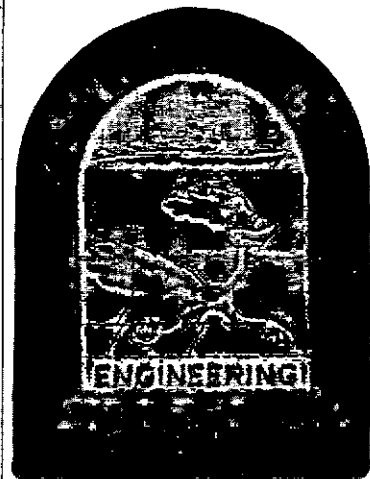




✉ نامه ای دیگر: کاپیتان دان هری
اولین مقاله ارسالی از سوی کاپیتان دان هری بین افسر
نیروی دریایی آمریکا

«دریایی اذروغ» (SEA OF LIES)

مترجم: احمد رضا سامانی



گزارش دست اول از چگونگی حمله کور کورانه کشتی نیروی دریایی آمریکا به پرواز شماره ۱۶۵۵ ایران در اوج جنگ ایران و عراق و چگونگی تلاش‌های پنتاگون برای سرپوش گذاشتن بر این واقعه بعد از کشته شدن ۲۹۰ غیرنظامی بی‌گناه:

هفته نامه نیوزویک، ۱۲ جولای ۱۹۹۲

گزارش ویژه: در سوم جولای ۱۹۸۸، کشتی جنگی آمریکایی، یک فروند هواپیمای مسافربری ایرانی را متهدم کرد و باعث کشته شدن ۲۹۰ نفر غیرنظامی شد. این مطلب گزارشی حقیقی از چگونگی حادثه است و این که چگونه پنتاگون در تلاش بود تا بر این اشتباه فاحش و غم‌انگیز سرپوش بگذارد:

او در یک رویارویی در خلیج فارس به تعقیب دشمن پرداخت و با آن درگیر شد و در حالی که به صندلی فرماندهی‌اش در مرکز اطلاعات رزمی ناو تکیه داده بود، تصمیمات سرنوشت‌سازي گرفت که مرگ و زندگی را رقم زد. این همان لحظه‌ای بود که برای روبه‌رو شدن با آن آموزش دیده بود و مدت‌ها با این تلقی که نقطه اوج حرفه نظامی‌اش را تحقق بخشد، بی‌صبرانه انتظارش را می‌کشید.

اما این حادثه به هر چیزی شبیه بود، الا نبرد واقعی. راجرز، در یک غفلت آشکار و مفتضحانه، ایران و ایالات متحده آمریکا را به رویارویی مشکوک و نسبتاً محرمانه‌ای کشاند که سیاستمداران از علنی ساختن آن اکراه داشتند و مقامات بالا نیز اشتیاقی به راه‌انداختن آن نشان نمی‌دادند. دشمن او نه یک نیروی دریایی منظم، بلکه نیروهای نامنظم و به‌هم‌ریخته‌ای بودند که در قایق‌های تندرو و مسلح به سلاح‌های سبک در مقابلش مانور می‌دادند. نبرد رزمناوی مجهز به سامانه Aegis با این قایق‌های کوچک و زبل مانند تیراندازی به سمت خرگوش‌های تیزپا با موشک‌های هدایت‌شونده راداری بود و در پایان رزم نیز همه دیدند که غیر نظامیان بی‌گناه قربانی جاه‌طلبی او شده‌اند: ۲۹۰ تن خدمه و مسافر یک هواپیمای ایرانی که مردان کاپیتان راجرز، آن را با هواپیمای جنگی دشمن اشتباه گرفته بودند.

انهدام پرواز شماره ۶۵۵ ایران‌یر یک ضایعه هولناک انسانی بود. این حادثه وجهه جهانی آمریکا را خدشه‌دار کرد و احتمالاً باعث شد تا ایران، آزاد شدن گروگان‌های آمریکایی در لبنان را به تأخیر بیندازد. این حادثه در سابقه نیروی دریایی به‌عنوان یک رسوایی

صعود از نردبان ترقی در نیروی دریایی مدرن عصر ما از راه‌های متعددی امکان‌پذیر است. افسران این نیرو با خدمت در پهنه دریا و یا در گستره بی‌کرانه آسمان‌ها می‌توانند هر روز درجه‌ای بالاتر را بر دوش خود ببینند. فقط کافی است کشتی خود را از میان امواج پرتلاطم تکنوکراسی به سلامت عبور دهند. اما، همانند عهد روم باستان، همچنان تنها راه مطمئن برای رسیدن به قله‌های افتخار، پیروزی در دریاست. با این حال، امروز نیز شغل اینان دل به دریا زدن و خطرات را به جان خریدن است.

ویل راجرز سوم (Will Rogers III)، کاپیتان نیروی دریایی آمریکا، در تمام دوران حرفه نظامی‌اش مهیای رزم و جنگ بود. او در دسامبر ۱۹۶۵ که حکم خود را گرفت ۲۷ سال داشت و این برای ورود به نیروی دریایی، کمی دیر به حساب می‌آمد، اما او با رفتار بی‌باکانه و جا کردن خود در دل کارکنان ستاد عملیات‌های نیروی دریایی - که دوستانش در رده‌ها و مناصب بالاتر از او بودند - توانست جبران مافات کند. راجرز در سال ۱۹۸۷ به فرماندهی ممتازترین و پیشرفته‌ترین کشتی جنگی نیروی دریایی، که رزمناوی مجهز به سامانه Aegis بود، منصوب شد. به نظر می‌رسید ناو یک میلیارد دلاری وینسنس (Vincennes)، بخت مسلم او برای رسیدن به درجه سرفرماندهی ناوگان دریایی باشد، ولی راجرز که همانند بسیاری از افسران دریایی زمان صلح، هدف هیچ شلیکی قرار نگرفته بود، در آرزوی زد و خورد لحظه‌شماری می‌کرد، تا این که در سوم جولای ۱۹۸۸ به مراد دلش رسید.

راجرز، در یک غفلت آشکار و مفتضحانه، ایران و ایالات متحده آمریکا را به رویارویی مشکوک و نسبتاً محرمانه‌ای کشاند که سیاستمداران از علنی ساختن آن اکراه داشتند و مقامات بالا نیز اشتیاقی به راه‌انداختن آن نشان نمی‌دادند.

این سرپوشی بود که مهر تائید در پاسالار ویلیام کراو (William Crowe)، رئیس وقت ستاد مشترک فرماندهی را بر خود داشت. کاپیتان راجرز هفته گذشته در برنامه Nightline بار دیگر بر «درست بودن» تصمیم خود اصرار کرد و گفت که صرفاً به خاطر محافظت از کشتی و نیروهای خود اقدام به شلیک کرده است. اسناد مکتوب، نوارهای صوتی و تصویری کشتی‌هایی که در آن حادثه دخیل بودند از طبقه‌بندی محرمانه خارج شده بود که نیوزویک با مراجعه به آن‌ها و نیز بررسی بیش از صد مصاحبه توانست قطعات پازل گزارشی را در کنار هم بچیند که بر داستان دفاع خویشتن‌دارانه ناخدا خط بطلان می‌کشد. با توجه به مبهم بودن نحوه اجرای قواعد درگیری و دسترسی آن جوانک‌های وحشت‌زده به فناوری‌های مهلک، حکایت آن‌ها در عصر جنگ‌های «محدود» به ضرب‌المثل تبدیل شده است. حکایت کهنه‌ای از تفرعن جنگجویی که دیوانه‌وار، به جنگ عشق می‌ورزید.

یک صبح تیره و تاریک

در ساعت ۶:۳۳ دقیقه صبح روز دوم جولای به وقت محلی، کاپیتان راجرز در خوابگاه تنگ و کوچکش در وینسنس مشغول اصلاح صورتش بود که تلفن خوابگاه زنگ زد. هنوز دو ساعت از طلوع خورشید نگذشته بود، اما گرمای صد درجه فاره‌نهایت در آن صبح به حدی بود که سیستم‌های خنک‌کننده کشتی هم از پس آن بر نمی‌آمدند. دانه‌های ریز شن از سرزمین‌های عربی به سمت خلیج خیز برداشته و هوا را با غبار زردرنگی کدر کرده بودند. راجرز گوشی تلفن را برداشت. در آن سوی خط افسر ستاد در مرکز اطلاعات رزمی کشتی - مرکز اعصاب کشتی در دو طبقه پایین‌تر از کابین او - صحبت می‌کرد. «فرمانده، بهتره بیابین پایین. به نظرم مونت‌گومری دستش رو توی لونه مار کرده.»

