



به مناسبت ۱۲ تیر سالروز حمله آمریکایی‌ها به هواپیمای مسافری ایران که منجر به شهادت صدها نفر از مردم ایران شد، «وطن امروز» به بررسی ابعاد این فاجعه پرداخته است



## مدال جنایت!

در ارتباط با تلاش ناو وینسنس برای ارتباط‌گیری با هواپیمای باید به این نکته اشاره کرد که فرکانس مورد استفاده وینسنس برای ارتباط با ایرباس ۳۰۰، نظامی بود و از همین رو برای هواپیمای ایرانی غیرقابل استفاده بود. فرمانده وینسنس می‌توانست دستور دهد تا با ارسال پیام در فرکانس‌های غیرنظامی، تلاش برای ارتباط‌گیری با هواپیمای مسافری را ادامه دهند. از همین رو عدم ارسال پیام در فرکانس غیرنظامی، عمدی بودن شلیک موشک از سوی وینسنس به هواپیمای مسافری ایران را بیش از پیش به واقعیت نزدیک می‌کند.

هواپیمای مسافری ایرباس اساساً پیامی از سوی ناو وینسنس دریافت نکرد. یکی دیگر از اقدامات مشکوک فرمانده ناو وینسنس عدم اعلام او از سایر ناوها و کشتی‌های آمریکایی حاضر در منطقه برای شناسایی هواپیمای بود. بر اساس گزارش کمیته حقیقت‌یاب ایکائو در ارتباط با جنایت رخ داده، اپراتورهای رادار ناو هواپیمابر فورستال هواپیمای ایرباس ایرانی را به عنوان یک هواپیمای تجاری شناسایی کرده بودند و همین نکته نیز شاهد مثال دیگری بر این مدعاست که انهدام ایرباس ۳۰۰ ایرانی، عمدی بوده است.

یکی دیگر از ادعای آمریکایی‌ها برای توجیه جنایت خود این بود که هواپیمای با سرعت زیاد در حال کم کردن ارتفاع و نزدیک شدن به ناو وینسنس بوده است. در ارتباط با این ادعا نیز باید گفت جدا از تفاوت سرعت یک هواپیمای مسافری و جنگنده اف ۱۴، با توجه به آخرین تماس کاپیتان هواپیمای منی بر افزایش ارتفاع به ارتفاع ۱۴ هزار پایی، ایرباس ایرانی نه تنها ارتفاع خود را کاهش نمی‌داده که اتفاقاً در حال اوج‌گیری بوده است.

جدا از همه این موارد باید به تقدیر رئیس‌جمهور وقت آمریکا از فرمانده وینسنس نیز اشاره کرد. سال ۱۹۹۰ «ویل راجرز» فرمانده ناو وینسنس مدال لژیون لیاقت از دستان جورج بوش، رئیس‌جمهور وقت آمریکا به خاطر انجام خدمات برجسته بین تاریخ آوریل ۱۹۸۷ تا مه ۱۹۸۹ که اوچ آنهدام هواپیمای مسافری ایران و به شهادت رساندن صدها نفر از مردم ایران بود، به عنوان افسر فرمانده ناو وینسنس دریافت کرد.

به هوا به سمت هواپیمای مسافری شلیک کند. این ادعای توجیهی آمریکا برای فرار از پاسخگویی نسبت به جنایت رخ داده بود. با این حال با توجه به این موارد، چند سوال مطرح می‌شود.

آیا اقدامات انجام شده از سوی راجرز برای شناسایی و تفکیک اهداف و اطمینان از متخاصم بودن هدف کافی بود؟ آیا کاپیتان هواپیمای مسافری ایرانی تعمدی در عدم پاسخگویی به پیام‌های ارسالی از سوی ناو وینسنس داشت؟ آیا کارکنان پدافند هوایی ناو وینسنس از روش‌های دیگر نمی‌توانستند به نوع هواپیمای هواگرد مشاهده شده در اسکوپ و نوع عمل (خصمانه یا عدم خصمانه) پی ببرند؟ آیا تفاوت بین اف ۱۴ و هواپیمای مسافری ایرباس از طریق اطلاعات دریافتی از رادار قابل مشاهده نبود؟ آیا هواپیمای مسافری ایرانی عمل خصمانه‌ای از خود نشان داده بود؟

