

Geçtiğimiz ay, "Savaşları Yazılımlar mı Kazanacak?" başlıklı yazımda ABD kruvazörü USS Vincennes'in 3 Temmuz 1988'de İran yolcu uçağını düşürerek 290 kişinin ölümüne sebep olmasından bahsetmiştim. Bu ay da, konu ile ilgili ileri sürülen çeşitli teorilerinden arındırılmış olarak, birbiri ile tutarlı bilgilerin derlenmiş halini sunmak istiyorum. Çünkü olay; deniz harbinin doğasını, gelişmiş süper bilgisayarlarla rağmen kişiliklerin, ortam şartlarının, askerlik mesleğine etkisini biraz olsun anlayabilmek için bir ibret.

İran ve Irak 1981'den beri savaş halindeydi. ABD iki ülke ile de zaman zaman çatışmalar yaşıyordu. İran gunbotlarla, tankerele saldırıyordu ve mayınlama yaptıklarına dair bilgiler vardı. ABD, bayrağını çektiği Kuveyt tankerlerine ve diğer ülke tankerlerine koruma sağlıyordu. Bir Irak uçağı Mayıs 1987'de, yani aşağı yukarı olaydan bir yıl önce USS Stark'ı Exocet füzeleri ile vurarak 37 denizcinin ölmesine neden oldu.

Olaydan 5 ay önce de bir ABD fırkateyni 14 Nisan 1988'de İran tarafından denize bırakılan bir mayının patlaması sonucu hasar aldı ve 10 denizcisi yaralandı. İran yolcu uçağının vurulmasından sadece üç ay önce ABD, İran'ın bölgeye bıraktığı mayınlar nedeni ile bir operasyon yaparak İran petrol tesislerini vurdu.

Kimin kime saldıracığı belli değildi. ABD istihbaratı 4 Temmuz tarihinde ABD birliklerine saldırı beklediğine ilişkin ihbar yayımlandı. Kısaca ortam, sıcak bir çatışma için uygundu. Denizciler de ruhen bir çatışma ortamına her an girecekmiş gibi kendilerini hazırladı.

Ortam USS Vincennes Komutanı'nın agresif kişiliğini körükliyordu. USS Vincennes kendi kendine zamanın kült filmi RoboCop'dan esinlenerek Robo-Cruiser adını takmıştı. Gemi, döneminin en modern bilgisayar ve radar sistemleri ile donatılmıştı. Gemiye Körfez görevinden önce ziyarette bulunan başka bir Albay basına yansıyan yorumunda, "Subay salonunda Körfez'de kendilerine verdikleri Robo-Cruiser ismine yakışır bir şeyler yapma hevesi gördüm," dedi. Gemi, komutanın karakterini almıştı.

3 Temmuz günü sabah, bölgede 3 ABD fırkateyni vardı. USS Sides ve USS Vincennes arasında Link 11 irtibatı vardı, birbirlerine taktik resmi aktarabiliyorlardı. Aralarında 18 mil olsa da Sides, Vincennes'in gördüğü taktik resmi görebiliyordu.

Hürmüz Boğazı'nda İran hücumbotları olduğu ve patlama sesleri duyulduğu rapor edildikten sonra Vincennes'a İran botla-

# Silahlar her şey demek değil

rına yaklaşma emri verildi.

Yaklaşma emrinden önce Vincennes Komutanı Albay Rogers'a helikopterini kaldırarak, İran hücumbot faaliyetlerini rapor etmesi istendi. Helikopter, emirleri gereği İran hücumbotlarının atış menziline girmemesi gerekirken girdi, kendisine ateş edildiğini rapor etti. Vincennes Komutanı aradığı çatışma fırsatını buldu. Albay Rogers azami süratle helikoptere yaklaşmaya başladı. Rogers ifadesinde helikopteri güdümlü mermi şemsiyesinde (korumasında) tutmak için azami sürate çıktığını söyledi ancak helikopter zaten güdümlü mermi koruması altındaydı. Daha sonraki bir basın mülakatında Rogers helikoptere yaklaşma sebebinin; kötü hava şartları nedeni ile helikopteri emniyete almak olarak açıkladı. Rogers bir yandan da helikopteri korumak için ateş açma izni istiyordu. Olayları link sisteminden ve telsiz iletişiminden izleyen Sides Komutanı, "Rogers izin isterken helikopterin emniyette olduğunu biliyorduk, üstelik helikopter gerçekten tehlikede olsaydı izin istemesine gerek yoktu, gereğini yapabiliirdi," dedi, aynı anlar için.