در حدود ۵۰ مایلی شمال شرق، مونت‌گومری، ناو محافظ نیروی دریایی ایالات متحده از سمت غرب در حال ورود به تنگه هرمز بود. نفت‌کش‌هایی که حامل نیمی از نفت وارداتی جهان هستند، همه روزه از تنگه هرمز - که عرض گلوگاه آن فقط ۳۲ مایل است - می‌گذرند. این تنگه با جنگ ایران و عراق تبدیل به عرصه عرض اندام شده بود. قایق‌های توپ‌دار سپاه پاسداران انقلاب اسلامی که پایگاهشان در جزایر هنگام و ابوموسی بود، به نفت‌کش‌ها و کشتی‌های تجاری عازم و بارگیری‌شده از کویت - اصلی‌ترین متحد عراق در جنگ - حمله می‌کردند. ایالات متحده - که نگران استمرار جریان انتقال نفت کویت بود - طبق توافقی، اسکورت کشتی‌های نفت‌کش کویت را با پرچم آمریکا پذیرفت.

در این صبح از ماه جولای، مونت‌گومری شش قایق سپاه پاسداران را که از مخفی‌گاه‌های خود در جزیره خارج می‌شدند، دیده بود. در این زمان راجرز خودسرانه تصمیم گرفت وارد معرکه شود. آن‌طور که در دفتر ثبت وقایع روزانه وینسنس آمده است، او در ساعت ۶:۳۳ دقیقه دستور «پیشروی با تمام قوا» را صادر کرد. چهار موتور توربینی عظیم‌الجثه رزمناو، با افزایش توان خود به ۸۰۰۰۰ اسب بخار و با سرعت ۳۰ گره دریایی به دل موج‌ها کوبیدند.

تا ساعت ۶:۵۰ - طبق گزارش رسمی از وقایع که بعداً توسط نیروی دریایی ارائه شد - مونت‌گومری ۱۳ فروند از قایق‌های توپ‌دار ایرانی را در تنگه هرمز شناسایی کرده بود. بنا بر گفته‌ها، چند فروند از آن‌ها گرد یک نفت‌کش لیبریایی به نام استوال (Stoval) می‌چرخیدند. مونت‌گومری در ساعت ۷:۱۱، گزارش داد که صدای «بیج‌الی هفت» انفجار را در حول و حوش این نفت‌کش شنیده است. بعد از شنیدن خبر این انفجارهای مرموز از بی‌سیم بود که ستاد مرکز فرماندهی ناوگان در بحرین به فکر تماس با وینسنس افتاد. دریادار آنتونی لیس (Anthony Less)، فرمانده نیروهای مشترک ضربت خاورمیانه به رزمناو شمال شرقی دستور داد که از مونت‌گومری حمایت کند. ناگفته نماند که فرماندهی



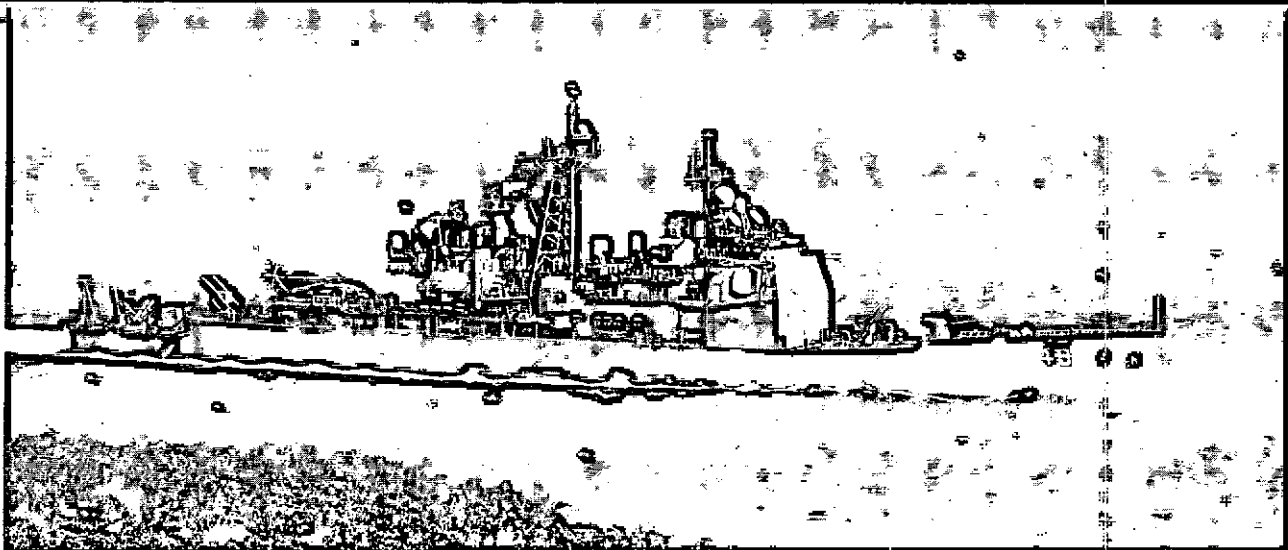
حرف‌های ثبت و ماندگار شد. گران‌ترین کشتی جنگی نیروی دریایی که برای هدف‌گیری و انهدام هم‌زمان ۲۰۰ موشک مهاجم طراحی شده بود، در اولین نبرد خود یک هواپیمای مسافربری حامل غیرنظامیان بی‌گناه را ساقط کرد. نیوزویک علاوه بر این موضوع، دریافته است که وینسنس در زمان شلیک به‌سوی هواپیمای ایرانی، با نقض آشکار قوانین بین‌المللی، در حریم آب‌های ساحلی ایران بوده است. مقامات ارشد پنتاگون از همان ابتدا فهمیدند که با برملاشدن کل حقیقت رسوایی وینسنس، مجبور می‌شوند چندین ماه عنوان‌ها و تیتراهای تحقیرآمیز و خفت‌بار جرایم را ببینند و دم نزنند.

پس نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا همان کاری را کرد که همه ناوگان‌های دریایی پس از ارتکاب اشتباهات هولناک در دریا انجام می‌دهند، دروغ گفت و مدال اعطا کرد.

این داستان افتضاح نیروی دریایی است، افتضاح یک ناخدا، خدمه وحشت‌زده کشتی او و تلاشی که بعد از آن برای پنهان کردن حقایق صورت گرفت. این کاوشی است که مجله نیوزویک به همراه سرویس شبانهگاهی شبکه ABC انجام داد و به‌علت کارشنکی و عدم پاسخ‌گویی مقامات ارشد نیروی دریایی، حصول نتیجه ماه‌ها، به تعویق افتاد. بعضی‌ها خیلی ساده اصل ماجرا را منکر می‌شدند. بعضی از دریانوردانی که در صبح آن روز جولای ۱۹۸۸ روی وینسنس بودند، هنوز هم در حال درمان و مداوا و دست و پنجه نرم کردن با عذاب وجدان هستند. ولی تحقیقات رسمی پنتاگون در مورد این حادثه موسوم به گزارش فوگارتی (Fogarty)، تلفیقی است ماهرانه از سانسور حقایق، حقایق نیم‌بند و فریب‌های آشکار.



وینسنس در زمان شلیک به‌سوی هواپیمای ایرانی، با نقض آشکار قوانین بین‌المللی، در حریم آب‌های ساحلی ایران بوده است. مقامات ارشد پنتاگون از همان ابتدا فهمیدند که با برملاشدن کل حقیقت رسوایی وینسنس، مجبور می‌شوند چندین ماه عنوان‌ها و تیتراهای تحقیرآمیز و خفت‌بار جرایم را ببینند و دم نزنند.



عمان را ترک کنید.»

اتفاقاً یک فیلم بردار نیروی دریایی به نام رودی پاهویو (Rudy Pahoyo) در آن روز بر روی وینسنس بود و این صحنه را از روی سکوی کشتی فیلم برداری می کرد. واکنش افسران کشتی به درخواست عمانی ها در فیلم او ضبط شد. آن ها به یکدیگر پوز خند زدند و خود را برای پاسخ به زحمت نینداختند.

