

ویلیام سی راجرز سوم (William C. Rogers III)

دریانورد ناآرام

نام: ویلیام سی راجرز سوم

(William C. Rogers III)

لقب: ویل

محل تولد: فورت وورث (Fortworth)، ایالت تگزاس

محل خدمت: نیروی دریایی آمریکا

سال‌های خدمت: ۱۹۶۵-۱۹۹۲

درجه: ناخدا

فرماندهی‌ها: ناو یواس.اس کاشینگ (DD-985)

ناو یواس.اس وینسنس (G-49)

گروه‌های آموزش‌های رزمی تاکتیکی نیروی دریایی

نبردها: عملیات ارتست ویل

مدال‌ها: نشان لیاقت

مدال شایسته خدمت

مدال تمجید خدمت مشترک

نشان رویان خدمت رزمی

مدال اعزامی نیروی دریایی

مدال اعزامی نیروهای مسلح

راجرز در دسامبر ۱۹۶۵ به درجه افسری نائل شد و اولین سفر مأموریتی او در بخش مهندسی ناو هواپیمابر یواس.اس ایندپندنس (CU-62) بود. دومین ایستگاه مأموریتی او ناوشکن یواس.اس جورج ک. مکگری بود که ابتدا در لانگ بیچ و سپس در یوکوسوکای ژاپن مستقر شد. راجرز در دسامبر ۱۹۶۹ به ناو یواس.اس وری لند (Uss Vreeland) - که یک ناو محافظ در کلاس Knox بود - به عنوان افسر عملیاتی پیوست. این ناو در چارلستون واقع در ایالت کارولینای جنوبی مستقر بود. اولین فرماندهی راجرز، ناو یواس.اس اکسپلویت، یک ناو مین‌یاب در کلاس نهاجمی (Aggressive) بود که این ناو هم در چارلستون استقرار داشت. راجرز بعد از حضور در کالج ستاد نیروهای مسلح (Armed Forces Staff College) در نورفولک واقع در ایالت ویرجینیا با سه دروازشگتن کلر کرد و به سمت رئیس گروه ارزیابی سیستم‌های تسلیحاتی که تحت نظارت وزیر خارجه است، منصوب شد. به دنبال جنگ یام کیپور (Yom Kippur) در سال ۱۹۷۳، راجرز با توجه به بسمتی که داشت، چندین بار به اسرائیل سفر کرد. او در سال ۱۹۷۸ خود را به عنوان افسر اجرایی - که در رده دوم فرماندهی است - به نام یواس.اس دیوید آر.ری (Uss David R. Ray) که یک ناوشکن در کلاس Spruance بود، معرفی کرد. وی بعد از آن از سپتامبر ۱۹۸۱ تا اوت ۱۹۸۴، فرمانده ناو یواس.اس کاشینگ (Uss Cushing) - که آن هم یک ناوشکن در کلاس Spruance بود - شد. وی قبل از آن که فرمانده ناو وینسنس شود، در پنتاگون به عنوان رئیس بخشی در دایره برنامه‌ریزی ریاست عملیات‌های نیروی دریایی خدمت کرد.

ناخدا راجرز در ۱۲ جولای ۱۹۶۴ با شارون (لومیس) راجرز ازدواج کرد. آن‌ها یک پسر به نام ویل سی. راجرز چهارم دارند که در فوریه ۱۹۶۹ به دنیا آمد.

