

# מה עושה את ההבדל בין התרסקות להישרדות?

## אלון סנה-אור

ב-25 ביולי 2000, כ-4 חודשים אחרי תחילת התרסקות הנאסד"ק, התרסק מטוס קונקורד של "איירפראנס" וכל 113 הנוסעים ואנשי הצוות שהיו עליו נהרגו.

ב-15 בינואר 2009, כ-25 ק"מ צפון-מערבית ליעד בו הקונקורד אמור היה לנחות, הצליח צוות מטוס איירבוס 320 להנחית את המטוס בשלום על נהר ההאדסון, ולהציל את חייהם של כל הנוסעים.

מטוסי נוסעים מודרניים הם מערכות מורכבות – יש שיאמרו שהם "of systems System" בזעיר אנפין, אך מערכת התחבורה האווירית היא ללא ספק "of systems System". מכאן, שהמורכבות הן של המטוסים והן של רשת התחבורה האווירית ושל המערכות המרכיבות ותומכות בתפעולה, מאתגרת אותנו במישורים רבים – החל מהמישור ההנדסי, דרך המישור התפעולי וכלה במישור הכלכלי.

מעבר לפן האנושי/טראגי של תאונות אוויריות, כמהנדסים מדיסציפלינות שונות [מהנדסי מערכת, מהנדסי בטיחות או מהנדסי אמינות] אנו תוהים מה המשותף ומה השוני בין שתי תאונות אוויריות אלו, והאם ניתן היה למנוע אחת מהן או את שתיהן. האם היה "רגע זהב" שעשוי היה למנוע את התאונות או להציל את חיי הנוסעים בהתרסקות הקונקורד? האם הצלחתו של סאלינברגר הקברניט להנחית את מטוסו על נהר ההאדסון נבעה רק מתפקודו, יכולותיו והודות לקורטוב של מזל?

במבט ראשון אנו עשויים להתפתות ולחשוב שהתאונות שגרמו לאובדן שני המטוסים היו "בלתי נמנעות" או תוצאה של "חוק טבע". במפגש הקרוב של קבוצת העבודה נבחן הנחה זו בעזרת מידע שמאיר את התאונות מזוויות נוספות ומפתיעות.

במפגש נסקור היבטים מערכתיים, הנדסיים, כלכליים ואנושיים של שתי התאונות במטרה להבין אותן בהיבט רחב, ונסה ללמוד מהתאונות עצמן ומההתנהלות לפנייהן ואחריהן כיצד אנו יכולים להתמודד עם אירועים בלתי רצוניים במרחב ההשפעה שלנו.