حالا باید به این نکات توجه کرد: اطلاعات پروازی هواپیمای مسافری معمولاً چندین ماه پیش از انجام پرواز، به ایکائو (سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری) واگذار می‌شود و آن سازمان نیز اطلاعات را به سراسر کشورهای منطقه و همچنین شرکت‌های هواپیمایی انتقال می‌دهد. از همین رو ناو وینسنس نیز باید از زمان پرواز و مشخصات هواپیمای مسافری ایرباس ایرانی مطلع بوده باشد؛ بر فرض صحت ادعای مطرح شده از سوی آمریکایی‌ها مبنی بر اینکه ایرباس را یک جنگنده اف ۱۴ تشخیص دادند که در حال نزدیک شدن به وینسنس بوده، باید به این نکته توجه کرد که اساساً کاربرد جنگنده اف ۱۴ که اتفاقاً ساخت آمریکا است، رهگیری اهداف هوایی و انهدام این اهداف با موشک‌های هوا به هوا است. با این حساب آمریکایی‌ها متوجه بودند که اگر هم یک فروند اف ۱۴ در حال نزدیک شدن به وینسنس بوده، خطری برای این ناو نداشته است؛ برخلاف ادعای آمریکایی‌ها، اندازه و سرعت هواپیمای مسافری با هواپیمای جنگنده همانطور که در واقعیت تفاوت دارد، روی صفحه رادار نیز فرق دارد. از همین رو باید گفت ادعای تشخیص و شناسایی اشتباه رادار وینسنس مبنی بر اینکه هواپیمایی که در حال نزدیک شدن به این ناو بوده، مسافری بود یا جنگنده، نمی‌تواند صحت داشته باشد.

مخصوص تجزیه و تحلیل، سکوی پرتاب موشک، موشک RIM2 که از هدایت دستوری همراه با امکان ناوبری به صورت خودکار و با استفاده از اینترسی در بخش میانی مسیر و هدایت آشیانه‌یابی در بخش نهایی مسیر بهره می‌برد، دارای اشتراکاتی در نوع بهره‌گیری در سامانه پدافند هوایی استاندارد نیز است. در واقع استاندارد تلاشی در جهت نوسازی سامانه پدافند هوایی کشتی‌های مجهز به ایجس نیز محسوب می‌شود که بعدها به صورت کامل جایگزین ایجس شد. رادار An/Spy-1a نیز راداری است که مراحل کشف و تعقیب هدف را انجام می‌دهد.

سامانه پدافند هوایی دریایا به استاندارد نیز که در اکثر فریگت‌ها و رزم‌ناوهای غربی از آن استفاده می‌شود، دارای ۲ نمونه برد متوسط (دارای موتور سوخت جامد) و برد افزایش یافته یا بلند (دارای موتور دوتراستی سوخت جامد) همراه با بوستر سوخت جامد است. این سامانه قابلیت هماهنگی عملیاتی با سامانه ایجس را دارد. آن دسته از موشک‌هایی که قابلیت بهتری در هماهنگی با ایجس دارند و با سیستم ادیتور برای به‌کارگیری ضد موشک‌های کروز ضد کشتی استفاده می‌شوند، با عنوان «RIM-66C-SM2» شناخته می‌شوند.

■ عملکرد پدافند هوایی ناو وینسنس در مواجهه با ایرباس ایرانی

راجرز پس از اطلاع از مشاهده هواپیمای مسافری ایران روی اسکوپ رادار سرچ (جست‌وجو) اعلام آماده‌باش می‌کند و به اپراتور ارتباط رادیویی ناو دستور می‌دهد به هواپیمای مشاهده شده در رادار، پیام‌های هشدار مبنی بر عدم ورود به حریم ناو داده شود. پیام‌های هشدار (۳۳ خط) عرض کمتر از ۵ دقیقه برای هواپیمای ایرباس فرستاده شده بود. عدم پاسخگویی ایرباس ایرانی به هشدارهای فوق و همچنین عدم دریافت پاسخ از سوی دستگاه شناسایی دوست از دشمن منجر به این شد که سامانه‌های پدافند هوایی موشکی ناو وارد عمل شده و ۲ فروند موشک سطح

طریق فرکانس ۱۳۱/۸ مگاهرتز اعلام وضعیت می‌کند. سپس و در تماس دیگری با برج مراقبت، ارتفاع خود را ۳۵۰۰ پایی از سطح دریا گزارش می‌دهد. خلبان سپس در فرکانس ۱۳۳/۴ مگاهرتز با برج مرکزی کنترل تهران تماس برقرار کرده و حضورش را در ارتفاع ۷۰۰۰ پایی اطلاع داده است. آخرین تماس ثبت شده هواپیمای ایرباس با برج بندرعباس ۷ ثانیه پس از تماس با برج مرکزی کنترل تهران، انجام می‌شود و انهدام هواپیمای توسط ناو وینسنس نیز در ساعت ۱۰:۲۳ و در شرایط صعود از ارتفاع ۱۲۰۰۰ پایی به ۱۴۰۰۰ پایی رخ داده است.

