

ביקורת המשמעת

הטהורה - שני מכשולים

הדפוס החדש של המשמעת הביקורתית שמציג אל"ם (מיל") שמואל גורדון (מערכות 365) התאים למציאות שחלפה, שבה נהנו הטייסים והמזבילים מחופש פעולה רב. הוא אינו מתאים למצב הנוכחי, שבו ההתמקדות בבט"ש, ההיפתחות לתקשורת והמלחמה בתאונות מכתובות היצמדות רבה למשמעת ולנהלים

רס"ן גור

במאמרו מציע גורדון לכוחות היבשה לאמץ בשדה הקרב העתידי את תורת הפעלת הכוח של חיל האוויר. ברצוני להצביע על שני מכשולים שיעמדו בפני מי שינסו ליישם תורה זו בכוחות היבשה. יתר על כן, לדעתי יש לבחון האם חיל האוויר של שנת 2000 ערוך להפעלתה של תורה זו.

בחיל האוויר - בשונה מכוחות היבשה ואפילו בשונה מיחידות החייר המובחרות - הדרג הלוחם מורכב כולו מקצינים. יתר על כן, כמעט כל הטייסים שימשו בשלב כלשהו כמובילים - אם לא בגיחות מבצעיות אז באימונים - כך שניתן להתאים את תורת הפעלת הכוח למציאות שבה המוביל והטייסים מסוגלים לבקר בזמן אמיתי את התוכניות המבצעיות של המתכנן, כפי שהן משתקפות בפקודת המבצע. אין ודאות שניתן לגזור גזרה שווה בעבור יחידות שליבת הכוח המבצעי בהן זוטרה יותר. בהחלט

מפקד טייסת מיזן
בבית הספר לטיסה של
חיל האוויר



קיימת סכנה שמתן חופש פעולה נרחב לדרג זוטרי מדי יפגע בביצוע המשימה. הבדל שני - ובולט מאוד - בין הפעלת הכוח האווירי להפעלת כוחות היבשה הוא קבועי הזמן השונים של נוהל הקרב. בדרך כלל נפגשים הטייסים בסיומה של כל משימה - לעיתים קרובות אפילו מספר פעמים ביום - מה שמאפשר לקבל מידע משוב איכותי על אופן ביצועה של המשימה. בצורה זו יכול השולט להשמיע את הסתייגויותיו מהחלטות שקיבלו המבצעים בזמן ביצוע המשימה. המוביל, מצידו, יכול להתעדכן בתוכניות המבצעיות ובכוונות השולט בצורה ישירה ובכך להעשיר את הבסיס שעליו הוא נסמך בשעה שהוא מקבל החלטות בשדה הקרב האווירי. באמצעות תקשורת זמינה ומהירה זו בין המבצעים לשולט ניתן לעצור התפתחויות שגויות, שעלולות לנבוע מחופש הפעולה הרחב, יחסית, שניתן למובילים, וניתן למזער נזקים שעלולים להיגרם מחופש זה. בשדה הקרב היבשתי עלולות טעויות כאלה להיות בלתי הפיכות בשלב שבו יתגלו. אולם בעיניי השאלה המשמעותית יותר

היא האם חיל האוויר עצמו ערוך להפעלת כוח כה גמישה כפי שמתאר גורדון במאמרו. גורדון מבסס את מאמרו על פעילותו המבצעית של חיל האוויר במלחמות ועל הכרתו הבלתי אמצעית את חיל האוויר בשנים שבהן טס והוביל. אולם אף שהתורה הזאת של הפעלת הכוח הביאה את חיל האוויר להישגים מרשימים בעבר, הרי שהיום מוטלת ישימותה בספק עקב מספר תהליכים שעבר החיל בשנים האחרונות. התהליך הראשון הוא ההתרחקות ממלחמה כוללת וההתמקדות בבט"ש. זהו תהליך משמעותי, שכן בפעילות בט"ש הרגישות לתוצאה המבצעית היא גבוהה במיוחד. הקו העדין, שעליו מהלך צה"ל בלבנון, אינו מאפשר חריגות - ולו הקלות ביותר - מהתוצאה המבצעית שנדרשה במקור. לעיתים ההבדל בין ליל קטיושות בגליל ללילה שקט נמדד במטרים ספורים של פגיעת הפצצות. במצב עניינים שכזה דורש השולט להיות מעורב - ואף הפוסק - בכל החלטה בשדה הקרב. אמצעי הקשר והבקרה העומדים לרשותו מאפשרים לו להתערב בזמן אמיתי בהחלטות של המוביל. התוצאה היא

