مختلف بپردازم. در منطقه دوم بوشهر، با توجه به حضور ناوچه‌های موشک‌انداز کلاس پیکان، که تقریباً از نظر سلاح نسبت به سایر یگان‌ها به‌روزتر بودند، مأموریت‌های سنگینی در مبارزه با ناوچه‌های اوزا عراقی بر عهده داشتند و توانستند بخشی از سیادت

دریایی در شمال خلیج فارس را که در ابتدای جنگ اعلام شده بود، برقرار نمایند.

ارتباط با سازمان بنادر و دریانوردی

کنترل تردد و کشتیرانی در آب‌های سرزمینی و ورود و خروج آنها به بنادر، از وظایف سازمان بنادر و دریانوردی است؛ اما با شروع جنگ تحمیلی، نیروی دریایی با یک اقدام به‌موقع و صدور اولین اعلامیه دریایی بین‌المللی، مبنی بر محدودیت‌هایی در خصوص آزادی کشتیرانی در خلیج فارس، از خود واکنش نشان داد و به دنبال آن، وزارت راه و ترابری و سازمان بنادر و دریانوردی به ابتکار نیروی دریایی ارتش، چندین اطلاعیه بین‌المللی در ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ خطاب به دریانوردان صادر کردند، که بر اساس این اطلاعیه‌ها، کشور ایران به منظور کنترل کشتیرانی، در طول سواحل خود در خلیج فارس منطقه جنگی ایجاد و اقدام به محاصره دریایی عراق کرده است.

بنا بر این اعلامیه دریایی، کشتی‌هایی که مقصد آنها یکی از کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌باشد، موظف هستند قبل از ورود، با مرکز فرماندهی نیروی دریایی تماس گرفته و اطلاعاتی همچون مبدأ، مقصد، سرعت و زمان حرکت و تمام مشخصات کشتی را در اختیار نیروی دریایی قرار دهند. با این حال، نیروی دریایی برای کنترل بیشتر ورود کشتی‌ها به لنگرگاه‌های بنادر کشور، یگان شناوری را در ابتدای هر لنگرگاه مستقر نموده تا کنترل عینی و بهتری بر تردد کشتی‌ها به لنگرگاه‌ها داشته باشد و به همین خاطر، به یگان کنترل سطحی معروف شد. در واقع، هر کشتی که می‌خواست وارد

لنگرگاه بندرعباس شود، حتماً باید به صورت چشمی شناسایی می‌گردید و اگر سازمان بنادر، آن را تائید می‌کرد و در لیست کشتی‌های ورودی از پیش تعیین شده بود، از سوی نیروی دریایی اجازه ورود به لنگرگاه داده می‌شد؛ و برای کشتی‌های خروجی از لنگرگاه نیز این روال انجام می‌شد.

بنابراین، ارتباط تنگاتنگی بین نیروی دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی وجود داشت و به نوعی، تحرکات کشتی‌های تجاری، زیر نظر نیروی دریایی در بنادر مختلف انجام می‌گردید. ضمن اینکه آنها همیشه دنبال حمایت ازطرف ناوهای نیروی دریایی بودند، تا از منطقه خطر دور شوند؛ مثل کشتی‌های تجاری که در قالب کاروان و در اسکورت نیروی دریایی به شمال خلیج فارس حرکت می‌کردند و به نوعی در کنترل نیروی دریایی و تحت حمایت ناوهای ما حرکت می‌کردند. بنابراین، همیشه یک نفر مأمور از نیروی دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی، حضور داشت. آنها نیز یک نفر به‌عنوان رابط و هماهنگ‌کننده در پست فرماندهی نیروی دریایی مستقر می‌کردند، تا بتوانند با ما ارتباط مستقیم داشته باشند.

بعد از پذیرش قطعنامه۵۹۸ و پایان جنگ، این وضعیت تا مدت‌ها به همین صورت ادامه داشت، تا اینکه بعد از مدتی، ارتباطات به وضعیت سازمانی خود بازگشت؛ یعنی کنترل تردد کشتی‌های تجاری از هر نوع، در حد ارتباط بین ستادها، و ورود و خروج از بنادر نیز در حد هماهنگی بین برج‌های کنترل تردد نیروی دریایی و اداره بنادر انجام می‌گرفت.

حوضچه‌های نظامی و تجاری با هم فرق داشتند، ولی خروجی آنها به سمت دریا یکی بود و برای جلوگیری از هرگونه ناهماهنگی و احتمال تصادف، تحرکات شناورها در بنادر با هماهنگی برج‌های کنترل با یکدیگر

انجام می‌شد و از آنجایی که مسئولیت حفظ و حراست از خطوط کشتیرانی و بخصوص امنیت کشتی‌های تجاری و نفتکش در دریا با نیروی دریایی می‌باشد، وضعیت کشتی‌ها به صورت گزارش روزانه از طریق سازمان بنادر و کشتیرانی به ستاد نیروی دریایی در هر منطقه داده می‌شد.

تجهیزات نیروی دریایی در شروع جنگ تحمیلی

در ۳۱ شهریور سال ۵۹، وقتی که جنگ تحمیلی آغاز شد، تجهیزات نیروی دریایی تقریباً به‌روز بودند، خیلی عالی نبودند، اما در زمان خود، یگان‌های پیشرفته‌ای بودند. ناوشکن‌های سنگین ببر، پلنگ، آرتمیس و ناوهای کهنمویی و میلانیان، نقدی و بایندر از یگان‌های قدیمی و ناوشکن‌های سام، زال، رستم و فرامرز که بعدها به الوند، البرز، سبلان و سهند تغییر نام یافتند، ناوشکن‌های جدیدی بودند که از کشور انگلستان خریداری شده بودند. درست قبل از شروع جنگ، ده فروند ناوچه موشک‌انداز کلاس پیکان هم از فرانسه دریافت کردیم، به موشک هارپون (Harpoon)، که به "موشکی برای آینده" معروف بود و از عوامل اصلی پیروزی ما در جنگ در شمال خلیج فارس بود، مجهز بود.

از قراردادهای دیگری که نیروی دریایی داشت: زیردریایی‌هایی ساخته شده، آماده و با کارکنان آموزش دیده در کشور آمریکا بودند. زیردریایی‌هایی از کلاس دلفین به تعداد ۴ فروند، همچنین چهار فروند رزم‌ناو کلاس اسپرانس به نام‌های کوروش، داریوش و... با کارکنان آموزش دیده، که البته بخاطر پیروزی انقلاب اسلامی و پشتیبانی از عراق، به ایران تحویل داده نشدند و کارکنان آنها مجبور به بازگشت شدند. قراردادهای زیاد دیگری هم

بود که به مرحله عمل نرسیدند، مثل ۱۰ فروند فریگیت از هلند، ۲ فروند ناوهای لجستیکی از آلمان و حتی پیش قرارداد ساخت ناو هواپیمابر. اما در سال‌های ۶۳ و ۶۴ و در خلال جنگ، سه فروند یگان شناور دیگر که ساخت آنها در کشور انگلستان به اتمام رسیده بود، به نام‌های تنب، لاوان و ناو لجستیکی سنگین خارک را دریافت کردیم. البته یگان‌های شناور دیگری مثل ناوچه‌های توپدار، ناوچه‌های تندرو ۶۵ پایی و تعداد ۸ فروند یدک‌کش در مناطق وجود داشتند که در دوران دفاع مقدس نیز، فعالیت‌های زیادی داشتند.

از اقدامات خوبی که در طول جنگ انجام شد، تشکیل جهاد خودکفایی در نیروی دریایی بود که به فرمان مقام معظم رهبری، در نیروها شکل گرفت و توانست تجهیزات فرسوده و آسیب‌دیده در حین جنگ را تعمیر و بازسازی نماید و بعد از دوران دفاع مقدس هم با توجه به تجربه‌ای که از تعمیرات انجام شده به‌دست آورده بود، ساخت شناورهای جدید را در دستور کار خود قرار داد.

بنابراین، بی‌دلیل نبود که ما نیروی دریایی عراق را علیرغم کمک‌های دیگر کشورها، به راحتی در دریا مغلوب کردیم. البته کشور عراق هم چند فروند ناو جنگی از ایتالیا خریداری کرده بود و قصد وارد کردن آنها را از تنگه هرمز داشت، اما چون تنگه هرمز تحت کنترل ما بود، نتوانست آنها را وارد نماید؛ لذا تنها چاره‌ای که داشت، گرفتن تجهیزاتی بود که کارآیی در دریا را داشتند، مانند هلیکوپتر سوپرفرلون (Super ferelon) و هواپیمای سوپراتاندارد (Super Etendard) و موشک‌های کروز دریایی اگزوسه (Exocet)، که قابل حمل توسط این یگان‌های پروازی بود.

تهدیدی به نام حزب بعث عراق

جنگ میان ایران و عراق، عقده‌ای بود که از خیلی سال پیش، در گلوی رهبران عراق گیر کرده بود و آن، به این خاطر بود که علیرغم اینکه عراق یکی از کشورهای بزرگ حاشیه خلیج فارس بود، سهم بسیار ناچیزی از خلیج فارس نصیبش شده بود. در حالی که به جز ایران، سایر شیخ نشینان که وسعت خاک بعضی از آنها حتی به اندازه یکی از استان‌های عراق هم نمی‌شد، سهم زیادی از نعمت‌های خدادادی در خلیج فارس می‌بردند و این برای حزب بعث بسیار آزاردهنده بود. به همین خاطر، استان خوزستان و شیخ‌نشین کویت، همیشه جزو اهداف حزب بعث بود، تا با به دست آوردن آن، بتواند ضمن دسترسی بهتر به خلیج فارس، سهم بیشتری از این نعمت خدادادی نصیبشان شود. از همین جهت، آتش جنگ، مثل آتش زیر خاکستر، در وجود حزب بعث روشن بود و با پیروزی انقلاب در ایران و نابسامانی‌هایی که در ارتش به وجود آمده بود، فرصتی را برای صدام دیکتاتور در عراق به وجود آورد، تا اهداف پلیدش را به اجرا گذارد. او برخلاف موازین حقوقی بین‌المللی، طی نطقی در جلسه مجمع ملی عراق که نقش پارلمان عراق را داشت، به صورت یکجانبه، قرارداد۱۹۷۵ الجزایر را لغو و تأکید کرد، عراق دیگر حقی برای ایران در اروندرود که به گفته آنها شط‌العرب است، قائل نیست و حاکمیت خود را بر این رودخانه، اعمال خواهد کرد.

در آن زمان، عراق نیروی دریایی نسبتاً مقتدری داشت که شامل ناوچه‌های موشک‌انداز از کلاس اوزا با قابلیت حمل موشک استیکس بود، که از روس‌ها گرفته بودند. این موشک درحد موشک آمریکایی هارپون، اما

سنگین‌تر و وحشتناک‌تر بود. اگرچه موشک‌های هارپون ناوچه‌های کلاس پیکان از دقت بالاتری برخوردار بودند، اما به نظر من ما بزرگترین ضربه را در اوایل جنگ از همین موشک‌های استیکس خوردیم و یکی دو فروند از یگان‌های ما با اصابت همین موشک‌ها غرق شدند.

عراق بعد از عملیات مروارید، اکثر نیروهای دریایی خود را از دست داد و هیچ حرکت دیگری در دریا نمی‌توانست انجام دهد، چون فایده‌ای نداشت. ما عمده نیروهایمان را داشتیم و بعد از آن عملیات، باز هم با همان قدرت و صلابت، سیادت دریایی در شمال خلیج فارس را حفظ کردیم و بندر ام‌القصر که تنها بندر عراق در شمال خلیج فارس بود را تحت محاصره دائم قرار دادیم، به طوری که به هیچ عنوان نمی‌توانستند از این بندر استفاده کنند و در دریا حرکتی انجام دهند.

تا حدود یک سال وضعیت کاملاً آرام بود، تا اینکه متوجه شدیم اینها نوع عملیات در دریا را عوض کردند و اکنون، ما با تهدیدی به نام هلیکوپتر سوپرفرلون مواجه شدیم. هلیکوپتری که قادر بود موشک‌های فرانسوی اگزوسه را حمل کند و خیلی راحت با سامانه کنترل آتشی که در اختیار داشت، به محض ورود به منطقه، اهداف را پیدا و با موشک منهدم نماید. برد موشک‌های اگزوسه حدود ۲۵ مایل دریایی یا ۴۶ کیلومتر بود؛ یعنی به راحتی از طریق فضای هوایی کشورهای عربی، وارد منطقه می‌شدند و اهداف را شناسایی و مورد اصابت قرار می‌دادند. حتی خطر بزرگی هم برای ناوشکن‌های ما بود.

خاطرم هست، موقعی که در ناوشکن سام بودم، سامانه‌ای الکترونیکی به نام "آر دی اِل" داشتیم که قادر به کشف فرکانس سامانه کنترل آتش

بالگرد سوپرفرلون و حتی سامانه کنترل آتش موشک اگزوسه بود و به محض روشن شدن، آن را کشف کرده و بلافاصله یک سری حرکات فریبنده و دفاعی انجام می‌دادیم. بعد از آن، متوجه شدیم یک سامانه دیگر نیز به کار گرفته‌اند و آن، هواپیمای سوپراتاندارد بود. با توجه به سرعت و برد عملیاتی که این هواپیما داشت، می‌توانست تا مناطق جنوبی خلیج فارس و حتی به منطقه تنگه هرمز نیز نفوذ نماید و در اواخر جنگ هم، تهدیدهایی را برای کشتی‌های مستقر در ترمینال نفتی در نزدیکی بندرعباس ایجاد نمود.

در طول جنگ، ما می‌دیدیم که چطور کشورهای اروپایی از عراق حمایت می‌کردند. حتی از طریق دریای سرخ، دریای مدیترانه و از راه زمینی وگاهی هم از شمال و کشور شوروی، تجهیزات مورد نیاز را به آنها می‌رساندند، تا بتواند جنگ را ادامه دهد. تا سال ۶۷ که دیگر آمریکایی‌ها، امیدی به صدام نداشتند و آن واقعه درگیری مستقیم با نیروی دریایی آمریکا به وقوع پیوست.

نقش هوادریا و تکاوران دریایی در جنگ

۹۰ درصد از مأموریت‌هایی که نیروی دریایی در زمان جنگ انجام داد، به صورت مستقل بودند؛ چون نیروی دریایی یک نیروی چند وجهی است، که علاوه بر ناوها و ناوشکن‌ها در دریا، در زمین نیز نیروهای تکاور و تفنگداران را داشتیم و در هوا، یگان‌های هوادریا، بالگردها و هواپیماها شامل هواپیمای گشت دریایی فرندشیپ، جت فالکون، هواپیماهای کوچک بونانزا، بالگردهای ضد زیردریایی اس اچ، بالگردهای مین‌روب و مین‌ریز آر اچ و بالگردهای اِی بی که قادر به پرتاب راکت آ اِس ۱۲ بودند که در جنگ ساحلی هم از آنها استفاده شد؛ یعنی با موشک‌های خود، تانک

شکار می‌کردند. همچنین، هواناوها در پشتیبانی آبادان، نقش بسزایی داشتند. حتی در مرداب‌های هورالهویزه و هورالعظیم، در جابجایی مهمات و تخلیه مجروحین، نقش مهمی ایفا کردند. استقرار هواناوها در آن زمان، در جزیره خارک بود. هرچند که در روایات دفاع مقدس از آنها کم صحبت شده است، اما نقش بسزایی در این دوران داشتند. تیپ تکاوران، قبل از شروع جنگ، درگیر عملیات‌هایی در کردستان بودند و با شروع جنگ، در خرمشهر، در عملیات ۳۴ روزه دفاع از خرمشهر، عملیات ثامن‌الائمه(ع) (شکست حصر آبادان)، عملیات بیت‌المقدس و آزادسازی خرمشهر، عملیات بدر و خیبر و عملیات والفجر۸ نقش بسزایی ایفا نمودند. همچنین، در عملیات مروارید از گروه‌های اصلی انهدام سکوهای البکر و الأمیه بودند.

عملیات مروارید

کمتر از ۲ ماه از شروع حمله حزب بعث به مرزهای کشور گذشته بود. حمله ناجوانمردانه نیروهای عراقی در مرزهای غربی کشور و بخصوص مرز شلمچه به قدری شدید بود، که تقریباً باعث نابودی کامل شهر خرمشهر گردید و شهر آبادان را نیز در تهدید تصرف خود قرار داده بود و اگر مقاومت جانانه تکاوران نیروی دریایی در حماسه مقاومت ۳۴ روزه خرمشهر نبود، عراق می‌توانست اهداف پلید خود را، که همانا گرفتن شهرهای خرمشهر و آبادان و بعد استان خوزستان بود، عملی نماید و با صادرات نفت از پایانه‌های نفتی خود در شمال خلیج فارس به نام‌های البکر و الأمیه، نیازهای ادامه جنگ را تا پیروزی کامل تأمین نماید. اما مقاومت تکاوران نیروی دریایی در خرمشهر و تمرکز نیروهای عراق برای تصرف آن باعث

شد که راهبرد سریع دشمن برای تصرف شهرهای خرمشهر و آبادان با مشکل مواجه شود و از طرفی، حضور قدرتمند نیروی دریایی در شمال خلیج فارس و انجام عملیات مروارید در هفتم آذرماه ۱۳۵۹ و حماسه ناوچه پیکان به فرماندهی ناخداسوم شهید محمد ابراهیم همتی و یاران شجاعش، ضمن درگیری مستقیم با ناوچه‌ها و هواپیماهای دشمن با هدایت تیزپروازان نیروی هوایی، ضربات سنگینی بر پیکر نیروی دریایی و هوایی عراق وارد نمودند.

انجام چنین عملیاتی در تاریخ جنگ‌های معاصر بی‌مانند است و موفقیت نیروهای خودی و نتیجه این عملیات باعث گردید که عراق نتواند به اهداف راهبرد سریع خود در تصرف شهرهای آبادان و خرمشهر و به طور کل، استان خوزستان دست یابد. شکست در این عملیات برای حزب بعث عراق به قدری سنگین بود که دیکتاتور عراق در دهم آذرماه ۱۳۵۹ در جلسه‌ای با حضور فرماندهان نظامی خود شنیدن خبر پیروزی ایرانی‌ها در عملیات مروارید را بدترین خبر در طول زندگی خود عنوان کرده بود. نتایج این عملیات، یعنی نابودی نیروی دریایی عراق، انهدام دو سکوی نفتی البکر و الأمیه، جلوگیری از صدور نفت عراق و اختلال در نظام اقتصادی آن و محاصره دریایی و قطع کامل خطوط مواصلاتی دشمن بود و پیروزی در این عملیات، هرچند که به شهادت فرمانده شجاع ناوچه پیکان و تعدادی از همرزمان انجامید، آنچنان در روحیه نیروی دریایی عراق اثر گذاشت، که تا پایان جنگ، حرکت چندان مهمی در دریا از آنان مشاهده نشد.

کنترل تنگه هرمز و تردد کشتی‌های حامل تجهیزات مقصد عراق

با توجه به حضور ناوهای جنگی کشورهای بیگانه، از جمله شوروی آن زمان، آمریکا، فرانسه، ایتالیا، آلمان و کشورهای دیگر، یکی از مهمترین مأموریت‌های منطقه یکم، کنترل تنگه هرمز بود؛ زیرا یکی از راه‌های مهم و آسانی که عراق توسط آن می‌توانست به تجهیزات سنگین نظامی دسترسی پیدا کند، از راه دریا بود. لذا مأموریت کنترل تنگه هرمز، یکی از مهمترین مأموریت‌ها بود و به جرأت می‌توانم بگویم که در ۸ سال دفاع مقدس، با وجود حضور ناوهای فرامنطقه‌ای در دریا، ممکن نبود یگانی از تنگه هرمز چه شب و چه روز و چه در دریای طوفانی قصد عبور داشته باشد، ولی توسط ناوها و ناوشکن‌های منطقه یکم شناسایی نشده و در صورت نیاز، مورد تفتیش قرار نگرفته باشد. در آن زمان، یک شرکت ۹ ملیتی وجود داشت که به کشورهای عربی وابسته بود و نیازمندی‌های آنان را تأمین می‌کرد. در بازدید و کنترل‌هایی که انجام می‌دادیم، تعداد زیادی از کشتی‌های مربوط به این شرکت را که حامل تجهیزات نظامی، قطعات توپ و تانک و حتی خودروهای نظامی به مقصد کویت بودند تا از آن طریق این تجهیزات را به عراق برسانند، شناسایی و توقیف کردیم.

ما لیست سیاهی از این کشتی‌ها را در اختیار داشتیم و در گشت‌های شناسایی با هرکدام از این کشتی‌ها که مواجه می‌شدیم، در هر کجا که بودند، حتی در آب‌های کشور همسایه، آنها را توقیف و به آب‌های سرزمینی خودمان هدایت و بعد هم تیم تصرف را اعزام و آنها را کاملاً تفتیش می‌کردیم و اگر در بازدیدهای اولیه به نتیجه نمی‌رسیدیم، دلیلش این بود که اگر کانتینری حاوی تجهیزات برای عراق در خود داشت، در قسمت‌های زیرین

قرار می‌دادند تا نتوانیم آنها را باز کنیم. به همین خاطر، ما هم مجبور می‌شدیم آنها را به بهانه‌های مختلف توقیف و به بندرعباس هدایت و تخلیه کنیم، تا کانتینرهای زیرین هم مورد بازدید قرار گیرند. در بازدیدها به خیلی از این موارد برخورد کردیم.

از نظر من یکی از مأموریت‌های مهم ما همین بود که طی آن توانستیم کنترل واقعی تنگه هرمز را به دست بگیریم و ممکن نبود کشتی تجاری از تنگه رد شود و ما ندانیم نیت آن چیست و چه باری حمل می‌کند و به کجا می‌رود. مهم نبود که ناوهای جنگی آمریکایی، روسی و یا دیگر کشورها آنها را اسکورت می‌کردند. بارها اتفاق افتاد کشتی که در اسکورت ناو آمریکایی و یا روسی و حتی یکبار هم هر دو با هم بود را توقیف و مورد تفتیش قرار دادیم. آن‌هم نه در آب‌های سرزمینی خودمان، بلکه در آب‌های بین‌المللی و هیچ ترسی هم نداشتیم. بالأخره این حق ما بود که اجازه ندهیم محاصره دریایی که در ابتدای جنگ علیه عراق اعلام کردیم، شکسته شود. بنده هم به عنوان افسر جوان و فرمانده گروه تصرف، خیلی از این مأموریت‌ها را انجام می‌دادم و بحمدالله هیچ‌گاه موردی پیش نیامد که ناوهای جنگی کشورهای دیگر دخالتی داشته باشند؛ البته تا فروردین ماه سال ۱۳۶۷ که درگیری مستقیم با ناوهای آمریکایی به وقوع پیوست.

اسکورت کاروان کشتی‌های تجاری و نفتکش در خلیج فارس

بعد از کنترل تنگه هرمز، مأموریت اسکورت کاروان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود و از آنجایی که بندر تجاری بندرعباس راه ارتباطی سریع و مطمئنی با قسمت‌های شمالی و غربی ایران نداشت، بالإجبار برای سرعت

عمل بیشتر، کشتی‌ها موظف می‌شدند به بندر امام(ره) و بندر بوشهر در شمال خلیج فارس مراجعه و آنجا بارشان را تخلیه کنند؛ زیرا در بندر امام ، راه آهن وجود داشت و می‌توانستیم نیازمندی‌ها را توسط خط آهن به اقصی نقاط کشور و مناطق جنگی برسانیم.

بنابراین، یکی از مأموریت‌های نیروی دریایی که اهمیت خاصی پیدا کرد، اسکورت کشتی‌ها بود که باید سالم به مقصد می‌رسیدند. مسیر هم به این صورت بود که پس از ورود به تنگه هرمز و تجمع در لنگرگاه بندرعباس، آماده‌سازی‌ها برای حرکت کاروان انجام می‌گرفت.

مسیر کاروان به سه قسمت تقسیم می‌شد: قسمت اول از بندرعباس تا لنگرگاه جزیره لاوان که حدود ۲۰۰ مایل دریایی بود. مرحله دوم از لنگرگاه جزیره لاوان تا لنگرگاه بندر بوشهر که آن هم حدود ۲۰۰ مایل دریایی بود؛ و مرحله آخر که حساس‌ترین مرحله نیز به شمار می‌آمد، فاصله لنگرگاه بندر بوشهر تا بندر امام(ره) و عبور از کانال خورموسی بود، که تدابیر خاصی برای عبور کشتی‌ها از این منطقه پرخطر برنامه‌ریزی می‌شد.

منطقه یکم، اسکورت کاروان را در بخش‌های اول و دوم عملیات بر عهده داشت. یعنی تجمیع کشتی‌ها در لنگرگاه بندرعباس و سپس اسکورت آنها تا لنگرگاه جزیره لاوان و عبور از منطقه حساس و خطرناکی که به "مطاف" معروف بود. بیشتر حملات موشکی دشمن علیه کشتی‌ها در حدفاصل این منطقه تا نزدیکی جنوب لنگرگاه بوشهر صورت می‌گرفت. مرحله آخر نیز با برنامه‌ریزی قرارگاه عملیاتی ۴۲۱ در بوشهر با تدابیر خاصی انجام می‌شد، تا کشتی‌ها سالم به بندر امام(ره) برسند.

در بندرعباس هم برای اینکه کشتی‌ها بتوانند در اسکورت قرار بگیرند، تدابیر خاصی انجام می‌گرفت؛ آنطور نبود که هر کشتی بگوید "من دارم می‌روم و ما هم بگوییم بفرمایید بروید!" و یک ناو جنگی همراه آن راه بیاندازیم و اسکورتش کنیم.

همانگونه که جنگ برای جمهوری اسلامی ایران خانمان سوز بود، منافع زیادی برای کشورهای دیگر داشت که بحث آن مفصل است و نمی‌خواهم در این مورد صحبت کنم، اما ذکر این نکته ضروری است که خیلی از شرکت‌های بین‌المللی سعی می‌کردند از این فرصت استفاده کرده و کشتی‌های فرسوده خود را با یک بیمه‌نامه سنگین به خلیج فارس بفرستند، به این امید که در حین دریانوردی در خلیج فارس مورد حمله موشکی قرار بگیرد و بعد هم بیمه آن را بگیرند و یک کشتی نو جایگزین آن کنند. ما نیز برای این موضوع تدبیری اندیشیده بودیم؛ به این صورت که هر کشتی که بار ایران را حمل می‌کرد و قرار بود وارد خلیج فارس شود، باید ابتدا آزمایش سرعت می‌داد و ما از رسیدن آن کشتی به سرعت مد نظر در آن منطقه اطمینان حاصل می‌کردیم. در غیر این صورت، اجازه ورود آن کشتی به کاروان داده نمی‌شد.

برای این کار از منطقه‌ای در کنار جزیره قشم که به آن "منطقه اندازه‌گیری سرعت" می‌گفتند، استفاده می‌کردیم. کشتی‌ها موظف بودند در امتداد این ساحل که علامت‌هایی در آن نصب شده بود، با حداکثر سرعتشان حرکت کنند و ما آن را اندازه‌گیری می‌کردیم، تا مطمئن شویم که سرعتشان بالای ۱۲ گره باشد. معمولاً ۱۲ گره یک سرعت منطقی برای کشتی‌های تجاری بود، تا بتوانند در منطقه جنگی حرکت کنند. در این بین هم داستان‌هایی اتفاق می‌افتاد. پیشنهاداتی می‌دادند، ولی بچه‌ها قبول نمی‌کردند. خیلی

از کشتی‌ها بودند که ما آنها را رد می‌کردیم و نمی‌گذاشتیم که وارد کاروان شوند و این تدبیری بود که منطقه یکم انجام می‌داد.

از دیگر کارهایی که برای آماده کردن کشتی‌ها برای عبور از منطقه انجام می‌شد، نصب سلاح ضد هوایی روی آنها بود و لذا بچه‌های تیپ تفنگداران دریایی منطقه یکم، درگیر می‌شدند و سلاح ضدهوایی ۲۳ میلیمتری را در سینه کشتی مستقر می‌کردند. آن هم به این صورت بود که شناورهای خاصی، سلاح‌ها را حمل می‌کردند و با جرثقیل روی سینه کشتی مورد نظر قرار می‌دادند و از آنجا به بعد گروه‌های کارخانجات منطقه یکم درگیر می‌شدند و آنها را در سینه کشتی جوش می‌دادند.

هر سلاح به ۷ الی ۸ نفر خدمه و مهمات و دیگر تجهیزات ضروری، نیاز داشت و این یعنی بچه‌های تیم مهمات منطقه هم درگیر می‌شدند. همچنین، از گروه اردنانس نفر می‌بردیم و همراه با موشک سهند۳ روی کشتی مستقر می‌نمودیم. موشک دوش‌پرتاب سهند۳ موشکی بود که دنبال حرارت می‌رفت و روی همه یگان‌های جنگی ما با نفر متخصص آن وجود داشت.

در نتیجه، آن کشتی تجاری یا نفتکشی که قرار بود از منطقه عبور کند و وارد اسکورت کشتی‌ها شود، اول در منطقه یکم تجهیز و آموزش داده می‌شد، سپس در قالب کاروان‌هایی متشکل از ۵ الی ۶ کشتی در مرحله اول، به لنگرگاه جزیره لاوان اعزام می‌شدند؛ زیرا تهدید اصلی در ابتدای جنگ از لاوان به بالا اتفاق می‌افتاد، چون در اوایل جنگ بیشترین تهدید را در شمال خلیج فارس داشتیم.

به مرور، بعد از عملیات مروارید که در هفتم آذر سال ۵۹ با موفقیت انجام شد و نیروی دریایی عراق صدمه زیادی دید و بیشتر نیروهای اصلیش را از دست داد، به خرید تجهیزات از دیگر کشورها متوسل شد و در نتیجه، با به دست آوردن آن تجهیزات پروازی، توانست حوزه انجام مأموریتش را به مناطق میانه و پایین خلیج‌فارس برساند.

ما شاهد بعضی از تحرکات آنها حتی در لنگرگاه منطقه یکم هم بودیم. منطقه یکم اینها را در قالب کاروان‌های کوچک کشتی‌های تجاری یا نفتکش، تا لنگرگاه جزیره لاوان اسکورت می‌کرد و از آنجا با توجه به قوت گرفتن تهدید، می‌بایستی تابع یک سری تدابیر دیگری می‌شدیم و لذا نیاز به هماهنگی و همکاری نیروی هوایی بود. تا اینکه می‌توانستیم کاروان کشتی‌ها را که حالا تعداد آنها بیشتر هم شده بودند، به سلامت عبور دهیم و به بندر بوشهر برسانیم.

در هر شناور از بچه‌های نیروی‌دریایی و بخصوص از افسران جوان، استفاده می‌کردیم. در هر کشتی تجاری یا نفتکش که از بندرعباس راه می‌افتاد، یک افسر رابط یا راهنما، که اکثراً هم از همدوره‌ای‌های بنده بودند و یک درجه‌دار مخابراتی و چند نفر از بچه‌های تفنگدار، به خاطر سلاح‌هایی که روی کشتی نصب شده بود و یک نفر هم کاربر موشک سهند۳، سازماندهی می‌شد و در نهایت، همراه با یک ناوشکن یا ناوچه موشک‌انداز، اسکورت می‌شد.

با یک ناو نیروی دریایی و با آن تعداد افراد، کاروان کوچکی راه می‌انداختیم و آنها را از لنگرگاه بندرعباس تا لنگرگاه لاوان و از آنجا با یک هماهنگی با نیروی هوایی، جهت پوشش هوایی کاروان، تا منطقه بوشهر

اسکورت می‌نمودیم. شایان ذکر است که در اواسط جنگ، در منطقه میانی خلیج فارس که مرحله اول کاروان کشتی‌ها از آنجا عبور می‌کرد، دشمن با هواپیما و بالگردهایی که از کشورهای اروپایی گرفته بود، منطقه را دور می‌زد و از فضای کشورهای عربی از نیمه خلیج فارس درست روبروی منطقه مطاف وارد می‌شد. ما پایگاه آنچنانی در آنجا نداشتیم، که بخواهد وضعیت را کنترل کند. بنابراین، آنها راحت‌تر می‌توانستند وارد شوند و کاروان را مورد حمله قرار دهند و این اتفاق هم می‌افتاد که یکی دو بار هم شاهد آن بودم. حتی در یک مورد، یکی از ناوهای ما که همراه اسکورت کاروان بود، درگیر شد و مورد اصابت موشک دشمن قرار گرفت و در یک مورد دیگر هم به سمت شناور ما موشک پرتاب شد، اما خوشبختانه با اتخاذ تصمیمات به موقع، موشک به ما اصابت نکرد.

در طول مسیر، توسط هواپیماهای اف۱۴ پشتیبانی هوایی هم داشتیم. تا آنجایی که می‌شد کمک می‌کردند و ما با حداکثر سرعت آن منطقه را طی می‌کردیم. ۱۰ الی ۱۲ ساعت طول می‌کشید تا به لنگرگاه بوشهر برسیم. من فکر می‌کنم در طول جنگ، تعداد کمی از کشتی‌های ما در این منطقه مورد اصابت موشک قرار گرفتند و بیشتر آنها در مرحله آخر اسکورت، از شمال جزیره خارک تا بندر امام(ره) در کانال خورموسی دچار تهدید موشکی می‌شدند که الحمدلله با تدابیر و برنامه‌ریزی‌هایی که قرارگاه جنگی ۴۲۱ انجام می‌داد، اکثر کشتی‌های کاروان با ایمنی کامل به مقصد می‌رسیدند.

همکاری نیروی هوایی در عملیات‌ها

با توجه به وسعت منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز و دریای عمان و به دلیل اهمیت آگاهی از حضور یگان‌های شناور فرامنطقه‌ای و احتمالاً حضور نیروهای عراقی در هر نقطه از خلیج فارس که ممکن بود با همکاری کشورهای عربی حوزه خلیج فارس انجام شود، برنامه گشت و شناسایی هوایی با همکاری یگان‌های پروازی، برنامه‌ریزی شده بود تا ضمن بکارگیری یگان‌های پروازی نیروی دریایی، از هواپیماهای گشت و شناسایی نیروی‌هوایی، که برد عملیاتی بیشتری داشتند نیز استفاده شود.

حمایت نیروی‌هوایی در خیلی از عملیات‌های دریایی در دوران دفاع مقدس بر کسی پوشیده نیست. حضور در عملیات پیروزمندانه مروارید در ابتدای جنگ، حضور مداوم در عملیات‌های پشتیبانی هوایی از کاروان کشتی‌های تجاری، بخصوص در شمال خلیج فارس از جمله اقدامات شاخص نیروی‌هوایی در دریا می‌باشد. اما گشت و شناسایی هوایی، به صورت روزانه توسط هواپیماهای P3F یا C130 و با حضور یکی از افسران نیروی‌دریایی به عنوان افسر ناظر گشت، که بیشتر از افسران جوان از جمله بنده بود، انجام می‌گرفت.

برنامه به این صورت بود که پس از پرواز از شیراز که محل استقرار این هواپیماها بود، از شمال خلیج فارس و حوالی منطقه بوشهر وارد فضای دریا می‌شدیم. زمان گشت حدوداً ۷ ساعت به طول می‌انجامید و تمام کشتی‌های تجاری و نظامی در منطقه خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان و منطقه چابهار، تا عمق ۱۲۰ الی ۱۳۰ مایلی از سواحل را مورد شناسایی قرار می‌دادیم.

در تمام مأموریت‌های گشت هوایی که انجام می‌شد، یک فروند ناو هواپیمابر آمریکایی وجود داشت و مورد شناسایی قرار می‌گرفت، که همراه با چند فروند ناوشکن در منطقه‌ای خارج از تنگه هرمز و در عمق آب‌های دریای عمان به صورت دائم حضور داشتند و ما در گشت‌ها، در ارتفاع بسیار کم از بالای سر آنها عبور کرده و آنها را مورد شناسایی قرار می‌دادیم و در تمام مدت، قبل از رسیدن به موقعیت آنها، سه الی چهار فروند هواپیمای اف۱۴ آمریکایی می‌آمدند و در فاصله بسیار نزدیک، ما را همراهی می‌کردند، به طوری که خلبان‌های آنها به وضوح دیده می‌شدند و حتی برای ما دست تکان می‌دادند.

آنها نگران این بودند که هواپیمای ما موشک یا اژدر حمل نکرده باشد؛ چون هواپیمای شناسایی P3F قابلیت حمل موشک هارپون و اژدر را داشت. این هواپیماها معروف به هواپیماهای ضد زیردریایی نیز می‌باشند و در عملیات‌های دریایی، قادر به شناسایی و حمله به زیردریایی و ناوهای شناور سطحی هستند و آنها از این موضوع آگاه بودند. در واقع، هواپیماهای P3F با توجه به نوع توانایی‌هایی که دارند، برای نیروی دریایی خریداری شده بودند، اما با پیروزی انقلاب اسلامی و به دلایل مختلف، به نیروی دریایی ملحق نشدند.

گفتنی است حضور ناوهای آمریکایی در منطقه، مختص به دوران پس از انقلاب و جنگ نمی‌باشد. خاطرم هست که قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، منطقه خلیج فارس و بنادری مثل بندرعباس، بوشهر و جزیره خارک، مکان‌هایی بودند که آمریکایی‌ها و قبل از آن انگلیسی‌ها حضور دائمی داشتند. به یاد دارم که بعضی از رزمایش‌هایی که انجام می‌دادند، مثل

رزمایش میدلینک (Midlink) که کشورهای مختلف اروپایی هم در آن شرکت می‌کردند، به واسطه حضور نیروی‌دریایی ایران و منطقه خلیج فارس به عنوان میزبان، در بندرعباس مستقر می‌شدند و چه ریخت و پاش‌هایی که انجام نمی‌شد! همانند وضعیتی که کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس دارند؛ یعنی محل استقرار، استراحت، خوشگذرانی و تأمین نیازمندی‌های خود.

حضور ناوهای کشورهای فرامنطقه‌ای در خلیج فارس

همانطور که قبلاً به این موضوع اشاره کردم، حضور ناوهای کشورهای فرامنطقه‌ای و رفت و آمد به بنادر ایران از قبل از پیروزی انقلاب در خلیج فارس وجود داشت. اما بعد از آن و با شروع جنگ تحمیلی که توسط عراق به پشتوانه کشورهای فرامنطقه‌ای بخصوص آمریکا بر کشورمان تحمیل شد، حضور آنان نیز دو چندان گردید. این حضور تا قبل از سال ۶۷ که درگیری مستقیم نیروی دریایی کشورمان با ناوهای آمریکایی رخ داد، هیچ‌گونه تداخلی با مأموریت‌های نیروی دریایی در خلیج فارس و تنگه هرمز و دریای عمان به وجود نیاورد؛ چون هیچ‌گاه به خودشان اجازه نمی‌دادند وارد آب‌های سرزمینی ما شوند. آب‌های سرزمینی ما ۱۲ مایل دریایی (حدود ۲۲ کیلومتر) از ساحل تا عمق دریا می‌باشد.

حساس‌ترین منطقه‌ای که بیشترین تردد کشتی‌ها، چه نظامی و چه تجاری در آن انجام می‌شود، تنگه هرمز است، به طوری که آخرین نقطه خاکی ما در جزیره لارک که روبروی تنگه هرمز می‌باشد، تا اولین خشکی کشور عمان در تنگه هرمز، که صخره‌های مُسَندَم است، حدود ۴۶ کیلومتر

می‌باشد، یعنی ۲۲ الی ۲۳ مایل دریایی. فقط در تنگه هرمز این‌چنین است که حدود ۲ تا ۳ مایل، آب‌های جمهوری اسلامی ایران با آب‌های عمان تداخل پیدا می‌کند؛ اما این هیچ مشکلی ایجاد نمی‌کرد چون تنگه هرمز را از سال‌های قبل در پروتکل‌های بین‌المللی، یک منطقه عمومی یا ترافیک زون، روی نقشه‌ها مشخص کرده‌اند و کشتی‌ها زمانی که می‌خواهند از طریق تنگه هرمز وارد خلیج‌فارس شوند، موظف هستند که فقط از این منطقه ترافیکی عبور کنند و یک عبور بی‌ضرر داشته باشند.

آب‌های انحصاری ـ اقتصادی ما معمولاً ۲۰۰ مایل دریایی است، بخصوص در قسمت‌هایی که به اقیانوس وصل می‌شود. اما در خلیج فارس، که کل عرض آن حدود ۲۰۰ مایل بیشتر نمی‌باشد، ۱۰۰ مایل دریایی که روی خط منصّف خلیج فارس است، حد آب‌های انحصاری ـ اقتصادی ما می‌باشد.

در گشت‌های دریایی که در خلیج فارس انجام می‌شد، چه در زمان جنگ و چه بعد از آن، اجازه انجام هیچ‌گونه فعالیت نفتی یا ماهیگیری و یا هر فعالیت دیگری را به احدی نمی‌دادیم و این یکی از مأموریت‌های دائمی نیروی‌دریایی بوده، هست و خواهد بود. بنابراین، حضور ناوهای فرامنطقه‌ای، همیشه در آب‌های آزاد وجود داشته و ما هم بخشی از مأموریتمان در آب‌های بین‌المللی انجام می‌شد و بارها از کنار هم رد می‌شدیم، بدون اینکه برخورد آنچنانی با هم داشته باشیم، زیرا می‌دانستیم این ناوهای روسی و انگلیسی و یا آمریکایی به چه منظور اینجا هستند.

بعد از انقلاب، با توجه به تهدیدی که به نام ایران درست کرده بودند، تردد آنها بیشتر به سمت کشورهای عربی و پشتیبانی از آنها رفته بود و به

نوعی، جهت حفاظت در برابر آن، قراردادی تنظیم کرده بودند. اما در بحث تفتیش کشتی‌هایی که از تنگه هرمز عبور می‌کردند، حتی اگر تحت اسکورت آنها هم بودند، باز هم ما جلو می‌رفتیم و دلیل قانع‌کننده‌ای هم داشتیم؛ زیرا عراق در محاصره دریایی بود و اجازه نمی‌دادیم هیچ محموله‌ای به مقصد عراق برده شود و باید مطمئن می‌شدیم کشتی‌های تجاری که به مقصد شمال خلیج فارس حرکت می‌کنند، محموله‌ای برای عراق نداشته باشند و الحمدلله در طول آن مدت، تا اواخر جنگ و در تاریخ ۲۹ فروردین ۱۳۶۷، هیچ عکس‌العمل منفی و بازدارنده‌ای از جانب آنها ندیدیم.

ورود ارتش آمریکا به جنگ تحمیلی

در نیمه سال هشتم جنگ بود و نگرانی از حضور یگان‌های شناور و پروازی عراق در دریا وجود نداشت و شناورهای ما اعم از نظامی و تجاری، دیگر نگران تهدید از سوی آنها نبودند، زیرا عراق چیزی برای ادامه جنگ در دریا نداشت و آنچه هم باقی مانده بود، از ترس حضور پرقدرت نیروی‌دریایی ایران در پهنه خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان و محاصره شدید بندر ام‌القصر، که تنها بندر عراق در شمالی‌ترین ساحل خلیج فارس بود، محبوس شده بودند و لذا امنیت نسبی خوبی بر خلیج فارس حاکم بود.

نیروی‌دریایی سپاه از سال ۱۳۶۴ پیرو فرمان حضرت امام(ره)، شروع به شکل گرفتن کرد و از سال ۱۳۶۵، فعالیت‌های عملیاتی خود را با قایق‌های تندرویی که تهیه کرده بود، در قالب نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، در دریا شروع کرد و در جنگ نفتکش‌ها نیز به نوعی حاضر شده و

توسط سلاح‌هایی که قابل نصب و حمل توسط قایق‌ها بود، فی‌البداهه ضرباتی به کشتی‌های نفتکش وارد می‌نمود.

جنگ نفتکش‌ها در حالی شروع شد که عراقی‌ها با کمک آمریکا به تعدادی از کشتی‌های نفتکش ما صدماتی وارد کردند و اقدامات تلافی جویانه از سوی دو طرف به سکوهای نفتی کشیده شد. آمریکایی‌ها هم که به بهانه دفاع از حقوق کشورهای عربی در منطقه حضور داشتند و از طرفی، از عراق نیز مأیوس شده بودند، وارد جنگ نفتکش‌ها و حفاظت از کشتی‌های نفتکش کویتی شدند و در کنار اسکورت کشتی‌های نفتکش، درگیری‌های مقطعی نیز با شناورهای سپاه داشتند و به بهانه تلافی، سکوهای نصر و سلمان که در حدود ۱۰۰ مایلی جنوب غربی جزیره لاوان است را مورد تهاجم قرار دادند.

این اقدام آنها پیرو برخورد رزم‌ناو و موشک‌انداز ساموئل بی. رابرتز (Samuel B. Roberts) با مین بود و چیزی نمانده بود که غرق شود. در همان زمان بود که نیروی‌دریایی نیز به دفاع از سکوهای نفتی، با ناوشکن‌ها و جنگنده‌های پروازی نیروهای آمریکایی، درگیری مستقیم پیدا کرد. در واقع، این اولین درگیری نظامی تمام عیار با نیروهای آمریکایی بود که توسط ناوشکن‌های سهند و سبلان و ناوچه جوشن، در تاریخ ۲۹ فروردین سال ۶۷ شکل گرفت. هرچند که در این جنگ دریایی که از سوی نیروهای آمریکایی به نام عملیات آخوندک نامگذاری شده بود، ناوچه موشک‌انداز جوشن و ناوشکن سهند، شجاعانه جنگیدند، ولی به علت صدمات زیادی که به آنها وارد شد، غرق و تعدادی از عزیزان ما به درجه رفیع شهادت نائل شدند، اما اجازه ندادند که سکوهای نفتی توسط نیروهای دشمن تصرف گردد.

مورد دیگری که آمریکایی‌ها مستقیماً وارد جنگ شدند، جنگ مین بود. منطقه یکم به عنوان بزرگترین منطقه نیروی دریایی، مأموریت‌های بسیار زیادی، از جمله عملیات مین‌ریزی را انجام داد. در زمانی که فرمانده دوم ناو لجستیکی چارَک بودم، یکی از عملیات‌های مهم ما، عملیات مین‌ریزی بود، که در مسیر یا لنگرگاه‌های کشتی‌های نفتکش و تجاری، که پیش‌بینی می‌کردیم محموله آنها به مقصد عراق است، انجام می‌دادیم. البته یگان‌های دیگری نیز این مأموریت را انجام می‌دادند، از جمله لندینگ‌کرافت پشتیبانی ایران اجر، که با توجه با توانایی‌های خاص و بهتری که نسبت به یگان‌های شناور دیگر داشت، بیشتر مأموریت‌های مین‌ریزی به آن یگان محول می‌شد. مأموریت مین‌ریزی به این ترتیب بود که بعد از شناسایی کشتی‌های مورد نظر و تعقیب آنها و کشف توقفگاه‌های آنها که بیشتر لنگرگاه‌های کشورهای عربی بودند و منتظر فرصت برای عبور از منطقه تهدید، مین‌ریزی می‌کردیم.

