



مجموعه پایگاه اطلاع رسانی ارتش

مرور کارنامه نیروی دریایی ارتش در گفت و گو با امیر دریادار دوم سیدحسین شریفی نسب فرمانده پایگاه منطقه سوم نیروی دریایی ارتش

اقتدار دریادلان در پهنه اقیانوس‌ها

مرجان فندی

خبرنگار

نیروی دریایی ارتش در کنار سایر نیروها ایستاده بر عرشه افتخار، با صلابت و اقتدار همان روزهای اول جنگ دست ارتش عراق را از آب‌های خلیج فارس کوتاه کرد. امام خمینی (ره) در تجلیل از قهرمانی‌های این نیرو، هفتم آذر را که مصداق با عملیات پرافتخار «مروارید» است و طی آن نیروی دریایی عراق از صفحه روزگار محو شد به عنوان روز نیروی دریایی اعلام و نامگذاری کرد. به مناسبت چهلمین سال این روز تاریخی «ایران» گفت‌وگویی با امیر سیدحسین شریفی نسب فرمانده منطقه سوم نبوت نیروی دریایی ارتش انجام داده است که فرازهایی از آن پیش رویتان قرار دارد.

■ نیروی دریایی ایران در روزهای نخست جنگ تحمیلی در حراست از امنیت آب‌های داخلی چه نقشی داشت؟
نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با گسترش ناآرامی‌ها در مناطق مرزی و از نخستین روز آغاز جنگ با آمادگی کامل برای رویارویی با یگان‌های دریایی دشمن آماده شد و در اولین گام با تشکیل قرارگاه

خرمشهر مستقر بود به شلمجه اعزام و با اجرای کمین و شکار تانک‌ها تلاش گسترده‌ای جهت مقابله با دشمن و کند کردن پیشرفت آنها آغاز کردند. همزمان با این تجاوز گردان یکم تکاوران دریایی بوشهر به خرمشهر اعزام و در بامداد یکم مهرماه ۱۳۵۹ در خرمشهر مستقر شدند. با توجه به تشدید درگیری گردان یکم تکاوران دریایی و فرسایش نفرت در نبرد مداوم یک گردان از تکاوران دریایی از کارکنان مرکز آموزش منجیل سازماندهی وارد آبادان شده و به کمک مدافعان خرمشهر شتافتند. از این تاریخ شدت درگیری با دشمن به حدی می‌رسد که یکی از افسران عراقی پس از اسارت می‌گوید: «ما مدافعان خرمشهر را یک تیپ تکاور دریایی تقویت‌شده با پشتیبانی یگان‌های رزمی تصور می‌کردیم.» مدافعان خرمشهر که

شامل تکاوران دریایی و نیروهای پادگان دژ خرمشهر، دانشجویان دانشگاه افسری ارتش و نیروهای سپاه و بسیج مردمی و سایر مدافعان با تجهیزات سبکی که در اختیار داشتند در برابر حملات دشمن که از حجم سنگین توپخانه و سایر جنگ‌افزارها نیز برخوردار بود توانستند ۳۴ روز مقاومت به‌یادماندنی و تاریخ‌ساز را رقم بزنند. رشادت‌های نیروی دریایی در عملیات کوی ذوالفقاری (ممانعت از تکمیل محاصره آبادان)، عملیات پشتیبانی آبادان در دوران محاصره و عملیات ثامن الانمه (ع) برگ زرین دیگری از افتخارات فرزندان دریا دل این مرز و بوم است.

■ عملیات مروارید چه تأثیری در روند جنگ داشت؟

پس از گذشت سه هفته از عملیات موفقیت‌آمیز موسوم به شهید صفری (آبان

ماه ۵۹) به‌منظور تخریب سکوها نفتی دشمن به نام‌های «البکر و الامیه» عملیات مروارید به اجرا درآمد. پایانه‌های نفتی «البکر و الامیه» از بزرگ‌ترین مراکز صدور نفت رژیم بعثی عراق بود که در شمال خلیج فارس، در دهانه خور عبدالله، نزدیک جزیره «بویبان» کوبیت قرار گرفته بود و از شاه‌رگ‌های حیاتی، اقتصاد رژیم بعث عراق از طریق دریا به حساب می‌آمد. نیروی رزمی ۴۲۱، در روز ششم آذرماه سال ۱۳۵۹، با به‌کارگیری یک تیم عملیات ویژه و دو فروند ناوچه موشک‌انداز، اقدام به حمله به پایانه البکر کرد و پس از تسخیر پایانه یادشده، پرچم مقدس جمهوری اسلامی ایران را بر فراز بلندترین دکل موجود روی این پایانه به اهتزاز در آورد. رزمندگان اسلام، با پوشش هوایی و پشتیبانی تیزپروازان نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران موفق شدند در هفتم آذرماه ۱۳۵۹ بخش اعظم نیروی دریایی دشمن را نابود کنند.

