



خیلی خوب توانستند این کار را انجام دهند. ما قبل از حرکت این ناوگروه، از بین هزاران ملوانی که در نیروی دریایی هستند، ۱۵۲ نفر را برای این مأموریت انتخاب کردیم و این افراد را دوباره آموزش دادیم. همه‌شان را بردیم پایش سلامت و سلامتی‌شان را بازمی‌کردیم که مشکل پزشکی نداشته باشند. بعضی از این افراد را تغییر دادیم که در طول این مسیر مشکل ایجاد نشود.

قوی‌ترین امکانات پزشکی را در ناوبندر مکران ایجاد کردیم، سیستم پزشکی‌ای را در این ناوبندر گذاشتیم که در کشور کمیاب است. مثلاً سیستم انجماد خون دارد و برای تمام گروه‌های خونی کسپه‌های خون منجمد را حمل می‌کند که اگر مورد نیاز شد، با سیستم خاصی دیفراست و به افراد تزریق شود. این تازه بخشی از قسمت بهداشت و درمان سفر بود. این افراد خوراک می‌خواستند، آب و میوه نیاز دارند. انواع میوه‌های تازه و خشک به آنها دادیم؛ لبنیات و شیرهای مدت‌داری به آنان دادیم که بتوانند در دریا ماست بزنند. بخش به بخش این موارد در ستاد فکر شده که این ناوگروه در دریا چه چیزهایی نیاز دارد.

این موارد، هیچ چیز خاصی نیست. فرض کنید دو شناور دارید ولی اینکه از چه راهی بروند و حساب و کتاب راهیابی از جمله موارد مهم است. ما باید حساب می‌کردیم که مشکل‌ترین مناطق طول مسیر کجاست. بعد خودمان این مناطق را روی نقشه علامت‌گذاری کردیم. مناطق پرخطر را انتخاب کردیم. بعد گفتیم این مناطق پرخطر یا به قول انگلیسی‌ها «check point» که می‌خواهیم از آن رد شویم، مثلاً پایین قاره آمریکا یا پایین قاره آفریقا است و چه زمانی از سال بهترین وضعیت جوی را دارد.

تجربه‌های ارزشمند دریانوردی ایران

برای اینکه در دماغه آگولاس در پایین آفریقای جنوبی یا دماغه امید نیک در جریان اقیانوسی به هم برخورد می‌کنند و در اثر این برخورد موج‌هایی با ارتفاع ۳۰ تا ۳۵ متر تولید می‌کند. خیلی از شناورها در اینجا خرد می‌شوند، بنابراین باید بموقع حرکت کنند. در چنین مواردی برنامه‌ریزی خیلی سخت‌تر است. در علم ناوبری به دماغه هورن می‌گویند اورست ناوبرها، یعنی یک کوهنوردی می‌خواهد بگوید مهارت زیادی دارد، اورست را با ۸ هزار ۸۸۲ متر بالا می‌رود. ما ناوبرها بخواهیم بگوییم کارمان خیلی درست است، باید از پایین قاره آمریکا حرکت کنیم، چون بزرگترین جریان اقیانوس‌های زمین در اینجا به هم می‌رسند. در اینجا برخورد جریان‌های اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس را شاهد هستیم و پایین‌تر هم که قطب جنوب است. ما تا نزدیک قطب جنوب رفتیم.

به همین دلیل نقاط حساس یا همان چک پوینت‌ها را انتخاب کردیم، برنامه‌ریزی معکوس انجام دادیم که چه زمانی از بندرعباس آن دو ناوگروه که با همه امکانات تجهیز شده‌اند، حرکت کنند. در

قوی‌ترین امکانات پزشکی را در ناوبندر مکران ایجاد کردیم، سیستم پزشکی‌ای را در این ناوبندر گذاشتیم که در کشور کمیاب است. مثلاً سیستم انجماد خون دارد و برای تمام گروه‌های خونی کسپه‌های خون منجمد را حمل می‌کند که اگر مورد نیاز شد، با سیستم خاصی دیفراست و به افراد تزریق شود



نهم مهرماه ناگروه بدرقه و از کشور جدا شد و برابر برنامه‌ریزی‌هایی که کرده بودیم، می‌دانستیم کجا باید پهلو می‌گرفتند. روابط خوبی با وزارت امور خارجه برقرار کردیم تا برای انتخاب کشورهایی که ناوگروه باید در آنها پهلو می‌گرفت، از آنان پیشنهاد بگیریم.