تنها عمانی ها نبودند که خواستار خروج وینسنس از منطقه شدند. در ساعت ۸:۴۰ دقیقه، کاپیتان مک کنا در بحرین به مقر فرماندهی خود بازگشت و وقتی وینسنس را در بالای شبه جزیره عمان و در حدود ۴۰ مایلی شمال جایی که او به راجرز دستور ماندن داده بود دید، خشکش زد. مک کنا با کمی خشم با راجرز تماس گرفت و از او آخرین وضعیت را سوال کرد. راجرز گزارش داد که در حال پشتیبانی از هلی کوپتر خود است و مشکلاتی در برقراری ارتباط داشته است.

مک کنا که حرف های راجرز را چندان جدی نگرفته بود، به او گفت به سمت ابوموسی باز گردد. راجرز با لحنی عصبی از آن سوی خط گفت: «می خوام چی کار کنم؟» مک کنا صداهای خنده را از مرکز اطلاعات رزمی وینسنس می شنید. او که دیگر عصبانی شده بود، با لحنی خشک و قاطع به وینسنس و همین طور مونت گومری دستور داد به جنوب بازگردند. رفتار کاپیتان و افسران این رزمناو جنجالی یک میلیارد دلاری کفرش را بالا آورده بود و زیر لب غرغرکنان می گفت: «ناو جنگی گستاخ». راجرز با اکره و دلخوری دستور را اجرا کرد، ولی هلی کوپتر خود را در محل باقی گذاشت تا مراقب قایق های ایرانی باشد و همین نیز اشتباه مهلک او را رقم زد.

قایق های توپ دار ایرانی به سمت مخفی گاه شان در جزیره عقب نشینی می کردند و مارک کولیبر، خلبان هلی کوپتر اوشن لورد - ۲۵ نیز از کابین خود بازگشت آن ها به سوی شمال را نظاره می کرد، اما نتوانست در برابر وسوسه تعقیب آن ها مقاومت کند. او بعدها تعریف کرد که قصد داشت ارتفاع خود را کم کند تا ببیند چه تعداد نفرات و چه نوع سلاح هایی در آن ها هست و البته این کار را بدتر کرد. وقتی که کولیبر به پهلو در بالای سر آن ها دور می زد چیزی

در خلیج سوویک در فیلیپین، یک جلسه توجیهی برای آموزش قواعد درگیری در خلیج فارس تشکیل شده بود. بالاترین مقامی که از ناو وینسنس در این جلسه شرکت داشت، یک ناوبان یکم بود. راجرز در اوایل ژوئن به کاپیتان راجر هاتان، (Roger Hattan) فرمانده ناو محافظ USS Sides، دستور داد تا جایی که می تواند به یک کشتی جنگی ایرانی نزدیک شود. هاتان این اقدام را تحریک کننده می دانست و از دستور راجرز برآشفت و در نهایت نیز از اجرای آن سر باز زد. ستاد مرکز فرماندهی ناوگان در بحرین نیز از عمل «هاتان» حمایت کرده بود. براساس گفته های چند تن از افسران عالی رتبه، تا اوایل جولای، همه روی او لقب «دست به ماشه» گذاشته بودند و در میان کادر نیروی دریایی به این عنوان مشهور شده بود. شکی نیست که او می خواست به قایق های توپ داری که در حال تعقیب مونت گومری بودند، برسد. وینسنس به پیش تاخت، از کشتی تجاری آلمانی (که با خون سردی پیام A-OK ارسال می کرد) گذشت تا این که در ساعت ۸:۳۸، پهلو به پهلو مونت گومری رسید. حالا دیگر گارد ساحلی عمان به روی بی سیم آمده بود و از قایق های سپاه پاسداران می خواست که به آب های خود بازگردند. عمانی ها از وینسنس هم خواستند که آن جا را ترک کند. افسر عمانی از پشت بی سیم گفت: «کشتی جنگی ایالات متحده! مانور با سرعت بیش از ۳۰ گره دریایی مغایر با قانون عبور بدون ضرر (innocent passage) است. لطفاً آب های

بحرین تمایلی به کشاندن وینسنس در منازعه نداشت. دریادار لس فقط قصد داشت هلی کوپتر ناو وینسنس را به عملیات شناسایی اعزام کند. بنابراین کاپیتان ریچارد مک کنا (Capt. Richard McKenna)، رئیس واحد جنگ های سطحی دریاسالار لس، آن چه را که تصور می کرد دستورات واضحی هستند به راجرز مخابره کرد: «هلی کوپتر خود را برای شناسایی به شمال اعزام کنید، ولی کشتی را در فاصله ای دورتر از جنوب نگه دارید. چون احتمال دارد شناورهای بیشتری از پایگاه سپاه در ابوموسی پیدا شوند.»

در ساعت ۷:۲۲، هلی کوپتر SH-60B سی هاوک (ملقب به شاهین دریاسالار) از روی عرشه برخاست و با سرعت به سمت شمال پرواز کرد و ظرف ۲۰ دقیقه بالای سر قایق های توپ دار ایرانی رسید. ستوان مارک کولیبر (Mark Collier)، خلبان هلی کوپتر اوشن لورد - 25 (Ocean Lord 25)، قایق های توپ داری را دید که دور یک کشتی باری آلمانی به نام دالاگیری (Dhulagiri) پرسه می زدند. آن ها قصد شلیک نداشتند، کارشان یک تاکتیک ایذایی متداول بود.

کاپیتان ریچارد واتکینز (Richard Watkins)، فرمانده ستاد دریاسالار لی در بحرین نیز به تبادل پیام های رادیویی گوش می داد. او بعدها در گزارش خود آورد که اوضاع را رو به آرامش تلقی کرده و به همین دلیل با خیالی آسوده، اتاق عملیات سرفرماندهی را برای انجام پاره ای مکاتبات و کارهای اداری ترک کرده بود، ولی اوضاع در روی وینسنس، برخلاف تصور او، رو به وخامت می رفت. با بلند شدن صدای آژیر، راجرز نیروهای خود را به مواضع رزمی فرستاد و به نیروهای موضع گرفته در مقر سلاح های سبک در پهلوهای کشتی دستور داد تا آماده مقابله با حمله شناورهای کوچک باشند.

وینسنس در میان ناوگان کشتی های آمریکایی مستقر در خلیج فارس، وجهه جالبی نداشت. افسران دیگر کشتی ها به استهزاء از این کشتی با نام رزمناو روباتی (Robocruiser) یاد می کردند. یکی از هم قطاران او می گوید راجرز در تمرین هایی که در سن دیه گو با ماکت های جنگی روی میز انجام می شد، همیشه قواعد درگیری را زیر پا می گذاشت.

اسناد مکتوب، نوارهای صوتی و تصویری کشتی هایی که در آن حادثه دخیل بودند از طبقه بندی محرمانه خارج شده بود که نیوزویک با مراجعه به آن ها و نیز بررسی بیش از صد مصاحبه توانست قطعات پازل گزارش را در کنار هم بچیند که بر داستان دفاع خویشتر دارانه ناخدا خط بطلان می کشد.

را دید که بعدها آن را این گونه شرح داد: «۸ تا ۱۰ مرتبه انفجار نور» و «چند جرقه ... یعنی یه جرقه بزرگ» حدود ۱۰۰ یارد جلوتر از او در آسمان اول تصور کرد که نور خورشید از بدنه یکی از قایق‌ها منعکس شده است، اما لحظه‌ای بعد توده‌های دود را در مقابل خود دید. او از ناو استوار دوم اسکات زیلگ در مقابل خود دید. «تو هم اونو دیدی؟». زیلگ گفت: «آره. بیا از این جا بریم. آتیش انفجار گلوله ضد هوایی بود». وقتی کولبیر هلی کوپتر را به ارتفاع امن ۱۰۰ پایی می‌رساند، فرمانده هلی کوپتر، ستوان راجر هاف که در صندلی کمک‌خلبان نشسته بود، این پیام را برای وینسنس بی‌سیم زد: «از اوشن لورد-۲۵ به ترینیتی سورد (Trinity Sword)، به سمت ما شلیک شده، فرار می‌کنیم».

