

استونی یا فنلاند نشوند. یگان شناور ما در حین عبور از این راه به اندازه تنها ۵۰۰ متر از مسیر منحرف شده و دوباره به مسیر بازگشته است. استونی اخطار هم نداده، بلکه فقط پرسیده شما چه کسی هستید و این را ثبت کرده که از مرز ما ۵۰۰ متر عبور داشته، البته ما از این هم در هر مز بیشتر سخت تر می گیریم. ناوگان ما بنابر قوانین عبور بی ضرر شناورها کار نادرستی نکرده اما استونی هم شکایتی نکرده است. ما این مسیر را برگشتیم و از کانال مانش هم گذشتیم و با هماهنگی که صورت گرفت، این بار از تنگه جبل الطارق وارد دریای مدیترانه شدیم و از مسیر کانال سوئز، دریای سرخ، تنگه باب المندب و دریای عمان به بندرعباس رسیدیم.

چرا مکران و سهند برای این ناوگروه انتخاب شدند؟
ناوشکن سهند، تنها ناوشکنی بود که کاملاً ساخت ایران بود، ضمن این که یگان جدید و جوانی هم هست. برآورد ما این بود که نسبت به یگان های دیگر ما برای این ماموریت بهتر بود، البته حتماً باید یک یگان برای پشتیبانی با سهند می رفت که ناوبندر مکران انتخاب شد که در مجموع یک ناوگروه خیلی خوبی را تشکیل دادند. ما قبل از اعزام یگان ها به ماموریت های بلندمدت تست های بسیار سختی از آن ها می گیریم مثلاً مکران الان تنها یک بالگرد همراه خود دارد اما در زمان تست خود ۶ بالگرد با تمام تجهیزات روی آن نشستند و در این تست ها موفق بود.

نفرات این دو شناور چگونه انتخاب شدند. آیا شرایط خاصی داشت؟

طبیعتاً بهترین نفراتی که می توانند یک یگان را به یک ماموریت ببرند، نفرات همان یگان هستند که آموزش های خاص دیده اند اما با توجه به بازی جنگی که ما داشتیم و آموزش های تکمیلی که برای این ها از شخص فرمانده تا نفر موتورخانه داشتیم، آن ها ماه ها آموزش دیدند و سطح دانش آن ها به سطحی رسید که ما می خواستیم و بعد از آن اعزام صورت گرفت. با شرکت کشتی رانی و نفتکش هم تعاملات خوبی داریم. آن ها کاپیتان هایی دارند که بیشتر این دریاهارا بارها رفته اند و از تجربیات آن ها استفاده های زیادی کردیم، البته نفتکش ها و کشتی های تجاری، تناژ خیلی بالایی دارند و مثلاً ما نفتکش های با تناژ یک میلیون تن هم داریم که این ها در برابر موج های سهمگین استقامت بالایی دارند اما سهند ما ۱۳۰۰ تن است و ۱۰۰ عدد سهند به اندازه یک مکران با ۱۲۰ هزار تن وزن دارد. این تفاوت تناژ در برابر موج های سنگین بسیار موثر است. مثلاً ناو هواپیمابر آبراهام لینکلن آمریکایی ۱۰۱۵۰۰ تن وزن دارد.

این سفر قرار بود محرمانه بماند. هم مسیر و هم مقصد آن. چرا در همان ابتدای کار فاش شد؟
این روزها مگر می شود یگانی به اندازه مکران را راه بیندازید

در دریا و هیچ کس هم نفهمد؟ یک کار خوبی که انجام شد، این بود که تقریباً یک عملیات فریب صورت گرفت در رسانه ها و مسیرهای متفاوتی مطرح شد. این سوال بود که این ناوگروه به کجا می رود، حتی برخی گفتند به هند می رود یا پایین تر که رفتیم گفتند آفریقای جنوبی مقصد است، جلوتر که رفتیم گفتند آمریکای جنوبی و ونزوئلا می رود و دریای کارائیب، به جبل الطارق که رسید، فکر کردند می خواهد از مدیترانه به خانه برود اما از آنجا هم که رد شد، تقریباً متوجه شدند که به سن پترزبورگ می رود. در مسیر برگشت هم تا رسیدن به کانال سوئز هنوز همه نمی دانستند این ناوگروه به کجا می رود. این فریب با وجود این که در دنیا ماهواره ها و هواپیماهای جاسوسی زیادی وجود دارد، انجام شد.

چرا مقصد از ونزوئلا به سن پترزبورگ تغییر یافت؟
وقتی که ناوگروه ما به بالای آفریقا و نزدیک جبل الطارق رسید، همان موقع دعوت نامه روس ها آمده بود و در معاونت عملیات بحث شد که به ونزوئلا برویم یا به سن پترزبورگ؟ دو مقصد هم ممکن بود اما چون روس ها دعوت رسمی و محکمی از ما داشتند، صلاح نبود رد کنیم. با توجه به این که همکاری های نظامی و رزمایش های مشترک موفق خوبی هم با آن ها داشتیم. اگر می خواستیم بار دیگر به آنجا برویم به صرفه نبود. درواقع ما با این کار با یک تیر دو نشان زدیم، هم به اقیانوس اطلس رفتیم و دریانوردی طولانی انجام دادیم و هم دعوت روس ها را اجابت و در رژه شرکت کردیم.

