در پرتو وحی

دوستی با دشمنان خدا، ممنوع!

«ای اهـل ایمان! دشـمنان من و دشـمنان خودتان را دوستان خود مگیرید، شما با آنان اظهار دوستی می‌کنید، در حالـی که آنان به‌طور یقین به آنچه از حق برای شـما آمده کافرند.»

ممتحنه ـ ۱

مقاله وارده

حدیبیه؛ حقیقتی که به نام سازش تحریف شد

دکتر حسن خلیل خلیلی

صلح حدیبیه را نمی‌توان با چند شعار تکراری، به نسخه‌ای همیشگی برای هر مذاکره‌ای تبدیل کرد. آن صلح، تصمیمی حساب‌شده در دل مصلحت، اقتدار و وفای به عهد بود؛ نه تسلیم در برابر بدعهدی، نه خوش‌بینی به دشمن و نه چشم‌پوشی از فارق‌های مؤثر میان آن روز و امروز. هر استناد شتاب‌زده به حدیبیه، اگر این حقیقت را نبیند، بیش از آنکه تکیه بر تاریخ باشد، بازیِ با نام تاریخ است.

هر بار که سـخن از مذاکره با آمریکا یا هر قدرتی که سابقه روشن در بدعهدی دارد به میان می‌آید، عده‌ای فوراً به «صلح حدیبیه» متوسل می‌شوند؛ گویی این واقعه بزرگ تاریخ اسـلام، یک مجوز همیشگی برای عقب‌نشینی، امتیازدهی و بازگشت دوباره به میز گفت‌وگو با هر طرفی است که بارها پیمان شکسته است. این استناد، بیش از آنکه اسـتدلالی باشد، یک مصادره به مطلوب است. حدیبیه را باید درست خواند، نه گزینشی؛ باید با همه شرایطش فهمید، نه با یک واژه‌اش.

صلح حدیبیه از بزرگ‌ترین نمونه‌های تدبیر در سیره نبوی است، اما تدبیری که بر پایه قدرت، مصلحت، واقع‌بینی و تشـخیص درست موضوع بنا شد، نه بر اساس خوش‌بینی ساده‌لوحانه به دشـمن. پیامبر اکرم(ص) در شرایطی به صلح تن دادند که این صلح، جامعه اسـلامی را از فرسایش بی‌حاصل حفظ می‌کرد، فرصت تثبیت می‌داد، میدان دعوت را می‌گشـود و در نهایت مسیر فتح مکه را هموار می‌ساخت. پس اصل ماجرا، تسـلیم نبود؛ مدیریت هوشـمندانه صحنه بود. این تفاوت را نباید نادیده گرفت.

مشـکل امروز از همین‌جا آغاز می‌شود که برخی، حدیبیه را از متن تاریخ جدا می‌کنند و به‌صورت یک شعار کلی درمی‌آورند: «پس همیشه باید مذاکره کرد». اما آیا سیره نبوی چنین نسخه‌ای داده است؟ هرگز. آیا پیامبر(ص) در برابر هر دشمنی، در هر شـرایطی و بدون توجه به سابقه طرف مقابل، دست دوستی دراز کردند؟ باز هم خیر. آنچه در حدیبیه رخ داد، تصمیمی متناسب با وضعیت مشخص، با محاسبه دقیق سـود و زیان و با در نظر گرفتن امکان وفای به عهد بود. وقتی این عناصر از صحنه حذف شـود، دیگر چیزی از استدلال باقی نمی‌ماند جز بازی با نام یک واقعه مقدس برای توجیه یک سیاست نادرست.

در منطق فقهی و اصولی، هیچ حکم و سـیره‌ای را نمی‌توان بدون اسـتخراج «مناط» آن به امـروز منتقل کرد. مناط حدیبیه چه بود؟ آیا فقط «صلح» بود؟ نه. منـاط، صلحِ مصلحت‌مند، قابل اتکاء و دارای اثر واقعی بود. یعنی صلحی که بر پایه توان، مصلحت، امکان بهره‌برداری و ظرفیت وفای به عهد شـکل گرفته باشد. از این منظر، اگر طرف مقابلِ امروز نه‌تنها سابقه‌ای روشن در نقض تعهد دارد، بلکه مذاکره را ابزار فشار، فریب و تحمیل می‌خواهد، دیگر قیاس او با شرایط حدیبیه، یک قیاس مع‌الفارق آشکار است. شباهت لفظی کافی نیست؛ باید شباهت در علت و شرایط مؤثر احراز شود. آیا آمریکا در سال‌های گذشته کاری جز همین کرده است؟ خروج رسمی از برجام، بازگرداندن تحریم‌ها، فشار حداکثری، تهدید مستمر و در کنار آن، سکوت یا همراهی با اقدامات خرابکارانه علیه زیرساخت‌های حساس ایران؛ این‌ها واقعیت‌های انکارناپذیرند. حال با چنین سـابقه‌ای، چگونه می‌توان با ژست تاریخ‌خوانی، مردم را قانع کرد که باز هم باید همان مسیر را بی‌تغییر پیمود؟ اگر طرف مقابل بارها نشان داده اسـت که مذاکره را نه برای توافق، بلکه برای امتیازگیری و تحمیل می‌خواهد، عقل حکم می‌کند که به او اعتماد بی‌محابا نشـود، نه اینکـه دوباره و دوباره همان اشتباه تکرار گردد.