در سال‌های آخر، جنگ از شمال خلیج فارس به میانه و بعد حتی به تنگه هرمز و لنگرگاه بندرعباس نیز کشیده شد، حتی چند مورد به ترمینال کشتی‌های نفتکشی که در حوالی جزایر لارک و هرمز شکل گرفته بود، حملاتی انجام گردید، که البته توسط نیروهای پدافند هوایی در جزیره و ناوهای گشت، خنثی شد. اما در مقابل، با راه‌اندازی جنگ مین که به احتمال زیاد به علت ناتوانی حزب بعث، به صورت کورکورانه و بدون هدف مشخص در مقابله با نیروهای ایران صورت گرفت، به یاری خداوند، ضربات سنگینی به اقتصاد عراق که توسط کشتی‌های سایر کشورهای هم‌پیمان عربی تأمین می‌شد، وارد گردید. اما در این بین، کشتی ایران اَجر، که از

جمله کشتی‌های پشتیبانی نیروی دریایی بود و نسبتاً در مأموریت‌های خود از یگان‌های دیگر موفق‌تر عمل کرده بود، توسط ناوهای آمریکایی توقیف گردید و از سرِ ناچاری، با صحنه‌سازی، به اتهام انجام عملیات مین‌ریزی در آب‌های آزاد، توقیف و در نهایت غرق شد. کارکنان آن نیز بعد از مدتی بازداشت با پیگیری‌های سامانه سیاسی کشور، آزاد گردیدند.

ما در ناو چارک بارها مأموریت‌های تاکتیکی شناسایی در آبراه‌های مناطق جنگی را انجام دادیم و هدف هم بیشتر کار اطلاعاتی و شناسایی مناطق عبور کشتی‌های هم پیمان با حزب بعث عراق بود و باید وارد آب‌های آنها می‌شدیم، چون آنها هیچ‌کدام از وسط خلیج فارس و آب‌های آزاد عبور نمی‌کردند. حتی ناوهای جنگی که حضور داشتند، بلافاصله بعد از عبور از تنگه هرمز به طرف آب‌های ساحلی کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس می‌رفتند و تا آنجایی که می‌توانستند خود را به سواحل نزدیک می‌کردند، حتی در میانه خلیج فارس هم خیلی تردد نداشتند، برعکسِ سال‌های اول جنگ، که از شمال جزیره بوموسی نیز می‌گذشتند، البته به جز ناوهای هواپیمابر آمریکایی که بعد از پذیرش قطعنامه، برای پشتیبانی از کشورهای عربی، بخصوص کویت که به‌علت زیاده‌خواهی‌های عراق و حمله غیرمنتظره آنها به آن کشور، وارد جنگ شد.

حمله عراق به کویت نیز از روی ناچاری بود، زیرا بعد از هشت سال جنگ و وعده‌هایی که صدام به مردم خود، مبنی بر گرفتن بخشی از سواحل ایران و دسترسی بیشتر به خلیج فارس داده بود، با دست خالی مجبور به پذیرش پایان جنگ شد و جوابی برای مردم خود نداشت و با تصرف کویت، می‌توانست بخش زیادی از آمال و آرزوهای خود را برآورده نماید. اما از

آنجایی که این اقدام با برنامه‌های آمریکا برای تسلط بر کشورهای عربی در منافات بود، با مخالفت آمریکا روبرو شد وآمریکا نیز به بهانه‌های مختلف، از جمله وجود سلاح‌های کشتارجمعی در عراق، وارد جنگ شد و ناو هواپیمابر آنها که از مهره‌های اصلی جنگ دریایی و حمله به سواحل بود، را وارد و در شمال خلیج فارس مستقر نمود.

در هر صورت، ما برای انجام مأموریت‌ها دستورالعمل‌های خاص خود را داشتیم. در شمال خلیج فارس دستورالعمل ذوالفقار بود و در جنوب هم دستورالعمل متفاوتی مثل تکسا و... اسم‌هایشان را به درستی به خاطر نمی‌آورم، ولی برای همه اقدامات، دستورالعمل وجود داشت. ما هیچ حرکتی را بدون دستورالعمل انجام نمی‌دادیم. البته یک‌سری دستورالعمل‌های کلی بودند که برخی از عملیات‌ها را نمی‌توانستیم با آن دستورالعمل‌های کلی پیش ببریم، لذا دستورالعمل‌های جدید نوشته می‌شد، که وظایف در آن کاملاً مشخص بود و طبق آن تمرین می‌کردیم و سپس عیناً آن را در عملیات اصلی پیاده می‌نمودیم. برنامه تک‌هایی که انجام می‌شد هم آنها دستورالعملی کلی داشتند، که طبق آن باید با بالگرد برای شناسایی می‌رفتیم و موقعیت کشتی مورد نظر مشخص و یگان‌های توپ‌داری را که از قبل در جزایر مستقر بودند، توسط بالگرد به سمت هدف مورد نظر هدایت می‌نمودیم و پس از اتمام مأموریت به جزایر برمی‌گشتند.

برای کنترل تنگه هرمز و تفتیش کشتی‌ها، برابر دستورالعمل‌ها عمل می‌کردیم. در دستورالعمل مشخص می‌شد که تیم تصرف چگونه و با چه اعضایی تشکیل شود، چگونه وارد شوند، چه کارهایی بکنند و چگونه کشتی را توقیف و به آب‌های خودمان هدایت نمایند. البته این کارها با تدبیر فرمانده

و تدبیر افسرانی که درگیر کار بودند، انجام می‌گرفت. این شرط اول کار بود. آنها باید آنقدر تبحر لازم و تجربه کافی را می‌داشتند، که بتوانند عملیات را انجام بدهند. اگر قرار بود بدون تجربه وارد شویم، با مشکلات زیادی روبرو می‌شدیم. ما هم در خیلی از مأموریت‌ها با افسران ارشدتر از خودمان که تجربه خوبی داشتند، رفتیم و توانستیم از این تجارب استفاده کنیم و کم کم به مرور زمان، ما هم صاحب تجربه شدیم.

ورود به ناوشکن جمهوری اسلامی ایران سام

در اواسط سال ۶۰ بود که به ناوشکن سام که در آن زمان الوند نام داشت، منتقل شدم و مدت ۵ سال از دوران جنگ را در سِمَت افسر دوم توپخانه و ملوان خدمت کردم، که دوران واقعاً پر فراز و نشیبی بود. پر از تجربه، حوادث مختلف و مأموریت‌های بسیار زیاد.

به عنوان یک افسر جوان تازه وارد، حتی در بین بعضی از مأموریت‌ها فرصت نمی‌کردیم که به منزل سری بزنیم. مأموریت پشت مأموریت. البته ناوشکن سام اولین ناوشکنی بود که به طور رسمی در آن مسئولیتی گرفتم، اما همانطور که قبلاً عرض کردم، پس از فارغ‌التحصیلی، به صورت موقت به ناوشکن پلنگ مأمور شده بودم، که تجربه خوبی برای من شد، زیرا ناوشکن پلنگ تازه از مأموریت بمباران سکو و پایانه‌های نفتی عراق به نام‌های البکر و الأمیه برگشته بود و بعد از چند روز، قرار شد که برای آزمایش پرتاب موشک ضد کشتی استاندارد، به دریا اعزام شود.

بعد از آن نیز، در دو مأموریت گشت و شناسایی و پدافند از جزایر و سکوهای نفتی شرکت نمودم. مأموریت گشت و شناسایی یعنی اجازه ندهیم کسی وارد آب‌ها و فضای بالای جزایر و سکوهای نفتی شود و پدافند یعنی در صورت ورود، با آنها مبارزه شود، چون آن طرف خلیج فارس و تنگه هرمز، شیخ‌نشینان امارات، عمان، قطر، بحرین،کویت و عربستان سعودی هستند و روابط خوبی با ما نداشتند، پس طبیعی بود که در زمان جنگ، از عراق پشتیبانی کنند؛ هنوز هم روابط خوب و محکمی با ما ندارند، زیرا بهترین و غنی‌ترین مناطق خلیج فارس از نظر عمق، ذخایر و منابع دریایی مثل نفت و گاز و آبزیان مختلف، در نیمه خلیج فارس که سمت سرزمینی ما است، وجود دارد و حفاظت از آنها، از وظایف منطقه یکم بود.

کنترل تردد در تنگه هرمز و شناسایی کشتی‌های حامل کالا، از مأموریت‌های بسیار مهم ما در ناوشکن سام بود، بخصوص کالاهای نظامی که برای عراق، با همکاری همین شیخ‌نشینان جابجا می‌شد. از وظایف افسر دوم توپخانه و ملوان، این بود که پس از شناسایی و توقیف کشتی‌ها، برای

تفتیش آنها، تیم تصرف را تشکیل داده و نحوه هجوم و تصرف آنها را برنامه‌ریزی و اجرا نماید.

شناسایی کشتی‌ها در هر شرایطی باید با دقت انجام می‌گرفت، حتی در زمان شب برای شناسایی اسم کشتی‌هایی که از فاصله دور دیده نمی‌شدند، نزدیکشان می‌شدیم و با انداختن نورافکن روی بدنه آنها، شناسایی را انجام می‌دادیم و در نهایت، پس از اعزام تیم تصرف و محرز شدن اینکه محموله کشتی برای عراق است، کشتی توقیف و به بندرعباس هدایت می‌شد. محموله آن نیز تخلیه و در نیروهای مسلح خودمان استفاده می‌شد. برای مثال، یک سری جیپ کا امِ فرماندهی، که همگی به نیروی زمینی داده شده بودند، از همین محموله‌های توقیفی بود. این تنها یک بخش کوچک از نحوه تأمین نیازهای جنگ بود. بخش اصلی آن بخصوص در بخش نظامی، که کشور با خرید از خارج تأمین می‌کرد، از طریق کشتی‌ها وارد کشور و در بندر امام خمینی(ره) تخلیه می‌شد. البته بیشتر تجهیزات نظامی مکانیزه و سنگین را در بندر عباس پیاده می‌کردیم.

نوآوری و ابتکار در عملیات‌ها

نیروی دریایی عراق از همان روزهای اول جنگ و در عملیات غرورآفرین مروارید در ۷ آذر ۵۹، توان رزمی خود در دریا را از دست داد، اما توانست با کمک نیروی‌هوایی، هواپیماها و بالگردهایی که از کشورهای فرامنطقه‌ای دریافت نمودند، حملات خود را به سرتاسر خلیج فارس گسترش دهد؛ از جمله حملات هوایی به کشتی‌های تجاری، مین‌ریزی، بمباران جزایر و بخصوص جزیره خارک و حمله هوایی به لنگرگاه بوشهر.

این تغییر رویکرد عراق باعث شد که فرماندهان و متخصصان امر در نیروی دریایی، با برنامه‌ریزی و انجام تاکتیک‌هایی، بار دیگر دشمن را مستأصل کنند و بنادر شمال خلیج فارس را کماکان فعال نگه دارند. یکی از اقدامات و ابتکارات مؤثر، استفاده از اهداف کاذب بود که در نقاط حساس به کار گرفته می‌شد، تا صدمات ناشی از حملات موشکی دشمن را به حداقل برساند. اهداف کاذب، سازه‌های فلزی هستند که در محل استقرار خود، انعکاس یک هدف بزرگی را برای دید موشک به وجود می‌آورند و موشک را به طرف خود جذب می‌کنند و به این وسیله، آبراه‌های حساس مثل کانال بوشهر و کانال بندر امام(ره) از حملات موشکی در امان ماندند و کشتی‌ها در قالب کاروان با امنیت بیشتر به این بنادر تردد می‌کردند. در واقع، برنامه اسکورت کاروان کشتی‌ها، بر همین اساس شکل گرفت و باعث گردید که خسارت کمتری به کشتی‌های تجاری وارد شود.

یکی دیگر از ابتکارات پدافندی موثر ایجاد سپر آهنین در مقابل نیروگاه اتمی بوشهر بود، به طوری که قادر باشد تهدیدهای موشکی از سمت دریا را جذب خود نماید و آن کشتی بسیار بزرگ رافائل بود، به طوری که با استقرار آن در مقابل نیروگاه، تقریباً تمام حملات موشکی غافلگیرانه علیه نیروگاه را جذب خود می‌نمود.

کشتی رافائل و به همراه آن کشتی میکلانج که در بندر عباس مستقر بود، از جمله مواردی بودند که دولت ایتالیا بابت بدهی‌هایی که داشت، در اواخر حکومت دولت شاهنشاهی به ایران واگذار نمود و نیروی دریایی آنها را در دو منطقه بندرعباس و بوشهر مستقر کرده و از آنها به عنوان هتل و باشگاه تفریحی برای کارکنان نیروی‌دریایی استفاده می‌نمود. این کشتی‌ها

هرکدام دارای اتاق‌های زیادی همانند هتل‌های لوکس، سالن‌های تفریحی، کازینو و استخر و حتی کلیسا بود. به هرحال، سرنوشت این دو کشتی اینطور رقم خورد که رافائل در بوشهر بر اثر جذب تعداد زیادی از موشک‌های عراقی که به سمت نیروگاه اتمی بوشهر پرتاب می‌شدند، غرق شد و هنوز لاشه آن در زیر آب است و میکلانج در نیمه دهه شصت فروخته شد و به مرور اوراق گردید.

از موارد دیگر در اوایل جنگ، این بود که در حوالی منطقه رأس‌البیشه[1] و در نیزارها، با ابتکار قرارگاه ۴۲۱ و کارکنان منطقه دوم دریایی و پایگاه دریایی خرمشهر، نقطه پدافندی به نام "تور یک" ایجاد گردید، که شامل سامانه کنترل آتش و توپ ۷۶ میلیمتری ناوهای موشک‌انداز کلاس پیکان بود، که آن را به آن طرف رودخانه اروندرود بردند و در میان نیزارها استتار کردند و می‌توانست هدف‌های هوایی را رصد و با توپ ضد هوایی ۷۶ میلی‌متری آنها را درگیر نماید، و خیلی از حملات هوایی به شمال خلیج فارس و بخصوص کاروان کشتی‌ها را خنثی نماید.

بعد از مدتی که عراقی‌ها متوجه شدند، نسبت به تخلیه آن اقدام کردند. تا آن موقع، هواپیماهای عراقی می‌ترسیدند از آن منطقه عبور نمایند و تعداد زیادی از آنها نیز در منطقه، با پدافند ایستگاه تور یک، مواجه می‌شدند.

از دیگر ابتکارات در زمان جنگ، برنامه‌ریزی گشت‌های اطلاعاتی توسط لنج‌های صیادی یا باریِ بومی در خلیج فارس و تنگه هرمز بود، که به گشت‌زنی و جمع‌آوری اطلاعات می‌پرداختند. حتی در بعضی از

---

۱ . نیزارهای اطراف دهانه خروجی اروندرود به خلیج فارس.

مأموریت‌هایی که به "عملیات تک" معروف بود، شناسایی اهداف مورد نظر توسط این شناورها نیز صورت می‌گرفت.

ناوهای هواپیمابر آمریکایی و ناوشکن روسی

در بحث گشت هوایی و شناسایی، بخصوص در بخشی از محدوده جاسک به طرف دریای عمان، در عمق دریا با ناو هواپیمابر آمریکایی که همیشه در آنجا مستقر بود، برخورد می‌کردیم. در تمام طول هشت سال دفاع مقدس، یک فروند ناو روسی متعلق به اتحاد جماهیر شوروی در تنگه هرمز و در آب‌های آزاد، درست در مرز آب‌های ما و عمان لنگر انداخته بود و در بدترین شرایط دریایی هم موقعیت خود را حفظ و تردد کشتی‌ها در تنگه هرمز را مشاهده می‌کردند. یک ناو آمریکایی هم بود که مرتب از تنگه هرمز عبور می‌کرد و داخل خلیج فارس و به طرف آب‌های کشورهای عربی تردد می‌نمود.

بعضی مواقع برای هم نیز شاخ و شانه می‌کشیدیم، یعنی خیلی نزدیک می‌شدیم و از طرف جلو مسیر آنها را قطع می‌کردیم، که این یک نوع توهین در دریا محسوب می‌شود. وقتی شما سینه یک کشتی را بخواهید کراس یا قطع بکنید، یعنی من بر شما مسلط هستم. بعضی مواقع با ناوچه‌های عمانی و اماراتی هم که برخورد می‌کردیم، این حرکت را انجام می‌دادیم و در هیچ زمانی از حضور اینها هراسی نداشتیم. حتی کشتی‌های تجاری که با پرچم کشورهای شوروی یا آمریکا در حال عبور بودند و مشکوک به نظر می‌رسیدند، در حضور ناوهای جنگی، آنها را متوقف و تفتیش می‌کردیم،

چون از نظر قوانین بین‌المللی، این حق ما بود مطمئن شویم کشتی‌هایی که وارد خلیج فارس می‌شوند، برای کشور عراق محموله‌ای نداشته باشند.

خدمت در ناو جمهوری اسلامی چارَک

بعد از خدمت در ناوشکن سام، در سال ۶۵ و با درجه ناوبان یکمی، به ناو لجستیکی چارک منتقل شدم. مأموریت آن حمل مهمات، تجهیزات، نیروی انسانی و آذوقه برای پشتیبانی جزایر بوموسی، سیری، تنب بزرگ و لاوان بود، که عموماً در اختیار نیروی دریایی بودند و نیروهای تفنگداران دریایی و بخشی از کارکنان عملیاتی و ستادی آنها توسط منطقه یکم پشتیبانی می‌شد. البته جزیره لاوان در پشتیبانی منطقه دوم دریایی بوشهر قرار داشت. بخشی از نیروهای مستقر در جزیره بوموسی از نیروی زمینی بودند و تجهیزاتی مثل تانک و توپخانه در اختیار داشتند و دفاع از ساحل جزیره را بر عهده داشتند.

در کنار این مأموریت اصلی ناو چارک، مأموریت پدافند از جزایر را نیز انجام می‌دادیم و تا عمق شمال خلیج فارس، یعنی حوالی جزیره خارک پیش می‌رفتیم و پدافند از جزیره و سکوهای اطراف آن را هم از همان اوایل سال ۶۵ که به آنجا منتقل شدم، به ما محول نمودند.

تا آن زمان، این مأموریت به ناوشکن‌ها از منطقه یکم و بخشی از ناوهای منطقه دوم بوشهر، واگذار می‌شد، اما به دلیل حجم بالای مأموریت‌ها در منطقه یکم و نیاز به حضور ناوشکن‌ها برای پدافند از جزایر سه‌گانه و تنگه هرمز، این بخش از مأموریت‌ها را نیز علاوه بر مأموریت‌هایی که داشتیم به

ما واگذار نمودند و این مأموریت توسط این کلاس ناوهای لجستیکی تا آخر جنگ ادامه پیدا کرد.

یکی از خاطرات تلخی که از دوران خدمت در ناو چارک به یاد دارم، حادثه بزرگی بود که در تاریخ ۲۹ فروردین سال ۶۷ رخ داد. در آن روز، چهل تُن مهمات برای ادوات زرهی و تانک‌های نیروی زمینی که مستقر در جزیره بوموسی بودند، بارگیری کرده بودیم و چون جزیره بوموسی حالت خاصی داشت و در بخشی از جزیره، عرب‌های اماراتی ساکن بودند، این احتمال را می‌دادیم که عرب‌ها تحت شرایطی بخواهند این جزیره را با همکاری نیروهای فرامنطقه‌ای اشغال کنند و به همین خاطر، استحکامات دفاعی خاصی در جزیره بوموسی ساخته شده و کماکان در حال توسعه بود. نیروی زمینی هم در آنجا سازماندهی شده بود و پشتیبانی آنها را بر عهده نیروی‌دریایی گذاشته بودند. تعویض نفرات مستقر در جزیره، رساندن آذوقه، مهمات و... توسط یگان‌های شناور لجستیکی مثل ناو چارک و دلوار انجام می‌شد.

در آغاز یکی از آن مأموریت‌ها، برابر روش، فرمانده یگان برای توجیه به پست فرماندهی رفته بود. من هم به عنوان فرمانده دوم یگان، ناو را برای حرکت آماده کرده بودم و منتظر فرمانده یگان بودیم. سامانه مخابراتی هم روشن، آماده و بگوش بود، تا اینکه متوجه وقوع یک حادثه در دریا شدیم. یک درگیری در دریا بین ناوشکن‌های سهند و سبلان و جوشن ما با ناوهای آمریکایی رخ داده بود. تمام مکالمات را روی مدار می‌شنیدیم، که چه اتفاقی در حال رخ دادن است. شرایط خیلی بدی بود.

پس از بازگشت فرمانده از پست فرماندهی، مشخص شد که درگیری مستقیم با ناوهای آمریکایی شروع شده و به همین دلیل، اجازه خروج از بندر را به ما ندادند، چون با این حجم از مهماتی که بارگیری کرده بودیم، در واقع یک هدف دیگر برای آنها می‌شدیم. ما به صورت آماده در یگان، منتظر دستور باقی ماندیم و از آنجایی که روی مدارهای مخابراتی به گوش بودیم، متوجه شدیم که منطقه دوم دریایی، بلافاصله یگان‌های نجات، شامل یدک‌کش‌ها و حتی هواناوها را جهت کمک به مجروحان به دریا اعزام نموده است.

عملیات نجات تا روز بعد طول کشید. در زمان رسیدن یدک‌کش‌ها به بندرگاه، شاهد صحنه‌های دلخراشی بودیم. خیلی از عزیزان ما غرق در خون بودند و ما در ناو چارک، که از اتفاق آگاه بودیم، به موقع در بندرگاه آماده شدیم و کمک حال خوبی برای کمک و تخلیه مجروحین بودیم.

فردای آن روز به ما گفتند که مأموریت باید انجام شود. اما مطمئن نبودیم که حملات تمام شده است یا ادامه خواهد داشت. ناو تنب نیز در معبر ورودی جزیره هرمز و لارک، در گشت پدافند از ترمینال نفتی در حال گشتزنی بود، زیرا بعد از شدت گرفتن تهدیدات در شمال خلیج فارس، نفتکش‌ها در این ترمینال نفتی بارگیری می‌کردند.

نفتکش سنندج به عنوان کشتی ترمینال یا مادر در لنگر بود و چند نفتکش دیگری که کوچکتر بودند، نفت را از پایانه‌های نفتی شمال خلیج فارس دریافت می‌کردند و در نفتکش مادر ذخیره می‌کردند. یک سری نفتکش‌های دیگری هم بودند که نفت را از کشتی مادر بارگیری و صادر می‌کردند.

به هرحال، باید حرکت و مسیری را طی می‌کردیم، که در آن درگیری ایجاد شده بود تا بتوانیم به جزیره بوموسی برسیم. صبح زود منطقه را ترک کرده و با احتیاط و تا حد امکان، نزدیک به ساحل حرکت می‌کردیم. یکی از ترفندهای مقابله با حملات موشکی، همین نزدیک به ساحل بودن است، تا بازتاب راداری ناو در رادار موشک، با بازتاب راداری از جزیره ادغام شود و برای موشک، قابل تشخیص نباشد. در امتداد جزیره قشم در حال حرکت بودیم. نزدیک غروب بود، که به حوالی جزیره هنگام رسیدیم. هوا گرگ و میش بود. ناگهان متوجه شدیم که از طرف جزیره هنگام، به طرف ما تیراندازی می‌شود.

در آن زمان، پدافند جزیره هنگام، به دست کارکنان سپاه بود و فکر کنم، از آنجایی که ما خیلی نزدیک به جزیره حرکت می‌کردیم، احساس کردند که ما یک ناو غریبه هستیم و شروع به تیراندازی به سمت ما کردند. گلوله‌های آر پی جی بود که از جلو سینه ناو رد می‌شد. بلافاصله روی مدار مخابراتی سر و صدا کردیم که این ناو، ایرانی است. واقعاً اگر یکی از آنها به ناو برخورد می‌کرد، آن هم ناوی که ۴۰ تُن مهمات داشت، پودر می‌شد. اما به یاری خداوند، از این معرکه به سلامت عبور کردیم و توانستیم مهمات را به جزیره برسانیم.

فردای آن روز که در حال تخلیه مهمات بودیم، هواپیماهای اف۱۴ و اف۱۶ آمریکایی‌ها را می‌دیدیم که در حال شناسایی بودند، ولی در دستور کارشان نبود که عکس‌العملی نشان دهند و مشخص بود تمام حرکات ما را زیر نظر دارند و در هر زمان که اراده می‌کردند، می‌توانستند عملیات خود را انجام دهند، فقط کافی بود بهانه‌ای داشته باشند، یا به وجود بیاورند. گرچه توان دفاعی ما در ناو چارک در حد پدافند نزدیک و منحصر به

تیربارهای ضدهوایی و در نهایت، موشک حرارتی سهند۳ (دوش پرتاب) بود، ولی در تمام مدت، آمادگی‌های لازم برای درگیری احتمالی را داشتیم.

حدود دو سال و نیم در ناو چارک خدمت کردم. در اوایل سال ۶۷ بود که زمزمه خرید ناوهای نفربر و پشتیبانی سبک از کشور هلند به گوش می‌رسید. به این صورت که در ابتدا دو فروند شناور ساخته شده کامل به عنوان نمونه تحویل شود و سپس هشت فروند در ایران با دریافت قطعات به صورت SKD[1] مونتاژ شود: بخشی توسط کارخانجات منطقه یکم در بندرعباس و بخشی هم در کشتی‌سازی شهید درویشی وزارت دفاع. در مورد تأمین کارکنان آن هم قرار شد برای اولین فروند، از منطقه دوم دریایی بوشهر و برای دومین فروند هم، از منطقه یکم بندرعباس اعزام نمایند و این فرصتی شد که خودم را برای گرفتن جایگاه فرماندهی شناورها همراه با چندین نفر از رسته‌های مختلف در یگان معرفی نمایم.

پس از چند ماه، من به همراه دو نفر از کارکنان انتخاب شدیم و مراحل تعیین صلاحیت و گزینش را انجام داده و قرار شد بنا به دستور، به کشور هلند اعزام شویم. باید آمادگی لازم برای اعزام فوری را کسب می‌کردیم. به همین خاطر، از ناو چارک منتقل و به ناو طاهری مأمور شدیم، تا هر زمان که نیاز شد، اعزام شویم.

---

1. SKD: Semi Knocked Down

قطعات نیمه سوار شده (یا قطعاتی که مونتاژ اولیه شده‌اند) وارداتی، SKD نام دارند و پس از ورود به کشور، مونتاژ نهایی روی آنها صورت می‌گیرد.

مأموریت در ناو طاهری

ناو طاهری به طول ۱۵۰ متر و ظرفیت حمل ۱۲هزار تن آب، از نوع کشتی‌های آبرسان بود. در آنجا من به عنوان جایگزین افسر عملیات، که به تازگی به یگان دیگری منتقل گردیده بود، معرفی شدم. برنامه اعزام به کشور هلند نیز بلاتکلیف ماند، ولی به صورت رسمی هم کنسل نشده بود. ما کماکان منتظر اعزام ماندیم. مأموریت من در ناو طاهری حدود ۵ ماه به طول انجامید و در این مدت، برابر برنامه چندین مرتبه جهت آبرسانی به جزایر اعزام شدیم.

در این میان، یک مأموریت خاصی هم به ما محول شد! در آن زمان، تهدیدهای عراق در جنوب خلیج فارس و تنگه هرمز تقریباً از بین رفته بود و فرصت مناسبی بود تا جهاد خودکفایی نیروی دریایی بتواند در مورد تسلیحات جدید و نوآوری برای یگان‌های شناور برنامه‌ریزی نماید. یکی از آن اقدامات، پرتاب موشک روسی کرم ابریشم بود و برای حرکت و آماده سازی و پرتاب آن هشت الی ده دستگاه خودروی کامیون نیاز داشت و جای دادن آنها روی یگان شناور با توجه به تعداد زیاد کامیون‌ها مقدور نبود. به همین خاطر، با ابتکار توانستند تعداد آنها را به یک سکوی پرتاب موشک و دو دستگاه کامیون تقلیل دهند.

تنها یگانی که می‌توانست اینها را حمل کند، ناو طاهری و هم کلاس آن کنگان بود. لذا سکوی پرتاب را روی ناو طاهری مستقر کردند. همان اقدامی که الآن بعضی از شناورهای سپاه و نیروی دریایی ارتش انجام می‌دهند. به این صورت که یک کشتی تجاری انتخاب کرده و موشک و خودروها را روی آن قرار می‌دهند. ما در همان روزهای آخر جنگ این کار را انجام دادیم و

پس از استقرار سکوی پرتاب و کامیون‌های رادار و کنترل آتش روی ناو، برای پرتاب به منطقه مورد نظر حرکت کردیم و این برای بنده به عنوان افسر عملیات خیلی مهم بود، که محاسبات خط آتش و فاصله را به دست بیاورم، تا پرتاب موشک با دقت انجام شود. الحمدلله این اتفاق افتاد و موشک بعد از شلیک به هدف اصابت نمود و به همین خاطر، من نیز مورد تشویق قرار گرفتم. این یکی از کارهای ابتکاری و غیر متعارفی بود که در ناو طاهری انجام شد.

تقریباً روال خدمت در ناو طاهری به صورت مأمور ادامه داشت و همچنان منتظر اعزام به کشور هلند بودم، تا اینکه بالأخره فراخوان دادند و من به همراه اعضای دیگر گروه به کشور هلند اعزام شدیم.

کارخانه‌ای که این شناورها را می‌ساخت "K-DAMEN" نام داشت و در شهر روتردام و در کنار یکی از آبراهه‌هایی که به دریا راه داشت، بود. مأموریت ما به این خاطر بود که با نحوه ساخت شناور و همچنین، با کارخانه سازنده آشنایی پیدا کنیم و کارکنان، دوره‌های کوتاه و تخصصی مرتبط با بخش‌های مختلف شناور را طی نمایند.

شناور مذکور که به نام سیریک نامگذاری شده بود، ۴۷ متر طول و ۳۵۰ تن وزن خالص آن بود و قابلیت انتقال حدود ۱۰۰ نفر نیرو و محموله همراه به وزن ۴۰ تُن را داشت و قادر بود با سرعت ۱۸ الی۱۹ گره در شرایط عادی در دریا حرکت نماید. مأموریت ما حدود یک ماه به طول انجامید و پس از آن، به بندرعباس و یگان خود بازگشتیم و منتظر انتقال شناورها به ایران بودیم. حدود چند ماه به طول انجامید، تا شناور توسط کشتی حمل و از هلند به ایران منتقل و در بندر شهید رجایی بندرعباس به آب انداخته و

توسط یدک‌کش به منطقه یکم منتقل و به اسکله کارخانجات، پهلو داده شد، تا پس از آن، مراحل تحویل آن از شرکت مربوطه برنامه‌ریزی شود.

ناو نفربر و پشتیبانی سیریک

ناوهای نفربر پشتیبانی کلاس سیریک اولین واحدهای شناور خرید از خارج از کشور بعد از انقلاب بود، که با هدف وارد کردن تکنولوژی ساخت آن در کشور بود. لذا انگیزه ساخت ناوشکن به وجود آمد، که منشأ ساخت ناوشکن جماران اولین ناوشکن تمام ایرانی بود.

ناو نفربر سیریک بعد از انجام مراحل تحویل‌گیری در کارخانجات و انجام آزمایشات دریایی، طی مراسمی به منطقه یکم تحویل گردید. مأموریت این یگان جابجایی نفرات و پشتیبانی جزایر بود. هرچند که مأموریت‌های جانبی خاصی هم به آنها واگذار می‌گردید، مثل حمل و نقل دریایی زیر نظر شرکت سرویس‌های حمل و نقل وابسته به نیروی دریایی که جنبه درآمدزایی برای نیروی دریایی داشت. بعد از تحویل یگان، بنده به عنوان فرمانده و ۱۳ نفر دیگر در رسته‌های مختلف مشخص و ضمن تحویل گرفتن یگان، شروع به آماده‌سازی آن برای انجام مأموریت شدیم.

چند ماهی از شروع به کار ما نگذشته بود، که در یکی از مأموریت‌ها، اتفاق جالبی رخ داد. ما در مأموریت پشتیبانی از جزایر و تعویض نفرات تیپ تفنگداران دریایی بودیم. این نوع مأموریت‌ها حدود ۳۵ الی ۳۶ ساعت با توجه به سرعت خوبی که یگان داشت، طول می‌کشید و در این مدت، چهار جزیره را پشتیبانی می‌کردیم. مسیر مأموریت از بندرعباس به جزیره تنب و

سپس بوموسی و بعد جزیره سیری و در آخر جزیره کیش و برعکس همین مسیر به بندرعباس بود.

ما در مسیر رفت نیروهای جدید و تجهیزات را در جزایر پیاده و در برگشت، تعویضی‌های آنها را سوار و به بندرعباس ترابری می‌کردیم. به این ترتیب، مأمورین در جزیره، زمان کافی برای تحویل و تحول را داشتند و لذا مدت مأموریت کوتاه‌تر می‌گردید.

همانطور که عرض کردم در برگشت، آخرین ایستگاه جزیره تنب بود. صبح ساعت ۷:۳۰ بود و می‌خواستیم به سمت بندرعباس حرکت کنیم، که ناگهان به من اطلاع دادند پشت دستگاه HF[1] با شما کار دارند. معمولاً روی دستگاه مخابراتی HF صحبت نمی‌کردیم، ولی چون فاصله زیاد بود، دستگاه VHF[2] معمولاً برای هماهنگی محاوره‌ای استفاده می‌شد و از امنیت مخابراتی لازم برخوردار نبود. به اجبار از دستگاه HF استفاده کرده بودند.

به اتاق مخابرات رفتم و متوجه شدم که رئیس ستاد منطقه پشت خط است. امیر سرتیپ حسین شفیعی که الآن در گروه مشاورین مقام معظم رهبری هستند. ایشان گفتند وقت تنگ است و ظاهراً در دو فروند کشتی ماهی‌گیری ایرانی، کارکنان شورش کردند (دلیل آن را نگفت) و کاپیتان را گروگان گرفته و تهدید به مرگ کردند. شما سریع خودتان را به آنها برسانید. چون در مرز آبی کشور امارات هستند و گارد ساحلی امارات نیز در حال نزدیک شدن است. اگر آنها را توقیف کنند، برای بازپس‌گیری آنها داستان

1 HF: High Frequency. دستگاه مخابراتی فرکانس بالا

2 VHF: Very High Frequency. دستگاه مخابراتی فرکانس خیلی بالا

خواهیم داشت. لذا سریع خودتان را به آنها برسانید و آنها را مجبور به بازگشت به آب‌های کشور کنید و اگر قبول نکردند، به سینه کشتی طناب بندازید و آنها را بکشید و از آب‌های امارات دور کنید.

از آنجایی که دستور فوری بود، بلافاصله به سمت نقطه مورد نظر حرکت کردیم. در ضمن، حدود ۲۰۰ نفر سرباز و تکاور که از جزایر تعویض شده بودند، به همراه داشتیم. حدود دو ساعت و نیم طول کشید تا به نقطه رسیدیم. در طول مسیر، در این فکر بودم که اگر قرار باشد آنها را با طناب یدک کنیم، چگونه آنها که شورش کرده‌اند و فرمانده را تهدید به مرگ نموده‌اند، طناب ما را دریافت خواهند کرد. به نتیجه‌ای نرسیدم، چون منطقی به نظر نمی‌رسید. در هر حال، تصمیم‌گیری را به رسیدن و دیدن شرایط موکول کردم. حدود ساعت ۱۰:۳۰ به نقطه مورد نظر رسیدیم و متوجه شدیم فرمانده یکی از کشتی‌های ماهی‌گیری ظاهراً توانسته کارکنان خود را راضی کند و به طرف سواحل ایران حرکت نماید. اما آن دیگری به نام آزادگان که تمام کارکنان آن بجز فرمانده و یک نفر موتوریست اهل اسپانیا بودند، کماکان در اعتصاب و شورش قرار داشتند.

جریان به این صورت بود که به دلایلی که برای ما مشخص نشد، دو نفر از کارکنان اسپانیایی به دریا افتاده بودند و آنها نگران دوستان خود شده و حرف اصلی آنها این بود که دوستانمان را سریعاً به ما برگردانید؛ در غیر این صورت کاپیتان را می‌کشیم.

در همین حین بود که پست فرماندهی به ما اعلام کرد گارد ساحلی امارات اعلام نموده یک نفر را از آب گرفته و از دیگری خبری نیست و به احتمال زیاد غرق شده است و ممکن است گارد ساحلی امارات کشتی را

توقیف کند. ولی ما نتوانستیم این موضوع را به آنها بگوییم چون ممکن بود عکس‌العمل بدی نشان دهند و قصد جان کاپیتان را بکنند. اکتفا کردم به گفتن اینکه دوستان شما را از آب گرفته و به ساحل منتقل کرده‌اند و حالشان خوب است. چون زبان اسپانیایی نمی‌دانستم، با زبان اشاره و کمی عربی و انگلیسی سعی کردم موضوع را به آنها بفهمانم، ولی آنها به هیچ عنوان قانع نمی‌شدند و فقط دوستان خود را طلب می‌کردند. من نیز ضمن صحبت کردن با آنها، ناو را به کشتی آنها نزدیک می‌کردم و از آنجایی که یدک کردن کشتی مقدور نبود، به این فکر افتاده بودم که کشتی آنها را تسخیر نماییم و به همین دلیل، در طول مسیر با توجه به اینکه تعدادی تکاور در یگان داشتم، با سرپرست آنها که یک سروان تکاور بود، صحبت کردم و تدبیر بر این شد که یک تیم ۱۰ الی ۱۲ نفره از تکاوران و کارکنان ناو آماده کنیم و تعدادی از آنها را به سلاح یوزی و ژ۳ مسلح نماییم.

برنامه را اینگونه چیدیم که در حین مذاکره، ناو را به کشتی نزدیک کنم و به محض پهلوگیری به کشتی، به صورت ناگهانی روی یگان بپرند و آنها را غافلگیر نمایند. این هم خدایی بود، چون تقریباً اندازه ناو ما با کشتی آنها یک اندازه بود.

پس از انجام صحبت‌ها و نرسیدن به نتیجه، درخواست رفتن به کشتی آنها و مذاکره بیشتر را دادم. در جواب گفتند اشکالی ندارد، ولی تنها بیا و این فرصتی شد که به ناو پهلو بگیرم و در اندک زمان، تیم تصرف به صورت غافلگیرانه از یکی از درب‌های ناو خارج و وارد کشتی شدند. آنها نیز که انتظار چنین اقدامی را نداشتند، غافلگیر شده و به تصرف ما درآمدند. هرچند که آنها به کارد، چاقو و سلاح کمری مسلح بودند، اما نتوانستند

کاری انجام دهند و در عرض چند دقیقه، کشتی به طور کامل در اختیار ما قرار گرفت.

از آن به بعد، نگرانی من گارد ساحلی امارات بود، که در حال نزدیک شدن بود. قصد یدک کردن کشتی را مذکور داشتند، که فرمانده کشتی گفت یک نفر از موتوریست‌ها ایرانی است و می‌تواند موتور کشتی را روشن کند.
قبل از رسیدن گارد ساحلی، از آب‌های امارات خارج شدیم و کارکنان کشتی را که حدود ۱۵ نفر بودند، در اتاقی حبس کردیم و سه نفر مسلح بالای سرشان گذاشتیم. حدود ساعت ۱۱:۰۰ بود که به سمت بندرعباس راه افتادیم و نزدیک غروب به لنگرگاه بندرعباس رسیدیم و کشتی را به تیم عملیات ویژه تحویل دادیم و بعد وارد بندر شدیم و به این ترتیب، این مأموریت پشتیبانی از جزایر هم به اتمام رسید. البته با مأموریت‌های دیگر متفاوت و پر از هیجان و تجربه بود.

مدت خدمت من در سیریک دو سال و نیم طول کشید. هرچند در همان اوایل، در ناو سیریک در ۲۹مرداد ۱۳۶۷ جنگ ایران و عراق با پذیرش قطعنامه از سوی ایران به پایان رسید، اما در مأموریت‌های نیروی‌دریایی تغییری ایجاد نکرد و ناوهای نیروی‌دریایی کماکان مأموریت‌های مختلف دوران جنگ را ادامه دادند.

فصل سوم

ادامه خدمت بعد از دوران دفاع مقدس

خدمت در ناو خارک و کسب آمادگی برای سفر به روسیه

خریدهای نظامی، از جمله خرید سه فروند زیردریایی از روسیه که قرار بود زودتر از این به ایران تحویل داده شوند و به دلایل سیاسی انجام نشده بود، مجدداً به جریان افتاد و ناو خارک که مقرر شده بود برای اسکورت آنها به روسیه سفر کند، مجدداً شروع به آماده‌سازی و گرفتن نیروهای خود شد و بنده نیز برای این مأموریت انتخاب شده و به ناو خارک منتقل شدم.

یکی از آرزوهای کارکنان جوانی که خدمت در نیروی دریایی را انتخاب کرده بودند، خدمت در ناو خارک، بخصوص شرکت در دریانوردی‌های آن بود. حالا این فرصت نصیب من شده بود که به ناو خارک منتقل و برای مأموریت دریانوردی طولانی و پرماجرا آماده شوم. یعنی آنچه را که در دانشگاه آموخته بودم و تجربه‌ای که بعد از دانشگاه تا به آن روز اندوخته بودم را، می‌بایستی به کار می‌گرفتم و این، شوق خدمت در ناو خارک را برای من دو چندان کرده بود. به هر حال، مأموریت دریانوردی طولانی که ۴ الی ۵ هزار مایل دریایی، یعنی حدوداً ۹ هزار کیلومتر باشد، در واقع سفری چندین ماهه بوده و می‌بایستی از آب‌ها و تنگه‌های بین‌المللی، تنگه‌های حساسی مثل باب‌المندب، کانال سوئز، تنگه جبل‌الطارق عبور و دریای مدیترانه را طی می‌کردیم و وارد دریای مانش بین انگلیس و اروپا می‌شدیم و از آن طریق، به طرف شمال و به دریای یخ‌زده اسکاندیناوی در جنوب فنلاند و سپس کانال سن‌پترزبورگ می‌رسیدیم. مسیری که انواع قوانین بین‌المللی را در خودش دارد. ضمن اینکه شرایط آب و هوایی زمستانی، برف و سرما هم پیش‌بینی می‌شد و باید خودمان را برای این مسائل آماده می‌کردیم؛ لذا اولین موضوع این بود که ناو باید از نظر فنی خیلی خوب باشد، آب و آذوقه و سوخت به اندازه کافی داشته

باشد و تمامی کتب و نشریات به‌روز دریانوردی در آب‌های اقیانوسی و کانال های مختلفی که قرار بود عبور نماییم را داشته باشد. مثلاً هنگام عبور از کانال سوئز که مقرارت خاصی دارد، چگونه تماس بگیریم، حتی برای عبور باید مالیات پرداخت می‌گردید. در واقع، وقتی از یک کانالی که در کنترل یک کشور است عبور می‌کنید، باید تابع مقررات آن کشور باشید. حال اگر نظامی باشید، باید از طریق سفارت هماهنگی‌های لازم نیز انجام شود و قبل از ورود هم باید با هماهنگی سامانه بندری و دریافت راهنما وارد کانال شوید. در کل، باید به‌روز می‌شدیم و از آنجایی که خیلی وقت بود مسیر طولانی را نرفته بودیم، حجم کارها بسیار زیاد به نظر می‌رسید. حتی باید پیش‌بینی قطعات مختلف در طول مسیر، تعمیراتی که ممکن بود نیاز باشد و هماهنگی با کشورهایی که در طول مسیر قرار بود توقف داشته باشیم، انجام می‌گردید؛ البته این هماهنگی می‌بایستی توسط ستاد نیروی دریایی و وزارت خارجه انجام می‌شد. همه اینها زمان‌بر بود و نیاز به پیگیری داشت، که چندین ماه طول می‌کشید. ناو خارک ۳۳ هزار تن وزن، ۲۰۷ متر طول و ۲۶ متر عرض داشت و به قول معروف یک کشتی غول پیکر بود. با انگیزه‌ای که در کارکنان وجود داشت، تمام مراحل آماده‌سازی ۸ ماه به طول انجامید و ناو برای انجام مأموریت، آمادگی لازم را کسب نمود. اما چه شد که ناو اعزام نگردید، نمی‌دانم! فقط به ما گفتند مأموریت کنسل است و تعدادی از کارکنان هم که برای این مأموریت گلچین کرده بودند کم‌کم از یگان پیاده شدند. البته بعد مشخص شد خودشان با یک کشتی روسی زیر دریایی‌ها را اسکورت خواهند کرد. در هر صورت، در آن ۱۰ ماه که در ناو خارک خدمت کردم، تجربه خوبی

بود و شناخت خوبی از ناو پیدا کردم و این تجربه بعداً در زمانی که به فرماندهی ناو منصوب شدم، بسیار مفید بود.

انتقال به ناو کنگان

با کنسل شدن مأموریت ناو خارک، بنا به نیاز منطقه و با توجه به طرح چرخش افسران و فرماندهان، به ناو کنگان و با سمت فرماندهی منتقل شدم. ناو کنگان مشابه ناو طاهری بود که حدود ۶ ماه در آن خدمت کرده بودم و آشنایی خوبی با این یگان داشتم و شاید انتصاب من به فرماندهی ناو کنگان هم به همین دلیل بوده است. حدود ۲ سال و نیم در این ناو خدمت نمودم.

البته در ابتدا درجه ناوسروانی داشتم، ولی بعد از چند ماه به درجه ناخدا سومی، مفتخر شدم. جایگاه فرماندهی ناو کنگان، ناخدا یکمی و این حاکی از اهمیت یگان و نوع مأموریت آن بود و تجربه در ناو طاهری کمک خوبی برای من به حساب می‌آمد.

