



عکس ها : ایرنا

ناگفته های سفر ۳۶۰ درجه به دور کره زمین از زبان فرمانده ناو گروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش دور دنیا در ۲۱۳ روز

گزارش

یوسف حیدری
گزارش نویسنده



**مهمترین
کاری که ناو
مکران کرد
این بود که
این کشتی
بدون
پشتیبانی
از ساحل
از ناودنا
پشتیبانی
کرد. با
تغییراتی
که در بدنه
وانبار
سوخت
انجام داده
بودیم
توانست
بدون
پشتیبانی
از ساحل
بیش از ۲۰۰
روز از ناودنا
پشتیبانی
کند**

دریایی با درباردار فرهاد فتاحی فرمانده ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش همراه شدیم تا از ناگفته‌های سفر به دور دنیا بگویم. او آغاز این سفر را تأکید رهبر انقلاب به نیروی دریایی برای دریانوردی اقیانوسی می‌داند و می‌گوید: ۸ ماه دریانوردی و طی بیش از ۶۵ هزار کیلومتر مسیر دریایی و دور زدن ۳۶۰ درجه‌ای زمین هدفی بود که شاید بسیاری از کشورها باور نمی‌کردند ما به آن دست پیدا کنیم. امیر درباردار فتاحی از روزی گفت که مسئولیت فرماندهی ناوگروه ۸۶ به او سپرده شد: «زمانی که امیر ایرانی به فرماندهی نیروی دریایی منصوب شدند بعد از یک ماه مرا از تهران فراخواندند. در این دیدار ایده سفر به دور دنیا را مطرح کردند و گفتند با توجه به ظرفیت‌هایی که در نیروی دریایی وجود دارد می‌خواهیم کار بزرگی انجام بدهیم. مأموریت دادند بررسی کنیم آیا توان انجام چنین کاری وجود دارد یا خیر؟ بعد از دو ماه تحقیق به این نتیجه رسیدیم این کار شدنی است. موضوع را به اطلاع امیر ایرانی رساندم و ایشان هم در ستاد نیروی دریایی مطرح کردند. قرار شد همه پای کار بیایند و یک همدلی اتفاق افتاد.» یکی از مهم‌ترین دستاوردهای مأموریت ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی

ارتش به دور دنیا موفقیت ناو دنا است. ناو کاملاً ایرانی که توسط متخصصان و مهندسان ایرانی ساخته شد. تا قبل از این سفر هیچ‌گاه فرصتی پیش نیامد تا این ناو امتحان خودش را پس بدهد. امیر فتاحی از شرایطی که باعث شد تا ناو دنا برای این سفر انتخاب شود اینگونه روایت می‌کند: «از ابتدا قرار نبود ناو دنا برای مأموریت سفر به دور دنیا فرود. ناو سهند انتخاب شده بود. ناو دنا در مراحل ساخت و تحویل بود و هنوز به این اطمینان نرسیده بودیم بتواند به دریای طوفانی برود. پروسه مطالعاتی این سفر تقریباً یک سال طول کشید. سفر به دور دنیا ۹ مهرماه ۱۴۰۱ با دو یگان ۳۵۰ نفره آغاز شد اما فاز مطالعاتی و آماده‌سازی بزرگ سرپلند بیرون بیاید و برای این سفر انتخاب شود. ناو دنا برای فرستاده شد و ۸۰ روز در خلیج عدن بود. از لحاظ سیستم فنی به یک اطمینانی رسیدیم. بعدها ناو دنا در رزمایش آیزون بین کشورهای حاشیه اقیانوس هند حضور پیدا کرد. من فرماندهی ناو را برعهده داشتم. حضور من مدیریت شده بود و فرمانده نیروی دریایی می‌خواست