یک بحثی مطرح شد که چون آمریکایی ها تهدید کردند ما تغییر مسیر دادیم. چقدر این گمانه زنی درست بود؟

اگر قصد قطعی و واقعی ما این بود که به ونزوئلا برویم و بعد تغییر مسیر می دادیم، این حرف شما درست بود اما واقعا چنین نبود. همین طور که کشتی های آمریکا به خلیج فارس می آیند، ما هم هروقت اراده کنیم می توانیم به آنجا برویم و ترسی نداریم و اگر عبور بی ضرر داشته باشیم، هیچ مشکلی برای رفتن به مناطق نزدیک به آمریکا نداریم.

گفته شده بهترین زمان برای دریانوردی در اقیانوس اطلس جنوبی، ماه های بهمن، اسفند و فروردین است. چرا ما این زمان را برای دریانوردی انتخاب نکردیم؟

آن روز که می خواستیم حرکت کنیم، زمزمه های مراسم روس ها در سن پترزبورگ وجود داشت و اگر می خواستیم در دی ماه حرکت کنیم آن زمان را از دست می دادیم، در حالی که ما الان یک روز قبل از مراسم رژه در روسیه به سن پترزبورگ رسیدیم و این شاهکار زمان بندی ناوگروه ما بود که با تلاش پرسنل و کمک خدا اتفاق افتاد.

حاشیه ای در مورد کیفیت ناوشکن سهند در آن

روزها شکل گرفت در مورد زنگ زدگی بدنه سهند قبل از رسیدن به رژه. این ناشی از کیفیت رنگ بدنه سهند بود یا دلیل دیگری داشت؟

تمام یگان های ایرانی و خارجی در دریادر مواجهه با آب شور دچار این زنگ زدگی می شوند و وقتی یگان ها به کشورها می رسند، قبل از ورود به اسکله شروع به رنگ آمیزی بدنه خود می کنند تا با چهره و ظاهری تمیز و مرتب وارد بندر شوند. همان طور که دیدید سهند هم در روز رژه کاملاً تمیز و رنگ آمیزی شده شرکت کرد.

طول مسیر رفت و برگشت در نهایت چقدر شد؟
مسیر رفت حدود ۱۶ هزار مایل دریایی (هر مایل دریایی ۱۸۵۲ متر است) یا ۲۸ هزار کیلومتر شد. مسیر برگشت هم حدود ۹ هزار مایل دریایی بود که در مجموع حدود ۲۵ هزار مایل دریایی شد و ۴۴ هزار کیلومتر که بیش از اندازه یک دور، دور کره زمین به طول خط استوا است.

در ساحل یا بندر خاصی هم پهلوگیری داشت؟
خیر. از ماموریت هایی بود که از بندرعباس تا سن پترزبورگ و از سن پترزبورگ تا بندرعباس رفت و برگشت و به طور بی نظیری پهلوگیری نداشت.

ممکن است این مسیر باز هم توسط نیروی دریایی در آینده پیموده شود؟

اگر باز هم اتفاق بیفتد چون ما تست کردیم می توانیم برویم. ولی مسیرهای این گونه برای کارهای خاص طراحی می شود. مثل کوهنوردی می ماند که وقتی یک قله را فتح کرد، دیگر سراغ قله دیگری می رود. ما ترجیح می دهیم مسیر دیگری را برویم. چندین مسیر مدنظر ما قرار دارند و اقیانوس آرام هم در نظر ما برای راه های بلند وجود دارد.

در مسیر اقیانوس اطلس اتفاقی افتاد که نیاز باشد یگان شما درگیر شود؟

درگیری در بازی جنگ ما وجود داشت و فکرش را کرده بودیم اما شکر خدا اتفاقی نیفتاد چون دو ناو تا بن دندان مسلح را فرستاده بودیم و اگر هم اتفاقی می افتاد از عهده خودشان برمی آمدند.

آیا یکی از مسیرهای شما می تواند عبور از عرض اقیانوس اطلس و کانال پاناما و دور زدن کره زمین باشد؟

کانال پاناما محدودیت تناژ دارد و هر یگانی نمی تواند از آنجا عبور کند، از جمله ناو بندر مکران نمی تواند از کانال پاناما عبور کند. یگان کوچک تر نیاز دارد و یگان کوچک تر هم باید پهلوگیری کند، البته هر دریانوردی هم باید یک صرفه ای داشته باشد، باید دید این همه هزینه به اهداف و دستاوردهای آن می ارزد یا خیر؟ در مورد سفر به اقیانوس اطلس ارزش داشت و چیزهای زیادی به دست آوردیم.



مسیر رفت حدود ۱۶ هزار مایل دریایی (هر مایل دریایی ۱۸۵۲ متر است) یا ۲۸ هزار کیلومتر شد. مسیر برگشت هم حدود ۹ هزار مایل دریایی بود که در مجموع حدود ۲۵ هزار مایل دریایی شد و ۴۴ هزار کیلومتر که بیش از اندازه یک دور، دور کره زمین به طول خط استوا است