خدمت در یگانی از نوع کشتی‌های تجاری که تفاوت زیادی با ناوها و ناوشکن‌های جنگی داشت و با توجه به نوع مأموریت که پشتیبانی از جزایر و آبرسانی بود، و از آنجایی که در مأموریت‌ها، مدت زیادی را در لنگر و در نزدیکی جزایر توقف می‌کردیم، فرصت خوبی بود که به کارهای جانبی، همان‌گونه که در دوران دانشکده در انگلستان فن چتربازی را آموخته بودم، بپردازم؛ از جمله یادگیری فنون غواصی. اینها فنونی بودند که برای یادگیری در مراکز آموزشی نیروهای مسلح کشور، مدت زمان زیادی را به خود اختصاص می‌داد، البته اگر توجیه خوبی برای رفتن به دوره وجود

داشت. این توفیق الهی بود که این فرصت‌ها در اختیار من قرار گرفت تا بتوانم به تجربیات خودم اضافه کنم.

ناو کنگان تفاوت زیادی با ناوها و ناوشکن‌های رزمی داشت و در رده شناورهای تجاری قرار می‌گرفت و از نظر فنی نیز، بویژه سامانه تحرک آن با دیگر شناورهای رزمی، متفاوت بود.

معمولاً شناورهای رزمی برای اطمینان بیشتر و قدرت مانور بیشتر از دو سامانه تحرک استفاده می‌کنند و این در حالی بود که ناو کنگان فقط یک سامانه رانش داشت و در صورت بروز هرگونه اشکال فنی، در صورتی که قابل رفع توسط کارکنان فنی ناو نباشد و نیاز به رده‌های تعمیراتی پیدا نماید، می‌بایستی توسط یگان کمکی، مثل یدک‌کش به بندر و اسکله مربوطه یدک شود، که با توجه به روش تعمیر و نگهداری در نیروی دریایی، چنین حوادثی به ندرت اتفاق می‌افتد، اما با توجه به قدمت ناو کنگان و مدت طولانی که در دوران دفاع مقدس تحت شرایط خاص و بنا به نیاز مأموریت‌های زیادی را انجام داده بود و مورد بازسازی قرار نگرفته بود، در یکی از مأموریت‌ها در نیمه‌های راه به سمت جزیره تنب که اولین مقصد ما برای آبرسانی بود اتفاق خاصی روی داد و جهت جلوگیری از وارد آمدن صدمه به موتور تحرک، دستور خاموش نمودن آن را دادم.

از آن لحظه، یکی از کم نظیرترین لحظات تصمیم‌گیری برای یک فرمانده، برای من اتفاق افتاد و دستورات و اقداماتی که در ادامه آن به وقوع پیوست، ضمن جلوگیری از به وجود آمدن سانحه بزرگی که می‌توانست منجر به وارد آمدن صدمات زیادی و حتی غرق شدن ناو شود، برای افرادی که در ناو خدمت می‌کردند، تجربه گرانبهایی شد. ضمن اینکه مأموریت

آبرسانی به جزایر با توجه به اهمیت زیادی که داشت، به طور کامل و بدون تأخیر زیاد انجام گردید.

اشکال این بود که به علت پوسیدگی بیش از حدّ مسیر روغن‌کاری موتور، آب به داخل موتور نفوذ پیدا نمود و در صورت روشن نگه داشتن موتور، در ادامه می‌توانست باعث خرابی بسیار زیاد و در نهایت توقف آن شود، به گونه‌ای که تعمیرات آن به وقت و هزینه بسیار زیادی نیاز پیدا می‌کرد. در صورتی که قطعات مورد نیاز آن پیدا می‌شد.

با توجه به وضعیت پایان جنگ و تحریم‌ها، به نظر نمی‌رسید که کار تعمیرات به سادگی حتی در مدت طولانی انجام شود. لذا اولین و تقریباً متداول‌ترین دستور بعد از توقف و دور شدن از مسیر تردد کشتی‌های دیگر، درخواست یدک‌کش از بندرعباس بود؛ اما در کمال ناباوری کارکنان ناو، بعد از حدود ۱۲ ساعت و رسیدن یدک‌کش به ناو و وصل نمودن طناب یدک، به جای دستور حرکت به سمت اسکله در بندرعباس، دستور ادامه مسیر به سمت جزیره تنب داده شد. هرچند که برای خیلی از پرسنل قابل باور نبود که من بدون داشتن تحرک، دستور به ادامه مسیر مأموریت بدهم، اما اهمیت نتیجه مأموریت بر نحوه انجام آن ارجحیت داشت.

پس از رسیدن به لنگرگاه جزیره تنب، در موقعیت مناسب لنگر انداخته و دستور بازگشت یدک‌کش به بندرعباس را دادم و زمان برگشت جهت یدک ناو به بندرعباس را برای یک هفته بعد مشخص نمودم.

پس از سپری شدن مدت مأموریت، با کمک یدک‌کش به لنگرگاه بندرعباس رسیدیم و نیازمندی‌ها برای ورود به حوضچه و پهلوگیری به اسکله درخواست گردید. ورود به حوضچه، بخصوص برای یگان‌های

بزرگ، اهمیت زیادی دارد، که در صورت نبودن تبحر لازم در فرمانده و کارکنان، می‌تواند خطرناک باشد و اگر وضعیت جوّی هم نامناسب باشد و باد شدید شروع به وزیدن نماید، خطر را دوچندان می‌کند.

ناو بزرگی که طول آن ۱۵۰ متر بود، با توجه به خالی بودن و جثه بزرگی که در مقابل باد پیدا کرده بود و نداشتن موتور تحرک، فقط به توانایی‌های یدک‌کش‌ها متکی بود، کار را بسیار مشکل و تصمیم‌گیری برای ورود به بندر را بسیار سخت کرده بود. به هر حال، ورود به داخل حوضچه و رفتن به اسکله باید انجام می‌شد. حدود عصر به لنگرگاه رسیدیم و درخواست دو فروند یدک‌کش دیگر را هم از عملیات منطقه صادر کردم.

معمولاً برای یگان‌های بزرگ که به علت اشکال فاقد سامانه تحرک هستند، از سه فروند یدک‌کش استفاده می‌شود. یک فروند یدک‌کش برای حرکت به جلو و عقب و دو فروند یکی در جلو ناو به صورت عمود بر بدنه و یک فروند در عقب به همان صورت قرار می‌گیرد. این اقدامات پس از چند ساعت انجام گردید.

شروع حرکت از فاصله ۳ الی ۴ مایلی دهانه ورودی بندر، که به موج‌شکن معروف است، با غروب آفتاب و تاریک شدن هوا همزمان گردید و ناو با آرامی و سرعت حدود ۵ گره دریایی در حال نزدیک شدن به دهانه موج‌شکن‌ها و تنظیم مسیر به وسط دهانه ورودی موج‌شکن بود، که یکی از موتورهای تحرک یدک‌کش جلو دچار اشکال شد. بلافاصله با دستور جدید به موتور دیگر یدک‌کش، فشار آن به ناو تنظیم گردید. در آن لحظه، ناو کمتر از یک مایل از موج‌شکن در حال نزدیک شدن بود، اما چند دقیقه‌ای بیشتر از آن لحظه نگذشته بود که موتور دیگر یدک‌کش جلو نیز از کار افتاد و با

توجه به سرعت پیشروی ناو و نزدیکی به دهانه ورودی موج‌شکن اقدام به توقف و عقبگرد ممکن نبود.

مشکل بوجود آمده، با افزایش قدرت موتور یدک‌کش عقب و یدک‌کش وسط برای راه به داخل موج‌شکن، به طور موقت برطرف گردید. اما باید برای پس از ورود به داخل موج‌شکن و رسیدن به اسکله فکری می‌شد. از بندرگاه درخواست یدک‌کش دیگری نمودم، که به نتیجه نرسید. چون یدک‌کش دیگری که بتواند همکاری نماید وجود نداشت. به هر حال، تصمیم برای آن لحظه را به بعد از ورود به موج‌شکن موکول کردم. تیم لنگر هم برابر روش آماده بود تا در صورت نیاز، لنگر انداخته و ناو را متوقف نماید.

در همین افکار بودم، که مطلع شدم موتورهای یدک‌کش عقب نیز با مشکل مواجه شده و من ماندم و یدک‌کش وسط که حکم تحرک را داشت و با حداکثر قدرت در حال حرکت به جلو بود و فاصله بسیار کم با سنگ‌های موج‌شکن. اگر قرار بود لنگر بیندازم، که معمولاً در چنین وضعیت‌هایی انجام می‌دهند، با توجه به طول ناو و طول زنجیر لنگر و مقدار کششی که لنگر برای گیر کردن به کف دریا نیاز داشت و فاصله کمی که با موج‌شکن‌ها داشتم و یا در صورت تصمیم بر توقف و عقب گرفتن یدک‌کش وسط و لنگر انداختن، شعاع چرخش یگان حول محور لنگر به اندازه‌ای بود که ناو به هر صورت با سنگ‌های موج‌شکن برخورد شدید پیدا می‌نمود و صدمات وارده به اندازه‌ای می‌شد که باعث غرق شدن ناو جلو دهانه ورودی موج‌شکن می‌گردید و این خود فاجعه بزرگی به بار می‌آورد.

در آن لحظه، هیچ تصمیم دیگری با توجه به شرایطی که عرض کردم نمی‌توانست باعث جلوگیری از این سانحه بزرگ شود. حالا چه شد که

توانستیم از این وضعیت عبور کنیم و به سلامت به اسکله پهلو بگیریم، این را از لطف خداوند و آموزش‌هایی که داشتم می‌بینم، زیرا قبل از شروع برنامه برای ورود به حوضچه بندرگاه، جلسه‌ای با افسر موتور و برق یگان برگزار کرده و تهدیدهای مختلفی را که ممکن بود روی دهد، مورد بررسی قرار دادیم و با انتخاب چند نفر از کارکنان زبده، وضعیت را به گونه‌ای برنامه‌ریزی کردیم تا در صورت به وجود آمدن شرایطی که نیاز به استفاده از موتور تحرک یگان باشد، با توجه به شرایط بتوانند پیش‌بینی‌های لازم را معمول دارند.

این نوع موتور با توجه به جثه بزرگی که دارد، از سیستم کارتل خشک برای روغن‌کاری استفاده می‌کند. روغن موتور در مخزنی ۱۲ تنی قرار دارد که موتور توسط پمپ، روغن‌کاری می‌شود. با توجه به حجم زیاد روغن، اضافه شدن چند صد لیتر آب خنک، غلظت و کارایی روغن را به آن اندازه کم نمی‌کند و می‌توان از موتور برای مدت کم استفاده نمود، اما نیاز بود پیش‌بینی لازم انجام شود، یعنی سیستم هوا برای استارت از قبل آمادگی لازم را کسب می‌کرد، کپسول‌های فشار پر می‌شدند، پمپ روغن چک می‌شد و استارت اولیه برای آزمایش آن می‌خورد. سیستم کنترل موتور می‌بایست به پل فرماندهی وصل شده باشد و تمام نفراتی که نیاز بود در محل‌های خود مستقر باشند نیز توجیه می‌شدند. قطع ارتباط موتورخانه با پل فرماندهی پیش‌بینی گردید و نفر مسئول به گونه‌ای در محل آماده، مستقر می‌شد، که در دید من باشد و به این ترتیب، موتور یگان کمتر از یک دقیقه استارت زده می‌شد و در کنترل پل فرماندهی قرار می‌گرفت. در آن لحظه که همه راه‌ها به روی من بسته شد، با اشاره به نفر مسئول، دستور

روشن کردن موتور و به سکاندار دستور لازم برای چرخش به سمت داخل موج‌شکن را دادم.

این دستورها برای همه آنها که در پل فرماندهی بودند و از جریان اطلاع نداشتند، تعجب‌برانگیز بود. ولی دستورات اجرا شد و ناو بدون نیاز به یدک‌کش‌ها، تحت کنترل من قرار گرفت.

اما شرایط روی داک‌های آزاد و جنب و جوشی که به خاطر وضعیت اضطراری در افسران و کارکنان روی داک‌های باز ایجاد شده بود و دود حاصله از فانل یدک‌کش وسط، که بر اثر فشار زیاد به موتورهای خود به وجود آمده بود و وزش بادی شدیدی که در آن شرایط شروع به وزیدن گرفت، صحنه عجیبی از نگرانی‌های کارکنان در داک‌های باز به وجود آورده بود و همه مستأصل از اینکه نمی‌توانند کاری انجام دهند، تا از این وضعیت عبور کنیم، ناراحت و حتی خشمگین شده بودند. تا دقایق طولانی تا زمانی که ناو به وسط کانال ورودی به اسکله‌ها برسد، کارکنان روی داک از روشن بودن موتور یگان آگاه نشده بودند و فکر می‌کردند که یدک‌کش وسط در حال یدک ناو می‌باشد.

به این ترتیب بود که توانستم از این وضعیت اضطراری عبور کنم و ناو را به سلامت به اسکله پهلو دهم. در لحظه پایانی، به علت وجود آب در روغن و بالا رفتن سطح آن، کف بدنه موتور سفید شده بود، که با ریختن روغن روی بخش‌های مورد نیاز و شستشوی موتور، آن را تمیز کرده و بعد از حدود ۳۵ روز تعمیرات و رفع پوسیدگی بخش‌های صدمه دیده موتور استارت مشخص شد، که اشکال خاصی برای موتور به وجود نیامده بود.

به این ترتیب، توانستم از این حادثه عبور نمایم و کماکان به عنوان یگان آماده به مأموریت‌های واگذاری ادامه دهیم.

با پذیرش قطعنامه و پایان جنگ، از حساسیت مأموریت‌ها هم کاسته شد. تهدیدها تقریباً از بین رفته بود، اما در روال مأموریت‌های نیروی دریایی تغییر آنچنانی به وجود نیامد. ناوشکن‌ها حتی یگان‌های پروازی و مأموریت‌هایی مثل گشت هوایی، کماکان همانند روزهای جنگ انجام می‌گردید. البته تهدیدی به عنوان دشمن وجود نداشت و در مأموریت‌ها فقط به نظارت بر تردد کشتیرانی در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان می‌پرداختیم.

کنترل بر تردد در آب‌های داخلی، آب‌های تحت نظارت و آب‌های انحصاری ـ اقتصادی کشور، که جزء منافع کشور محسوب می‌شود، با جدیت دنبال می‌گردید. این از وظایف اصلی نیروی دریایی است و اینگونه نیست که دریا را رها کنیم، زیرا تهدیدهای دیگر نیز وجود دارند. امکان دارد کشورهای همسایه به دلیل وجود منابع زیادی، از جمله نفت و گاز و آبزیان که در آب‌های انحصاری ـ اقتصادی ما وجود دارد، فعالیت‌هایی را انجام بدهند. تأسیسات یا عملیات زیرآبی انجام دهند. حتی بحث قاچاق و دزدان دریایی نیز وجود دارد و وظیفه نیروی دریایی است که با آنها مقابله نماید.

ما در ناو کنگان علاوه بر مأموریت‌های برنامه ریزی شده که پشتیبانی و آبرسانی به جزایر بود، به اندازه توانایی که داشتیم، بحث حراست از منافع کشور را در آب‌های سرزمینی و حتی بین‌المللی دنبال می‌کردیم.

لازم به ذکر است که منافع جمهوری اسلامی ایران فقط منحصر به آب‌های سرزمینی و آب‌های انحصاری ـ اقتصادی نمی‌شود، بلکه یک کشتی ایرانی

که در دریاها و یا آب‌های بین‌المللی حرکت و مسیری را طی می‌کند، در واقع منافع جمهوری اسلامی ایران است، و وظیفه نیروی دریایی است که امنیت آن را تا جایی که امکان دارد برقرار نماید. در دنیا، تمامی کشورها تابع این اصول هستند، تا امنیت نسبی ایجاد شود. در بعضی مناطق در دریاها، ناامنی‌هایی وجود دارد که از دست پروتکل‌های بین‌المللی هم خارج است، مثلاً دزدی دریایی در آب‌های آزاد بخصوص در شمال اقیانوس هند و خلیج عدن و یا خیلی جاهای دیگر. اگرچه مجریان آن، از کشور خاصی هستند، اما ارتباطی به آن کشور ندارند و تحت نفوذ و کنترل گروه‌های خلافکار بین‌المللی در بعضی کشورها و بخصوص کشورهای اروپایی می‌باشند. نیروی دریایی تا آنجایی که می‌تواند می‌بایستی این نقاط پرخطر را شناسایی و از کشتی‌های تجاری کشور که از آن مسیرها عبور می‌کنند، حفاظت نماید.

انتقال به ناو آب خاکی لارک

بعد از خدمت در ناو پشتیبانی و آبرسان کنگان و آشنایی خوبی که با جزایر پیدا کردم، در سال ۱۳۷۲ به سِمَت فرمانده نیروبر و آبخاکی لارک منصوب شدم. نیروی دریایی چهار فروند ناو از این کلاس را در اختیار داشت. لارک، هنگام، تنب و لاوان، که برگرفته از اسامی جزایر بود و هرکدام می‌توانستند تجهیزات سنگینی مثل ۱۱ دستگاه تانک و یا ۵ دستگاه تریلی و یا تعداد زیادی ادوات جنگی و توپ‌های مختلف و تعداد ۲۰۰ نفر سرباز را جابجایی نمایند، برای پیاده کردن آنها به ساحل بزنند و از طریق درب و رمپ که در سینه یا جلو ناو وجود داشت، تخلیه نماید.

این عملیات، به عملیات بی چینگ یا به ساحل زدن معروف است و نیاز به شناخت خوب سواحل و شیب آن و زمان جزر و مد آب دارد و البته تجربه و مهارت و شجاعت نیز از عوامل اصلی این عملیات می‌باشد، که بدون وجود آنها، انجام این عملیات برای یک فرمانده مقدور نخواهد بود و یا با مشکلات بسیار زیادی روبرو خواهد گردید.

از امکانات دیگر این ناوها، داک نشست و برخاست بالگرد است که بخشی از عملیات‌های مهم آبخاکی به حساب می‌آید. از اینرو، ناوهای نیروبر و آبخاکی با توجه به ظرفیت و امکانات خوبی که برای پذیرش نیروهای تفنگدار و تکاوران دریایی در کنار امکانات ملوانی مثل قایق‌های مختلف کوچک و بزرگ و دو فروند لندینگ کرافت و سامانه‌های توپ ضدهوایی و سطحی نیمه سنگین و سبک دارند، از یگان‌های مهم و مؤثر در نیروی دریایی می‌باشند، که علاوه بر مأموریت‌های پشتیبانی از جزایر و جابجایی نیرو، مأموریت‌های آموزشی مختلفی را هم به آنها واگذار می‌نمایند. از جمله آموزش دریانوردی دانشجویان دانشگاه دریایی امام خمینی(ره) نوشهر، که به صورت سالیانه با حضور حدود ۲۰۰ نفر دانشجو که به مدت حدود دو ماه به طول می‌انجامد و بنده نیز این افتخار را داشتم که دو مرحله به عنوان فرمانده ناو آموزشی، مأموریت آموزش دانشجویان دانشگاه دریایی را به عهده بگیرم و با موفقیت انجام دهم.

در بحث آموزشی، یکی دیگر از اقداماتی که ناو لارک و ناوهای همکلاس آن انجام می‌دهند، بحث آموزش تکاوران نیروهای مخصوص از تیپ نوهد نیروی زمینی است که چندین بار برای آموزش به بندرعباس آمدند و در ناوهای نیروبر مستقر شدند و نحوه بالا رفتن و پایین آمدن از ناو و نیروبر را با

استفاده از تور جنگی که به بدنه ناو آویزان می‌شد، می‌آموختند. در واقع، آنها به عنوان تکاور باید این توانایی را می‌داشتند و با نحوه زندگی در ناوهای نیروبر آشنا می‌شدند.

از دیگر مأموریت‌های مهمی که ناو لارک در پشتیبانی از جزایر انجام می‌داد، جابجایی و تعویض نیروها و ادوات تانک‌های تیپ۳۷ زرهی شیراز بود که در جزیره بوموسی مستقر شده بودند. خاطرم هست فرمانده آنها امیر جهان‌تیغ بود، که چندی پیش بر اثر بیماری به رحمت ایزدی پیوست و بعد از او امیر نیازی عهده دار آن مسئولیت گردید.

به هر حال، ناوهای نیروبر کلاس لارک از یگان‌های بسیار مهم و حیاتی نیروی دریایی بودند و هستند. آماده نگه داشتن آنها از مسئولیت‌های بسیار مهم فرماندهان و کارکنان آنها است و برای این کار، تمام سعی و تلاش خود را می‌بایستی به کار ببرند، تا اتفاقی پیش نیاید. هرچند که اتفاقات پیش‌بینی نشده ممکن است رخ دهد و باعث ایجاد وقفه در انجام مأموریت شود، ولی سعی و تلاش بیشتر فرمانده و کارکنان می‌تواند آن را جبران نماید.

یکی از اتفاقات ناگواری که برای من در این ناو رخ داد، سانحه شکسته شدن لولاهای یک طرف درب جلو ناو در زمان پیاده کردن ماشین‌آلات در عملیات بیچینگ بود. تعمیر و بازسازی آن اگر به طور کامل به رده‌های تعمیراتی واگذار می‌شد، با روشی که آنها داشتند، برای مدت زمان طولانی ناو غیرعملیاتی می‌گردید. با پیشنهاد فرمانده منطقه یکم که در آن زمان مرحوم امیر توکلی بود، هدایت و تعمیر آن به بنده به عنوان فرمانده ناو واگذار شد، تا با استفاده از کارکنان یگان و کمک رده‌های تعمیراتی، مثل رده میانی که در آن زمان امیر آزادنژاد رئیس آن بود، این مهم انجام گیرد.

این تجربه خوبی بود. هرچند که خیلی‌ها روشی را که بنده پیشنهاد داده بودم، عملی نمی‌دانستند، اما با همت و پشتکار شبانه‌روزی کارکنان توانستیم ظرف یک ماه آن را تعمیر نماییم. از نکات مهم و غیر عادی که در طول تعمیرات انجام شد و آن را یک کار جهادی و غیر معمول محسوب نمود، جدا کردن درب بود، که وزن آن حدود ۵ تن بود و از امکانات بسیار ساده، مثل چند دستگاه چین بلاک یا جرثقیل زنجیری دستی و جابجایی آن به منطقه تعمیرات استفاده شد. در حالی که برای انجام آن، ناو می‌بایستی در داک خشک قرار می‌گرفت که نیاز به پروسه چند ماهه داشت. به هرحال تعمیرات درب با همکاری رده میانی و نظارت مستقیم خودم در کوتاه‌ترین زمان و با دقت انجام گردید. کوچک‌ترین اشتباه در جوشکاری لولاهای شکسته شده باعث می‌گردید که نصب مجدد درب با مشکل روبرو شود و جا نرود. به جهت مشخص شدن ارزش کار انجام‌شده می‌توان گفت عین همین سانحه برای ناو هنگام که همکلاس ناو لارک است، اتفاق افتاد، ولی این کار به رده تعمیراتی واگذار گردید و برابر روش آنها، این یگان چندین ماه در داک خشک قرار گرفت و پس از انجام کار از آنجایی که در محاسبات دقت لازم را به عمل نیاوردند، قادر به باز و بسته کردن آن نشدند. در واقع، از توانایی ناو برای عملیات بی‌چینک کاسته شد و برای مدت طولانی به صورت غیرعملیاتی باقی ماند.

پس از دو سال و نیم خدمت در ناو لارک در اواخر سال ۱۳۷۴ بود که در عین آمادگی کامل ناو، آن را تحویل دادم و به فرماندهی ناوشکن سبلان منصوب شدم.

انتقال به ناوشکن جمهوری اسلامی سبلان

در سال ۷۴ به فرماندهی ناوشکن سبلان منصوب شدم؛ ناوشکنی که در سال ۶۷ در خلیج فارس در مقابل ناوهای آمریکایی که قصد تجاوز به منافع کشور را داشتند، شجاعانه ایستادگی کرد. هرچند که دچار آسیب شدیدی گردید، اما به همراه ناوشکن سهند و ناو موشک‌انداز جوشن، اجازه ندادند تا دشمن به اهداف پلیدش برسد. اما این پایان کار ناوشکن نبود و به همت والای مسئولین و کارکنان نیروی دریایی، تصمیم به بازسازی آن گرفته شد و در مدت دو سال، توسط کارکنان کارخانجات نیروی دریایی در بندرعباس بازسازی کامل گردید.

اقدامی که خیلی‌ها باور نداشتند که بعد از آن، ناوشکن بتواند حتی دریانوردی ساده‌ای را هم انجام دهد، اما با اراده کارکنان کارخانجات، این امر به گونه دیگری رقم خورد و این ناوشکن تا به امروز توانسته است مأموریت‌های محوله را با اقتدار کامل انجام دهد. همچنین، این ناوشکن به الگویی برای ساخت شناور در نیروی دریایی تبدیل شد و ناوشکن جماران نیز اولین محصول آن بود و دیگر شناورها نیز ساختشان تا به امروز ادامه دارد.

در آن زمان که ناوشکن را تحویل گرفتم، نیروی دریایی در حال آماده شدن برای انجام رزمایش سالیانه بود. رزمایشی با نام رزمایش پیروزی که بعد از پایان جنگ، به صورت سالیانه برگزار می‌گردید. نیروی دریایی سپاه نیز در این رزمایش‌ها شرکت می‌کردند. به عبارتی این رزمایش، رزمایش دریایی مشترک بین نیروی دریایی ارتش و سپاه بود.

از آنجایی که شناورهای سپاه هنوز در حد قایق‌های تندرو از کلاس عاشورا و یا شبیه آن بودند، نقش آنچنانی در رزمایش‌ها نداشتند و فقط در

حد شرکت در سریال‌های تیراندازی و رژه، که در آخر رزمایش انجام می‌گرفت، حضور داشتند.

تمام سعی و تلاش خود را بر آن گذاشتم تا ناوشکنی را که تا آن روز به صورت نمادین در رزمایش‌ها شرکت می‌نمود و حتی در دریانوردی‌ها فقط با اتکا به سلاح‌های سبک و نیمه سنگینی، مثل تیربار ۲۳ میلیمتری و دوشکا عرض اندام می‌نمود، به معنای واقعی آماده نمایم، به گونه‌ای که بتوانیم با سامانه‌هایی مثل توپ ۴/۵ اینچ و تیربار سنگین ۳۵ میلیمتری اورلیکن و سامانه موشک سی‌کیلر که به C802 تبدیل گردید و سامانه‌های کنترل آتش کنتراوس و سامانه‌های جنگالی و سامانه‌های تحرک و... در رزمایش‌ها به نحو احسن و در تمام ابعاد شرکت نماییم.

توپ ۴/۵ اینچ به‌علت اشکال و شلیک زیاد در سامانه هیدرولیک قادر به شلیک نبود، در حالی که می‌بایستی قادر به شلیک ۲۵ تیر در دقیقه باشد، البته در شرایط بسیار عالی. به همین صورت، توپ ۳۵ میلیمیتری اورلیکن در پاشنه یا عقب ناوشکن قرار داشت و آن هم به علت اشکالات فراوان در سیستم کنترل برقی و سامانه مکانیکی قبضه‌ها کارایی لازم را نداشت و از همه مهمتر، سامانه کنترل آتش و کنتراوس و سامانه‌های جانبی که وظیفه کشف هدف، رهگیری و درگیری را داشت نیز به خوبی عمل نمی‌کردند.

بحث سامانه‌های تحرک، مثل دو دستگاه توربین و دو دستگاه دیزل و چهار دستگاه دیزل جنراتور که با ۵۰% کارایی تحویل گرفته بودم، جای خود داشت. برای برطرف کردن یا به حداقل رساندن همه آن مشکلات فقط چند ماه فرصت داشتم. به یاری خداوند و کارکنان بسیار خوب و با انگیزه‌ای که با من همراه بودند و با اشتیاق بیشتر صحبت از حضور در رزمایش در

تمام ابعاد می‌کردند، آماده‌سازی را شروع کردیم، به گونه‌ای که افراد کلیدی و متخصص در کنار متخصصین رده‌های تعمیراتی از کارخانجات نداجا و یا رده میانی که به صورت اضافه کاری در ساعات بعد از خدمت تعمیرات یگان را ادامه می‌دادند، می‌ماندند تا به آماده کردن یگان سرعت ببخشند و یگان بتواند با آمادگی کامل در تمام ابعاد در رزمایش شرکت نماید.

این در حالی بود که ستاد منطقه فقط حضور فیزیکی ناوشکن و شاید شلیک چند گلوله به هر نحو ممکن در بعضی سریال‌های تیراندازی برایش کافی بود. اما با اراده قوی کارکنان، توانستیم به موقع ناوشکن را در تمام ابعاد آماده کنیم، به طوری که در ۷۰ تا ۸۰ درصد از تمرینات، بخصوص تمرینات توپخانه‌ای، به عنوان فرمانده سریال عمل نمودیم. به گونه‌ای که باور آن برای خیلی‌ها سخت بود که ناوشکن چگونه در سریال‌های بمباران ساحلی با توپ ۴/۵ اینچ و با هدایت سامانه کنترل آتش و همچنین، در تیراندازی به اهداف سطحی تعداد زیادی گلوله را با دقت بالا شلیک نماید؛ یا توپ ۳۵ میلیمتری اورلیکن بتواند تعداد ۷۰۰ گلوله و یا بیشتر را در تیراندازی‌های مختلف علیه اهداف هوایی و سطحی شلیک نماید.

تمرینات دیگری مثل تمرینات ملوانی و تمرینات تاکتیکی رسته‌های عملیات و مخابرات نیز از دیگر تمریناتی بود که انجام می‌گرفت. در نهایت تمرین رژه دریایی، ناوشکن سبلان به عنوان کنترل کننده آن می‌بایستی تمام یگان‌های شرکت کننده از نیروی دریایی و نیروی هوایی و نیروی دریایی سپاه را کنترل و هدایت می‌نمود. طول خطی که یگان‌های مختلف روی آن، برای انجام رژه و عبور از جلو ناوی که مقامات بلندپایه کشوری و لشکری در آن حضور داشتند از جمله ریاست محترم جمهوری وقت، حدود ۱۱

مایل بود. کسانی که در این تخصص هستند، می‌دانند که هدایت و کنترل این تعداد یگان شناور کوچک و بزرگ از سپاه و ارتش و یگان‌های پروازی از نیروی هوایی در یک خط برای عبور از یگان‌های سان گیرنده چه کار مشکلی است و الحمدلله توانستیم این سریال یا تمرین را هم به نحو احسن انجام دهیم. این شروع کار من در ناوشکن سبلان بود. محل خدمتی که خیلی از افسران نیروی دریایی، بخصوص رسته فرماندهی آرزوی خدمت در آن را داشتند. خدمت در ناوشکن سبلان یک نوع افتخار بود. ناوشکن قهرمان سبلان، که در رویارویی مستقیم با نیروی دریایی آمریکا در زمان جنگ حماسه آفرید. به هرکسی که در این ناوشکن خدمت می‌کرد یک احساس خاصی دست می‌داد و برای من هم همین‌طور بود.

این چهارمین فرماندهی من در یگان‌های شناور بود و جزء معدود افسرانی بودم که با درجه ناخدا سومی توانسته بودم به این پست منصوب شوم. بعد از شش ماه، به درجه ناخدا دومی مفتخر شدم و از آنجایی که تازه یک رزمایش بزرگ را با موفقیت پشت سر گذاشته و مورد تشویق قرار گرفته بودم، باعث گردید که اشتیاق خدمت و آماده نگه داشتن ناو در من، دو چندان شود.

معمولاً هر دو الی سه سال، یک مرحله تعمیرات اساسی برای یگان‌های شناور برنامه‌ریزی می‌گردید و این باعث می‌شد که پنج الی شش ماه، یگان در تعمیرات قرار گیرد. البته این بیشتر نصیب ناوهایی می‌شد که آمادگی خود را به علت اشکالات زیاد از دست می‌دادند. فکر اینکه ناوشکن سبلان، مثلاً شش ماه در کنار ساحل بماند، برای من و حتی خیلی از کارکنان ناوشکن سخت بود. بنابراین، تصمیم گرفتم که ناوشکن را با استفاده از توان و تخصص کارکنان خود آماده نگهداریم، تا نیاز به تعمیرات اساسی و دراز مدت پیدا نکند، یا حداقل برای یکی دو سال اول که شروع به خدمت در ناوشکن کردم، کماکان بتوانیم مأموریت‌های محوله را به نحو احسن انجام دهیم. این اتفاق هم افتاد و در طول این مدت، به عنوان ناوشکنی با دریاروز[1] برتر مورد تشویق قرار گرفتیم و این یکی از اتفاقات خوبی بود که می‌توانست نصیب یک فرمانده شود. اما برای من اتفاقات دیگری نیز در مدت دو سال و نیم که در ناوشکن سبلان خدمت کردم، رقم خورد.

---

۱. ناو یا ناوشکنی که بیشترین دریانوردی را در طول یک سال انجام داده است.

ناوشکن سبلان علاوه بر سامانه‌های سلاح توپ ۴/۵ اینچی و سامانه سلاح توپ ۳۵ میلیمتری، دو سامانه موشکی داشت: یکی ضد هوایی به نام سی‌کت در جلو یا سینه ناو و یکی ضد اهداف سطحی به نام سی‌کیلر که در عقب یا پاشنه ناوشکن نصب شده بود. هر دو سامانه به دلیل قدیمی بودن کارایی لازم را نداشتند؛ لذا سامانه سی‌کت با تیربار ضدهوایی ۲۳ میلیمتری جایگزین گردید، که کار آنچنان سختی نبود و در زمان بسیار کوتاه انجام گردید. ولی تعویض سامانه موشک سی‌کیلر و متعلقات آن، از جمله سامانه‌های کنترل آتش مربوطه، کار بسیار حساس و زمانبری بود. سعی کردم تا ضمن انجام آن، آمادگی دریانوردی ناوشکن را حفظ نمایم. این اقدام توسط متخصصینی از کارخانجات نداجا و رده میانی و ناوشکن انجام گردید. البته مشاورینی از کشور چین و کارخانه سازنده موشک حضور داشتند و ناوشکن با نصب موشک جدید، تبدیل به آماده‌ترین ناوشکن متناسب با سلاح‌هایی که داشت، گردید. این را مدیون هماهنگی و همبستگی و جوّ خوبی که میان من و کارکنان ناوشکن به وجود آمده بود، می‌دانم و مطمئناً رمز موفقیت من در همین بوده است.

خدمت در ناو لجستیکی خارک

در اواسط سال ۱۳۷۸ بود و حدود دو سال و نیم از خدمت من در ناو شکن سبلان گذشته بود، که صحبت از تعویض فرمانده ناو خارک مطرح شد. ناو خارک در اواخر سال ۷۷ مأموریت کارورزی دانشجویان دانشگاه امام خمینی(ره) را که به صورت سالیانه برگزار می‌شود، انجام داده بود. مأموریتی که با توجه به ماهیت آن، یعنی آموزش علمی دانشجویان، که در

واقع افسران و فرماندهان آینده نیروی دریایی هستند از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. تعدادی از دانشجویان افسری نیروی دریایی سپاه نیز در این کارورزی شرکت می‌کردند. سپاه هنوز یگان دریایی مناسب برای آموزش کارورزی در دریا را در اختیار نداشت.

علت انتخاب ناو خارک نیز همانند ناوهای نیروبر تنب لاوان، لارک و هنگام برای این مأموریت، داشتن ظرفیت و امکانات خوبی بود که برای آموزش دانشجویان در اختیار داشت.

در برنامه‌های نیروی دریایی، ساخت ناو آموزشی در دستور کار قرار داشت، ولی تا آن زمان، خارک که ظرفیت‌های خوبی برای این کار داشت، می‌توانست تعداد زیادی از دانشجویان را برای مدت طولانی به همراه ببرد و هیچ مشکلی از نظر آب و غذا و سوخت و غیره نداشته باشد. در واقع، ناوخارک برای همراهی ناوهای رزمی در مأموریت‌های طولانی ساخته شده بود، تا بتواند نیازهای آنها را از هر لحاظ تأمین نماید.

دو ناو لجستیکی دیگر به نام‌های بندرعباس و بوشهر در نیروی دریایی وجود دارد که می‌تواند این مأموریت را انجام دهد. اما ظرفیت و امکانات آنها در انجام عملیات و جابجایی کالا و مهمات در دریا به اندازه ناو خارک نمی‌باشد. در واقع، ناو خارک بزرگترین و پیشرفته‌ترین ناو لجستیکی در بین کشورهای آسیایی بود و شاید در سطح کشورهای اروپایی مشابه آن با کمی تغییرات و شاید کمی کوچکتر، در کشور سازنده آن یعنی انگلستان وجود دارد و لذا از اهمیت ویژه‌ای برای نیروی دریایی برخوردار بود.

جایگاه درجه فرماندهی آن را دریادار دومی در نظر گرفته بودند، یعنی در نیروی دریایی بالاترین جایگاه در بین تمام ناوها و ناوشکن‌های موجود.

بنابراین، فرماندهی آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود و معمولاً از بین فرماندهان ناوشکن‌ها که از تجربه بیشتری نسبت به دیگران برخوردار بودند انتخاب می‌گردید و در اواسط سال ۷۸ با توجه به پیشینه خدمتی که در یگان‌های مختلف، بویژه در ناوشکن سبلان داشتم، برای این پست انتخاب شدم.

ناو خارک برای من بیگانه نبود. در دوران دانشجویی در انگلستان در زمان تحویل و تحول آن به نیروی دریایی، مدتی به عنوان کارورزی حضور داشتم و مدتی نیز به عنوان افسر مخابرات، آشنایی نسبتاً خوبی با ناو داشتم. این باعث شد که با دید بهتر به برنامه‌ریزی جهت آماده نگه داشتن یگان بپردازم و با کمک کارکنان ناو که منتخبی از بهترین‌ها در یگان‌های مختلف بودند این اتفاق افتاد.

بعد از یکی دو مأموریت دریانوردی و شرکت در یک رزمایش بزرگ، به عنوان ناو سرفرماندهی، با نزدیک شدن به زمان کارورزی دانشجویان دانشگاه نوشهر در نظر گرفته شدیم. مأموریت کارورزی دانشجویان، یکی از مأموریت‌های آموزشی مهم برای نیروی دریایی است، که مراحلی از این آموزش در آب‌های خارج از کشور و آب‌های بین‌المللی و توقف در یک یا دو بندر خارجی انجام می‌گردید، اما به هر حال یک مأموریت آموزشی مهم برای نیروی دریایی بود، که بخشی از آن در خارج از کشور و در آب‌های بین‌المللی انجام می‌شد و از آن مهمتر اینکه یکی از بنادر خارجی که قرار بود، توقف و بازدید داشته باشیم، بندر جده در عربستان سعودی بود و لذا سفر زیارتی هم به آن اضافه شد.

سال قبل از آن نیز همین برنامه آموزشی دریانوردی برای دانشجویان انجام شد. آن موقع فرمانده ناو، جناب ناخدا مرحوم عابدی بود (خدا رحمتش کند چندین سال پیش بر اثر بیماری درگذشت). او هم از افسران هوادریا و خلبان هواناو در دوران دفاع مقدس بود. معمولاً تمام مأموریت‌های آموزشی به صورت دوناوی انجام می‌شود، ولی مأموریت من برای "اولین بار" و با اطمینان می‌گویم "آخرین بار" به صورت تک ناوی انجام شد. شاید خیلی از فرماندهان راضی به انجام چنین مأموریتی به تنهایی نمی‌شدند، اما بنده با توجه به شناختی که از کارکنان داشتم و آمادگی یگانی که ماه‌ها برای آن تلاش کردیم، حاضر به انجام آن مأموریت به صورت تک ناوی شدم.

بخش اول مأموریت دریانوردی در آب‌های داخلی و بازدید از بنادر خلیج فارس و دریای عمان، از جمله جزیره کیش و بندر چابهار و بخش دوم مأموریت، در آب‌های بین‌المللی و بازدید از بنادر خارجی بود.

پس از اتمام مرحله اول آموزشی در آب‌های داخلی، مسیر را به طرف آب‌های بین‌المللی به سمت غرب و گذر از خلیج عدن و عبور از تنگه باب‌المندب و ورود به دریای سرخ به طرف بندر جده در عربستان تغییر دادیم. هماهنگی شده بود که ۹ روز در بندر جده توقف داشته باشیم، تا کارکنان و مأمورین و دانشجویان بتوانند به مکه مکرمه و مدینه منوره جهت زیارت خانه خدا مشرف شوند.

هرچند که مسیر طولانی بود، ولی توانستیم در عرض یک هفته مسیر را طی کنیم و به موقع برابر برنامه پیش‌بینی شده وارد بندر جده شویم.

در طول این مدت دو وضعیت شنیدنی و جالبی برای ما اتفاق افتاد که نشان داد وقتی کارکنان بخواهند، هر کاری را می‌توانند انجام بدهند. در لنگرگاه جزیره کیش توقف داشتیم، یکی از بنادری که مورد بازدید قرار گرفت، در طول مسیر یکی از پمپ‌های خُن ناو دچار اشکال شد (خُن پایین‌ترین قسمت ناو و یا کف ناو می‌باشد). علیرغم تلاش پرسنل قادر به تعمیر آن نشدیم، لذا نیاز به تعویض آن بود و قرار شد که منطقه، یک دستگاه از این نوع پمپ را ارسال نماید.

پمپ خن حدود ۱۸۰۰ کیلو وزن دارد، پمپ بسیار بزرگی است که می‌بایستی آب‌های زائد در خن را کشیده و به بیرون از کشتی هدایت کند. اما چون ارتفاع کف کشتی تا سطح آب دریا حدود ۱۰ متر بود، هر پمپی قادر به این کار نبود و پمپ خاص خودش را می‌خواست.

متأسفانه پمپی که منطقه برای ما ارسال کرد، هرچند که شبیه پمپ یگان بود، ولی نوعی که ما نیاز داشتیم نبود. به نظر نمی‌رسید که پمپ مشابه آن نیز در منطقه وجود داشته باشد. از آنجایی که فرصت کم بود، بچه‌های فنی نشستند و از روی مدارک و نقشه‌های فنی ناو، پمپ مشابه آن را در موتورخانه در قسمت دیگر پیدا کردند، که کاربری دیگری داشت. با یک تغییر در سامانه توانستیم پمپ را از مدار خارج کنیم و آن را به جای پمپ خن نصب کنیم.

این جابجایی به سادگی انجام نگردید، باید در مدت یک شب، پمپ ۱۸۰۰ کیلویی را از یک طرف موتورخانه به طرف دیگر جابجا می‌نمودند. جابجا کردن چنین پمپی، آن هم از لابلای لوله‌های درهم تنیده و دستگاه‌های مختلف، بسیار سخت است. یک گروه کاری از نفرات موتوریست و برقی و حتی از نفرات رسته ملوان سازماندهی کردم، تا با برشکاری و طناب‌کشی مسیر را برای جابجایی پمپ مذکور باز کنیم و با استفاده از روش‌های ابتکاری، ۱۰ سانت ۱۰ سانت، پمپ را جابجا و از جای خود به آن طرف موتورخانه برده و در جای پمپ خراب نصب نماییم. این کار انجام گردید، هرچند که ستاد منطقه باور نمی‌کرد که چنین کاری را در مدت کمتر از ۲۴ ساعت بتوانیم انجام دهیم. حتی خیلی از کارکنان ناو هم از این اقدام باخبر نبودند. به این ترتیب، ناو برای ادامه مأموریت آماده شد

و من مطمئن هستم که این لطف خداوند بود و ما را طلبیده بود تا به خانه خودش مشرف شویم.

مورد دیگری که اتفاق افتاد، این بود که در مأموریت‌های برون مرزی تعداد کارکنان و مأمورین، می‌بایستی به تعداد مشاغل سازمانی موجود در یگان باشند، اما در این مأموریت دریانوردی آموزشی که به سفر زیارتی هم مشهور شده بود، تعداد ۱۰ نفر از دانشجویان ممتاز دانشگاه را نیز به صورت تشویقی فرستاده بودند. اما به علت عدم دقت در اعزام مأمورین از ستاد تهران و عدم توجه به این موضوع (اعزام دانشجویان ممتاز)، تعداد نفرات بیش از محل‌های سازمانی در ناو گردید و این مورد در اخذ ویزا مشکل ایجاد کرد. البته موردی نبود که با هماهنگی با کشور عربستان قابل رفع نباشد. ظاهراً رفع مشکل را در پیاده کردن ۱۰ نفر دانشجوی ممتاز دیدند. ولی این برای دانشجویانی که سخت تلاش کرده بودند بسیار سخت و برای من سخت‌تر بود که بعد از یک ماه آموزش در ناو و به امید دیدار از خانه معبود، آنها را پیاده نماییم. ضمن اینکه این اقدام انگیزه تلاش دانشجویان دیگر را برای ممتاز شدن از بین می‌برد. لذا با این اقدام مخالفت نمودم و با پیگیری‌های زیاد موفق به لغو این دستور و لذا ادامه حضور دانشجویان ممتاز تا پایان مأموریت شدم و این شور و هیجانی در همه دانشجویان و پرسنل ایجاد نمود و باعث شد آن مأموریت به عنوان یکی از بهترین مأموریت‌های آموزشی و الحمدلله بدون هیچ مشکل خاصی انجام شود.

اجتماع انسان‌ها با فرهنگ‌ها و سنین متفاوت در یک مکان، ممکن است مشکلات زیادی به وجود آورد، حتی در جرگه نظامی‌گری؛ ولی با این اتفاقاتی که روی داد، این همبستگی را در همه کارکنان ناو و مأمورین و دانشجویان

ایجاد کرد و باعث شد یک مأموریت بسیار خوب و معنوی شکل بگیرد. ضمن اینکه انجام دریانوردی که به آن دریانوردی اقیانوسی می‌گفتیم، برای دانشجویان به نحو احسن انجام شد و در مدت توقف در جده عربستان، تمام کارکنان و دانشجویان و مأمورین موفق به زیارت خانه خدا و مسجد پیامبر(ص) شدند. یعنی ۵۱۸ نفر در آن مأموریت حاجی شدند.

این تنها مأموریت برون مرزی بود که به صورت تک ناوی، یعنی یگان شناور به تنهایی بدون یگان همراه، این دریانوردی طولانی را انجام داد و ادامه مسئولیتم در ناو خارک که حدود یک سال دیگر طول کشید، الحمدلله به خیر و خوشی و بدون هیچ سانحه ناگواری سپری گردید.

انتقال به پایگاه دریایی خرمشهر

در سال‌هایی که در بندرعباس و منطقه یکم دریایی خدمت می‌کردم، در روزهای زوج ورزش صبحگاهی به صورت گروهی برگزار می‌گردید و فرمانده منطقه و تمام افسران ستاد و فرماندهان شرکت می‌کردند.