هواپیمای مسافری ایران به دلیل قرار داشتن در شرایط اوج‌گیری، با چشم غیرمسلح نیز قابل مشاهده بوده است. رادارهای وینسنس نیز هواپیمای را روی جست‌وجوگر خود مشاهده کردند. طبق ادعای راجرز، فرمانده ناو وینسنس و البته مقامات نظامی آمریکا، وینسنس چند بار اقدام به ارتباط‌گیری با هواپیمای کرده بود که پاسخی از سوی هواپیمای منی بر اینکه دوست است یا دشمن، دریافت نکرده بود. این درحالی است که بنا بر ادعای فرماندهان وینسنس و گزارش پنتاگون، وینسنس کانال‌های ارتباطی خود را روی فرکانس‌های تنظیم کرده بود و طبیعتاً ایرباس ایرانی، روی فرکانس غیرنظامی بود و نمی‌توانست پاسخ ارتباط‌گیری وینسنس از طریق کانال نظامی را بدهد.

■ آشنایی با سامانه‌های پدافند هوایی ناو وینسنس

ناو وینسنس علاوه بر در اختیار داشتن رادارهای مختلف با کاربری‌های گوناگون و سامانه‌های پدافند هوایی توپخانه‌ای، از وجود سامانه‌های پدافند هوایی موشکی ایجس و استاندارد - که از پیشرفته‌ترین سامانه‌های پدافند هوایی موشکی دریایا به آن زمان محسوب می‌شد - بهره می‌برد.

سامانه پدافند هوایی ایجس برای مقابله با موشک‌های ضدکشتی و انواع هواگرد است. دارای یک رادار چند منظوره، سامانه‌های کنترل سلاح و کنترل آتش، رایانه

گروه سیاسی: یکشنبه دوازدهم تیرماه ۱۳۶۷، چشمان مردم دنیا نظاره‌گر جنایت تروریست‌های آمریکایی علیه مردم ایران بود. صبح دوازدهم تیر ماه ۶۷، هواپیمای مسافری ایرباس ۳۰۰ که حامل مسافران ایرانی به مقصد دوی بود، توسط ناو آمریکایی وینسنس بر فراز آب‌های خلیج فارس مورد اصابت موشک قرار گرفت. در پی این جنایت، تمام ۲۹۰ مسافر و خدمه پرواز شماره ۶۵۵، از جمله ۶۶ کودک که به شهادت رسیدند.

مقامات سیاسی و نظامی آمریکا ابتدا منکر این جنایت شدند و اعلام کردند ناو وینسنس یک فروند جنگنده اف ۱۴ را که قصد حمله به این ناو را داشت، منهدم کرده است اما پس از انتشار تصاویر اجساد مسافران هواپیمای سوی ایران، ایالات متحده پذیرفت وینسنس به هواپیمای مسافری ایران حمله کرده است. با این حال آمریکایی‌ها از پذیرش مسؤلیت این جنایت طفره رفته و اعلام کردند رادارهای وینسنس، ایرباس ۳۰۰ را جنگنده اف ۱۴ تشخیص داده که با سرعت در حال نزدیک شدن به ناو بوده است. آیا طبق ادعای آمریکایی‌ها، ناو وینسنس با تجهیزات پیشرفته‌ای که داشته، یک هواپیمای مسافری را با جنگنده اف ۱۴ اشتباه گرفته است؟

هواپیمای ایرباس ۳۰۰ ایران به شماره پرواز ۶۵۵ و شناسه IR655 به خلبانی کاپیتان محسن رضاییان، به مقصد دوی، ۲۹۰ مسافر را، که در بین آنان تعداد ۳۹ مسافر غیرایرانی و ۶۶ کودک نیز دیده می‌شد، در خود جای داده بود.

