

# במת מערכות



## על דרג הפיקוד הנמוך

לא אחת נתקלתי בניסיון להגדיר את תפקידו של המפקד הנמוך, אשר הציג אותו כמעין "מג"ד קטן". על-פירוב מסתמכת הגדרה כזו בהתראה על האיכות הנמוכה של מפקדי הכיתות — ומכאן לא רחוקה הדֶרֶךְ לתלות את הקולר במפתח להכשרת המ"כ, בקורס מפקדי הכיתות. הרמה האיכותית הגבוהה הנדרשת ממפקדי-הכיתות מנומקת בפי עורכי ההגדרה הזו, בדלות אמצעי הסיוע העומדים לרשותנו. תרשה לי "במת-מערכות" לאמר מספר מלים בנושא זה.

אין אני רואה כל ניגוד בין אמצעי סיוע עשירים לבין איכות גבוהה של פיקוד נמוך. אין אלה תחלי-פים: איכות הפיקוד הנמוך אינה יכולה לבוא במקום אמצעי הסיוע. בשנים אלה ישנה השלמה הכרחית: פעולתו של דרג הפיקוד הנמוך — ניצול הזמן שבר-שותו לתנועה — היא היא הפותחת פתח לניצול האפקט של אמצעי הסיוע העשירים.

לצבא הרוסי יש, כידוע, אמצעי סיוע כשפע; כן ידוע כי צבא זה נלחם במסגרות גדולות, אשר לכא-רה אין איכותו של דרג הפיקוד הנמוך באה בהן לידי ביטוי מלא. הבה ונראה מה חשב הצבא הרוסי במלחמת-העולם השנייה על הפיקוד הנמוך. "המל-חמה אישרה את החשיבות של צוות-קרב קטנים — כיתות ומחלקות. יהיה תכנון המבצע זהיר כאשר יהיה, הצלחה בקרב המודרני אינה ודאית, אלא אם יהיה שיתוף פעולה איתן בתוך דרגי הכיתה, המח-לקה והפלוגה. דבר זה אינו ודאי אם אין סמכות למפקד הנמוך, אם אינו יודע את תפקידו ואם חסרה לו רוח צבאית, יזמה ותושינות. כושר הלחימה של הגדוד נקבע ע"י כושר הלחימה של הכיתות. התא של הארגון הצבאי, זאת הכיתה בגדוד.

חוליה קטנה של חיילים יכולה להסתגל דרך קוי האויב, לחדור לעורפו, לשבש את קוי התחבורה שלו, לכבוש עמדות חשובות, ולהמשיך את הקרב עד שי-

גיע אליה הגוף העיקרי של הצבא. כיתה מבערת צל-פים, מוציאה מכלל פעולה עמדות תותחים מבוד-דות, הורסת ומטהרת בתים ועמדות נשק אבטומטי ונגד-טנקי של האויב. בראש הכוח הקטן עומד מ"כ או סמל צעיר.

הדוגמה האישית של המפקד הזוטר קובעת את הצלחת הכוח שבראשו הוא עומד. אם הוא לא יציג לראיה דוגמה של שיטות לחימה, יזמה, יעילות, תבונה בביצוע משימתו — לא תהיה לו סמכות על אנשיו, ולא יהיה ביכולתו ללכת בראשם לקרב. כמצב בלתי צפוי מראש שומה על המפקד למצוא דרך להלחיב את אנשיו, ולהפיח בהם רוח קרב. בטחון במפקד, והידיעה שביכולתו למצוא את הפתרון הנכון לכל מצב אשר יתהווה, נותנים לאנשים את הכוח אשר בכנפיו מובא הנצחון.

הנזכרים ברמתם של מפקדי הכיתות במלחמת השחרור, ומקדישים להם מלים חמות ותיאורים רווי געגועים — עדיין אינם מציגים פתרון לאיכות העובדה שבזמן מלחמת-השחרור שימש חומר-אנושי

• האם ממשיכה מסגרת הגדוד לחנך ולתרגל את את המ"כ באמנות ובטכניקה של פיקוד?