Üst komutanlıkla birkaç dakikalık konuşmadan sonra ateş açma için izin verildi.

Albay Rogers aksi fikirdeydi. İfadesinde, "Vakit varsa sormak daha emniyetlidir," dedi. Daha sonra kayıtlar incelendiğinde İran hücumbotlarının, İran karasularına çekildiği açık olarak görüldü. Gemide bulunan gazetecilerin çektiği görüntülere göre yanlarından geçtikleri bir İran botundaki personeller güverte üzerinde son derece rahat duruyorlar, Amerikan gemisini tehdit edecek bir durum sergilemiyorlardı. Kendi karasularındaki botlara angajman müsaadesi alınmıştı. 25 mil uzaktaki ABD fırkateyninin komutanı kendi personeline, "Bu adam neden kışını oradan çıkarmıyor ki," dedi.

Aynı dakikalarda İran yolcu uçağının kaptanı Bandar Abbas, pist başından kalkış için gaz kolunu ileri itti.

Nispeten uzaktaki Sides'da

uçağın diğer gemiden F-14 olarak tanımlandığı anlaşıldı. Olayları kendi radarı ile de izleyen Sides Komutanı, uçağın genel hareketlerinden tehdit olmadığını değerlendirdi. Ona göre uçağın uçuş profili hiç de saldırı hazırlığındaki bir F-14 profiline uymuyordu. Yakındaki gemi komutanı uçağın tehdit olmadığını düşünürken, Vincennes'in üst komutanlığa uçağı vurma niyetinde olduğunu söylediğini duydu. Yani uzaktaki nispeten daha eski geminin komutanı uçağı sivil değerlendirirken, gelişmiş sistemlere sahip geminin komutanı uçağı düşman olarak değerlendirmeye başlamıştı bile. Sides'in operatörleri uçağın sivil ticari uçak IFF kodu verdiğini rapor etse de sonuç değişmedi. Sides komutanı güçlü Vincennes ekibinin bir şeyler bildiğini düşünüyordu. Halbuki Vincennes'in SHM'sinde ortalık toz dumandı.

Bu arada bir bilgi daha: Aegis kruvazörlerinin yapımı ve testleri devam ederken, personelin süratle akan bilgi bombardımanına hazır olup olmadığı da sorgulanmıştı. Ancak, Deniz Kuvvetleri eğitimler sırasında bazı bilgileri önceden gemi personeline veriyordu. Kısaca eğitimlerde kopya çekilmesine göz yumuyorlardı. Gerekçeleri Aegis gemilerinin yapılması için gerekli fonlarının Kongre tarafından kesilmesini istememeleriydi.

Vincennes'in güçlü SPY-1 radarı Bandar Abbas'tan kalkan uçak temasını aldıktan sonra top atışlarının etkisi ile yanıp sönen ışıkların yarattığı karanlığın da katkısı ile ellerindeki ticari uçuş kod listesinden uçuş 655'i bulamadılar. Uçağın bir İran F-14 veya F-4'ü olup olamayacağını tartışıyorlardı. İki operatörün konuşmasını duyan ve daha önce sadece iki vardiya tutan amirleri Yüzbaşı heyecanlıydı. Akli daha önce inceledikleri İran deniz karakol uçağındaydı. Durumu hava savaşından sorumlu amiri Binbaşıya bildirdi. Binbaşının emri ile uçağı kendini tanıtmaya talebi yapıldı.

Aynı anda Rogers topçularını İran botlarına karşı 5 inçlik topu daha süratli doldurmalari

için sıkıştırıyordu. Gemi sürekli titreyerek bir sancağı, bir iskeleye yatıyordu.

Karışıklıkta birisinin takip edilen temas için "Muhtemel F-14" kodu verildiği kaydedildi. Herkes raporun bir diğerinden geldiğini düşündü. Daha sonra yapılan araştırmada operatörün IFF ayarlarını doğru yapmadığı ortaya çıktı. Mod 2 kalkış yapmış yolcu uçağından değil, büyük bir ihtimalle kalkış için sıra bekleyen bir İran askeri nakliye uçağından gelmişti. Büyük hatalar içinde küçük görülebilecek bir hata!

