

نام ناوچه شهید پیکان است، با علم و توانایی داخلی ساخته و مورد استفاده قرار دهد. از این نمونه چند فروند در آب‌های خزر در حال تردد و گشت‌زنی هستند که ناوچه‌های پیکان، درفش، سپر و جوشن از آن جمله محسوب می‌شوند. با توجه به سن بالای برخی شناورهای ما و تحریم تسلیحاتی که از ابتدای انقلاب اسلامی تاکنون از سوی کشورهای مستکبر علیه کشورمان جریان داشته، بحث تعمیر و بازسازی نیز در کارخانجات نیروی دریایی ارتش با جدیت بسیاری پیگیری می‌شود. در بازدید ما از کارخانجات، شاهد حضور ناوشکن البرز و زیرسطحی نوح به همراه تعداد دیگری از شناورهای کوچک و بزرگ در این مجموعه بودیم که کار تعمیرات آن‌ها را نیز مهندسان جوان ایرانی دنبال می‌کردند تا بار دیگر برای انجام عملیات در دریاهای آزاد آماده شوند.

اما شاید جالب‌ترین بخش بازدید ما از کارخانجات نداجا، برخورد دمان با چاله‌ای بزرگ به نام حوض خشک بود که در آن یکی از انواع حفره سیاه یا همان زیردریایی کلاس کیلو کشورمان به نام نوح قرار داشت؛ برخورد با این غول بزرگ آهنی از نزدیک و خارج از آب، تجربه خوبی بود که نصیب ما گشت. زیردریایی سنگین نوح پس از زیرسطحی طارق که قبلاً تعمیرات اساسی آن در کارخانجات انجام شد، هم‌اکنون در محل کارخانجات نداجا در حال تعمیرات و بازسازی است که این کار هم توسط کارگران و متخصصان داخلی انجام می‌شود و برای این که پرسنل بتوانند در شرایط بهتری کار تعمیرات را پیش ببرند، به وسیله چیلرها و کانال‌های بزرگ و نیرومندی به داخل آن هوای سرد فرستاده می‌شود.

حضور در کنار کارگران و متخصصان سخت‌کوش نیروی دریایی که با کار جهادی و تلاش خستگی‌ناپذیر در آب و هوای بد منطقه کار را جلو می‌برند و ایستادن در کنار جرثقیل‌های ۱۰ هزار و ۵ هزار تنی کارخانجات که در کشور عزیزمان ساخته شده، افتخاری بود که نصیب گروه خراسان شد تا از نزدیک شاهد و روایتگر این تلاش باشد.

پس از پایان بازدید میدانی، سراغ فرمانده کارخانجات نیروی دریایی ارتش رفتیم، فرمانده‌ای خوش‌برخورد و البته مطلع از زیر و بم تعمیرات و ساخت و سازهای نداجا که از سطوح پایین کارهای فنی شروع کرده و امروز در قله مسئولیت‌های مهندسی و تعمیراتی در نیروی دریایی حضور دارد.

شگفتی‌روس‌ها از تعمیرات اساسی زیردریایی طارق در ایران
وی پس از توضیحات مقدماتی در مورد کارخانجات، مهمترین اقدام تعمیراتی این مجموعه را تعمیرات زیردریایی کلاس سنگین طارق می‌داند و با انرژی و هیجانی که از چهره‌اش پیداست، در این خصوص می‌گوید: «این زیردریایی بعد از مدت‌ها که در اختیار ما بود، به تعمیرات اساسی رسید اما روس‌ها می‌گفتند باید به روسیه منتقل شود و معتقد بودند این کار شما نیست. در عین حال سیاست کشور و نیرو این نبود و تصمیم داشتیم تا زیردریایی را همین‌جا تعمیر کنیم، بالاخره قرار شد تا روس‌ها به ایران بیایند و با همکاری ما، کار را در بندرعباس انجام دهیم، ضمن این که ۵ محموله قطعات هم بدهند. آن‌ها فکر می‌کردند با جلوگیری از کار، ما کم آورده و جامی‌زنیم اما همت و اصرار ما باعث شد تا شروع به باز کردن تجهیزات زیردریایی کنیم و داشتیم وارد فاز بستن می‌شدیم که وسط کار پس از ارسال ۲ محموله قطعات، روس‌ها کار را رها کردند و رفتند و ما را گذاشتند با یک زیردریایی که کاملاً باز و تخلیه شده بود و کمبود قطعات هم داشتیم. کار سنگین بود و صنایع داخلی و دانشگاه‌ها را پای کار آوردیم و همه اسناد را بررسی کردیم. پیچیده‌ترین دستگاه ساخت بشر، زیردریایی است و حتی از هواپیمای جنگی هم پیچیده‌تر است. این تعمیرات