דומה שהכשרת המ"כ חייבת להתחיל מרגע כניסתו לצבא, מיום שהתייצב לשירות. הדוגמא האישית שהוא מקבל בעת האימונים ביחידה, האחריות שמטילים עליו ברגע שהוא מגלה סימנים של מנהיגות, ההשגחה הקפדנית על ביצוע המשימות המוטלות עליו — הם המפתחים בו סגולות חבויות, ועוררים שים אותו למפקד.

רק אחר-כך נשלח הוא לקורס המכ"ם, אשר חייב להקנות לו ידיעות ולתרגלו בביצוע עד אשר יגיע לאותה ידיעה מתורגלת המהווה רקע פורה ליזמה. ואחר-כך, כשהוא משובץ ביחידה, חייבים מפקדיו לבקר ולתקן את דרך ביצוע תפקידו — ולתת לו במעשיהם דוגמה ומופת אשר יחייבו גם אותו. ההתגשמות הסופית של התקוות שנתלו במועמד לקורס מ"כים — והבחינה של דרך הכשרתו של המ"כ — ניכרים לעין כל. האם כיתתו מופעלת בכל מצב ע"י פקודת הקסם „אחרי!"?

במענה חיובי לשאלה זו טמון לדעתי הפתרון לב-עית המפקד הנמוך.

חייל

מתאים לקצונה בתפקידו, מפקד-כיתה, ולעתים לא רחוקות אף בתפקיד טוראים — אינה צריכה להטות עותנו: אין צבא בעולם אשר לוקח חומראנושי המתאים לקצונה — וכובל אותו לתפקידו מפקד-כיתה (אכן, לעתים קרובות נפגשים בדוגמאות הפך-כוח). מסלול הכשרתו של קצין כולל, אמנם, קורס מפקד-כיתות, ואף שירות בתפקיד מפקד-כיתה, אך מכאן ועד להסקת מסקנה שמ"כ חייב להיות בעל רמה של קצין — רחוקה הדרך.

הבעיה היא, איפוא, למצוא אותו כוח-אדם המתאים לתפקיד מ"כ — אך אינו נמנה על אותה רמה שממנה צומחים הקצינים. ובנקודה זו נכנסת לתמונה בעית קורס מפקדי הכיתות, אשר הצלחתו תהיה בודאי מובטחת אם יועמד לרשותו חומראנושי של קצין-גים — אך האם יידע להכשיר מפקדי כיתות טובים מאותו חומראנושי אשר יוכל למלא תפקיד זה בהצלחה? נראה איפוא ששאלת מפקד-הכיתות אינה מסתובבת ב„מעגל-קסמים", שתחילתו ברמה הנמוכה, והמשכו באימון הצולע, ובמשך הזמן הקצר המוקדש להכשרת מפקד-הכיתה. הבעיות קיימות — אולם הן נמצאות על מישור אחר:

• האם מכשיר קורס מפקד-הכיתות את הניכיון לתפקיד פיקוד, טקטיקה ועירה ושימוש באש?



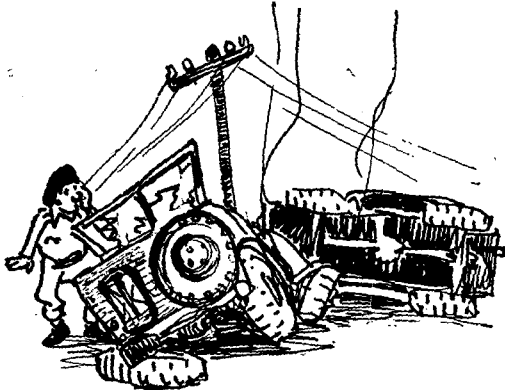
# תאונות דרכים - דרכי מניעות

הזמן הוא מסגל לעצמו את מנהגי המקצוע. מובן. מתחיל צעיר יעני יותר, מתחיל מבוגר יעני פחות. מטבע הדברים יש בצבא נהגים חדשים בני 18½ שנה, אשר מדריכיהם, במקצוע, לאחר בית הספר, הנם אותם הנהגים האזרחיים הותיקים, שמהם אנו צריכים לדרוש לא רק התחשבות והבנה, אלא בראש וראשונה דוגמה טובה. אבל לא רק מהנהגים האזרחיים לומדים החיילים הצעירים.