با دنا آشنا شوم و نفرات را زیر نظر بگیرم. در این رزمایش مقام اول را کسب کردیم. بعد از آن با دنا در رزمایش چین و روسیه شرکت کردیم. این بار هم من فرمانده ناوگروه بودم تا با نیروها بیشتر آشنا شوم. دنا در رزمایش ژوالفقار ۱۴۰۰ هم شرکت کرد و در نهایت نمره قبولی گرفت و برای سفر به دور دنیا انتخاب شد. بزرگترین دستاورد نمره قبولی ناو دنا در همه مراحل بود. بعضی اوقات می‌گویند باید کالای ایرانی را ثابت کنیم. مثلاً می‌گویند اگر خودرو ایرانی ۲۰ تا درجه چرخ‌های بلند شود دیوار برخورد کند سرنشینان آن می‌توانند تعادل خود را نگه می‌دارد. اما معمولاً این اتفاق نمی‌افتد که با سرعت ۵۰ کیلومتر بر ساعت در تصادفات به این نتیجه برسیم. این را امتحان نمی‌کنیم. مگر اینکه در تصادفات به این نتیجه برسیم. در نتیجه برای اینکه تعادل ناو دنا را در سفرهای طولانی دریایی بسنجیم بهترین جا اقیانوس بود.»

دریا فوت کند روحیه همه به هم می‌ریزد. مدیریت روحیه آنها واقعاً کار سختی است. از طرف دیگر ناو دنا کاملاً ایرانی است و دگران بودیم تا ناو ۱۳۰۰ تنی در ضربات موج‌های اقیانوس دوام نیاورد و موتور آن در این تکان‌ها هوا بگیرد. اگر موتور را از دست می‌دادیم غرق می‌شدیم. در خلیج عدن و دریای سرخ هیچ‌گاه نمی‌توانستیم فورس دریایی ۷ و ۸ را با آن قدرت موجهی که در اقیانوس آرام دیدیم ببینیم. با این همه دنا از این سفر به دور دنیا سرپلند خارج شد. این مأموریت میدان خوبی بود تا ناوشکن دنا آزمایش شود. الان صد درصد به این یگان اطمینان داریم که نه به این سادگی غرق می‌شود و نه به این سادگی می‌شکند یا بدنه آن پاره می‌شود. به نظر من خیلی خوب جواب داد. هیچوقت موتورهایش در موج‌های وحشتناک اقیانوس آرام خاموش نشد. ۲۰ سال با ناوهای مختلف به دریا رفته‌ام اما موج‌هایی که در اقیانوس آرام دیدم و ضرباتی که این موج‌ها به کشتی می‌زد را هیچ‌وقت در خلیج فارس، خلیج عدن و دریای مدیترانه ندیده بودم. آنجا امواج سهمگین هستند چون اقیانوس کاملاً باز است. همچنین در خلیج عدن و دریای سرخ و مدیترانه تا چند مایلی ساحل وجود دارد اما در اقیانوس آرام تا چهار هزار مایلی هیچ ساحلی نیست. قدرت باد و موج‌هایی که تولید می‌شود چند برابر دریاهای دیگر است. جدولی به نام بوفورت وجود دارد که براساس تجربه دریانوردان عکس‌هایی از موج‌ها و سرعت باد در آن ثبت شده است. در این جدول اگر سرعت باد بین ۱۰ تا ۱۲ نات باشد یعنی قدرت دریا ۳ و ۳ است. همین‌طور قدرت دریا را تا عدد ۱۲ اندازه‌گیری کرده‌اند تا براساس آن قدرت دریا را به کشتی‌های دیگر و یا به بنادر اطلاع بدهند. وقتی می‌گویم قدرت دریا ۷ است یعنی اندازه موج و اندازه باد مشخص است. گاهی اوقات در اتاق کنترل تصور می‌کردیم سرعت باد ۲۰ نات است اما سرعت باد ۱۳

نات و قدرت دریا ۴ بود. تا قبل از آنکه دریای قدرت ۴ دریا شنیده بودیم ولی آنجا این قدرت را می‌دیدیم. رعدوبرق صدای وحشتناکی داشت. یکبار در عرشه ناو مکران بودم که چیزی با صدای وحشتناک به بدنه کشتی کوبید. وقتی دقت کردیم متوجه شدیم رعد به دریا می‌خورد و ضربی‌ای به بدنه کشتی می‌زند. ۱۱۴ روز بدون پهلوگیری در اقیانوس آرام رفتیم. یکی دیگر از چالش‌ها مربوط به سیستم خنک‌کن موتور بود که با آب شور کار می‌کند. در اقیانوس اطلس گاهی اوقات میگوها و ماهی‌ها ورودی پمپ را می‌بستند. مجبور می‌شدیم صافی‌ها را تمیز کنیم. حرارت هوا و آب از چالش‌های دیگر بود.»