این همان دستاویزی بود که راجرز در مرکز اطلاعات رزمی به آن نیاز داشت. بالاخره این قایق‌های توپ‌دار دست به یک عمل خصمانه زده بودند و راجرز نیز طبق قواعد درگیری در خلیج فارس می‌توانست دستور پی‌گیری جدی این حادثه را بدهد. از این رو بی‌مقدمه گفت: «آماده باش کامل، با تمام قوا». یک بار دیگر وینسنس با سرعت ۳۰ گره دریایی راه شمال را در پیش گرفت.

در این اثنا، در فاصله ۲۰۰ مایلی جنوب شرقی، در ایستگاهی واقع در دهانه خلیج عمان، ناو هواپیمابر یواس اس فورستال (USS Forrestal) پهلو گرفته بود. دریادار لیتون (استانی) اسمیت Leighton (Smuffy) Smith، فرمانده گروه رزمی ۶ ناو هواپیمابر در اتاق عملیات خود اخبار نفس گیر شلیک به سمت هلی کوپتر وینسنس و تعقیب مهاجمان را شنید. او در ساعت ۹:۱۴ دقیقه، دستور اعزام دو فروند جنگنده اف-۱۴ و دو هواپیمای اف-۷ را صادر کرد. ساعت ۹:۲۸ دقیقه، آن‌ها از عرشه ناو به پرواز درآمدند، اما نه برای جنگ. در نیروی دریایی آمریکا مصطلح است که هرگاه کشتی جنگی خودی، هواپیمای خودی را سرنگون کند، می‌گویند: «گل به دروازه خودی» و آنان قصد اجرای چنین سناریویی را نداشتند، بلکه به موقعیت آلفا- که وعده‌گاهی در ۵۰ مایلی بیرون از تنگه هرمز بود، پرواز کردند. از آن جا فاصله‌شان با وینسنس کمتر از ۸۰ مایل یا هفت دقیقه بود.

اما راجرز در آن لحظه به پشتیبانی هوایی فکر نمی‌کرد و تمام حواسش را بر قایق‌های توپ‌دار ایرانی - که در مقابلش چرخ می‌زدند- متمرکز کرده بود. کاری که خیلی هم ساده نبود. رزمناوهای مجهز به سامانه Aegis نه برای نبرد با شناورهای کوچک بلکه برای مقابله و نبرد با نیروی دریایی روسیه در شمال اقیانوس اطلس ساخته شده بودند. رادارهای فوق پیشرفته Aegis برای ردیابی ده‌ها موشک مهاجم و هواپیما در یک رزم دریایی بزرگ طراحی شده بودند. شناورهای ایرانی به قدری کوچک بودند که وقتی در تلاطم آب بالا و پایین می‌رفتند، بر روی صفحه رادار تجسس سطحی وینسنس سوسو می‌زدند و به جای آن که هدف‌های مشخص و

مجزایی باشند، به شکل یک علامت واحد در صفحه رادار نمایان می‌شدند. راجرز با بی‌حوصلگی رو به افسر تاکتیکی عملیات، دریابان ویکتور گیلوری کرد و پرسید: «سکوی فرماندهی می‌تونه چیزی ببینه؟» سکوی فرماندهی گزارش داد که گاهی اوقات رد چند قایق را به شکل نقاطی درخشان در میان مه رقیق می‌تواند ببیند.

در ساعت ۹:۳۹، راجرز - که هنوز نتوانسته بود هدف واضحی را پیدا کند- از طریق بی‌سیم به ستاد مرکز فرماندهی ناوگان اعلام کرد که قصد شلیک دارد. نیروهای دریاسالار لی در بحرین، آرام و قرار نداشتند. کاپیتان واتکینز موقعیت راجرز و مختصات قایق‌های توپ‌دار را این چنین پرسید: «نقطه‌های روی صفحه رادار دارن محو می‌شن؟» این سوال می‌توانست جلوی ادامه نمایش را بگیرد. به قضاوت شهادت‌هایی که بعدها ارائه شد، کمتر کسی از نیروهای مرکز اطلاعات رزمی وینسنس اعتقاد داشت که کشتی آن‌ها در آن روز مورد حمله قرار گرفته است. در حقیقت قایق‌های توپ‌دار به آرامی گرد وینسنس می‌چرخیدند. دلیلش هم روشن بود، زیرا در آب‌های ساحلی خود قرار داشتند و از این بابت احساس امنیت می‌کردند. اصلاً شک داریم که شناورهای کمر ارتفاع ایرانی قادر بوده باشند وینسنس را در آن مه ببینند. با این وجود، راجرز پایش را در یک کفش کرده بود و برای دریافت اجازه شلیک به آن‌ها همچنان یکی به‌دو می‌کرد.

دیده‌بان‌های سکوی فرماندهی گزارش کردند که آن‌ها اکنون از پشت دوربین‌های بزرگ خود به خوبی می‌توانند خط سیر شناورها را که به این سو و آن سو می‌چرخند، مشاهده کنند. به نظر می‌رسید که دو فروند از آن‌ها راه خود را به سمت وینسنس کج کرده‌اند.

همین بهانه برای راجرز کافی بود. او به بحرین گزارش داد که قایق‌های توپ‌دار به سرعت خود افزوده‌اند و مقاصد خصمانه‌ای نشان می‌دهند و مجدداً اعلام کرد که قصد شلیک دارد. در روی کشتی فرماندهی، لیس سرانجام با درخواست راجرز موافقت کرد. ساعت ۹:۴۱ بود. فرمانده سکان‌داری در سکوی فرماندهی کشتی، در همان لحظه اعلام کرد که وینسنس از حد ۱۲ مایلی امتداد ساحل گذشته و وارد آب‌های ایران شده است. وینسنس قوانین بین‌المللی را نقض کرده بود، ولی راجرز در آن شرایط به ظرافت‌های حقوقی توجهی نداشت. فرمانده گیلوری به توپ‌های وینسنس دستور داد که خود را برای شلیک آماده کنند. دو دقیقه بعد، توپ پنج اینچی وینسنس به سمت اولین هدف خود که شناوری در ۸۰۰۰ یاردی آن‌ها بود، شلیک کرد.

در حدود ۲۵ مایلی شرقی و روی ناو محافظ USS Sides، کاپیتان دیوید کارلسون (David) Carlson در اوج ناباوری به مکالمات وینسنس گوش می‌داد و مانورش را نظاره می‌کرد. یکی از افسران ناو محافظ با غرولند

گفت: «چرا سکانش رو نمی‌چرخونه و هیکل نحسش رو از اون جا بیرون نمی‌سره؟» وقتی که کارلسون موافقت لیس با درخواست شلیک راجرز را شنید، رو به دریابان دوم خود، گری اریکسون (Gary Erikson) کرد و دو شصت دست خود را پایین برد. می‌خواست بگوید هر آن در آن جا قتل عامی رخ می‌دهد.

پرواز هواپیمای متجاوز

در حدود ۵۰ مایلی شمال شرقی و دقیقاً در ساعت ۹:۴۵:۳۰، کاپیتان محسن رضائیان، خلبان ایرانی، به برج مراقبت فرودگاه بندر عباس اطلاع داد که ایرباس A۳۰۰B۲ او آماده بلندشدن از باند فرودگاه است. یک دقیقه بعد او دو موتور جنرال الکتریک مدل CF۶ هواپیمای خود را آتش کرد و به دل آسمان مه‌گرفته راند. قرار بود او از مسیر جنوب شرقی، هواپیما و محموله انسانی‌اش را به دویبی در امارات متحده برساند. هرچند رضائیان نمی‌توانست از این امر باخبر شود که مسیر پرواز او دقیقاً از بالای سر ناو یواس اس وینسنس می‌گذرد.