نکته مهم این است که وفای به عهد در اسلام اصل است، اما این اصل نسبت به طرفی معنا دارد که خود نیز به عهد پایبند باشد. وقتی عهد شکسته می‌شود، موضوع عوض می‌شـود. این دیگر همان پیمان قبلی نیست که با همان منطق بتوان به آن دل بسـت. سیره نبوی هم همین را می‌گوید: تا وقتی پیمان پابرجاست، باید به آن وفادار ماند؛ اما اگر طرف مقابل آن را پاره کند، دیگر نه اعتماد سابق باقی است و نه حکم سـابق بدون تغییر قابل تداوم. این بدیهی‌ترین قاعده عقلایی است، چه برسد به فقه سیاسی اسلام.

از این‌رو، اسـتفاده ابزاری از صلح حدیبیه برای توجیه مذاکره در هر شرایطی، چیزی جز تحریف تاریخ نیسـت. این اسـتدلال که «پیامبر(ص) صلح کردند، پس ما هم باید همیشـه صلح کنیم» دقیقاً همان خطای فکری است که میان «امکان صلح» و «الزام به صلح» خلط می‌کند. اسلام صلح را نفی نکرده، اما آن را به بت هم تبدیل نکرده اسـت. صلح زمانی ارزش دارد که امنیت، عزت، منافع جامعه و امکان پایبندی متقابل را تأمین کند. اگر نتیجه آن، فرسـایش قـدرت ملی، عادت دادن دشـمن به امتیازگیری و تضعیف بازدارندگی باشد، دیگر نامش صلح نیست؛ نامش عقب‌نشینی است. از همین‌جا باید به یک حقیقت روشن رسید: مسأله اصلی آمریکا با ایران، «اختلاف نظر» یا «سوءتفاهم» نیست؛ مسأله، اراده تحمیل است. آمریکایی که یک‌بار توافق را امضاء می‌کند و چند سال بعد زیر آن می‌زند، آمریکایی که همزمان از مذاکره حرف می‌زند و از تحریم و تهدید دست برنمی‌دارد، آمریکایی که گفت‌وگو را نه راه تفاهم بلکه ابزار مهار می‌فهمد، اساساً به دنبال یک توافق متوازن نیست. آنچه می‌خواهد، در بهترین حالت، مهار حداکثری و در نهایت، تسلیم طرف مقابل است. این را باید بی‌پرده گفت و از تعارفات دیپلماتیک هم عبور کرد.

در چنین شـرایطی، مسـئولیت اهل فکر و قلم آن اسـت که تاریخ را قربانی مصلحت‌سنجی‌های روزمره نکنند. حدیبیه را باید به‌عنوان الگویی از عقلانیت مقاوم خواند، نه نسـخه‌ای برای سـازش بی‌پایان. آن صلح، صلحِ اقتدار بود؛ صلحی که از موضع ضعف نیامد و به‌محض نقض عهد، مسـیر دیگری را گشود. این دقیقاً همان درسـی اسـت که امروز باید از آن گرفت: نه دل‌بسـتن به دشمن عهدشکن، نه ردّ مطلق گفت‌وگو، بلکه تشخیص درست موضوع، سنجش واقعی مصلحت و ایستادن بر حقوق ملت.

پس پاسخ روشن است: استناد سطحی به صلح حدیبیه برای دعوت به مذاکره با آمریکا، اگر بدون توجه به بدعهدی‌ها، سـابقه تخلف و نبود تضمین واقعی باشد، استدلالی سست و تاریخی‌نماست. حدیبیه، درس تسلیم نیست؛ درس تدبیر است. درس اعتماد کور نیسـت؛ درس تشخیص دشمن است. و مهم‌تر از همه، درس آن است که صلح وقتی ارزش دارد که عزت را حفظ کند، نه آنکه مقدمه‌ای برای تحمیل اراده بیگانه باشـد. حدیبیه به ما نمی‌آموزد که در برابر هر دستی که به ظاهر برای صلح دراز می‌شـود، چشم‌بسـته اعتماد کنیم؛ بلکه می‌آموزد که صلح، فقط آن‌گاه مقدس و ماندگار است که بر ستون‌های عزت، حکمت، مصلحت و اطمینان به وفای عهد استوار باشد.