در آن روزها «ایران ایر» هفته‌ای ۲ پرواز از تهران به دوی انجام می‌داد. مطابق برنامه مدون، پروازهای فوق پس از برخاستن از تهران، جهت سوخت‌گیری و دریافت برخی خدمات در فرودگاه بندرعباس به زمین می‌نشتند و سپس به مقصد دوی پرواز می‌کرد. بنا بر گزارش موسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی، در روز یکشنبه ۱۲ تیرماه ۱۳۶۷ نیز، مطابق برنامه قبلی، هواپیمای فوق مرحوم اول پرواز (تهران - بندرعباس) را به پایان رساندن و پس از تأخیر ۲۰ دقیقه‌ای، از باند فرودگاه بندرعباس و در جهت ۲۰۶ درجه، با هماهنگی برج مراقبت به مقصد دوی به پرواز درآمد. پس از برخاستن، کاپیتان رضاییان ضمن تماس با دفتر ایران‌ایر در بندرعباس، از

## بازخوانی گفت‌وگوی شهید ستاری درباره جنایت ۱۲ تیر



وجود دارد و هیچ استانداردی در جهان برای ۴ دقیقه وجود ندارد.

وی همچنین درباره این مطلب که هواپیمای با سرعت زیاد و در ارتفاع پایین حرکت می‌کرده است، گفت: هواپیمای با ۱۴ هزار پا به دوی می‌رود و هواپیمای در حال اوج‌گیری به سوی ۱۴ هزار پا بوده است. از سوی دیگر سرعت آن در اصطلاح نظامی نمی‌تواند زیاد باشد. سرعت در عرف نظامی چسبیده به سرعت صوت است.

فرمانده نیروی هوایی همچنین راجع به سخنان رئیس ستاد نیروهای مسلح آمریکا که گفته بود کسی که منطقه جنگی اعلام می‌کند و در این منطقه هواپیمای غیرنظامی را به پرواز درمی‌آورد باید منتظر این ریسک‌ها باشد، گفت: اول باید ثابت کند که این منطقه یک منطقه جنگی است. چه کسی در دنیا این منطقه را منطقه جنگی اعلام کرده است. امروز بیمه‌گذاران بین‌المللی حتی آب‌های این منطقه را نظامی و جنگی نمی‌دانند. آنها می‌توانند این مساله را از لویزد لندن ببرند.

فرمانده نیروی هوایی با اشاره به اعتراف آمریکا در اشتباه شناسایی گفت: هرچند ما به این مساله اصلاً اعتقادی نداریم و آن را کاملاً عمدی می‌دانیم، لیکن به تمام کشورهای هشدار می‌دهیم اگر هم اشتباه باشد ممکن است دامنگیر آنها هم بشود.

وی در خاتمه تأکید کرد: ما به عنوان نیروی هوایی در آن هنگام هیچ فعالیت پروازی نداشتیم و هیچ جنگنده شکاری از ما آنجا پروازی نداشته است. فرمانده نیروی هوایی درباره اینکه یک نفر در پاریس گفته است موشک حرارتی بوده است، احتمالاً برای یک هواپیمای شکاری شلیک شده و چون حرارت موتور هواپیمای ایرباس زیاد است موشک منحرف شده و به هواپیمای مسافربری

می‌دهد و این رادار به مدت ۱۵ دقیقه روشن بوده است به ترتیبی که از روی باند پروازی هم می‌شود رادار آن را گرفت.

وی درباره مساله دوم که آمریکایی‌ها اعلام کردند آن را با اف ۱۴ اشتباه گرفته‌اند، گفت: فقط یک راه وجود دارد و آن هم ارتباط شنود است و آمریکایی‌ها همه این کارها را می‌کنند، یعنی تمام رادارهای ما را می‌گیرند.

سیستم‌های الکترونیکی هواپیمای مسافربری با هواپیمای جنگی فرق دارد و آمریکایی‌ها بلااستثنا به این چیزها گوش می‌کنند. از طرفی اندازه بازتاب راداری یک هواپیمای غول‌پیکر با ۳۰۰ مسافر با بازتاب یک هواپیمای شکاری قابل تشخیص است.

وی همچنین گفت: نوع مانور اوج‌گیری خود یک نشانه بزرگ دیگر از تشخیص هواپیمای مسافربری با

جنگی است. یک هواپیمای مسافربری برای مانورهای گوناگون طراحی نشده و اوج‌گیری آن هم بسیار آرام است. هر کس آشنا به رادار باشد برایش فرق بین این ۲ واضح است.

فرمانده نیروی هوایی همچنین درباره سخنان ویلیام کراو که گفته است هواپیمای خارج از راه بین‌المللی پرواز می‌کرده، گفت: اولاً این پرواز اول ما نبوده و در ثانی لاشه هواپیمای در جایی افتاده که راه هوایی بین‌المللی درستی بالای آن است.