کاپیتان راجرز در آن لحظه روی صندلی کابین خود در اتاق تاریک و بدون پنجره مرکز اطلاعات رزمی وینسنس نشسته بود و نبرد دریایی را به وسیله دستگاه‌های کنترل از راه دور هدایت می‌کرد. مرکز اطلاعات رزمی رزمناو مجهز به سامانه Aegis برای فرد ناآشنا، مثل یک تفریح‌گاه لوکس بازی‌های ویدئویی است، کاربرهایی که ردیف‌به‌ردیف روی میزهای فرمان رادیویی خم شده و هر یک از آن‌ها قسمتی از نبرد را زیر نظر می‌گیرند، سپس تمام اطلاعات به‌دست‌آمده از رایانه‌های آن‌ها به وسیله رایانه قدرتمند سامانه Aegis رزمناو با هم تلفیق و ترکیب و اصطلاحاً به یک «تصویر بزرگ» تبدیل می‌شود. چهار صفحه بزرگ ۴۲×۴۲ اینچی در بالای سر اتاقی که ناخدا و دو معاون جنگ او نشسته‌اند نصب شده است که اطلاعات تلفیقی رایانه Aegis را به شکل نمادها و نشانه‌های مختلف روی نقشه در آن صفحات عریض تلویزیونی به نمایش درمی‌آورند. سیستم ۴۰۰ میلیون دلاری این رزمناو قادر به شناسایی هرنوع هواپیمایی تا فاصله ۳۰۰ مایلی است. رایانه‌های این سامانه هر نقطه روی صفحات رادار را با عنوان «دوست»، «دشمن» و یا «ناشناس» معرفی می‌کنند. از سامانه Aegis در نبرد دریایی انتظار دارند تمام تهدیدهای هوایی را برای کل یک گروه رزمی ناوهای هواپیمابر جست‌وجو و شناسایی کنند. سرعت و جهت هر یک را نشان دهد و آن‌ها را بر اساس میزان خطری که از خود نشان می‌دهند، طبقه‌بندی کند. این رزمناو چنان قدرتی دارد که می‌تواند در آن واحد تا ۲۰۰ فروند از موشک‌ها و هواپیمای مهاجم دشمن را ردیابی کند و دستور انهدام آن‌ها را به موشک‌های خود بدهد. در یک جنگ تمام‌عیار با اتحاد شوروی- که این سامانه به همان منظور طراحی شد- ناخدا کار زیادی لازم

نبود انجام بدهد. فقط کافی است تا سیستم را بر روی حالت خودکار قرار دهند و پناه بگیرند. با این وجود، راجرز در محیط بسته و پررفت و آمد خلیج فارس تصمیم گرفت به رای خود و مهارت‌های رزمی نیروهایش اتکا کند، مهارت‌هایی که هیچ‌گاه در بوته آزمایش و امتحان قرار نگرفته بودند. این سوال هنوز برای بعضی از کارشناسان، مطرح است که آیا بهترین و کارآمدترین نیروها با قرار گرفتن در شرایط پراسترس می‌توانند سیل اطلاعاتی را که سامانه Aegis به سویشان سرازیر می‌کند، کنترل و مدیریت کنند؟ به‌استناد گزارش اداره حسابرسی دولت در سال ۱۹۸۸، نیروی دریایی متهم است کاربران سامانه Aegis را در آزمایش‌های دریایی، برخلاف مقررات، از ماهیت دقیق «تهدیداتی» که قرار بود در مانورها با آن‌ها مواجه شوند از پیش آگاه ساخته و با این تمهید، نتیجه آزمایش این سیستم را مخدوش کرده است. نیروی دریایی از این بیم داشت که اگر آزمایش‌ها به شکست بینجامد، کنگره نیز اختصاص بودجه به طرح این سامانه را متوقف کند.

هواپیمایی در حال بلندشدن از فرودگاه بندرعباس بود. این نقطه روشن، همان پرواز شماره ۶۵۵ ایران‌ایر است که طبق برنامه، دو بار در هفته به دویبی پرواز می‌کرد. اما چون فرودگاه بندرعباس علاوه بر پروازهای غیر نظامی، دارای کاربرد نظامی هم بود، لذا کشتی‌های نیروی دریایی هر گونه پرواز خارجی از این فرودگاه بر فراز خلیج فارس را به‌طور خودکار، «دشمن فرضی» محسوب می‌کردند. ناو استوار دوم اندرو اندرسون (Andrew Anderson) پشت میز فرمان خود در اتاق مرکز اطلاعات رزمی نشسته بود که چشمش به نقطه درشتی در گوشه صفحات آبی‌رنگ رایانه‌ها افتاد. متوجه شد که آن نقطه همزمان به کشتی نزدیک می‌شود و بالا می‌رود. وظیفه اندرسون در «دالان هوایی» - مجموعه‌ای مرکب از چند کاربر که جنگ‌های هوایی را اداره می‌کنند - این بود که هر گونه رفت و آمد هوایی در محدوده تیررس کشتی را شناسایی کند. او به سیستم Aegis رزمناو فرمان داد که هواپیمایی نزدیک‌شونده را شناسایی کند: دوست یا دشمن؟ طبق موازین بین‌المللی، تمام

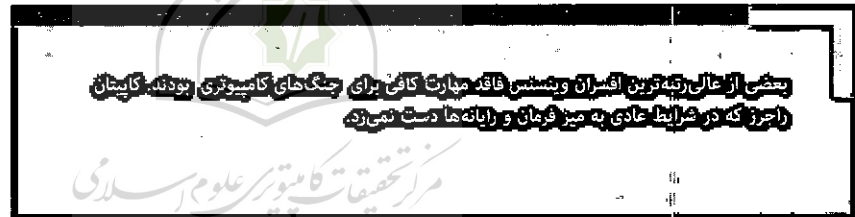
این دستگاه‌ها نشسته بود و تا آن زمان نتوانسته بود کارهای عادی و روزمره با این رایانه‌ها و میز فرمان را به‌خوبی بیاموزد. او در آن لحظه نگران هواپیمایی گشتی (P-3) ایران بود که در امتداد خط ساحلی به راه خود می‌رفت. زوکر می‌تسید که نکند هواپیمایی P-3 در حال هماهنگ کردن اجرای حملات به وینسنس با کمک آن هواپیمایی ناشناس باشد. بنابراین تصمیم گرفت صحبت‌های ردوبدل شده در دالان هوایی را به مسئول مافوقش، دریابان اسکات لاستیگ (Scott Lustig)، فرمانده تاکتیکی نبردهای هوایی وینسنس، ارجاع دهد.

لاستیگ به زوکر دستور داد که بلافاصله علامت اخطار به هواپیمایی نزدیک‌شونده ارسال کند: «هواپیمایی ناشناس!... شما به کشتی جنگی نیروی دریایی ایالات متحده در آب‌های بین‌المللی نزدیک می‌شوید.» این فرمان، یک هشدار متداول است که روی فرکانس‌های بین‌المللی پخش می‌شود و هواپیمای نظامی و تجاری نیز آن‌ها را طبق روال معمول دریافت می‌کنند. اما گزینه دیگری هم در این لحظه به ذهن لاستیگ رسید. او به صفحه نمایش مقابلش نگاه کرد و دید که جت‌های اف - ۱۴ ناو هواپیمابر فورستال در مسافتی به فاصله ۵ دقیقه از آن‌ها در آسمان می‌چرخند. این فاصله زمانی آن‌قدر زیاد نبود که نتواند از آن‌ها بخواهد این پرنده ناشناس را شناسایی کند.

فورستال هم آن نقطه درخشان را روی صفحات رادار خود دیده بود. خلبانان اف - ۱۴ برای پرواز به سمت آن شیء پرنده بی‌تابی می‌کردند، زیرا هواپیمایی ناشناسی بود که از سمت ایران می‌آمد و به یک کشتی جنگی آمریکایی نزدیک می‌شد و این فرصت کم‌نظیری برای هوانوردان تشنه جنگ به‌شمار می‌رفت. اما دریاسالار اسمیت روی ناو هواپیمابر خود آن‌ها را دور نگه داشت. خدمه فورستال به او اطلاع دادند که این نقطه درخشان به احتمال قوی یک هواپیمایی تجاری است. بنابر توصیه قانون نیروی دریایی، تصمیم‌گیری در مورد نحوه اداره نبرد با ناخدایی است که در محل درگیری قرار دارد و اسمیت نیز در آن لحظات، به همین قانون عمل می‌کرد. از این‌رو راجرز را آزاد گذاشت تا در آن معرکه طبق رای و تصمیم خود عمل کند.

اکنون ساعت ۹:۴۹ بود و راجرز به‌شدت مشغول آنتیباری به‌سمت قایق‌های توپ‌دار بود. بی‌وقفه بر سر خدمه توپ ۵ اینچی فریاد می‌زد که به‌سرعت خرج‌گذاری کنند. سپس دستور داد سکان را به راست بچرخاند تا توپ پاشنه رزمناو آماده شلیک شود. کشتی به شدت به لرزش افتاد و به راست چرخید.