آگهی فراخوان عمومی شناسایی، ارزیابی توان و انتخاب سرمایه‌گذار
جهت طرح‌های سرمایه‌گذاری منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)
نوبت دوم
IKAC شهر فرودگاهی امام خمینی
جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی

شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) در نظر دارد نسبت به شناسایی، ارزیابی توان و انتخاب سرمایه‌گذار ذیصلاح جهت پروژه‌های زیر براساس قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی مصوب ۱۳۷۲ و اصلاحات بعدی آن و سایر قوانین و مقررات مربوط اقدام نماید. لذا از کلیه شرکت‌ها / اشخاص حقوقی و حقیقی دعوت به‌عمل می‌آورد تا درصورت تمایل برای سرمایه‌گذاری در هر یک از این حوزه‌ها، رزومه خود را به‌همراه اسنادِ دریافت و تکمیل شده ارائه نمایند.

۱) موضوع فراخوان:

۱) مجتمع خدمات خودرویی (Car city):
شناسایی و ارزیابی توان سرمایه‌گذاران جهت طراحی، تأمین مالی، احداث، بهره‌برداری و انتقال از مجتمع خدمات خودرویی در منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی(ره).

۲) مرکز همایش‌ها و نمایشگاه‌های بین‌المللی:
شناسایی و ارزیابی توان سرمایه‌گذاران جهت طراحی، تأمین مالی، احداث، بهره‌برداری و انتقال از مرکز همایش‌ها و نمایشگاه‌های بین‌المللی در منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی(ره).

۲) محل اجرای پروژه: اراضی پیش‌بینی‌شده در طرح جامع مصوب شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)، مطابق طرح تفصیلی و مشخصات مندرج در اسناد فراخوان هر پروژه؛

۳) مدت قرارداد: براساس مدل مالی، دوره بازگشت سرمایه، ماهیت هر پروژه و توافق طرفین و مطابق شرایط مندرج در اسناد فراخوان؛

۴) قانون حاکم: قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی مصوب ۱۳۷۲ و الحاقات و اصلاحات بعدی آن و سایر قوانین و مقررات مربوط؛

۵) سرمایه‌پذیر: وزارت راه و شهرسازی، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)؛

۶) زمان و محل دریافت اسناد: متقاضیان سرمایه‌گذاری می‌توانند اسناد ارزیابی فرآیند سرمایه‌گذاری را از تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۰ حداکثر تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۵ از طریق وبسایت شرکت شهر فرودگاهی امام‌خمینی(ره) به آدرس www.ikac.ir و یا مراجعه به دبیرخانه شرکت در روزهای کاری از ساعت ۰۸:۳۰ تا ۱۴:۰۰ به‌جز پنج‌شنبه‌ها و ایام تعطیل دریافت نمایند.

۷) زمان و محل تحویل اسناد و مدارک پیشنهادات: متقاضیان می‌بایست مدارک خود را در پاکت‌های دربسته و مهروموم شده تنظیم و حداکثر تا ساعت ۱۴:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۸ به دبیرخانه شرکت شهر فرودگاهی امام‌خمینی(ره) تحویل نموده و رسید دریافت کنند.

۸) نشانی: تهران، کیلومتر ۳۵ بزرگراه خلیج‌فارس، شهر فرودگاهی امام‌خمینی(ره)، ساختمان مرکزی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)، دبیرخانه مرکزی

۹) لازم به ذکر است از پذیرش اسناد فراخوان که از این طریق و در تاریخ مقرر تهیه و ارائه نشده باشند، معذوریم.

۱۰) شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)، در رد یا قبول یک یا کلیه پیشنهادها مختار است.

۱۱) هزینه درج آگهی‌ها به‌عهده سرمایه‌گذار منتخب خواهد بود.

معاونت امور اقتصادی و سرمایه‌گذاری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)

پزشکیان:

تمامی اقدامات در حوزه مدیریت مصرف سوخت باید پیوست رسانه‌ای دقیق داشته باشد

رئیس‌جمهور با تأکید بر اینکـه تمامی اقدامات و مراحل سیاسـت‌گذاری در حوزه مدیریت مصرف سـوخت باید از پیوسـت رسـانه‌ای دقیق و شفاف برخوردار باشد، گفت: برگزاری تمام جلسات هماهنگی در زمینه مدیریت مصرف سوخت، به‌منظور جلوگیری از قاچاق و پیشگیری از فساد در این حوزه است.