در یکی از این روزها، فرمانده منطقه مرا صدا زد و گفت شما را برای فرماندهی پایگاه دریایی خرمشهر پیشنهاد داده‌ام، در حال حاضر فرمانده پایگاه خرمشهر جناب ناخدا یکم خسروی که از تفنگداران قدیمی است بازنشسته شده و قرار است به جای ایشان بعد از مدت‌ها پس از انقلاب با توجه به نوع مأموریت و حساسیت آن پایگاه که در لبه مرز با عراق قرار دارد و شرایط مرزی که وجود دارد و وجود یگان‌های شناور، از افسران رسته فرماندهی که تجربه عملیاتی لازم را دارند استفاده کنیم. اکنون که دوران خدمت در یگان‌های شناور را سپری کرده‌اید، در ادامه می‌بایستی به یکی

از مشاغل ستادی و یا آموزشی مثل مرکز آموزش ناوگان منتقل و به عنوان افسر ستادی مشغول به خدمت شوید، ولی اگر قصد ادامه خدمت در جایگاه فرماندهی را دارید، شروع آن، فرماندهی پایگاه دریایی خرمشهر است که مورد توجه ستاد فرماندهی نیرو نیز می‌باشد و قرار است از افسران باتجربه منطقه یکم استفاده کنند. چند روزی در این مورد فکر کنید و نظر خود را بیان نمایید. اما در کمال تعجب، روز بعد به من ابلاغ شد که امریه فرماندهی پایگاه دریایی خرمشهر به نام من صادر شده است. در آن زمان، فرمانده منطقه یکم، مرحوم امیر توکلی بود. مرا احضار کرد و فرمودند با توجه به سنوات خوبی که تاکنون داشته‌اید و علاقه به رشد در رشته فرماندهی و ارتقاء به درجات بالاتر، شروع آن همین است و بعد امریه فرماندهی پایگاه خرمشهر را ابلاغ کرد و قرار شد در اسرع وقت خود را به ستاد نیرو معرفی نمایم.

در آن زمان، پدر و مادرم در اصفهان زندگی می‌کردند. مطلع شدم پدرم سخت مریض شده و حال مساعدی ندارد و به همین دلیل، در زمانی که به تهران برای توجیه در شغل جدید رفته بودم، فرصتی پیش آمد تا به اصفهان سری بزنم. دیدم حال پدر خوب نیست. او را نزد دکتر بردم و با کمی دوا و درمان حالش بهتر شد. به تهران بازگشتم، اما بعد از یک هفته به من خبر دادند که پدرم بر اثر بیماری فوت کرده است. شروع کار من در پایگاه خرمشهر با فوت پدرم همراه شد. پدرم تا سال ۱۳۶۴ در ناوشکن البرز به عنوان سرملوان خدمت می‌کرد و در همان ناو، در حین مأموریت دچار سکته مغزی ناقص شد. ولی کسی متوجه آن نشد و وقتی به بندرعباس بازگشت، دچار انفکتوس شدیدتری گردید. آن زمان من در ناوشکن سام و ایشان در

ناوشکن زال بود و مواقعی، مأموریت‌های ما پشت سر هم رقم می‌خورد و ماه‌ها می‌شد که همدیگر را نمی‌دیدیم. زمانی که این اتفاق افتاد، من در مأموریت بودم. بعد از ۱۰ روز که به بندرعباس بازگشتم، پدرم را روی تخت بیمارستان دیدم. بعد از یک سال انتظار و از آنجایی که دیگر نمی‌توانست ادامه خدمت دهد، با ۳۷ سال خدمت بازنشسته شد.

اواخر سال ۱۳۶۴ و بعد از آن حدود دو سال در بندرعباس ماند و بعد به منزل خود در شاهین‌شهر که خریداری کرده بود نقل مکان کرد و در آنجا با مادرم باهم زندگی می‌کردند. البته خیلی زود خواهر و برادرم نیز به آنجا نقل مکان کردند، تا آنها تنها نباشند و ۱۵ سال به همین صورت گذشت، تا در سال ۱۳۷۸ که دوباره حالش به هم خورده و به علت شدت بیماری جان به جان آفرین تسلیم نمود.

من نیز به پایگاه خرمشهر رفتم و پایگاه را از ناخدا بازنشسته خسروی تحویل گرفتم و کار را شروع کردم، با این هدف که منشأ خدمات خوبی برای پایگاه دریایی خرمشهر باشم، زیرا دوران بچگی و نوجوانی خودم را در این پایگاه سپری کردم و حس خوبی نسبت به آن داشتم.

دوست داشتم همه خرابی‌ها را زودتر بازسازی کنم، تا به شکل اولیه خودش برگردد، اما در بدو ورود، به مورد جالبی برخوردم و آن این بود که بنده درجه ناخدا دومی داشتم، در حالی که در پایگاه تعداد ۸ نفر با درجه ناخدا یکمی حضور داشتند و لذا ستاد نیرو مرا به درجه ناخدا یکمی موقت مفتخر نمود.

بعد از دو سال، در بازدیدی که توسط ستاد مشترک از پایگاه انجام شد و با توجه به اقدامات خوبی که در جهت رفع اشکالات که در بازدید قبل وجود

داشت انجام گرفته بود، مرا به دو سال ارشدیت تشویق نمودند و این یکی از افتخاراتی بود که در دوران خدمت در خرمشهر به آن نائل شدم.

در مورد وضعیت پایگاه در بدو ورود و بعد از چند روز بازدید اجمالی، متوجه شدم که عمق خرابی‌ها بسیار زیاد است و به نظر می‌رسد که در دوران بازسازی دولت در شهرهای آبادان و خرمشهر به غیر از بخشی از منازل سازمانی که در محله جمشیدآباد آبادان بود و بودجه بازسازی کمی به آن داده بودند، هیچ اعتباری مکفی برای بازسازی سایر قسمت‌ها داده نشده بود. آن مقدار هم بدون برنامه‌ریزی برای زیرساخت‌ها و به صورت نمادین در مدت کمی هزینه گردیده بود و به این صورت همه چیز به صورت موقت بود.

ستاد پایگاه در یکی از خانه‌های افسر ارشدی به صورت موقت و سایر یگان‌های ستاد هرکدام در یکی از خانه‌های به اصطلاح بازسازی شده مستقر بودند.

ترابری پایگاه و اماکن آن و سوله‌های تعمیراتی و همین‌طور قرارگاه و اماکن استقرار نیروهای وظیفه و انبارهای پشتیبانی نسبت به سایر اماکن از وضعیت بهتری برخوردار بودند.

در مورد خدمات بندری و اسکله‌های شناوری که در خرمشهر بعد از پل نو قرار داشت، چیزی به جز یک اسکله و چند کانکس وجود نداشت. منطقه بزرگی از خرابه‌های ساختمان‌ها و اسکله‌های غرق شده در گِل و لای مربوط به پایگاه اصلی خرمشهر خودنمایی می‌کرد. از طرفی، چند اسکله‌ای که در آبادان در اختیار نیروی دریایی بود، توسط لنج‌های شخصی و بخصوص شیلات اشغال شده بود و ظاهراً پایگاه نیز آنها را فراموش کرده بود. درمانگاه و تعدادی از منازل سازمانی در کوهدشت نیز

بازسازی شده بود و بدون توجه به زیرساخت‌ها، تعدادی از کارکنان در آنها ساکن شده بودند که این از بخش‌های خوب پایگاه به نظر می‌رسید.

از طرفی، به علت مسدود بودن تمام نهرها و جوی‌ها و نبود هیچ گونه زهکشی در سطح شهرک بجز چند قسمت خاص، فضای سبزی که قبلاً وجود داشت، از بین رفته بود.

ناوچه‌های ۶۵ پایی که در اختیار پایگاه بودند، از همان اوایل شروع جنگ که به بندر امام(ره) نقل مکان کرده بودند، کماکان در یکی از اسکله‌های آنجا و در بدترین شرایط و در معرض دوده‌های حاصل از تخلیه و بارگیری اسکله‌های زغال سنگ قرار داشتند و کارکنان ناوگروه علاوه بر اینکه می‌بایستی روزانه مسافت بین خرمشهر تا بندر امام(ره) را به صورت رفت و برگشت طی می‌کردند، در معرض هوای آلوده ناشی از دوده‌های زغال سنگ قرار داشتند و باعث شده بود که تعدادی از کارکنان نیز به بیماری‌های تنفسی مبتلا شوند.

عمق مشکلات به اینجا ختم نمی‌شد. پایگاه سه ایستگاه شنودی، که یکی از آنها به رادار نیز تجهیز شده بود، را در اختیار داشت، که یکی در خرابه‌های کنار اروندرود در خسروآباد و در خرابه‌های هوا دریای سابق قرار داشت و یکی در انتهای اروندرود و ورودی آن به شمال خلیج فارس بود، که از موقعیت و از نظر شنودی و راداری، اشرافیت خوبی نسبت به شمال خلیج فارس و بندر فاو و ام‌القصر عراق داشت و از بخش‌های مهم پایگاه و اطلاعات عملیات بود و سومی در منطقه قفاص در ۵۰ کیلومتری آبادان و ۲۰ کیلومتر مانده به شمال خلیج فارس در کنار رودخانه بهمن‌شیر در کنار اسکله‌ای که از قبل و در دوران دفاع مقدس بنا شده بود، قرار داشت و یکی از نقاطی بود

که در زمان جنگ و محاصره آبادان تنها معبر ورودی و کمک‌رسانی به شهر به حساب می‌آمد. اینجا محلی بود که به دستور فرمانده وقت نیروی دریایی، قرار بود تبدیل به پایگاه شود و پایگاه فعلی خرمشهر به آنجا منتقل گردد. محلی که چند کیلومتر بعد از روستا و پل قفاص قرار داشت و منطقه شورزار و باتلاقی بود، که روی یک دکل بلند آنتن شنود و رادار نصب بود و تعدادی از کارکنان پایور و وظیفه در آنجا مستقر بودند و پایگاه خرمشهر موظف بود، مرتب آنها را از نظر آذوقه و آب شرب پشتیبانی نماید. برق آنها نیز به وسیله دیزل ژنراتورها که در اختیار داشتند، تأمین می‌گردید و این هزینه سنگینی را به پایگاه تحمیل می‌کرد.

این وضعیتی بود که در بدو ورود به پایگاه با آن مواجه شدم. اما همانطور که عرض کردم، حس خوبی از این بازگشت به محل تولد و شهری که در آن بزرگ شده بودم، یعنی خرمشهر داشتم و خاطراتی که از دوران بچگی و دبستان و دوستان و بازی و شیطنت‌هایی که در خیابان‌ها و محله‌های مختلف کوهدشت انجام می‌دادیم. مدرسه‌ها و سینمای تابستانی هنوز به همان شکل بودند، ولی بسیار فرسوده و خاک آلوده. انگار هنوز به‌عنوان سنگر از آنها استفاده می‌شد. در بخش بزرگی از خانه‌های سازمانی، از جمله خانه پدرم که در خیابان سوم قرار داشت، هنوز خرابی‌های ناشی از بمباران دیده می‌شد و به نظر می‌رسید که مثل بخشی از خانه‌های سازمانی که تا حدودی بازسازی و مورد استفاده قرار گرفته بود، قابل بازسازی نبودند و در برنامه تخریب کامل و پاکسازی قرار گرفته بودند.

مشاهده آنها نه تنها چیزی از انگیزه‌ام برای بازسازی و عملیاتی کردن پایگاه و رساندن آن به اوج روزهای قبل از جنگ کم نکرد، بلکه انگیزه

بیشتری در من ایجاد نمود. به هر حال، چند ماهی با مشاهده و بررسی و سپس برنامه‌ریزی برای شروع کار سپری شد. در این مدت، با توجه به مأموریت پایگاه، ابزار کار آن مورد بررسی قرار گرفت، هرچند که به صورت تئوری و روی کاغذ متناسب با مأموریت گزارش‌ها ثبت و ارسال می‌شد، اما ساختار اداری و عملیاتی آن هیچ شباهتی به یک پایگاه عملیاتی و اطلاعاتی و تا حدودی رزمی نداشت.

از اولین اقدامات من، ایجاد و راه‌اندازی پست فرماندهی به صورت ۲۴ ساعته، همانند سایر مناطق عملیاتی و برقراری شیفت کاری بود و برای بهتر الگو گرفتن از مناطق بزرگ مثل منطقه یکم، یک نفر افسر عملیاتی با سابقه درخواست نمودم، که مورد موافقت قرار گرفت و در عرض کمتر از یک هفته، سیستم عملیاتی و پست فرماندهی و اطلاعات به صورت ۲۴ ساعته راه‌اندازی گردید. گزارش‌های عملیاتی و اطلاعاتی، همانند سایر مناطق عملیاتی به ستاد نیرو ارسال می‌گردید.

از آنجایی که پایگاه تقریباً در مرز با عراق استقرار داشت و رابطه ما با آنها به صورت نه جنگ و نه صلح بود، گزارش‌های اطلاعاتی و بخصوص اطلاعات عملیات از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود.

لنج‌های اطلاعاتی و ناوچه‌های ۶۵ پایی ما در طی رودخانه اروندرود تا ورودی به خلیج فارس و سکوهای البکر و الأمیه و ناوچه‌های ۶۵ پایی در شمال خلیج فارس و دهانه خورعبداله که مشغول گشت‌زنی بودند، اطلاعات خوبی از فعالیت‌های نیروهای عراقی را به ما می‌دادند.

خاطرم هست آن زمان بحث قاچاق سوخت هم رواج پیدا کرده بود. افرادی به وسیله دوبه و یدک‌کشی و یا کشتی‌های کوچک سوخت‌بر،

سوخت قاچاق را از بندر ابوالخصیب که خیلی ارزان بود، بارگیری و از طریق رودخانه اروندرود آنها را خارج می‌کردند. یکی از درگیری‌های ما شناسایی و توقیف این کشتی‌ها بود.

نیروی دریایی سپاه نیز یک پست شنودی در انتهای اروند، نزدیک پایگاه شنودی ما در ایستگاه شهید اولاد که در رأس‌البیشه در نهر قمیجه که آخرین نهر در رودخانه مشرف به خروجی رودخانه اروندرود به خلیج فارس بود، داشتند. آن زمان منطقه سوم نیروی دریایی سپاه در آنجا شکل نگرفته بود و محل استقرار فرماندهی آنها در بندر امام(ره) بود و فقط یک پست شنود و یکی دو قایق تندرو داشتند و نزدیک به پست شنودی ما بودند.

بعد از آنکه از خرمشهر به بندرعباس منتقل شدم، آن پست شنود کوچک به یک پایگاه بزرگتر تبدیل شد و وظایف عملیاتی از نیروی دریایی ارتش گرفته شد و به نیروی دریایی سپاه محول گردید. البته وظایف اطلاعاتی پایگاه خرمشهر در شهید اولاد کماکان حفظ شد، ولی وظایف عملیاتی از نیروی دریایی ارتش در خلیج فارس به سپاه واگذار گردید. در این مورد در صفحه‌های بعد عرض خواهم کرد.

در مورد محل استقرار ناوچه‌های ۶۵ پایی در بندر امام(ره) و رفت و آمد کارکنان به صورت روزانه که منطقی به نظر نمی‌رسید و برای ستاد فرماندهی نیرو نیز مشکل ساز شده بود، صحبت‌هایی از بیرون راندن آنها از اسکله‌های بندر امام خمینی(ره) شنیده می‌شد. حتی شنیدیم که در زمان جناب ناخدا خسروی فرمانده قبلی پایگاه سعی شد که ناوچه‌ها را به اسکله‌ای که در قفاص ساخته شده بود و یا به خرمشهر، جای قبلی که فقط یک اسکله داشت و لنج‌های اطلاعاتی در آن قرار گرفته بود، منتقل نمایند. اما چون در

زمان نه جنگ و نه صلح ورود شناورهای نظامی در اروندرود چه از جانب ایران و چه از جانب عراق ممنوع بود، لذا انجام این کار هم مقدور نگردید و همچنین، با توجه به شرایط رودخانه بهمن‌شیر که آب گِل‌آلودی داشت و محل استقرار درستی در قفاص وجود نداشت، بردن آنها به آنجا به صلاح نبود. ستاد نیرو و مستقیماً شخص فرماندهی نیرو، امیر شمخانی دستور ساخت پایگاهی با امکانات اسکله و رده‌های تعمیراتی و ستادی و قرارگاهی در محل اسکله قدیمی (که در دوران دفاع مقدس در پایین دست رودخانه بهمن‌شیر) و ۲۰ کیلومتر مانده به ورودی خلیج فارس را داد. این محل در عملیات‌های پشتیبانی از جزیره آبادان در زمان جنگ و محاصره توسط نیروهای عراقی مورد استفاده قرار گرفته بود. تا آن زمان به دلایلی، فقط پیگیری‌هایی در مورد مالکیت زمین و آماده کردن مقدمات کار و تأمین اعتبار انجام شده بود. هرچند که اعتبار آن در زمان بازسازی آبادان و خرمشهر به نیروی دریایی واگذار شد، اما بازسازی پایگاه خرمشهر به بعد موکول شد و تصمیم به ساخت پایگاه در محل دیگری که در تیررس مستقیم کشور عراق نباشد، گرفته شد. محل اسکله قدیمی قفاص پیشنهاد شد، ولی تا آن زمان تصمیم اساسی برای شروع کار گرفته نشده بود.

همزمان با تحویل گرفتن پایگاه، شروع ساخت پایگاه قفاص نیز به من ابلاغ گردید. بنابراین، دومین کار اساسی که در خرمشهر شروع کردم پیگیری ساخت پایگاه قفاص در کنار رودخانه بهمن‌شیر بود. هرچند که پس از بررسی‌های زیادی که انجام دادم، به این نتیجه رسیدم که محل استقرار اسکله‌ها در این محل با توجه به پیچ رودخانه که باعث رسوب زیاد گِل می‌شود، مناسب نیست و علیرغم ارسال گزارش‌ها به معاونت مهندسی و

عملیات، کماکان دستور بر ساخت پایگاه در آن محل تغییر نکرد. با حضور یک نفر افسر مسئول پروژه از طرف معاونت مهندسی نیرو و همکاری و پیگیری اینجانب، پایگاه قفاص ظرف دو سال ساخته شد.

با ابتکار و پیگیری‌هایی که انجام دادم، برنامه حضور یگان‌های شناور و یک فروند داک ۱۵ تُنی تعمیراتی در اسکله قفاص انجام گردید.

ابتکاری که عرض کردم، بیشتر در ساخت بویه‌های ناوبری با توجه به ناآشنا بودن افسران جوان بود. ناوچه‌های ۶۵ پایی با طبیعت و عمق رودخانه بهمن‌شیر که آب گِل‌آلودی نیز داشت، نیاز بود مسیر ورودی بویه‌گذاری شود، تا ناوچه‌ها بتوانند با دنبال کردن مسیر بویه‌ها وارد رودخانه بهمن‌شیر شوند. در غیر این صورت، ورود و خروج ناوچه‌ها و حتی لنج‌ها با مشکل مواجه و یا حتی غیر ممکن می‌گردید.

به هر حال، پایگاه قفاص که به نام بهمن‌شیر نامگذاری شد، با حضور ناوچه‌ها و داک ۱۵۰ تُنی تعمیراتی و عملیاتی شدن تمام تأسیساتی که قرار

بود ساخته شود، به اتمام رسید و در اوایل سال ۱۳۸۰ توسط فرمانده نیروی دریایی که در آن زمان امیر محتاج عهده‌دار آن بودند و با حضور مسئولین لشکری و کشوری آبادان و خرمشهر و فرمانده قرارگاه جنوب که در آن زمان امیر کیومرث حیدری بودند، طی مراسمی و با ارائه یک نمایش رزمی توسط تکاوران افتتاح شد و مشکل حضور ناوچه‌های ۶۵ پایی در بندر امام(ره) نیز به این ترتیب برطرف گردید.

لازم به ذکر است که هزینه جابجایی و ساخت بویه‌های ناوبری که توسط رده میانی پایگاه و طراحی بنده ساخته شده بود، از اداره بندر امام‌خمینی(ره) دریافت گردید.

الحاق یک گردان از تفنگداران و تکاوران نیرو به ساختار سازمانی پایگاه دریایی خرمشهر، که به آن اشاره کردم، شنیدنی است. ظاهراً در بازدیدهایی که از سوی ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران از پایگاه انجام شده بود، بحث تجربیات جنگ و اینکه پایگاه خرمشهر در واقع در رأس تهدید و درگیری‌ها قرار گرفته بود و حضور تکاوران نیروی دریایی و مقاومت ۳۴ روزه خرمشهر و اینکه اگر آن مقاومت نبود، ممکن بود مسیر جنگ آنطور شود که صدام ملعون گفته بود، باعث شد که گزارشی از طرف پایگاه به ستاد نیرو با پیشنهاد و پیگیری گروه بازدیدکننده ارسال شود. ولی ظاهراً در نیرو تصمیمی در قبال آن گرفته نشده بود، اما در ستاد مشترک به آن پرداخته شده و به نظر می‌رسید که در پروسه تصویب و اضافه کردن آن در ساختار سازمانی پایگاه خرمشهر قرار گرفته بود. به همین دلیل، در بازدیدی که مقرر شده بود توسط فرمانده کل ارتش امیر مرحوم سرلشکر سلیمی از پایگاه

انجام شود، انتظار می رفت یک گردان از تکاوران در پایگاه خرمشهر و انجام عملیات در نیزارهای حاشیه رودخانه مورد بازدید قرار گیرد.

یک هفته قبل از انجام بازدید، مراتب از ستاد نیرو و شخص جانشین نیرو به من ابلاغ گردید تا نیازمندی‌های آن، مثل قایق‌های هجومی و انجام عملیات در رودخانه و حاشیه آن آماده و برنامه‌ریزی گردد. با توجه به دستورات داده شده از سوی ستاد مشترک، یک گردان از تکاوران و تفنگداران بوشهر به پایگاه منتقل شدند. ظاهراً به ستاد نیروی دریایی، تصویب اضافه کردن یک گردان تکاور به ساختار سازمانی پایگاه دریایی خرمشهر ابلاغ و برنامه‌ریزی شده بود، که توسط فرماندهی کل ارتش مورد بازدید قرار گیرد. مسئولیت پیگیری آن نیز به امیر سیاری (معاون اجرایی وقت فرماندهی ارتش) سپرده شده بود.

این گردان یک شبه با اعزام نفرات آن از منطقه بوشهر و استقرار در پایگاه بهمن‌شیر شکل گرفتند و ظرف چند روز و پس از تأمین نیازمندی‌های آنها، تمرینات مورد درخواست ستاد مشترک با کمک جانشین پایگاه، جناب ناخدا پیکانی، که قبلاً از افسران تفنگدار با سابقه در امور تربیتی و آموزشی مراکز آموزشی بودند، انجام گرفت و در زمان حضور امیر سیاری اجرا گردید، تا برای روز نهایی و ورود فرمانده ارتش نمایش داده شود، که البته به دلایلی فرمانده ارتش حضور پیدا ننمودند، ولی گردان تکاوران در پایگاه خرمشهر شکل گرفت.

از طرف دیگر، گردان پدافند هوایی نیز که در ساختار سازمانی وجود داشت، تقویت گردید. به گونه‌ای که تعداد سازمانی نیروها در پایگاه، به

بیشترین تعداد خود در آن زمان رسید و در مراسم‌های ملی در سطح شهرهای خرمشهر و آبادان خودنمایی و بیشترین صفوف رژه را از آن خود می‌کرد.

در کنار این اقدامات عملیاتی که انجام شده بود و ساماندهی مأموریت‌ها و برگزاری رزمایش‌های دریایی و ساماندهی به ایستگاه‌های شنودی شهید اولاد و هوادریا و ساخت تأسیسات جدید برای آنها، اقدامات زیادی برای بهبود شرایط روحی و رفاهی کارکنان و خانواده‌های آنها نیز انجام گردید، از جمله: بازسازی منازل و خیابان‌های منازل سازمانی کوهدشت، ساماندهی به وضع آشفته سیستم برق‌رسانی و خطوط تلفنی که مثل تارهای عنکبوت فضای بالای سر خیابان‌ها و خانه‌های سازمانی را اشغال کرده بود و بازسازی اصولی آنها و همچنین، نوسازی و زیباسازی اماکن تفریحی، مثل استخر و سینمای تابستانی و سالن‌های ورزشی، زمین تنیس و پارک‌ها و سالن غذاخوری کارکنان پایور و وظیفه و باشگاه و رستوران. سردر ورودی زیبایی با معماری سنتی برای پایگاه و منازل سازمانی کوهدشت نیز طراحی و ساخته شد.

از پایگاه قدیم خرمشهر، خرابه‌ای بیش باقی نمانده و به حال خود رها شده بود، به گونه‌ای که هرکس می‌توانست به راحتی وارد آن شود و اوراقی‌ها و آهن‌آلات باقیمانده در خرابی‌ها را جمع‌آوری کرده و به تاراج ببرد. اما از آنجایی که پایگاه قدیم در انتهای رودخانه کارون و ورود به رودخانه اروندرود قرار داشت، از نظر موقعیتی بسیار عالی به نظر می‌رسید، بخصوص برای توقف شناورهای تجاری کوچک و بزرگ که قادر به عبور از زیر پل جدید نبودند و برای رسیدن به رده‌های تعمیرات با مشکل روبرو می‌شدند، محل مناسبی بود تا به منطقه تعمیراتی واحدهای شناور تبدیل شود. لذا با

استفاده از تخصص کارکنان و بعضی از تخصص‌های افراد محلی، ضمن پاکسازی، نسبت به طراحی و ساخت تأسیسات اداری و کارگاه‌های تعمیراتی و ایجاد داک سنتی و فضای سبز و محصور کردن کل زمین‌های پایگاه با دیوارهای پیش‌ساخته و بازسازی اسکله دوم اقدام گردید؛ به طوری که در مدت نه چندان طولانی، تبدیل به قطب تعمیرات و حتی ساخت کشتی در خرمشهر گردید.

اولین کاری که در آن انجام شد، ساخت باج ۱۰۰۰ تنی با پشتیبانی مالی شرکت سرویس‌های حمل و نقل نیروی دریایی بود و این اقدام در بازدیدی که فرماندهی نیروی دریایی از پایگاه داشتند، مورد توجه قرار گرفت، به گونه‌ای که فرمودند این مکان ظرفیت این را دارد که به قطب تعمیراتی و ساخت کشتی تبدیل شود و این اتفاق هم افتاد.

بعد از چند سال و پس از فعال شدن پایگاه بهمن‌شیر، کل مجموعه پایگاه قدیم با تمام امکاناتی که در آن ایجاد کرده بودیم، به صنایع وزارت دفاع تحویل گردید و امروز نیز به عنوان قطب تعمیر و ساخت شناور در خرمشهر مطرح می‌باشد.

مأموریت پایگاه دریایی خرمشهر

پایگاه دریایی خرمشهر دارای ۸ فروند شناور از نوع ناوچه‌های تندرو مجهز به سلاح‌های نیمه سنگین و چند فروند لنج و قایق‌های اطلاعاتی بود، که در دهانه اروندرود و اطراف سکوهای البکر و الأمیه عراق و خورعبداله به صورت نامحسوس گشت می‌زدند و کار اطلاعاتی و شناسایی انجام می‌دادند. کاربران ایستگاه‌های رادار و شنودی در بحث

زبان، بخصوص زبان عربی تبحر لازم را داشتند و اطلاعات خوبی از فعالیت نیروهای عراقی و حتی منافقین کسب می‌کردند. در آن زمان، وضعیت نه جنگ و نه صلح بر مرز حاکم بود و باید خیلی هوشیار و مراقب می‌بودیم. پایگاه دریایی بهمن‌شیر در قُفاص که افتتاح شد، تردد یگان‌های شناور که قبلاً از بندر امام(ره) خود را به منطقه مأموریت می‌رساندند، سریع‌تر گردید و از پایگاه بهمن‌شیر در مدت زمان کمی در منطقه گشت قرار می‌گرفتند. البته مسیر آن با توجه به کم بودن عمق آب و گِل‌آلود بودن، برای کسانی که به مسیرها در بهمن‌شیر آشنا نبودند، بسیار مشکل بود؛ به همین دلیل، نیاز به بویه‌گذاری داشت. معمولاً بویه‌گذاری در آبراه‌ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام می‌شود، ولی با وجود پی‌گیری‌های طولانی، این اقدام از طرف آن سازمان صورت نگرفت. شاید به دلیل اینکه رودخانه بهمن‌شیر، جزء رودخانه‌های قابل کشتیرانی نبود. لذا تصمیم گرفتم که این کار را خودمان انجام دهیم و لذا به تعداد مورد نیاز بویه متناسب با شرایط رودخانه، در مرکز تعمیرات پایگاه دریایی خرمشهر با ابتکار و الگوبرداری از بویه‌هایی که در چنین مسیرهایی کار گذاشته می‌شوند، ساخته شد و به وسیله لنج و با محاسبات دقیق، در محل‌های مورد نظر در طول دهانه ورودی رودخانه بهمن‌شیر به آب انداخته شد و به این ترتیب، مسئله ورود و خروج بی‌خطر شناورها از رودخانه به دریا و شمال خلیج فارس برطرف گردید.

پایگاه دریایی بهمن‌شیر که جایگزین پایگاه دریایی خرمشهر گردید، علیرغم تغییر منطقه مأموریت عملیاتی نیروی دریایی از خلیج فارس به دریای عمان و واگذاری مأموریت عملیاتی خلیج فارس به نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، کماکان حضور خود را حفظ نمود و به فعالیت‌های اطلاعاتی خود ادامه می‌دهد و بخشی از آموزش تکاوران و تفنگداران را که متناسب با شرایط اقلیمی آنجا می‌باشد، عهده‌دار است و هنوز فعالیت‌های اجتماعی در شهرهای آبادان و خرمشهر را همانند سابق ادامه می‌دهد.

بازگشت به منطقه یکم دریایی بندرعباس و انتصاب در سِمَت جانشین فرماندهی منطقه

اواخر سال ۱۳۸۱ بود. ظاهراً مشکلاتی بین فرمانده منطقه و جانشین ایشان به وجود آمد و این مشکلات به حدی رسیده بود که جانشین منطقه محل خدمت را ترک کرده بود. رئیس ستاد وقت شهید فاضل (یادش گرامی

باد)، به علت شدت گرفتن مجروحیتش برای مداوا به تهران اعزام شده بود و فرمانده منطقه امیر معقول نیز چند ماهی بود که به تنهایی اداره منطقه را انجام می‌داد. ادامه این وضعیت می‌توانست باعث بروز مشکلاتی شود. لذا از ستاد نیرو به من ابلاغ شد که برای پست جانشین منطقه یکم در نظر گرفته شده‌اید و ظاهراً امریه انتقال نیز صادر شده است و پس از دریافت آن، در اولین فرصت خود را به منطقه یکم معرفی نمایید. این امر از این جهت که یک ارتقاء شغلی به حساب می‌آمد، خبر خوبی بود، ولی از طرفی، به خاطر نامناسب بودن زمان آن، که در اواخر سال تحصیلی فرزندان بود و اینکه جایگزین بنده هم مشخص نبود، خبری ناخوشایند و بی‌موقع بود. پایگاه را تحویل جانشین ناخدا یکم پیکانی که از افسران تفنگدار قدیمی بود، دادم و مجدداً به منطقه یکم بندرعباس مراجعت نمودم. خاطرم هست ناخدا رستم‌آبادی رئیس عملیات منطقه بود و از آنجایی که درمان شهید فاضل کماکان ادامه داشت، به فرماندهی پیشنهاد دادم تا ایشان را با توجه به تجربه خوبی که دارد، برای سِمَت رئیس ستاد پیشنهاد دهد و این اقدام انجام و مورد موافقت قرار گرفت و منطقه یکم نیروی دریایی بعد از چند ماه، مشکلات کادر فرماندهی خود را پشت سر گذاشت.

حالا منطقه بود و کلی کارهای عقب افتاده که باید انجام می‌شد و این فرصت خوبی بود تا تجربیات خوبی را که در مدت خدمت در پایگاه خرمشهر کسب کرده بودم، به کار بگیرم و از همه مهمتر کار کردن با کارکنان بااخلاق و خوبی که از قبل می شناختم، لذتبخش بود. روش کاری من مبتنی بر ایجاد اعتماد در کارکنان و ارزش قائل شدن برای تک تک آنها بود. همیشه به این اعتقاد داشتم که هر یک از کارکنان، در هر جایگاهی که هستند و با هر

درجه و سن و سالی، قابل احترام می‌باشند و این باعث شده بود که کارکنان این را خوب درک کنند و همکاری خوبی از هر لحاظ با من داشته باشند. تجربیاتی که در طول خدمت در یگان‌های شناور و بخصوص در پایگاه دریایی خرمشهر کسب کرده بودم، باعث شده بود که اشرافیت خوبی به مسائل مختلف داشته باشم. چه در بحث تعمیرات و چه در بخش‌های اداری، آمادی و عملیاتی و حتی در مسائل مهندسی و تأسیسات.

منطقه یکم دریایی بندرعباس که به نام منطقه یکم امامت نامگذاری شده بود، حدود ۶۰۰۰ پایور و به همین اندازه کارکنان وظیفه داشت. همچنین، ۵۷۰۰ خانه سازمانی کوچک و بزرگ در ۶ شهرک در سطح شهرستان و حدود ۶۰ فروند یگان شناور کوچک و بزرگ و رده‌های تعمیراتی کارخانجات نداجا، که البته مسئولیت مستقیم آن با هیئت رئیسه نیروی دریایی در تهران بود، اما نظارت بر کارگاه‌ها و آماده نگه داشتن آنها و امور مربوط به کارکنان از هر لحاظ همانند سایر رده‌های تعمیراتی، مثل رده میانی و مهندسی تأسیسات بر عهده منطقه بود.

این وضع باعث شد که تقریباً تمام وقت من صرف رسیدگی به امورات منطقه شود و کمتر بتوانم به مسائل خانوادگی رسیدگی کنم. همسرم الحمدلله با صبر و شکیبایی نقش خالی من را در خانواده پر کرده و اجازه ندادند کمبودی در زندگی و تربیت فرزندان به وجود آید.

برنامه‌های منطقه به اینجا ختم نمی‌شد، زیرا تقریباً به صورت دائم، گروه‌های بازدیدکننده از لایه‌های مختلف از ستاد نیرو و ستاد مشترک ارتش و ستاد کل نیروهای مسلح و حتی از دوایر دولتی در منطقه داشتیم و این تقریباً از برنامه‌های دائمی ما بود. به عبارتی، بنده به عنوان جانشین

منطقه، ضمن اینکه باید یک سری امورات آمادگی عملیاتی و آمادی و تأسیساتی را پیگیری می‌کردم، با شرکت در جلسات مختلف، مسائل روزمره شهرک‌ها و موارد مربوط به بازرسی‌ها و برنامه‌های اداره عقیدتی سیاسی و حفاظت اطلاعات را نیز دنبال می نمودم.

در واقع، جانشین فرماندهی منطقه، از نظر کاری بیش از سایرین، کار اجرایی دارد. هرچند که فرمانده منطقه از نظر مسئولیتی در رأس امور قرار داشت، اما به علت کثرت کارها، بعضی از مسئولیت‌های او نیز به اینجانب تفویض شده بود. البته این اقدام برابر معمول، در زمانی که فرمانده به هر دلیلی از منطقه خارج می‌شود، اتفاق می‌افتد؛ اما در زمان حضورشان ازحُسن اعتمادی بود که در ایشان نسبت به من به وجود آمده بود.

برای مثال، خوب است به سانحه ناوچه کنارک که در زمان مأموریت پشتیبانی از جزایر، پس از بارگیری و سوار نمودن حدود ۲۰۰ نفر از کارکنان تیپ تفنگداران در حین خروج از موج‌شکن پس از غروب آفتاب رخ داد اشاره کنم، که بازگو کردن آن خالی از تجربه آموزی نخواهد بود. در آن زمان، فرمانده منطقه به سفر حج مشرف شده بود. ساعات پایانی روز بود و در حال جمع و جور کردن کارهای روزانه و رفتن به منزل بودم. هوا تقریباً تاریک شده بود، که ناگهان از پست فرماندهی به من اطلاع دادند ناوچه کنارک به علت تصادف با یک شناور و شدت خسارات وارده دچار آب گرفتگی شدید شده و علیرغم تلاش کارکنان، کنترل آن مقدور نگردیده است. شاید این خبر برای کسی که آشنایی و تجربه کافی از اینگونه ناوچه‌ها نداشته باشد، برای تصمیم‌گیری و صدور دستورات اولیه نیاز به مشورت با رده‌های فنی و کنترل صدمات داشته باشد. هرچند که این رده‌ها به صورت خودکار مسئولیت‌های

خود را به مورد اجرا می‌گذارند، اما برقراری تماس و دادن مشورت به فرمانده یگان باعث بالا بردن اعتماد و تسلط او در صدور دستوراتش خواهد شد؛ لذا پس از برقراری تماس و شنیدن آخرین وضعیت ناوچه و میزان صدمات وارد شده و شدت آب گرفتگی و سرعت آن، با توجه به آشنایی با ساختار ناوچه و حد تحمل صدمات وارده، ضمن همفکری در مورد اقدامات انجام شده، بخصوص در مورد کنترل آب‌گرفتگی و جلوگیری از ورود آب به قسمت‌های دیگر که دچار سانحه نشده بودند، پیشنهادهایی داده شد که جای نگرانی برای غرق شدن آن وجود نداشت.

این اطمینان خاطری بود که به فرمانده ناو دادم، تا با دقت بیشتری نسبت به کنترل وضعیت یگان اقدام نماید. به هر حال، گروه‌های اعزامی از کنترل صدمات بندرگاه و غواصی منطقه همراه با یدک‌کش، با وجود تلاش‌های زیاد، قادر به کنترل صدمات وارده نشدند و همانطور که پیش‌بینی می‌کردم، با وجود پر شدن هر دو بخش مسافرین ناوچه کماکان حفظ گردید و سپس توسط یدک‌کش به داخل بندرگاه یدک و به اسکله پهلو داده شد تا به صورت اضطراری، به داخل حوض خشک کارخانجات برای تعمیرات برده شود.

پس از بررسی‌های زیاد و صحبت با فرمانده و افسر نگهبان و عوامل زیردست، مشخص گردید که فرمانده بعد از جدا شدن از اسکله و قبل از اینکه ناوچه از حوضچه داخل موج‌شکن خارج شود و بدون بررسی وضعیت لنگرگاه، پل فرماندهی را ترک و کنترل ناوچه را به افسر نگهبان که از افسران جوان و تازه فارغ التحصیل از دانشگاه بود واگذار می‌نماید.

معمولاً در لنگرگاه، شناورهای زیادی در آن لنگر انداخته و یا در حال جابجایی می‌باشند و افسر نگهبان با وجود دیدن چراغ قرمز ناوبری یکی از شناورهایی که در حال جابجایی در لنگرگاه بوده و علائم چراغی روشن دیگری که روی دکل آن روشن بود و علیرغم تشخیص آن، با توجه به نداشتن تجربه و تسلط کافی، با تأخیر زیاد اقدام به تغییر مسیر داده، تا از پاشنه یا عقب شناور مذکور عبور نماید. غافل از اینکه علائمی که بالای دکل آن شناور وجود داشت، مربوط به طول یدک و شناوری بود که در حال یدک کردن آن بوده است و این موردی بود که افسر نگهبان جوان به آن توجه نداشته و فاصله هم به قدری نزدیک شده بود که نتوانست هیچ‌گونه مانوری برای جلوگیری از برخورد ناوچه با بارجی که در حال یدک توسط یدک‌کش بود انجام دهد و ناوچه به بارج برخورد و طول بدنه آن دچار پاره‌گی گردید.

تحقیقات بازرسی منطقه نیز به این نکته اشاره داشت که فرمانده ناوچه نمی‌بایستی تا خارج شدن یگان از حوضچه و حتی لنگرگاه، پل فرماندهی را ترک می‌نمود و کنترل ناوچه را به افسر تازه واردی که به هر دلیل هنوز تسلط کافی برای تصمیم گیری را پیدا نکرده بود، واگذار نماید.

البته این یکی از موارد نادری است که به آن اشاره کردم، ولی موارد ریز و درشت زیادی در هر نقطه از منطقه‌ای به وسعت منطقه یکم دریایی ممکن است اتفاق بیفتد که اجتناب‌ناپذیر است، ولی با برنامه‌ریزی و آموزش و کنترل آن توسط فرماندهان می‌تواند به حداقل برسد.

بنده یکی از دلایل اصلی آن را، در مشکلات و سختی‌های زندگی می‌بینم، که در خانواده بعضی از کارکنان وجود دارد و باعث می‌شود که ذهن آنان را

مشغول خود نموده و تمرکز لازم را در انجام کارها از دست بدهند. به همین‌خاطر، این موضوع را مرتب در جلسات به فرماندهان تذکر می‌دادم.

در اواسط سال ۱۳۸۴، پس از گذشت سه سال و نیم از خدمت در جایگاه جانشین فرمانده منطقه یکم و کسب تجربه مسائل مختلف و پشت سر گذاشتن برنامه‌ها و رزمایش‌های کوچک و بزرگ، خبر تعویض فرماندهی نیروی دریایی به گوش رسید. معمولاً بعد از تعویض فرمانده نیرو، تغییرات اساسی در کادر فرماندهی مناطق و معاونت‌ها نیز به وجود می‌آمد و منطقه یکم نیز از این جابجایی بی‌نصیب نگردید و در تب و تاب این جابجایی‌ها، تعویض امیر معقول فرمانده منطقه که زمزمه جابجایی او قبل از تعویض فرمانده نیرو و ارتقاء ایشان به جانشین نیرو به گوش می‌رسید، تبدیل به بازنشستگی گردید و به جای ایشان، بنده را برای سِمَت فرماندهی منطقه یکم در نظر گرفتند و فصل جدیدی در دوران خدمتم آغاز گردید.

فرماندهی منطقه یکم دریایی بندرعباس

تیرماه ۱۳۸۴ بود که خبر تعویض فرماندهی نیرو رسماً اعلام شد و امیر کوچکیکوچکی با پیشنهاد فرمانده ارتش و تصویب مقام معظم رهبری، جایگزین ایشان گردید. در ظاهر اتفاق خوبی به نظر می‌رسید، زیرا بعد از ۱۶ سال که فرماندهی و سکان نیروی دریایی در دست دو نفر از فرماندهان سپاه پاسداران قرار داشت، به یک افسر ارتش آموزش دیده در

نیروی دریایی سپرده شد. البته امیر محتاج نیز همانند امیر شمخانی جذب مشاغل دولتی و استاندار قم شد.

در مورد پیشینه امیر کوچکی‌کوچکی باید عرض کنم، ایشان فارغ‌التحصیل رشته فرماندهی از کالج دریایی در ایتالیا بودند و اکثر دوران خدمت خود را در منطقه دوم دریایی بوشهر و در یگان‌های شناور و ستاد منطقه سپری کرده بودند و حدوداً در سال پایانی جنگ، در پروژه خرید زیردریایی‌های کلاس کیلو که بعداً به نام طارق نامگذاری شد، به کشور روسیه اعزام شده و پس از دو سال به ایران بازگشتند. با ورود زیردریایی‌ها به کشور، چند سالی در آن ناو گروه خدمت نمود و سپس به ستاد نیروی دریایی منتقل گردید و چند سال نیز در ستاد نیرو در سمت معاونت طرح و برنامه خدمت نمود و بعد از آن، به ستاد کل نیروهای مسلح منتقل و در جایگاه جانشین معاونت طرح و برنامه ستاد کل نیروهای مسلح مشغول خدمت گردید. با جابجا شدن امیر محتاج، به پیشنهاد فرمانده کل ارتش و تصویب مقام معظم رهبری، امیر کوچکی‌کوچکی به سمت فرماندهی نیروی دریایی منصوب و امیر سیاری که در آن زمان در ستاد ارتش در سمت معاون اجرایی فرماندهی کل ارتش خدمت می‌کرد، به سِمَت جانشین او منصوب شد.

پس از استقرار ایشان، تغییرات در نیروی دریایی شروع شد. دقیقاً همانند زمانی که امیر شمخانی و امیر محتاج به سِمَت فرماندهی و جانشینی نیروی دریایی منصوب شدند، خیلی از امیران و افسران ارشد قدیمی خود را بازنشسته کردند و یا بازنشسته شدند.

در مرداد ماه ۱۳۸۴، پس از مدت کوتاهی که از انتصاب ایشان به فرماندهی نیرو گذشته بود، به بندرعباس آمدند و طی یک مراسمی، ضمن ایراد سخنرانی در ارتباط با برنامه‌های آینده نیروی دریایی، بنده را به عنوان فرماندهی منطقه یکم و همزمان جانشین فرماندهی منطقه و رئیس ستاد معرفی نمودند. این دو انتصاب حواشی به دنبال داشت، زیرا افسرانی بودند که با توجه به سابقه و ارشدیت، انتظار این را داشتند که در ترکیب هیئت رئیسه منطقه قرار گیرند. بنابراین، تعدادی پذیرفتند و ادامه خدمت دادند، ولی تعدادی تقاضای بازنشستگی نمودند و چند نفری هم مشمول انتقال به ستاد نیرو شدند.

شاید برای خیلی‌ها این تصور به وجود آمده بود که با رفتن تعدادی از فرماندهان قدیمی و با تجربه، منطقه با مشکل مواجه خواهد شد، اما این تصور حتی از ذهن من هم عبور نکرد. به این دلیل که حدود سه سال و نیم تجربه جانشینی منطقه را داشتم و از قبل نیز، بیشتر عمر خدمتی خود را در منطقه یکم سپری کرده بودم و با زیر و بم کارها و مشکلات و معضلات مختلف در منطقه آشنایی کامل داشتم. اکثرمسئولین قدیمی منطقه که سال‌ها در یگان‌های شناور خدمت کرده بودند را خوب می‌شناختم و اشرافیت خوبی به مسائل جانبی مثل موارد و مشکلات منازل سازمانی و حتی خانواده‌ها داشتم. با ابلاغ این مأموریت، فرصتی برایم ایجاد شده بود تا آنچه را که به عنوان مشکلات در ذهنم وجود داشت و راهکارهایی که برای رفع آنها در ذهنم پرورانده بودم، اجرایی نمایم. همچنین، یگان‌های منطقه، بخصوص شناورها را به حداکثر آمادگی برای انجام هرگونه مأموریتی برسانم و منطقه یکم که بزرگترین و حساس‌ترین منطقه در نیروی دریایی و حتی

ارتش جمهوری اسلامی ایران است را به آن وضعیتی که از آن انتظار می‌رفت، نزدیک نمایم.