زمان زیادی برد اما با همت کلیه نیروها، توانستیم مجدداً زیردریایی را عملیاتی کنیم، به گونه‌ای که خود روس‌ها هم باور نمی‌کردند. امروز زیردریایی طارق عملیات انجام می‌دهد و احتمالاً در زمایش‌های امسال هم زیرسطحی‌های ما از جمله زیردریایی طارق حضور خواهند داشت.»

او درخصوص ساخت زیرسطحی نیز خاطر نشان می‌کند: «ما ۲ فروند از غدیر کلاس‌ها را در سال‌های گذشته ساختیم و تحویل دادیم و الان هم در حال همکاری با وزارت دفاع برای ساخت زیردریایی فاتح هستیم که کار بزرگی است. همچنین تعمیرات زیردریایی سنگین نوح نیز در حال انجام است که از تجربیات طارق استفاده می‌کنیم. در مورد زیردریایی نوح هم روس‌ها فکر می‌کردند نمی‌توانیم اما وقتی تیم ۴،۳ نفره روس اینجا آمدند، یکی از آن‌ها گفت که تا الان باور نمی‌کردم اما حالا باور کردم که شما می‌توانید. اصلی‌ترین بحث زیردریایی خود بدنه زیردریایی است و ما الان بدنه را باز کردیم و در حال تعمیر هستیم.»

ساخت باتری زیردریایی و صرفه جویی بالای ارزی

فرمانده در ادامه افزود: «در حوزه باتری زیردریایی هم که بالای ۱۴ هزار آمپر قدرت و حدود ۴۰۰ تن وزن دارد، سال گذشته یک بازدیدکننده پاکستانی داشتیم که شبیه همین زیردریایی ما را دارند و پرسید باتری این را چه کار می‌کنید؟ گفتیم می‌سازیم. تعجب کرد چون آن‌ها هم مشکل باتری داشتند که نشان‌شان دادیم و گفتیم اگر می‌خواهید برای شما هم بسازیم. این که به سمت باتری رفتیم، به این دلیل بود که روس‌ها قیمت باتری را یک سوم قیمت کل زیردریایی می‌گفتند که رقم بسیار زیادی بود اما ما با کمک دوستان وزارت دفاع و صنایع داخلی، باتری ساختیم و تاکنون نیز موفق بوده و از آن استفاده کردیم.»

کارخانجات: زادگاه جماران و سهند

وی در ادامه سخنانش به موضوع ساخت جماران هم اشاره دارد و می‌گوید: «کشورهای زیادی داریم که نیروی دریایی دارند اما وارد ساخت نشدند چون اعتماد به نفس ندارند اما ما با اعتماد به نفس بالا، نقشه‌هایی که داشتیم را بررسی و طراحی و ساخت شناورها را شروع کردیم. ما تجهیزات محور هستیم و اگر نباشد، واقعاً نمی‌توان کار کرد که این‌ها را حفظ و نگهداری کردیم. هر جا هم به مشکل برخوردیم، به سمت دانشگاه‌ها رفتیم تا مشکل را با هم حل کنیم. حاصل این کار، ناوشکن جماران شد که زادگاهش همین کارخانجات است و الان ماموریت‌های خود را انجام می‌دهد و بالگرد حمل می‌کند و سلاح زیرسطحی هم دارد. البته جماران چون اولین کار بود، زمان بیشتری برد ولی الان چند پروژه ساخت داریم که ناوشکن سهند از جمله آن‌هاست و آذرمه الحاق می‌شود. پروژه شیراز را هم داریم که بیش از ۶۰ درصد پیشرفت دارد و ناوچه موشک‌انداز کلاس سینا هم حدود ۸۰ درصد کارش پایان یافته است.