جلسـه هماهنگـی مدیریت مصرف سـوخت صبح روز یکشـنبه (۱۵ شـهریورماه) به ریاست مسـعود پزشکیان، رئیس‌جمهور و با حضور وزرای نفت، کشور، راه و شهرسازی، فرمانده کل فراجا و نمایندگان سـایر دسـتگاه‌های ذی‌ربط برگزار شد.

در این جلسه، بسته سیاسـتی جامع‌محور و غیرقیمتی مدیریت بنزین توسـط سـردار اسـماعیل احمدی‌مقدم در محورهایی نظیر استمرار مدیریت مصرف سوخت در شهرهای مرزی، ساماندهی کارت سـوخت خودروهای اسقاطی، ارائه سـازوکار فعالیت و نظارت بر پالایشگاه‌های کوچک‌مقیاس، مدیریت سـهمیه سوخت خودروهای فرسـوده و پرمصرف، کاهش سـفرهای غیرضـروری از طریـق دورکاری و ادغام کارکنان دولت، سیاسـت‌گذاری سـهمیه سـوخت بر پایه پیمایش واقعی، ساماندهی عمومی سهمیه سوخت و رسیدگی به وضعیت کارت سوخت خودروهای فاقد تردد، مورد طرح و بررسی قرار گرفت.

در ادامه این نشسـت، پزشـکیان با تأکید بر اینکه تمام اقدامات و مراحل سیاسـت‌گذاری در حوزه مدیریت مصرف سوخت باید از پیوست رسانه‌ای دقیق و شفاف برخوردار باشد، اظهار کرد: برگزاری تمام جلسات هماهنگی در زمینه مدیریت مصرف سوخت، به منظور جلوگیری از قاچاق و پیشگیری از فسـاد در این حوزه است. ضرورت دارد آنچه در کارگروه‌های مختلـف مدیریت مصرف سـوخت تصمیم‌گیری می‌شـود، به اطلاع آحاد جامعه رسـانده شـود و ابعاد مختلف آن برای مردم تبیین گـردد. طبیعتاً می‌توانیـم از ظرفیت اجتماعی پویش «جان‌فدا» نیز در راسـتای مدیریت مصرف سـوخت اسـتفاده کنیم. وی با بیان اینکه شخصاً با نمایندگان اتحادیه کامیون‌داران، تاکسـی‌های اینترنتی و تاکسی‌داران در زمینه مدیریت مصرف سوخت و شفاف‌سازی ابعاد سیاست‌های این حوزه جلسـه برگزار خواهد کرد، گفـت: قطعاً نمایندگان این اتحادیه‌ها پرسـش‌ها و نگرانی‌هایی دارند. برای تشـریح ابعاد مختلـف تصمیم‌گیری‌ها و برقراری هماهنگی‌های بخشـی و فرابخشی، شخصاً در اسرع وقت جلساتی را برگزار خواهیم کرد.

رئیس‌جمهور یادآور شـد: یکی از اقداماتی که در دولت برای مدیریت مصرف سـوخت می‌توانیم انجام دهیم، تعیین تکلیف خودروهایی اسـت که در سن فرسودگی قرار دارند و برای دولت تردد دارند، چراکه حدود ۳۷ درصد از این ناوگان فرسوده اسـت. وی زمان‌بندی اصولی برای تصمیم‌گیری در حـوزه مدیریت مصرف را پیش‌نیاز تمـام طرح‌ها و برنامه‌ها برشـمرد و خاطرنشـان کرد: چندین اولویت وجود دارد که اگر در زمان‌بندی درسـت انجام شـوند، از قاچاق سوخت و هدررفت آن پیشگیری خواهد شد. مدیریت و سیاست‌گذاری در شیوه فعالیت پالایشگاه‌های کوچک‌مقیاس، تعیین تکلیف مدیریت کارکنان در شهرسـتان‌ها و شهرها، مدیریت کارت سوخت خودروهای مهاجر، مهندسی ترافیک و تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی، انسداد مسیرهای قاچاق سوخت، مدیریت هوشمند قاچاق سوخت و جلوگیری از تولید خودروهایی که مصرف سـوخت بالایی دارند، برخی از برنامه‌ها هسـتند که می‌توانند در دستور کار قرار گیرند.

در ادامه سـیدحمید پورمحمدی، گزارش مبسـوطی از کلیات اقدامات انجام‌شـده در حوزه مدیریت مصرف سوخت ارائه کرد. همچنین سردار احمدرضا رادان فرمانده کل فراجا و هر یک از وزرا و نمایندگان دسـتگاه‌های ذی‌ربط، طرح‌ها و برنامه‌های خود را مبتنی بر اهداف کمی و پیوست‌های کیفی مدیریت مصرف سوخت تشریح کردند.

علاوه‌بر این در بخشی از این جلسه، برخی از صاحب‌نظران و کارشناسـان حوزه مدیریت مصرف سـوخت، پیشنهادها و راهکارهای خود را به‌منظور سرعت‌بخشی به فرآیندهای طرح شده شده در این جلسـه مبتنی بر الگوهای جهانی و بومی، بیان کردند.