اجرای موفق این عملیات اولین پیروزی گسترده مدافعان میهن اسلامی در مقابله با متجاوزان بعثی بود که منجر به ارتقای روحیه رزمندگان اسلام در جبهه‌های زمینی شد و بازتاب گسترده این پیروزی در رسانه‌های خارجی، قدرت نظامی جمهوری اسلامی ایران را به کشورهای حامی رژیم بعث نشان داد. با اجرای عملیات مروارید، سبادت نیروی دریایی در خلیج فارس و دریای عمان تا پایان جنگ تحمیلی حفظ شد و حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در دریا به تمامی کشورهای جهان ابلاغ شد. پس از این عملیات با صدور اعلامیه دریایی، جمهوری اسلامی ایران بر اساس حقوق بین‌الملل دریاها مجاز به بازرسی از کشتی‌ها در منطقه جنگی شد. خطوط مواصلاتی خودی حفظ و خطوط مواصلاتی دشمن نابود شد. دیگر دستاورد این عملیات‌ها، انهدام پایانه‌های نفتی صادرات نفتی رژیم بعث شد. (یقیناً اگر پشتیبانی مالی و سیاسی حکام مرتجع منطقه نبود، با قطع منابع مالی رژیم بعث در همان ماه‌های نخست، دفاع مقدس با پیروزی رزمندگان اسلام به نفع جمهوری اسلامی ایران خاتمه می‌یافت.) دو سکوی نفتی البکر و الامیه نابود و مهم‌ترین منابع اقتصادی دشمن از دست رفت. نیروی دریایی در عملیات مروارید، با نمایش قدرت دریایی خود به کشورهای منطقه و نیروهای فرامنطقه‌ای، اقتدار جمهوری اسلامی ایران را در خلیج فارس و دریای عمان تثبیت کرد.

داشتن ارتباط با دریاهای آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان، وجود بنداری فعال در جنوب ایران، واردات و صادرات بیش از ۹۰ درصد کالاهای غیر نفتی و ۱۰۰ درصد نفت خام و فرآورده‌ها از طریق دریا، اهمیت تجارت دریایی برای کشور ما، مشهود و قطعی است. در دوران دفاع مقدس این موضوع از اولویت بالاتری نیز برخوردار بود، چرا که در آن دوران علاوه بر لزوم تأمین مایحتاج عمومی، تجهیزات و مهمات دفاعی مورد نیاز بودند که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نقش تعیین‌کننده‌ای در تأمین این موارد ایفا می‌کرد.

■ مأموریت‌های نیروی دریایی ارتش شامل چه گستره‌ای می‌شود؟

شعاع فعالیت نیروی دریایی ارتش، استقرار در منطقه‌ای با وسعت ۱،۳ برابر وسعت جمهوری اسلامی ایران در آب‌های آزاد و اقیانوس هند تا مدار ۱۰ درجه شمالی و ۷ برابر منطقه مأموریت قبلی در ناوگان جنوب و به‌طور کلی هر کجا که منابع و منافع جمهوری اسلامی ایران اقتضا کند، است. نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران در ۱۱ سال گذشته با هزاران روز مأموریت دریانوردی و اعزام ده‌ها ناو گروه متشکل از یگان‌های سطحی، زیرسطحی و پروازی، در مجموع مسافتی معادل صدها هزار مایل دریایی را به گشت‌زنی و اسکورت کشتی‌های تجاری و تفککش پرداخته و با انجام بازدیدهای رسمی از برخی کشورهای دوست از جمله روسیه، جمهوری آذربایجان، قزاقستان، عمان، پاکستان، آفریقای جنوبی، سریلانکا، سوریه، تانزانیا، هندوستان، چین و... ضمن ابلاغ پیام صلح و دوستی، حضور مقتدرانه خود را در منطقه خلیج عدن، دریای سرخ، دریای مدیترانه، شمال اقیانوس هند، اقیانوس اطلس، دریای چین و دریای خزر به اثبات رسانده و با اسکورت بیش از ۲۰۰۰ فروند از کشتی‌های داخلی و خارجی توسط ناو گروه‌ها و اسکورت بیش از ۲۵۰۰ فروند توسط تکاوران نداجا، در صدها مورد با زردان دریایی درگیر شده و ضمن ارتقای امنیت خطوط دریایی در شمال اقیانوس هند، همواره قدرت دفاعی جمهوری اسلامی ایران را به رخ دشمنان این نظام مقدس کشانده است. در بعد داخلی نیز با مشارکت در طرح‌های توسعه‌ای سواحل مکران، زمینه رشد و شکوفایی این مناطق را فراهم آورده و همواره به ارتقای فرهنگ دریایی در کشور یاری رسانده است.