تئوریسین‌های نظامی که درباره «اصطکاک» در صحنه نبرد نوشته‌اند، اعمال تصادفی، محاسبات غلط و خطا در گرماگرم کارزار را اجتناب‌ناپذیر می‌دانند. معماران جنگ‌های مدرن کوشیده‌اند تا به کمک فناوری، درصد خطا و وقوع اقدامات احمقانه را پایین



هواپیماها مجهز به فرستنده‌های هستند که به‌صورت خودکار به کدهای ارسالی سیستم IFF (سیستم بین‌المللی تشخیص هواپیماهای دوست و دشمن) با وضعیت‌های ۲ و ۳ (نظامی)، یا ۲ (غیر نظامی) پاسخ می‌دهند. اندرسون کد وضعیت ۳ را دریافت کرد و پیش خود گفت: «هواپیمایی تجاری» است. سپس به پشت میز کامپیوتر خود رفت تا لیست نیروی دریایی از پروازهای تجاری خلیج فارس را ببیند، اما هنگام بررسی این لیست، پرواز ۶۵۵ را ندید. اتاق مرکز اطلاعات رزمی فاقد نور کافی بود و هر بار که توپ ۵ اینچی رزمناو به‌سوی قایق‌های بداقبال ایرانی شلیک می‌کرد، چراغ‌های اتاق چشمک می‌زدند. از طرفی تقسیم خلیج فارس به چهار منطقه زمانی متفاوت هم او را گیج کرده بود.

اندرسون به جان لیچ (John Leach)، افسر هم‌طراز خود - که در «دالان هوایی» نزدیک به او نشسته بود - نگاه کرد و با نگرانی به او گفت که ممکن است این علامت روشن از یک هواپیمایی جنگنده اف - ۴ و یا اف - ۱۴ ایرانی باشد. نوابان یکم کلی زوکر (Clay Zocher)، مسئول در دالان هوایی از دور صحبت‌های‌شان را می‌شنید. او خودش دچار اضطراب شده بود. وی در زمان اعلام وضعیت آماده‌باش کامل فقط دو نوبت پشت

بعضی از عالی‌رتبه‌ترین افسران وینسنس فاقد مهارت کافی برای جنگ‌های کامپیوتری بودند. کاپیتان راجرز که در شرایط عادی به میز فرمان و رایانه‌ها دست نمی‌زد. او می‌توانست اداره نبرد با این شناورها را به گیلوری (Guillory)، افسر تاکتیکی وینسنس در رشته جنگ‌های سطحی، بسپارد، ولی این کار چندان هم به‌صلاح نبود. گیلوری کارمند سابق کارگزینی بود که به کار با کامپیوترها تسلط نداشت. (هم‌قطاران‌ش به او می‌خندیدند و یکی از آن‌ها می‌گفت گیلوری به‌جای این که تغییر و تحولات اداری و جایگاه‌های شغلی را با برنامه Spreadsheet (صفحه گسترده) رایانه ترسیم و به ثبت برساند، از مونیور آن به‌جای تابلوی اعلانات استفاده می‌کرد و یادداشت‌هایش را روی آن می‌چسباند.) کاپیتان نیز بنابه‌ضرورت و از روی ناچاری، مدیریت نبرد را شخصاً به‌عهده گرفت. «تصویر بزرگ» روی صفحه رایانه مقابل راجرز خودنمایی می‌کرد. او میدان دید و عملیات آن را روی محدوده ۱۶ مایلی تثبیت کرد تا بر قایق‌های توپ‌دار متمرکز شود و البته با این کار از چیزهایی که فراتر از این میدان بود، غافل شد.

رادار جاسوسی پر قدرت وینسنس، در ساعت ۹:۴۷، نقطه روشنی را در دور دست به او نشان داد که درواقع

بیاورند. اما تداخل سیگنال‌های الکترونیکی و سر و صداهای مختلف در مرکز اطلاعات رزمی می‌تواند خود به عاملی برای سردرگمی و خطا تبدیل شود. سربازان و افسران، با گوشی و از کانال‌های متعدد با هم مکالمه و ارتباط برقرار می‌کنند و معمولاً از هر دو گوش چپ و راست خود برای گوش دادن به موج‌های مختلف استفاده می‌کنند. راجرز و افسران کلیدی او در مرکز اطلاعات رزمی، همه روی یک طول موج بودند. نیمی از خدمه ناو وینسنس نیز در همین وضعیت قرار داشتند. افراد زبر و زرنگ پی برده بودند که با واکنش‌های سونی خود می‌توانند روی «طول موج شبکه فرماندهی» بیایند و مکالمات و تبادل پیام‌های حین نبرد را شنود کنند. اما هر بار که آن‌ها این شیطنت را مرتکب می‌شدند، توان موج ضعیف می‌شد و صدا افت می‌کرد و در این زمان، لاستیک به‌ناچار فرمان تغییر طول موج را می‌داد تا همه بتوانند روی یک مدار فرماندهی دیگر قرار بگیرند. اما همان شنودکنندگان نیز دوباره روی فرکانس جدید تنظیم می‌کردند.

چند ثانیه بعد از ساعت ۹:۵۰، یک نفر روی این «شبکه» آشفته اعلام کرد که هواپیمای نزدیک‌شونده به احتمال زیاد یک «آسترو» (Astro) - اسم رمز برای اف-۱۴ - است. هرگز کسی نفهمید که گوینده این حرف چه کسی بوده است. کاربرهای اتاق کنترل «دالان هوایی»، تصور می‌کردند که این حرف را تکنسین‌های داخل اتاق جنگ‌های الکترونیکی کشتی می‌گویند. از آن طرف، تکنسین‌ها گمان می‌کردند که این اخطار از دالان هوایی اعلام می‌شود. ناو استوار دوم اندرسون - که با شنیدن این اخطار شوکه شده بود - یکبار دیگر پیام IFF را ارسال کرد و متأسفانه پاسخ متفاوتی دریافت کرد. بر روی میز فرمان او، سیگنال کد وضعیت ۲ چشمک می‌زد و این یعنی هواپیمای نظامی، مدت‌ها بعد از این حادثه بود که ماموران تحقیق فهمیدند اندرسون فراموش کرده بود که بُرد دستگاه IFF خود را مجدداً تنظیم کند. کد سیگنال وضعیت ۲ از ایرپاس - که به آرامی بر فراز خلیج فارس اوج می‌گرفت - ارسال نمی‌شد و ظاهراً به یک هواپیمای ترابری ارتش ایران که هنوز از روی باند فرودگاه بندعباس برنخاسته بود، تعلق داشت.

اندرسون در اوضاعی که نزدیک بود مرکز اطلاعات رزمی کشتی آشفته شود، فریاد زد «احتمالاً آسترو». ساعت ۹:۵۱ دقیقه بود و راجرز که اکنون کشتی را یک دور کامل چرخانده بود، توپ خرج‌گذاری شده جلویی رزمناو را به سمت شناورهای ایرانی هدف گرفت. یازده گلوله شلیک کرد که توپ گیر کرد. ناخدا دوباره دستور داد تا سکان را بچرخانند. پاشنه ناو طوری چرخید که هر چه کتاب و کاغذ روی میزهای مرکز اطلاعات رزمی بود به زمین ریخت. لاستیک که در سمت چپ راجرز نشسته بود، در مقر خود به صفحه نمایش نگاه کرد. پرنده ناشناس، ۲۲

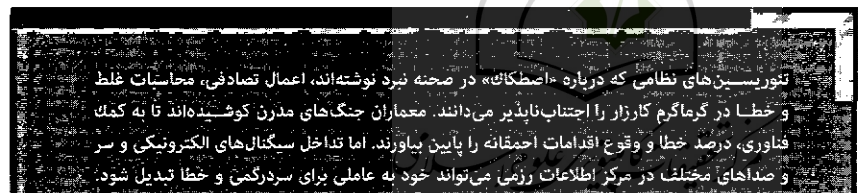
مایل با وینسنس فاصله داشت. از راجرز پرسید: «چه کار کنیم؟»

فرمانده او در نبرد با قایق‌های توپ‌دار ایرانی آن‌چنان غرق نشده بود که داستان اسفناک کاپیتان گلن بریندل (Glenn Brindel)، فرمانده ناو یواس.اس. استارک (USS Stark) را فراموش کرده باشد. یک سال قبل بریندل در راس فرماندهی ناو بود که کشتی‌اش مورد اصابت دو موشک ضد کشتی شلیک‌شده از یک هواپیمای عراقی میراژ اف-۱۶ قرار گرفت و تقریباً غرق شد. راجرز دستور داد که رادار کنترل آتش وینسنس هر نوع هواپیمای احتمالی دشمن در ۳۰ مایلی را نشان دهد و آن را با نزدیک‌شدن به فاصله ۲۰ مایلی منهدم کند.