فایننشال تایمز مدعی شد

همکاری نظامی جدید تهران و مسکو در تولید مشترک یک موشک مخوف

نشـریه انگلیسـی مدعی همکاری نظامی ایران و روسیه در تولید یک موشک خاص شد.

نشریه انگلیسـی فایننشال تایمز که سـابقه انتشـار مدارک و مطالبی درخصوص همکاری فضائی بین ایران و چین را دارد، حالا در گزارشی جدید به سراغ همکاری نظامی جمهوری اسلامی ایران و فدراسـیون روسیه رفته است. همکاری که البته در یک مورد بسـیار حسـاس و راهبردی طبقه‌بندی شده و در صـورت صحت و تکمیل شـدن می‌تواند توانایی نظامـی ایران را دچار یک جهش بلند کند.

نشریه انگلیسی از پروژه مشترکی بین ایران و روسـیه نـام می‌برد که از سـال ۲۰۲۳ آغاز شده و تا به امروز نیز ادامه دارد. این نشـریه در ابتدا صحبت از کمک‌هـای فنی و نه فروش سـلاح به ایـران را مطرح می‌کند. کمک‌هایی کـه ایران را قادر می‌سـازد تـا بتواند موشک‌های کروز ضد کشتی با سرعت مافوق صوت را بسازد.

هدف اصلی در ایـن بحث کمک به ایران در حقیقت در حوزه سـاخت پیشـران یا همان موتور رم جت برای موشک‌های کروز است که باعث می‌شود موشک کروز بتواند به سرعت‌های مافوق صوت دست پیدا کند. این نوع موشک‌ها را می‌توان هم در موشک‌های کروز در نقش ضد کشـتی و هم در نقش حمله به اهداف زمینی مورد استفاده قرار داد.

سیستم پیشران رم جت چیست؟

قبـل از پرداختن بـه روایت‌های نشریه فایننشال تایمز بهتر است کمی با سیستم پیشران رم جت آشنا شویم. موتورهـای رم‌جت را می‌تـوان از نظر ساختاری سـاده‌ترین نوع از موتورهای جت برشـمرد چراکه در آن کمپرسور برای فشـرده سـازی هوای ورودی و توربیـن وجـود نـدارد و در حقیقت از حرکـت رو بـه جلوی موتـور برای فشرده‌سـازی هـوای ورودی به موتور استفاده می‌شود.

اساس کار موتورهای رم‌جت بر پایه پدیده‌ای به نام Ram Effect اسـت که در حقیقت همان فشـرده شدن و تراکم خود به خـود هوا در اثر حرکت یک وسـیله با سرعت بسیار زیاد است. این پدیده از سرعت‌های ۵۰۰ کیلومتر بر سـاعت به بالا خود را نشان می‌دهد و تا سـرعت صوت و حتی سرعت‌های بالاتـر از ۳ مـاخ به حداکثـر بازدهی خود نمی‌رسـد. به همین دلیل اسـت که در چنین سـرعتی فشـرده شدن هوا تا اندازه‌ای اسـت کـه تراکم لازم برای عملکرد کامل موتـور احتراق به وجـود می‌آید و عملا دیگـر نیازی به کمپرسـور موتور و در پـی آن توربین برای چرخاندن کمپرسور نخواهد بود.

از آنجایـی که احتـراق موتور در سرعت مافوق صوت مانند روشن کردن یک کبریت در گردباد است، برای ایجاد احتراق در موتورهای رمجت، قسـمتی در ابتدای موتور به شـکل یک شـیء مخروطی با نام دفیوزر تعبیه شـده که وظیفـه دارد با تولید امـواج ضربه‌ای، سرعت هوای ورودی به موتور را به زیر سرعت صوت برساند.

در این‌جا مجـددا پدیده رم افکت بـروز پیدا کرده و انرژی جنبشـی هوا تبدیل به فشـار و حرارت بالا می‌شود کـه این فشـار و حـرارت تراکم لازم بـرای احتراق را فراهم مـی‌آورد. پس از این مرحله و ورود هوای فشـرده به محفظه احتراق و ترکیب با سـوخت و جرقه شـمع، احتراق صورت می‌گیرد و در مرحله بعد وارد قسـمت بسـیار مهمـی در موتورهای رم جـت با نام Flame Holder یـا شـعله نگهدار می‌شود که وظیفه مدیریت شعله‌های خروجـی حاصـل از احتـراق را بـر عهده‌دارد و در نهایت با خروج گازهای خروجی از قسمت انتهایی موتور، نیروی پیشران حاصل می‌شود.