فرماندهی‌ها: ناو یواس.اس وینسنس

راجرز دومین فرمانده ناو وینسنس بود و در ۱۱ آوریل ۱۹۸۷ به این سمت منصوب شد. در آن زمان، ناو وینسنس، یکی از تنها پنج رزم‌ناو به‌آب‌انداخته‌شده‌ای بود که سامانه جدید رزمی موسوم به Aegis را حمل می‌کرد. این سامانه یک میلیارد دلاری، یک سیستم مدیریت رزمی یک پارچه رایانه‌ای بود. وینسنس اولین رزم‌ناو از این نوع بود که به ناوگان اقیانوس آرام پیوست. مرکز این سامانه یک رادار پیشرفته، دارای ردیابی اتوماتیک چندمنظوره سه بعدی و زمان‌بندی‌شده موسوم به AN/SPY-1 است. این رادار بسیار پر قدرت

ناخدا ویلیام سی. راجرز سوم که معمولاً به عنوان ویل سی. راجرز سوم شناخته می‌شود در دسامبر سال ۱۹۳۸ در فورت وورث، تگزاس به دنیا آمد. او افسر نیروی دریایی آمریکا بود و بیش‌تر به خاطر فرماندهی ناو یواس.اس وینسنس (G-49)، یک ناوشکن در کلاس Ticonderoga مجهز به سیستم‌های رزمی Aegis شناخته شده است. در زمان فرماندهی او، این ناو مسئول سرنگون کردن پرواز شماره ۶۵۵ هواپیمای ایران برفراز خلیج فارس بود که منجر به کشته شدن ۲۹۰ غیرنظامی شد و یک ماجرای بین‌المللی برای آمریکا به وجود آورد.

زندگی اولیه و حرفه‌ای ویل راجرز تا قبل از سال ۱۹۸۸

راجرز در شهر فورت وورث، ایالت تگزاس متولد شد و در سن آنتونی، تگزاس بزرگ شد. پدرش، ویل سی. راجرز دوم در زمان جنگ جهانی در نیروی دریایی آمریکا، روان‌پزشک بود. ویل برادری کوچک‌تر از خود به نام دیبک دارد که در یک حادثه رانندگی فلج شد و اکنون بر روی ویلچر به زندگی خود ادامه می‌دهد. راجرز دارای مدرک لیسانس در رشته روان‌شناسی از دانشگاه بایلور و فوق‌لیسانس در رشته تاریخ از دانشگاه ترینیٹی در سن آنتونیو است. وی قبل از وارد شدن به دانشکده افسری به مدت دو سال در دبیرستان، علوم تدریس می‌کرد.

م.ب. خوشنویسان



کارلسون ادعا کرد که سرنگون کردن پرواز شماره ۶۵۵ ایران ایر ناشی از به اوج رسیدن وحشتناک روح ستیزه‌جویی ناخدا راجرز بود که اولین بار چهار هفته قبل از این ماجرا دیده شد.

که به‌عنوان "سپر ناوگان دریایی" شناخته شده قادر به جست‌وجو، ردیابی و هدایت موشک‌ها به‌طور هم‌زمان با ظرفیت ردیابی بیش از یک‌صد هدف در بیش‌تر از ۱۰۰ مایل دریایی (۲۰۰ کیلومتر) است. فرماندهی یک ناو مجهز به سامانه Aegis در آن زمان بسیار مهم تلقی می‌شد. وینستدر ۲۵ آوریل ۱۹۸۸ در یک مأموریت شش‌ماهه به حمایت از عملیات ارنست ویل، همراهی و اسکورت تانکرهای نفت‌کش در خلیج فارس، در این منطقه مستقر شد.

پرواز شماره ۶۵۵ ایران ایر

در سوم جولای سال ۱۹۸۸، ناو وینسنس، پرواز شماره ۶۵۵ ایران ایر را با دو موشک SM-2MR سرنگون کرد. پرواز ۶۵۵ ایران ایر که ۲۹۰ مسافر را حمل می‌کرد، به‌مدت هفت دقیقه در حال پرواز بود که این دو موشک با فاصله تقریباً ۸ مایل (۱۳ کیلومتر) از ناو وینسنس به این هواپیما اصابت کرد. این هواپیما در خلیج فارس در ۶/۵ مایلی (۱۰/۵ کیلومتری) جزیره هنگام سقوط کرد. در زمان وقوع این حادثه، ناو وینسنس داخل آب‌های ایران بود و درگیر یک نبرد با سلاح‌های سبک با چندین قایق توپ‌دار ایرانی شده و در جریان عملیات‌های پرواز به سوی هلیکوپتر آن‌ها شلیک شده بود.