او هنوز یقین نداشت که کشتی‌اش با یک هواپیمای جنگی دشمن روبه‌رو شده است. به نظر می‌رسید ارتفاع هواپیما برای حالت حمله خیلی زیاد است (حدود ۷۰۰۰ پا). ناویان یکم ویلیام مونت‌فورد (William Mountford) افسر دیگری که در پشت سر او قرار داشت - هشدار داد: «احتمال وجود هواپیمای تجاری» سه بار دیگر هم اخطار ارسال شد: «جنگنده

می‌بایست قبل از این که هواپیما به کمتر از ۱۰ مایلی آن‌ها برسد، شلیک کند. در ساعت ۹:۵۴:۰۵، وقتی هواپیما به فاصله ۱۱ مایلی رسید، راجرز دستش را بلند کرد و دکمه شلیک را فشار داد تا موشک‌های ضد هوایی SM-2 کشتی را در وضعیت آماده پرتاب قرار دهد. زوکر در اتاق کنترل (دالان هوایی)، چراغ سبز شلیک را دریافت کرد. این افسر جوان، به قدری خام و ناوارد بود که ۲۳ بار کلید و دکمه اشتباهی را روی میز فرمان فشار داد. در این‌جا یک ناو استوار دوم کهنه‌کار مجبور شد روی میز فرمان او خم شود و دکمه‌های درست را فشار دهد. چراغ‌های مرکز اطلاعات رزمی، مثل چراغ‌های زندان در زمان اعدام با صدای الکتریکی، مدت کوتاهی کم‌نور شدند.

در حدود ۱۰ مایل دورتر، رضائیان، خلبان ایرانی، با آسودگی به بندر عباس گزارش می‌داد که در خلال عبور از خلیج فارس، به اولین پست بازرسی رسیده است. او هیچ یک از اخطارهای وینسنس را نشنیده بود. هر چهار موج ارتباط بی‌سیم هواپیمایش در اشغال تبادلات پیام‌های کنترل هوایی بود. برج



ایرانی... شما به منطقه خطر نزدیک می‌شوید و در معرض پدافند دفاعی نیروی دریایی ایالات متحده هستید»

آن‌چه که بعد اتفاق افتاد در ادبیات روان‌شناسان به «تکمیل سناریو» معروف است. یعنی آن‌چه را که انتظار دارید، می‌بینید. اندرسون و لیچ با صدای بلند اعلام کردند که هواپیمای مذکور - که اکنون مشخصاً در صفحه بزرگ به شکل اف-۱۴ شناسایی شده بود - در حال کاهش ارتفاع و سرعت گرفتن است. بعدها، نوارهای ضبط‌شده موجود در اسناد مرکز اطلاعات رزمی، چنین چیزی را ثابت نکرد. صفحه رادار اندرسون نشان می‌داد که هواپیما در حال پرواز در ارتفاع ۱۲۰۰۰ پایی با سرعت ۳۸۰ گره دریایی و اوج گرفتن است. اما باز هم اندرسون فریادکنان می‌گفت که سرعت هواپیما ۴۵۰ گره و ارتفاع آن ۷۸۰۰ پا و در حال کم کردن ارتفاع است.

راجرز باید تصمیم می‌گرفت. هواپیمای اف-۱۴ قادر نبود خسارت چندان زیادی به وینسنس وارد کند. مدنی که واشنگتن در اوایل دهه ۱۹۷۰ به هم‌پیمان خود - شاه ایران - فروخت، صرفاً یک جنگنده بود و قابلیت‌های حمله به اهداف سطحی را نداشت. ولی باز هم اگر راجرز می‌خواست باموشک به آن حمله کند،

مراقبت از طریق رادیو اعلام کرد: «روز خوبی داشته باشید». خلبان پاسخ داد: «هت‌اکرم، روز بخیر». ۳۰ ثانیه بعد اولین موشک، بال چپ هواپیمای او را منفجر کرد. رودی پاهایو روی سکوی فرماندهی وینسنس هنوز مشغول فیلم‌برداری بود. ضبط‌صوتش صداهای مختلف و درهم‌ریخته‌ای را ضبط کرد: «اوه، کوبیدش!» «داره سقوط می‌کند!» صدای دستور داد: «سر و صدا نکنین، تمومش کنین!» دیگری داد زد: «درست خورد به هدف». آن‌گاه یکی از دیده‌بان‌ها از ضلع سکوی فرماندهی پایین آمد و گفت: «اون هدف، اف-۱۴ نبود». و بعد زیر گوش فرمانده ریچارد فاستر، افسر اجرایی وینسنس گفت: «لاشه‌ای که از آسمون داره می‌افته از اف-۱۴ بزرگ‌تره!» چند مایل آن‌سوتر، بر روی سکوی فرماندهی مونت‌گومری، خدمه ناو در کمال ناباوری به بال یک هواپیمای تجاری که در دریا غوطه می‌خورد و پوسته موتورش هنوز به آن چسبیده بود، خیره نگاه می‌کردند. ۱۹ مایل دورتر، روی عرشه ناو یواس. اس سایپدز، به کاپیتان کارلسون اطلاع دادند که طبق محاسبات بالاترین متصدی رادار کشتی او، هواپیمای مورد نظر از نوع مسافربری - تجاری بوده

است. کارلسون آن طور که خودش بعدها گفت، در آن لحظه بالا آورد.

سکوت وهم‌آوری وینسنس را فراگرفت. توپ‌های ۵ اینچی، دیگر شلیک نمی‌کردند. هیچ یک از قایق‌های توپ‌دار سپاه پاسدارن از فاصله ۵۰۰۰ یاردی رزمناو جلوتر نیامده بودند. هیچ کس نمی‌توانست به یقین بگوید که چه تعداد از آن‌ها مورد اصابت گلوله قرار گرفته است، شاید یکی و شاید هم بیشتر. راجرز دستور داد که راه جنوب را در پیش بگیرند و از آب‌های ایران خارج شوند.

کالبد شکافی پنهان کاری

تقریباً ۱۱ ساعت بعد و در ساعت ۱:۳۰ به وقت محلی در واشنگتن، دریاسالار ویلیام کراو، رئیس ستاد مشترک پشت تریبون اطلاق مطبوعاتی پنتاگون ایستاد. او که لباس فرم سفیدرنگ تابستانی به تن داشت، به خبرنگاران از وقوع یک حادثه وحشتناک خبر داد. کراو با تاکید بر این که اطلاعات به دست آمده هنوز ناقص هستند و سخنانش براساس گفته‌های راجرز است، ابراز داشت که هواپیمای ایرانی از دالان هوایی خطوط تجاری خارج شده و به اخطارهای مکرر آن‌ها پاسخی نداده است. این هواپیما در زمان نزدیک شدن به وینسنس سرعت را زیاد و از ارتفاع خود کم کرده بود و راجرز فقط از کشتی خود محافظت کرده است. نقشه بزرگی که از واقعه تهیه شده بود، موقعیت وینسنس را در زمان انهدام هواپیما درست در آب‌های بین‌المللی نشان می‌داد.

در سازمان ملل، ایرانی‌ها این ترازوی را با انهدام پرواز ۰۰۷ کره توسط شوروی در سال ۱۹۸۳ مقایسه کردند. کاخ سفید، جورج بوش پدر، معاون رئیس‌جمهور ایالات متحده را برای دفاع از این رسوایی به شورای امنیت سازمان ملل فرستاد. مسئولیت رسیدگی به پرونده را نیز به ریچارد ویلیامسون (Richard Williamson)، معاون وزیر خارجه در امور سازمان‌های بین‌المللی محول کردند. وی متوجه شد اقرار گرفتن از افسران کراو که خود امور این پرونده را در پنتاگون هدایت می‌کردند، کار بسیار دشواری است. او با بدگمانی تمام، به کریگ فولر (Craig Fuller)، رئیس ستاد معاونت ریاست‌جمهوری هشدار داد که در ارائه هرگونه اطلاعاتی به بوش، نهایت دقت را به عمل آورد و وی را با اطلاعات نادرست و انحرافی به در دسر نیندازد. جالب است که فولر هم در پاسخ به او اذعان کرد که وی نیز هرگز به پنتاگون اعتماد نداشته است. محور سخنرانی بوش حول ضرورت پایان یافتن جنگ ایران و عراق متمرکز بود. اما اطلاعات موجود در سخنان وی صحت نداشت. معاون رئیس‌جمهور ادعا کرد که وینسنس برای دفاع از یک کشتی تجاری در مقابل حملات ایران دست به یورش زده است.