ماندگارترین تصویر
سفر به دور دنیا برای ۳۵۰ سرنشین ناو دنا و ناو بندر مکران با تصاویر ماندگاری همراه شد. تصویری که در ذهن دریانوردان برای همیشه حک می‌شود. رویه‌رو شدن با امواج خروشان، عبور از تنگه تاریخی مازلان و تماشای دماغه امید نیک از لحظه‌های فراموش‌نشده این سفر می‌گویند: «تهدیدهایی برای خودمان تعریف کرده بودیم. تهدید فنی، تهدید نیروهای انسانی و تهدید پیرامونی ولی اصلی‌ترین تهدید وضعیت و شرایط جوی بود. برای اینها پیش‌بینی‌هایی داشتیم. مثلاً تصمیم گرفتیم تابستان در نیمکره جنوبی باشیم. بهترین ماندگارترین تصویری که در این سفر داشتیم عبور از تنگه تاریخی مازلان بود. درمورد

سال با ناوهای مختلف دریا رفتیم اما موج‌هایی که در اقیانوس آرام دیدم و ضرباتی که این موج‌ها به کشتی می‌زد را هیچ‌وقت در خلیج فارس، خلیج عدن و دریای مدیترانه ندیده بودم. آنجا امواج سهمگین هستند چون اقیانوس کاملاً باز است. همچنین در خلیج عدن و دریای سرخ و مدیترانه تا چند مایلی ساحل وجود دارد اما در اقیانوس آرام تا چهار هزار مایلی هیچ ساحلی نیست. ۱۱۴ روز بدون پهلوگیری در اقیانوس آرام رفتیم.

بشر
۲۰ سال با ناوهای مختلف دریا رفتیم اما موج‌هایی که در اقیانوس آرام دیدم و ضرباتی که این موج‌ها به کشتی می‌زد را هیچ‌وقت در خلیج فارس، خلیج عدن و دریای مدیترانه ندیده بودم. آنجا امواج سهمگین هستند چون اقیانوس کاملاً باز است. همچنین در خلیج عدن و دریای سرخ و مدیترانه تا چند مایلی ساحل وجود دارد اما در اقیانوس آرام تا چهار هزار مایلی هیچ ساحلی نیست. ۱۱۴ روز بدون پهلوگیری در اقیانوس آرام رفتیم.



نات و قدرت دریا ۴ بود. تا قبل از آنکه دریای قدرت ۴ دریا شنیده بودیم ولی آنجا این قدرت را می‌دیدیم. رعدوبرق صدای وحشتناکی داشت. یکبار در عرشه ناو مکران بودم که چیزی با صدای وحشتناک به بدنه کشتی کوبید. وقتی دقت کردیم متوجه شدیم رعد به دریا می‌خورد و ضربی‌ای به بدنه کشتی می‌زند. ۱۱۴ روز بدون پهلوگیری در اقیانوس آرام رفتیم. یکی دیگر از چالش‌ها مربوط به سیستم خنک‌کن موتور بود که با آب شور کار می‌کند. در اقیانوس اطلس گاهی اوقات میگوها و ماهی‌ها ورودی پمپ را می‌بستند. مجبور می‌شدیم صافی‌ها را تمیز کنیم. حرارت هوا و آب از چالش‌های دیگر بود.»