روایت انگلیسی از همکاری راهبردی ایران و روسیه

در ادامه به سـراغ بحث اطلاعات منتشر شده توسط نشـریه فایننشال تایمـز درخصـوص پـروژه می‌رویم. کارشناسـان نظامی که با این نشـریه انگلیسـی در ایـن زمینـه همکاری داشـتند، اعلام کردند کـه این انتقال فناوری کـه در رده علوم و توانایی‌های راهبردی طبقه‌بندی می‌شود، مسئله‌ای بسیار حساس اسـت که لازمه داشتن چراغ سـبز از بالاترین مقامات سیاسی در روسیه را نیاز دارد.

این نشـریه بـه این نکته اشـاره می‌کنـد که بر اسـاس اطلاعـات در دسترس آنها، ایران سیستم پیشران رم جتی را سـاخته و آزمایش کرده است ولی مشـخص نیست آیا این سیستم با کمک روسـیه ساخته شده یا نه و ایضا این مسـئله که هنوز مشخص نیست همکاری دو طـرف وارد بخش طراحی و سـاخت یک موشـک با این پیشران شده باشد.

یکی از افسران سابق سازمان CIA که در حـال حاضر با اندیشـکده‌های حـوزه نظامی همـکاری دارد با دیدن اسناد در اختیار نشریه فایننشال تایمز می‌گوید که این توانایی برای ایران یک توانایی راهبردی خواهد بود که می‌تواند شناورهای آمریکایی در منطقه را مورد تهدید قرار بدهد.

این نشـریه در گـزارش خود به این مسئله اشـاره می‌کند که در نگاه سـطحی روابـط نظامی بیـن ایران و روسیه در مسائلی مثل ارسال پهپادهای انتحاری شاهد از طرف ایران به روسیه برای جنگ اوکراین و از طرف روسـیه حمایت‌های اطلاعاتی و پشـتیبانی از ایران در جریان جنگ بـا آمریکا بوده اسـت اما پروژه C۴۳۰L نشان‌دهنده شـکل راهبردی روابط بیـن تهران و مسکو است که به ایران کمک می‌کند بـه تنهائی یک سیسـتم تسـلیحاتی راهبردی را بسازد.

همکاری دو طرفه بین ایران و یک شرکت بسیار خاص روسی

در این گـزارش این طـور روایت شده اسـت که از طرف روسیه در ابتدا شرکت روس ابارون اکسپورت به عنوان شرکت اصلی دولتی مدیر هرگونه خرید و فـروش تسـلیحات و خدمات نظامی روسـی با وزارت دفاع ایران وارد مذاکره شـده و البته بحث تخصصی و فنی کار از سـمت روس‌هـا در اختیار شـرکت NPO Mashinostroyeniya است.

وقتـی صحبـت از شـرکت NPO Mashinostroyeniya می‌شـود باید بدانیم که روس‌ها یکی از قدیمی‌تریـن و البتـه قوی‌تریـن بازیگران خود را به میدان آورده‌اند. این شرکت که فعالیت آن در حوزه راکتی و موشـکی اسـت کار خود را از سال ۱۹۴۴ میـلادی آغاز کرده و در روزمه کاری آن نام محصولات بسـیار خاصی دیده می‌شود. از موشک‌های قاره‌پیمای UR ۱۰۰ و UR۲۰۰ تا موشـک‌های ضد کشـتی و موشـک هایپرسونیک زیرکن و البته موشک کروز ضد کشتی مافـوق صوت سـری Oniks PA۰۰ که در بازار صادراتی با نام یاخونت نیز شناخته می‌شود.

در نهایت قـرارداد بیـن طرفین روسـی و ایرانـی در نوامبـر ۲۰۲۳ میـلادی (آبـان ماه سـال ۱۴۰۲) به امضاء رسـیده اسـت. از آن زمان تا به امروز بنا به ادعای این نشـریه تعدادی زیـادی از مقامـات روسـی از جمله مهندسین و کارشناسان شرکت روسی NPO Mashinostroyeniya بـه ایران سـفر کردند و جلسات زیادی را با همتایان ایرانی خـود برگزار کردند. همان طور که در ابتدا اشاره شد در این گزارش آماده اسـت که ایران سیستم پیشـران رم جـت خـود را طراحی و آزمایش کرده اسـت، بر اساس مدارک دیده شـده توسـط خبرنـگاران این روزنامه، ایران اقدام به انتقال اطلاعات و یافته‌هـای خـود در بحث پیشـران رم جت به متخصصان روسـی کرده تا آنها به بررسی داده‌ها بپردازند.