متعاقب این ماجرا گزارشی تحت عنوان «تحقیقات رسمی در خصوص شرایط حاکم بر سرنگون کردن پرواز شماره ۶۵۵ ایران ایر در سوم جولای ۱۹۸۸» توسط درباردار ویلیام فوگارتی منتشر شد. در این گزارش خاطر نشان می‌شود که ناخدا راجرز اطلاعات نادرستی را دریافت کرد که به‌موجب آن تصمیم به شلیک موشک گرفت. به‌خصوص به او گفته شد که این هواپیما یک جت جنگی است که در حالت تهاجمی به سوی پایین می‌آید و این که با رادارهای موسوم به رادار نظارتی ثانویه/ کدهای II -IFF mode که انحصاراً توسط هواپیماهای نظامی به‌کار برده می‌شود، هویت خود را فاش ساخته است. در این تحقیق می‌آید که ناخدا راجرز تمام فکر خود را روی درگیری در حال جریان با قایق‌های ایران معطوف کرده بود و تنها به‌مدت کمتر از چهار دقیقه از هواپیمایی که به طرف ناو او می‌آمد، مطلع بود. در این گزارش افزوده شد که با توجه به این که راجرز مسئول حفاظت از ناو یواس. اس المر مونت‌گومری (USS Elmer Montgomery) نیز بود، احساس مسئولیت بیشتری برای اقدام می‌کرد. این گزارش در پایان به این نتیجه رسید که راجرز

بر اساس اطلاعات داده‌شده به او و زمان کمی که در اختیار داشت، سنجیده دست به اقدام زده و همچنین او در چارچوب قوانین درگیری عمل کرده است.

تحقیقات مستقل درخصوص این وقایع، تصویر متفاوتی را نشان داده است. جان بری و راجر چارلز از نیوزویک مدعی شدند که راجرز شفته جنگ بود و جنگ با قایق‌های توپ‌دار ایرانی را شروع و آن‌ها را تا داخل آب‌های ایران تعقیب کرد. آن‌ها همچنین دولت آمریکا را متهم به سرپوش گذاشتن بر این قضیه کردند. منابع دیگر تا حدی مسائل فنی و پهنه کشتی را مقصر دانستند. یک تحلیل انجام‌شده در این باره یک رزمناو مجهز به سامانه Aegis را در این منطقه غیرمسئولانه خواند و چنین استنباط کرد که پهنه کشتی نقش مهمی در یک سطح پایین برای شلیک داشته است. در سال ۲۰۰۴، ماریتا تورپین و نیک دوپلوی (Niek du Plooy) از مرکز پشتیبانی لجستیک و تصمیم‌گیری، این رویداد را به اشتباه در تجزیه و تحلیل نتایج توسط سامانه رزمی Aegis نسبت دادند و این طرح و ارتباط بیهوده کاربر را که به اشتباهات تصمیم‌گیری کمک کرد، مقصر دانستند.

دیوید کارلسون، افسر سرفرماندهی ناو یواس. اس سایدز (USS Sides)، دومین کشتی‌ای که در زمان وقوع این حادثه تحت کنترل تاکتیکی راجرز بود، شخصاً از وی انتقاد کرد و او را بسیار پرخاش‌گر نامید. کارلسون ادعا کرد که سرنگون کردن پرواز شماره ۶۵۵ ایران ایر ناشی از به اوج رسیدن روح وحشتناک ستیزه‌جویی ناخدا راجرز بود که اولین بار چهار هفته قبل از این ماجرا دیده شد. کارلسون به وقایع روز دوم ژوئن ۱۹۸۸ اشاره کرد که مدعی شد راجرز، ناو وینسنس را که در تعقیب یک کشتی قله‌بر بود، به یک ناو محافظ ایرانی بسیار نزدیک کرد. این که او با پرواز دادن هلیکوپترش آن را به فاصله بسیار نزدیکی از قایق‌های کوچک ایرانی برد و همچنین به جای هدایت کشتی دیگر برای شلیک به‌سوی کشتی‌های ایرانی، به‌سوی چند قایق کوچک نظامی ایرانی شلیک کرد. کارلسون با اشاره به هزینه بالای این رزمناو در ارتباط با ناوهای محافظ وابسته به گروه رزمی، با تصمیم راجرز مخالفت کرد. «چرا می‌خواهی یک رزمناو Aegis به‌سوی قایق‌ها شلیک کنی؟ این کار عاقلانه‌ای نیست.»