شاید اجرای رزمایش بزرگ پیامبر اعظم(ص) که حدود دو ماه پس از انتصابم به فرماندهی منطقه یکم ابلاغ گردید، بخشی از آن انتظارات را برآورده کرده باشد، به گونه‌ای که برای کسب آمادگی دیگر شب و روز مطرح نبود. با شروع رزمایش، بجز چند یگان شناوری که برابر برنامه در تعمیرات اساسی بودند و نمی‌توانستند هیچ‌گونه تحرکی داشته باشند، سایر ناوها و ناوشکن‌ها و یگان‌های پروازی و تیپ‌های تکاور و تفنگدار و سامانه‌های موشکی و پشتیبانی و اطلاعاتی با آمادگی کامل در رزمایش شرکت نمودند.

این در واقع، یک افتخار برای منطقه و کارکنان آن محسوب می‌گردید. زیرا آماده نمودن آن حجم از تجهیزات و نفرات و انجام تمرینات و آموزش‌های لازم در مدت بسیار کوتاه کار بسیار سنگینی بود و برای این کار می‌بایستی علاوه بر سرکشی به تک تک یگان‌ها، جلسات متعدد انجام می‌گرفت و نیازمندی‌ها بررسی و تأمین می‌گردید. تیم‌های عملیاتی و اطلاعاتی و آموزشی نیز بازدیدها و تمرینات لازم را برنامه‌ریزی و اجرا می‌نمودند و انجام این برنامه‌ها در مدت کوتاه، شاید برای کسانی که کمتر کارهای عملیاتی و اجرایی انجام داده بودند، مشکل به نظر می‌رسید. اما برای بنده که تمام مدت خدمتم تا آن زمان در یگان‌های عملیاتی و اجرایی سپری شده بود و از طرفی، با منطقه و یگان‌های مختلف و حتی روحیه کارکنان آشنایی کامل داشتم، راحت بود و توانستم در آن مدت کوتاه منطقه را برای اجرای رزمایش آماده نمایم.

با شروع رزمایش، در همان ساعات اولیه و در مرحله گسترش که در واقع، اولین مرحله هر رزمایش است، تک تک یگان‌ها را در هنگام خروج از محل استقرار بدرقه نمودم، به طوری که این خود تأثیر مثبتی در روحیه فرماندهان به وجود آورد. در واقع، حضور بنده به عنوان فرمانده منطقه در زمان شروع عملیات، بخصوص در یگان‌های شناور، برای فرماندهان قوت قلب و آموزشی بود تا در زمان بحران، وقتی قرار شد که تمام یگان‌ها با هم اعزام شوند، باید برنامه‌های خود را به گونه‌ای تنظیم نمایند تا بتوانند در کوتاه‌ترین زمان به سمت منطقه مأموریت حرکت نمایند. زیرا در زمان بحران واقعی، ممکن است برای یگان‌های شناور یدک‌کش، کمکی برای جدا شدن از اسکله وجود نداشته باشد. فرمانده باید آنقدر توانایی خود را بالا ببرد تا بتواند بدون نیاز به امکانات کمکی نیز کار خود را انجام دهد.

رزمایش پیامبر اعظم(ص) برای من تجربه بسیار خوبی به همراه داشت و باعث شد که در همان ابتدای کار، تسلط خوبی به وضعیت منطقه پیدا نمایم. اما متأسفانه در شروع رزمایش یک اتفاق ناگوار به وقوع پیوست و آن سقوط هواپیمای سی۱۳۰ نیروی هوایی بود، که قصد داشت گروهی از خبرنگاران و تعدادی از مأمورین را از تهران به محل رزمایش در چابهار ترابری نماید. حالا چرا و چگونه این هواپیما برای ترابری خبرنگاران انتخاب شد را نمی‌دانم. چون مستند به سوابق قبلی، جابجایی اصحاب رسانه توسط پروازهای کشوری انجام می‌گردید. به‌هرحال، هواپیمای سی۱۳۰ بعد از بلند شدن از فرودگاه مهرآباد به علت اشکال فنی تصمیم به بازگشت می‌گیرد و در مسیر برگشت نرسیده به فرودگاه به علت از دست دادن ارتفاع با ساختمان‌های مسکونی شهرک نیروی هوایی در سه‌راه آذری برخورد و سقوط

می‌نماید و متأسفانه تمامی مسافرین آن، جان خودشان را از دست می‌دهند و این ضایعه بزرگی بود که در شروع رزمایش اتفاق افتاد و غم و اندوهی در کارکنان به وجود آورد و حدود یک روز برنامه رزمایش متوقف گردید. اما تصمیم بر آن گرفته شد تا به پاس شادی روح آنها، که قرار بود حضور داشته باشند رزمایش ادامه پیدا کند. بروز حوادث در رزمایش‌ها، اجتناب ناپذیر است، مهم این است که برای مقابله با آن باید همیشه آماده باشید.

در نیمه‌های همین رزمایش، در یکی از بازدیدهای شبانه، فرمانده تیپ یکم تفنگداران منطقه، امیر شفیعی که توسط رئیس عقیدتی سیاسی تیپ تفنگداران منطقه همراهی می‌شد، در حوالی بندر ریگ به علت بی‌دقتی راننده خودرو از جاده منحرف و واژگون می‌شود. هرچند که این سانحه، به شکر خدا تلفات جانی نداشت، اما امیر شفیعی بر اثر ضربه به سرش دچار ضربه مغزی شد، که بلافاصله با توجه به آماده بودن هواپیمای فرنشیب بعد از انجام اقدامات اولیه در بیمارستان چابهار، به بیمارستان گلستان در تهران منتقل گردید و شبانه مورد عمل جراحی مغز قرار گرفت و مداوا شد؛ به گونه‌ای که بعد از سپری کردن دوران نقاهت توانست به خدمت خود ادامه دهد. شاید یکی از مواردی که باعث اعتماد بیشتر در کارکنان نسبت به سامانه فرماندهی گردید، نحوه برخورد با این رویدادها بود که اهمیت سلامت افراد را در رأس امور قرار می‌داد.

اما شرح وظایف بنده به منطقه یکم و ناوگان نیروی دریایی در بندرعباس ختم نمی‌شد، بلکه به عنوان ارشد نظامی منطقه جنوب، وظایفی در قبال پایگاه نیروی هوایی و بخش‌هایی از نیروی زمینی که در استان هرمزگان مستقر بودند و در کنار آن در سمت فرماندهی قرارگاه

جنوب ارتش، مسئولیت جزایر و اجرای طرح نازعات که طرح دفاع از جزایر در مقابل هرگونه تجاوز بود را نیز به عهده داشتم.

تشکیل فرماندهی پهپاد در نیروی دریایی

ورود پهپاد به نیروی دریایی به خیلی سال‌های قبل از انقلاب برمی‌گردد. اما نه به این صورت فعلی، بلکه به عنوان اهداف هوایی برای آزمایش سامانه‌های پدافند هوایی توپخانه و موشکی و آزمایش سامانه‌های کنترل آتش یگان‌های شناور بود و سازمان آنها در یگان‌های شناور لجستیکی که سکو و یا باند پروازی داشتند دیده شده بود، مثل ناوهای لجستیکی بندرعباس و بوشهر.

تشکیل فرماندهی پهپاد در اواخر سال ۸۳ شروع شد و به صورت رسمی، با عنوان فرماندهی پهپاد در سوله‌ای که محل نگهداری پهپادهای هدف در محوطه تعمیراتی رده میانی بود، شروع به کار نمود و به یگان‌های زیرمجموعه فرماندهی منطقه یکم اضافه گردید. برای شروع به کار، پهپاد مهاجر را دریافت کردیم. آنها از نوع پهپادهای شناسایی بودند و فقط توانایی عکسبرداری و فیلمبرداری را داشتند و برد عملیاتی زیادی نداشتند.

به مرور، اهمیت پهپادها و خلاء عملیاتی آنها بیشتر احساس می‌شد، مخصوصاً در دریا؛ چون یک ناو و یا ناوشکن در دریا نیاز دارد تا از وضعیت اطراف خود تا کیلومترها دورتر آگاهی داشته باشد. با دستگاه‌ها و تجهیزاتی که در یگان‌های شناور رزمی وجود دارد، مثل رادار هوایی و رادارهای سطحی که برد عملیاتی آنها بیشتر از ۷۰ الی ۸۰ مایل دریایی نبود، نمی‌توانستیم اشرافیت خوبی در صحنه دریا داشته باشیم و نیاز به تجهیزات

دیگر بود. بنابراین، به یک وسیله‌ای نیاز داشتیم تا بتواند فراتر از برد عملیاتی رادارها، نیازهای ما را برطرف نماید.

پهپادها بهترین وسیله بودند که می‌توانست پرواز کند و با توجه به جثه (سطح مقطع) ریزی که دارند، کمتر توسط دشمن مورد شناسایی قرار می‌گیرند و در نتیجه، نیاز عملیاتی ما را تا حد زیادی ارتقاء می‌دادند.

به موازات اقدامات ما در این مورد، برادران سپاه با توجه به سرمایه‌گذاری خوبی که کرده بودند، بسیار جلوتر بوده و پهپادهای بهتری در اختیار داشتند، که می‌توانست در دریا حتی بهتر از آن در مأموریت‌ها در خشکی و سواحل عمل کنند.

به موازات آن، در وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح نیز ساخت پهپاد در برنامه قرار گرفته بود. مبنای کار آنها در ابتدا بر پایه الگوبرداری از پهپادهایی بود که در ارتش وجود داشت، یا حداقل برای نیروی دریایی اینگونه به نظر می‌رسید. برای مثال، یک نوع پهپاد در نیروی دریایی داشتیم که به عنوان هدف هوایی در تمرینات سامانه‌های پدافندی از آنها استفاده می‌کردیم، که سرعت و برد عملیاتی نسبتاً خوبی داشت، این مبنای ساخت پهپادهای نسبتاً پیشرفته، مثل پهپاد کرار شد، که می‌توانست با برد عملیاتی نسبتاً خوب و سرعت بالا نسبت به شناسایی اهداف اقدام نماید. بعدها پهپادهای مهاجر ۲ و مهاجر ۴ به نیروی دریایی واگذار گردید.

به مرور، فرماندهی پهپادی شکل پیشرفته‌تری به خود گرفت؛ البته باز هم کافی نبود، زیرا حوزه مأموریت نیروی دریایی در دریا بسیار وسیع‌تر از آن چیزی بود که این پهپادها بتوانند پوشش خوبی از لحاظ اطلاعاتی برای ما به وجود بیاورند. ضمن اینکه ما نیاز به پهپادهای تهاجمی هم داشتیم و

این راهی بود که برای یگان فرماندهی پهپاد پیش‌بینی و برنامه‌ریزی کرده بودیم.

بحث پهپادها به این ختم نمی‌شود، عملکرد نیروها در بحث پهپاد در واقع به دو شاخه تقسیم می‌شود. پهپادهای تاکتیکی و پهبادهای راهبردی. پهپادهای تاکتیکی مثل پهبادهایی که در نیروی زمینی مورد استفاده قرار می‌گیرند. زیرا در جبهه‌های زمینی نیاز است که موقعیت دشمن که در روبرو قرار دارد، دیده شود و لذا پهپادهای تاکتیکی کارساز خواهند بود. این پهپادها جثه‌های کوچک و برد عملیاتی محدودی دارند و قابل حمل توسط افراد می‌باشند.

در نیروی دریایی که حوزه مأموریت وسیعی دارد، ضمن نیاز به داشتن پهپادهای تاکتیکی، به پهپادهای راهبردی با برد بلند نیز نیاز دارند و طبیعتاً جثه این پهپادها بزرگ است و برد عملیاتی بسیار زیادی دارند و دارای مدت پرواز طولانی‌تری می‌باشند. ضمن اینکه قادر هستند که سلاح‌های تهاجمی را نیز با خود حمل نمایند و با شناسایی منطقه وسیع از صحنه نبرد، تصمیم‌گیری را راحت‌تر کنند.

باز هم یک اشکال مهم دیگری نیز وجود داشت و آن اینکه پهپادها از ساحل پرواز می‌کنند و این محدودیت‌هایی را در شناسایی در محدوده صحنه رزمی که برای یگان‌های شناوری وجود داشت، ایجاد می‌نمود. ولی الحمدلله این مشکل نیز برطرف گردید و پهپادها به گونه‌ای طراحی شدند که قادر باشند از روی یگان شناور پرواز نمایند و نیاز عملیاتی فرماندهان ما را تا حد زیادی تأمین نمایند.

تعمیرات یگان‌های شناور و آماده سازی آنها

پیگیری تعمیرات یگان‌های شناور و آماده نگه داشتن آنها بخش زیادی از وقت من را به خود اختصاص می‌داد و برای این کار، کارخانجات نداجا و رده میانی منطقه برابر برنامه مهندسی فنی ستاد منطقه، که طی جلساتی در حضور بنده برنامه‌ریزی تعمیرات یگانه‌های شناور را انجام می‌داد، اقدام می‌نمودند. هرچند که کارخانجات صرفاً برای تعمیر و نگهداری یگان‌های شناور طراحی و ساخته شده بود، اما با توجه به امکانات و تجهیزات خوبی که داشت، با اضافه کردن تعداد دستگاه‌های جدید و داشتن تجربه بازسازی کامل ناوشکن سبلان، این توانایی در آن به وجود آمده بود که بتواند با همکاری رده میانی و جهاد خودکفایی نیرو نسبت به ساخت شناورهای نظامی نیز از صفر تا صد اقدام نماید. به همین دلیل، ساخت ناوشکن تمام ایرانی جماران که به فرمان مقام معظم رهبری شروع شده بود، در حال انجام بود و بخشی از امکانات رده‌های تعمیراتی را نیز به خود اختصاص داده بود و علاوه بر آن، بازسازی زیردریایی طارق با حضور تعدادی از متخصصین روسی را در دست اجرا داشت. البته به نظر نمی‌رسید که آنها قصد همکاری و انجام کار را در ایران داشته باشند و هدفشان این بود که انجام تعمیرات اساسی را آنچنان بزرگنمایی کنند، تا این باور در ما ایجاد شود که انجام اینگونه تعمیرات در ایران امکان‌پذیر نمی‌باشد و باید زیردریایی برای انجام تعمیرات اساسی به روسیه برده شود، که خوشبختانه مورد موافقت قرار نگرفت و آنها ایران را ترک نمودند.

به یاری خداوند، تعمیرات اساسی و بازسازی زیردریایی طارق با پشتکار متخصصین کارخانجات نداجا و با بهره‌گیری از توانمندی داخلی کشور در

ساخت قطعات انجام گرفت، هرچند که کمی به طول انجامید. بنابراین، بخش زیادی از توانایی‌ها و امکانات کارخانجات به این دو یگان اختصاص داده شده بود.

با حجم نیازمندی‌های یگان‌های شناور برای انجام تعمیرات، امکانات رده‌های تعمیراتی جوابگو نبود و حتی امکانات صنایع کشتی‌سازی شهید درویشی وزارت دفاع هم نمی‌توانست تمام نیازهای ما را برآورده نماید و لذا نیاز شد رایزنی‌هایی با صنایع کشتی‌سازی که در بندرعباس فعالیت داشت، داشته باشم. آنها امکانات خوبی برای تعمیر و ساخت شناورهای تجاری داشتند، که می‌توانست در بخش‌های عمده تعمیرات کمک شایانی انجام دهند و لذا مجبور می‌شدیم بعضی از یگان‌ها را برای اینکه سریعتر آماده شوند و در نوبت تعمیرات در کارخانجات منطقه قرار نگیرند، به آنجا اعزام نماییم.

توانستم در مدت کوتاهی، یگان‌های شناور آماده بیشتری در اختیار داشته باشم و در اولین رزمایش که بعد از تصدی فرماندهی منطقه انجام شد، بجز چند یگان که در تعمیرات اساسی بودند و قابلیت تحرک را نداشتند، بقیه شرکت داشتند.

معمولاً در ابتدای هر طرح رزمایش، تمرینات گسترش یگان‌های شناور برنامه‌ریزی می‌شوند و برابر آن، همه یگان‌های شناور ناوتیپ سطحی و یگان‌های پروازی هوادریا تا گروه‌های تیپ تفنگداران و حتی رده‌های تعمیراتی و لجستیکی، می‌بایستی از منطقه و پایگاه اصلی خود خارج شده و در نقاط گسترش، که به عبارتی موقعیت‌های اختفاء نیز گفته می‌شوند، پراکنده شوند و با کمک شناورهای یدک‌کش، همانند سایر یگان‌ها در نقاط اختفای خود قرار گیرند.

به نظر من، انجام موفقیت‌آمیز رزمایش پیامبر اعظم(ص) برای منطقه یکم که توانست تمام توان عملیاتی خود را در آن شرکت دهد، افتخار بزرگی بود. بخصوص برای بنده که به عنوان اولین کار فرماندهی در منطقه توانستم چنین رزمایش بزرگی را با اقتدار انجام دهم.

در بحث آماده‌سازی و پرتاب اژدر جنگی از زیرسطحی‌های کلاس طارق، باید بگویم تا قبل از آن زمان، پرتاب‌های اژدر از زیردریایی‌ها با اژدرهای آزمایشی و یا آموزشی انجام می‌گرفت و برای اولین بار اژدر جنگی در این رزمایش مورد استفاده قرار گرفت.

نیروی دریایی پس از خرید زیردریایی‌های بزرگ کلاس کیلو با همکاری وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح در بخش صنایع دریایی موفق به ساخت زیردریایی‌های تاکتیکی متناسب با وضعیت و شرایط محیطی و جغرافیایی در خلیج فارس و تنگه هرمز و دریای عمان با الگوبرداری از زیردریایی‌های مشابه در کشورهایی که از این تکنولوژی برخوردار بودند، شد، که قابلیت‌های خوبی را در اختفا و کف‌نشینی داشتند و به نام غدیر نامگذاری شدند و برای اولین بار در آن رزمایش شرکت نمودند. البته تا آن موقع هنوز طراحی و ساخت اژدرهای آنها به اتمام نرسیده بود و لذا هیچ‌گونه تمرین پرتاب اژدر از آنها در برنامه پیش‌بینی نشده بود.

ارتقاء کارخانجات نداجا به قطب ساخت شناورهای سطحی و زیرسطحی

بخشی از شرح وظایف منطقه یکم، حفاظت از منافع و منابع کشور در دریا بود، که می‌بایستی بر مبنای طرح‌های عملیاتی مختلفی که پیش‌بینی

شده بود، یگان‌های شناور و سایر یگان‌های عملیاتی، مثل تیپ‌های تفنگداران و تکاوران و تجهیزات مربوط به یگان‌های موشکی و اطلاعاتی و جنگال، هوا دریا و سامانه‌های لجستیکی را آماده نگه می‌داشتیم.

این آمادگی‌ها بارها و بارها در بازدید و بازرسی‌های ارکان ستادی چه از ستاد نیروی دریایی و ارتش و چه از ستاد کل نیروهای مسلح مورد بازدید قرار می‌گرفت و معمولاً رضایت کلی را به دنبال داشت. اما برای آماده‌سازی یگان‌های شناور و تجهیزات مربوطه با وجود مراکز تعمیراتی، مثل کارخانجات نداجا و رده میانی، بازهم کمبود قطعات وتجهیزات کارگاهی احساس می‌شد. بخصوص با نگرش به اینکه عمری از یگان‌های شناور موجود گذشته بود و نیازمند تجهیزات جدید متناسب با تکنولوژی روز بودند.

در جایی فرماندهی معظم کل قوا فرمودند: خودتان ناوشکنی بسازید که بتواند با خودش بالگرد حمل کند و بتواند عملیات‌های مختلف دریایی را انجام دهد. این تدبیر فرماندهی باعث شد که کار ساخت ناوشکن جماران آغاز شود، اما ساخت شناور رزمی مورد نظر مقام معظم رهبری نیاز به طراحی و امکانات خودش را داشت. هرچند که کارخانجات منطقه یکم تقریباً تمام شرایط لازم را در اختیار داشت و برای بازسازی ناوشکن سبلان که دست کمی از ساخت ناوشکن نداشت، کافی به نظر می‌رسید، اما برای طراحی و ساخت ناوشکن جدید با مشخصاتی که مد نظر مقام معظم رهبری بود، نیاز به ارتقاء وضعیت کارخانجات به تجهیزات جدید بود.

با کمک و پشتوانه جهاد خودکفایی نیرو، ضمن تجهیز آن به امکانات جدید، با برقراری ارتباط با مراکز مختلف فنی که در سطح کشور وجود

داشت، کارخانجات به قطب ساخت شناور تبدیل و ساخت ناوشکن جماران شروع گردید.

با توجه به اینکه تجربه اول بود، در بعضی از موارد با کمبود فناوری و تجربه مواجه می‌شدیم و نیاز به برون‌سپاری پیدا می‌کردیم. مثلاً در بحث ساخت گیربکس که یکی دو سال کار ساخت را بسیار کند کرده بود، یک شرکت سازنده گیربکس‌های مختلف در اصفهان، توانست آن را بسازد. البته در نمونه اول نتوانستیم جواب بگیریم، اما دوباره تلاش کردند و توانستند آن را بسازند. در بعضی از موارد با آزمون و خطا پیش رفتیم، تا بالأخره ناوشکن به طور کامل ساخته شد. ناگفته نماند کمبود اعتبارات هم وجود داشت که به علت طولانی شدن مدت ساخت و تورم سالیانه در کشور، به وجود آمده بود. اما کار پیش رفت و نوبت به نصب سامانه‌های تخصصی مثل رادار و کنترل آتش و سامانه‌های الکترونیکی و جنگال و در نهایت سامانه‌های موشکی که در وزارت دفاع و جهاد خودکفایی نیروی دریایی دنبال می‌گردید، رسید.

به هر حال، پروژه ساخت اولین ناوشکن تمام ایرانی به نام جماران در سال۸۸ به پایان رسید. این پروژه آنقدر مهم بود که مقام معظم رهبری شخصاً برای افتتاح و الحاق آن به نیروی دریایی حضور پیدا نمودند و از نیروی دریایی و سایر دست‌اندرکاران ساخت آن تقدیر به عمل آوردند.

در آن مراسم بود که نیروی دریایی را به عنوان "نیروی راهبردی" خطاب نمودند و این آغاز فصل جدیدی برای نیروی دریایی گردید. هرچند که حضور نیروی دریایی در آب‌های بین‌المللی و دوردست و اقیانوس‌ها حتی از پیش از پیروزی انقلاب اسلامی ثبت شده بود، اما این حضور به عنوان

یک حضور عبوری و یا دید و بازدید از کشورهای مختلف و یا انجام تعمیرات اساسی که آن زمان فقط در خارج از کشور انجام می‌گردید، به حساب می‌آمد؛ در حالی که حضور راهبردی امروز نیروی دریایی در فراسوی آب‌های جمهوری اسلامی ایران و در آب‌های بین‌المللی، جنبه پاسداری از منافع کشور را دارد. زیرا تردد کشتی‌های تجاری، رفت و آمد نفتکش‌های حامل نفت کشور به اقصی نقاط دنیا و سیاست استکبارستیزی ما به مذاق خیلی از گروه‌ها و شاید کشورهای استکباری خوش نمی‌آید و برخلاف قوانین بین‌المللی، ممکن است تردد در آب‌های آزاد خطراتی را برای منافع کشور به وجود آورد و لذا برای تحقق فرمایشات مقام معظم رهبری و اقتدار هرچه بیشتر نیروی دریایی در آب‌های آزاد و بین‌المللی، برنامه ساخت ناوها و ناوشکن‌ها در منطقه چهارم نیروی دریایی در شمال کشور و دریای خزر و در منطقه یکم در جنوب قوت و سرعت بیشتری به خود گرفت و امروز شاهد به ثمر رسیدن تلاش کارکنان ولایت‌مدار نیروی دریایی در ساخت چندین فروند ناوشکن و ناوهای موشک‌انداز در شمال و جنوب کشور و حضور پرقدرت در صحنه بین‌المللی و کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی هستیم.

اما ارتقاء کارخانجات نداجا و تبدیل آن به قطب صنعت کشتی‌سازی و تبدیل نیروی دریایی به یک قدرت دریایی با رسیدن به این مرحله ختم نمی‌شد و همانطور که در سطح دریا اقتدار لازم را کسب نمودیم، نیازمند ارتقاء توان رزمی در زیر سطح دریا نیز بودیم. هرچند که حضور سه فروند زیردریایی که از روسیه خریداری شده بود، تا حدودی این برتری را در سطح منطقه برای ما به وجود آورده بود، اما کافی به نظر نمی‌رسید. مضاف بر اینکه مدت زیادی از خدمت آنها در نیروی دریایی می‌گذشت.

از آنجایی که علم و تجربه تعمیرات و حتی ساخت زیردریایی در کارخانجات نداجا و هم در صنایع کشتی‌سازی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح به وجود آمده بود، ساخت زیردریایی متناسب با شرایط اقلیمی و استراتژیکی منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز و دریای عمان در دستور کار قرار گرفت و منجر به ساخت ۱۲ فروند زیردریایی تاکتیکی کلاس غدیر و همچنین، زیردریایی‌های نیمه سنگین و سنگین شد. در واقع، کارخانجات نداجا تبدیل به قطب ساخت شناورهای سطحی و زیر سطحی گردید.

زیرسطحی‌ها

زیردریایی‌ها از تأثیرگذارترین شناورها در هر نیروی دریایی است و می‌تواند به عنوان مهره‌ای در هر زمان، ضربه مهلکی به دشمن وارد نماید. این تصمیم بسیار خوبی بود که بلافاصله بعد از دوران دفاع مقدس، نسبت به خرید سه فروند زیردریایی اقدام گردید. هرچند که قبل از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی، چند فروند زیردریایی از کشور آمریکا خریداری شده بود و کارکنان هم سال‌ها در آن کشور مشغول آموزش بودند، ولی با پیروزی انقلاب اسلامی و برهم خوردن روابط کشورمان با آمریکا، مجوز خروج آنها را ندادند. اما این باعث نگردید که احساس نیاز به تجهیزات زیر سطحی در نیروی دریایی از بین برود، بلکه در دوران دفاع مقدس، کمبود آن بیشتر احساس شد.

از اولین اقدامات نیرو بعد از جنگ، خرید زیر دریایی بود و لذا از کشور روسیه با هدف آوردن تکنولوژی آنها به کشور، زیردریایی از کلاس کیلو

خریداری شد، که در نوع خود از زیردریایی‌های بسیار پیشرفته غیر اتمی است، به گونه‌ای که آمریکایی‌ها از آن به عنوان یک زیردریایی مخوف نام می‌بردند. بسیار بی‌صدا است، به طوری که کشف آن خیلی سخت می‌باشد. دلیل آن هم نوع ساختار داخلی و از آن مهم‌تر، لایه لاستیکی و ضد آکوستیکی است، که بدنه آن را پوشانده و از انعکاس صوت جلوگیری می‌کند. از آن زمانی که این زیردریایی‌ها به نیروی دریایی ملحق گردید، نگرش نسبت به نیروی دریایی از دید دشمن که آمریکا بود، تغییر کرد. در واقع، آن زیردریایی‌ها را یک تهدید بالقوه برای خود می‌دیدند و این مهم، فصلی از تاکتیک‌های جدید و راه جدید برای نیروی دریایی باز نمود و مبنایی برای طراحی و ساخت زیردریایی‌های تاکتیکی خاصی شد، که متناسب با شرایط خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان باشد.

با کمک بعضی از کشورهای همسو، توانستیم زیردریایی‌های تاکتیکی کلاس غدیر را طراحی نماییم و امروز تعداد نسبتاً خوبی از آنها را در اختیار داریم و با نهادینه شدن تکنولوژی ساخت آن، در کشور، ساخت زیردریایی‌های نیمه سنگین فاتح و به دنبال آن، ساخت زیردریایی‌های سنگین در حال انجام است. این زیردریایی‌ها همانطور که عرض کردم، تهدید بالقوه‌ای برای دشمن می‌باشند و با توجه به تعداد زیادی هم که در اختیار نیروی دریایی می‌باشد، این ندا را به دشمن می‌دهد که در هر نقطه از دریاها و سواحل ما ممکن است یکی از این زیردریایی‌ها مخفی شده باشد و این یک برگ برنده است.

علاوه بر آن، وقتی در قالب تاکتیک‌های پدافند غیرعامل، ماکت زیردریایی‌هایی را در اندازه‌های واقعی ساخته و جایگزین زیردریایی‌هایی که

در حال مأموریت هستند نماییم، احساس ترس و تهدید در دشمن چندین برابر می‌شود و این یك حرکت بازدارنده‌ای در انجام تصمیمات شوم دشمن خواهد بود.

از طرفی، تجهیز زیردریایی‌ها به اژدر موشک که یکی دیگر از موفقیت‌های کشور در ساخت سلاح می‌باشد، برد عملیاتی زیردریایی‌ها را بسیار زیاد نموده و یک تهدید موشکی هم برای تأسیسات ساحلی کشورهای متخاصم خواهد بود. مثل تیر غیبی برای تأسیسات مهم دشمن، تا عمق ۴۰ الی ۵۰ کیلومتر از ساحل. بنابراین، زیردریایی‌ها قدرت بازدارندگی نیروهای مسلح را نه تنها در دریا، بلکه تا عمقی از ساحل نیز افزایش می‌دهند.

اما اینجا یک سوال مطرح می‌شود که آیا این توانمندی‌های ما در نیروی دریایی و حتی ارتش و سپاه پاسداران به میزانی که برای کشورهای همسایه بازدارندگی ایجاد نموده است، برای کشورهای دارای قدرت نظامی بالا و دارای قدرت اتمی، که در منطقه پایگاه دارند، مثل آمریکا، انگلیس، فرانسه و... بازدارندگی لازم را ایجاد می‌کند؟ در جواب باید گفت، فلسفه حضور کشورهای فرامنطقه‌ای دارای قدرت، به دست آوردن منافع اقتصادی زیادی است که در منطقه وجود دارد. منافعی که هم شرق و هم غرب آسیا از آن سود می‌برند و ایران در نقطه‌ای است که می‌تواند این منافع را تا حد زیادی به خطر بیندازد و هزینه‌های سنگینی به آنها وارد نماید و لذا آنها این اجازه را به خود نخواهند داد تا وضعیت منطقه به سمتی حرکت کند که به جنگ منتهی شود، چه برسد به جنگ اتمی. بنابراین، ارتقاء هرچه بیشتر کشور در توانمندی‌های نظامی، برابر است با امنیت بیشتر در منطقه و حتی فرامنطقه‌ای.

شهادت دریادار فریبرز فاضل

وَ لا تَقولوا لِمَن فی سَبیلِ اللّهِ أَمواتٌ بَل أَحیاءٌ وَ لکِن لا تَشعُرُونَ.
(بقره ۱۵۴)

«آنان را که در راه خدا کشته می‌شوند مرده مخوانید، آنها زنده‌اند و شما در نمی‌یابید.»

یکی از خاطرات تلخی که در دوران فرماندهی من در منطقه یکم رخ داد، شهادت امیر دریادار فریبرز فاضل در حین انجام مأموریت در منطقه جنوب و سواحل مکران بود. امیر فاضل از جانبازان دوران دفاع مقدس و از مجروحین عملیات رویارویی مستقیم نیروی دریایی با آمریکای جنایتکار بود، که در تاریخ ۲۹ فروردین ۱۳۶۷ در حین دفاع از منافع کشور در حوالی سکوهای رشادت در میانه خلیج فارس مجروح و به افتخار جانبازی نائل شدند. ایشان در آن زمان، سمت افسر توپخانه ناوشکن سبلان را به عهده داشت و پس از مبارزه سنگین با جنگنده‌های پروازی و موشک‌های پرتاب شده از ناوگروه ناوشکن‌های آمریکایی، با اصابت موشک به ناوشکن، از ناحیه پای چپ مجروح گردید، ولی علیرغم محدودیت جسمی که پیدا کرده بود، خدمت خود را در نیروی دریایی و در منطقه یکم ادامه داد. سال ۱۳۸۴ به ستاد نیرو در تهران منتقل و به سمت معاونت اطلاعات نیروی دریایی منصوب و به درجه دریادار دومی مفتخر گردید. البته انتقال ایشان به ستاد نیرو یکی دو ماه قبل از منصوب شدن امیر کوچکیکوچکی به فرماندهی نیروی دریایی انجام گردید. معمولاً فرماندهان جدید تا مدتی بعد از انتصاب و تا مسلط شدن به مسائل مختلف، بخصوص موارد اطلاعاتی، حساسیت‌های خاصی دارند. در آن زمان، هرچند که جنگی در بین نبود،

اما تنش‌های سیاسی، بویژه به خاطر حضور نیروهای فرامنطقه‌ای و از جمله آمریکا و تردد ناوهای هواپیمابر و زیردریایی‌های اتمی آنها در تنگه هرمز و خلیج فارس، وضعیت را به حالت نه جنگ و نه صلح تبدیل کرده و کشور نیز نیروها را به حالت نیمه آماده باش درآورده بود.

خبرگزاری‌ها هم دنبال اخبار این چنینی بودند تا خودی نشان دهند؛ لذا به یک سری اخبار عادی شاخ و برگ می‌دادند، تا آنها را مهم جلوه دهند؛ وگرنه تا آنجایی که به خاطر دارم این حرکت‌ها و تردد ناوهای آمریکایی و البته انگلیسی و سایر کشورها به خلیج فارس از قدیم وجود داشته و بعد از ورود ناوگان پنجم آمریکا به خلیج فارس در سال ۶۵ و استقرار در بحرین، ترددشان به مراتب بیشتر گردید.

قبل از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی، حضور ناوهای فرامنطقه، بویژه ناوهای انگلیسی، بیشتر برای پشتیبانی از عوامل خود در رژیم شاهنشاهی بود. هرچند مانند اکنون که در بحرین پایگاه داشتند در ایران پایگاهی نداشتند، اما به دلایل مختلفی، از جمله برگزاری رزمایش‌هایی که نام میدلینک روی آن گذاشته بودند (یعنی ارتباط خاورمیانه)، در خلیج فارس حضور پیدا می‌کردند. ناوهای ایرانی مثل ببر و پلنگ سابق و ناوچه‌های توپدار نیز آنها را همراهی می‌کردند. بنابراین، تردد ناوهای فرامنطقه‌ای در خلیج فارس امری عادی بود و همیشه حضور داشتند. اما با توجه به حوادث سیاسی که در کشورهای منطقه به وجود می‌آمد، حضور آنها معنای خاصی پیدا می‌کرد؛ بخصوص از دید اصحاب رسانه و خبرگزاری‌هایی که در اینگونه مواقع به بزرگنمایی اخبار می‌پرداختند و این برای امیر کوچکیکوچکی که تازه مسئولیت نیروی دریایی و حفاظت از

منافع و منابع کشور در دریا را عهده‌دار شده بود و شرایط بین‌المللی هم کمی آشفته به نظر می‌رسید، بسیار حائز اهمیت بود.

حضور یک ناو هواپیمابر و ورود آن به خلیج فارس همراه با چند ناو دیگر که همیشه به عنوان اسکورت آن را همراه می‌کردند، برای اصحاب رسانه سوژه خوبی به عنوان تهدید علیه ایران به نظر می‌رسید. به همین دلیل، ارکان ستاد مشترک ارتش و ستاد کل نیروهای مسلح، حساسیت خاصی برای اطمینان از آماده بودن نیروها و علی‌الخصوص نیروی دریایی از خود نشان می‌دادند. لذا معاونت‌های مختلف نیرو مرتب از مناطق جنوب، خاصّه سواحل مکران و مناطق جاسک و چابهار بازدید انجام می‌دادند، تا از آمادگی هرچه بیشتر آنها اطمینان حاصل نمایند.

یکی از کارهای مهم، شناخت کلی سواحل از شمالی‌ترین نقطه خلیج‌فارس تا آخرین نقطه در دریای عمان و مرز با پاکستان که پسابندر نام داشت، بود و می‌بایستی قدم به قدم این سواحل مورد بازدید قرار می‌گرفت و طرح‌ها و نقشه‌های جدید تهیه می‌شد. این اقدامات همزمان شد با تصدی امیر فاضل در معاونت اطلاعات. هرچند که این طرح‌ها از قبل وجود داشت، ولی مجدداً توسط ایشان با وجود معلولیتی که داشتند و با تدبیر فرمانده نیرو، مورد بازنگری قرار گرفت؛ به طوری که ایشان بیشتر از هر فرد سالمی در این سواحل قدم زد و آنها را مورد شناسایی قرار داد و نقاط حساس و پرخطر را مشخص نمود.

با بالا گرفتن مسائل سیاسی، تهدیدهای نظامی نیز بالا می‌گرفت، بخصوص در شرایطی که احتمال ورود ناوهای آمریکایی به تنگه هرمز و خلیج فارس مطرح می‌شد. در آن زمان بود که نگرانی‌ها در فرماندهی نیرو تجدید می‌گردید و نتیجه آن اعزام مجدد معاونت‌های عملیات و اطلاعات

نیرو به مناطق جنوب جهت اطمینان از عملکرد صحیح و به موقع فرماندهان و البته پربار نمودن گزارش‌های آمادگی رزمی مناطق به ستادهای بالاتر بود.

امیر فاضل پس از مدت طولانی که جهت بررسی سواحل در مناطق جنوب حضور داشت، به تهران بازگشته بود که با خبر قصد ورود ناوهای آمریکایی، از جمله ناو هواپیمابر نیمیتس به خلیج فارس، مجدداً به منطقه یکم بازگشت و برنامه بازدید از بندر جاسک و ایستگاه رأس میدانی را مطرح و درخواست تیم عملیاتی و اطلاعاتی همراه را نمود. در آن زمان، ایشان همزمان با انجام وظایف معاونت اطلاعات، در حال طی دوره دکتری نیز بود و از آنجایی که مدت کوتاهی از بازدید قبلی در منطقه نگذشته بود، پیشنهاد دادم که در ستاد قرارگاه جنوب مستقر شوند، تا ضمن بررسی آخرین وضعیت آمادگی منطقه، فرصتی هم برای مطالعه دروس خود داشته باشد، که البته با مخالفت ایشان روبرو شدم. اما مجدداً پیشنهاد دادم که حداقل برای کوتاه‌ترشدن مدت مأموریت و سرعت عمل بیشتر، توسط بالگرد، نسبت به سرکشی به مناطق مورد نظر اقدام نماید، که دوباره با مخالفت ایشان مواجه شدم. ایشان اصرار داشتند تا از راه زمینی نسبت به بازدید از سواحل و مناطق مورد نظر اقدام نماید. در نهایت، تمام نیازمندی‌های ایشان را تهیه و همراه با گروه مورد نظر و تیم محافظ راهی مأموریت نمودم. آن زمان ایام ماه مبارک رمضان بود و روز بعد برای صرف افطار با کارکنان وظیفه، به قرارگاه منطقه رفته بودم. در حال صرف افطار بودیم، که ناگهان تلفن همراه من به صدا درآمد. ناوسروان تابعی، رئیس گروه اطلاعات عملیات که جزو همراهان امیر فاضل بود، با صدای لرزان در مورد تصادف

خودرو و وضعیت وخیم ایشان صحبت کرد. ظاهراً حدود نیم ساعت از زمان سانحه گذشته بود و از صحبت‌هایش مشخص بود هیچ یک از گروه‌های همراه آسیب ندیده و در آن مدت سعی می‌کردند که امیر فاضل، که در صندلی جلو نشسته و در داخل ماشین گیر کرده بود را بیرون بکشند. از حال ایشان پرسیدم، حرف زیادی نزد، فقط اینکه بیهوش است.

بلافاصله بدون هیچ صحبتی محل را ترک نمودم. جانشین منطقه، جناب ناخدا ابراهیم‌نژاد که تا حدودی در جریان قرار گرفته بود مرا همراهی کرد. در بین راه، خدا خدا می‌کردم اتفاق بدی برای ایشان رخ نداده باشد. مجدداً تماس گرفتم؛ همان حرف‌های قبلی. به فکرم رسید تا از طریق تماس با استانداری و معاون سیاسی استاندار آقای مرادی و از آن طریق، با فرمانداری میناب برای رساندن کمک به آنها پیگیری و اقدام نمایم. در همین احوال بودم، که تلفن همراه من مجدداً به صدا درآمد. ظاهراً آنها امیر فاضل را از درون خودرو بیرون کشیده و در آن لحظه با آمبولانس در حال حمل به بیمارستانی در میناب بودند. از حال ایشان جویا شدم، ولی جواب درستی دریافت نکردم. دوباره با معاون استاندار تماس گرفتم، تا نتیجه اقدامات ایشان را جویا شوم. ایشان ضمن توضیح اقدامات خود در این مورد، درباره وضعیت امیر فاضل با ملاحظه و احتیاط، مواردی را گفتند که مرا شوکه کرد و اشک از چشمانم جاری شد. ظاهراً طی تماسی که با مرکز اورژانس و از آن طریق با آمبولانس داشته است، متوجه شده بود که ایشان با وقوع تصادف ضربه مهلکی به سرشان وارد می‌شود و در دم جان می‌دهند. هرچند که صریح و به وضوح این را نگفت، اما مفهوم صحبت‌های ایشان این بود که هیچ شانسی برای زنده بودن نداشته است.

باور نمی‌کردم. چند دقیقه‌ای در شوک بودم و در فکر فرو رفتم که چقدر به ایشان اصرار کردم که از طریق بالگرد به این مأموریت برود، ولی ایشان اصرار داشت تا از طریق زمین و با خودرو مسیر را طی کنند و مجدداً جزئیات مراحل و محل‌های مدنظر را بازدید نمایند. در همین‌حین، به این فکر افتادم تا از طریق معاون استاندار، مسئولین منطقه را از وضعیت به وجود آمده آگاه نمایم. به هر حال، امیر فاضل یکی از امیران و جانبازان دوران دفاع مقدس بود و از جایگاه رفیع و بزرگی برخوردار بود. معاون استاندار هم تأیید کردند و مراتب را به فرمانده انتظامی استان، سردار مؤیدی و دادستان میناب و قاضی کشیک و فرماندار و امام جمعه اطلاع دادند.

همگی بسیج شدند و به بیمارستان مراجعه نمودند. من نیز بعد از یک ساعت و اندی حرکت از بندرعباس به بیمارستان رسیدم و او را دیدم که با لباس نظامی، آرام روی تخت دراز کشیده بود. صحنه دلخراشی بود. از روی صورت قابل شناسایی نبود، اما او خود امیر فاضل بود که شهید شده بود، آن هم در راهی که سال‌ها انتظارش را می‌کشید. چند دقیقه‌ای ساکت ماندم. نمی‌دانستم چه کار کنم و یا چه بگویم. ناگهان رو به حاضرین نمودم و گفتم من خیلی اصرار کردم تا با بالگرد به این مأموریت برود، اما قبول نکرد. دوست داشت که حتماً از طریق زمینی برود. در واقع، وقتی یک دستوری از فرمانده خود دریافت می‌کرد، چندین برابر احساس مسئولیت در ایشان بیشتر می‌شد و سعی می‌نمود دستور را به نحو احسن انجام دهد. نیروی دریایی هرچه نقشه از سواحل مکران دارد، به سرپرستی ایشان به عنوان معاونت اطلاعات و تیم‌های عملیات ویژه تحت فرماندهی ایشان، تهیه شده است و این نقشه‌های بسیار خوبی که امروزه با جزئیات بسیار از سواحل

مکران و نقاط حساس آن، که استحکامات خاصی در آنها ساخته شده، تهیه شده است، در واقع فعالیت ارزشمندی است که ایشان به عنوان معاون اطلاعات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران از خود به جا گذاشته است. روحش شاد، ان‌شاءالله خداوند روحش را با ائمه اطهار محشور گرداند.

فصل چهارم

شروع خدمت در ستاد نداجا

ابلاغ انتصاب به جانشینی فرماندهی نیروی دریایی ارتش

حدود دو سال و دو ماه از مدت فرماندهی من در منطقه یکم گذشته بود. برابر برنامه، برای شرکت در جلسه و همچنین پیگیری بعضی از موارد، به ستاد نیرو در تهران رفتم. بعد از چند روز پیگیری کارها و انجام مأموریت، قرار بود که روز بعد به بندرعباس بازگردم.

برای اعلام خروج به معاونت نیروی انسانی مراجعه نمودم، تا ضمن انجام کارهای اداری، بعضی از موارد مربوط به کارکنان منطقه را نیز پیگیری نمایم. در آن زمان، امیر میرشکاری معاون نیروی انسانی بودند. با ورود من، ایشان بعد از چند دقیقه صحبت‌های پراکنده، به گونه‌ای که می‌خواست موضوع مهمی را به من بگوید، ولی به دلایلی خودداری می‌کرد، بالأخره به حرف آمد و خبر جابجایی امیر کوچکیکوچکی فرمانده نیرو و انتخاب امیر سیاری را به جای ایشان به من داد. خبر غیر مترقبه‌ای بود، چون معمولاً فرمانده نیروها کمتر از ۵ سال تعویض نمی‌شدند و این به خاطر این بود که مدت زمان کافی در اختیار داشته باشند تا بتوانند برنامه‌های خود را پیاده نمایند.

ناخودآگاه به فکر فرو رفتم و به یاد دو هفته قبل از آن افتادم که امیر سیاری به بندرعباس آمده بود، تا بر جابجایی نیروها و تجهیزات و مهمات آنها از جزایر و واگذاری مسئولیت طرح نازعات که حراست از جزایر بود، به برادران سپاه پاسداران نظارت داشته باشد و روی این موضوع حساسیت خاصی را به خرج می‌داد، تا اتفاق ناگواری رخ ندهد. هرچند که تسلط کامل بر چگونگی کار داشتم و برنامه جابجایی را خوب سازماندهی کرده بودم، اما حضور ایشان در تمام مدت با توجه به اشرافیت خوبی که بر

کارکنان تیپ تفنگداران و بخصوص جابجایی مهمات مختلفی که به مقدار خیلی زیاد در جزایر ذخیره شده بود، داشت و از آنجایی که این اقدامات را در زمانی که فرمانده تیپ تفنگداران در منطقه بودند، انجام داده بود، امنیت فکری بیشتری در صحت درست بودن اقدامات به من می‌داد. مطمئناً موفقیت‌آمیز بودن این عملیات در انتصابات اشاره شده بی‌اثر نبوده است.