Aynı saniyelerde ABD kruvazörü tekrar İran hücumbotlarına atışa başladı. 11 mermi attıktan sonra mermi sıkışması oldu. Komutan tekrar alabanda emretti. SHM'de tüm dosyalar, kalemler yerlere uçtu. Yaklaşan uçak 32 mildeydi. Gemi Komutanı'nın da daha önce neredeyse batma noktasına gelen USS Stark ile aynı kaderi paylaşmaya niyeti yoktu. 30 milde hedefi aydınlatacak, gerekirse 20 milde uçağı vuracaktı.

Subaylar olayın sıcaklığı ve Komutanlarından korkmaları nedeniyle hareket etmiyordu. Yüzbaşı 7 bin feet'de uçan uçağın saldırı irtifasında olmadığı ve uçağın muhtemel ticari olabileceğini söyledi. Uçağı yapılan ikazlar 3 defa daha tekrarlandı. Cevap alınmadı.

Hava operatörleri büyük ekranda uçağı F-14 olarak markalamışlardı. Psikologların "senaryo ile dolmak" dedikleri olay yaşanmaya başlamıştı. Operatörün ekranında temasın irtifası doğru olarak gözükmesine rağmen operatör daha alçak irtifa ve daha yüksek sürat rapor ediyordu. Saat 09.54.05'de SM-2 füzeleri ateşlendi. Uçağın düşüşü güvertede film çekimi yapan personel tarafından görüldü. Gözcü düşen şeyin F-14'den büyük bir şeye ait olduğunu söyledi.

Profesyonel açıdan bakıldığında İran uçağının düşürülmesi tam bir rezalet. Toplam yedi dakika süren ve felakete giden olayların kendisine çok daha önce yer yapmaya başladığı anlaşılıyor. Vincennes'in hikâyesi



**Sinan Topuz**

stopuz@milsoft.com.tr

si hırslı, personelini baskı altına almış ancak güçsüz bir düşmana karşı kendini gösterme hevesindeki bir komutanın ve baskıcı komutan karşısında panikleyen personelin hikâyesi.

Seneler sonra İran yolcu uçağının kaptanı Rezaian'ın yapılan çağrılarını duyup duymadığını bilmek mümkün değil. Ancak, Rezaian Bandar Abbas havaalanı kontrol frekansını dinliyordu. Akıcı İngilizcesi vardı. Sadece çağrılarının başka bir uçağı ait olduğunu değerlendirmiş olabilir. Niye ona çağrı yapsınlar ki? Ayrıca İran yolcu uçağının ticari olduğunu gönderen IFF Mod III kodunun çalıştığı da biliniyordu.

Bu olayda aynı hareket sahasında bulunan başka bir komutanın çok farklı düşüncede olabileceği, gelişen olayları farklı yorumlayabileceği de çok açık. Birinin hayata bakış açısı 290 masumu canından etti.

Vincennes olayından çıkarabileceğimiz en önemli ders, komutan seçiminin aynı zamanda kişiliğe göre olması gerektiğidir. Vincennes olayının tam tersi örnekler de vardır. Çekingenlikten kendi insanlarını kaybeden insanların öyküsünü belki başka bir yazıda paylaşırım. Geleceğin komutanlarının seçimi ve yetiştirilme şekilleri stratejik komutanların en önemli kararları. Birçok hata telafi edilebilir ama geleceği yanlış kişiler üzerine inşa etmenin dönüşü yok. Vincennes örneği aynı zamanda teknolojinin insan ile etkileşiminde ne büyük hatalar ortaya çıkarabileceğini göstermektedir. Teknolojinin gelişmesi en iyi personeli seçme ve yetiştirme mücadelesini durduramaz. Örnekte de görüldüğü üzere iyi personel yetiştirilmesinde, teknolojiyi kullanabilen kadar, en kıdemsiz astsubayından gemi komutanına kadar değerler sistematiği olan personele sahip olunması esastır. Biraz kurcalansa benzer hataların onlarcası herhangi bir ülkenin silahlı kuvvetinden ortaya çıkarılabilir. Buradaki maksadım bir ülkeyi yermek veya övmek değil, insan faktörünün ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktır.