



ما قبل از حرکت کمیته‌های مختلفی را در همین اتاق تشکیل دادیم. در همه امور نظامی بخشی هست به نام امور ستادی که در هشت گام انجام می‌شود. گام اول مثلاً امیر فرماندهی هدف را می‌گوید. مثلاً می‌گوید می‌خواهیم دور کره زمین را بگردیم. افراد و تجهیزات را پیدا کنید. مسیر را بکشید، حرکت را انجام بدهید تا به بخش نهایی کار برسید. یعنی همه این افراد در ستاد و در معاونت‌های مختلف می‌نشینند، فکر می‌کنند، راهکارهای مختلفی پیدا می‌شود، این راهکارها کم می‌شود، شاید با هم ادغام شود تا به یک راهکار برسیم. برای آماد و پشتیبانی، برای بهداشت، امور فنی، امور عملیاتی، تک تک اینها جمع می‌شود و در نهایت به یک دستورالعمل تبدیل می‌شود. امیر فرماندهی آن دستورالعمل را امضا می‌کند و باید موبه موبه اجرا برسد.

برای این مأموریت خاص، فراتر از اینها بود چون کار خیلی بزرگی برای ما بود و تقریباً همه نهادها و سازمان‌های پای کار آمدند. این دستورالعمل به ارتش رفته و از آنجا به ستاد کل و به دفتر رهبر معظم انقلاب رفته و تأییدیه گرفته است که ما از این مسیر، با این ناوها و این افراد می‌خواهیم این کار را انجام دهیم. توضیح‌هایی که از آنجا آمده و تصمیم‌های نهایی نمایش داده شده و در نهایت کد ۳۶۰ شده است.

### ← در این مسیر در چند کشور پهلوگیری داشت؟ آیا در حوزه عملیات استفاده‌ای از این مناطقی که پهلوگیری کرد انجام داد؟

استفاده کردن از چنین اطلاعاتی چند حالت دارد. مثال ساده‌ای بزنم؛ کشور انگلستان قسمتی دارد به نام هیدروگرافی لندن. کارش این است که به طور مستمر اطلاعات دریایی دنیا را جمع می‌کند. این اطلاعات در نقشه‌ها و کتاب‌ها به صدها پوند به فروش می‌رسد. یعنی یک کشتی که یک جای دنیا غرق می‌شود اطلاعات آن را می‌گیرد در نقشه‌ای که تهیه کرده و این نقشه را به کشورها می‌فروشد. اسم این نقشه را هم «ادمیرال تی» گذاشته‌اند. همه دنیا از او نقشه را می‌خرند. جالب این است که کشورهایی مانند پاکستان و هندوستان و... شعبه فرعی آن قسمت هیدروگرافی هستند و اطلاعات خود را با یکدیگر برخط تبادل می‌کنند. این اطلاعات دریایی اینقدر مهم است.

نرم‌افزاری به نام «وسل فایندر» وجود دارد که نشان می‌دهد در یک لحظه چقدر کشتی در دنیا در حال تردد است و شما تعجب می‌کنید از اینکه در یک لحظه در دنیا چه تعداد زیادی کشتی در حال تردد است. برای این کشتی‌ها در هر قسمتی از دنیا در حال حرکت باشد، اطلاعاتشان را جمع می‌کنند. ما تا امروز چنین مسیری را نرفته بودیم و از اطلاعات کشورهای دیگر استفاده می‌کردیم. یعنی برای اینکه این مسیر را برویم کتاب‌هایی را که آنها داشتند، پیدا کردیم و خواندیم. اما اکنون اینطور نیست. ما این مسیری را که رفتیم برای خودمان یک دایره‌المعارف داریم و می‌دانیم برای عبور از مازلان باید چکار کرد؟ عبور از اقیانوس چطور

باید رد شویم. افرادی که در این سفر ناوگروه را همراهی کردند، یک دور کره زمین را رفته‌اند و همه آن اتفاقاتی که در این مسیر افتاده را ثبت و فیلمبرداری کردند. از ابزارهای ثبت و ضبط مختلفی هم استفاده شده است. وقتی این ناوگروه بازگردد، ما هزاران صفحه اطلاعات از دور کره زمین داریم که قطعاً به کار ما می‌آید. بحث دیگر هم دیپلماسی نیروی دریایی است. نقشی که در دنیا به عهده نیروی دریایی گذاشته شده و ثابت است و جزو دروس دانشگاهی به ما تدریس می‌شود. این نقش برای نیروی دریایی نسبت به دیگر نیروها اهمیت بیشتری دارد چون نیروی زمینی و هوایی در حوزه مرزی خودمان فعالیت می‌کنند اما نیروی دریایی است که می‌تواند دور کره زمین برود و وارد بنادر مختلف شود. از نظر حقوقی، ناو مانند خاک تلقی می‌شود. هر کشتی تجاری دیگر را می‌شود ایست داد و نیروهای کشورهای دیگر وارد عرشه‌اش شوند و بازدید کنند. اما با ناو نمی‌توان چنین رفتاری داشت. وقتی با ناوی که پرچم ایران دارد، به ریودوژانیرو

### ← مسیر حرکت از آن طرف بود؟ بله.

← **یک سؤالی را کوتاه می‌پرسم. همه عملیات پیش‌بینی شده بود و درکل با مشکلی هم برخورد نکردید به غیر موارد ریزو و کوچک؟** طبیعی است. یک سفر ساده از تهران به شمال، ممکن است شما را گرفتار مشکلاتی از پیش تعیین نشده کند. مثلاً ممکن است لاستیک خودرو پنجر شود ولی شما پیش‌بینی زاپاس را کرده‌اید. مثلاً در اقیانوس آرام، یکی از پرسنل مشکل آپاندیس پیدا کرد. در اتاق عمل جراحی شد و بهبود یافت و الان در حال فعالیت است.

یا در بمبئی یکی از پرسنل حمله قلبی داشت. من همیشه می‌گویم این بنده خدا اگر خانه‌اش بود چه بسا مشکل بزرگتری برایش اتفاق می‌افتاد. ولی ناو به قدری تجهیز بود که سریع به سی‌سی یورفت و احیا شد. در بمبئی سوار هواپیما شد و الان در ایران کنار خانواده‌اش است. بنابراین می‌خواهم بگویم اتفاق



مگر می‌شود نیفتد؟ اتفاقات این چنینی افتاد ولی چون پیش‌بینی شده بود مشکلی پیش نیامد.

### ← یکی از دریانوردان ما مشکل چشم پیدا کرد؟

بله، ولی ما آنجا دندانپزشک، انواع جراح و پزشکان داشتیم. روی ناو بیمارستان درست کرده بودیم. امکاناتی که در مکران است، خیلی از بیمارستان‌های مجهز کشور ندارند.

### ← آیا در این دریانوردی که داشتید در طول مسیری که طی کردید خدماتی هم به شناورهای دیگر دادید؟

در طول مسیر اتفاق افتاد که خیلی از کشتی‌ها را اسکورت کردیم بویژه کشتی‌های خودمان را. این اقدام براساس همان دریانوردی ایمن است که گفتم. از نظر کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفت، در تمام دنیا ما کشتی و نفتکش داریم. در

می‌رویم و پهلو می‌گیریم، انگار قطعه‌ای از خاک ایران به آنجا رفته است. اهتزاز پرچم روی ناو نشانه قدرت ما است و نشان می‌دهد که ما چه قدرتی داریم که با قطعه‌ای از خاک کشورمان تا اینجا آمده‌ایم و پهلو گرفته‌ایم.

بحث سوم این است که ما پس از حدود ۴۰ سال تحریم توانستیم این ناو را بسازیم و به اقیانوس آرام رسیدیم. آن را رد کردیم و به تنگه مازلان در اقیانوس اطلس رفتیم. حتماً در خبرها شنیدید که دنا و مکران به طور ویژه تحریم هستند. پس از تحریم این دو ناو ما وارد ریودوژانیرو شدیم، هفت روز آنجا بودیم، نیروهای ما پیاده شدند و در سمینارهای مختلف شرکت کردند، مسابقات ورزشی دادند، سوار شدند و اقیانوس اطلس را طی کردند و وارد کیپ تاون شدند. پنج روز هم آنجا ماندند و باز همه این موارد تکرار شد. ما تحریمی ندیدیم و این خیلی مسائل را روشن می‌کند.