کلی به ۳ فروند دیگر و همچنین سرنگونی ۱۳ فروند هواپیمای جنگنده دشمن از بین رفت. با اجرای موفق این عملیات‌ها، حدود ۶۰۰ نفر از نیروهای دشمن کشته و زخمی و ۲۷ نفر نیز به اسارت درآمدند. پس از این پیروزی بود که تعداد معدودی از کشتی‌های جنگی دشمن بعثی از ترس دلاورمردان نیروی دریایی در پایگاه ام‌القصر تا پایان جنگ محبوس شدند. بنادر دشمن محاصره و غیرفعال گردید و بنادر خودی باز و فعال نگه داشته شد.

■ بعد از عملیات مروارید حضور عراق در خلیج فارس به چه نحو بود؟

اقدامات متجاوزان بعثی پس از عملیات غرور آفرین مروارید پایان نیافت. آنان با بهره‌گیری از منابع مالی کشورهای مرتجع منطقه و کمک‌های تسلیحاتی کشورهای غربی و شرقی، با هدف خردی انواع هواپیما، بالگرد، موشک و استفاده از امکانات اطلاعاتی کشورهای منطقه و فرمانطقه‌ای تلاش در جهت قطع خطوط مواصلاتی، قطع صادرات و جلوگیری از واردات کشور عزیزمان را آغاز کرد.

جمهوری اسلامی ایران با توجه به

شنی روی جاده و حرکت رمل‌ها، با هزاران کیسه شنی کناره‌سازی شد. از این به بعد، تا دیدگاه سوم به‌علت وجود زمین‌های سخت نیازی به جاده‌سازی نبود. همچنین از دیدگاه یکم تا سوم برای مشخص بودن امتداد مسیر خودروها و پرسنل، به فاصله هر ۱۰۰ متر، دستک‌های چوبی یا آهنی نصب و فانوس‌های بادی به آنها نصب شد و به این ترتیب جاده‌ای در دل رمل‌ها و به موازات و به فاصله ۵ تا ۸ کیلومتر از جناح شمالی عراقی‌ها و به‌طول ۱۶ کیلومتر احداث شد. بدین ترتیب این جاده که نقش بسیار اساسی در عملیات

احتمالی یادشده، مشکل عمده دیگر این بود که اصولاً چگونه ایجاد این گردان را به حوالی دیدگاه شماره ۳ نقل مکان داد. از حوالی دیدگاه یکم تا دیدگاه سوم، بین تپه ماهورهای رملی، زمین‌های سخت شناسایی و مشخص شده بود که اگر این زمین‌ها به یکدیگر متصل می‌شدند و در ۵-۶ کیلومتری اولیه از جاده الله اکبر- تپه سبز تا دیدگاه شماره ۴- که تپه ماهورهای رملی کاملاً به یکدیگر پیوسته بودند، جاده‌ای کشیده می‌شد، مشکلات جابه‌جایی یگان‌ها برطرف می‌شد و گردان تانک می‌توانست تا حوالی دیدگاه شماره ۳



عکس: خبرگزاری دفاع مقدس

می‌کردند که هرچه زودتر تا قبل از عملیات، جاده را آماده و تحویل دهند. این جاده در ۲۱ روز به اتمام رسید و در انتهای آن یک بند فرود هلیکوپتر احداث شد. به همین علت در تسلیح جاده فقط از بولدوزرهای زنجیری استفاده می‌شد، سپس تانک‌های آپباش، جاده را آپباشی می‌کردند، با این عمل، رمل‌ها سفت و محکم می‌شد و بعد از آن، کمپرسی‌ها خاک‌ها را که عمدتاً رس بودند، بر سطح جاده تخلیه می‌کردند و بعد از آن، غلتک‌ها با کوبیدن خاک رس، جاده را تثبیت و جهت تردد آماده می‌کردند. در مکان‌هایی که بستر جاده بیش از اندازه سست بود، ابتدا به وسیله توره‌های سیمی، جاده را مفروش و روی آنها خاک رس پهن می‌کردند و سپس آن را می‌کوبیدند تا سفت شود. عرض جاده نیاز این طرح موفق نبود. طرح دوم، جمع‌آوری و چیدن اتومبیل‌های اسقاطی و منهدم شده بود که در محور سوسنگرد دیوشده بود و قسمتی از دیوارچینی جاده به وسیله این اتومبیل‌ها انجام گرفت. سومین طرح، چیدن کیسه گونی پرشده از خاک و استفاده از نیزارهای وسیع بود که در سرتاسر منطقه گسترده شده است. همچنین از کاشت درختان کویری مانند تاغ و گز برای تثبیت جهادگران مخلص، شبانه روز تلاش