در همین افکار بودم که ایشان در ادامه صحبت‌هایش گفت بهتر است قبل از هر کاری، به دیدار امیر سیاری بروی. برای من کمی عجیب به نظر می‌رسید. از جایگزینی برای امیر سیاری سوال کردم، ولی چیزی نگفت. لذا تصمیم گرفتم قبل از آن به دیدار فرمانده حفاظت اطلاعات بروم و اطلاعات دقیق‌تری از ایشان بگیرم. بنابراین، به دفتر ایشان رفتم و موضوع را مطرح نمودم، اما فرمانده حفاظت اطلاعات از اینکه من در جریان نبودم، تعجب کرد و گفتند که چگونه از جابجایی‌ها و انتصابات خبر ندارید. شما برای سمت جانشینی نیرو انتخاب شده‌اید و ظرف چند روز آینده این جابجایی انجام خواهد شد. شما هم برای این کار آماده باشید. این خبر هرچند برای من غیر مترقبه بود، اما از آنجایی که هر افسری وقتی پا به این راه می‌گذارد، یکی از انگیزه‌ها و یا بهتر بگویم آرزوهایش رسیدن به مشاغل هیئت رئیسه نیرو می‌باشد، خوشحال شدم و این قرار بود برای من به وقوع بپیوندد.

با آمادگی ذهنی کامل، نزد جانشین نیرو امیر سیاری رفتم. اما در این رابطه و اینکه من در جریان کار هستم چیزی به میان نیاوردم و برابر روش، ضمن ارائه گزارش کار مأموریتم، اجازه برگشت به منطقه را درخواست نمودم، که در جواب پس از کمی سکوت، فرمودند فعلاً نیازی نیست و سپس

ماجرای انتصاب خود و بنده را توضیح دادند و اینکه آمادگی لازم برای ملاقات با فرمانده معظم کل قوا برای اعطای درجه دریاداری را داشته باشم.

در واقع، حدس من درست بود، اقدامات سریع و بدون نقص تخلیه جزایر و واگذاری مسئولیت جزایر به نیروی دریایی سپاه، مزید بر سابقه خدمتی و تجربیات ۲۸ سال خدمت در مناطق جنوب و یگان‌های شناوری و سابقه ۹۳ ماه حضور در مناطق جنگی و شرکت فعالانه در هشت سال دفاع مقدس در یگان‌های عملیاتی، باعث شده بود که توسط فرماندهی ارتش برای انتصاب در این پست پیشنهاد شوم و این پیشنهاد مورد تصویب رئیس ستاد کل نیروهای مسلح قرار گرفت و در تاریخ ۸۶/۰۵/۱۰ به این سمت منصوب شدم.

دیدار با فرماندهی معظم کل قوا و اعطای درجه دریاداری

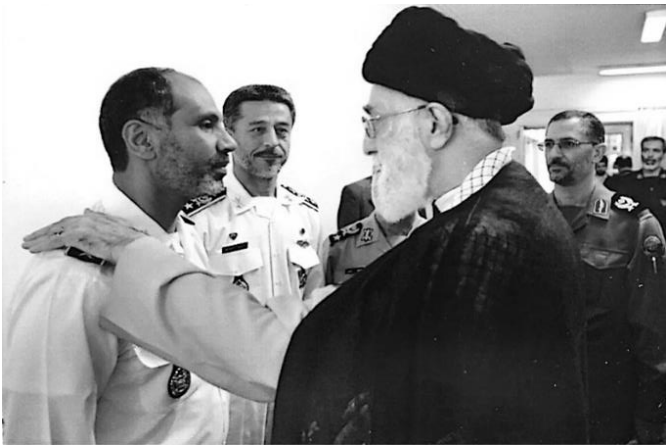
پس از ملاقات با امیر سیاری و تائید خبر ارتقاء بنده به درجه دریاداری و انتصابم به سِمَت جانشین فرمانده نیروی دریایی، از اینکه ۲۹ سال تلاش صادقانه‌ام در طول دفاع مقدس و سال‌های بعد از آن مورد رضایت حق تعالی قرار گرفته و این لطف را شامل حال من نمود تا بتوانم در سمت بالاتری کماکان در خدمت کشور و مردم باشم، در من احساس راحتی خیال به وجود آورد. از اینکه قرار بود تا در دیدار با مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا این ترفیع و مسئولیت به من ابلاغ و ضمن شنیدن رهنمودهای ایشان، شانه‌های من نیز برای نصب درجه به دست ایشان متبرک شود، خوشحال بودم. در مدت کوتاهی، توانستم نسبت به آماده کردن لباس مناسب و درجه دریاداری، که البته می‌بایستی به صورت چسبی آماده می‌شد اقدام نمایم.

در روز مقرر، به همراه امیر سیاری برای ملاقات به محل دیدار با ایشان رهسپار شدم و پس از رسیدن به محل و انجام تشریفات ورودی، وارد سرایی که معمولاً این دیدارها در آنجا انجام می‌شود، شدیم. محل ساده و بدون تزئینات خاصی بود، فقط یک قاب عکس از حضرت امام رحمة‌الله علیه روی دیوار و یک صندلی که ایشان روی آن می‌نشستند و چندین پشتی که در اطراف اتاق وجود داشت.

من و امیر سیاری تقریباً اولین افرادی بودیم که به آنجا رسیدیم و بعد از چند دقیقه، رئیس دفتر نظامی حضرت آقا و عکاس و چندین نفر دیگر که محافظین همراه ایشان بودند و بعد از آن فرمانده ارتش و چند تن از سرداران از گروه مشاورین وارد محل شدند. با توجه به نزدیک بودن به اذان ظهر، برای نماز آماده شدیم. قبل از ورود مقام معظم رهبری، فرمانده کل ارتش امیر صالحی از فرصت استفاده کرده و نکاتی از باب آشنایی در مورد نحوه انجام برنامه فرمودند و من در تمام مدت به فکر لحظه دیدار و چگونگی آن بودم، تا اینکه چند دقیقه بعد از شنیدن بانگ اذان ظهر، زمزمه ورود حضرت آقا به گوش رسید و افراد حاضر در محل به ترتیب در دو صف، به گونه‌ای که ایشان از میان ما عبور کند ایستادند. بعد از لحظاتی، ایشان وارد شدند و با تکان دادن سر و احوالپرسی، جواب صلوات‌ها و شعارها را می‌دادند. تا اینکه جلو افراد برای اقامه نماز ایستادند. نماز ظهر و عصر حدود نیم ساعت به طول انجامید، اما برای من خیلی زود گذشت.

بعد از نماز، ایشان بلند شدند و با همراهی فرمانده ارتش به سمت من و امیر سیاری که در مسیر ایشان بودیم، حرکت کردند. لحظه به یاد ماندنی

بود. ایشان به آرامی نزدیک شدند و به صحبت‌های فرمانده ارتش در مورد برنامه‌ای که برای آن آمده بودیم، گوش می‌دادند. تا به امیر سیاری و من رسیدند، با احوالپرسی و شنیدن صحبت‌های امیر سیاری و البته نگاه مستقیم به بنده، شروع به احوالپرسی با من نمودند و فرمودند که ان‌شاءالله در این مسئولیت تمام تلاش خود را به کار بگیرید و با نگاه به امیر سیاری اظهار داشتند: بتوانید نیروی دریایی خوب از آب دربیاورید و سپس درجه‌هایی را که آماده کرده بودیم، با دست مبارکشان به شانه‌های لباس من چسبانده و برای من آرزوی موفقیت کردند.



در آن لحظه در جواب معظم له چیز خاصی به ذهنم نیامد، فقط تشکر کردم و گفتم ان‌شاءالله تمام تلاش خود را انجام خواهم داد. بعد ایشان ضمن صحبت با رئیس دفتر نظامی خود محل را ترک نمودند. لحظه باشکوهی بود، اما حیف که نمی‌توانستم دوربین همراه داشته باشم، تا آن لحظات را ثبت نمایم، فقط بعد از مدتی توانستم یک عکس از لحظه‌ای که دست ایشان روی شانه من است از طریق دفتر نظامی رهبری دریافت نمایم.

طرح ولایت

در هفتم آذر ماه ۱۳۸۶، حدود ۴ ماه پس از انتصابم به جانشینی فرمانده نیروی دریایی ارتش، دوباره این فرصت نصیبم شد تا به مناسبت روز نیروی دریایی، به همراه فرماندهی نیرو و جمعی از معاونین و فرماندهان مناطق به محضر مقام معظم رهبری شرفیاب شویم. هرچند که در گذشته بارها این توفیق را داشتم، تا در اینگونه دیدارها حضور داشته باشم، اما این بار در جایگاه هیئت‌رئیسه نیروی دریایی احساس خاصی در من به وجود آمده بود. شاید به دلیل مسئولیت سنگین‌تری که عهده‌دار شده بودم، فرمایشات ایشان رنگ و بوی دیگری پیدا کرده بود.

در آن دیدار، ایشان به تشریح وضع موجود و تهدیدات پیش رو مبنی بر اینکه از منطقه‌ای به فرامنطقه‌ای تبدیل شدند، تأکید داشتند و اینکه ما در سمت هیئت رئیسه در مجموعه راهبردسازها و استراتژیست‌های نیروی دریایی بنشینیم و مطالعه کنیم و ببینیم که اگر چنین تهدیداتی برای کشور ما به فعل تبدیل شود، نیروی دریایی چه نقشی را باید ایفا کند. البته در ادامه صحبت‌ها، ایشان به توانایی نیروی دریایی در ساخت تجهیزات مورد نیاز خود مثل ناو و ناوشکن اشاره‌ای داشتند. مؤلفه اعتماد به نفس و تقویت روحیهٔ «ما می‌توانیم» را کلید موفقیت، صفات نیک و خصوصیات خوب فرماندهان را باعث پیدایش نشاط و امیدواری در مجموعه دانستند.

در واقع، این دیدار بود که باعث شد ما در مجموعه نیرو بنشینیم و طرحی را آماده کنیم که در ابعاد مختلف باعث ارتقاء نیرو شود و مسیر آن را از وضعیت کار عادی و معمولی خارج نموده و در ابعاد مختلف باعث رشد نیروی دریایی و نحوه انجام مأموریت آن شود.

در اینجا بود که طرح ولایت به عنوان چراغ راه نیروی دریایی در ابعاد مختلف تهیه و برای تصویب در مورخه ۱۳۸۶/۱۲/۱۹ تقدیم مقام معظم رهبری گردید و مورد تصویب ایشان نیز قرار گرفت. در طرح ولایت، استقرار نیروی دریایی در سواحل مکران بر اساس تدابیر فرماندهی معظم کل قوا و در راستای عمق بخشیدن خطوط دفاعی کشور و حضور در دریاهای آزاد دیده شده بود.

از آنجایی که اساس کار نیروی دریایی بر پایه تجهیزات است، طرح ولایت با سه هدف مهم طراحی گردید: اول احداث زیرساخت‌ها، که شامل احداث بنادر جدید جهت اشرافیت بیشتر به منطقه مأموریت، یعنی سواحل مکران و دریای عمان و شمال اقیانوس هند تا مدار ۱۰ درجه شمالی بود. دوم عمردهی انقلابی به تجهیزات با توجه به اینکه تجهیزات بازمانده از دوران ستمشاهی پس از گذشت سال‌ها و شرکت در دفاع مقدس و سال‌های بعد از آن، علیرغم تعمیرات و بازسازی‌های مکرر دچار فرسودگی زیادی شده بودند. سوم نوسازی تجهیزات که با ارتقاء دانش جوانان کشور و تجربه متخصصین نیروی دریایی می‌بایستی انجام می‌شد.

بنابراین، اولین گام برای اجرای تدابیر فرماندهی معظم کل قوا استقرار در سواحل مکران بود، که با واگذاری پایگاه پدافند هوایی به نیروی دریایی برای استقرار موقت و پیگیری ساخت منطقه نیروی دریایی در سواحل مکران، که بعد به منطقه دوم ولایت نیز نامگذاری گردید، شروع شد و بعد از آن، توسعه منطقه سوم دریایی در کنارک و ایستگاه‌های راداری در رأس‌المیدان و پسابندر که در جنوب شرقی‌ترین نقطه کشور قرار دارد و همزمان، توسعه ساخت تجهیزات جدید، مثل چندین فروند از ناوهای موشک‌انداز و

ناوشکن‌ها در کلاس جماران با ارتقاء سازه‌های آن و بکارگیری تجهیزات جدید و همچنین، توسعه ساخت زیردریایی‌های سبک و نیمه سنگین.

الحمدلله امروز بعد از ۲۶ سال از شروع طرح ولایت، نیروی دریایی با وجود مشکلات فراوان، که بیشتر مسائل مالی و اعتباری بوده است، توانسته با استفاده از توان خود و حداکثر ظرفیت علمی در کشور و وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، به بخش زیادی از اهداف آن طرح برسد.

مقابله با دزدان دریایی

از موضوعات مهم در آغاز کار من در سِمَت جدید، بحث دزدان دریایی سومالی بود، که از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. البته بحث ادامه ساخت ناوشکن جماران هم یکی دیگر از مواردی بود که بر آن خیلی تأکید داشتیم و از همه مهمتر، مواردی بود که فرماندهی معظم کل قوا در مراسم دانش‌آموختگی دانشگاه افسری ارتش در نوشهر مبنی بر توجه ویژه به سواحل مکران فرمودند.

چند موضوع مهم به این صورت مطرح بود که علاوه بر طرح‌هایی که برای ارتقاء نیروی دریایی برنامه‌ریزی شده بود، باید پیگیری می‌شد. در بحث عملیات و دریانوردی‌ها نیز انجام گشت‌های عادی که در خلیج فارس و تنگه هرمز در طول سواحل مکران و دریای عمان انجام می‌گردید، مطرح بود.

دریانوردی آموزشی سالانه نیز برای آموزش عملی دانشجویان دانشگاه نوشهر که در واقع طولانی‌ترین دریانوردی ما در طول سال به حساب می‌آمد، انجام می‌گرفت.

در بحث پدیده دزدان دریایی و تهدیدهایی که علیه کشتی‌های تجاری در منطقه خلیج عدن در حال شکل‌گیری بود و چندین کشتی، از جمله یکی از کشتی‌های ایرانی نیز مورد هجوم آنها قرار گرفته بود، باعث گردید تا برنامه ویژه گشت خلیج عدن در منطقه، به وسعت ۱۵۰۰ کیلومتر تا قبل از تنگه باب‌المندب برنامه‌ریزی گردد، به گونه‌ای که با حضور در این منطقه امنیت تردد کشتی‌ها، بخصوص کشتی‌های تجاری کشورمان تأمین گردد.

یکی از کشتی‌های تجاری کشورمان توسط دزدان دریایی سومالی در منطقه پیش‌گفته ربوده شده بود و برای آزادسازی آن هزینه سنگینی پرداخت گردید. لذا این موضوع ما را بر آن داشت تا در یک حرکت جهادی، نسبت به آماده‌سازی یگان‌ها برای دریانوردی طولانی اقدام نماییم. جلسات در منطقه یکم در سطح فرمانده نیرو برگزار و گشت دریایی خلیج عدن برای اسکورت کشتی‌های تجاری و نفتکش و عبور آنها از منطقه تهدید دزدان دریایی برنامه‌ریزی گردید.

شایان ذکر است کشتی تجاری که با پرداخت پول آزاد گردید، توسط برادران سپاه انجام شد. نیروی دریایی سپاه، یگان شناور مناسب برای دریانوردی در آب‌های دوردست را نداشتند تا بتوانند گشت دریایی و اسکورت کشتی‌ها را در خلیج عدن انجام دهند. ولی بعد از آن، گروه‌هایی به عنوان گارد برای حفاظت و مقابله با دزدان دریایی روی بعضی از کشتی‌های تجاری مستقر کردند، اما از آنجایی که در قانون اساسی کشور وظایف ارتش و سپاه مشخص شده است، با پیگیری فرمانده نیروی دریایی و به جهت جلوگیری از تداخل وظایف به اینجا ختم شد که این وظیفه جزء شرح وظایف نیروی دریایی ارتش است و به صورت آشکار و قانونی باید

نیروی دریایی مأموریت را انجام دهد. نیروی دریایی سپاه در قالب شرکت حفاظتی که تأسیس کرده بودند و طی قراردادهایی با شرکت کشتی رانی و نفتکش، تیم‌های حفاظتی همراه با کشتی‌های طرف قرارداد اعزام می‌کردند، تا آنها را از مسیری که خطر دزدان دریایی سومالی وجود داشت به سلامت عبور دهند.

در هر صورت نیروی دریایی نیز بخشی از یگان‌های شناوری بزرگ خود را به این کار اختصاص داد و اسکورت کشتی‌های تجاری و نفتکش را در عبور از منطقه تهدید بر عهده گرفت و همزمان، بحث ساماندهی گروه‌های محافظ را نیز به وسیله تفنگداران و تکاوران دریایی سازماندهی کردیم و در قالب شرکت حفاظتی که تشکیل و به ثبت رساندیم، بخشی از مأموریت حفاظت از کشتی‌ها را نیز به این ترتیب انجام می‌دادیم.

منطقه آنقدر وسیع بود که نمی‌شد با یک ناو و یا دو ناو جنگی اسکورت همه کشتی‌هایی را که قرار بود از منطقه تردد نمایند، انجام دهیم. البته کشورهای دیگر هم بودند که به همین صورت، ناوهای جنگی و گروه‌های محافظ خود را سازماندهی کرده بودند و در منطقه تهدید دزدان دریایی گشتزنی می‌کردند؛ البته در قالب ائتلاف چند کشوری که با فرماندهی یکی از کشورهای اروپایی فرماندهی می‌گردید و هر چند وقت، فرماندهی گروه به یکی از کشورها محول می‌شد، یعنی یک اجماعی تشکیل داده بودند و مرکز فرماندهی آن هم معمولاً در یکی از کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس بود. نیروی دریایی ما به صورت مستقل این کار را برای حفاظت از کشتی‌های ایرانی انجام می‌داد. هرچند که بارها پیش آمد که برای حفاظت از کشتی‌های تجاری خارجی نیز با دزدان دریایی درگیر شدیم.

ممکن است این سوال مطرح شود که چرا کشتی‌های تجاری و نفتکش، برای حفاظت از خود، سلاح‌های گرم سبک و سنگین حمل نمی‌کردند؟ در جواب باید گفت، به این دلیل است که حضور افراد مسلح و به طور کل، حمل سلاح گرم و مهمات در کشتی‌های تجاری از نظر قوانین بین‌المللی دریایی ممنوع می‌باشد، بخصوص در زمان ورود به بنادر که با مشکل مواجه می‌گردیدند و اجازه ورود به آنها داده نمی‌شد.

گروه‌های محافظی که از جانب نیروی دریایی و یا شرکت‌های مختلف حفاظتی در کشتی‌ها مستقر شده بودند، به دلیل داشتن سلاح گرم و مهمات می‌بایستی قبل از ورود کشتی به لنگرگاه‌های مقصد، آن را ترک می‌کردند و این یکی از مشکلاتی بود که در همان ابتدای کار برای ما به وجود آمده بود. برای حل آن، یک کشتی تجاری از اداره بنادر و دریانوردی دریافت و به صورت ایستگاه دریایی در آخر مسیر و بعد از عبور از منطقه تهدید مستقر نمودیم. طرف دیگر بندر جاسک به عنوان مبداء مشخص گردید و گروه‌های محافظ در این مکان‌ها مستقر و جابجا می‌گردیدند و لذا کشتی‌ها بدون افراد مسلح وارد بنادر می‌شدند.

بحران دزدان دریایی فقط به خلیج عدن و تنگه باب‌المندب خلاصه نشد، بلکه به شمال شرق اقیانوس هند و دریای عمان نیز گسترش پیدا نمود. کار ما یک مقدار بیشتر شد و مجبور شدیم یگان‌های شناور و گروه‌های بیشتری به کار بگیریم. توانستیم تا حدودی وضعیت را کنترل نماییم، اما به خاطر طولانی شدن دریانوردی‌ها، تدابیری از طرف فرمانده نیرو اتخاذ شده بود، تا بتوانیم روحیه مضاعفی به کارکنان بدهیم. مثلاً بعد از هر دریانوردی طولانی و برگشت کارکنان، بلافاصله فوق‌العاده ایشان پرداخت می‌شد و

مراسم استقبال انجام و از اقداماتی که انجام داده بودند تجلیل به عمل می‌آمد و حتی برای اعزام گروه‌های بعدی نیز با اجرای مراسم، آنها را خوب توجیه می‌کردیم، که به نظر من مؤثر بود، زیرا یک انگیزه خوبی در افرادی که در آن مأموریت‌های طولانی شرکت می‌کردند، به وجود می‌آورد.

این مأموریت‌ها در کنار اقدامات دیگر نیرو، بخصوص در بحث استقرار و کمک به آبادانی سواحل مکران و حضور بیشتر در این سواحل و گسترش ساخت یگان‌های شناور سطحی و زیر سطحی، باعث گردید نیروی دریایی را به جایگاه اصلی خود، یعنی یک نیروی دریایی اقیانوسی مطرح کند. در واقع، نیروی دریایی توانست به مأموریت اصلی خود، که فراتر از مرزهای آبی کشور است، دست یابد. حضور در آب‌های آزاد و اقیانوس‌ها و حفاظت از منافع کشور در دریا، حفاظت از کشتی‌های تجاری ماهیگیری، دید و بازدید از بنادر کشورهای مختلف و نشان دادن پرچم جمهوری اسلامی ایران در دریا، باعث گردید که نیروی دریایی همانگونه که مقام معظم رهبری به آن اشاره کردند، روی مسیر اصلی خود که نیروی راهبردی است، قرار گیرد.

نیازمندی‌ها باعث گردید توجه بیشتری به ناوها و ناوشکن‌ها به وجود آید. شاید تا قبل از آن زمان، کمتر به آنها توجه می‌شد، چون نیازی نداشتیم و آمادگی‌ها در حد مأموریت‌های کوچک در خلیج فارس انجام می‌گردید.

حالا مجبور بودیم ناوها را برای انجام مأموریت‌های طولانی و بازدید از بعضی از کشورها آماده نماییم و حتی از نظر شکل ظاهری در حد عالی باشد. در این وضعیت، توجه بیشتری به یگان‌های شناور به عمل آمد و اعتبار بیشتری به آنها اختصاص داده شد. به نظر من، ناوها و ناوشکن‌ها و زیردریایی‌ها همانند خونی که در رگ‌های انسان وجود دارد، خونی است که

در رگ‌های نیروی دریایی جریان دارد و باید به آنها رسیدگی شود تا نیروی دریایی بتواند همیشه سر پا و آماده انجام مأموریت‌ها باشد.

از اقدامات خوب دیگر هم که در آن زمان انجام دادیم، این بود که هیچ یگان شناور دیگری را از رده خارج و اسقاط نکردیم و آنها را در مراحل بازسازی کامل قرار دادیم؛ از جمله می‌توانم به ناو نقدی و بایندر اشاره کنم که حدود ۷۰ سال خدمت داشتند، ولی به گونه‌ای بازسازی شدند که می‌توانستند دریانوردی‌های طولانی را به راحتی انجام دهند.

اینها مواردی بود که شاید به ظاهر به دلیل به وجود آمدن پدیده دزدان دریایی و مقابله با آن، در نیروی دریایی شروع گردید، اما در واقع، نیازمندی‌های واقعی هستند، که نیروی دریایی برای تبدیل شدن و یا بهتر بگویم حفظ نیروی دریایی راهبردی بودن نیاز داشت و علیرغم تقسیم وظایف و پیگیری آنها، بین من و فرماندهی نیرو مقدر شد که مسائل برون سازمانی مثل طرح‌ها، برنامه‌ها، اعتبارات با فرماندهی و مسائل درون سازمانی، از جمله موارد لجستیکی، فنی، نیروی انسانی و موارد مرتبط دیگر با من باشد و این مستلزم انجام بازدیدهای مکرر از مناطق و پایگاه‌ها، بخصوص مناطق عملیاتی بود و با توجه به کارهای عقب مانده بسیاری که باقی مانده بود، تمام وقت ما را پر می‌کرد و زمان خیلی سریع می‌گذشت.

منطقه دوم دریایی ولایت (جاسک)

پیرو حضور پررنگ نیروی دریایی در سواحل مکران، با تصویب فرمانده معظم کل قوا، مقرر شد که بخشی از تأسیسات و منازل سازمانی پایگاه پدافند هوایی ارتش در بندر جاسک، که فعالیت آن فقط به یک سایت

راداری محدود شده بود، به نیروی دریایی واگذار گردد، تا در کوتاه‌ترین زمان، در آن منطقه مستقر و نسبت به ساخت امکانات و نیازمندی‌های لازم برای استقرار ناوگان خود برابر طرح ولایت که در تاریخ ۱۹ /۱۲/ ۸۶ تقدیم مقام معظم رهبری گردید و مورد تصویب ایشان قرار گرفت، اقدام نماید.

برای حضور دائمی نیروی دریایی در آن منطقه، نیاز به ساخت موج‌شکن، اسکله و رده‌های تعمیراتی، هوا دریا، استقرار تیپ تفنگداران و در کنار آن، منازل سازمانی بود و برای سرعت بخشیدن به کار و استقرار هرچه سریعتر، این اقدامات می بایستی صورت می‌گرفت.

این مأموریت به بنده محول شد، تا نسبت به انجام تحویل و تحول پایگاه از پدافند هوایی به نیروی دریایی اقدام و برنامه‌ریزی لازم برای حضور و استقرار بخشی از امکانات منطقه دوم دریایی بوشهر، شامل تعدادی از ناوهای موشک‌انداز و رده تعمیراتی و تیپ دوم تفنگداران اقدام نمایم.

پس از هماهنگی با سامانه فرماندهی پدافند هوایی و تشکیل تیم مورد نیاز برای تحویل گرفتن پایگاه، در جاسک مستقر شدم. ایام ماه مبارک رمضان بود. با توجه به وضعیت پایگاه که فقط ایستگاه رادار آن فعال و سایر قسمت‌های آن بسیار فرسوده و حتی بخش‌هایی از آن غیر قابل استفاده بود، کار تحویل و تحول کمی راحت‌تر به نظر می‌رسید. اما شرایط محیطی و فرسودگی بیش از حد ساختمان‌ها و رشد بی‌رویه درختان بومی مثل درختان کهور و انبوهی از حشرات و مورچه‌های سیاه رنگ که حتی به داخل منازل هم نفوذ کرده بودند از یک طرف، و گرما و رطوبت بیش از حد هوا از طرف دیگر، باعث شد که کار کمی طاقت‌فرسا شود. ولی با توجه به انگیزه بسیار خوبی که برای این کار وجود داشت و آن هم تحقق منویات مقام معظم رهبری

بود که می‌بایستی هرچه زودتر انجام می‌شد، باعث گردید ظرف کمتر از یک ماه پایگاه تحویل نیروی دریایی شود و این در واقع ابتدای راه برای ساخت منطقه دریایی بزرگی همانند منطقه یکم دریایی در بندرعباس بود.

در کنار پروژه‌های ساخت و ساز موج‌شکن، اسکله‌ها و تأسیسات ساحلی، سوله‌های بزرگ کارگاه‌های تعمیراتی، ساختمان‌های اداری و... نیاز به آدم‌های باتجربه داشتیم. تصمیم بر این شد که منطقه یکم به عنوان منطقه معین و منطقه دوم بوشهر به عنوان تأمین‌کننده نیازمندی‌ها برای راه‌اندازی منطقه جدید در جاسک تعیین شود.

حضور قدرتمند در سواحل مکران و شمال اقیانوس هند و تهدیدهای موجود کماکان وجود داشت و کار عملیاتی را نمی‌توانستیم منتظر ساخت منطقه نگهداریم، لذا با رایزنی با سازمان بنادر و دریانوردی در جاسک که موج‌شکن نسبتاً خوبی برای کشتی‌های کوچک و لنج‌های تجاری داشت، مجوز استقرار چند اسکله شناور در بخشی از موج‌شکن را دریافت کردیم. از طرفی، با انتقال تعدادی از پرسنل باتجربه از منطقه دوم در بوشهر و استفاده از امکانات و تأسیسات موجود جهت راه اندازی پایگاه در کوتاه‌ترین زمان، زمینه را برای استقرار چند فروند از ناوهای موشک‌انداز و حتی زیردریایی‌های تاکتیکی کلاس غدیر به وجود آوردیم. همزمان، معاونت مهندسی و تأسیسات نیرو نیز اقدامات لازم برای ساخت منطقه جدید را دنبال می‌نمود.

بر اساس مناطق مأموریتی جدیدی که برای نیروی دریایی سپاه و ارتش ابلاغ گردید، منطقه دوم دریایی بوشهر از حالت عملیاتی خارج گردید و وظیفه تأمین نیرو و پشتیبانی از ساخت و ساز در منطقه دوم و جاسک را عهده‌دار شد. در حقیقت، فرماندهی این دو منطقه به یک نفر محول شد و

با استفاده از امکانات نیروی انسانی و تجهیزات آن منطقه برای راه‌اندازی منطقه دوم دریایی جاسک استفاده گردید و به مرور نیروهای مورد نیاز را از بوشهر به جاسک منتقل نمودیم.

خدا رحمت کند امیر شیرانی را که یکی از کارکنان بسیار فعال بود و به نظر من مؤثرترین و کلیدی‌ترین فرد در این جابجایی و ساخت و سازها در منطقه دوم دریایی ولایت در جاسک به حساب می‌آمد. هم خوب فکر می‌کرد و هم خوب کارها را پیگیری می‌نمود. تمام وقت خود را پای کار گذاشته بود. در واقع، اولین فرمانده آنجا نیز محسوب گردید.

جابجایی نیروها از بوشهر به جاسک تبعاتی هم به دنبال داشت، مثلاً شایعه شده بود که یک دفعه می‌خواهند بوشهر را تعطیل کنند و همه را به جاسک منتقل نمایند و یک دل نگرانی در بین کارکنان و خانواده‌های ایشان در بوشهر به وجود آورده بود. برای خنثی کردن این شایعات، جلسات متعددی برای توجیه کارکنان و خانواده آنها برگزار کردم، تا با روند کار بهتر آشنا شوند و از پراکنده نمودن شایعات جلوگیری نمایند. البته سوابق جلسات متفاوت و بحث‌ها و صحبت‌هایی که کردم وجود دارد و توانستیم بالأخره این را مفهوم کنیم که قرار نیست یک دفعه این جابجایی انجام گیرد. در آن زمان گفتم ۵ الی ۶ سال طول خواهد کشید و ممکن نیست که بشود یک منطقه را یک دفعه جابجا نمود.

در هر صورت، با راه‌اندازی اسکله موقت در حوضچه موج‌شکن اداره بنادر و دریانوردی جاسک و استقرار دو فروند ناو موشک‌انداز از منطقه دوم دریایی بوشهر، بعد از مدت کوتاهی و پس از بازسازی و راه‌اندازی بخش‌هایی از پایگاه قدیم پدافند هوایی، با اضافه کردن یک فروند زیردریایی تاکتیکی

غدیر، توانستیم حضور خود را در منطقه عمومی جاسک تثبیت و نسبت به بازسازی سایر قسمت‌های پایگاه اقدام نماییم.

همزمان، اقدامات عمرانی برای ساخت منطقه جدید توسط فرماندهی مهندسی نیرو با بکارگیری بخش خصوصی طی جلسات متعدد و مطالعه و بررسی محیطی و مشخص کردن محل مناسب برای ساخت موج‌شکن و بندر شروع گردید. به موازات آن، بازسازی بخش‌های دیگر پایگاه پدافند هوایی که به نیروی دریایی واگذار شده بود و حتی منازل سازمانی که وجود داشت، ادامه یافت و متناسب با انجام بازسازی‌ها و آوردن تجهیزات به منطقه، تعداد یگان‌های عملیاتی را نیز افزایش دادیم.

با گذشت این همه سال و به اتمام رسیدن اکثر بخش‌ها، کماکان بعضی از زیرساخت‌های اساسی باقی مانده، ولی این باعث نگردید که در اراده کارکنان در انجام وظیفه عملیاتی خود خدشه‌ای وارد شود.

از همان ابتدای کار بخشی از یگان‌های عملیاتی همراه با کارکنان فنی مورد نیاز را از منطقه بوشهر به جاسک منتقل کرده بودیم، تا ضمن پیگیری و کمک به روند پیشرفت طرح ولایت، طرح‌های عملیاتی منطقه و حضور قدرتمند در سواحل مکران و شمال اقیانوس هند را به نحو احسن انجام دهند. این نیازمند بازدیدهای مکرر از مناطق بوشهر و جاسک و برگزاری جلسات متعدد با کارکنان و مجریان طرح و توجیه فرماندهان و کارکنان و حتی خانواده آنان بود که در طول این مدت به دفعات آن را انجام داده و اجازه ندادیم که تردیدی در اراده آنها به وجود آید. اما در کل، به علت کمبود اعتبارات که بر اثر تورم سالیانه به وجود می‌آمد و علیرغم تلاش‌های زیادی

که توسط فرمانده نیرو انجام می‌گردید، طرح جامع ساخت منطقه به کندی پیش می‌رفت و هنوز هم به طور کامل به اتمام نرسیده است.

یکی دیگر از اقدامات مهم نیروی دریایی در جهت کمک به پیشبرد طرح توسعه سواحل مکران و دسترسی آسان‌تر به منطقه عمومی جاسک، تبدیل فرودگاه نظامی قدیمی و فرسوده ای که در پایگاه وجود داشت، بود که فقط بعضی از هواپیماهای نیروی هوایی مثل سی۱۳۰ و فرندشیپ نیروی دریایی و بالگردها، توانایی نشست و برخاست در آن را، البته بدون هرگونه امکانات فرودگاهی داشتند.

فرودگاهی با استانداردهای لازم که پروازهای کشوری نیز بتوانند در آن نشست و برخواست نمایند، هم برای ما خوب بود و هم برای بخش‌های دولتی و خصوصی. با توجه به برنامه‌های آبادانی در سواحل مکران و نیاز به دسترسی سریع و آسان آنها به منطقه در جهت تحقق فرمایشات مقام معظم رهبری در توسعه مؤلفه‌های اقتصادی، سیاسی، امنیتی، فرهنگی و اجتماعی، برابر مصوبات کمیسیون توسعه سواحل مکران، به ریاست معاون اول رئیس جمهور و دبیری فرمانده نیروی دریایی و وزرای ذینفع که در این جهت مسئولیت داشتند، انجام می‌گردید.

همچنین، چندین همایش در طول این سال‌ها با هدف جذب بخش‌های خصوصی برای سرمایه‌گذاری در کنار پروژه‌های عظیم دولتی، از جمله پروژه‌های نفتی بندری و دریانوردی راه و شهرسازی برگزار گردید، که زمان زیادی از وقت فرماندهی نیرو را جذب خود می‌نمود، بخصوص در بخش راهسازی و پل‌هایی که در مناطق آبگیر در طول مسیر سواحل مکران از بندر جاسک تا بندر کنارک وجود داشت و از وضعیت خوبی برخوردار نبودند و یا

اصلاً وجود نداشتند. این از موارد مهم برای حضور نیروی دریایی و حتی بخش‌های خصوصی به حساب می‌آمد.

منطقه سوم نیروی دریایی کنارک

بندر کنارک واقع در ضلع غربی خلیج چابهار و مشرف به دریای عمان و شمال اقیانوس هند می‌باشد، که قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، یکی از بنادر مهم نیروی دریایی بوده و به دلیل موقعیت راهبردی بسیار مهم و دسترسی سریع آن به آب‌های عمیق اقیانوسی، استقرار زیردریایی‌های سنگین و ناوشکن‌های بزرگ در آن پیش‌بینی شده بود و به همین دلیل، گسترش این بندر در طرح ولایت و آبادانی سواحل مکران و تبدیل آن به یکی از بنادر بزرگ و راهبردی نیروی دریایی، همزمان با طرح‌های گسترش مناطق تجاری و طرح‌های عمرانی دولت در دستور کار قرار گرفت.

در این طرح گسترش، دو پایگاه مهم دیگر نیز در منطقه عمومی چابهار پیش‌بینی شده است، که یکی در پسابندر در منطقه مرز آبی کشور با مرز آبی پاکستان و دیگری در منطقه رأس المیدانی است، که در نیمه حد فاصل بین جاسک و کنارک قرار دارد و رادارهای کنترل دریایی در آنها پیش‌بینی و نصب شده است. در آن زمان، تعداد کارکنان منطقه بسیار کم و در حد یک پایگاه کوچک پشتیبانی بودند، به اندازه‌ای که بتوانند از ایستگاه‌های رادار و انبارهای پشتیبانی حفاظت نمایند و اسکله‌های موجود نیز به علت عدم رسیدگی در وضعیت مطلوبی قرار نداشتند. با توجه به ابلاغ آمایش سرزمینی جدید نیروی دریایی ارتش و سپاه، که توسط مقام معظم رهبری ابلاغ شده بود، می‌بایستی استقرار نیروها و تجهیزات در منطقه سوم

کنارک، همانند منطقه دوم جاسک برابر طرح ولایت افزایش پیدا می‌نمود و لذا ساخت خانه‌های سازمانی و ستاد و آماده کردن اسکله‌ها و توسعه موج‌شکن و ایجاد پایگاه هوا دریا و امکانات لازم برای حضور تیپ سوم تفنگداران و تکاوران برنامه‌ریزی و به مورد اجرا گذارده شد.

با توجه به زمینه‌هایی که از قبل ایجاد شده بود، تقریباً تمام پروژه‌های پیش‌بینی شده به اتمام رسید و استقرار کارکنان نیز به اندازه کافی انجام گردید. هرچند که استقرار ناوها و ناوشکن و زیردریایی‌ها به علت ناکافی بودن اماکن و تجهیزات تعمیراتی، بخصوص برای زیردریایی‌ها ناکافی به نظر می‌رسید، اما به اندازه‌ای بودند که بتوانند امنیت منطقه را تأمین نمایند.

پایگاه هوادریای منطقه سوم

در امتداد جاده دسترسی به منطقه سوم دریایی در کنارک و در ضلع غربی آن در حد فاصل پایگاه نیروی هوایی تا زمین‌های منطقه سوم، منطقه بسیار بزرگی وجود داشت که ظاهراً قرار بود یک تیپ و یا لشکر از نیروی زمینی ارتش در آنجا مستقر گردد. در آنجا، ساختمان‌های اداری، سوله‌های بزرگ و انبارهای مهمات و منازل سازمانی و هر آنچه که یک لشکر زرهی نیاز داشت، ساخته شده بود. ولی به علت عدم استقرار، دچار فرسودگی بیش از حدی شده بودند. با توجه به استقرار نیروی دریایی در منطقه کنارک و نیاز به گسترش آن، این زمین‌ها و تأسیسات به نیروی دریایی واگذار گردید و پس از بررسی‌های زیاد، در بین ساختمان‌های اداری و سوله‌های بزرگ که به تعداد زیادی وجود داشت، محوطه بسیار بزرگی بین آنها بتن‌ریزی شده

بود و فضایی به وجود آورده بود که برای استقرار پایگاه هوادریا و استقرار بالگردها مناسب دیده شد.

پس از بررسی‌های زیاد و انجام کمی تغییرات و بازسازی بناهای مورد نیاز، پایگاه هوا دریای منطقه سوم کنارک در آنجا تأسیس گردید و در بخش غربی آن هم با بازسازی ساختمان‌های موجود، که متناسب با نیازهای تیپ تفنگداران بود، از جمله ساختمان‌های اداری، خوابگاه‌های سربازان و آشپزخانه و اسلحه‌خانه و محوطه صبحگاهی، تیپ سوم تفنگداران را نیز مستقر نمودیم.

یکی از اهداف مهم استقرار تیپ تفنگداران در آنجا، ایجاد حاشیه امنیت بیشتر برای پایگاه هوادریا بود. همچنین، از اقدامات دیگر در قالب طرح ولایت، ایجاد تیپ تکاوران در منطقه سوم بود، که متناسب با نیاز آنها، تأسیسات و ساختمان‌های مورد نیاز در فضای مناسب در زمین‌های منطقه سوم و در کنار ساحل دریا ساخته و راه‌اندازی نمودیم.

نیروی دریایی راهبردی

نیروی دریایی در اصل یک نیروی راهبردی است، زیرا مأموریت آن از آب‌های داخلی و سرزمینی شروع و امتداد آن به آب‌های آزاد و بین‌المللی ختم می‌شود و آثار اقدامات آن در روابط بین‌الملل کشور ظهور پیدا می‌کند.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی و با محدود شدن فعالیت نیروی دریایی، لفظ راهبردی از نیروی دریایی تا حدودی فاصله گرفت؛ هرچند که در دوران دفاع مقدس تعریف نیروی دریایی راهبردی به فعل تبدیل شد، اما به زبان‌ها جاری نگردید، تا اینکه حضور نیروی دریایی در آب‌های بین‌المللی و

آبراه‌های راهبردی دنیا در دفاع از منافع کشور، بخصوص در مبارزه با دزدان دریایی، حضور پرقدرت در رزمایش‌های بین‌المللی، دیدار از بنادر کشورهای مختلف باعث گردید تا مقام معظم رهبری در سومین مراسم مشترک تحلیف و دانش آموختگی دانشگاه‌های افسری ارتش در دانشگاه نوشهر در مورخ ۱۳۸۸/۷/۱۴، به این واژه اشاره کنند که نیروی دریایی امروز در بسیاری از نقاط عالم و در کشور ما یک نیروی راهبردی است و باید به چشم یک نیروی راهبردی به نیروی دریایی نگریسته شود.

در واقع، ایشان اهمیت کار نیروی دریایی و آثار آن را در سرنوشت کشور بیان فرمودند و باعث شد که یک جان تازه‌ای در کالبد نیروی دریایی دمیده شود و با نگاه جدید نیروی دریایی که نگاه به دریای عمان و شمال اقیانوس هند بود، روند تأمین نیازمندی‌ها نیز جنبه راهبردی به خود بگیرد.

گسترش مناطق دریایی در سواحل مکران و ساخت منطقه جدید در سواحل بندر جاسک، ارتقاء وضعیت پایگاه‌های رأس المیدانی و پسابندر، ساخت ناوشکن‌های جدید، ارتقاء برد موشک‌های دریایی، تشکیل فرماندهی پهپاد و تجهیز آن به پهپادهای برد بلند و پهپادهای تهاجمی، ساخت زیردریایی‌های راهبردی، تشکیل فرماندهی تکاوران دریایی و حضور پرقدرت آنها در مأموریت‌های فرامنطقه‌ای و دیگر طرح‌های راهبردی، از جمله اقداماتی بود که در دستور کار نیروی دریایی قرار گرفت.

حال که حدود ۱۴ سال از آن مراسم باشکوه می‌گذرد، با وجود مشکلات فراوان، بویژه در بحث اعتباری، با تلاش کارکنان متخصص نیروی دریایی در اقشار مختلف و همکاری وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران به یکی از قدرت‌های دریایی

در منطقه تبدیل و امنیت بیش از پیش منافع و منابع کشور را در دریاها تأمین نموده است.

در واقع، استقرار نیروی دریایی در سواحل مکران بر اساس تدابیر فرماندهی معظم کل قوا و در راستای عمق بخشیدن به خطوط دفاعی کشور و حضور در دریاهای آزاد شکل گرفت. زیرا سواحل مکران در جنوب شرق کشور به صورت بلاواسطه با اقیانوس هند ارتباط دارند و تأمین امنیت در شمال اقیانوس هند و اعمال حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در این منطقه مهم، ایجاب می‌نماید که ناوگان نظامی نیروی دریایی در این حریم امنیتی جدید گسترش یابد. این مستلزم نوسازی و توسعه پایگاه‌های عملیاتی در سواحل مکران بود.

طرح ولایت در سه بخش طرح آمایش جدید سرزمینی و ایجاد منطقه و پایگاه‌های جدید در سواحل مکران، بازسازی تجهیزات فرسوده و نوسازی تجهیزات جدید متناسب با نیازهای یک نیروی راهبردی طراحی گردید. بنابراین، ضمن برنامه‌ریزی برای بازسازی تجهیزات نسبتاً فرسوده و قدیمی، کار نوسازی شناورهای سنگین نیز در ادامه ساخت ناو شکن جماران آغاز و در فرصت کمتر از مدت زمان ساخت آن ناوشکن، ناوشکن‌های دماوند و سهند و به دنبال آن ناوهای موشک‌انداز از کلاس پیکان نیز در منطقه چهارم دریایی در دریای خزر همزمان با کار در کارخانجات منطقه یکم شروع و به ساختار نیروی دریایی اضافه گردید.

در بحث آمایش سرزمینی نیز، ساخت منطقه دوم دریایی جاسک و پایگاه‌های رأس‌المیدانی و پسابندر نیز در دستور کار قرار گرفت. اما مسئله اصلی، ساختار سازمانی نیروی دریایی بود، که با توجه به تغییراتی که در آمایش سرزمینی نیروهای مسلح در بحث نیروی دریایی سپاه و ارتش ایجاد شده بود و اینکه مقام معظم رهبری فرموده بودند ستاد اصلی نیروی دریایی برای اشرافیت بیشتر می‌بایست در منطقه جنوب و نزدیک به محل مأموریت و با ساختار جدید شکل بگیرد، با تدبیر فرمانده نیرو، مقرر شد فرماندهی‌های مستقل زیر نظر مستقیم ایشان تشکیل و به سازماندهی و آموزش و انجام مأموریت‌ها اقدام نمایند و به دنبال آن، از آمار کارکنان ستاد نیرو در تهران کاسته و به آمار فرماندهی قرارگاه ناوگان جنوب اضافه گردد.

بنابراین، بخش‌هایی از منطقه یکم را که فرسوده و از حیّز انتفاع خارج شده بودند، بازسازی و متناسب با شرایط فرماندهی‌های مستقل در اختیار

آنها قرار دهیم و با ساخت و ساز و آماده نمودن زیرساخت‌ها، سعی نمودیم به مرور بخشی از ستاد عملیاتی نیرو را به جنوب منتقل نماییم.

