

2016

אל: הקוברים - טייסי קוברה

מאת: אביבה פלקסר

הנדון: התייחסותי לתגובות הקוברים בעקבות תוכנית המקורתוכן עיניינים

- א. מבוא 2
- ב. טעויות קורות. אנחנו בני אדם. בני אדם עושים טעויות/ לטעות זה אנושי- להמשיך לטעות- זה שטני. 3
- ג. יש דפוס כמעט קבוע בחה"א, להאשים את צוות אויר, בקרות תאונה. 4
- ד. האם זכותי לשמוע את המילה סליחה ממח"א/סליחה- עוצמה או חולשה? 5
- ה. הפקת לקחים חלקית- כמוה כחצי אמת 5
- ו. מה יודעים טייסי הקוברה על הסיבות לתאונת 10.9.2008 6
- ז. האם מח"א, בסיכום ובשיחות, חייב להיצמד לדו"ח התחקיר המלא??? האם דו"ח התחקיר המצונזר נועד לשרת אג'נדה סמויה של מח"א? 6
- ח. האם יש חובה על חה"א לתת תשובות אמת? האם חה"א זכאי לעמעם ולטשטש עובדות בדו"ח התחקיר המצונזר? האם רשאי חה"א לעשות כל מניפולציה, בניסיון להרחיק את האשמה ממנו לקרות התאונה וכדי להציל את העור שלו מכל אשמה. 7
- ט. היעלה על הדעת, שמח"א, יעשה אפליה בין דם ארז פלקסר ונעם רון לבין דם בר אלימלך בהסקת המסקנות, בסיכום מח"א במסגרת תחקיר תאונה קטלנית, לגבי הקצינים המעורבים. 7
- י. ההבדל בין כשל טכני לא צפוי/ארוע בלתי צפוי/נסיבות יוצאות דופן לבין תחזוקה מונעת. 8
- יא. סיסמא השגורה בפי הטייסים: אחוז התאונות בחה"א הוא מהנמוכים בעולם ובתהליך ירידה מתמשך/הסטטיסטיקה מעידה שהוא עושה עבודה לא רעה בכלל, שלא לומר מצוינת/ ויכוחו העובדות והסטטיסטיקה 9
- יב. בחה"א קיימת 'אכסיומה' ו'אכסיומה' כידוע לא צריך להוכיח את קיומה/ מה לעשות זה קורה/ השלמה עם התרחשות תאונות. 9
- יג. טייסי הקוברה וטייסים בכלל, לא מגלים ענין בתאונות בגלל.. ולכן.. 10
- יד. האם טוב למות בעד ארצנו- ????. 13
- טו. כלי טייס צריך להיבחר גם עפ"י מקדם הבטיחות שלו ביחס למתחרים. לגבי מסוק הקוברה –עצמו בחה"א את העיניים. 14
- טז. באמת, לא בא לי שאף אמת של טייס/לוחם בצה"ל תגיע למקום שלי. 15
- יז. לסיום 15
- יח. נספח א 16
- יט. נספח ב : שגיאה! הסימניה אינה מוגדרת. 16

א. מבוא

1. לא אוכל להותיר את תגובותיכם ללא התייחסותי.
2. סביבתי הקרובה מנסה למנוע זאת ממני. רוצים שארד מהעיסוק בבדיקת ישום לקחי התאונה. גם ע.נ. מציע שאפסיק להיות "דון קישוט הנלחם מול מכבש שנקרא חה"א. הלואי ויכולתי להישמע לעצות.
3. הממצאים שנחשפתי אליהם, כל כך מזעזעים. אני כולי בוערת וסובלת.
4. **יתכן, שאין שום טעם בתגובתי זו. כי יש נרטיבים, שפשוט, שום עובדות לא יצליחו לנצח. אך בכל זאת החלטתי לעשות את המאמץ.**
5. אין בכם אימון בי ובתוכנית המקור של רביב דרוקר, על אף היותו מוכר כתחקירן רציני, יסודי וישר. אם טייסי חה"א הצעירים יקרים לליבכם, ואם אמנם אתם מעוניינים למנוע את התאונה הבאה- אז לכו תבדקו אתם, אם דבריי נשענים על עובדות.
6. אתם טוענים שתוכנית 'המקור' רק רוצה רייטינג ואין בינה לאמת כלום -אז אתם מוזמנים לחתור לאמת בכוחות עצמכם.
7. במקום לתקוף אותי ואת התקשורת [פרט לאסא פיין] כדאי, שתעשו חשבון נפש ותדאגו שחה"א יעשה בדק בית באיכות החקירות וביישום **מלוא** הלקחים לכל כלי הטייס ובפרסום מלוא החקירה לציבור/למשפחה השכולה ללא צנזורה כי, כשתחקיר יוצא לאור השמש, גלוי- יש לזה כוח להשפיע באמת, לשפר מהר תהליכים להניע מפקדים לפעולה וכך **למנוע תאונות** [לא רק לצמצם].
כשמערכת מנסה לכסות על האמת, היא פוגעת בעצמה אנושות.
8. גם אין להסכים, לכזבים וההסתרות במסגרת דו"ח התחקיר המצונזר ובמסגרת מתן התשובות להורה השכול. כשדוח לא משקף את אמת, זה עלול להוביל לכך, שלא יתוקנו כל הליקויים באופן מלא.
אם מסתירים את דו"ח התחקיר המלא- סימן שיש מה להסתיר.
ובעידן של שקיפות אין להשלים עם הסתרות, כזבים ומניפולציות
9. **המצפון המוסרי והערכי** שובת בחה"א בדו"חות התחקיר למשפחות השכולות.
10. חשוב לכל מח"א, לגבות את קציניו הכושלים כדי לשמור בכל מחיר על הדימוי של 'החייל הטוב בעולם', וזה חשוב יותר, מאשר לשמור על ערכי ישר **ואמינות!**
11. במחוזותינו, בחה"א ובצבא בכלל, מתברר לי כעת, לא לוקחים אחריות על תאונות באימונים כמימרה הידועה' להצלחה אבות רבים והכישלון הוא יתום!.
12. **תמיד מתחמקים מלקחת אחריות בצבא וחה"א**, כנראה מתוך מחשבה, שאנחנו המשפחות השכולות צריכות להתנחם בכך, שילדנו הוכר 'כגיבור בעמו ישראל ושבמותו צווה לנו את החיים'. ומה לנו להלין, הלוא ידוע, שלהיות לוחם בצבא זה מסוכן. ומה אומרים על החלל, "נפל אחד מטובי בננו" וגם "זהו חלק מהמחיר על ריבונותנו" כי אנחנו ציונים.

האמנם האדמה בישראל צמאה לקורבנות אדם????

13. ובנוסף, המשפחות השכולות יכולות להתנחם בכך, שחה"א מתחייב ליישם את כל הלקחים, לתקן ולשפר את הנדרש על מנת להפחית למינימום את ההסתברות להתרחשות תאונה בעתיד. אך אני גיליתי לדאבוני, שחה"א שכח להפיק לקחים מתאונת 10.9.2008 בקוברת ולכן קרתה התאונה שלנו.
14. נכון, ידעתי שיש סיכון במקצוע הטיסה. אך מעולם לא העליתי על דעתי, שיכולה לקרות תאונה טרגית באימון שגרתי בגלל גורם אנושי, שאיננו קשור לטייס אלא קשור למערכת בחה"א, שמתפקידה ובאחריותה לשמור על חיי טייסים ובטיחות טיסה. לשם כך היא קיימת. על חה"א לספק רמת בטיחות בטיסה, כזאת, שאפילו טעות בטיסה, לא תוביל לגזר דין מוות ועל אחת כמה וכמה, כשאינן טעות אנוש והטיסה היא טיסת אימון שגרתי.
15. 4 טייסים נהרגו בגלל 'תרבות ניהול ותחזוקה לקויים' כשבלשון מח"א זה רק טעויות. איש-לא רק שלא הועמד לדין, אפילו לא קבל נזיפה. כי יש חוק הטיס וטוב שכך. בעולם האזרחי, היו נתבעים על גרימת מוות ברשלנות.
16. תנסו פעם אחת במחשבה, להיות בנעליים של ההורה שנלקח ממנו בנו - בגלל רשלנות באימון שגרתי! אתם עצמכם הורים לילדים/נכדים. מה תרגישו? [אתם לא מאמינים, שהייתה רשלנות אך לצורך התרגיל המחשבתי – תניחו שזה נכון] התמשיכו להצדיע לחייל, שגזל מכם את בנכם/נכדכם לשווא? תמשיכו לאחוז בטיעון של ציונות?
17. העובדות והאמת לא חשובים למח"א האלוף אמיר אשל ומתברר שגם לכם – לא תתנו לעובדות לבלבל אתכם. להבדיל ממח"א ומכם - אינני מדברת בסיסמאות. לי יש אסמכתאות.
18. להזכירכם, כי כל המציל נפש אחת, כאילו הציל את העולם כולו.

ב. טעויות קורות. אנחנו בני אדם. בני אדם עושים טעויות/ לטעות זה אנושי- להמשיך לטעות- זה שטני.

1. בלשון נחמיה דגן: "את המטוסים מתחזקים בני אדם, ובני אדם טועים, כאן ובכל מקום, וטעויות אנוש הן מרכיב במשוואת הבטיחות"
2. חה"א האשים את הבורג בגרימת הסדק, שהביא לתאונה. יתכן, שאין יכולת מעשית למנוע תחילת היווצרות של תהליכי כשל-סדק, ולא ניתן להימנע מהתפתחות של תהליכי כשל-סדק- אך חובה לאתרם מבעוד מועד כדי להבטיח חיי הטייסים, ע"י הגדרת מערך בדיקות ראוי ואמצעי בדיקה מתאימים, דבר שלדאבוני לא בוצע ע"י לצד/תחזוקה/מבקא. וגם בתאונת 9.2008 לא גילו מבעוד מועד מה, שצריך היה לגלות. אחרי הכל, לשם מה קיימת מחלקת תחזוקה עניפה בחה"א, אם לא, כדי לאתר מבעוד מועד נזקים צפויים? .
- קראתי במאמר, כי כמעט כל נזק בלהבים ניתן למניעה, אם המפעיל יודע מה לבדוק ומוכן ליישם מספר טכניקות של תחזוקה מונעת.
3. יתרה מזו, גיליתי, כי חה"א לא טרח להפיק את כל הלקחים הראויים מתאונת 10.9.08- כך שלא מנע את תאונת 12.3.2013. לטעות זה אנושי- להמשיך לטעות זה שטני.