وی درباره ۴ دقیقه زمانی که آمریکایی‌ها برای شناسایی اعلام کردند، گفت: ۶ تا ۱۰ ثانیه بیشتر وقت لازم نیست بویژه با رادارهایی که روی رزم‌ناوها

هرمز و بندرعباس را حتی بیمه‌گذاران بین‌المللی منطقه غیرجنگی می‌دانند.

فرمانده نیروی هوایی با اشاره به اینکه آمریکایی‌ها اعلام کردند ۴ دقیقه وقت شناسایی بیشتر ندارند، گفت: ساعت ۱۰ و ۱۰ دقیقه هواپیمای اجازه پرواز از برج فرودگاه را گرفته و ساعت ۱۰ و ۱۷ دقیقه بلند شده و در راه بین‌المللی به سمت مقصد به پرواز درآمده

و ۱۰ و ۲۴ دقیقه با ۲ موشک راداری از رزم‌ناو «وینسنس» آمریکایی مورد حمله قرار گرفته است. پس آمریکایی‌ها ۱۴ دقیقه وقت شناسایی داشتند. البته ما زمان را بیش از اینها می‌دانیم، زیرا آمریکایی‌ها می‌توانند حتی از زمانی که خلبان اجازه روشن کردن موتور را از برج می‌گیرد بپهنند که هواپیمای مسافربری است.

وی با اشاره به مصاحبه دیشب «ویلیام کراو» رئیس ستاد نیروهای مسلح ارتش آمریکا گفت: او می‌گوید ما در شناسایی هواپیمای اشتباه کردیم اما در هواپیمای غیرنظامی راداری به نام رادار شناسایی وجود دارد و حالتی از این رادار موسوم به «سی چالی» است که مختص هواپیمای غیرنظامی است، یعنی هواپیمای هواپیمای این رادار را روشن می‌کنند و این فرستنده به هر ارگان نظامی و غیرنظامی در جهان که به رادار مجهز باشد اعلام می‌کند که هواپیمای غیرنظامی است.

اضافه بر این بلااستثنا دستگاه رادار شناسایی دانما ارتفاع هواپیمای را با دقت ۱۰ پا تحویل واحد زمینی

امیر سرلشکر شهید منصور ستاری، فرمانده وقت نیروی هوایی جمهوری اسلامی ایران ۱۲ تیرماه ۱۳۶۷ در مصاحبه با خبرنگاران به شرح دلایل عمدی بودن حمله آمریکا به هواپیمای مسافری ایران در خلیج فارس پرداخت. آنچه در ادامه می‌خوانید متن صحبت‌های شهید ستاری است که در روزنامه کیهان منتشر شده بود.

«تیمسار سرتیپ منصور ستاری، فرمانده نیروی هوایی ایران با اشاره به سخنان ریگان که شب گذشته گفته بود ما درباره این حادثه دست به یک اقدام دفاعی شایسته و مناسب زده‌ایم، گفت: دیشب رئیس‌جمهوری آمریکا و رئیس ستاد نیروهای مسلح ارتش آمریکا حرف‌هایی زدند که تمام آن ضد و نقیض است.

وی افزود: این هواپیمای نخستین و آخرین پروازی نبوده که از یک فرودگاه بین‌المللی بلند شده و در یک راه هوایی بین‌المللی پرواز می‌کند. ما در هفته از تهران به دوی ۲ پرواز با ساعت‌های کاملاً مشخص داریم و از شیراز به دوی ۶ پرواز و از بندرعباس به دوی ۵ پرواز و علاوه بر آن پروازهای مختلف دیگری که ساعت حرکت آن کاملاً مشخص است، به دوحه، شارجه و ابوظبی نیز پروازهایی داریم. چرا آمریکایی‌ها که این همه مدت آنجا بوده‌اند و همه این پروازها را دیده‌اند و راه‌های بین‌المللی را کاملاً می‌شناسند، به دروغ می‌گویند که اشتباه کردند.

وی افزود: آخرین «توتام» یعنی دستور پرواز بین‌المللی که از جمهوری اسلامی در سال ۱۹۸۸ بود، ۲ راه پروازی را آن هم در داخل خلیج فارس به علت استفاده عراق جهت حمله به منابع ایران، منطقه جنگی اعلام کرد آن هم تا غرب جزیره «سیری». منطقه تنگه