بر اساس گزارش نشریه فایننشال تایمز، کارشناسان روسی بعد از بررسی حجم بسـیار بالایـی از اطلاعات که از ایران رسـیده از جملـه اطلاعات تله متری گرفته شده در آزمایش (که نشان می‌دهـد ایران واقعا اقـدام به آزمایش موتور رم جت کرده اسـت) لیسـتی از سـؤالات جدیـد را بـرای همکاران ایرانی خود ارسـال کردند. سـؤالاتی مثل تغییرات در سـوخت موشـک در جریان آزمایش، میزان پایداری محفظه احتـراق، وضعیت ورودی هـوا و نازل موتـور در جریان آزمایـش و از همه مهم‌تر این که آیا بعد از یک دقیقه‌ای از آزمایش که ارسال اطلاعات قطع شده بوده آیا موتور همچنان به فعالیت خود ادامه داده یا خیر.

بـر اسـاس اطلاعـات موجـود مهندسـان و کارشناسـان روسـی بر اساس اطلاعات ارسـالی از طرف ایران اقدام به انجام عیب یابی و تصحیح‌های لازم کردنـد. در این بیـن و در فاصله سـال‌های ۲۰۲۳ تـا ۲۰۲۵ چندین سفر توسـط مسـئولین، مهندسین و طراحان روسـی برای پروژه C۴۳۰L به ایران انجام شـده است. در گزارش روزنامه انگلیسی نام برخی از افراد سفر کرده به ایران مطرح شـده که همگی عمدتا از طراحان بزرگ و مهم شـرکت NPO Mashinostroyeniya بوده‌اند.

از جمله این افراد- بر اساس گزارش روزنامه انگلیسی- می‌توان به الکساندر درگاچو، جانشـین رئیس وقت شرکت NPO Mashinostroyeniya در حوزه تولیدات دفاعی که البته سـابقه طولانی در حوزه طراحی موشـک‌های کـروز دریایی نیـز دارد، نفـر بعدی الکساندر چباکوو رئیس بخش طراحی سیستم‌های پیشران هواتنفسی شرکت مورد نظر و شـخص مهـم دیگر یوری پوروخوچوک مسـئول بخش طراحی آیرودینامیکی موشـک‌ها و محاسبات بالستیکی این شرکت بوده است.

در این گزارش همچنین به برخی از تلاش‌های ایران در حوزه پیشران رم جت و موشـک‌های کروز مافوق صوت نیز اشاره شده است. برای نمونه تصویر معروفی از نمایشـگاهی در داخل ایران در پاییـز سـال ۱۳۹۸ در این گزارش کار شده که یک نمونه از یک موتور رم جت ایرانی به رهبری شهید نشان داده شده اسـت و همچنین به برخی اخبار در سـال‌های اخیر مبنی بر ساخت و یا آزمایش موشک‌های کروز مافوق صوت در رسـانه‌های داخلی ایران اشاره شده است.

در مجموعه کارشناسـان نشـریه فایننشـال تایمز اعتقـاد دارند که اولا فشـار وارد شـده خصوصـا در بحث حملات عمقی اوکراین به داخل خاک روسیه در سـال‌های اخیر و تهدیدات پوتیـن مبنی بر تلافی بر علیه غرب به احتمال زیاد یکی از دلایل مهمی است که روس‌ها حاضر شـدند نه به سمت فروش خود سـلاح و بلکـه در اختیار دادن این فناوری بسیار حساس به ایران شوند.

مسـئله بعدی این که با نگاهی به فناوری‌هـای موجـود در داخل ایران در حوزه موشـکی می‌توان گفت ایران در حوزه‌هایی مثل طراحی و سـاخت موشـک‌های کـروز مـادون صوت و موشـک‌های هایپرسـونیک بـا رفتار بالسـتیکی به سـطح بالایی از تجربه و توانایی طراحی و سـاخت رسـیده اسـت و بحـث پیشـران‌های رم جت یکی از مهم‌تریـن بخش‌هایی بوده که ایران سـالها در آن تلاش کرده و شاید نتوانسـته تا به امروز به نتیجه دلخواه در این زمینه برسـد که حالا با کمک روس‌ها بـه احتمال زیاد این مسـئله تغییر خواهد کرد.

این نشریه در پایان گزارش خود به این مسئله نیز اشاره کرده که ارتباطات بین دو طرف درخصوص این پروژه ادامه دارد و در تابسـتان سال جاری تهران و مسکو در حال مذاکره برای انجام بخش بعدی این پروژه C۴۳۰L هستند.

چه خواهد شد اگر C۴۳۰L صحت داشته باشد؟

آنچه در بـالا مطرح شـد تقریبا مهم‌ترین بخش‌های گـزارش روزنامه انگلیسـی فایننشـال تایمز بـود. در ادامـه قصد داریم البتـه صرفا با فرض این مسـئله که اصولا اگـر پروژه‌ای به نام C۴۳۰L وجود داشـته باشـد و به موفقیت برسد به شـما بگوییم که در ادامه چـه اتفاقاتی برای کشـور ما در حوزه موشکی می‌تواند رخ بدهد.