4. **אני מודה לאסא פיין שהרהיב עוז לרשום "אסור להתעלם מכך, שתאונות ניתן וצריך למנוע."** וזה כתב בשר מבשרכם טיס קובר. מעניין אם יש מביניכם שסבורים כמוהו.
- ג. **יש דפוס כמעט קבוע בחה"א, להאשים את צוות אויר, בקרות תאונה.**
1. כן, אותו טייס מסכן, שכבר לא יכול לגונן על עצמו. - בכ%95 מהתאונות נמצא האשם - בצוות אויר .
- אם אחרי תאונה, עודכנו מגבלות טיסה ונהלים, אז כיצד ניתן להאשים את הטייס- אלא האשמה רובצת על המטה, ששכח לרענן נהלים, לעדכן מגבלות/הוראות נהלים, ואולי על ניהול פיקוד שהוציא למשימה לא בתנאי מז"א מתאימים, שטעה בתדרוך ובהנחיות?
2. ואיזה **עוול נגרם למשפחה** עת מואשם בנה בקרות האסון! בנוסף לאבדן הבן, אז בנה מואשם גם בהריגה.
- למזלי, לא נמצאת במקום הזה. בתאונה שלנו, לא הייתה אפשרות לחה"א לזרוק על הטייסים את האשם. 'ברת מזל' אנוכי.
3. אני לא הראשונה, שמתלוננת על חוסר היושרה מצד חה"א ועל אי חשיפת האמת.
- ידוע על **אסון הנ"ד** – התרסקות מסוק היסעור ב1977 בה נהרגו 54 לוחמים, אשר פטרה את בכירי חה"א מאחריות, למרות הכשלים שנחשפו, והטילה אותם **רק על הטייס ורק אחרי 25 שנים** [ב2002]חשפו להורים את הדו"ח.
- לאחר האסון מונתה ועדת חקירה צבאית בראשה עמד האלוף אברהם אורלי שרק חלקו הראשון של הדו"ח שחיברה הגיע לידי המשפחות. זמן קצר לאחר מכן, מונתה ועדת חקירה נוספת בראשות שופט-חוקר, אלוף-משנה (במיל") דב לוין. מסקנות הוועדות **העלו כשלים חמורים, שכללו תקלות טכניות וליקויים במסוק, עומס משקל, תדריכים והנחיות בעייתיות לטייסי המסוקים בתרגיל ועוד.**
- בסופו של עניין, **האשמה הוטלה על הטייס שנהרג.**
- שרשרת הפיקוד בחיל האוויר יצאה נקייה** למעט מפקד הטייסת, אלוף-משנה אריה בן ארי, שנשפט במשפט מהיר בדלתיים סגורות, נמצא אשם באישום מינורי, ננזף ועזב את הצבא. הבכירים באירוע, בהם מפקד החטיבה עמוס ירון וראש להק מסוקים, נחמיה דגן, נותרו בתפקידם ואף התקדמו בצה"ל לתפקידים בכירים יותר.
- מסקנות הוועדות עוררו זעם בקרב המשפחות השכולות שדרשו לקבל את הדו"חות ונדחו. רק בשנת 2002, **עשרים וחמש שנים אחרי האירוע**, קיבלו המשפחות את הדו"ח, כשחלקו מושחר וככל הנראה חלק חסר.
4. מעניין, כי דו"ח חקירת אסון המסוקים בראשות דוד עברי, **נמצא זמין לציבור באינטרנט** [עם השחרת שמות כמובן], **אז יש כבר תקדים ! ולכן לא ניתן למנוע ממני לעיין בתחקיר המלא.**
5. שלושים ושתיים משפחות שכולות מ'צוק איתן' מתוך 67 פנו למדינה, בדרישה לקיים תהליך הפקת לקחים אובייקטיבי, **ע"י ועדה חיצונית בלתי תלויה, שתוסמך לבדוק ולתחקר את כל הליקויים שנתגלו ואת בעלי התפקידים.** אנו סבורים שעל הבדיקה להיות **שקופה** כך שתענה על זכותנו הבסיסית לדעת..."
6. תת אלוף ירון רוזן היה זחוח מאד ומתנשא בשידור תוכנית המקור. הוא כנראה שכח, שהוא היה בין שלושה קציני חה"א, שנמצא, כי התרשלו באסון המסוקים וקבל הדחה מפיקוד לשלוש שנים.
- נחמיה דגן קבל על כך, שדבריו של אותו תת אלוף נבלעו על "קיצור אורך חיי להב לכן הבדיקה הזו לא הייתה בקדימות עליונה".
7. ובכן, נחמיה דגן צר לי לאכזב אותך. לא דובים ולא יער.
- אותו תת אלוף פשוט לא יודע מה שהוא אומר. הוא, כנראה, מעולם לא קרא את ספרות היצרן

למרות תפקידו. אף לי הושמעה לא פעם המנטרה, שחה"א תמיד תמיד מחמיר בבדיקות יותר מהיצרן. ובכן החלטתי לבדוק בעצמי את נכונותה. קראתי את ספרות היצרן בנוגע לתחזוקת להבים.

ורק אומר, שחה"א לא רק שלא החמיר את הוראות האחזקה של היצרן/צבאא אלא אף במקרים רבים לא תרגם נכון לטכנאים את הוראות היצרן כמו למשל את ההוראה לבדוק סדקים משני צדדיו של הלהב.

היצרן קבע לזרוק את הלהבים אחרי 12 שנים וכל 3 שנים לבצע דרג ד' ואלו בדיוק ההנחיות בחה"א. אך היצרן קבע גם לבצע בדיקת אל הרס כל שבוע, אותה חה"א לא בצע.

8. סיפר רמ"ח מטוסים לתחקירן, כי רק אחרי התאונה הם מבצעים תהליך של "איתרוג" כלומר מקצרים מרווחי תחזוקה בכלי טייס ישנים.
האמנם איש מקצוע צריך לחכות לתאונה קטלנית כדי להגיע לתובנה שכזו??

ד. האם זכותי לשמוע את המילה סליחה ממח"א/סליחה- עוצמה או חולשה?

1. יש ערכים שלא סוטים מהם.

למה לעזאזל, לא מגיעה בקשת הסליחה!!! הורים רבים לא מבקשים זאת- אני מבקשת. קשה לי להתמודד עם האובדן, עד שלא אשמע את המילה 'סליחה'.

2. כשאדם דורך על אצבע של מישהו מיד מבקש סליחה, לא כן?

כשדורכים על הלב- לא מרגישים שצריך לבקש סליחה? לא רואים את הכאב של הזולת?

3. זה אתגר נפשי לבקש סליחה, צריך לגבור על הגאווה, על האגו, להכיר בטעות שנעשתה וללמוד להשתפר. לבקש סליחה איננה חולשה, דווקא מעידה על עוצמה ואין בה השפלה. מישהו שחזק מבפנים, למה שיפחד מלבקש סליחה. [אלא אם זה הייעוץ המשפטי, ואם זה כך- חמור עוד יותר]

4. זה אנושי לטעות ואלוהי לסלוח. אלא שלי-לא מאפשרים לסלוח.

אני לא רוצה להישאר עם טינה ורגשות שליליים.

ומכיון שאינני רוצה לשמור טינה – אני זקוקה למילה- סליחה.

5. נ.ד. גם כתב "עצוב לראות הורים שכולים, שחושבים שבניהם או בנותיהם נפלו בגלל רשלנות". .. עצוב היה לראות מה עשו לחה"א בכתבה הזו."

6. לא נדרשים כשורים של טייס אלא כישורים של הבנת הנקרא, כדי להבין שב-2 התאונות האחרונות בקוברה, נהרגו טייסים לשווא אך לשם כך, צריך לטרוח ולעיין בהם.

ה. הפקת לקחים חלקית- כמוה כחצי אמת.

1. בעיני רובכם, אני עוכרת ישראל, שבאה להזיק לחה"א ולא לחזקו. חלקכם אף בקשו ממני להפסיק כל מהלך.

2. בהחלט, יכולה לומר לכם בסיפוק מאנשים מתוך החייל, שהתחקיר עורר את החייל מתרדמתו. לטעמי- לא מספיק.

3. מצאתי, שלא הופקו כל הלקחים ב2 התאונות האחרונות בקוברה ואין איש שמקשיב לי.
לא אמנה כאן את הרשימה. רק טעימה :

—4

5. **גם הקנדים** , בחקירת התאונה הקטלנית של 2002, שלא הייתה מוכרת לחה"א ומדווחת באינטרנט !!! נקבע, שבנוסף לבדיקה בזכוכית מגדלת, יש להוסיף **בדיקת אל הרס** לצורך גילוי סדקים נימיים, או לפתח להב חדשה. במילים אחרות כבר 11 שנים לפני אסוננו הבינו בצבא הקנדי שיש צורך להוסיף עוד אמצעי בדיקה ללהבים כדי לאתר נזקים בלהב. זה פורסם וחה"א לא הכיר?!

—6.

7. לא מצאתי בתחקיר כל לקח בעניין ברגים. חמור מכך, מוכנים לחיות עם תופעה שכזו. חה"א רשם "כי בכלל המטוסים קיימת תופעה של נפילת קשיחים. הנושא מוכר בחיל ובעולם ואינו חריג. "וגם נרשם "עד היום לא נמצא מענה טוב יותר למניעת נפילת קשיחים !!! וגם מח"א אמר לי שתופעת ברגים משוחררים, ברגים מתעופפים היא בעיה אופיינית בעולם התעופה.

זו תופעה אסורה בתכלית האיסור, אין סיבה לבורג להשתחרר, כי יש שיטות לעגן ברגים. ואם קורה- מיד חוקרים את הנושא ולא ממשיכים לחיות עם תופעה שכזו. שאבן תגרום לסדק-בהחלט אפשרי. וגם אז היה מצופה, שטכנאים במהלך בדיקות דרג א', יאתרו את הסדק.

מחדל נוראי, שחה"א לא נקט עד התאונה, בשום פעולה למניעת ברגים משתחררים- מה שגרם לתאונה הקטלנית. הקצינים בחה"א לא דאגו שהטכנאים ימלאו את הרישום במערכת דווח הברגים, שהייתה קיימת בחה"א.

8. הכי קשה היה לי לגלות, שתאונת 10.9.08 לפי דו"ח התחקיר למשפחה השכולה, לא הפיקה את הלקחים הראויים ולכן לא מנעה את התאונה שלנו.