ناو وینسنس که همچنان راجرز فرمانده آن بود، مدت

باقیمانده از مأموریت خود را به اتمام رساند و در ۲۵ اکتبر ۱۹۸۸ به پایگاه دریایی سن‌دیه‌گو بازگشت. در مسیر بازگشت به کشور، این ناو در ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۸، ۲۶ ویتنامی را که قایق آن‌ها در جنوب دریای چین دچار حادثه شده بود، نجات داد. راجرز تا ۲۷ می سال ۱۹۸۹ فرمانده ناو وینسنس بود. در سال ۱۹۹۰، جورج بوش پدر به راجرز به‌خاطر عملکرد خارق‌العاده او به‌عنوان افسر فرمانده، نشان لژیون لیاقت اعطا کرد. این مدال به‌خاطر دوران تصدی او به‌عنوان فرمانده ناو وینسنس از آوریل ۱۹۸۷ تا می ۱۹۸۹ داده شد و هیچ اشاره‌ای به سرنگون کردن پرواز شماره ۶۵۵ ایران ایر نکرد.

انفجار خودروی خانوادگی راجرز

۹ ماه بعد از سرنگونی پرواز شماره ۶۵۵ ایران ایر، در ۱۰ مارس ۱۹۸۰، همسر راجرز از یک انفجار جان سالم به در برد. شارون وقتی که با ماشین خود مشغول رانندگی بود، یک بمب لوله‌ای متصل به ماشینش منفجر شد. ماشین به نام ویل راجرز بود و بلافاصله بسیاری گمان کردند که این یک عمل تروریستی بوده است. پنج ماه بعد، خبرگزاری آسوشیتدپرس گزارش داد که به احتمال بسیار زیاد این یک اقدام خصمانه شخصی علیه راجرز بود و این که FBI هرگونه عمل تروریستی را رد کرد. تا سال ۲۰۰۷، انفجار خودروی راجرز به‌رغم تحقیقات گسترده از بسیاری که گاهی اوقات به ۳۰۰ پلیس و مأمور FBI می‌رسید، کماکان لاینحل باقی مانده است. در ۱۷ فوریه سال ۱۹۹۳، این مورد در برنامه تلویزیونی «اسرار حل‌نشده» به نمایش درآمد، اما هیچ اطلاعات اضافی فاش نشد.

حرفه او بعد از فرماندهی وینسنس

منصب‌بعدهی راجرز افسر فرماندهی گروه آموزش‌های تاکتیکی نیروی دریایی آمریکا در پوینت لوما (Point Loma) بود. این گروه مسئول آموزش افسران در هدایت موقعیت‌های رزمی است. راجرز در اوت سال ۱۹۹۱ از نیروی دریایی بازنشسته شد. در سال ۱۹۹۲، ناخدا راجرز و همسرش شارون به اتفاق هم کتابی را به نام «مرکز طوفان: یک گزارش شخصی از تراژدی و تروریسم» نوشتند. این کتاب در مورد وقایع حول و حوش سرنگون شدن پرواز شماره ۶۵۵ ایران ایر و انفجار اتومبیل آن‌ها از دیدگاه خودشان است. در سال ۲۰۰۶، راجرز همچنان در سن‌دیه‌گو سکونت داشت. ■

منبع: Wikipedia

4. (U) The following actions by USMCINCEST apply to this investigation:

a. (D) Action will be directed to correct the guidance in Joint Task Force Middle East/Middle East Force internal directives that "all tracks originating in Iran will be identified as 'unknown assumed enemy.' Further, the criteria which specifies an aircraft be identified as commercial if it is at an altitude of [redacted] of an airport" will also be corrected.