با فرض صحت آنچـه تا به این‌جا گفته شـده و البته علم به این مسئله که ایران قطعـا خود نیز یـک برنامه توسـعه پیشران رم جت را داشته است می‌توان گفت احتمالا مقصد اولیه برای تولیـد محصولات یک موشـک کروز مافوق صوت ضد کشـتی باشد. زمانی که نگاه به شـرکت مشاور روسی یعنی NPO Mashinostroyeniya و محصـولات آن هم داریـم اصولا تنها گزینه موجود موشک‌های سری P۸۰۰ که از پیشران رم جت بهره می‌برد.

موشک مورد نظر علاوه‌بر نیروهای مسلح روسیه تحت پروژه براهموس به هندوستان نیز صادر شـده است. این موشـک‌ها در نقش حمله بـه اهداف زمینـی هم در جریـان حضور نظامی روسیه در سوریه، هم در جنگ روسیه و اوکرایـن و هم موشـک‌های سـری براهموس در جریان درگیری بهار سال گذشـته هند و پاکستان مورد استفاده قرار گرفتند.

نکته مهم و اصلی درخصوص یک موشک کروز مافوق صوت سرعت بالای آن است که با قابلیت ذاتی موشک‌های کروز یعنی پرواز در ارتفاع پایین ترکیب می‌شـود و مقابله با این هدف را برای هر نیروی بسیار سخت می‌کند. زمانی که به گزارش‌های منتشرشده در طول سال‌های جنگ بین روسیه و اوکراین از طرف واحدهای پدافندی ارتش اوکراین نگاه می‌کنیـم موشـک‌های یاخونت شلیک شده از سیستم موشکی متحرک زمین پایه باسـتیون جـزو مهم‌ترین تهدیدات برای آنها بودند که سیسـتم پدافندی اوکراین نیز کمترین موفقیت را در برابر آنها داشـته و علت اصلی در این شکست‌ها نیز سرعت بالای موشک مورد نظر اعلام شده است.

در جریان درگیری سـال گذشته بین هند و پاکسـتان هـم اگر چه که توجهات اکثرا به سـمت ضربه سنگین نیروی هوائی پاکستان به طرف هندی در رزم هوائی و سرنگون کردن چندین جنگنده از جمله رافال معطوف شد اما در فاز بعدی این موشک‌های براهموس هوا پرتاب شلیک شده از جنگنده‌های سوخو ۳۰ نیروی هوائی هند بودند که به صورت همزمان چنـد پایگاه هوائی پاکسـتان را هدف قرار داده و تا حدی توازن بین طـرف را برقرار و در نهایت موجب آتش‌بس بیـن دو قدرت اتمی شد.

به گزارش مشـرق، اما مسئله آخر که شاید مهم‌ترین بحث در این گزارش اسـت این مطلب به حساب می‌آید که روسـیه در حال فروش یک جنگ افزار یا یک سیستم پیشـرانه به عنوان یک محصـول آماده نبـوده و بلکه در حال انتقال فناوری و کمک به توسعه پروژه پیشران رم جت در ایران است. به بلوغ رسیدن و بومی شدن کامل این فناوری در داخل ایران باعث باز شـدن یکی از مهم‌ترین گره‌های گلوگاهی در توسعه فناوری موشک‌های کروز ایرانی بوده و اهمیت آنها در زرادخانه ایران را بسیار افزایش می‌دهد. ایضا مسئله استفاده از این فناوری در توسـعه دیگر موشک‌ها خصوصا موشـک‌های هوا به هوای برد بلند نیز از جمله بحث‌های بسیار مهم و راهبردی دیگر است که البته در زمانی دیگر باید به آن پرداخت.

مراسم باشکوه تشییع پیکر خلبان شهید حسین مهدویان با حضور مردم و مسئولان در قزوین برگزار شد

مراسم تشییع شهید حسین مهدویان با حضور پرشور مردم برگزار شد.

مراسم تشییع پیکر مطهر خلبان شهید حسین مهدویان با حضور مردم، خانواده‌های شهدا، ایثارگران و مسئولان در شهر قزوین برگزار شد.

شهید خلبان حسین مهدویان از نیروهای جان‌برکف ارتش جمهوری اسلامی ایران بود که ۱۰ شهریورماه سال جاری در جریان حمله موشکی نیروهای آمریکایی به مناطق عملیاتی جنوب کشور به شهادت رسید.

مراسم وداع با پیکر مطهر شهدای سنگر خیابان

آیین وداع با پیکر مطهر شهدای حادثه بلوار وکیل‌آباد مشهد، با حضور پرشور اقشار مختلف مردم برگزار شد.