9. האם רק התאונה שלנו, הייתה צריכה לגלות לחה"א את הצורך למסד תהליכי איסוף מידע בטיחותי?

1. מה יודעים טייסי הקוברה על הסיבות לתאונת 10.9.2008 בקוברה
4. עם תחקיר 9.2008 בידי, למגינת ליבם של חה"א –בקשתי לברר מה יודעים חלק מטייסי הקוברה על הסיבה לתאונה בקוברה---
הסיבה לתאונה למיטב ידיעתם הייתה,.....

2. האם מח"א, בסיכום ובשיחות, חייב להיצמד לדו"ח התחקיר המלא???
1. האם דו"ח התחקיר המצונזר נועד לשרת אג'נדה סמויה של מח"א ?
1. רשם מח"א בסיכום שלו- "התאונה הייתה בלתי נמנעת". האמירה הזו של מח"א מקוממת.

2. כנראה שמח"א, רשאי להחליט ככל העולה על רוחו ולא חייב להיצמד, למה שכתוב בדו"ח התחקיר.
אין תשתית ראייתית לכך בדו"ח התחקיר והיא נועדה אך ורק לשרת את האג'נדה הסמויה של מח"א להרחיק את אשמת חה"א בגרימת התאונה.
אני דרשתי, שמשפט זה יימחק מהדו"ח ומח"א לא הסכים.
זה המשפט, שהניע אותי להתעמק באופן יסודי בתחקיר התאונה.

3. מח"א גם שיבח, את הקצין של פבר' 2013 על שיקול דעתו, לא להכניס באופן מיידי את הזכוכית מגדלת כאמצעי לבדיקת סדקים בלהבים, על אף שהיצרן שלח הוראת בטיחות דחופה

לעשות זאת תוך 25 שעות .

לא סביר, שצוות החקירה לא מצא את הקצין של פבר' 2013 כמו כמה נוספים, כראויים לפחות לנזיפה. קל היה להבין משפת הגוף של החוקר ממבק"א ששוחח עימי, שנאלץ להצדיק את הקצין של חודש פבר' 2013, אולי בניגוד למצפוני.

ח. האם יש חובה על חה"א לתת תשובות אמת ? האם חה"א זכאי לעמעם ולטשטש עובדות בדו"ח התחקיר המצונזר ? האם רשאי חה"א לעשות כל מיניפולציה, בניסיון להרחיק את האשמה ממנו לקרות התאונה וכדי להציל את העור שלו מכל אשמה.

1. החוקר בעניינו, שכתב את דו"ח התחקיר המצונזר על בסיס הדו"ח המלא, חייב לשקף נאמנה את הדו"ח המלא ולא היא – יש פער גדול ביניהם ואני מניחה, שזה לא חוקי.

2. מהרגע הראשון העליתי שאלות קשות לחה"א. [תשובות לא זכיתי לקבל אלא לאחר כ3 שנים]. אך מתוך שכך נהגתי, הבינו בחה"א, שמצד אחד יש אגוז קשה ומן הצד שני איש לא העלה על דעתו כי אוכל להגיע בכוחות עצמי להוראות הבטיחות הנזכרות בדו"ח ולספרות תחזוקה, ולכן הרגיש החוקר חופשי לעוות ולעמעם את העובדות ולעשות מיניפולציות בדו"ח התחקיר המצונזר ובמענה לשאלותיי.

3. הוצאתי לחה"א ב-13.3.16 מסמך המפרט את הכזבים והסתירות שמצאתי, לכן אמנע מלפרט.

4. מספר דוגמות מצומצם:

- דוגמא: לשאלתי,
- דוגמא:
- דוגמא:

5. דוגמה:

וכעת מגיעה המיניפולציה-

דוגמא:

6. התחושה המעיקה שלי, שמסוק הקוברה היה' בן חורג' בחייל. אני רואה כרגע את הזעם שלכם כלפי אמירה זו וגם לי זה מאד קשה לומר זאת--.....-

ט. היעלה על הדעת, שמח"א, יעשה אפליה בין דם ארז פלקסר ונעם רון לבין דם בר אלימלך בהסקת המסקנות, בסיכום מח"א במסגרת תחקיר תאונה קטלנית, לגבי הקצינים המעורבים.

1. לרוע מזלו של מח"א' קרתה תאונה קטלנית נוספת בבסיס רמון, שבו נהרג סמל בר אלימלך באסון השריפה. מה שלא פחות חמור מבחינת מח"א, שהחקירה של מצ"ח הודלפה ל YNET.

2. מילים כדורבנות כתב מח"א, בסיכום אסון השריפה, ואפילו העז לשלוח חיצים למחלקת הבטיחות.

3. וכך כתב מח"א בסיכום באסון השריפה: [מתוך אתר באינטרנט]
 "התאונה מצביעה על פער תרבותי, שקיים בין הוראות כתובות לנורמות התנהגות רווחות בנושא... שרווח כנראה בכל חיל האוויר וייתכן שגם בצה"ל.
 התאונה נבעה **מכשל מקצועי ותרבותי**, אך בראש וראשונה נגרמה **מכשל פיקודי** ברמת יחידת הלוגיסטיקה וההנדסה של החייל, על רקע כשל מערכתי חילי בטיפול יעיל בנושא לאורך שנים, ותרבות לקויה שאפשרה התנהלות מסוכנת ובניגוד לפקודות."
 וגם רשם " **מטה חה"א, בדגש על מחלקת הבטיחות, לא זיהה את תמונת המצב לכדי פעולה יעילה**".
4. לפי תחקיר אסון השריפה המצ"ב, גם לחלל הייתה תרומה מסוימת בקרות האסון. --- מה שאי אפשר לומר לגבי אסונות 3.13 ו-9.08 ולמרות זאת, **מח"א הדיח את מי שמח"א סבר, שהתרשל באסון השריפה**.
5. באסון שלנו להבדיל מאסון השריפה, מח"א לא מצא איש/גוף שהתרשל. לא מצא כשל פיקודי/מקצועי/ניהולי. לא מצא פער בין הוראות כתובות לנורמות התנהגות. דו"ח התחקיר המצונזר פרט 17 סעיפים=כשלים, אך אין אבא לכשלים. **'להצלחה אבות רבים אבל הכישלון -יתום'**.
6. גם באסון 9.08 לא מצא, מח"א דאז, לנכון **לבקר את גורמי הפיקוד ברשלנות שנתגלתה**. הרמטכ"ל בני גנץ בחקירה שלנו חתם חותם גומי על התחקיר **לעומת הרמטכ"ל איזנקוט שקבע באסון השריפה "כשל פיקוד"**.
7. מח"א הסביר לי בפגישה ב31.1.16, שלו היה חושב, שבאסון שלנו הייתה רשלנות – מיד היה מדיח את המתרשל- אך לדבריו, באסון שלנו לא הייתה רשלנות, **היו רק טעויות שלא נעשו בזדון**.
 האם מח"א מתבסס באמירה זו על האמור בתחקיר המלא???
8. ההשערה שלי שבאסון השריפה, מח"א נאלץ להפקיר קצין, כי ידע, שמתנהלת **במקביל** לחקירת מבק"א גם חקירת מצ"ח. ואז הוא כבול ואינו יכול לעשות ככל העולה על רוחו וגם כנראה הקצין איננו טייס.
9. אני לא מצליחה להבין, למה בחקירת השריפה 2 גופים חקרו במקביל. ולמה בחקירות קטלניות בחה"א יש רק גורם אחד- מבקא אשר נתון למרות מח"א באופן פרסום הדו"ח.
10. הגיע העת לשנות זאת, ולהקים גוף ניטרלי המנותק ממח"א וחה"א,
1. **ההבדל בין כשל טכני לא צפוי/ארוע בלתי צפוי/נסיבות יוצאות דופן לבין תחזוקה מונעת**
 1. **מצאתי כתבה העיתון ידיעות אחרונות מה29.9.15 שכתרתה:** "נגמרו התירוצים: תקלה במטוס לא מונעת פיצויים". וכאן לא מדובר בחיי אדם אלא בסה"כ באשה שתבעה את חברת התעופה בגלל איחור של שעות בטיסת ק.ל.מ, כשהאיחור נגרם בשל תקלה טכנית. ק.ל.מ טענה, שמדובר בתקלות שלא היו צפויות.
2. על ביהמ"ש היה להכריע, האם תקלה טכנית בלתי צפויה, שאינה מיוחסת לפגמים בתחזוקה, ולא מזוהה במהלך בדיקות רגילות, נופלת בתוך ההגדרה של "נסיבות יוצאות דופן".

ביהמ"ש לא קבל את טענת ק.ל.מ כי מדובר בתקלה שהיא בבחינת "אירוע בלתי צפוי", כי לדבריו, בתחזוקה השוטפת חברות התעופה בודקות רכיבים שונים במטוסים ועושות פעולות רבות כדי להבטיח שהתקלות לא יקרו.

3. ביהמ"ש אף קבע שחברות התעופה יוכלו **לתבוע** בגין אירוע של תקלה טכנית את **יצרן המסוקים ו/או יצרן הרכיבים**.

4. האנלוגיה לחה"א פשוטה להבנה.

יא. **סימא השגורה בפי הטייסים: אחוז התאונות בחה"א הוא מהנמוכים בעולם ובתהליך**

ירידה מתמשך/הסטטיסטיקה מעידה שהוא עושה עבודה לא רעה בכלל, שלא לומר

מצינית/ ויוכחו העובדות והסטטיסטיקה

1. קראתי כי בכל העולם מס' התאונות נמצא בתהליך ירידה וזה לא מאפיין דווקא את ישראל, בין השאר בגלל שיפור הבטיחות בכלי הטייס החדשים ושיפור יכולות הטייסים.

2. קשה לבצע השוואות סטטיסטיות כי גודל המדגם בישראל קטן כך שאין משמעות לדעתי לניתוחים סטטיסטיים .

ואעפ"כ, אשמח אם סוף סוף יציג מישהו מכח"ה"א וידגים את האמירה, שכמות התאונות בחה"א נמוכה מאז ומעולם, לעומת מדינות אחרות.

חשוב כמובן לחשב, לפי סוגי כלי טייס, לפי שנים וגם לפי סיבות לתאונה.

3. והאמת שההשוואה לעולם- למה נועדה?.

אז אולי גם נשווה את תקציב הביטחון של ישראל לעולם? אולי יקוצץ תקציב הביטחון בארצנו כי התקציבים בעולם, נמוכים לעין ערוך בהיבט יחסי.