(U)(S)

b. (U)

(S)(U)
(U)(S)
(U)(S)

جستار
GEORGE B. CRIST
General, USMC
Commander in Chief

چند ماه پیش همزمان با سفر بوش به کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس، نیروی دریایی آمریکا اعلام کرد، که چند قایق توپدار ایرانی، ناوهای آمریکائی را در منطقه میانی خلیج فارس تهدید کرده‌اند.
در این جا بود که لزوم انتشار واقعه ایرباس و سعی در گسترش این آگاهی در جهان اثر خود را نشان داد.
مقاله زیر در پی این واقعه در بسیاری از سایت‌های آمریکائی قابل دستیابی بود.

اگر ماجرای «مزاحمت» ایران برای ناوهای آمریکایی را باور کرده‌اید، پس معلوم است که ماجرای ناو وینسنس را به خاطر ندارید...

سه‌شنبه، هشتم ژانویه ۲۰۰۸

نیروی دریایی آمریکا دیروز مدعی شد که قایق‌های تندروی ایرانی در تنگه هرمز اقدام به حرکات ایذایی علیه آن‌ها کرده‌اند. در سوم جولای ۱۹۸۸، ناو آمریکایی وینسنس هوایمیای مسافری ایران پرواز شماره ۶۵۵ را در خلیج فارس سرنگون کرد و همه ۲۹۰ سرنشین غیر نظامی آن که ملیت‌هایی از شش کشور به‌علاوه ۶۶ کودک را نیز شامل می‌شد، به قعر آب‌ها فرستادند.

نیروی دریایی آمریکا در ابتدا مدعی شد آن هواپیما را با یک جنگنده ایرانی اشتباه گرفته است و تعرض خود به آب‌های ساحلی ایران در زمان وقوع حادثه را انکار کرد.

اما تحقیقات رسمی سازمان هوایمیای کشوری (ایکالو) ثابت کرد که ناو آمریکایی - که مجهز به موشک‌های هدایت‌شونده کروز بود - علامت‌رسانی برای برقراری تماس با هواپیما خطوط هوایی جمهوری اسلامی ایران را بر روی یک فرکانس اشتباه ارسال و با یک جنگنده اف چهارده ایرانی که اصلاً وجود نداشته صحبت کرده است.

تحقیقات خود دولت آمریکا نیز حضور ناو وینسنس و هواپیما غیرنظامی ایرانی در قلمرو آب‌های ایران را تایید می‌کند.
دولت آمریکا به جای اقرار به اشتباه خود و عذرخواهی از ایران، به افراد مسئول در وقوع آن اقدام خصمانه علیه ایران، «مدال رشادت» اعطا کرد.

ریس ال‌ریچ، روزنامه‌نگار و نویسنده کتاب «برنامه ایران: ماجرای واقعی سیاست آمریکا و بحران خاورمیانه» می‌گوید: «آمریکا کارنامه سیاه و بلندبالایی از ورود به حریم دریایی ایران و تحریک این کشور داشته است. یادتان باشد که ناو آمریکایی وینسنس در سوم جولای ۱۹۸۸ یک هواپیما غیرنظامی مسافری ایران را سرنگون کرد و دولت آمریکا بر این قضیه سرپوش گذاشت. گفته‌ها و ادعاهای آمریکا در بستر آن واقعه را باید به‌دقت مورد بررسی قرار داد. این کاملاً بعید است که ایران قصد داشته ناوهای آمریکایی را منفجر کند و به دست خودش یک بحران وحشتناک یا حتی جنگ به‌وجود بیاورد. اگر آمریکا تلاش می‌کند از واقعه اخیر به عنوان حربه تبلیغاتی استفاده و به‌رهبرداری خاصی کند، می‌توان فهمید که ماجراجویی جدیدی از کلاه شعبده‌بازی واشنگتن بیرون خواهد آمد.»

