



## בטיחות עם ביטחון

תגובה למאמרו של סא"ל ר' "הבטיחות בצה"ל –  
 ערובה לביטחון?" (מערכות 360, אוגוסט 1998)

### אל"ם (מיל') עודד מרזם



טייס קרב  
 ועורך הרבעון  
 "על בטוח" –  
 העוסק בנושאי  
 בטיחות  
 בחיל האוויר

בסיכום המאמר "הבטיחות בצה"ל –  
 ערובה לביטחון?" כתב סא"ל ר' " ...סיכון

האימונים – במטוסים ובאנשים מנוסים –  
 כל כך יקר, עד כי התעוררה בעיה הולכת  
 ומחריפה של שימור הכוח. בצמרת הפיקוד  
 של חיל האוויר הבינו, כי אובדנו של טייס  
 מיומן, שמשך הכשרתו שנים אחדות, ואובדן  
 מטוס וציוד יקר עלולים להביא למצב,  
 שבתום 10 שנים של בין מלחמות עלול החיל  
 למצוא את עצמו בלי די אמצעי לחימה  
 בשעת מבחן.

פעילותו של חיל האוויר כרוכה בהכרח  
 בסיכונים רבים הן באימונים והן בלחימה.  
 מטוסים מסוגים שונים יוצאים ביום, בלילה  
 ובכל מזג אוויר למשימות רבות ומגוונות,

חיי אדם הוא חלק בלתי נמנע מהמאמץ  
 לשמור על ביטחון ישראל... אבל חשוב  
 להבין שגם להכנות למלחמה יש מחיר..."  
 וכן: "היצמדות לנהלים תמנע אימונים  
 ראויים".

אלה קביעות שאינן מתיישבות בשום  
 אופן עם דרכי החשיבה, ההתנהגות  
 והפיקוד בחיל האוויר הישראלי. חיל  
 האוויר שלנו, שהתנסה בתאונות קשות  
 במשך 50 שנות קיומו, שילם מחיר יקר  
 מאוד עד שהגיע לניסוח תמציתי של  
 התורה כולה: "באימונים אסור למות".  
 עד לפני יותר מעשור היה מחיר



חובה עלינו להימנע  
 משחיקת הכוח באימונים  
 - תופעה שהיא מזיקה  
 לא רק בגלל אובדן  
 האנשים והמטוסים, אלא  
 גם בשל פגיעתה במורל  
 של הצבא ושל העורף





יהיה דומה. יתר על כן, בהנחה שהדבר היחיד המשותף לכל המלחמות הוא שאין ביניהן כל דבר משותף, ישנה סבירות נמוכה בלבד שמתארי האימון המסובכים והמסוכנים שאנו מתכננים אכן יופיעו במלחמה.

לאחר שתי מלחמות שובחו האימונים שקדמו להן משום שהיו דומים דמיון מפתיע למה שהתרחש בפועל בשדה הקרב. זה קרה לאחר מלחמת ששת הימים (תקיפה שדות התעופה) ולאחר מלחמת שלום הגליל (תקיפת הטילים הסוריים). הצלחות אלה השלו מפקדים, שרצוי להתאמן ברגיעה בדיוק לפי המתאר המבצעי החזוי.

בחיל האוויר הוחלט שזה אינו נכון. במלחמה אנו נדרשים לתוצאות מיידיות וסופיות ומדברים בשפה של תוצאות. אנחנו לא מתעניינים כמה פצצות הוטלו, אלא כמה פצצות פגעו במטרה. מדברים במספרים, בשפה דיגיטלית. לעומת זאת תפיסת הזמן באימונים היא:

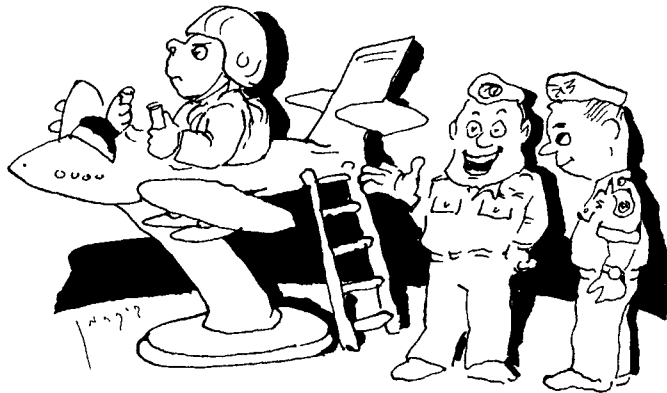
לטימן, וגרוע מכך: המטרה לא תותקף. מה שלא עשית היום, ניתן לעשות מחר או מחרתיים. על בסיס הנחות אלה נכתבו



כשהם עמוסים בתחמושת רבה. הם פועלים מעל אזורים גיאוגרפיים שונים תוך שיתוף פעולה עם מגוון רחב של כוחות – לפעמים תוך כדי תדלוק באוויר, וכשהם חשופים לטילי קרקע-אוויר. מדובר איפוא ברשימה ארוכה – ההולכת ומתרחבת כל הזמן – של נקודות תורפה בטיחותיות, האורבות כל רגע לצוותים ולמטוסים. על כל אלה יש להוסיף חולשות אנוש, שאפילו טייסים אינם יכולים לחמוק מהן, כגון עייפות, חרדה והתרגשות.

בלחימה יש אולי מקום לוויכוח בין "גישת השרידות" ל"גישת מיצוי הכוח", אולם בזמן רגיעה אין שום מקום לוויכוח כזה. חובה עלינו להימנע משחיקת הכוח באימונים – תופעה שהיא מזיקה לא רק בגלל אובדן האנשים והמטוסים, אלא גם בשל פגיעתה במורל של הצבא ושל העורף.