4. החקירה יכולה להיות מקיפה, רצינית עם מסקנות והמלצות אך מח"א הוא זה שמחליט, מה

יגיע לידיעת הטייסים ומה יגיע לידיעת המשפחות וכך הכוח של החקירה להביא לצמצום תאונות, פוחת מאד.

5. לפי עניות דעתי, אי פרסום אמת של החקירות לטייסים גרמה לכך, **שקצב צמצום כמות**

התאונות בחה"א ארך יותר זמן מהנדרש. אם יש בקורת בחקירה המקורית -היא מוסתרת

מהמשפחה השכולה ומהטייסים לפחות מ- 2008.

הגיע הזמן לבצע רפורמה בנושא.

יב. **בחה"א קיימת 'אכסיומה' ו'אכסיומה' כידוע לא צריך להוכיח את קיומה ולכן יש השלמה**

עם התרחשות תאונות/לא ניתן לתרגל מבצעות עם שמירה על בטיחות טיסה או לטוס זה

מסוכן- האם באימונים, צריך להיכנס עם הראש בקיר?

1. **האכסיומה: טייס זה מקצוע מסוכן ותמיד עלולים לקרות תאונות או בלשון נ.י.ח: "אפס תאונות**

זה אוטופיה שצריך לשאוף אליה, אך אף פעם לא נגיע אליה. כן יש דבר כזה סיכוני טיסה והם

לא יעלמו מהעולם[לצערין]."

לא ניתן להתכונן למלחמה תוך שמירה על שולי בטיחות ולא ניתן לטוס עם מיגבלות כך

שצפויים חללים. כל טייס יודע שלטוס זה מסוכן. זוהי האכסיומה

רק לקראת שנות ה-2000 השתחרר חה"א מהאכסיומה .

2. לנ.י.ח. היקר רוצה לומר כי חה"א הציג בתכנית 'המקור', נתון מדהים ומשמח --- בשנים 2014-2015 אפס תאונות !!! אז הנה, זה יעד אפשרי להשגה.
- ולדעתי היעד הזה או קרוב אליו היה ניתן להשגה לפני שנים רבות, **אם לא הייתה האכסיומה כל כך מושרשת בחייל ולא הייתה קיימת הנחת העבודה, שצריכים תאונות, כי מדם טייסים חה"א מקבל את עוצמתו.**
3. רק בגלל האכסיומה, אותה קבלו הטייסים באמונה שלמה ללא עוררין, רפו ידי חה"א במשך שנים ולא מיהרו לטפל בגורם האנושי וגם כנראה מהתבשמות בהצלחות המבצעיות.
- נראה, כי חה"א החל להתעורר רק באמצע שנות ה-80 או תחילת ה-90 והגדיר לעצמו משימה, להפחית את כמות התאונות מהגורם האנושי צ.א. (צוות אויר) ורק אז החל להשקיע משאבים ומחשבה. לכן, רואים תהליך של הפחתת תאונות לאורך השנים. בו זמנית, גם חל שיפור באמצעי בטיחות של כלי הטייס, אשר מביא להפחתת תאונות.
4. סיבה פרוזאית להפחתת תאונות זה חשיפת עצם קרות תאונות בתקשורת. חה"א החל לחשוף עצם קרות תאונות רק ב-1995, את התאונה, שבה נהרגו סא"ל רוני שלומי וסגן יובל בנימין. עם החשיפה באה גם ירידה תלולה בתאונות. [אמיר אורן].
- עצם איזכור קרות תאונה, הביא להפחתה. אז בוודאי, שאם כל התחקיר היה מתפרסם—אז קצב הצמצום בתאונות היה הרבה יותר מהיר.
5. גם כנסת ישראל נזדעזעה ב-1995 מהתאונה של סא"ל רוני שלומי וכינסה דיון על תאונות בחה"א—**ראה נספח ב' המצ"ב.**
- בתמצית, היה כעס על ראש הממשלה רבין שהתבטא 'אין חה"א בעולם - שאין בו תאונות'. בטענה, שאמירה כזו מעבירה מסר של מה לעשות, זה קורה. מעבירה מסר של השלמה עם תאונות.
6. בדיון, הובעה דרישה לבצע בדיקה יסודית, שתענה על כל השאלות שצצות, ובהן השאלה מדוע הגורם האנושי, וליתר דיוק **הטעויות של הגורם האנושי** הופכות למרכיב מרכזי בתאונות בחיל האוויר.
- האם זה בשל אי-הקפדה על נהלים וכללי בטיחות? אולי חס וחלילה בגלל תחושת חופש יתירה שפשטה בחיל;
- הבדיקות שנעשו מורות, שחלק מתאונות אלה, ניתן היה למנוע אילו הקפידו המעורבים על נהלים ועל כללי הבטיחות המתבקשים.
- אני מתכוון למפקדים בחיל האוויר, וגם לאלה שהיו מעורבים בתאונות עצמן. לא אחת תאונות קורות בשל חוסר משמעת בצה"ל."
- ג. טייסי הקוברה וטייסים בכלל, לא מגלים עניין בתאונות בגלל.. ולכן..
1. נתברר לי שאירועי, 'כמעט תאונה'/נחיתות אונס/נחיתות בגלל תקלה היו אירועים יומיומיים.. לא היה כמעט מי ששוחחתי עימו, שלא קרה לו אירוע או שספר לי על אירוע.

- איך יכולתם לחיות עם כל כך הרבה אירועים? - בגלל 'האכסיומה' שהושתלה בראשכם.
2. בשר מבשרכם, יובל ווגנר, מספר בתשדיר המקור, כי התאונה שלו הייתה נמנעת, לו הייתה מיושמת הוראת הבטיחות בזמן!!! ואתם דוממים. זה לא מזעזע אתכם, שתאונה קרתה בגלל סיבה כזו מטופשת, כי יש 'אכסיומה'.
3. באשר לתאונה של גור ואלדר, לא הצלחתי לשים יד על התחקיר. קבלתי אמירות סותרות מהטייסים. מעניין מאד לראות מה קבע התחקיר למשפחה השכולה ומה התחקיר המלא? – אשם צ.א. כפי שהרוב הגדול של הטייסים אמרו לי או ראשית האירוע בתקלה טכנית. ומהי אותה תקלה? תקלה שבמסגרת טיפול מונע היו צריכים לאתרה? לציבור דווחו על תקלה טכנית נדירה ברוטור זנב!?
4. מ.ש. מספר, שגם לו קרתה 'כמעט תאונה' מאותה סיבה שקרתה אצל יובל ווגנר.. חה"א לא יישם בזמן את הוראת הבטיחות על הגריז. מ.ש. ספר על 'עוד כמעט תאונה' אך לא פרש הסיבה.
5. מ.ש. הוא דוגמא מצוינת ל'הלך הרוח של הטייסים' כי מה כתב: "לרגע לא פקפקתי בבטיחות הכלים האוויריים ולא בפעולות הטכניות שנעשו עליהם. ולכן, מהניסיון שלי בשתי התאונות שלי שנגמר בטוב: חה"א מתחקר ומנסה לשמור על חיי טייסים." אין כל לוגיקה בדברי מ.ש. חה"א פשע, כשלא יישם את הוראת הבטיחות על הגריז. לו מושיק וחבריו אז, היו עושים 'רעש' בזמנו מהתופעה של אי ישום הוראות בטיחות בזמן, אז יתכן שתאונות לא מעטות היו נמנעות בהמשך הדרך ובוודאי האסון שלנו יכול היה להימנע, כי גם בו לא טרחו בחה"א ליישם בזמן את ההוראה על זכוכית המגדלת וגם לא את המלצות הצבא הקנדי שקבעו מ-2002- לא להסתפק רק בזכוכית מגדלת אלא להוסיף אמצעי חדש הייטאקי או בדיקת אל הרס.
6. סיפר לי טייס כי היו שלוש 'כמעט תאונות' ב-1991[?] מאותה סיבה טכנית. הוא היה בתאונה השלישית. למה לא פתרו את הבעיה כבר עם ה'כמעט תאונה' הראשונה/השנייה? . למה היו צריכות לקרות שלוש תאונות מאותה סיבה? ולמה אותו טייס החריש?? זוהי אינה התרשלות מתמשכת של החוקרים? ולמה אדישות הטייס לארוע שקרה בפעם השלישית? ולמה הטייסים היו מוכנים לקבל תופעה שכזו? - כי יש 'אכסיומה' ושטיפת מוח.
7. מ. ואחרים ששוחחתי איתם, שבים ומוכיחים את טענתי בדבר ה'אכסיומה', שהטייס לא יכול להשתחרר ממנה, הגם כשמדובר במות חבר קרוב ומוכיחים עיוורון מחשבתי. ועל העיוורון המחשבתי שמלווה רבים, כתב לי דר' יוסי יעלי דברים מעניינים, המופיעים בנספח א' המצ"ב.
8. לכל מטבע יש שני צדדים :: מצד אחד, הנתון של כמות התאונות הקטלניות בקוברה, [בהתעלם מכמות ה'כמעט תאונה'/תאונה/נחיתות אונס או בגלל תקלה, שיכול לשנות את המסקנה לגבי אמינות המסוק], מצביע לכאורה על אמינות המסוק ויותר על טייסיו המקצועיים והמוכשרים. אך מן הצד השני, כשלומדים את הסיבות שגרמו לתאונה, מבינים, שהנתון מצביע על תרבות נהול ותחזוקה לקויים בתקופת התאונות, לפחות במה שנוגע ל-שלוש התאונות במסוק

הקוברה.