در مهرماه نیم کره شمالی به سمت زمستان می‌رود و نیم کره جنوبی به سمت تابستان. ما مسیر حرکت را به گونه‌ای برنامه‌ریزی کردیم که در مواقعی که نیم کره شمالی در حال سرد شدن است و طوفان‌ها شروع می‌شود، ما از خط استوا رد شده باشیم و در نیم کره جنوبی و در منطقه‌ای امن رسیده باشیم. این برنامه‌ریزی‌ها کاملاً علمی انجام شد چون همان‌طور که تیم فرماندهی را در بگان‌های شناور داشتیم، تیم هدایت را هم در معاونت عملیات داشتیم و اعضای این تیم در مقطع دکترای رشته‌های اقیانوس‌شناسی و هواشناسی تحصیل کرده بودند و تجربه دریانوردی‌های بلندمدت داشتند. کتاب‌های طول مسیر را خوانده بودند و وضعیت جوی فعلی یک منطقه را با بررسی وضعیت جوی ۵۰ سال گذشته بررسی می‌کردند و اطلاعاتشان را در اختیار ناوگروه می‌گذاشتند که حرکت از چه مسیری ایمن‌تر است. نکته مهم این بود که این مسیر باید همخوانی می‌داشت با بنادری که وزارت امور خارجه اعلام کرده بود و می‌توانستیم از آنها بازدید کنیم. کار سختی بود اما کاملاً منطبق انجام شد و پس از آنکه از آن مناطق رد می‌شدیم، با وضعی که پیش‌بینی کرده بودیم، مقایسه می‌کردیم، می‌دیدیم که پیش‌بینی‌ها کاملاً درست بوده است.

برای این کار سوپر کامپیوترهایی خریدیم که وضعیت

مختلف جوی در فصول مختلف را برای مسیرهای مدنظر ما، ارائه می‌داد. شب مسأله را مطرح می‌کردیم و تا صبح مثلاً ۱۰۰ مایل از مسیر را برای ما حل می‌کرد. فرض کنید در این مسیر در طول ۴۰ سال گذشته، فقط ۲۰ درصد احتمال داشته که باد با سرعت بیشتر از ۲۰ گره داشته باشیم، پس جای خوبی است. به این ترتیب مکان‌های هندسی را به یکدیگر وصل و مسیر را پیدا کردیم. ما از بندرعباس به بمبئی رسیدیم.

نقش پررنگ معاونت عملیات در دریانوردی

تمام این برنامه‌ریزی‌ها به معاونت عملیات برمی‌گردد؟ یعنی اینکه فرمودید که باید چه قطعاتی می‌بردند، کجا باید پهلو می‌گرفتند و حتی اینکه چه افرادی بروند تمام این برنامه‌ریزی‌ها توسط معاونت عملیات انجام می‌شود؟

ابتدای عرایض گفتیم که این مأموریت را شما باید به صورت آن کار جمعی نگاه کنید. ستاد از معاونت‌های مختلف تشکیل می‌شود و اصلاً شرح وظایف ستاد انتخاب بهترین راهکار و پیشنهاد آن به امیرفرماندهی نیرو است که از بین آن راهکارهای مختلف بهترین راهکار را انتخاب می‌کنیم.

طبیعتاً راهکارهای عملیاتی را معاونت ارائه داده، راهکارهای فنی، قطعات یدکی و... معاونت فنی داده و در مورد آماد و پشتیبانی مثل آب، سوخت، غذا و... آماد و پشتیبانی بوده و موارد دیگر. اما همه اینها با دیگر پیشنهادها آمده و در جلسات، معاونت‌های مختلف پیشنهادهاشان را دادند و یکپارچه شده سپس در اختیار امیرفرماندهی قرار گرفته و ایشان مثلاً گفته پیشنهاد شماره ۲ را انجام دهید. روش ما این‌گونه است.

در هر کدام از بخش‌های عملیات کدام نقاط وظایف مشخص برعهده دارند؟

معاونت عملیات کارش پیدا کردن جواست. اجرای عملیات در دریا قبل از هر چیز نیاز به پیدا کردن جو دارد حالا اگر عملیات جنگی باشد بررسی کردن دشمن هم نیاز است قسمت دشمنش را مثلاً معاونت اطلاعات باید بدهد ولی معاونت اطلاعات مثلاً به شما می‌گوید که چهار ناو جلوی شما قرار دارد. پیدا کردن تاکتیک جنگیدن با آنها به عهده معاونت عملیات است؛ یعنی بقیه قسمت‌ها پشتیبانی، نفر و آموزش را می‌دهند، همه اینها جمع می‌شود و در اختیار کسی قرار می‌گیرد که باید اینها را یکپارچه و استفاده کند. این‌گونه عملیات انجام می‌شود.

یعنی اگر درست متوجه شده باشیم اصلی‌ترین کار را معاونت عملیات انجام می‌دهد؟

طبیعتاً یک شعاری در نیروی دریایی است می‌گوید همه باید بدون تا معاونت عملیات راه بروند.

اینطور به نظر می‌رسد که اگر باقی معاونت‌ها پیش‌تر از شروع عملیات درگیر بودند یا چند درگیری حین عملیات