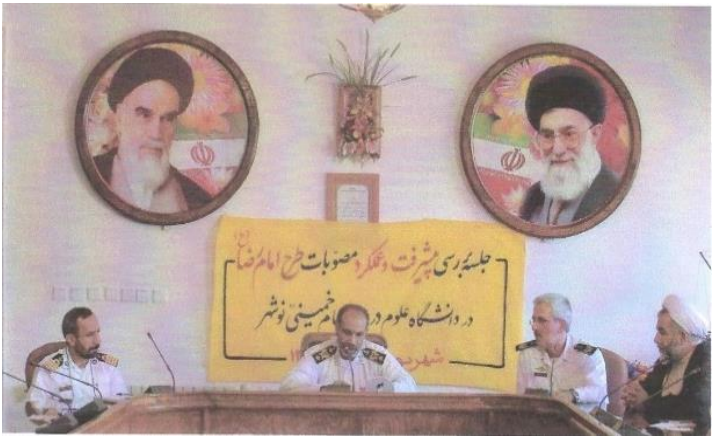
در بحث لجستیکی نیز، با ارتقاء توان لجستیکی در منطقه سیرجان، که یک پایگاه پشتیبانی منطقه‌ای و محل استقرار انبارهای اصلی نیرو بود را به منطقه پشتیبانی اول نیروی دریایی و ناوگان جنوب تبدیل نموده و در منطقه شمال کشور و سواحل دریای خزر نیز منطقه چهارم دریایی را تقویت نمودیم و فرماندهی آن ضمن عهده‌دار بودن مسئولیت منطقه چهارم، به عنوان ارشد نظامی منطقه شمال معرفی گردید و مرکز آموزش‌های تخصصی درجه‌داری در شهرستان رشت و دانشکده افسری در نوشهر و مرکز آموزش تکاوران و تفنگداران دریایی و پایگاه پشتیبانی در منجیل را نیز تحت کنترل و نظارت او قرار دادیم.

در بحث تعمیرات و ساخت شناور صنایع دریایی، کشتی‌سازی شهید تمجیدی وابسته به وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح در کنار منطقه چهارم فعالیت دارد، که وظیفه ساخت ناوشکن و ناوچه‌های موشک‌انداز جدید و در کنار آن، تعمیرات اساسی یگان‌های منطقه چهارم را نیز به عهده دارد.

بدین ترتیب، با تدبیر مقام معظم رهبری مسیر جدیدی برای نیروی دریایی شکل گرفت و با حضور پرقدرت در سواحل مکران، فصل جدید در آبادانی سواحل آن به وجود آمد؛ به طوری که بخش‌های خصوصی بتوانند با اطمینان و دلگرمی و امنیت بیشتر در سایه نیروی دریایی راهبردی نسبت به پیشبرد پروژه‌های عمرانی در سواحل مکران اقدام نمایند.

طرح بهداشتی امام رضا(ع)

یکی از طرح‌های مهم در نیروهای مسلح، طرح بهداشت بود که به نام طرح امام رضا(ع) نامگذاری و به نیروها ابلاغ و مسئولیت اجرای آن در نیروها به جانشین نیرو محول گردید و بنده نیز به اقتضای مسئولیتم، باید آن را با همکاری اداره بهداشت و درمان نیرو برنامه‌ریزی و در سطح مناطق و پایگاه‌ها به مورد اجرا گذاشته و نظارت می‌کردم.



بنابراین، کمیته بهداشت و درمان را متشکل از ۲۰ نفر از معاونت‌های مختلف تشکیل دادم و پس از بررسی و نوشتن دستورالعمل، نسبت به بازدید از مناطق و پایگاه‌ها اقدام نمودیم. در بازدیدهای سال اول، به امتیاز خوبی دست نیافتیم و در رتبه سوم قرار گرفتیم. اما از سال بعد، با توجه به اقدامات و پیگیری‌های خوبی که گروه طرح امام رضا(ع) با محوریت اداره بهداشت و درمان نیرو انجام داد و با بازدیدهای مکرر که از مناطق و پایگاه‌ها و پیگیری‌های پی در پی انجام گردید، تا زمانی که عهده‌دار جانشین نیروی دریایی بودم، در اجرای طرح امام رضا(ع) و ارتقاء سطح بهداشت مناطق و

پایگاه‌ها، جزو یگان‌های ممتاز و اول نیروهای مسلح بودیم و تقدیرنامه‌های زیادی نیز دریافت نمودیم.

طرح امام رضا(ع) فقط به بحث بهداشت خلاصه نمی‌شد، بلکه به سلامت کارکنان و سلامت آنچه که در نیرو وجود داشت مربوط می‌شد. حدود ۱۲ سرفصل بود که باید با حضور در مناطق و پایگاه‌ها، آنها را پیگیری می‌کردیم. محورهای اصلی فعالیت، بهداشت و درمان و آموزش، مهندسی و تأسیسات و آماد و پشتیبانی بودند، که تقریباً در تمام محورهای طرح، نقش بسزایی داشتند، به طوری که پس از بازدید و دیدن اشکالات می‌بایستی برنامه‌های خود را برای رفع آنها ارائه و چنانچه نیاز به اعتبارات داشت، پیگیری و نسبت به تأمین آن اقدام می‌نمودیم. نتیجه آن هم سلامت کارکنان، سلامت اماکن و تجهیزات بود، تا کارکنان بتوانند در محیطی سالم خدمتشان را انجام دهند.

فصل پنجم

نیروی دریایی و روابط بین‌الملل

نیروی دریایی و روابط بین‌الملل

جمهوری اسلامی ایران به واسطه قرار گرفتن در شمال اقیانوس هند و مجاورت با خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان و از شمال با دریای خزر از موقعیت جغرافیای سیاسی و دریایی ویژه در منطقه و جهان برخوردار است. داشتن اقتدار دریایی به واسطه یک نیروی دریایی قدرتمند می‌تواند تأثیر بسزایی در صیانت از منافع و اهداف دفاعی کشور داشته باشد. حضور در آب‌های آزاد و بین‌المللی و حراست از کشتی‌های تجاری و نفتکش و مبارزه با دزدان دریایی، بخشی از اقداماتی است که نقش و اقتدار و تأثیر نیروی دریایی را در فضای بین‌المللی را نشان می‌دهد. نشان دادن پرچم جمهوری اسلامی ایران، بازدید از کشورهای مختلف و دیدار با مسئولین و سیاستمداران و انجام رزمایش‌های مشترک، از دیگر اقدامات نیروی دریایی در برقراری روابط بین‌المللی محسوب می‌گردد، که تأثیر زیادی در سرنوشت و راهبرد سیاسی و دفاعی کشور دارد. به همین دلیل است که مقام معظم رهبری نیروی دریایی را یک نیروی راهبردی خطاب فرمودند.

مدتی که بنده در نیروی دریایی خدمت می‌کردم، این افتخار نصیبم شد تا در مراحل مختلف فرماندهی، در این مسیر حرکت نمایم و شاهد حضور و تلاش کارکنان در مأموریت‌های مختلف در خارج از کشور باشم. از جمله، شرکت در رزمایش‌های مشترک با نیروی دریایی هند، شرکت در رزمایش امداد و نجات با نیروی دریایی عمان، بازدید از بندر مسقط و بندر جده عربستان سعودی و دیدار با فرماندهان نظامی و استانداران این بنادر.

در بخش دیگری از دوران خدمتم در سِمَت جانشین فرماندهی نیروی دریایی، برنامه بازدیدها تا حدودی برایم متفاوت شد و بحث وظایف نیروی

دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در روابط بین‌المللی با سایر کشورها مطرح گردید. از جمله شرکت در اجلاس‌های بین‌المللی در مورد موضوعات منطقه‌ای، بعضی از دید و بازدیدهای راهبردی که به نیروی‌دریایی محول می‌شد، ارتباط با کشورهای همسایه دریایی و... وقتی می‌گویم همسایه دریایی، یعنی بین کشور ما و آن کشور فاصله‌ای غیر از دریا وجود نداشته باشد؛ حال این دریا ممکن است به عرض خلیج فارس و یا تنگه هرمز باشد و یا عرض یک اقیانوس. بنابراین، نیروی دریایی بخشی از سیاست خارجی جمهوری اسلامی را عهده‌دار است و بسیار خوشحال هستم که بخشی از این روابط را که به ما محول شده بود، انجام دادم.

حوزه دریای مازندران (خزر)

در سال ۱۳۷۷، سند راهبردی دریای خزر به تصویب فرماندهی معظم کل قوا رسید و همه دستگاه‌ها را موظف نمود، سند مذکور را برای اِعمال حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در این دریاچه و تعیین سهم حداکثری جمهوری اسلامی ایران اجرا و در این راستا، نسبت به تقویت زیرساخت‌ها در همه زمینه‌ها اقدام نمایند.

قبل از انقلاب، دریای مازندران و خط ساحلی آن کاملاً در قلمرو روسیه قرار داشت و ایران به جز ماهیگیری در بخش کوچکیکوچکی از آن، که در امتداد سواحل کشور قرار داشت، تقریباً هیچ سهمی از ذخایر گازی و نفتی این دریا نداشت. اما با فروپاشی نظام سوسیالیستی اتحاد جماهیر شوروی، ۱۵ جمهوری از پهنه آن سر برآورد، که چهار جمهوری آن، یعنی آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان و فدراسیون روسیه به همراه کشورمان دارای مرز آبی با دریای مازندران شدند. هرچند که هنوز هیچ نظام حقوقی جدیدی بین کشورهای ساحلی دریای خزر (مازندران) وضع نشده است، اما تمام تلاش ما بر این است که جنبه‌های مختلف دریای مازندران به نحوی باشد که منافع کشورهای حاشیه دریاچه به طور مساوی لحاظ گردد. در این بین، سهم جمهوری اسلامی ایران از دریاچه خزر ۲۰ درصد است و تا مشخص شدن آن، نیروی دریایی ارتش موظف شده است تا از این ۲۰ درصد حفاظت نماید.

این اصولی بود که ما به آن اعتقاد داشتیم و این باعث می‌شد که سهم بیشتری از دریاچه خزر نسبت به قبل داشته باشیم و این برای کشورهای همجوار خوشایند نبوده و سعی می‌کنند به نحوی حاکمیت خود را در

تصرف پهنه بیشتری از دریای خزر نشان دهند. مثلاً کشور آذربایجان اقدامات مذبوحانه‌ای انجام داد، به این صورت که تعدادی بویه‌های مرزی را در آب‌های ۲۰ درصد که پیشنهاد ما بود گذاشتند، که بلافاصله با عکس‌العمل ما در نیروی دریایی مواجه شدند و بویه‌ها را از آب بیرون کشیدیم و برنامه گشت و کنترل دریایی را در آن منطقه برنامه‌ریزی نمودیم و با احتیاط و رعایت احترامات نظامی اجازه ندادیم که کشتی‌های جنگی آذربایجان وارد منطقه ۲۰ درصد ما بشوند، زیرا این بحث ۲۰ درصد باید تبدیل به پروتکل جهانی و بخصوص بین ۵ کشور حاشیه دریای خزر می‌گردید. هرچند که ماجرا در همین حد برطرف گردید، اما در واقع ما حاکمیت ۲۰ درصد جمهوری اسلامی را در آنجا اعمال نمودیم و آنها نیز هیچ حرکت دیگری نتوانستند انجام دهند.

بعد از آن، وزارت نفت تصمیم به انجام کار تحقیقاتی برای استخراج نفت نمود و این حرکتی بود تا آنها ببینند که ما اینجا و حاکم بر منطقه هستیم و می‌توانیم این کار را انجام دهیم. هرچند که کار استخراج نفت در بخش ۲۰ درصد ما به علت عمق زیاد بسیار مشکل است، ولی سکوی نفتی امیرکبیر مناسب برای این عمق‌ها ساخته شده بود و در محلی مستقر شده بود، که عمق آب به ۱۰۰۰ متر می‌رسید.

البته این آخرین درگیری ما در این حوزه از دریای خزر که حوزه نفتی البرز نامگذاری شده بود، نبود. در سال ۲۰۰۱ ، یعنی اواخر سال ۱۳۸۰، یک شرکت نفتی آذربایجانی با مشارکت شرکت‌های خارجی به وسیله دو کشتی به اصطلاح اکتشافی، وابسته به شرکت نفتی بریتیش پترولیوم وارد حوزه نفتی البرز در آب‌های ۲۰ درصد شدند، تا به فعالیت‌های مطالعاتی و

شناسایی حوزه نفتی در آن منطقه با این هدف که آنها هنوز اعتقادی به تقسیم بندی ۲۰ درصد پیشنهادی ما ندارند، بپردازند.

این اقدام آنها با واکنش کشورمان روبرو شده و بلافاصله نیروی‌دریایی وارد و فعالیت اکتشافی این دو کشتی را متوقف و از آب‌های ۲۰ درصد جمهوری اسلامی ایران بیرون نمودند، البته ما قبلاً به شرکت‌های نفتی بین‌المللی اعلام کرده بودیم که هرگونه فعالیتی در محدوده ۲۰ درصد می‌بایستی با مجوز جمهوری اسلامی ایران باشد و در آن درگیری واحدهای کوچک نیروی دریایی آذربایجان هم وارد عمل شدند، اما با عکس‌العملی از سوی آنها روبرو نشدیم.

مأموریت سن پیترزبورگ

موضوع رژیم حقوقی دریاچه خزر چند سالی بود که در مناسبات کشورهای حاشیه این دریاچه مطرح و مورد توجه خاص مقامات و افکار عمومی این کشورها قرار گرفته بود. از طرفی، منافع محدود نمی‌شد، بلکه در حفظ محیط زیست، جلوگیری از مسابقات تسلیحاتی میان کشورهای حوزه آن دریا و امکان شرکت جمهوری اسلامی ایران در پروژه‌های اقتصادی، دیگر کشورها را هم در برمی‌گرفت. لذا رژیم حقوقی دریای خزر نه تنها از نگاه منطقه‌ای، بلکه از دید جهانی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و برخی از کشورهای فرامنطقه‌ای تلاش می‌کردند در این مذاکرات اخلال ایجاد نمایند.

بر اساس توافق کشورهای ساحلی، از سال ۱۳۷۳ یک گروه کاری ویژه در سطح نمایندگان در امور دریاچه خزر و معاونین وزرای خارجه کشورها

تشکیل گردیده بود و وظیفه تدوین کنوانسیون رژیم حقوقی دریاچه خزر را به عنوان یک سند جامع که چهارچوب حقوقی مسائل و فعالیت‌های کشورهای ساحلی آن را پوشش دهد، بر عهده گرفت.

به موازات آن، در سال‌های بعد، مذاکرات پنج جانبه نیروی دریایی کشورهای حاشیه این دریاچه که یک پهنه آبی بسته و منحصر به فرد محسوب می‌شود و تأمین منافع هریک از کشورهای حاشیه آن در گرو همکاری ۴ کشور دیگر است، نیز تشکیل گردید و موضوع اصلی این مذاکرات پنجگانه بیشتر به حفظ محیط زیست، امداد و نجات و چگونگی حضور کشورهای دیگر و پرهیز از اقدامات یک جانبه در مغایرت با منافع دیگر کشورها بود. این توفیق نصیب بنده شد تا در این اجلاس مهم به صورت کاملاً رسمی در رأس هیئتی از نیروی دریایی به همراه جانشینان فرماندهان نیروی دریایی ۴ کشور دیگر، که در شهر سن پیترزبورگ در روسیه برگزار گردید، شرکت نمایم.

هدف اصلی از برگزاری این اجلاس این بود که به یک توافق مشترکی دست پیدا کنیم، تا علاوه بر مواردی که به آن اشاره کردم، یک برنامه‌ای در دریای خزر داشته باشیم که اجازه ندهد کشورهای دیگر در این دریاچه حضور پیدا کنند و برای ما تصمیم گرفته و یا کاری انجام بدهند. به نظر می‌رسید که روسیه نیز همین نظر را داشت، در حالی که کشورهایی مثل ترکمنستان، آذربایجان، بیشتر تحت تأثیر کشورهای غربی، بالأخص آمریکا بودند و تمایلی نداشتند تا با مواردی که ما در جلسات مطرح می‌کردیم، موافقت نمایند و سعی داشتند تا روند جلسات به نتیجه نرسد و به وقت دیگری موکول شود و یا به نوعی سنگ‌اندازی می‌کردند. به همین خاطر،

برنامه‌ریزی کردم با جانشین نیروی دریایی روسیه جلسه جداگانه‌ای داشته باشیم، تا نظرات یکدیگر را به هم نزدیک نماییم، که الحمدلله نتیجه خوب بود و با مفاد پروتکلی که آماده کرده بودیم، موافق بودند و فقط چند مورد تصحیح نیاز داشت که با همفکری یکدیگر آن را انجام داده و برای مطرح نمودن در جلسه آماده نمودیم و با توجه به نفوذ کشور روسیه در دو کشور دیگر، پروتکل مورد تصویب کلیه اعضای جلسه قرار گرفت و پایه و اساس پروتکل بعدی شد که توسط فرماندهان نیروها به تصویب رسید و در نهایت، مفاد آن در اجلاس وزرای امور خارجه کشورهای حاشیه دریای خزر، از مهمترین نکات رژیم حقوقی دریای خزر محسوب گردید.

مأموریت به پیونگ یانگ کره شمالی

دو مأموریت بسیار حساس به کره شمالی داشتم، که اولی به همراه تیمی از وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح بود و دوم به عنوان نماینده نداجا در هیئتی از ستاد کل نیروهای مسلح به سرپرستی سرلشکر حسین حسنی سعدی جانشین فرمانده قرارگاه مرکزی حضرت خاتم‌الأنبیاء(ص) و نماینده‌هایی از نیروی هوایی، سماجا و وزارت دفاع شرکت کردم.

در آن زمان، بنده در سِمَت جانشین نیروی دریایی خدمت می‌کردم و به عنوان متخصص تجهیزات دریایی همراه تیم بودم. هدف این مأموریت، که به نظر بنده بسیار مهم و حساس بود و اعضای تیم هم تماماً در کار خود متخصص و دارای تجربه بسیار خوبی بودند، پدافند غیرعامل و تجهیزات مربوطه بود. مسیر مأموریت به علت اینکه مستقیم به کره شمالی امکان نداشت، از طریق چین انجام شد. مسیر هوایی مستقیم به پکن بود، که

حدود ۸ ساعت به طول انجامید. در طول مسیر از مناطق جنوبی رشته کوه‌های هیمالیا عبور کردیم و از آنجایی که هوا مناسب بود، حتی قله اورست را هم توانستیم ببینیم و با وجود طولانی بودن مسیر هیچ احساس خستگی نکردیم. در فرودگاه پکن از طرف سفارت ایران مورد استقبال قرار گرفتیم و به سمت هتل راهنمایی شدیم. حدود ۲ روز اقامت در پکن و دیدار با سفیر جمهوری اسلامی ایران و بازدید شهری و بازدید از دیوار بزرگ چین پیش‌بینی شده بود.

در دیدار با سفیر، ضمن بررسی مسائل سیاسی و نظامی در هنگام شام بحث تغذیه در کشور کره شمالی به میان آمد و ظاهراً از طرف سفارت پیش‌بینی‌هایی را انجام داده بودند. از صحبت‌ها مشخص بود که غذاهای کره‌ای، بخصوص غذاهای گوشتی از لحاظ شرعی به هیچ وجه با ذائقه ایرانی همخوانی ندارد. لذا پیش‌بینی ارسال آذوقه و گوشت‌های ذبح شده شرعی همراه با هیئت، پیش‌بینی شده بود تا در آنجا با مشکل روبرو نشویم.

از موارد جالب دیگر در مدت اقامت کوتاهی که در پکن داشتیم، بازدید از شهر ممنوعه و دیوار بزرگ چین بود، که گویای قدمت و تاریخ بزرگ آن کشور می‌باشد. با انجام گشت کوتاهی در شهر پکن، تأثیر تکنولوژی جدید شهری و شاید الگوی زندگی شهری برگرفته از تمدن اروپایی کاملاً احساس می‌شد. با وجودیکه بنده خیلی از شهرهای اروپایی و آمریکایی را تجربه کرده بودم، اما پیشرفت تکنولوژی شهری در تمام ابعاد، پوشش لباس و رفتار، امکانات شهری و خیلی از الگوهای دیگر که یک شهر پیشرفته می‌تواند داشته باشد را در آنجا مشاهده نمودم.

این مدت کوتاه توقف در پکن برای من بسیار جالب و آموزنده بود و در نهایت، پس از توقف کوتاهی که در چین داشتیم، به سمت کره شمالی و پایتخت آن یعنی شهر پیونگ یانگ پرواز نمودیم. پس از تقریباً یک ساعت پرواز، هواپیما در فرودگاه پیونگ یانگ به زمین نشست. با توجه به تجربه‌ای که از ورود به فرودگاه‌های کشورهای دیگر در ذهنم بود، انتظار داشتم که مدتی طول خواهد کشید تا هواپیما در صف رسیدن به ترمینال خروجی فرودگاه به محل از پیش تعیین شده برسد. اما آنچه که اتفاق افتاد کاملاً متفاوت بود! فرودگاه در آن ساعت فقط پرواز ما را دریافت نمود و از هواپیماهای دیگر خبری نبود. بعد متوجه شدم که فقط یک مسیر هوایی به فرودگاه پیونگ یانگ وجود دارد و آن هم از طریق پکن است و هر چند روز یک بار این پرواز برقرار بود.

هواپیما در نزدیکی ساختمان اصلی فرودگاه متوقف شد. غیر از هیئت ایرانی، مسافران دیگر پس از پیاده شدن، راهی ساختمان ترمینال شدند. اما برای هیئت ایرانی چند دستگاه خودرو بنز تشریفات، البته از نوع تقریباً قدیمی آن، همراه با چند نفر نزدیک پله هواپیما آماده دریافت ما بودند، که بلافاصله بعد از پیاده شدن، ما را به سمت آنها هدایت و در زمان کوتاهی از محدوده فرودگاه خارج نمودند. فردی که به عنوان رابط از ما استقبال نمود، فارسی را خیلی روان صحبت می‌کرد. البته بعدها متوجه شدیم که ایشان یک فرد نظامی است. هر دو نفر ما را در یک خودرو، همراه با یکی از عوامل خود که در صندلی جلو نشسته بود، جا دادند و به سمت بیرون از فرودگاه و شهر پیونگ یانگ حرکت نمودیم. شهر پیونگ یانگ شهر نسبتاً بزرگی است با ساختمان‌های بلند و رنگارنگ، اما نه به واسطه استفاده از سنگ‌های

رنگی و یا آجرنما، بلکه با رنگ‌های مختلف که روی ساختمان‌های سیمانی زده شده بود. در بین خیابان‌های پهن اما بسیار خلوت با چهارراه‌های بدون چراغ ترافیکی، یک سکویی که یک نفر پلیس راهنمایی زن روی آن خودروهای عبوری را راهنمایی می‌کرد، حضور داشت.

در طول مسیر، رودخانه‌ای که از وسط شهر می‌گذشت و برج بلندی که در وسط محوطه بزرگی به مانند میدان صبحگاه‌های نظامی در کنار آن قرار داشت، توجه ما را به خود جلب نمود.

در روزهای بعد، از آن برج دیدن کردیم. اسم آن برج جوچه بود که در بالای آن نماد کمونیست یعنی داس و چکش نصب شده بود. برج جوچه یک بنای تاریخی در شهر پیونگ‌یانگ، پایتخت کشور کره شمالی می‌باشد. این برج نمادی از ایدئولوژی کمونیزم می‌باشد. این برج در سال ۱۹۸۲ به مناسبت گرامیداشت تولد ۷۰ سالگی کیم ایل‌سونگ تکمیل شده است. ارتفاع این برج ۱۷۰ متر (۵۶۰ فوت) و شامل ۲۵۵۵۰ بلوک (۳۶۵×۷۰) (تعداد روزهای عمر کیم ایل‌سونگ و در واقع یک بلوک برای هر روز از زندگی وی است) و محلی بود که بعضی از مراسم‌های ملی خود را در محوطه آن برگزار می‌کردند.

در خیابان‌ها، خودروهای انگشت‌شماری دیده می‌شد، که یا اتوبوس برقی و یا خودروهای بارکش بسیار قدیمی بودند. اما در کنار آن، در پیاده‌روها مردم نسبتاً زیادی به چشم می‌خوردند. اما عجیب‌تر از همه اینها این بود که در طول مسیر، هیچ فروشگاه و یا مرکز خرید و یا اماکنی شبیه به اینها ندیدم.

بعد از تقریباً یک ساعت حرکت از فرودگاه، به مهمانسرایی که پیش‌بینی کرده بودند رسیدیم. مهمانسرا متعلق به وزارت دفاع کره بود که کاملاً از آن حفاظت می‌شد. صبح روز بعد با توجه به اهداف مأموریت، یعنی پدافند غیرعامل و سیستم‌ها و سامانه‌های مربوطه، مراسم دیداری با مسئولین عالی‌رتبه نظامی که متناسب با منصب و جایگاه هیئت ما بودند و در رأس آن یک سپهبد نسبتاً مسن که می‌گفتند سومین شخص از نظر جایگاه نظامی در کشور کره شمالی است، برگزار شد و پس از مراسم معارفه و رد و بدل کردن صحبت‌های دیپلماتیک، برنامه‌ریزی لازم برای انجام بازدیدها از بخش‌های مختلف صورت پذیرفت و قرار شد از روز بعد، بازدید از تجهیزات و اماکن مربوطه شروع شود.

برای روز اول برنامه بازدید از محل‌های خاصی که برای آنها خیلی مهم بود، پیش‌بینی کرده بودند، که شروع آن با دیدار و نثار گل به سردیس کشته‌شدگان جنگ و آرامگاه رهبر فقید آنها کیم جونگ ایل که با مراسم خاصی صورت می‌گرفت، بود. در ادامه آن، بازدید از موزه جنگ و موزه هدایای کیم‌جونگ‌ایل که در طول مدت رهبری خود در دیدارها از مسئولین کشورهای مختلف یا به نحو دیگر دریافت کرده بود انجام گردید، که بسیار باشکوه و جالب بود. به نظر می‌رسید که حفظ و بازگو کردن و نشان دادن این موارد، برای مردم و بخصوص نسل‌های جوان کشورشان بسیار مهم می‌باشد.

در قسمتی دیگر پیکر مومیایی شده رهبر فقیدشان در تابوت به معرض نمایش گذاشته شده بود و مجسمه تمام قد او در باغی به صورت ایستاده در معرض دید قرار گرفته بود. خانه روستایی که در آن به دنیا آمده بود و محل زندگی و کار او نیز بازسازی شده بود، که بسیار جالب و تأثیرگذار بود، بویژه

برای مردم عادی و روستایی کره شمالی، که گروه گروه برای بازدید از آن با انجام مراسم خاصی که صورت می‌گرفت، حضور می‌یافتند.

جالب‌تر از آن، پوشش مردمشان که از لباس‌های محلی که در خیلی از فیلم‌های سنتی کره‌ای دیده می‌شود و حالت روحی و اشک ریختن آنها با شنیدن داستان زندگی کیم جونگ ایل از زبان راویان موزه بود، که همه اینها نشان از آن داشت که آنها سعی می‌کنند سنت دیرینه خود را حفظ کنند و نگذارند که فراموش شود.

در آن زمان، در کره شمالی هیچ نوع وسیله ارتباطی سیار مثل تلفن همراه و حتی کانال‌های تلویزیون که در کشورها وجود دارد، وجود نداشت و مرسوم نبود. یعنی کانال‌های تلویزیون خلاصه می‌شد در دو کانال که عموماً اخبار و برنامه‌های حماسی بود.

در خیابان‌های خلوت شهر، خودروهایی دیده می‌شد که با هیزم حرکت می‌کردند، یعنی با گرمای هیزم، سوخت قیر مانند آن گرم می‌شد و طبیعتاً دود زیادی می‌کرد. مردم بیشتر با دوچرخه و یا پیاده تردد می‌کردند و صف‌های اتوبوس برقی و تراموا در اول وقت صبح و آخر وقت بعدازظهر بسیار شلوغ به نظر می‌رسید. شب‌ها نیز در شهر همانند زمان جنگ، تاریکی مطلق حاکم بود. چیزی به نام روشنایی اماکن در آن زمان دیده نمی‌شد. اگر هم تفریحگاهی وجود داشت، غیر از استودیوم ورزشی فوتبال و سالن‌های ورزشی چیزی به ما نشان داده نشد. اخیراً عکس‌هایی از یکی دو مرکز تفریحی در کره شمالی دیدم که نشان‌دهنده این است که تغییراتی در سبک زندگی آنها به وجود آمده است.

در روز بعد، در مسیر رفتن به اماکنی که الگوی پدافند غیرعامل در آنها رعایت شده بود، جهت بازدید به محل میدان جوچه رفتیم. در بالای برج، وقتی به پایین نگاه کردیم، متوجه بچه‌های دبستانی شدیم که با لباس‌های یک دست شبیه لباس‌های یکنواخت نظامی در حال تمرین رژه و خواندن سرودهای ملی خود بودند.

بعد از آن، برنامه بازدید از یک کشتی اطلاعاتی را که در زمان جنگ از آمریکایی‌ها تصرف کرده بودند، داشتیم. در مسیر، با گروهی از مردم مواجه شدیم که با وسایل ساده مانند بیل و چوب و یا هر چیز دیگری که در دستشان بود، پیاده‌روهای خاکی را هموار و آماده می‌کردند. انگار کارگرهای شهرداری در حال آماده کردن پیاده‌روها برای آسفالت و یا موزاییک کاری بودند. همچنین از کارخانه‌ای بازدید کردیم، که فاقد هرگونه تزئینات خاص مرسوم در کشورهای دیگر بود. یک سوله ساده بود، که وقتی وارد آن شدیم، افراد زیادی با لباس‌های یک شکل در حال کار بودند. همه چیز بسیار ساده به نظر می‌رسید.

از آنجایی که هدف مأموریت، بازدید از اقدامات پدافندی بود، در ادامه مسیر به سمت روستایی رفتیم که ظاهراً همه چیز بسیار ساده و عادی به نظر می‌رسید. نزدیک گیت بزرگی شدیم، که بغل یک خانه روستایی باز می‌شد. وارد آن شدیم که ظاهراً شروع یک جاده پهن در میان درختان بود، به طوری که کاملاً استتار به نظر می‌رسید. در انتهای آن، وارد درب بزرگی شدیم، که بغل کوه تعبیه شده و ورودی محوطه بزرگی به شکل H بود، که در دل کوه پوشیده از درختان جنگلی ساخته شده بود و تعداد ۷ یا ۸

هواپیما در یک ضلع آن و در ضلع دیگر بخش‌های تعمیراتی و محل‌های زندگی و خوابگاه‌ها وجود داشت و مشخص بود که بسیار قدیمی و متعلق به زمان جنگ و یا کمی بعد از آن بود.

اما آن چیزی که در روز بعد در بحث پدافند غیرعامل مورد توجه ما قرار گرفت، این بود که با خودرو ما را به یک بندر بردند و بعد با قایق به اسکله‌ای رفتیم که در کنار کوهی بزرگ ایجاد شده بود. پس از پیاده شدن، وارد تونل بزرگی شدیم که بسیار طولانی بود و تعداد زیادی، شاید حدود ۲۵ فروند، ناوچه روی خرک و ریل در آن تونل استقرار داده بودند و سمت دیگر تونل هم به سمت دریای آزاد راه داشت. هرچند که اقدام جالبی بود، اما به نظر می‌رسید بسیار قدیمی است.

این در حالی بود که ما انتظار داشتیم امکانات و تجهیزات به‌روزتر و پیشرفته‌تری را به ما نشان بدهند. به همین دلیل، در جلسه‌ای که به درخواست ما در پایان بازدید آن روز انجام شد، اعلام نمودیم که بازدیدهای انجام‌شده مورد رضایت ما نمی‌باشد. حتی تجهیزاتی را هم که در بخش‌های مختلف به ما نشان دادند، مورد رضایت ما نبوده و این را به صراحت، سرلشکر حسنی سعدی در جلسه مطرح نمودند و گفتند اینها چیزهایی نیست که ما انتظار دیدن آن را داشتیم، اینها چیزهایی است که ما در کشورمان بهتر از آن را داریم و این همه راه تا کره شمالی آمدیم که اقدامات و تجهیزات درست و حسابی به ما نشان داده شود.

این باعث شد که در روز بعد یک سری تجهیزات بهتر و پیشرفته‌تر، بخصوص در بحث جنگال در بخش نیروی دریایی و در بحث زیر سطحی‌ها به ما نشان دادند، که بعدها به خرید بعضی از زیرسطحی‌های تاکتیکی به

صورت SKD و بعد هم ساخت آنها در ایران منجر شد. در واقع، این امر پایه و اساس ساخت زیردریایی‌های کلاس غدیر و بعد فاتح و ان‌شاءالله بعثت که بزرگتر از آنها خواهد بود، گردید. البته که علم ساخت زیرسطحی‌ها پس از ورود سه فروند زیردریایی کلاس کیلو از کشور روسیه در نیروی دریایی شروع شد. نوع زیرسطحی‌های کلاس غدیر برای شروع کار انتخاب شد که به نظر من درست هم است. چون راهبرد نیروی دریایی ما این نیست که مثلاً به سواحل آمریکا یا سواحل کانادا یا استرالیا برویم و بخواهیم تهدیدی ایجاد کنیم. راهبرد ارتش ما در واقع، دفاع همه جانبه است. دفاع از منافع و منابع طبیعی ما در آب‌های سرزمینی و انحصاری اقتصادی و کشتی‌های تجاری ما که در آب‌های بین‌المللی حرکت می‌کنند، می‌باشد که باید توسط نیروی دریایی در مقابل هرگونه تهدید و یا هر خطر دیگری که در دریا آنها را تهدید می‌کند، حراست شوند.

در واقع، راهبرد دفاعی ما دفاع همه‌جانبه از منافع و منابع کشور است. بنابراین، ساخت تجهیزات در این نیرو، بویژه زیرسطحی‌ها بر مبنای این راهبرد برنامه‌ریزی شده‌اند. همچنین، شرایط محیطی آب‌های خلیج فارس، تنگه هرمز و آب‌های ساحلی دریای عمان در ساخت این شناورها دیده شده است، به نحوی که بتوانند در مناطق مختلف آن، بخصوص مناطق کم عمق و با رنگ بدنه خاصی که با رنگ آب‌های این مناطق متناسب است، استتار شده و در فرصت مناسب، ضربه نهایی را به دشمن وارد نمایند.

ساخت تجهیزات ما در نیروی دریایی کاملاً متفاوت با تجهیزات کشورهایی است که دنبال منافع خودشان در سرزمین‌های کشورهای دیگر هستند. در هر صورت، بازدید از کره شمالی در جمع هیئت عالیرتبه از

کشور، تجربه خوبی برای من بود و گزارش‌های خوبی از بازدیدهای تخصصی که داشتیم ارائه نمودیم.

از نکات قابل توجه دیگر از این بازدید، بالا بودن روحیه کره‌ای‌ها بود و احساس آمریکاستیزی که داشتند. مبارزاتی در طول تاریخ از خودشان نشان داده بودند، که به وضوح در موزه‌های جنگ قابل رؤیت بود و در معرض دید مردمشان قرار داشت و به نوعی حس و حال زمان جنگ و حس استکبارستیزی را در آنها به وجود می‌آورد.

مراسم شصتمین سالگرد بنیان نیروی دریایی سریلانکا

از جمله یکی از این موارد اعزام به مأموریت خارج از کشور، مراسم شصتمین سالگرد بنیانگذاری نیروی دریایی سریلانکا بود، که در رأس یک هیئت نظامی در آن برنامه شرکت نمودم. یکی از ناوشکن‌های ما نیز برای اولین بار در فستیوال‌ها و برنامه‌های دریایی آنها نیز شرکت نمود و حتی گروه موزیک اعزامی با ناوشکن، سرودهای ملی کشورمان را در فستیوال موزیک نواختند. در واقع، ما جزو معدود کشورهایی بودیم که در تمام برنامه‌ها حضور فعال داشتیم.

این همایش از این جهت اهمیت داشت که در آن جلساتی برگزار شد که فرماندهان نیروی دریایی یا جانشین‌های آنها شرکت داشتند و مسائل بین‌المللی و مهم دریایی مورد بحث و گفتگو قرار گرفت. در جلسه‌ای که به گفته آنها محرمانه نیز بود، تعداد محدودی از فرماندهان و از جمله بنده شرکت نمودیم و این به خاطر جایگاه کشورمان در دریا و بویژه اقیانوس هند

و اشرافیتی بود که به آبراه‌های مهم بین‌المللی که اطراف این اقیانوس قرار گرفته بود، داشتیم.

مسائل مهم مربوط به دریا و امنیت دریایی مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفت. در این جلسه، فرماندهان نیروی دریایی استرالیا، سریلانکا، هندوستان، پاکستان و نماینده‌هایی از آمریکا، انگلیس، کانادا و جانشین فرماندهی نیروی دریایی آفریقای جنوبی و بنده شرکت داشتیم. مواردی را که مطرح نمودم مورد توجه قرار گرفت، از جمله موضوع دزدان دریایی که در آن زمان تازه شکل گرفته بود. البته نظرات من همراه با راهکارهایی بود که اکثراً با آن موافق بودند و قرار شد که در قالب لوایح بین‌المللی در جلسات (IMO)[1] مطرح شود و به سازمان ملل نیز منعکس شود. یکی از موارد این بود که تا آن زمان هیچ کشتی تجاری حق نداشت سلاح گرم با خودشان حمل کنند و وارد آب‌های سرزمینی کشوری و یا بندر آنها شود. بنابراین، در مقابل هرگونه تهدیدی بی‌دفاع خواهد بود. البته خیلی از شرکت‌های کشتیرانی، از جمله کشور ما، این مشکل را با اعزام تیم‌های گارد حفاظتی در کشتی‌ها حل نمودیم. اما مشکل حضور افراد مسلح در کشتی‌ها در زمان ورود به بنادر، کماکان وجود داشت و این اجازه به آنها داده نمی‌شد. لذا در مورد این مشکل هم تدابیری اندیشیده شد، اما تمام این موارد هزینه‌های سنگینی برای شرکت‌های حمل و نقل به وجود می‌آورد، که برای خیلی از آنها در مقایسه با داشتن مجوز حمل سلاح مقرون به صرفه نبود. تلاش من در جلسه این بود که کشتی‌های تجاری نیز بتوانند

---

۱ . سازمان بین‌المللی دریانوردی

برای دفاع شخصی قانوناً اجازه حمل سلاح را داشته باشند، که مورد توجه قرار گرفت. اما مهمتر از این موضوع، ملاقات‌هایی بود که با شخصیت‌های نظامی و سیاسی کشور سریلانکا داشتم.

معمولاً در همه بازدیدهایی که به صورت رسمی از سوی نیروها برنامه‌ریزی می‌شود، نمایندگانی از ستاد مشترک ارتش و ستاد کل نیروهای مسلح و در آن طرف هم وابسته نظامی حضور پیدا می‌کردند. در سریلانکا، وابسته نظامی کشورمان که سرهنگ سپاهی بود، با توجه به آشنایی خوبی که داشت، برنامه جامع و خوبی را برای ملاقات با شخصیت‌ها هماهنگ کرده بود، از جمله فرمانده نیروی هوایی، فرمانده نیروی زمینی و وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح سریلانکا. فرمانده نیروی دریایی، از هم دانشگاهی‌های من هم بود.

ملاقات‌ها نزدیک به یک ساعت به طول می‌انجامید و سعی می‌کردم توانمندی‌های نیروهای مسلح کشورمان را معرفی کرده و آنها را دعوت به همکاری و حتی بازدید از این توانمندی‌ها می‌نمودم.

نکته مثبتی که در همه ملاقات‌ها مطرح می‌شد، کمک‌هایی بود که جمهوری اسلامی ایران در گذشته در مبارزه دولت سریلانکا با گروه‌های ضددولتی آنها داشته و لذا نظر مثبت و نگاه خوبی نسبت به جمهوری اسلامی ایران داشتند و با آغوش باز از ملاقات با ما استقبال می‌کردند. در نهایت هم فرصت شد تا ملاقات کوتاهی با رئیس جمهور وقت سریلانکا داشته باشم. همچنین، در مراسم بازدید و سان و رژه دریایی مجدداً با ایشان ملاقات و در مورد نیروی دریایی صحبت نمودم.

در آخر اینکه، در همایش شصتمین سال تأسیس نیروی دریایی سریلانکا، از نیروی دریایی ما به عنوان یک نیروی قدرتمند و اثرگذار و در حضور مسئولین ۲۵ کشور یاد شد.

انتقال به قرارگاه مرکزی خاتم الأنبیاء(ص) ستاد کل نیروهای مسلح

در شهریور ۱۳۹۵، بعد از ۳۹ سال خدمت در نیروی دریایی، امریه‌ای از طرف ستاد ارتش به امضای فرمانده کل ارتش جمهوری اسلامی ایران، امیر سرلشکر صالحی مبنی بر انتقال بنده به قرارگاه مرکزی حضرت خاتم(ص) ستاد کل نیروهای مسلح واصل گردید. در چنین شرایطی، معمولاً مشورت‌هایی حتی به صورت لفظی قبل از صدور هرگونه امریه‌ای انجام می‌شود، اما در این مورد، هیچ سابقه و نظرخواهی صورت نگرفته بود، ولی آنچه مسلم است این است که حتماً هماهنگی لازم با فرمانده نیرو انجام شده بود.

با دریافت امریه، آن را جهت رؤیت فرمانده نیرو و اخذ دستورات لازم، ارسال نمودم و با توجه به مأموریت از قبل برنامه‌ریزی شده به مأموریت جنوب رهسپار شدم. پس از چند روز و بازگشت از مأموریت، در زمان صرف ناهار، فرمانده نیرو امیر سیاری موضوع را مطرح کرده و فرمودند بنا به تشخیص فرمانده ارتش و با توجه به سوابق شما و تسلط به مسائل نیرو و نیاز قرارگاه مرکزی خاتم(ص) به آن ستاد منتقل شده‌اید؛ در پاسخ، همانند نحوه جابجایی‌ها و تصدی در مشاغل گذشته، ذیل دستور ایشان نوشتم: "رؤیت شد."

روز بعد در مورخه ۱۳۹۵/۰۸/۱۵ اقدامات خروج از نیرو را انجام دادم و خود را به قرارگاه مرکزی خاتم(ص) معرفی نمودم. خوشبختانه آنجا از نظر جایگاه شغلی با توجه به شناور بودن آن، جانشین نیرو را که جایگاه سپهبدی با رتبه ۲۰ بود و با توجه به دوره دکتری که سپری کرده بودم، به من واگذار کردند و به‌عنوان ارزیاب نیروی دریایی مشغول به کار شدم و یکی دو نفر از نیرو را هم انتخاب کردم و آنها نیز همت کردند و من را همراهی نمودند. البته ما اولین گروهی بودیم که پس از راه‌اندازی قرارگاه مرکزی در این بخش مشغول به کار شدیم.

قرارگاه مرکزی حضرت خاتم(ص) بعد از جابجایی سردار فیروزآبادی از ریاست ستادکل نیروهای مسلح و تصدی سردار باقری شکل گرفت و سردار رشید به‌عنوان فرمانده قرارگاه مرکزی خاتم الأنبیاء(ص) منصوب گردید.

وظیفه قرارگاه، نظارت و هدایت امور عملیاتی، بخصوص در زمان بحران و جنگ بود و معاونت‌های مختلفی داشت، که معاونت ارزیابی از

اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود، به طوری که امیر بقایی فرمانده اسبق نیروی هوایی به عنوان ارزیاب نیروی هوایی و امیر میقانی فرمانده اسبق قرارگاه پدافند هوایی به عنوان ارزیاب پدافند و امیر پورشاسب فرمانده اسبق نیروی زمینی به عنوان ارزیاب نیروی زمینی مشغول بودند. بنده چهارمین نفر بودم که به گروه آنها ملحق می‌شدم، البته در مورد نیروهای چهارگانه سپاه و بسیج نیز به همین صورت، افرادی در این معاونت مشغول به کار بودند.

وظیفه قرارگاه حضرت خاتم(ص) ارزیابی عملیاتی و آمادگی رزمی نیروها بود و نتیجه هر ارزیابی را مستقیم جهت استحضار فرماندهی معظم کل قوا و رونوشت آن را جهت اطلاع و پیگیری و رفع اشکالات احتمالی به ستاد کل نیروهای مسلح و وزارت دفاع و نیروی مربوطه و بخش‌هایی که ذینفع بودند، ارسال می‌نمودند و بعد از آن، پیگیری‌های لازم از جانب قرارگاه انجام می‌گرفت.

کار در این جایگاه بسیار حساس و مهم به نظر می‌رسید. اینکه بنده را به عنوان متخصص از نیروی دریایی برای تصدی در این شغل انتخاب نمودند، اقدام خوبی بوده است، زیرا مسائل و مشکلات زیادی را که در نیروی دریایی با آن درگیر بودم، می‌توانستم به صورت مستقیم از مبادی ذیربط پیگیری نمایم.

تهیه گزارش‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود و هیئت رئیسه به سادگی هر گزارشی را قبول نمی‌کردند. می‌دیدم گزارش ارزیاب‌های سایر نیروها با چه دست‌اندازهایی روبرو می‌شدند، تا مورد قبول هیئت رئیسه قرارگاه حضرت خاتم(ص) قرار می‌گرفت. ولی در مورد گزارش ارزیابی‌های نیروی

دریایی، هرچند که یک تیم ۱۰ الی ۱۲ نفری اعم از سپاهی و ارتشی در دسته‌های مختلف همراه بودند و هرکدام گزارش‌های مفصلی از بخش‌های خود تهیه و ارائه می‌نمودند، در نهایت با استفاده از تجربه و آگاهی‌هایی که از بخش‌های مختلف داشتم و گزارش‌های دریافتی، شخصاً گزارش نهایی را مطابق با چهارچوب نحوه تهیه گزارش، برابر دستورات ابلاغی تهیه و ارائه می‌نمودم، به گونه‌ای که قابل پیگیری و منطقی باشد و کمتر مورد انتقاد و تلاطم تصویب قرار گیرد.

ارزیابی ما مختص نیروهای ارتش بود و برای ارزیابی نیروهای سپاه از افراد سپاهی استفاده می‌شد و فقط گاهی معاون عملیات امیر هاشمی هیئت رئیسه قرارگاه را در بازدیدهایی که از نیروهای سپاه انجام می‌شد و به همین صورت، در ارزیابی رزمایش‌هایی که برگزار می‌گردید، همراهی می‌نمود.

خدمت در قرارگاه مرکزی حضرت خاتم‌الانبیاء(ص) که به واسطه آن، از بیرون و با دید متفاوت نظاره‌گر فعالیت‌های نیروی دریایی ارتش بودم، تجربه بسیار خوبی بود و می‌توانست در پیشبرد فعالیت‌های نیروی دریایی و انجام مأموریت‌های آن بسیار مؤثر واقع گردد، اما عمر آن بسیار کوتاه بود و خیلی زود به پایان رسید.

در اواخر سال ۱۳۹۸ و پس از ۳ سال خدمت در قرارگاه مرکزی، به افتخار بازنشستگی نائل گردیدم و به ۴۲ سال سابقه کار در نیروهای مسلح پایان داده شد.