شن‌ها استفاده شد. به‌علت نرم بودن تپه‌های رملی، استفاده از وسایل چرخدار غیرممکن یا با مشکلات عدیده‌ای همراه بود. به همین علت در تسلیح جاده فقط از بولدوزرهای زنجیری استفاده می‌شد، سپس تانک‌های آپباش، جاده را آپباشی می‌کردند، با این عمل، رمل‌ها سفت و محکم می‌شد و بعد از آن، کمپرسی‌ها خاک‌ها را که عمدتاً رس بودند، بر سطح جاده تخلیه می‌کردند و بعد از آن، غلتک‌ها با کوبیدن خاک رس، جاده را تثبیت و جهت تردد آماده می‌کردند. در مکان‌هایی که بستر جاده بیش از اندازه سست بود، ابتدا به وسیله توره‌های سیمی، جاده را مفروش و روی آنها خاک رس پهن می‌کردند و سپس آن را می‌کوبیدند تا سفت شود. عرض جاده نیاز این طرح موفق نبود. طرح دوم، جمع‌آوری و چیدن اتومبیل‌های اسقاطی و منهدم شده بود که در محور سوسنگرد دیوشده بود و قسمتی از دیوارچینی جاده به وسیله این اتومبیل‌ها انجام گرفت.

■ ساخت جاده در ۲۱ روز با تلاش جهادگران

جهادگران مخلص، شبانه روز تلاش

عملیات طریق القدس اولین حلقه از زنجیره عملیات آزادسازی مناطق اشغالی بود که بر مبنای استراتژی جدید طراحی شد و اولین گام از سلسله عملیاتی بود که پس از بحث و بررسی‌های فراوان فرماندهان ارتش و سپاه در منطقه دشت آزادگان با هدف آزادسازی شهر بستان و ۷۰ روستای منطقه، طراحی و اجرا شد

داشت، بعدازظهر روز ۱۳۶۰/۹/۶ به پایان رسید و آماده بهره‌برداری شد. رحیم صفوی چند روز پیش از اجرای عملیات در جلسه فرماندهان تیپ عملیاتی که سپاه، درباره اهمیت شناسایی‌هایی که در مدت دوماه در این مناطق رملی صورت گرفت و پیشنهادی که جهاد براساس اطلاعات جمع‌آوری شده برای احداث جاده مطرح کرده بود، گفت: «نتیجه شناسایی‌ها این بود که [عراقی‌ها] جاده کردند و در جایی که به گفته دشمن غیرقابل عبور بود و [عراقی‌ها] نوشته بودند که [ایرانی‌ها] قادر نیستند واحدهایشان را حرکت بدهند، به یاری خدا و با شناسایی، «توانست» و «غیرمقدور بودن» منتفی شد.»

به‌لوحه حرکت نماید، اما امکانات محدود یگان‌های مهندسی ارتش برای ایجاد جاده موردنظر علاوه بر آن، به هیچ وجه برای این کار کفایت نمی‌کرد [و] نیاز به زمان طولانی و تجهیزات فراوان و متوجه جاده‌سازی داشت؛ لذا کار احداث جاده به‌عهده جهاد سازندگی استان سمنان واگذار شد. حدود ۸۰ کامیون کمپرسی بدون وقفه خاک را از تپه شحیطیه در حوالی الله اکبر حمل کردند و در مسیر تعیین شده روی رمل‌ها ریختند و برای سهولت حرکت، تپه‌های بلند رملی خاک‌برداری شدند. پس از دو هفته کار مداوم و خستگی‌ناپذیر، در بعدازظهر ششم آذرماه ۱۳۶۰ و در آخرین روز از ماه محرم، کار ساختن یک جاده خاکی به ارتفاع نیم متر روی رمل‌ها و تا دیدگاه یکم به پایان رسید. در کناره این راه برای جلوگیری از ریزش تپه‌های

اولین اقدام برای احداث جاده (که بعدها به‌نام جاده ابودر معروف شد) شناسایی رمل‌های شحیطیه بود. برای انجام این مهم، تیمی به فرماندهی شهید طرح‌چی به منطقه اعزام شدند. شهید طرح‌چی با همکاری تعدادی

از برادران ارتشی و سپاهی، به وسیله اسب، عملیات شناسایی را از کنار رود کرخه شروع کردند و تمام تپه‌های رملی تا اطراف تنگه چذابه و پشت شهرستان [بستان] را زیر پا گذارند. عملیات شناسایی یک شبانه روز طول کشید که