—9

10. ארוע התאונה של ארז היה צריך להיכנס לטור 'תרבות ניהול ותחזוקה לקויים' [לא בזדון], או לטור של תאונות שהיו ניתנות למניעה אך אין לי ספק, שעמודה כזו לא קיימת בתחשיבים הסטטיסטיים של חה"א, כי לעולם, מה שמח"א יחליט לדווח מתוך החקירה, לא יצביע על עובדה שכזו, כי חה"א תמיד מגבה את אנשיו .
11. הסטטיסטיקה, בנוגע לכמות התאונות בקוברה, יכולה הייתה להיות מפוארת- אפס [אולי אחד?] תאונות קטלניות -אם היו מטפלים לפי הוראות יצרן/צבא"א בתחזוקה ומיישמים הוראות בטיחות בזמן, אילו הייתה תמיד, תרבות ניהולית/פיקודית ראויה- יכולתם באמת להיות גאים בח"א ובעצמכם.
12. כיצד אתם יכולים להיות גאים היום בחה"א, משנחשפתם על קצה המזלג, לכשלים של חה"א בתשדיר 'המקור'- כשחברים שלכם שוכבים מתחת לאבן ללא כל הצדקה. הלב שלכם נעשה גס, כשאתם מוכנים לקבל בשוויון נפש, מוות של חברים שלכם, מסיבה שאיננה סיבה מוצדקת למות.
13. מוזר לי, עד כמה אתם לא מגלים כל התעניינות לדעת למה הם מתו לפי דו"ח התחקיר של חה"א שבידי ולהתעניין בדו"ח המלא. ? ולא מגלים כל אמפתיה כלפיי- ומפקקים בי ובכוונתי.
14. א.ה מצהיר כי "מעולם לא נפגש בחה"א עם נסיונות טיוח". ונ.ע.ל. "מאמין עד להודעה חדשה שלחוקרים אינטרס ממשי לחשוף את האמת. רבותי היקרים, האם עיינתם מתישהו בדו"ח תחקיר תאונה שנמסר להורים שכולים???
15. האם ערכתם השוואה בין הדו"ח המצונזר(הדו"ח למשפחות) לדו"ח המלא לבין מה שדיווחו לכם על הסיבות לתאונה והלקחים ממנה. תמצאו להפתעתכם פער עצום -3 גירסאות שונות. עולה בדעתכם, שיש הסתרה ומניפולציות בדו"ח המצונזר רק כדי להרחיק האשמה מחה"א???
16. יש משפחה אחת שכולה, שספרה לי, שכשקרה האסון, החברים מהטייסת היו שותפים מלאים למפגשים עם חה"א ותבעו להבין כל דבר, למה ואיך קרה ומה הלאה. ולכן המשפחה הזו יודעת, בוודאות, את כל התמונה המלאה לרבות ההמלצות/שיפורים אותם יש לזקוף לדם בנם. אך אצלי התמונה כל כך שונה!!!! [אני מניחה, שארז שלי היה נוהג כמוכם, לא מתעניין - עד אותו רגע, שהיה מגיע לידיעתו, שיש ממצאים קשים בתאונה של חבר שלו.. אז כבר לא יכול היה להישאר אדיש.. כזה היה ארז שלי.]ואני נאלצתי ונאלצת, גם היום, לעמוד לבד, לבד, לבד .
17. דעתי היא, שלו הטייסים היו מגלים מעורבות בתאונות קטלניות ו'בכמעט תאונות', שקרו להם ולאחרים, כמו החברים הטייסים של אותה משפחה שכולה, ומנסים לבדוק בעצמם ומפשפים בקרביים --- אז אני חושבת, שכמות התאונות הייתה מזמן יורדת באופן אכספוננציאלי לפני שנים רבות! כי כל טייס היה יכול ללמוד מהשגיאות של האחר ומתאונות בעולם.
18. המציאות העגומה הנחשפת בתחקירים שבידי, איננה מעניינת אתכם, כי חשוב לכם לשמור על האמונה שלכם, שחה"א הוא הטוב בעולם, עושה תמיד את מה שצריך כדי לשמור על טייסיו

ושתמיד יכולות לקרות תאונות, כי לטוס זה מסוכן. אתם מתקשים להשלים עם העובדה, שחה"א, אינו חף מטעויות, המביאות למוות מיותר.. אתם לא רוצים לתת לעובדות לבלבל אתכם.

ד. האם טוב למות בעד ארצנו- ????

1. לצערי אני שוברת לכם את המיתוס של חה"א, אבל לא את המיתוס של הטייס. הטייס היה ונשאר סמל לאמינות, מסירות, איכות ומצוינות .
 2. האם באמת **תמיד** צריך לקרות אסון טרגי בחה"א כדי להשתפר במבצעות- האם אין מקרים בעברו של חה"א שהתאונה הייתה נמנעת לו.....!
 3. " תאונות לא קורות תאונות נגרמות" וזה אמר דוד עברי.
 4. להוציא את מלחמת ששת הימים ומלחמת יום כיפורים, **הטייסים נהרגים באימונים ולא במבצעים.** ומסקנת התחקיר היא לרוב **אישי צ.א.** [אני בספק אם זוהי ההגדרה המתאימה לכל תאונות צ.א.]
 5. מעניין, שדווקא בקוברה, כל התאונות אינם צוות אישי [זה לשבח הטייסים]. הסיבה לתאונות בקוברה, לפי דובר צהל הוא כשל טכני/ תקלה טכנית מה שנסתר מהתחקיר ודובר צהל לעולם לא מתקן את הודעתו לציבור בגמר החקירה.
 6. בשנות ה-50', ה-60' ואפילו ה-70', **המשמעת הייתה רופפת, וגם הסיכונים שטייסים לקחו על עצמם היו עצומים ובשולי בטיחות יותר נמוכים** ולכן אירעו תאונות רבות מאד בכל קרטיון:
אחד החליט לבדוק מה המהירות המרבית של מוסטנג. אז הוא צלל אתו עד שנתקע עמוק באדמה, בשדות עמק יזראעל.
אחר יצא מאימון תקיפת כלי שיט כ"כ נמוך, עד שנתקע בתורן של אוניית חה"י, ואחד התאמן כ"כ נמוך בתקיפת שדות תעופה עד שנחת נחיתת גחון על כביש .
פרחי טייס(?) שנחתו בעבדת לרחצה והקפיצו את כל ח"א אחרי שהמסוק "נעלם" מסוק שעבר בין ארובות תחנת הכוח בחדרה
מסוק שעבר בטיסה נמוכה מעל דבור והתרסק
מתו גם בגלל שלא אכלו ארוחת בקר לפני אימון בקר. פתרון- הוספת מטבחונים בטייסות. הרבה מידי נהרגו בתאונות טפשיות.
- מאזין בשם יוסף גונן תא"ל (מיל") יוסף ג'ינו - גונן, לשעבר רמ"ט ח"א ספר בתוכנית רדיו למושיק טימור ב2007 אודות 3 מקרים של חוסר משמעת בח"א.
- אבדן מסוק יסעור כתוצאה של חוסר משמעת חמור ביותר. נהרגו 10 חיילים.** האסון שבו להב של יסעור התפרקה באוויר והוא נפל לים. הטייס דוד תמיר בנו של חכ] אני לא משוכנעת שזה באמת חוסר משמעת, אולי תקלה טכנית. מומלץ לחקור מחדש את התאונה הזו]
בכל יום שישי היה הגיע מסוק בל ועובר בגובה נמוך שמרעיד את שמשות התושבים.
לשאלתו של "מושיק" מה זה מפריע , ענה יוסף גונן שזווית הפניה פוגעת ברוטור ונוצר סדק מיקרוסקופי אשר במשך הזמן מתרחב והסוף כבר ידוע. זה כמובן ידוע לכל טייס!
הוא לא דיווח על כך לאף אחד היות והממונה הישיר שלו לא רצה ובצה"ל קיים "עקיפת סמכויות..."
קבוצת תיירים היתה בחוף הים ופתאם "צלל" עליה מסוק יסעור והבריח את הקבוצה למים ופזר אותה

לרוחות השמיים... זאת הייתה משלחת חשובה של תורמים ומתנדבים מארה"ב והוגשה תלונה למח"א.... נמצא הטייס "השובב" ועונשו היה שאסור לו לטוס בתור קברניט במשך חצי שנה.

.7

8. בגלל 'האכסיומה', לקח לחה"א יותר מידי זמן עד שהבין, שעליו לפעול בכל הנחישות ולהשקיע תקציבים ומחשבה לצמצום כמות התאונות בגלל אישי צ.א. וזה קרה כנראה בשנות ה-90-85. [למה לא קודם??]

חה"א שינה מערכי הדרכה, שיטת מיונים, הוסיף מגבלות לטיסה בלילה, מגבלות גובה, טיפל בשולי בטיחות, בנה מערכת לשיפור ומעקב אחרי אימונים, הוסיף וידאו במקום מצלמה, קבע מגבלות לטיסה במבנה, נתיבי טיסה... כך שכמות התאונות החלה לפחות.

9. רק לקראת שנות ה-2000 החל חה"א להשתחרר, מהתפיסה, שהייתה קיימת כל השנים 'שאם חוטבים עצים יש שבבים', שלא ניתן לשמור על יכולת מבצעית בד בבד עם שמירה על בטיחות טיסה. הבינו שחבל לאבד כלי טייס. לקח לחה"א יותר מידי זמן להבין, שאפשר במקביל לאימון מבצעי גם לטפל בנושאי בטיחות.

אז החלו לאמץ בין השאר את תורת ניהול סיכונים, על אף שהייתה מוכרת בתעשייה כבר שנים רבות לפני, וב-2007 חרתו על דגלם 'בטיחות כדרך חיים'.
לכן אין להתפלא, כי יש ירידה דרסטית מעשרות תאונות של שנות ה-80-70 עד לאפס תאונות ב-2014.
.5

10. אך אין בנתון זה, כדי לסתור את התמונה העגומה כי הרבה תאונות היו ברות מניעה. לא היה צורך בכל כך הרבה תאונות ובוודאי לא ב-3 התאונות בקוברה.
יותר מידי טייסים שלמו בחייהם באימונים בגלל תנאי מזג אויר וגובה עננים.....

א. כלי טייס צריך להיבחר גם עפ"י מקדם הבטיחות שלו ביחס למתחרים. לגבי מסוק הקוברה – עצמו בחה"א את העיניים.

1. שמעתי שאחדים מכם התנגדו לסגירת הטייסת הקוברה. וכמו שכתב נ.י.ח. שמוכן היום להעלות על הקוברה" שמתחזק עי חה"א המצוין שלנו"
אני מניחה, שלו הייתם מודעים לעובדות מסוימות, הייתם מוותרים על הטיסה בו, אלא אם אתם מסוג האנשים שואפי סיכון ומלחמה.
ארז שלי ממש לא היה כזה. הוא היה רציונאלי ושואף לשלום בלי מלחמה.

2. מסוק הקוברה סיים את שירותו בצבא האמריקאי ב-1999.3. ולא בכדי.
לכן, גם לא הייתה הכשרה מספקת בסימולטור לטיסה. גם לא בטיסות לילה. לא ניתן היה להוסיף תרחישים.