לפני זמן מה הייתי עד לדו־שיח מעניין בין מספר קצינים, ואחד הקצינים שאל: "מדוע משתמשת הקצונה הגבוהה במכוניות נוסעים אמריקאיות גדולות, בו בזמן שכל רופא, סוחר או יצרן במדינה נאלץ להסתפק במכונית קטנה המורכבת בארץ. הלא מכונית נוסעים אינה מיועדת לנסיעה בשדות, ולמהירות המותרת אפשר להגיע גם במכונית קטנה".

וזו היתה תשובת חברי: "מפקד אשר צריך להיות בבוקר בפקוד צפון, בצהריים במטבח, ובערב בירושלים, אינו יכול להספיק זאת במהירות המותרת".

אני מנסה לשאול את עצמי אותן שאלות, אשר לפי דעתי, שואל את עצמו הנהג הצעיר: האם



כושר השליטה על מכונית דוהרת וכושר התגברות על תקלות טכניות במהירויות גדולות, תלויים בתפקיד ודרגה? האם, בתנאים זהים, גורם הנהג שעל ידו יושב מפקד גבוה, לפחות תאונות מאשר הנהג הנוהג לבדו?

איזו תשובה הגיונית נוכל לענות לנהג הצעיר? ומה עם יתר המשתמשים ברחוב וכבישים: הולכי הרגל והילדים, גם הם משפיעים על התנועה האזרחית והצבאית באופן שזה, ומושפעים מהן במידה שזה הנה קראתי באחד מספרי הילדים המומלצים (קיפניס) משפטים כאלה: "שימי לב, הסתכלי ימינה ושמאלה, אם אין מכונית עוברת, ואחר תעברי". "לפני שאתה חוצה את הרחוב הסתכלי לימין ולשמאל".

האם משרד החינוך והתרבות או משרד התחבורה

אחרתי אמנם ל"תחרות הרשימות", אבל נדמה לי שהנושא כה חשוב, שכדאי לכתוב עליו מדי פעם. רוצה אני לחזור על דברים שכתבתי במקום זה לפני כחמש שנים. אכן, לא רק ששורותי דאו לא עזרו הרבה, (צדק איפוא סא"ל י.פ. בכתבו: "מה דל ערכה של כתבה זו או אחרת לפתרון הבעיה"). אלא גם לא זכור לי ש"מערכות" מצא במשך חמש שנים, עד לתחרות הרשימות, הרבה מעוניינים, שיקדישו מומנם עד כדי כתיבת מאמר על הבעיה.

אדישות זו של חוסר תגובה, הא אותה אדישות אשר ביסוד הולול בשותף לכביש וביסוד יהירות הנהגים, המולידה בהם את המחשבה שיוכלו להתגבר, בכל התנאים, על החיה הממוכנת אשר בידם. הבעיה היא אם כן חינוכית בעיקרה; היא מתחילה

זמן רב לפני שהצעיר מתגייס לצבא. הצבא יכול להיות יחס, עוזר וממשיך בחינוך לאזרחות טובה ולהתחשבות בולת, אבל הוא אינו יכול לקבל לידיו את גני הילדים ואת בתי הספר, וגם לא יוכל להדריך את הורי החיילים. הפתרון הוא בשיתוף פעולה — ולא רק בהתאם ייעוצות ובקביעת קוי פעולה — ובפקודת אחד על התנועה בדרכים. כי מצד אחד, הרכב הצבאי

הנו רק חלק של כלל התנועה, ומצד שני אי אפשר להפריד בין התנועה האזרחית לצבאית.

סקירתו הקצרה והקולעת של סא"ל זימן, שלא נכללה בין רשימות ההתחרות — ואני מקוה שבכל זאת שמו לה לב — מתקרבת לדעתי יותר מכל רשימות התחרות למקור הרעה, אולם הייתי מרחיב את תפקידם של הנהגים הותיקים מעבר להתחשבות בחבריהם החדשים למקצוע. נהג העוזב את קורס הנהיגה, אם צבאי ואם אזרחי, דומה לתלמיד שגמר את בית הספר או לכל בעל מקצוע אחר, שזה עתה קיבל את תעודת ההסמכה שלו. בעל מקצוע כזה מתחיל בצעדיו הראשונים במקצועו החדש כשהוא מסתכל סביבו, על-מנת ללמוד איך נהגים בעלי מקצוע וותיקים במקצוע זה או אחר, ובמשך