פעילות מבצעית, שמתוכננת לפרטי פרטים ונשלטת בשליטה הדוקה בזמן אמיתי, תוך שהיא מותירה למבצעים מרחב החלטה מצומצם ודורשת מהם הקפדה מרבית על שיטת הביצוע שנקבעה מראש. בבט"ש נדרשת משמעת במתכונתה הקלאסית.

התהליך השני הוא ההיפתחות לביקורת חיצונית ולתקשורת. כיום – בניגוד לעבר – נוהגת התקשורת לנתח ולבקר פעולות מבצעיות ולשאול שאלות קשות במקרה שמתגלות תקלות. מדוע – תשאל התקשורת במקרה של תקלה חמורה – לא ניתנו לטייסים כל ההנחיות, ונבחנו כל התסריטים האפשריים למבצע בטרם ההמראה? כיצד ניתן להשאיר בידי המוביל בשטח מרחב החלטה שיכול לסבך את הגזרה כולה בהסלמה מיותרת? ביקורת מעין זו עלולה לעורר את רצונם של המפקדים לבטל כל אפשרות לתרחישים בלתי מתוכננים (אף שידוע לכל מתכנן שלא ניתן לעשות זאת) ולהגדיר למבצעים את המשימה בצורה ברורה לחלוטין, שאינה משתמעת לשתי פנים. המבצעים יידרשו לבצע באופן מדוקדק את פקודת המבצע.

התהליך השלישי קשור לתרבות הטיסה בחיל האוויר. החל מראשית שנות ה-80 פועל חיל האוויר באינטנסיביות רבה כדי למנוע תאונות. מגבלות האימונים הוחמרו, וההקפדה על הציות למגבלות אלה הודקה. חיל האוויר עבר מהפכה בגישה לטיסה: אם בעבר עמדה בראש סולם העדיפויות ההצלחה במשימה – ואין זה משנה אם מדובר במשימה מבצעית או במשימת אימונים – הרי שכיום מושם דגש על ביצוע המשימה במגבלות שהוכתבו. בעוד שבעבר התמקדה תשומת ליבה של הטייסת ב"לוח המקלענות", שבו נרשמו ההפלות והנפילות של כל טייס בטיסות האימונים, הרי כיום לא קיים לוח כזה כדי למנוע לחץ גדול מדי על הטייסים לנצח בכל מחיר. בעבר היו "כיפוף" קל של החוקים ו"יצירתיות" בדרך לניצחון דבר שבשגרה; היום אין זה מקובל לחרוג מההגדרות המדויקות של התרגיל.