3. בחה"א היו דיונים לסגירת הטייסת כבר לפני שנים.
בדיונים אלה, כנראה, נושא 'בטיחות טיסה' לא היווה שיקול.
לא נלקחה בחשבון העובדה, שמסוק הקוברה איננו בטיחותי ביחס למתחרים, גם בגלל הלהבים שאינם סבילים לפגיעת אבנים [ידוע משנת 2002 - אך לחה"א לא היה ידוע], גם כי אין בו מערכת שרידות ועוד פיתוחים טכנולוגיים בנושאי בטיחות שקיימים במתחרים כמו טייס אוטומטי. [קוברה פותח בשנות ה-60 המוקדמות].
כן, ידוע לי שהוא היה מצויד בנשק מיוחד --- אז מה שעושים היום עם אותו נשק- יכולים היו לעשות כבר אז.

ב. באמת, לא בא לי שאף אמה של טייס/לוחם בצה"ל תגיע למקום שלי.

1. מרבית ההורים השכולים שוקעים לכאבם בד' אמותיהם ומשלימים עם אובדנם מבלי לשאול יותר מידי שאלות. וגם אם שואלים- מהר מאד מרימים ידיים. מקבלים את הדין.
2. קשה לי לבוא בטענות אליהם, אך משוכנעת שלו חה"א היה צריך להתמודד מזמן עם אנשים מסוגי, המתעקשים לקבל תשובות אמת עם אסמכתאות ומתעקשים להבין מה למד חה"א מהתאונה- כמות התאונות הייתה פוחתת בקצב הרבה יותר מהיר בחייל.
3. אני רואה עצמי זכאית לכל המידע בעניין התאונה בלי הסתרות וטיוחים ושותפה לכל הלקחים והמהלכים שחה"א יישם בחייל/צבא, בעקבות התאונה.
אחרי הכל, דם בני ודם נעם, נצבעו בהם.....
4. לפי עניות דעתי, אני וחה"א בעלי אותו אינטרס- למנוע מוות מיותר בעתיד, כי המוות של נעם וארז לא היה מחויב המציאות, הגם שמח"א בסיכום הדו"ח קובע אחרת.
5. מח"א התעלל בי, כשקבע ב 19.11.14 שלא אקבל תשובות לשאלותיי. בסופו של דבר קבלתי מענה בכתב ב1.11.15. לא מענה לכל השאלות וגם ברבות מהן לא ניתנו תשובות, בטענה של חיסיון מהחוק הצבאי ומ BELL.
6. שלוש שנים בקירוב חיקיתי למתן תשובות. האם יש זכות למישהו כך להתעלל באם שכולה. ולא ששתקתי. כתבתי להם וכתבתי, שאני זקוקה לתשובות, כדי לחזור לשפיות ולחיים.
7. היחס אלי היה כפי שהתבטא, נ.ד., כמי שמתיימרת להבין בטיסה "את לא חיה את העולם הזה ויותר משאת יודעת את לא יודעת" ולכן המסקנה המתבקשת-מיותר להאזין לדברי..
8. נוכחתי לדעת, שאין לי כל יכולת אישית להשפיע על חה"א, כאילו דבריי אינם רציונאליים. ולכן בלית ברירה, החלטתי לנסות להשפיע בעזרת התקשורת ומקווה שההד בציבור יגרום לחה"א ולצבא להבין שאי אפשר יותר לסגור במחשכים תאונות טרגיות.
9. כשמרים פרץ נשאלה כיצד היא לא מתרסקת כל בוקר מחדש מאובדן שני בניה אוריאל ואלירז. ענתה: "זו האמונה שמחזקת. הבנים שלי נפלו בשדה הקרב, ולמוות שלהם הייתה משמעות."
10. שואפת להיות שותפה לשיפורים שהושגו בעקבות התאונה ובכך למצוא משמעות למוות המיותר של ארז ונעם, ואולי כך תגיע מעט נחמה.
11. מבקשת, שהמוות של בני יחרט בתודעת חה"א לא רק כתמונה על קיר הטייסת ושם חרוט באנדרטת הנופלים, אלא המוות של נעם וארז, יובל ושי יניעו תהליכים פנימיים של שפור אמיתי במטה, בלצד/תחזוקה / מבקא בכ כלי הטייס ובשקיפות למשפחות השכולות.

ג. לסיום

1. אני תוהה, אם טרחתם לקרוא את כל המסמך ?
אני תוהה, אם הצלחתי לעורר בכם אהדה למאבקי ולדרישתי לקבל בכתב את המסקנות וההמלצות שבתחקיר המלא וגם את בקשת הסליחה.
2. אני סקפטית לגבי אפשרות זו .

3. כתב אמנון פורטוגלי: רובנו רוצים להאמין כי הדעות שלנו נוצרו לאורך זמן עי שיקול זהיר ורצינונאלי של עובדות ורעיונות וכי ההחלטות שלנו מעוגנות בדעות אלה. הן מבוססות ומושכלות. רובנו לא מסוגלים לראות ולהכיר בעובדות, שאינן מתיישבות עם ראית עולמנו. כבר המחקר גילה כי לעיתים קרובות אנו מבססים את הדעות שלנו על **אמונות שלנו. האמונות שלנו יכולות להכתיב את העובדות שבחרנו לקבל.** יותר מזה. הן יכולות לשנות לנו את העובדות, כך שיתאימו טוב יותר עם הדעות הקדומות והאמונות שלנו. ואני חוששת שזה המצב עם טייסי חה"א . לא רוצים לתת לעובדות לבלבל אותם.
4. והוסיף **דר יעלי** בנספח א שכאן מקרה קלסי של עיוורון מחשבתי שרובנו נגועים בו. במצב כזה הבאת טיעונים לוגיים ואסמכתאות אינן עוזרות לשינוי עמדות אצל מי שהוא נעול..
5. **רוצה לפנות למספר מצומצם של טייסים, שפנו אלי אישית ומאד מאד להודות להם. בוודאי גם לאסא פיין, שחטף על לא עוול בכפו, קיתונות מנ.ד..** אשמח, אם מי מכם מוכן יהיה לתמוך בבקשתי, לעיין בדוח המלא.
6. ואסיים במשפט של נ.ד. שמעיד "אני לא יודע בדיוק את פרטי המקרה, אולי יש דברים שלא נוהלו כהלכה..לא לי להגיד, כי אני ממש לא יודע". ובנימה זו אסיים.

בברכה, אביבה, אמא של ארז פלקסר ז"ל יליד 14.11.81 בני האהוב .

לוטה נספחים א', ב'.

נספח א .ד

30.6.2016

לכבוד

אביבה פלקסר

שלום רב,

צפיתי בתכנית "המקור" שהביאה תחקיר על המקרה המצער של נפילת המסוק שבו טס בנך ארז ז"ל. ראשית ברצוני להביע בפניך את הערכתי האישית העמוקה אליך ולמאבקך למניעת תאונות נוספות. מתוך הצפיה בתכנית התרשמתי **שאנשי חיל האוויר שבויים בקונספציה שהם עשו את המקסימום שניתן לעשות למניעת תאונות ולכן מתקשים להקשיב לטיעונים שלך.** קודם כל את כואבת את אבדן החיים של בנך ובנוסף לכך את כועסת כי בחיל האוויר לא מקשיבים לטיעונים שלך (שנראים לי נכונים).

בהקשר לכך ברצוני לספר לך כמה דברים הנוגעים להתנהגות של אנשים בני אנוש בכלל ומדוע אני חושב שאנשי חיל האוויר שבויים בקונספציה המפריעה להם להתייחס לטענותיך.

בספרו "לחשוב מהר-לחשוב לאט" כותב חתן פרס נובל הפרופ' דניאל כהנמן את המשפט הבא: **"בני אנוש עלולים להיות עיוורים לדבר המובן מאליו, והם גם עיוורים לעיוורון הזה שלהם".** האימרה הזאת מתייחסת לכל אדם ולא למישהו מסוים. מצבים של עיוורון כזה מתקיימים אצל כל אדם במצבים מסוימים (בתדירות התלויה באופיו של האדם) וכנראה שאף אחד אינו פטור מהם

באופן תמידי – אפילו האנשים החכמים ביותר והשקולים ביותר.

אני מביא כאן שתי דוגמאות מקהיליית זוכי פרס נובל שמדגימות את הפגיעות לעיוורון אפילו אצל האנשים שנחשבים כשקולים (רציונלים) ביותר:

1. כאשר תורת הקוונטים הוצגה לקהילייה המדעית המשמעות שלה הייתה שאי אפשר לחשב בצורה מדויקת את התנועה של חלקיק בעולם המיקרו-קוסמוס (למשל אלקטרון) אלא רק בצורה הסתברותית. איינשטיין התקשה לקבל את המשמעות הזאת ואמר "אלוהים אינו משחק בקוביה" (כאילו שאלוהים הבטיח לו משהו – כי הוא היה שבו בקונספציה שכל דבר ניתן לחישוב מדויק. הקונספציה הזאת התגבשה אצלו כי ניסיון החיים שלו הראה שבעולם האסטרונומיה ניתן לחשב במדויק תנועה של גופים שמימיים גדולים, ולכן הוא ציפה שגם בעולם המיקרוקוסמוס כך יקרה.

2. כאשר הפרופ' (מהטכניון כיום) דן שכטמן גילה את התגלית שלו על חומר בעל סימטריה של 5 הוא קיבל מקלחת קרה ויחס של בוז מחתן פרס נובל בכימיה לינוס פאולינג שסרב לקבל את נכונות התגלית כי זה לא הסתדר לו עם הקונספציה המקובלת (זא) שחומר כזה אינו יכול להתקיים. לימים דן שכטמן זכה בפרס נובל על תגליתו זאת.

מהדוגמאות ניתן ללמוד שכל אדם באשר הוא אדם חשוף לתופעת העיוורון המחשבתי שכהנמן מדבר עליה ואף אחד אינו מחוסן ממנה לגמרי. זה לא קורה לכל האנשים באותה מידה (לאחד יותר ולשני פחות) אבל אין אדם משוחרר מזה באופן מוחלט. בדרך כלל המכניזם להיווצרות העיוורון היא קונספציה המפריעה להתמודדות שכלית עם העובדות, או משהו שקשור לרגשות של האדם (זאת הסיבה לכך שמונעים משופט לדון במשהו שקשור אליו אישית).

למרות שעל פי העובדות שפורטו בכתבה נראה לי מובן מאליו שאת צודקת בטענותיך, נראה לי שצריך במקביל לזכור את החולשה האנושית של עיוורון מחשבתי ולזכור שכל אדם מועד לכך והוא צריך להיות סופרמן כדי להימנע מכך תמיד ובכל מצב.