تا روز ۱۴ جولای که بوش سخنرانی داشت، پنتاگون به حقایق دست یافت، ولی معاون رئیس‌جمهور را از آن‌ها مطلع نکرد. نوارهای موجود در سیستم پیشرفته وینسنس، به همراه اطلاعات نبرد و کشتی‌رانی آن در ۵ جولای به ایالات متحده رسید و محتوای آن‌ها را

در ۱۰ جولای به پنتاگون گزارش کردند. وینسنس داخل قلمرو آب‌های ساحلی ایران بوده است. هواپیمای ایرانی کاملاً درون دالان هوایی تجاری قرار داشته و در حال صعود بوده است، نه نزول و هیچ کشتی تجاری‌ای هم در محاصره و یا مورد اذیت و آزار نبوده است.

این پنهان کاری با گزارش رسمی حادثه اوضاع را بدتر کرد. در سوم جولای، دریاسالار کراو، از میان کادر فرماندهی، یک افسر عالی‌رتبه به نام دریادار ویلیام فوگارتی که مسئولیت کنترل عملیات‌های نظامی خاور میانه را برعهده داشت، برای تحقیق و تفحص درباره این حادثه انتخاب کرد. کراو مشاور حقوقی خود کاپیتان ویلیام ریچارد دی‌بابز (Richard DeBobs) را به قرارگاه فرماندهی سنتکام (Centcom) در تامپا (Tampa) فرستاد تا در تهیه و تکمیل گزارش فوگارتی در کنار او باشد.

اهمیت این تحقیق، ناشی از سوال‌هایی است که باید می‌پرسید و نپرسید. هرگز با فرماندهان حاضر بر ناو هواپیمابر فورستال مصاحبه‌ای نکردند، حتی با کاپیتان مک‌کنا، فرمانده جنگ‌های سطحی در بحرین، که راجرز از دستوراتش سرپیچی کرد. کارکنان مک‌کنا، نوار صوتی مبادلات لفظی شدید او با راجرز در قبل از زمان نبرد دریایی را ارسال کردند، ولی هیچ گاه پاسخی نگرفتند. گزارشی که در اختیار عموم قرار گرفت، حاوی هیچ‌گونه نقشه اطلاعات دریانوردی که موقعیت وینسنس را در لحظه شلیک نشان دهد، نبود.

نقشه‌ای که فوگارتی در زمان تشریح واقعه به کنگره در ماه سپتامبر نشان داد، وینسنس و هلی‌کوپترش را در خارج از آب‌های ایران نشان داده و موقعیت مونت‌گومری را نادرست گزارش کرده بود. فوگارتی از نقشه‌ای که سامانه Aegis رزمناو از وقایع آن روز روی مونیتهورهای مرکز اطلاعات رزمی وینسنس نشان داده بود، عکس‌هایی تهیه کرد. به گواهی سه نفر از افرادی که در آن روز بر روی وینسنس بودند، در نقشه واقعی، در زمان شلیک موشک، وینسنس کمتر از ۹ مایل با جزیره هنگام فاصله داشت. در عکس‌هایی که فوگارتی نشان داد، این جزیره به‌سادگی حذف و یک بار دیگر وینسنس را به‌طور معجزه‌آسایی در آب‌های بین‌المللی قرار داده بودند. وقتی یکی از نمایندگان در مورد هواپیمای ناو فورستال سوال کرد، فوگارتی ابتدا گفت که فاصله آن‌ها ۱۸۰ مایل بوده است و بعد فاصله را ۲۵۰ مایل دور تر ذکر کرد. هرچند که همان تصاویر تهیه‌شده از سامانه Aegis ناو به وضوح نشان می‌دهند که آن‌ها فقط ۷۵ مایل با وینسنس فاصله داشته‌اند.

از همه مرموزتر این که فوگارتی به کمیسیون نیروهای مسلح سنا گفت که در آن صبح، وینسنس برای نجات نفت‌کش لیبریایی «استوال» به سرعت عازم شده بود. نام چنین نفت‌کشی در دفتر ثبت هیچ یک از کشتی‌ها پیدا نشد. به گفته دو شاهد- از جمله یک افسر نیروی دریایی که در این تحقیق شرکت داشت- استوال فقط یک تله بود، یک شبح که با پیام‌های رادیویی درست

شد تا قایق‌های توپ‌دار ایرانی را از مخفی‌گاه‌شان بیرون بکشند و به‌دام اندازند. به گفته این شاهدان، تعرضات ایران که بوش قاطعانه در سازمان ملل آن را به باد انتقاد گرفته بود، در واقع چیزی جز اجرای آزمایشی عملیات تله‌گذاری آمریکا نبوده است.

اگر حقوق بین‌الملل با ریزبینی و طمانینه خاص خود این قضیه را مورد تحقیق و بررسی قرار نداده بود، نیروی دریایی با آن همه فریب کاری‌ها و صحنه‌سازی‌هایش از مجازات این جنایت قسر درمی‌رفت. واشنگتن پس از دادخواهی دولت ایران، به‌ناچار حضور وینسنس در آب‌های ایران را پذیرفت. هرچند که وزارت دادگستری آمریکا همچنان مدعی است که رزمناو وینسنس در دفاع از خود و از روی اجبار به آن جا کشیده شد. جزئیات این اعتراف در خلاصه‌نوشته‌های حقوقی قید شده و موجود است، البته تا همین برنامه هفته پیش Nightline که کراو با اسناد و شواهد انکارناپذیر مواجه شد و به حقیقت اقرار کرد، افکار عمومی به این اعترافات توجهی نکرده بود. کراو، منکر هرگونه پنهان کاری شد و در مصاحبه با نیوزویک مدعی شد: «اگر اشتباه می‌کردم، اشل حقوقی‌ام را پایین می‌آوردند.» راجرز هنوز هم پافشاری می‌کند که کشتی‌اش در داخل آب‌های بین‌المللی بوده است.

البته آخر قصه این است که ویل راجرز نشان طلایی دو اینچی دریاسالاری را دریافت نخواهد کرد. او به‌مدت دو سال در سن‌دیه‌گو به کاپیتان‌های نیروی دریایی آموزش می‌داد تا در اوت سال ۱۹۹۱ محترمانه بازنشسته شد. به تمامی افراد وینسنس رویان عملیات رزمی اهدا کردند. فرمانده لاستیک، هماهنگ‌کننده نبردهای هوایی، به دلیل «شادت» و حفظ آرامش و اعتمادبه‌نفس حین نبرد - که وی را قادر ساخت عملیات را دقیق و با سرعت به پایان برساند- مفتخر به دریافت مدال تمجید خدمت نیروی دریایی شد. اعطای این مدال با توجه به هدفی که او به‌سمتشان شلیک کرده، کمی عجیب و غریب است. اما فضای حاکم بر مرکز اطلاعات رزمی وینسنس در آن صبح ماه جولای و تلاش‌هایی که ماه‌ها و سال‌ها بعد برای پنهان کردن واقعیات رخ داده در آن روز صورت گرفت، همین‌گونه بود که بیان شد. ■

نویسندگانی که در تهیه این گزارش همکاری کردند:

جان بری (John Barry)، خبرنگار نیوزویک در حوزه امنیت ملی است. راجر چارلز، سرهنگ بازنشسته نیروی دریایی و افسر اطلاعاتی ارتش است که اکنون به‌شکل آزاد در واشنگتن به نویسندگی می‌پردازد. دانیل پدرسون در لندن، کریستوفر دیکی در پاریس، ترسا والدرپ در بسن، دون فووت در لس‌آنجلس، تونی کلیفتون در نیویورک، و بییر آتین در هوستون نیز در تهیه این گزارش به ما کمک کردند.