ناوشکن دنا نیز در کلاس جماران ساخته می‌شود که وزارت دفاع انجام می‌دهد.»

او با همان اعتماد به نفسی که گفته بود، یک خبر جالب هم می‌دهد و تاکید دارد: «این که ما یگان بزرگتر از ۱۰۰ متر نداشتیم، به خاطر زیرساخت‌هاست اما برنامه ساخت ناوشکن‌های بزرگتر از جماران را داریم. این کار نیاز به زیرساخت‌هایی دارد که در حال انجام آن هستیم.»

هر ۲ سال یک ناوشکن می‌سازیم اگر...

فرمانده کارخانجات نیروی دریایی حرف جالبی هم می‌زند و می‌گوید: «در حوزه ساخت یک بحث تأمین اعتبار و یک بحث فنی است. ما الان با امکانات و دانشی که داریم می‌توانیم کمتر از ۲ سال ناوشکن بسازیم اما به شرطی که بقیه ارگان‌ها و جاهایی که باید تأمین اعتبار کنند، هم همراهی کنند. ما سهند را در مقایسه با جماران در زمان خیلی کمتری ساختیم.»

جماران حرکت می‌کند!؟

از فرمانده کار کشته کارخانجات در مورد به صرفه بودن این ساخت و سازها در داخل کشور می‌پرسیم و این که اگر تحریم نبودیم، آیا باز هم منطقی بود، آن‌ها را بسازیم که وی این‌طور پاسخ داد: «در کل دنیا وقتی می‌خواهند ناوشکن یا شناور بسازند، اگر بتوانند به راحتی بخرند، می‌خرند. ما هم اگر جایی باشد به ما بدهد و به صرفه باشد، می‌خریم اما اگر ندهند، می‌سازیم که در این ۴۰ ساله این‌طور بوده است. برخی زیرساخت‌ها را علی‌رغم این که شاید به صرفه نباشد اما صلاح در این است که به سمت ساخت برویم یعنی مثلاً اگر باتری نداشته باشیم کار می‌خواهد. الان در زیرسطحی بیشتر تجهیزات بومی است و انتظار داریم این فرصت به ما داده شود که از قطعه ایرانی استفاده کنیم. مثلاً انواع پمپ‌های زیردریایی را ساخته‌ایم، در حالی که فناوری بالایی دارند. مثلاً پمپ آب شور ساختیم که باید در عمق ۳۰۰ متری آب شور را از دریا بکشند و تخلیه کنند، ما اولین گیربکس ایرانی را در جماران استفاده کردیم. گیربکس مهمترین تجهیز ناوشکن برای تحرک است.» برای برخی هم سوال بود که این ناوشکن‌های ایرانی جلو می‌رود؟ امیر سیاری تعریف می‌کرد در یک جمع بین‌المللی، یک فرمانده نیروی دریایی به ایشان گفت جماران شما حرکت می‌کند؟ امیر گفت به ما خیلی برخورد و من به او گفتم شما در خلیج عدن حضور دارید و تا یک ماه دیگر می‌توانید ناوشکن جماران را آنجا ببینید و بعد از برنامه‌ریزی جماران به خلیج عدن رفت. مدتی بعد امیر این فرد را دید و او حالت تسلیم به خود گرفت، چون رصد کرده و جماران را در خلیج عدن دیده بودند.