לענין הטענות שלך בענין תחזוקה שאינה ברמה מספקת ברצוני לספר לך שתוך כדי עבודתי באלביט נתקלתי בדוח של הצבא האמריקאי (USARMY) שממנו ניתן ללמוד על ההתייחסות הארגונית של צבא ארה"ב לנושא של נפילות מסוקים (USAARL report 95-25). הדוח כולל מיון של נפילות מסוקים לפי הגורם לנפילה וכן תוצאות של אנליזה כלכלית של הנזקים בעקבות כל נפילה, וכך התקבלה תמונה כמה הנזקים בגלל טעויות אנוש, כמה בגלל תחזוקה לקויה וכו'.

התמונה הזאת איפשרה לראשי הצבא לקבל החלטות מושכלות מה כדאי לעשות בכל אחת מהסיבות. על פי מה שאני מבין האנליזה הכלכלית כללה את כל העלויות לצבא ארה"ב בגין כל תאונה (כגון: עלות העמדת מסוק שמיש תחליפי למסוק שנפל, עלות הכשרת צוות חדש למסוק התחליפי ועלות תשלום פיצויים למשפחות השכולות של הטייסים שנפלו). הסכום הכולל של הנזקים הכספיים הגיע לכ- 300 מיליון דולר לשנים 1987-1992 והתאונות עלו בחייהם של 78 טייסים (כ- 4 מיליון דולר לכל טייס שנהרג).

אני חושב שכדאי להציע למפקד חיל האוויר לבצע אנליזה דומה למקרה של נפילת המסוק של הבן שלך כדי להסיק ממנה כמה משאבים כדאי מבחינה כלכלית להשקיע במניעת תאונות הנובעות מתחזוקת חסר כמו במקרה של התאונה של הבן שלך (וגם מסיבות אחרות). ההרגשה שלי היא שאפילו רק מהבחינה הכלכלית כדאי להשקיע הרבה יותר בלמידת תאונות מסוקים (בארץ ובחו"ל) והטמעת הלקחים מהן לשיפור התחזוקה של המסוקים בחיל האוויר – וכמובן גם לחסוך בחיי אדם שלהם אין שום תג מחיר. בארץ לפי מיטב ידיעתי פיצויים למשפחות השכולות משולם מתקציב משרד הביטחון ולא מתקציב חיל האוויר אבל חישוב נכון כולל גם את הנזקים האלה

אני משוכנע שכאשר אנשי האוצר יראו את תוצאות האנליזה הכלכלית הם יתמכו בהקצאת אנשים נוספים בחיל האוויר שילמדו לפרטי פרטים את הסיבות לנפילת מסוקים ולשיפור נהלי התחזוקה.

לסיום ברצוני לומר לך כמה מלים על היחס שאת מקבלת מאנשי חיל האוויר. הם סבלניים כלפיך כי את אם שכולה, אבל מבטלים את התוכן של דברך מבלי להתייחס בצורה שכלתנית לתוכנם.

הם מנסים לשדר לך שהם שקלו את כל השיקולים הרלוונטים והחלטותיהם הן מושכלות ואופטימליות, אבל עיוורון מחשבתי (כמתואר בדבריו של כהנמן) מפריע להם לנתח את החלטותיהם.

כאשר כהנמן אומר שאנשים עלולים להיות עיוורים לדבר המובן מאליו המשמעות היא, שאין צורך בידע מסוים מעמיק כדי להבין שהאדם העומד מולך לוקה בעיוורון מחשבתי. את אינך מתמצאת בטיסה ובתחזוקת מטוסים, אבל יכול להיות לך יתרון מחשבתי על אנשי חיל האוויר בניתוח המצב דווקא משום שהראש שלך נקי ואינו נגוע בקיבעון מחשבתי. המצב הזה מתואר בצורה ציורית יפה באמרה העממית "אורח לרגע רואה כל פגע".

אשמח להיות לך לעזר בהמשך ככל שיהיה ביכולתי ואני מאחל לך הצלחה במאבקך הצודק לשינוי ההתייחסות של חיל האוויר לנושא של תאונות אוויריות.

בברכה ד"ר יוסף יעלי מנתח מערכות ארגוניות ציבוריות בשיטת פרקינסון לשעבר מדען בכיר ומהנדס מערכת ברפאל ואלביט

תחשיב כדאיות החזקת צוות מעקב אחרי תקלות במסוקים ועדכוני תחזוקת במסוקים

על פי הדוח האמריקאי הנזק הכלכלי שנגרם להם הוא 4 מיליון דולר לכל טייס שנהרג (300 מיליון דולר על 78 טייסים שנהרגו).

על פי התחשיב שאני [דר יוסי יעלי]עשיתי עם הנתונים שהנחתי הנזק בגלל מסוק שנפל הוא 6 מיליון דולר (25 מיליון שקל) ולכן לכל טייס שנהרג הנזק שחישבתי הוא 3 מיליון דולר. זה נראה לי סביר כי העלויות בישראל הן יותר נמוכות. **בצוות יהיו שני אנשים והם יעסקו בהתעדכנות תחזוקת מסוקים כלקחים (מכל העולם) של תקלות במסוקים ובבקרת תצורה שלהם**

הנחה: שכר חדשי למועסק 30000 שקל – עלות למעביד 50000 שקל - עלות שכר שנתי 600000 שקל

סה"כ עלות שכר לצוות 1.2 מיליון שקל לשנה.

עלות נזקים במקרה של התרסקות מסוק

הנחה: שכר חדשי לטייס מסוק 30000 שקל (עלות שכר למעביד 50000 שקל לחודש)

א. פיצויים למשפחות שאירים

הנחה: הקיטריון לפיצויים למשפחה שכולה 70% מהשכר למשך 10 שנים (כאשר הילדים עד גיל 18) – שווה ערך ל-7 שנות משכורת. אחר כך 50% מהשכר למשך 30 שנה לאלמנה בלבד – שווה ערך ל-15 שנות משכורת. סה"כ הפיצוי שווה ערך ל-22 שנות משכורת. על פי שכר בסיס 360000 שקל לשנה הפיצוי יהיה 7.9 מיליון ש"ח.

כיוון שבמסוק יש שני טייסים הפיצוי שיידרש יהיה 15.8 מיליון ₪.

ב. הכשרת צוות מסוק חדש

הנחות: הכשרת טייס חדש מחייבת העסקת המועמד במשך 5 שנים. טייס מתחיל משתכר 2/3 מטייס מוכשר – דהיינו עלות שכר של 400000 שקל לשנה ובמשך 5 שנים עלות השכר 2.0 מיליון שקל לטייס אחד ו-4 מיליון שקל לשני טייסים.

הנחה: הכשרת טייס מחייבת 400 שעות טיסה לאימונים. עלות שעת טיסה של בלק הוק בצבא ארה"ב 26000 דולר. הנחה: בישראל עלות שעת טיסה 20000 שקל לשעה. והעלות של 400 שעות היא 8 מיליון שקל לטייס אחד ו-16 מיליון שקל לשני טייסים.

ג. עלות העמדת מסוק תחליפי למצב מבצעי

מסוקי בלק הוק ניתנו במתנה מארה"ב לישראל אבל הושקעו בהם התקנות שונות. הנחה: הושקעו 5 מיליון שקל למסוק מסוג בלק הוק ואם המסוק לא ניתן במתנה ההשקעה יכולה להיות אפילו 10 מיליון שקל. בסיס ההנחות: מחיר מסוק אפאצ'י חדש 18-20 מיליון דולר.

סה"כ עלות להעמדת מסוק תחליפי (כולל צוות) למסוק שנפל $4 + 16 + 5 = 25$ מיליון שקל

משמעות: בהנחות שפורטו לעיל אפילו אם במשך 20 שנה הצוות יצליח למנוע נפילה רק של מסוק אחד!!! עדיין כדאי להעסיק אותו: מבחינה כלכלית ההוצאות מאוזנות ויש חסכון בחיים של שני טייסים.

ה. נספח ב

ציטוטים מדיון בכנסת ישראל על ריבוי תאונות בחה"א ב-1995

האמירה האומללה 'אין חה"א בעולם שאין בו תאונות' מעביר מסר של מה לעשות, זה קורה. מעביר מסר של השלמה עם תאונות.

בעקבות פרסום בתקשורת ב-1995 של התאונה הקשה של סא"ל רוני שלומי, התכנסה כנסת ישראל לדיון בנושא התאונות בחה"א.

ראש הממשלה רבין התבטא התבטא אז "אין חיל אוויר בעולם שאין בו תאונות" ועל האמירה הזו קצף שאול יהלום [מפד"ל]

"ראש הממשלה אמר אתמול: אין חיל אוויר בעולם שאין בו תאונות. זאת היתה הכותרת, זאת היתה רוח הדברים. עם כל הצער ועם כל התנחומים שראש הממשלה הביע למשפחות, היה בדברים האלה משום השלמה עם כך, שטעויות אנוש קורות בכל חיל, ואין חיל אוויר שאין בו טעויות. ולכן התאונה הזאת היא כמעט - וכך כותבים חלק מהעיתונאים והפרשנים היום - דבר שצריכים לחיות אתו. אין כל ספק שחלק מהדברים בוודאי נכונים. השאלה שאנחנו שואלים את עצמנו היא, האם באמת אין ברירה ולפעמים תאונות אימונים קורות, או שהיה כאן אירוע שיש להפיק ממנו לקחים בצורה דחופה ביותר. השאלה היא שאלה של פרופורציה. אם במשך עשר שנים קורית תאונת אימונים אחת - שהרי מדובר, כך צריך להיות, בשיא האימונים והכושר של אנשינו, חיילינו, טייסינו - יכול להיות שאפשר לומר - אין ברירה.

אני חושב שהפרופורציה של תאונות המטוסים היא אחרת, ואובדן החיים ואובדן הכלים היקרים צריכים להדאיג אותנו יותר, למרות דבריו של ראש הממשלה, שיש בהם משום השלמה עם התאונות. לפני חצי שנה, ב-18 בינואר, התנגשו שני מטוסי F-16 מעל פלמחים. אחד הטייסים נהרג. שנה קודם, ב-1994 היו שתי תאונות. תאונה אחת שפתחה את השנה, שידועה כתאונת אלוף פיקוד המרכז, ובה התרסק מסוק. נהרגו ארבעה קצינים - האלוף תמרי, סרן עופר קופמן, סרן אסף אשר וסרן עופרי יואלי. בסוף אותה

שנה. בדצמבר 1994, שוב היתה תאונה אווירית שפרטיה לא פורסמו, אבל נהרגו בה סרן שמואל בן-גרשון ורס"ן משה כהן.