ماندگارترین تصویر
سفر به دور دنیا برای ۳۵۰ سرنشین ناو دنا و ناو بندر مکران با تصاویر ماندگاری همراه شد. تصویری که در ذهن دریانوردان برای همیشه حک می‌شود. رویه‌رو شدن با امواج خروشان، عبور از تنگه تاریخی مازلان و تماشای دماغه امید نیک از لحظه‌های فراموش‌نشده این سفر می‌گویند: «تهدیدهایی برای خودمان تعریف کرده بودیم. تهدید فنی، تهدید نیروهای انسانی و تهدید پیرامونی ولی اصلی‌ترین تهدید وضعیت و شرایط جوی بود. برای اینها پیش‌بینی‌هایی داشتیم. مثلاً تصمیم گرفتیم تابستان در نیمکره جنوبی باشیم. بهترین ماندگارترین تصویری که در این سفر داشتیم عبور از تنگه تاریخی مازلان بود. درمورد

سال با ناوهای مختلف دریا رفتیم اما موج‌هایی که در اقیانوس آرام دیدم و ضرباتی که این موج‌ها به کشتی می‌زد را هیچ‌وقت در خلیج فارس، خلیج عدن و دریای مدیترانه ندیده بودم. آنجا امواج سهمگین هستند چون اقیانوس کاملاً باز است. همچنین در خلیج عدن و دریای سرخ و مدیترانه تا چند مایلی ساحل وجود دارد اما در اقیانوس آرام تا چهار هزار مایلی هیچ ساحلی نیست. ۱۱۴ روز بدون پهلوگیری در اقیانوس آرام رفتیم.

بشر
۲۰ سال با ناوهای مختلف دریا رفتیم اما موج‌هایی که در اقیانوس آرام دیدم و ضرباتی که این موج‌ها به کشتی می‌زد را هیچ‌وقت در خلیج فارس، خلیج عدن و دریای مدیترانه ندیده بودم. آنجا امواج سهمگین هستند چون اقیانوس کاملاً باز است. همچنین در خلیج عدن و دریای سرخ و مدیترانه تا چند مایلی ساحل وجود دارد اما در اقیانوس آرام تا چهار هزار مایلی هیچ ساحلی نیست. ۱۱۴ روز بدون پهلوگیری در اقیانوس آرام رفتیم.



سال با ناوهای مختلف دریا رفتیم اما موج‌هایی که در اقیانوس آرام دیدم و ضرباتی که این موج‌ها به کشتی می‌زد را هیچ‌وقت در خلیج فارس، خلیج عدن و دریای مدیترانه ندیده بودم. آنجا امواج سهمگین هستند چون اقیانوس کاملاً باز است. همچنین در خلیج عدن و دریای سرخ و مدیترانه تا چند مایلی ساحل وجود دارد اما در اقیانوس آرام تا چهار هزار مایلی هیچ ساحلی نیست. ۱۱۴ روز بدون پهلوگیری در اقیانوس آرام رفتیم.

بشر
۲۰ سال با ناوهای مختلف دریا رفتیم اما موج‌هایی که در اقیانوس آرام دیدم و ضرباتی که این موج‌ها به کشتی می‌زد را هیچ‌وقت در خلیج فارس، خلیج عدن و دریای مدیترانه ندیده بودم. آنجا امواج سهمگین هستند چون اقیانوس کاملاً باز است. همچنین در خلیج عدن و دریای سرخ و مدیترانه تا چند مایلی ساحل وجود دارد اما در اقیانوس آرام تا چهار هزار مایلی هیچ ساحلی نیست. ۱۱۴ روز بدون پهلوگیری در اقیانوس آرام رفتیم.

بشر
۲۰ سال با ناوهای مختلف دریا رفتیم اما موج‌هایی که در اقیانوس آرام دیدم و ضرباتی که این موج‌ها به کشتی می‌زد را هیچ‌وقت در خلیج فارس، خلیج عدن و دریای مدیترانه ندیده بودم. آنجا امواج سهمگین هستند چون اقیانوس کاملاً باز است. همچنین در خلیج عدن و دریای سرخ و مدیترانه تا چند مایلی ساحل وجود دارد اما در اقیانوس آرام تا چهار هزار مایلی هیچ ساحلی نیست. ۱۱۴ روز بدون پهلوگیری در اقیانوس آرام رفتیم.