בעבר לא היה צורך להגדיר מהו היעד שאותו יש להשיג, שכן הדבר היה ברור

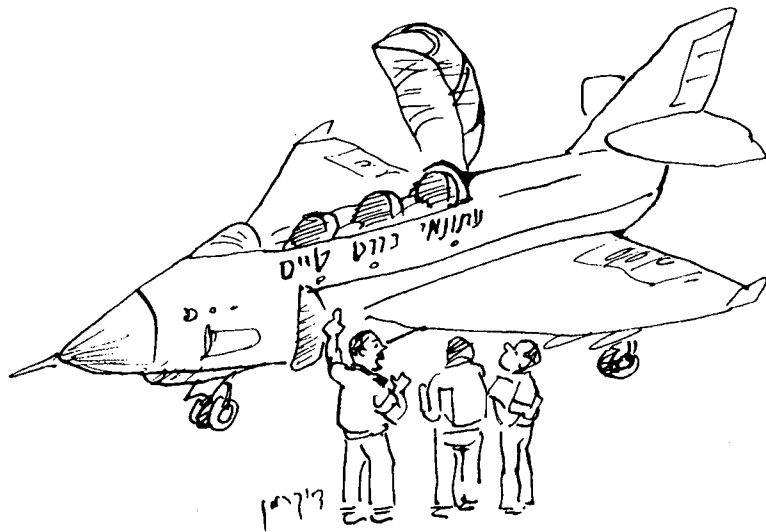
כשמש: ביצוע המשימה. היום מוגדרים לטייס יעדי משנה, שעליהם הוא נבחן לא פחות מאשר על ביצועה של המשימה המרכזית.

לטייסים שצמחו והתחנכו בחיל האוויר המשימתי של פעם מחלחל השינוי לאט. אולם לטייסים צעירים, שזוהי המציאות היחידה שהכירו מאז הצטרפו לחיל, לא ברור עולם המושגים שעליו מדבר גורדון במאמר. מבחינתם ביצוע המשימה הוא ביצועה כלשונה.

ממצב עניינים זה עולות שאלות כבדות

בעת לחימה באופן השונה משמעותית מכפי שהתרגלו לפעול בעת אימוניהם ובמהלך פעילות הבט"ש. קבלת ההחלטות בטיסה מתרחשת בקצב מהיר מאוד, ולהרגלים ולהתניות יש משמעות רבה. מוביל שחונק להקפיד הקפדה יתרה על חוקים ועל הגדרות ינהג כך גם ברגע האמת בקרב.

הדרך היחידה לשמר את חוש ביקורת המשמעת בחיל האוויר היא לאפשר לטייסים חופש באימונים וכן – עד כמה שניתן – בבט"ש. יש להחזיר "חצי תיקון"



נזה הדגם התלת חושבי החדש

משקל: כיצד יתפקד מוביל בלחימה, כאשר באימונים ובבט"ש מצפים ממנו להקפדה יתרה על החוקים ועל ההנחיות? כיצד יחליט מוביל בלחימה, כאשר ניסיונו היומיומי מכונן אותו למשמעת הקלאסית דוגמת זו הנהוגה על הקרקע? כיצד יש לחנך את הדור החדש של הטייסים ושל המובילים, שלא התנסה בלחימה כוללת על חוסר הוודאות שבה, שאינו מכיר את "לוח המקלענות", שאינו יכול להעלות על דעתו ביצוע של משימה בניגוד לדברים שהושמעו בתדריך או אף להחליף משימה על דעת עצמו. האם די במורשת קרב ובסיפורי קרבות כדי לחנך מובילים לחופש מבצעי בקבלת החלטות בשדה הקרב האווירי?

לדעתי לא ניתן לצפות ממובילים שיפעלו

את מרכז הכובד לביצוע המשימה ולהדגיש את ההקשר שבו יש לראות את ההנחיות ואת המגבלות שהורו השולט והמתכנן. הבעיה היא שלפעילות בעלת אופי משוחרר יותר יש מחיר: תמונת אימונים פחות ברורה, רמת ודאות נמוכה יותר של המתכנן ביחס לתוצאה הסופית של הפעולות המבצעיות ושל האימונים, רמת בטיחות נמוכה יותר (או לפחות יכולת בקרה מצומצמת יותר על רמת הבטיחות). זהו מחיר שנוון לשלמו היום על מנת לשמר את חוש הביקורת בקרב הטייסים והמובילים. חשוב להשקיע היום את המחיר שנדרש על מנת לקבל מוכנות מבצעית טובה יותר.