خدا را شکر می‌کنم که در این مدت از حداکثر توان خود و با تمام وجود برای موفقیت هرچه بیشتر نیروی دریایی تلاش کردم و در هیچ برهه‌ای از

خدمتم اجازه ندادم که ذره‌ای کم کاری و یا بی‌اعتنایی در حوزه مسئولیتم به وجود آید.

يا أَيُّهَا الَّذينَ آمَنُوا اذْكُرُوا نِعْمَتَ اللَّهِ عَلَيْكُمْ إِذْ هَمَّ قَوْمٌ أَنْ يَبْسُطُوا إِلَيْكُمْ أَيْدِيَهُمْ فَكَفَّ أَيْدِيَهُمْ عَنْكُمْ وَ اتَّقُوا اللَّهَ وَ عَلَي اللَّهِ فَلْيَتَوَكَّلِ الْمُؤْمِنُونَ

(مائده ۱۱)

ای کسانی که ایمان آورده اید! نعمتی را که خدا به شما بخشید، به یاد آورید آن زمان که جمعی (از دشمنان)، قصد داشتند دست به سوی شما دراز کنند (و شما را از میان بردارند)، اما خدا دست آنها را از شما باز داشت! از خدا بپرهیزید! و مؤمنان باید تنها بر خدا توکّل کنند!

تصاویر

ناو آموزشی کالج دریایی انگلستان

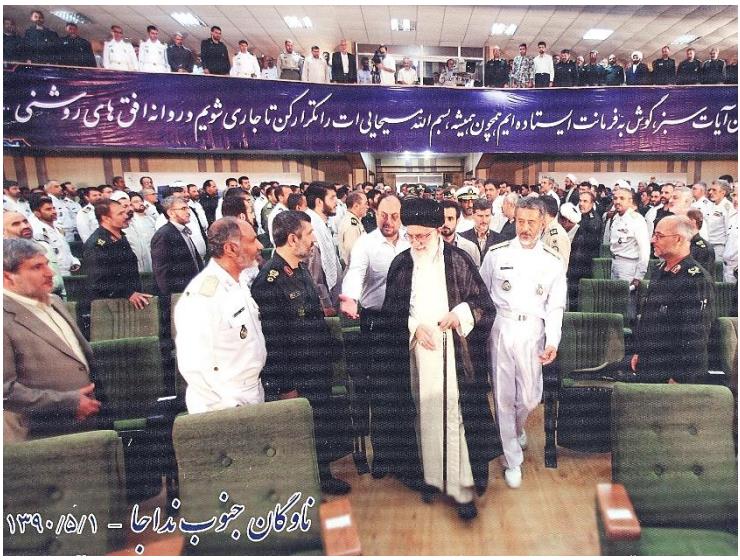
عکس دسته جمعی گروهان "Howke " دانشکده دریایی انگستان ـ سال ۱۹۸۰

ردیف دوم از پایین، نفر ششم از سمت راست

در حال آموزش غواصی ـ سال ۱۳۷۷

بازدید ناوهای نیروی دریایی پاکستان از منطقه یکم دریایی در بندرعباس
در زمان فرماندهی منطقه ـ سال ۱۳۸۴

دیدار با مقام معظم رهبری در سال روز هفت آذر ـ سال ۱۳۸۵


ناوگان جنوب نداجا - ۱۳۹۰/۵/۱

دیدار فرماندهان و معاونین نداجا با فرماندهی معظم کل قوا (مدظله العالی)
به مناسبت سالروز نیروی دریایی راهبردی ارتش ج.ا.ا - هفتم آذر ۹۵
نیروی دریایی راهبردی

مراسم شصتمین سالگرد تأسیس نیروی دریایی سریلانکا در کنار رئیس جمهور سریلانکا
سال ۱۳۸۹ (۲۰۱۰)

دیدار با فرمانده نیروی دریایی سریلانکا ـ سال ۱۳۸۹

دیدار با فرمانده نیروی دریایی هندوستان ـ سال ۱۳۸۹

دیدار با فرمانده نیروی هوایی سریلانکا ـ سال ۱۳۸۹

حضور در کنار رئیس جمهور سریلانکا در مراسم سان از یگان‌های دریایی شرکت کننده ـ سال ۱۳۸۹

از راست به چپ: فرمانده نیروی دریایی امارات، فرمانده نیروی دریایی سریلانکا اینجانب، جانشین نیروی دریایی فرانسه ـ سال ۱۳۸۹

دریافت تندیس یادبود مراسم شصتمین سالگرد تأسیس نیروی دریایی سریلانکا ـ سال ۱۳۸۹

هیئت اعزامی به کره شمالی ـ سال ۱۳۸۶

شرکت در جلسه سن‌پترزبورگ ـ سال ۱۳۹۵

عکس بازنشستگی با درجه دریاداری

نمایه

آ

آبادان, ۴, ۵, ۳۰, ۴۱, ۴۲, ۱۰۷,
۱۰۸, ۱۱۲, ۱۱۴, ۱۱۶, ۱۱۹,
۲۲۱
آذربایجان, ۱۸۲, ۱۸۳, ۱۸۴, ۱۸۵
آفریقای جنوبی, ۱۹۶
آقاجعفری: فرزین, ۲, ۲۸
آلمان, ۷, ۲۷, ۳۷, ۴۳
آمایش سرزمینی, ۱۷۰, ۱۷۴, ۱۷۵
آمریکا, ۱, ۷, ۱۹, ۲۱, ۲۷, ۳۶, ۴۰,
۴۳, ۵۲, ۵۴, ۵۵, ۵۸, ۶۴, ۹۵,
۱۴۰, ۱۴۱, ۱۴۲, ۱۴۴, ۱۸۵,
۱۹۴, ۱۹۶, ۲۲۲

ا

ابراهیم‌نژاد: ناخدا, ۱۴۷
اروپا, ۱۰, ۱۹, ۲۷, ۷۸
اروندرود, ۳۰, ۳۸, ۶۳, ۱۰۸, ۱۱۰,
۱۱۱, ۱۱۲, ۱۱۶, ۱۱۷
اژدر جنگی, ۵۱, ۱۳۶, ۱۴۲
استرالیا, ۱۹۴, ۱۹۶
اسکورت کاروان, ۳۲, ۴۴, ۴۵, ۴۹,
۶۲
اسکورت کشتی‌ها, ۳۳, ۴۵, ۴۷,
۵۵, ۱۶۰, ۱۶۱
اصفهان, ۵, ۱۰۵, ۱۳۸
اقیانوس اطلس, ۴, ۱۹, ۲۰
اقیانوس آرام, ۴
اقیانوس هند, ۳۲, ۸۸, ۱۵۸, ۱۶۲,
۱۶۶, ۱۶۸, ۱۷۰, ۱۷۳, ۱۷۴,
۱۸۰, ۱۹۵
امارات, ۱, ۶۰, ۷۳, ۷۴, ۷۶, ۲۰۹
انگلستان, ۷, ۹, ۱۰, ۱۱, ۱۲, ۱۹,
۲۱, ۲۴, ۲۷, ۲۸, ۳۶, ۳۷, ۸۰,
۹۸, ۹۹, ۲۰۳, ۲۲۱
ایتالیا, ۷, ۲۷, ۳۷, ۴۳, ۶۲, ۱۲۶
ایستگاه شهید اولاد, ۱۱۱, ۱۱۶

ب

باقری: محمد, ۱۹۹
بحرین, ۶۰, ۱۴۴
برادر, ۴, ۱۰۶
برمودا, ۲۰, ۲۱

بقایی: سرتیپ, ۲۰۰
بندر ام‌القصر, ۳۹, ۵۴, ۱۰۸
بندر امام خمینی(ره), ۳۰, ۴۵, ۴۹, ۶۱, ۶۲, ۱۰۸, ۱۱۱, ۱۱۴, ۱۱۸
بندر جده, ۹۹, ۱۰۱, ۱۸۰
بندر ریگ, ۱۳۰
بندر شهید رجایی, ۷۱
بندر کنارک, ۱۲۲, ۱۵۸, ۱۶۹, ۱۷۰, ۱۷۱, ۱۷۲
بندر مسقط, ۱۸۰
بندرعباس, ۵, ۶, ۱۰, ۲۹, ۳۳, ۳۵, ۴۰, ۴۴, ۴۵, ۴۶, ۴۸, ۵۱, ۵۶, ۶۱, ۶۲, ۶۹, ۷۱, ۷۲, ۷۳, ۷۶, ۸۲, ۸۹, ۹۲, ۹۸, ۱۰۴, ۱۰۵, ۱۰۶, ۱۱۱, ۱۱۹, ۱۲۰, ۱۲۱, ۱۲۵, ۱۲۷, ۱۳۰, ۱۳۱, ۱۳۵, ۱۴۸, ۱۵۲, ۱۶۶, ۲۰۴, ۲۲۱
بوشهر, ۳۰, ۳۲, ۳۳, ۴۵, ۴۸, ۴۹, ۵۰, ۵۱, ۶۱, ۶۲, ۶۵, ۶۹, ۹۸, ۱۱۵, ۱۲۶, ۱۳۱, ۱۶۵, ۱۶۶, ۱۶۷, ۱۶۸
بیگدلی: ناوبان, ۲۸
بیمارستان گلستان, ۱۳۰

پ

پادگان کوهک, ۸
پاریس, ۱۰
پاکستان, ۱۱, ۱۴۵, ۱۷۰, ۱۹۶, ۲۰۴
پایگاه دریایی خرمشهر, ۴, ۶۳, ۱۰۴, ۱۰۵, ۱۰۶, ۱۰۹, ۱۱۱, ۱۱۲, ۱۱۴, ۱۱۵, ۱۱۷, ۱۱۹, ۱۲۰, ۱۲۱, ۲۲۱
پایگاه قفاص, ۱۰۸, ۱۰۹, ۱۱۱, ۱۱۲, ۱۱۳, ۱۱۸
پدافند غیرعامل, ۱۴۱, ۱۸۶, ۱۹۰, ۱۹۲, ۱۹۳
پدرم, ۴, ۵, ۶, ۷, ۲۹, ۱۰۵, ۱۰۹
پرتغال, ۲۰
پورشاسب: عبدالعلی, ۲۰۰
پهپاد, ۱۳۱, ۱۳۲, ۱۳۳, ۱۷۳
پیکانی: ناخدا, ۱۱۵, ۱۲۰
پیونگ یانگ, ۱۸۶, ۱۸۸

ت

تابعی: ناوسروان, ۱۴۶
ترکمنستان, ۱۸۲, ۱۸۵
ترکیه, ۷

تفنگداران, ۴۰, ۴۷, ۶۵, ۷۲, ۱۰۴, ۱۱۴, ۱۱۵, ۱۱۹, ۱۲۲, ۱۳۰, ۱۳۵, ۱۳۷, ۱۵۳, ۱۶۱, ۱۶۵, ۱۷۱, ۱۷۲, ۱۷۶, ۲۲۶
تکاوران دریایی, ۴۰, ۴۱, ۷۵, ۸۹, ۱۱۴, ۱۱۵, ۱۱۹, ۱۳۷, ۱۶۱, ۱۷۱, ۱۷۲, ۱۷۳, ۱۷۶
تنب بزرگ, ۶۵
تنگه باب‌المندب, ۷۸, ۱۰۱, ۱۶۰, ۱۶۲
تنگه جبل‌الطارق, ۷۸
تنگه هرمز, ۲۹, ۳۲, ۳۳, ۳۷, ۴۰, ۴۳, ۴۴, ۴۵, ۵۰, ۵۱, ۵۲, ۵۴, ۵۶, ۵۷, ۵۸, ۶۰, ۶۳, ۶۴, ۶۵, ۷۰, ۸۷, ۱۳۶, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۴۴, ۱۴۵, ۱۵۹, ۱۸۰, ۱۸۱, ۱۹۴
توکلی: دریادار دوم, ۹۰, ۱۰۵
تهران, ۶, ۸, ۱۰, ۲۹, ۱۰۳, ۱۰۵, ۱۲۰, ۱۲۱, ۱۲۹, ۱۳۰, ۱۴۳, ۱۴۶, ۱۵۲, ۱۷۵, ۲۲۱
تیپ۳۷ زرهی شیراز, ۹۰

ج

جاسک, ۶۴, ۱۴۵, ۱۴۶, ۱۶۲, ۱۶۴, ۱۶۵, ۱۶۶, ۱۶۷, ۱۶۸, ۱۶۹, ۱۷۰, ۱۷۳, ۱۷۵
جت فالکون, ۴۰
جزایر سه‌گانه, ۶۵
جزیره بوموسی, ۵۷, ۶۵, ۶۶, ۶۸, ۷۳, ۹۰
جزیره تنب, ۷۲, ۷۳, ۸۱, ۸۲
جزیره خارک, ۵, ۳۲, ۴۱, ۴۹, ۵۱, ۶۱, ۶۵
جزیره سیری, ۶۵, ۷۳
جزیره فارسی, ۴
جزیره قشم, ۴۶, ۶۸
جزیره کیش, ۷۳, ۱۰۱
جزیره لارک, ۵۲, ۵۶, ۶۷
جزیره لاوان, ۴۵, ۴۷, ۴۸, ۵۵, ۶۵
جزیره هرمز, ۶۷
جزیره هنگام, ۶۸
جنگ مین, ۵۶
جهاد خودکفایی, ۳۷, ۷۰, ۱۳۴, ۱۳۷, ۱۳۸
جهان‌تیغ: سرتیپ۲, ۹۰

چ

چابهار, ۲۹, ۵۰, ۱۰۱, ۱۲۹, ۱۳۰, ۱۴۵, ۱۷۰
چین, ۹۱, ۹۷, ۱۸۶, ۱۸۷, ۱۸۸

ح

حزب بعث, ۳۸, ۴۱, ۴۲, ۵۶, ۵۷
حسنی سعدی: حسین, ۱۸۶, ۱۹۳
حوزه نفتی البرز, ۱۸۳
حیدری: کیومرث, ۱۱۴

خ

خرمشهر, ۳۰, ۳۲, ۴۱, ۴۲, ۱۰۵, ۱۰۷, ۱۰۸, ۱۰۹, ۱۱۱, ۱۱۲, ۱۱۴, ۱۱۶, ۱۱۷, ۱۱۸, ۱۱۹
خسروآباد, ۱۰۸
خسروی: ناخدایکم, ۱۰۴, ۱۰۶, ۱۱۱
خلیج عدن, ۸۸, ۱۰۱, ۱۶۰, ۱۶۲
خلیج فارس, ۲, ۵, ۲۹, ۳۲, ۳۳, ۳۴, ۳۵, ۳۶, ۳۸, ۳۹, ۴۰, ۴۱, ۴۴, ۴۵, ۴۶, ۴۷, ۴۹, ۵۰, ۵۱, ۵۲, ۵۳, ۵۴, ۵۶, ۵۷, ۵۸, ۶۰, ۶۱, ۶۲, ۶۳, ۶۴, ۶۵, ۶۷, ۷۰, ۸۷, ۹۲, ۱۰۱, ۱۰۸, ۱۱۰, ۱۱۱, ۱۱۲, ۱۱۸, ۱۱۹, ۱۳۶, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۴۳, ۱۴۴, ۱۴۵, ۱۴۶, ۱۵۹, ۱۶۱, ۱۶۳, ۱۸۰, ۱۸۱, ۱۹۴
خمیران: ناخدا, ۲۹
خواهر, ۴, ۶, ۱۰۶
خوزستان, ۳۸, ۴۱, ۴۲

د

دانشکده دارتموث, ۱۲, ۲۶, ۲۸
دانشگاه دریایی امام خمینی(ره), ۸۹
دریای خزر, ۱۳۹, ۱۷۴, ۱۷۶, ۱۸۰, ۱۸۲, ۱۸۳, ۱۸۴, ۱۸۵, ۱۸۶
دریای سرخ, ۴۰, ۱۰۱
دریای عمان, ۳۲, ۵۰, ۵۱, ۵۲, ۵۴, ۶۴, ۸۷, ۱۰۱, ۱۱۹, ۱۳۶, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۴۵, ۱۵۸, ۱۵۹, ۱۶۲, ۱۷۰, ۱۷۳, ۱۸۰, ۱۹۴
دریای مانش, ۷۸
دزدان دریایی, ۸۷, ۱۵۹, ۱۶۰, ۱۶۱, ۱۶۲, ۱۶۴, ۱۷۳, ۱۸۰, ۱۹۶

ر

رأس‌البیشه, ۶۳, ۱۱۱
رزمایش پیامبر اعظم(ص), ۱۲۸, ۱۲۹, ۱۳۶
رشت, ۱۷۶
رشید: غلامعلی, ۱۹۹
رودخانه بهمن‌شیر, ۱۰۸, ۱۱۲, ۱۱۳, ۱۱۵, ۱۱۷, ۱۱۸, ۱۱۹
روسیه, ۷۸, ۱۲۶, ۱۳۴, ۱۳۹, ۱۴۰, ۱۸۲, ۱۸۵, ۱۹۴

ز

زیردریایی طارق, ۱۲۶, ۱۳۴, ۱۳۶
زیردریایی کلاس دلفین, ۳۶
زیردریایی کلاس غدیر, ۱۳۶, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۶۶, ۱۶۸, ۱۹۴
زیردریایی کلاس کیلو, ۱۳۶, ۱۴۰

س

سپاه پاسداران, ۵۴, ۵۵, ۶۸, ۷۰, ۹۲, ۹۵, ۹۸, ۱۱۱, ۱۲۵, ۱۳۲, ۱۴۲, ۱۵۲, ۱۶۰, ۱۷۰, ۲۰۰, ۲۰۱
سپاهی: سرهنگ, ۱۹۷
ستاد کل نیروهای مسلح, ۱۲۱, ۱۲۶, ۱۳۷, ۱۴۵, ۱۵۴, ۱۸۶, ۱۹۷, ۱۹۸, ۲۰۰, ۲۲۱
ستاد مشترک ارتش, ۱۰۶, ۱۱۴, ۱۱۵, ۱۲۱, ۱۴۵, ۱۹۷
ستاد نیروی دریایی, ۲۹, ۳۰, ۳۶, ۷۹, ۱۰۵, ۱۰۶, ۱۱۰, ۱۱۲, ۱۱۴, ۱۱۵, ۱۲۰, ۱۲۱, ۱۲۶, ۱۲۷, ۱۳۷, ۱۴۳, ۱۵۲, ۱۷۵, ۲۲۱
سریلانکا, ۱۹۵, ۱۹۶, ۱۹۷, ۱۹۸, ۲۰۷, ۲۰۸, ۲۰۹, ۲۱۰
سکوهای رشادت, ۱۴۳
سکوهای نصر و سلمان, ۵۵
سکوهای نفتی, ۵, ۳۲, ۳۳, ۵۵, ۶۰
سکوهای نفتی البکر و الأمیه, ۳۲, ۴۱, ۴۲, ۶۰, ۱۱۰, ۱۱۷
سکوی نفتی امیرکبیر, ۱۸۳
سلیمی: محمد, ۱۱۴
سن‌پترزبورگ, ۷۸, ۲۱۱
سومالی, ۱۵۹, ۱۶۰, ۱۶۱
سیاری: حبیب‌اله, ۱۱۵, ۱۲۶, ۱۵۲, ۱۵۳, ۱۵۴, ۱۵۵, ۱۵۶, ۱۹۹
سیرجان, ۱۷۶

ش

شاهین‌شهر, ۱۰۶
شط‌العرب, ۳۸
شفیعی: حسین, ۷۳, ۱۳۰
شمخانی: علی, ۱۱۲, ۱۲۶
شوروی, ۱, ۴۰, ۴۳, ۶۴, ۱۸۲, ۲۲۲
شیراز, ۵۰
شیرانی: دریاداردوم, ۱۶۷

ص

صالحی: عطاءاله, ۱۵۵, ۱۹۸
صیادشیرازی, ۲۲۵, ۲۳۰

ط

طرح بهداشتی امام رضا(ع), ۱۷۷, ۱۷۸
طرح نازعات, ۱۳۱, ۱۵۲
طرح ولایت, ۱۵۷, ۱۵۸, ۱۵۹, ۱۶۵, ۱۶۸, ۱۷۰, ۱۷۱, ۱۷۲, ۱۷۴

ع

عربستان, ۱, ۶۰, ۹۹, ۱۰۱, ۱۰۳, ۱۰۴, ۱۸۰
عمان, ۵۲, ۶۰, ۶۴, ۱۸۰
عملیات مروارید, ۳۲, ۳۹, ۴۱, ۴۲, ۴۸, ۵۰, ۶۱
عملیات مین‌ریزی, ۵۶, ۵۷, ۶۱

ف

فاضل: فریبرز, ۱۱۹, ۱۲۰, ۱۴۳, ۱۴۵, ۱۴۶, ۱۴۷, ۱۴۸
فاو, ۱۰۸
فرانسه, ۱, ۷, ۳۶, ۴۳, ۱۴۲, ۲۰۹
فرودگاه مهرآباد, ۲۹, ۱۲۹
فیروزآبادی: حسن, ۱۹۹

ق

قایق‌های تندرو, ۳۷, ۹۲, ۱۱۱, ۱۱۷
قرارداد۱۹۷۵ الجزایر, ۳۸
قرارگاه جنوب, ۱۱۴, ۱۳۱, ۱۴۶
قرارگاه عملیاتی۴۲۱, ۴۵, ۴۹, ۶۳
قرارگاه مرکزی خاتم‌الانبیاء(ص), ۲۹, ۱۸۶, ۱۹۸, ۱۹۹, ۲۰۱, ۲۲۱
قزاقستان, ۱۸۲
قطر, ۶۰
قطعنامه۵۹۸, ۳۵, ۲۲۲

ک

کالج سلطنتی نیروی دریایی انگلستان, ۷, ۱۰, ۱۲, ۲۱, ۲۵
کانادا, ۲۰, ۱۹۴, ۱۹۶
کانال پاناما, ۴
کانال خورموسی, ۴۵, ۴۹
کانال سوئز, ۷۸, ۷۹
کانون بازنشستگان ارتش, ۲۲۱
کروز دریایی, ۱۹, ۲۴, ۳۷
کره شمالی, ۱۸۶, ۱۸۷, ۱۸۸, ۱۹۰, ۱۹۱, ۱۹۳, ۱۹۴, ۲۱۰
کشتی ایران اَجر, ۵۶
کشتی رافائل, ۶۲, ۶۳
کشتی میکلانج, ۶۲, ۶۳
کشتی‌سازی شهید تمجیدی, ۱۷۶
کشتی‌سازی شهید درویشی, ۶۹, ۱۳۵
کنسولگری نظامی, ۱۸
کوچکی: دریادار, ۱۲۵, ۱۲۶, ۱۴۳, ۱۴۴, ۱۵۲, ۱۸۲
کویت, ۱, ۳۸, ۴۳, ۵۷, ۶۰
کَهنمویی: ناخدا, ۲۹

گ

گشت دریایی, ۴۰, ۱۶۰

ل

لندن, ۱۰, ۱۸

م

مادرم, ۶, ۱۰۵, ۱۰۶
محتاج: عباس, ۱۱۴, ۱۲۶
محسنی: ناوبان, ۲۸
مدیترانه, ۱۹, ۴۰, ۷۸
مدینه, ۱۰۱
مرکز آموزش‌های تخصصی درجه‌داری, ۱۷۶
مرکز زبان, ۸
معقول: دریاداردوم, ۱۲۰, ۱۲۵
مکران, ۱۴۳, ۱۴۵, ۱۴۸, ۱۵۸, ۱۵۹, ۱۶۳, ۱۶۴, ۱۶۶, ۱۶۸, ۱۶۹, ۱۷۰, ۱۷۳, ۱۷۴, ۱۷۶
مکه, ۴, ۱۰۱
منازل سازمانی کوهدشت آبادان, ۵, ۱۰۷, ۱۰۹, ۱۱۶
منجمی: ناخدا, ۲۹
منجیل, ۱۷۶
منطقه چهارم دریایی, ۱۳۹, ۱۷۴, ۱۷۶

منطقه دوم دریایی, ۳۰, ۳۳, ۶۳, ۶۵, ۶۷, ۶۹, ۱۲۶, ۱۵۸, ۱۶۴, ۱۶۵, ۱۶۶, ۱۶۷, ۱۷۱, ۱۷۵
منطقه سوم دریایی, ۱۱۱, ۱۵۸, ۱۷۰, ۱۷۱, ۱۷۲
منطقه یکم دریایی, ۲۹, ۳۲, ۳۳, ۴۳, ۴۵, ۴۷, ۴۸, ۵۶, ۶۰, ۶۵, ۶۹, ۷۲, ۹۰, ۱۰۴, ۱۰۵, ۱۱۰, ۱۲۰, ۱۲۱, ۱۲۴, ۱۲۵, ۱۲۷, ۱۲۸, ۱۳۰, ۱۳۱, ۱۳۶, ۱۳۷, ۱۳۹, ۱۴۳, ۱۴۶, ۱۵۲, ۱۶۰, ۱۶۶, ۱۷۴, ۱۷۵, ۲۰۴, ۲۲۱
موج‌شکن, ۸۳, ۸۴, ۸۶, ۱۲۲, ۱۲۳, ۱۶۵, ۱۶۶, ۱۶۸, ۱۷۱
موشک استیکس, ۳۸, ۳۹
موشک اگزوسه, ۳۷, ۳۹, ۴۰
موشک سهند۳, ۴۷, ۴۸, ۶۹
موشک هارپون, ۳۶, ۳۸, ۳۹, ۵۱
مؤیدی: سردار, ۱۴۸
میرشکاری: دریاداردوم, ۱۵۲
میقانی: سرتیپ, ۲۰۰
میناب, ۱۴۷, ۱۴۸

ن

ناو بایندر, ۴, ۳۰, ۳۶, ۱۶۴
ناو تنب, ۳۷, ۶۷, ۸۸, ۹۸
ناو چارک, ۵۶, ۵۷, ۶۵, ۶۶, ۶۷, ۶۸, ۶۹
ناو خارک, ۲۵, ۲۷, ۳۷, ۷۸, ۸۰, ۹۷, ۹۸, ۹۹, ۱۰۴
ناو دلوار, ۶۶
ناو سیریک, ۷۱, ۷۲, ۷۶
ناو طاهری, ۶۹, ۷۰, ۷۱, ۸۰
ناو کنگان, ۷۰, ۸۰, ۸۱, ۸۷, ۸۸
ناو کهنمویی, ۳۰, ۳۶
ناو لارک, ۸۸, ۸۹, ۹۰, ۹۱, ۹۸
ناو لاوان, ۳۷, ۴۷, ۴۸, ۶۵, ۸۸, ۹۸
ناو میلانیان, ۳۰, ۳۶
ناو نقدی, ۴, ۳۰, ۳۶, ۱۶۴
ناو هنگام, ۸۸, ۹۱, ۹۸
ناو هواپیمابر, ۳۷, ۵۱, ۵۷, ۵۸, ۶۴, ۱۴۴, ۱۴۵, ۱۴۶
ناوچه پیکان, ۳۲, ۳۳, ۳۶, ۳۹, ۴۲, ۶۳, ۱۷۴
ناوچه جوشن, ۲۸, ۵۵, ۶۶, ۹۲
ناوچه کنارک, ۱۲۲
ناوچه مین‌جمع‌کن کرکس, ۴
ناوچه‌های اوزا, ۳۳, ۳۸
ناوشکن البرز, ۴, ۶, ۳۶, ۱۰۵
ناوشکن الوند, ۶, ۲۸, ۳۶, ۵۹

ناوشکن آرتمیس, ۳۶
ناوشکن ببر, ۴, ۳۲, ۳۶, ۱۴۴
ناوشکن پلنگ, ۲۹, ۳۲, ۳۶, ۶۰, ۱۴۴
ناوشکن جماران, ۷۲, ۹۲, ۱۳۴, ۱۳۷, ۱۳۸, ۱۵۹, ۱۷۴
ناوشکن دماوند, ۱۷۴
ناوشکن رستم, ۳۶
ناوشکن زال, ۵, ۶, ۳۶, ۱۰۶
ناوشکن سام, ۵, ۶, ۲۹, ۳۶, ۳۹, ۵۹, ۶۰, ۶۵, ۱۰۵
ناوشکن سبلان, ۲۸, ۳۲, ۳۶, ۵۵, ۶۶, ۹۱, ۹۲, ۹۴, ۹۵, ۹۶, ۹۷, ۹۹, ۱۳۴, ۱۳۷, ۱۴۳
ناوشکن سهند, ۲۸, ۳۶, ۵۵, ۶۶, ۹۲, ۱۷۴
ناوشکن فرامرز, ۳۶
نوشهر, ۸۹, ۹۹, ۱۵۹, ۱۷۳, ۱۷۶
نیروی دریایی سپاه, ۵۴, ۹۲, ۹۴, ۹۸, ۱۱۱, ۱۱۹, ۱۵۴, ۱۶۰, ۱۶۱, ۱۶۶, ۱۷۵
نیروی هوایی, ۳۲, ۴۲, ۴۸, ۵۰, ۹۴, ۹۵, ۱۲۹, ۱۳۰, ۱۶۹, ۱۷۱, ۱۸۶, ۱۹۷, ۲۰۰, ۲۰۸, ۲۲۹

و

وزارت دفاع, ۶۹, ۱۱۷, ۱۳۲, ۱۳۵, ۱۳۶, ۱۳۸, ۱۴۰, ۱۵۹, ۱۷۳, ۱۷۶, ۱۸۶, ۱۹۰, ۲۰۰
وزارت نفت, ۱۸۳

ه

هاشمی: سرتیپ, ۲۰۱
هرمزگان, ۱۳۰
هلند, ۳۷, ۶۹, ۷۰, ۷۱
هلیکوپتر سوپرفرلون, ۳۷, ۳۹, ۴۰
همتی: محمدابراهیم, ۲, ۴۲
هندوستان, ۱۹۶, ۲۰۸
هواپیمای اف۱۴, ۴۹, ۵۱, ۶۸
هواپیمای بونانزا, ۲۴, ۴۰
هواپیمای سوپراتاندارد, ۳۷, ۴۰
هواپیمای سی۱۳۰, ۱۲۹, ۱۶۹
هواپیمای فرندشیپ, ۴۰, ۱۶۹
هوادریا, ۴۰, ۱۰۰, ۱۱۶, ۱۳۵, ۱۷۲
هواناوها, ۴۱, ۶۷, ۱۰۰
هورالعظیم, ۴۱
هورالهویزه, ۴۱

معرفی نویسنده

امیر دریادار غلامرضا خادم بیغم در اردیبهشت سال ۱۳۳۸ در شهر آبادان متولد و تحصیلات ابتدایی را در آن شهر و تحصیلات متوسطه را در بندرعباس به پایان رساند و سپس به نیروی‌دریایی ارتش پیوست و موفق شد مدرک کارشناسی در رشته علوم دریایی از دانشکده دریایی انگلستان و کارشناسی ارشد از دانشگاه فرماندهی و ستاد ارتش جمهوری اسلامی ایران و مدرک دکترای خود را از همان دانشگاه اخذ نماید.

شروع خدمت نامبرده بعد از فارغ التحصیلی از دانشکده مصادف گردید با شروع جنگ تحمیلی و هشت سال دوران دفاع مقدس را در ناوهای مختلف با عنوان افسر توپخانه و جانشین یگان سپری نمود و در ادامه فرماندهی شش فروند از ناوها و ناوشکن‌های مختلف را عهده‌دار و فرماندهی پایگاه دریایی خرمشهر و جانشین فرماندهی منطقه یکم دریایی و سپس به فرماندهی منطقه در بندر عباس را پشت سر گذاشت و در سال ۱۳۸۵ به ستاد نیروی دریایی در تهران منتقل و به مدت ۱۰ سال در سمت جانشینی فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران خدمت نمود و پس از ۳۹ سال خدمت در نیروی دریایی به قرارگاه مرکزی حضرت خاتم (ص) ستاد کل نیروهای مسلح منتقل و ۳ سال به‌عنوان ارزیابی عملیاتی نیروی دریای ارتش در آن ستاد خدمت نمود و با ۴۲ سال سنوات خدمت به افتخار بازنشستگی نائل گردید، نامبرده پس از بازنشستگی نیز به مدت ۳ سال در سمت رئیس کانون بازنشستگان ارتش در استان البرز انجام وظیفه نمود.

فرازهایی از پیام حضرت امام (ره) در اسفندماه ۱۳۶۷
خطاب به روحانیت سراسر کشور (در رابطه با پذیرش قطعنامه۵۹۸)

صحیفه امام خمینی (ره)، جلد۲۱، صفحه۲۸۳

- ما هر روز در جنگ برکتی داشتیم که در همه صحنه‌ها بهره جسته‌ایم.
- ما انقلابمان را در جنگ به جهان صادر نموده‌ایم.
- ما مظلومیت خویش و ستم متجاوزان را در جنگ ثابت نموده‌ایم.
- ما در جنگ پرده از چهره تزویر جهان‌خواران کنار زدیم.
- ما در جنگ دوستان و دشمنان خود را شناخته‌ایم.
- ما در جنگ به این نتیجه رسیده‌ایم که باید روی پای خودمان بایستیم.
- ما در جنگ اُبهت دو ابرقدرت شرق و غرب را شکستیم.
- ما در جنگ ریشه‌های پربار انقلاب اسلامی‌مان را محکم کردیم.
- ما در جنگ حُسن برادری و وطن‌دوستی را در نهاد یکایک مردمان بارور کردیم.
- ما در جنگ به مردم جهان و خصوصاً مردم منطقه نشان دادیم که علیه تمامی قدرت‌ها و ابرقدرت‌ها سالیان سال می‌توان مبارزه کرد.
- جنگ ما جنگ حق و باطل بود و تمام شدنی نیست.
- جنگ ما جنگ فقر و غنا بود.
- جنگ ما جنگ ایمان و رذالت بود و این جنگ از آدم تا ختم زندگی وجود دارد.
- جنگ ما موجب شد که تمامی سردمداران نظام‌های فاسد در مقابل اسلام احساس ذلت کنند.
- ما در جنگ برای یک لحظه هم نادم و پشیمان از عملکرد خود نیستیم. راستی مگر فراموش کرده‌ایم که ما برای ادای تکلیف جنگیده‌ایم و نتیجه، فرع آن بوده است.
- از همه اینها مهم‌تر، استمرار روح اسلام انقلابی در پرتو جنگ است، همه اینها از برکت خون‌های پاک شهدای عزیز هشت سال نبرد بود، از تلاش مادران، پدران و مردم عزیز در ده سال مبارزه با آمریکا، غرب و شوروی نشأت گرفته است.

- ملت ما تا آن روز که احساس کرد توان و تکلیف جنگ دارد، به وظیفه خود عمل نمود. . . آن ساعتی هم که مصلحت بقای انقلاب را در قبول قطعنامه دید و گردن نهاد، باز به وظیفه خود عمل کرد.

*****

برکات دفاع مقدس از منظر رهبر معظم انقلاب حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)

- جنگ تحمیلی فقط برای دفاع از خاک وطن نبود، البته دفاع از وطن یک ارزش است ـ در این تردیدی نیست ـ اما مسئله این جنگ از این حرف‌ها بالاتر بود، دفاع از اسلام بود.
- این جنگ در مسیری قرار داشت که با آن مسیر، در تعبیرات دینی و ادبیات دینی گفته می‌شود «جهاد فی سبیل‌الله»، دفاع مقدس جهاد فی‌سبیل‌الله بود.
- دفاع مقدس، عمل کردن به دستور قرآن بود.
- دفاع مقدس، انقلاب را زنده نگه داشت، ملت ایران را عزیز کرد، روح معنوی را در کشور ترویج کرد.
- دفاع مقدس، جوهر واقعی انسانی و ایمانی را در جوان‌ها زنده کرد، جوان‌هایی که رفتند در میدان جنگ، از یک آدم معمولی تبدیل شدند به یک ولی الهی، مردانی که با یک نگاه ساده و معمولی به مسائل دینی وارد میدان جنگ شدند، مثل یک عارف الهی و معنوی از میدان جنگ بیرون آمدند.
- ما در جنگ نظامی توانستیم خودمان را پیروز کنیم، به کمک چه چیزی؟ به کمک باور و ایمان و اتکای به نفس و وحدت و امید به آینده و روشن بودن هدف‌ها و تکیه به نیروهای ذاتی خویش و تکیه به اسلام.
- تلاش خستگی ناپذیر هشت ساله، افتخاری است که امروز نیروهای مسلح و ملت ما می‌توانند آن را در سوابق درخشان خود جای دهند.
- ما چهره مظلومیت انقلاب خود را در این هشت سال به جهان نشان دادیم.

- ما مدت هشت سال از حیثیت، ناموس، دین، تمامیت ارضی، مردم، انقلاب، حکومت، نظام اسلامی و قرآن دفاع کردیم و چنین دفاعی، مقدس است.
- یکی از برکات دفاع هشت ساله ما، همین پیشرفت‌های علمی و تکنولوژیکی و ساخت دقیق‌ترین ابزارهاست که با دست خالی و بدون هیچ سابقه‌ای آنها را به دست آوردیم و جزو موجودی ملت ایران شده است.
- آن عزتی، اعتماد به نفسی، احساس اقتداری که از ناحیه معنویت رزمندگان ما و جامعه اسلامی احساس شد و توانست آن حادثه عجیب و شگفت‌انگیز یعنی پیروزی در دفاع مقدس و شکست نخوردن در مقابل تهاجم این همه دشمن را رقم بزند، آن خصوصیات، آن خصلت‌ها، برای ملت ما، برای کشور ما، یکی از بزرگ‌ترین نیازهاست.

برای مقابله با دشمنان بایستی ما چه ارتشی، چه سپاهی و چه بسیجی یدواحده و قدرت واحده باشیم .

«شهید سپهبد علی صیاد شیرازی - ۱۳٦٤/۱۱/۲٦»

معارف جنگ

«معارف جنگ» مجموعه‌ای از یافته‌ها، ذخایر و دستاوردهای جبهه‌های نبرد حق علیه باطل است که خداوند متعال به پاس فداکاری‌ها، ایثارگری‌ها و برکت خون شهدای والامقام، نصیب رزمندگان اسلام نموده و از سینه‌های جوشان آنها به سینه‌های پاک و تشنه نسل جوان انقلاب اسلامی منتقل می‌گردد.

«هیئت معارف جنگ» از پاییز سال ۱۳۷۳ با همت والای امیر سرافراز ارتش اسلام «شهید سپهبد علی صیاد شیرازی» شکل گرفت و در سال ۱۳۷٤ با تصویب کریمانه و حمایت‌های مادی و معنوی حضرت امام خامنه‌ای (مدظله)، مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا، به صورت رسمی این رسالت مهم را با روحیه متعالی بسیجی برعهده گرفته و مفتخر است که با الهام از کلام نورانی خداوند متعال مبنی بر «وَالَّذینَ جاهَدوا فینا لَنَهدِیَنَّهُم سُبُلَنا وَ اِنَّ اللهَ لَمَعَ المُحْسِنین»، با صداقت و تلاش دسته‌جمعی در این وادی مقدس گام نهاده و این رسالت افتخارآمیز را که با گرایش «پژوهشی ـ فرهنگی ـ عملیاتی و آموزشی» شکل گرفته است ادامه دهد و در این راه امید به لطف و یاری خداوند متعال دارد.

شیوه کار هیئت معارف جنگ در گردآوری تجارب جبهه‌های نبرد از سال ۱۳۷۳ تا سال ۱۳۷۸ بدین ترتیب بوده است که بر اساس زمان و مکان هر عملیات، جمعی از رزمندگان اسلام که در آن عملیات نقش مهمی را بر عهده داشته‌اند به منطقه عملیات عزیمت نموده و با یادآوری خاطرات خود در صحنه نبرد و برداشت‌های تحریری، صوتی و تصویری، مجموعه‌ای از حقایق و واقعیت‌های تلخ و شیرین را گردآوری نموده است. این هیئت بعد از سال ۱۳۷۸، همچنان با اجرای آموزش‌های میدانی، نسبت به تکمیل

برداشت‌های میدانی عملیات ثامن‌الائمه(ع) و سایر عملیات‌ها اقدام نمود. چاپ ۲۲۵ عنوان کتاب مستند از وقایع هشت سال دفاع مقدس از سال ۱۳۷۹ تا پایان سال ۱۴۰۳ از اقدامات هیئت معارف جنگ می‌باشد.

آموزش معارف جنگ از سال ۱۳۷۴ به صورت نظری و میدانی برای هر دوره از دانشجویان سال۳ دانشگاه افسری امام علی(ع) نزاجا، از سال ۱۳۸۲ برای دانشجویان سال۳ دانشگاه‌های افسری هوایی، دریایی و فارابی، از سال ۱۳۹۴ برای دانشجویان سال۳ دانشگاه نیروی پدافند هوایی خاتم‌الانبیاء(ص) و از سال ۱۴۰۱ برای دانشجویان دانشگاه علوم پزشکی اجا به اجرا درآمده و تا پایان سال ۱۴۰۳، تعداد ۴۰۵۱۸ نفر از فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های مزبور در مرحله نظری و تعداد ۲۹۹۹۶ در مرحله میدانی مورد آموزش قرار گرفته‌اند.

هیئت معارف جنگ همچنین از سال ۱۳۸۷ آموزش کارکنان وظیفه در مقاطع تحصیلی لیسانس، فوق لیسانس و دکتری در مراکز آموزش وظیفه را پی‌ریزی نمود و این عزیزان در زمان آموزش مقدماتی و قبل از عزیمت به یگان‌های سازمانی خود به مدت شانزده ساعت آموزش معارف جنگ را برابر برنامه آموزشی طی نموده که تا پایان سال ۱۴۰۳، تعداد ۵۳۲۵۷۲ نفر از کارکنان وظیفه که فارغ‌التحصیل دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی کشور می‌باشند، آموزش نظری معارف جنگ را فرا گرفته‌اند.

آموزش معارف جنگ برای کلیه دانش‌آموزان پایور اجا از سال ۱۳۸۷ در آموزشگاه نظامی جوادالائمه نزاجا برگزار می‌گردید و از سال ۱۳۹۸ این آموزش‌ها در ۵ مرکز آموزش اجا (جوادالائمه(ع) نزاجا، تفنگداران دریایی نداجا، باقرالعلوم(ع) نداجا، شهید خضرایی نهاجا و علی‌اکبر(ع) نپاجا) برنامه‌ریزی شد، که بر این اساس تا پایان سال ۱۴۰۳، تعداد ۱۱۵۶۴ نفر دانش‌آموز پایور به مدت ۱۶ ساعت در هر دوره، آموزش نظری معارف جنگ را فرا گرفته‌اند.

آموزش معارف جنگ برای دانشجویان دوره‌های عالی رسته‌ای با موضوع نقش رسته مربوطه در دفاع مقدس به مدت ۸ ساعت برگزار شد که از سال ۱۳۹۰ تا پایان سال ۱۴۰۳، آموزش‌ها در ۱۸ مرکز برای تعداد ۱۷۱۴۵ نفر دانشجو برگزار گردیده است.

از بهمن سال ۱۳۹۳ تا پایان سال ۱۴۰۳، تعداد ۱۰۳۵۳۹۸ نفر از سربازان فوق دیپلم، دیپلم و زیر دیپلم نیز در هر دوره به مدت هشت ساعت تحت آموزش معارف جنگ قرار گرفته‌اند.

آموزش معارف جنگ برای دانشجویان دافوس آجا به مدت ۸ ساعت در ٤ جلسه در سال ۱۳۹۸ برای تعداد ۲٦٤ نفر برگزار شد.

آموزش معارف جنگ برای مدیران ارشد ساحفاجا به مدت ۸ ساعت برای تعداد ۲۲۰ نفر دانشجو در سال ۱۳۹۸ برگزار شد.

آموزش معارف جنگ برای مدیران ارشد عقیدتی سیاسی ارتش از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۳ برای تعداد ۲۱۰ نفر برگزار شده است.

آموزش معارف جنگ برای استخدامیان ماده ۳۳ و ۵۲ قانون ارتش نیز تا پایان سال ۱۴۰۳ برای تعداد ۷۵۵ نفر برگزار شده است.

هیئت معارف جنگ «شهید سپهبد علی صیاد شیرازی

بسمه تعالی

«**معارف**» هیئتی از علم و دین است

گواه جنگ بر این سرزمین است

حدیث اچ سه و هم هفت آذر

کتاب قصه فتح المبین است

معرفی **هیئت معارف جنگ** در کوتاه‌ترین کلام شعری:

- واژه‌های "**معارف**"، "**هیئت**" و "**جنگ**" در بیت اول، نام هیئت معارف جنگ را تداعی می‌کند.
- واژه "**گواه**"، مأموریت ما را تبیین می‌کند که یعنی: شاهد لحظات جنگ بوده‌ایم و از طرفی چون گواه هستیم، موظف به گواهی دادن می‌باشیم.
- حرف "**بر**"، نشان‌دهنده تحمیلی بودن جنگ است، وگرنه جا داشت که کلمه «در» آورده می‌شد.

در بیت دوم به عملیات‌های مهم "**اچ سه**" نیروی هوایی و "**هفت آذر**" روز عملیات مروارید در دریا و همین‌طور نبرد زمینی "**فتح‌المبین**" به عنوان نمونه‌هایی از دفاع مقدس اشاره شده است.

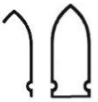
تشریح نشان هیئت معارف جنگ

کتاب آسمانی قرآن، نماد علم و حکمت

نشان جمهوری اسلامی ایران

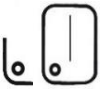
دستخط و امضای شهید سپهبد علی صیادشیرازی بنیانگذار هیئت معارف جنگ

هشت پَر یا ستاره ایرانی (شمسه)، در ابنیه و مساجد اسلامی و ایرانی، به یاد هشتمین امام شیعیان حضرت امام رضا (ع) استفاده شده است. انتخاب عدد هشت، بیانگر هشت سال دفاع مقدس است و دلیل وجود شمسه در نشان این است که معارف جنگ برگرفته از مبانی دینی و فرهنگ تشیع است.



مرمی فشنگ جنگ: یادآور جنگ تحمیلی

محراب (محل حرب و مبارزه با نفس)، محل نماز که این واجب در اول وقت برای شهید صیاد اهمیت بالایی داشت



پلاک رزمندگان: یادآور جنگ و بدن‌های رهاشده شهدا و جانبازان در صحنه‌های نبرد

قلم: نماد فرهنگی

در نشان معارف جنگ از دو رنگ آبی و قرمز استفاده شده است که رنگ آبی، نشان دهنده پاکی و صفا، صداقت، صلح و دوستی و رنگ قرمز، نشان دهنده روحیه شهادت طلبی و ایثار است.