در اواسط فروردین، متن گزارش رسمی ارتش آمریکا درباره سقوط ایرباس را دریافت کردم. این متن همان گونه که مشاهده می‌کنید با سانسور شدید منتشر شده است. کاپیتان راجرز نیز به همراه همسرش کتابی را منتشر کرده که نظریات خود را در این باره در سال ۱۹۹۲ بیان کرده است.

من متن گزارش رسمی ارتش آمریکا را برای فیل ویلاتیو ارسال کردم. نظر او در این باره جالب است.

سلام حبیب،

ممنونم که این نامه رو برام فرستادی. خیلی سریع خوندمش، اما سَر فرصت می‌شینم و از اول تا آخر به‌دقت می‌خونمش. از «توصیه‌ها» می‌شه فهمید نیروی دریایی آمریکا از اون فاجعه غم‌انگیز درس نگرفته. پاسخخون اینه که به کشور مقتدر ایران بگین اگه هواپیماهاشون پایین‌تر از ارتفاع ۲۵۰۰۰ پایی از روی خلیج فارس

Investigation Report



Formal Investigation into the Circumstances Surrounding the Downing of Iran Air Flight 655 on 3 July 1988

necessarily to suggest culpability.

(U) There were, of course, a number of areas of VINCENNES' performance that deserve some attention. The investigation examined the ship's training and battle organization. It went on to recommend that the AEGIS position in the CIC organization be strengthened and that the "DM" not be given responsibility as a radio telephone talker. In my view, when operating in an environment that includes commercial airliners the process of "target designation" should be formalized. Also circuit discipline becomes extremely important and VINCENNES should work to improve in this area. Clearly, the CMC or AEGIS should confirm or disaffirm important reports (such as descending altitudes) - particularly ones that change conditions just as the Captain is approaching the firing point. The Commanding Officer and the administrative chain of command should review the investigation with these points in mind with the intention of translating this tragic incident into meaningful corrective actions.

(U) It is my view that, understanding the entire context, reasonable minds will conclude that the Commanding Officer did what his nation expected of him in the defense of his ship and crew. This regrettable accident, a by-product of conduct onboard VINCENNES.

8. (U)

9. (U) As to the AEGIS system itself, it performed as designed and subsequent analysis indicated that the sensor data collected was accurate. This was one of our first experiences with the AEGIS under battle conditions and the investigating officer made a few suggestions as to refinements to be explored.

(U) It should be appreciated that AEGIS was never advertised as being capable of identifying the type of aircraft being tracked. That decision is still a matter for human judgment, despite AEGIS' considerable capabilities. AEGIS' major advantages are the extended range of its sensors, its fast reaction time, the capacity to track many targets at once, its ability to send this information automatically to other units, and its data displays which combine sensor indication with other inputs and better convey it to the users. Because of its long range radar, it gives operators additional time to react, to gather data, and to make considered judgments. Operating close-in to a land-based airfield, however, these advantages can be severely eroded. That problem is not the

گزارش فوری ناشی است
بازمانده سانسورهای
حفاظتی و غیرمعمول
اشتباه این پرونده بود
مهر تایید در میانار و نظایم
گزارش وقت ستان مشرف
فرماندهی زیردریایی

(U)(S)

عبور کنن، قطعاً مقاصد خصمانه دارن، مگه این که هویتشون رو به هر بدبختی‌ای که شده ثابت کنن. نمی‌دونم اگه یک کشور دیگه نزدیک آمریکا به اعلامیه شبیه همین رو درباره هواپیماهای آمریکایی که از روی یه منطقه دریایی عبور می‌کنن صادر می‌کرد، واشنگتن چه خاکی به سرش می‌ریخت؟
امیدوارم تعطیلات سال نو بهت خوش گذشته باشه.
دوست،
فیل ویلاتیو