בחיל האוויר יודעים כיום שבטיחות היא חלק מהמבצעות. בטיחות אינה מטרה או יעד, אלא כלי לבצע נכון ובאופן מקצועי את המשימה. מטוס הממריא כדי לתקוף מטרה בשטח האויב, ולשם כך עליו לטוס בגובה נמוך כ-500 ק"מ בשטח אויב, בין תוואי קרקע לא מוכרים, תוך כדי התמודדות עם איומי טילים נ"מ



זכה חלקן האימונים הבטיחותי החדש.

**באימונים אנחנו מדברים על סיכון אפס. במלחמה הוא יהיה כפוף לאופי המשימה, לחיוניותה ולמשקלה במאמץ המלחמתי**

בחיל האוויר הוראות מפורטות ומדויקות, הנקראות הו"א (הוראות זרוע אוויר), והן תורמות באופן מדויק את מעטפת הביצועים של כל לוחם ושל כל ציוד לחימה, תוך

אוויר לעשות את המוטל עליהם בלי להיפגע באימונים: ראשית, נקבע בחיל האוויר שהאימונים לא יהיו במתאר מדויק של מה שיקרה במלחמה, מחשש שהמחיר

ותנאי מזג אוויר קשים, חייב להיות מיומן ומאומן, כדי שיצליח בסופו של דבר להגיע למטרתו. מה יקרה אם בגלל טעות או מחדל יפגע המטוס בקרקע בדרך אל המטרה? כל העמל והאמצעים שהוקדשו למבצע ירדו

קובע את התוצאה הסופית. הלחצים והסיכונים במלחמה מפחיתים את רמת הביצוע, ורק מי ששולט היטב בחומר וקבל אימון בסיסי רחב ויסודי, יידע לעשות את השיקול הנכון, לענות נכונה על שאלות המתעוררות ברציפות בזמן קרב ולהפיק ביצועים גבוהים מעצמו ומהמטוס. גם אם נחליט שהאימונים – כדי שיהיו יעילים – "צריכים לדמות בצורה מדויקת ככל האפשר למצבים שבהם נתקלים החיילים והמפקדים בשדה הקרב" (שם, עמ' 38), יהיה הבדל גדול בגורם הסביבה. בעוד שבאימונים הסביבה קבועה וידועה, במלחמה היא עוינת, משתנה במהירות, מסוכנת ואינה מוכרת.

מקצוענות ורמת אימון בסיסי ויסודי נותנות ללוחם את המיומנות להסתגל לכל סביבה משתנה ומסוכנת ולצמצם גם בלחימה את הסיכונים הנקרים בדרכו. לכן אנחנו מאמינים – וגם הוכחנו זאת – שיש גם בטיחות בלחימה. זו מושגת באמצעות הערכה שוטפת ובלתי פוסקת של רמת הסיכונים ושיפוט שוטף של קביעת רמת הסיכון מול התוצאה.

באימונים אנחנו מדברים על סיכון אפס. במלחמה הוא יהיה כפוף לאופי המשימה, לחיננותיה ולמשקלה במאמץ המלחמתי.



כך ניתן באימונים (שלא כבמלחמה) לשמור על רמת סיכון קבועה ומבוקרת בזמן ביצוע האימון, וברגע שמתחילה הידרדרות או קורה משהו בלתי צפוי, עוצרים מייד את האימון.

ייתכן שלאחר קריאת דברים אלה יהיה מי שיטען: כך לא נהיה מוכנים למלחמה. מרוב עצירות אימונים יגיעו הלוחמים למלחמה בלתי מנוסים. זה לא נכון. באימונים ניתן להתאמן בקטעי משימה. אין חייבים לדחוס באימון אחד טיסה בגובה נמוך במזג אוויר גרוע, נחיתה בשדות קדמיים וכו'. ניתן לפזר את גורמי הסיכון השונים על פני כמה אימונים. עלינו לזכור כל הזמן שהכול מתחיל ונגמר בגורם האנושי. זהו גורם רגיש, פגיע – ואשר

התחשבות במגבלות כגון תנאי מזג האוויר, עייפות צוותי האוויר וכו'.

מפקדים ולוחמים יכולים לתמרן בתוך המעטפת, וכל אחד יכול להתקרב אל גבולותיה לפי ניסיונו וכישוריו. אולם אין איש מורשה לחרוג מהגבולות המפורטים בהז"א במגוון המשימות, בשעות הפעילות ובכל שאר התחומים.

יש להדגיש, כי המגבלות משתנות כל הזמן. בתחילת יום הפעילות נמצא הטייס בתחום מגבלה מסוים; כשהוא עיף, חלים עליו חוקים אחרים; כשמזג האוויר מורע, המגבלות שוב משתנות, וכן הלאה. הידרדרות כזאת יכולה להתרחש הן באימונים והן במלחמה. פעולה שמתחילה בשקט מסתבכת, נדרש חילוץ באמצעות מסוקים, נפתחת אש על המסוק, חיילים נפגעים בשטח...

מה ההבדל בין מלחמה לבין אימון בזמן רגיעה?

באימונים ניתן וחייבים לעצור. בשום מקרה אסור במהלך אימונים לאפשר "התגלגלות" אקראית של אירועים. אם בתרגיל מתרחש אירוע שלא תוכנן מראש, יש לעצור מייד את כל הפעילות.

באחרונה נכנסה בצה"ל בכלל ובחיל האוויר בפרט "שיטת ניהול סיכונים". בשיטה זו בודקים בזמן התכנון את כל נקודות התורפה והסיכונים הכרוכים בביצוע ופועלים למזעורם, כך שניתן יהיה לבצע את המשימה בסיכון קטן ככל האפשר.