הזמן המצומצם של ההצעות לסדר-היום אינו מאפשר למנות עוד תאונות שקרו, לצערנו הרב, בשנים האחרונות. אבל, אדוני השר וחברי הכנסת, ברשותך, אדוני היושב-ראש, אנחנו רואים שבמשך פחות משנתיים היו ארבע תאונות קטלניות בעת אימונים; וגם היום מפקד חיל האוויר לא מבין. הוא אומר: זו טיסה רגילה, לא בעת קרב, אומנם טיסה לילית, אבל רגילה, שצריכה להיות דבר שגרתי. האם אין כאן משהו שצריך לזעזע את תוכנית האימונים של חיל האוויר, את תוכנית ההכשרה, ולא להסתפק בהשלמה כזאת כפי שראש הממשלה ביטאה, אלא לומר שיש צורך להפיק לקחים בעניין הזה, כדי למנוע תאונות כאלה בעתיד?

אני מאשים בזה את הממשלה, את ראש הממשלה ואת שר הביטחון בהתחמקות מלהיכנס לנושא התאונות בצה"ל לכל עומקו, לבדוק אותו, להעמיק בו ולהסיק את המסקנות הראויות. עובדיה עלי (הליכוד):

-----אדוני היושב-ראש, גם אם נכונים לחלוטין דבריו של ראש הממשלה, שאין חיל אוויר בעולם שאין בו תאונות, והדבר נכון עובדתית, אין זה אומר שאנחנו צריכים להשלים עם מצב זה. אמירות כאלה של ראש הממשלה אין בהן כדי לצמצם את התאונות בצה"ל, שלצערנו הרב הן הולכות ומתרבות.

הסטטיסטיקה, אדוני היושב-ראש, יודעת לספר על 20 הרוגים מאז 1980 כתוצאה מתאונות בחיל האוויר, ובתוך אלה אנשי צוות אוויר ולוחמי כוחות היבשה שנפגעו כתוצאה מתאונות אלו. **הבדיקות שנעשו מורות, שחלק מתאונות אלה ניתן היה למנוע אילו הקפידו המעורבים על נהלים ועל כללי הבטיחות המתבקשים.**

אני מתכוון למפקדים בחיל האוויר, וגם לאלה שהיו מעורבים בתאונות עצמן. לא אחת תאונות קורות בשל חוסר משמעת בצה"ל.

התאונה הזאת, שבה נספו רוני ויובל, טרם נחקרה ואין אנו יודעים את סיבותיה, אך לדידי היא מדליקה נורה אדומה בשל קרבתה הרבה בלוח הזמנים לתאונה שקדמה לה וגם בה היתה התנגשות בין שני מטוסי-16 F, אשר אירעה בינואר שנה זו. יכול להיות שיטענו, בצדק, שאין קשר בין שתי התאונות, שכל אחת היא תאונה נפרדת, אך כאמור, **לדידי זה דבר שמחייב בדיקה יסודית, שתענה על כל השאלות שצוות, ובהן השאלה מדוע הגורם האנושי, וליתר דיוק הטעויות של הגורם האנושי הופכות למרכיב מרכזי בתאונות בחיל האוויר, האם זה בשל אי-הקפדה על נהלים וכללי בטיחות? אולי חס וחלילה בגלל תחושת חופש יתירה**

שפשטה בחיל;

חיל האוויר הישראלי, למרות נפח הפעילות שלו והיקף האימונים שהוא מבצע, לא יכול להרשות לעצמו תאונות שמרווחי הזמן ביניהן כה קטנים.

חיל האוויר שלנו חזק דיו כדי לבחון את עצמו, כדי לבדוק את עצמו ולהפיק לקחים. אני נותן בו, בחייליו ובמפקדיו את מלוא האמון. כל טענה המדברת על כך, שבדיקה או חקירה פוגעת בחיל האוויר, אין לה על מה לסמוך. החיל הזה חזק מאוד. הוא רציני מכדי לומר עליו את האמירות הלא-רציניות האלה, שכן כל ביקורת שלנו מעל הדוכן הזה ומעל כל במה אפשרית באה אך ורק כדי להמשיך ולשמור על עוצמתו ועל יכולתו, על הפעילות הבלתי-רגילה של חיל אוויר מצוין כזה. אם נטאטא אל מתחת לשטיח את המחדלים שנעשים, נפגע בצורה נואשת בחיל אוויר מצוין, שהוא אולי המרכיב החשוב ביותר בהגנה על ביטחון עם ישראל במרחב שלנו.

עוצמתו של צה"ל תיקבע על-ידי בדיקה והפקת הלקחים המתבקשים לא רק מהצלחות אלא גם מהכישלונות שלו.

אליעזר זנדברג (צומת):

אני מבקש להרחיב את הדיבור ולא להתייחס דווקא לתאונת האימונים שאירעה אתמול, או לתאונה אחרת שהזכרה על-ידי היושב-ראש שעה שדיבר מעל הדוכן, מהטעם הפשוט, שאינני בקיא בפרטים ואינני יודע

מה קרה ומה היו הגורמים לתאונה. אבל אני יכול לומר, שיש תחושה כללית שקרה משהו בצה"ל מבחינת ריבוי של תאונות אימונים, ובעניין הזה אני מבקש להעיר שתי הערות קצרות.

הערה אחת נוגעת לדברים שאמר ראש הממשלה רבין אתמול. אמירה כמו "אין חיל אוויר שאין בו תאונות" היא אמירה שבעיני היא חמורה מאוד, כיוון שהיא מעבירה מסר שאסור שיעבור - מסר של "ראש קטן", של "מה לעשות, זה קורה"; מסר שאומר: או.קיי, נמשיך הלאה. ואני חושב שהמסר צריך להיות אחר, לא בשל אותה תאונה מחרידה, לא בשל תאונה אחרת - בשל המאסה הכוללת של תאונות אימונים בצבא-הגנה לישראל. המסר צריך להיות של קפדנות, של בדיקה, של הקפדה. המסר הזה, לצערי, לא רק שלא עובר בדבריו של ראש הממשלה, אלא דבריו עושים שירות הפוך, ואולי אפילו מעודדים תחושה של אי-אכפתיות, אפאתיה - מה לעשות, זה קורה.

ההערה הקצרה השנייה נוגעת לצורך בהקמת אגף בטיחות בצה"ל בראשות אלוף, או אולי אפילו הוצאת כל נושא תאונות האימונים מתחומו של צבא-הגנה לישראל. הנושא הזה עלה לא אחת בכנסת. חבר הכנסת איתן ואנוכי הצלחנו להעביר בקריאה טרומית הצעת חוק כזאת, והיא קבורה בוועדת החוץ והביטחון זמן רב ביותר. מבקרת המדינה המליצה על כך באחד מדוחות הביקורת של שנים עברו, וממשלת ישראל אינה עושה דבר כדי לקדם את העניין.

אני רוצה לסיים את הדברים בבקשה, שאולי השר שריד יעביר אותה לממשלת ישראל-לשקול שוב את עמדתה בנוגע לעניין הזה של הקמת אגף בטיחות בצבא-הגנה לישראל בראשות אלוף; או לחלופין - להוציא את כל נושא חקירות תאונות האימונים מחוץ למסגרת צבא-הגנה לישראל. אני חושב שזה חשוב מאוד על מנת לתת כיוון אחר למערכת כולה ותחושה שאכפת, שעושים, שיש מי שצריך לתת את האחריות, לבדוק וגם לדעת לטפל באלה שהיו גורמים רשלניים.

המצב הנוכחי היום איננו טוב מספיק, ככל הנראה, וזאת אפשר לראות על-פי המספר הרב של תאונות האימונים שאנו עדים להן. אני מקווה שדברי לא ייפלו על אוזניים אטומות במקרה הזה. תודה.

שאל גוטמן (מולדת):

-----רבתי חברי הכנסת, תאונות אוויריות נגרמות מדי פעם, ולצערנו, בתקופה קצרה אנו עדים לשתי תאונות קשות ביותר. יש לי הערכה רבה לרמה האישית והמקצועית של חיל האוויר, אך השאלה שמעסיקה את הציבור היא: **האם ניתן לצמצם ואולי למנוע תאונות אוויריות?**

כמהנדס אווירונאוטי ברצוני לחלוק עמכם הרהורים אחדים. בלי להיכנס לפרטים הטכניים של התאונה אתמול, כדאי להדגיש, כי בעולם המערבי עוסקים שנים אחדות בפיתוח טכנולוגי למניעת תאונות דרכים, תאונות ים ותאונות אוויר. כידוע, לטייס קרב אחריות להפעלת מספר רב של מערכות. התפתחות המכשירים והאוויניקה מאפשרת היום להוריד נטל כבד מכתפי הטייס על מנת לאפשר לו להתרכז יותר במשימותיו המרכזיות.

אדוני היושב-ראש, כיום נמצאות בשוק - לא בפיתוח, בשוק - כמה מערכות למניעת תאונות אוויר. אחת המערכות היא כחול-לבן, והיא מיוצרת בחברת R.V.B. בה בשעה שחברה זו משווקת את המערכת בעולם הרחב, חיל האוויר מסרב לקנות אותה. מדוע? איזו סיבה יכולה למנוע רכישת מערכת מסוג זה? ובכן, על-פי ידיעתי - ואני לא אפרט יותר מזה, ויש לי בנושאים האלה גם הבנה מקצועית

- - -

על-פי הבנתי, הסיבה להימנעות מרכישת המערכת היא כספית. כדאי לדעת, כי מחיר הצטיידות של חיל האוויר כולו הוא כ-40 מיליון דולר. כדאי גם לדעת שזה מחירו של מטוס קרב מתקדם אחד. ומה על חיי אדם?

רבתי חברי הכנסת, האמת היא, שמחיר מטוס אינו מדאיג כל כך את משרד הביטחון-אחרי ככלות הכול, הסיוע הביטחוני האמריקני מאפשר קבלת מטוסים חינם. לעומת זאת, בעבור המערכת למניעת התנגשויות של R.V.B. צריך לשלם מתקציב רגיל, ולכך אין כסף. אך גם במצב זה יש לדרוש

ממערכת הביטחון: חוסו על חיי הטייסים ורכשו מייד מערכות למניעת תאונות אוויריות.