שמים לב להדרכה פסולה זו של פעוטיו והוריהם? מענין להזכיר כאן שני מקרים, שהייתי עד להם. שניהם ארעו בתל-אביב. במקרה אחד לא הרשה שוטר-תנועה חניית מכונית במקום שהחניה מותרת, היות וממול חנתה מכונית במקום שהיה תמרוך "חניה אסורה". במקרה השני עמד שוטר-תנועה בקרבת הצטלבות אלנבי—כרמל במעבר הולכי רגל, כשאוטובוס נעצר וסתם את המעבר בזמן שהרמזור הראה סימן ירוק למעבר הולכי רגל. שוטר-התנועה עמד ללא תגובה.

הבאתי בכונה דוגמאות רחוקות זו מזו של האדי-שות הרצופה לכל מה-שנוגע לתנועה בדרכים לפני שהנהג הצעיר מתיישב ליד ההגה, כדי להראות שאין פתרון לבעיית התאונות, אם של רכב צבאי ואם של רכב אזרחי, בלי שיתוף פעולה מצד כל הגורמים בכל השטחים הקשורים במשהו בבעיה כאובה זו.

מה, אם כן, אפשר לעשות?

אינני מסכים עם מר הררי, שיש צורך ב"בולשת דרכים", מטרת מלחמתנו בתאונות דרכים לא צריכה להיות "תפיסת פושעים", אלא בראש וראשונה "הדרכה" — הדרכה בכל ה"סקטורים" ולא רק בזה הצבאי.

ברצוני להציע כאן מספר הצעות, אשר לפי דעתי עשויות לעזור במלחמה בתאונות הדרכים. לגבי חלק מהן יכול הצבא להיות רק מייעץ ומדריך, לגבי אחרות הוא צריך להיות מבצע, לגבי כולן הוא מוכרח להיות שותף. יש לדעתי לדרוש שותפות זו כיון שהצבא הנו הצרכן המאורגן הגדול ביותר של הכבישים והוא המעסיק את חלק הארי של הנהגים הצעירים והבלתי מנוסים.

א. משרד החינוך והתרבות, בהתייעצות עם משרד התחבורה והצבא, צריך לעבד תכניות לימודים במקצוע "חוקי התנועה וכלליה" לכל הגילים, החל בגן הילדים וכלה בבית-הספר התיכון ובסמינרים לגננות ולמורים.

"חוקי תנועה וכלליה" צריך להיות מקצוע חובה בכל מערכת החינוך. חוסר הידיעה וחוסר התחושה, בכל שכבות העם, לכל מה שנוגע בענייני תנועה, מחייבים את הדבר.

ב. קורסים צבאיים, ובעיקר קורסי מפקדים, צריכים לכלול את המקצוע "חוקי תנועה וכלליה".

ג. לפיקוח על התנועה יש להקים גוף משולב. הכפילות בין משטרת התנועה האזרחית והצבאית גוזלת כוח-אדם, שאפשר היה לנצל לפיקוח יעיל יותר.

ד. שוטר-תנועה חייב להיות נהג בעל נסיון. לא כאן המקום לקבוע מה צריך להיות נסיונו בשטח זה. ה. כל שוטר אזרחי וצבאי צריך להיות בקי בחוקי התנועה, ולקבל סמכויות — והוראות — אשר יחייבו-הו להגיש תלונה נגד עובר עבירת-תנועה, גם אם השוטר אינו בתפקיד פיקוח-תנועה, או אף אינו בתפקיד כלל.

ו. במקום להציב 3—5 שוטרים במלכודת אחת, יכולים 5 שוטרים אלה לפטרל ביעילות לאורך כביש של 150 ק"מ לפחות. הפטרול אמנם לא יעזור לקופת בית-המשפט, אבל הוא ימנע עבירה הגורמת לאסון. אחרי תקופה ארוכה של חינוך ופטרול ישתנה בודאי נהג הנהיגה וההליכה לגמרי.

ז. פסקי-דין נגד נהגים שהורשעו צריכים, לדעתי, לכלול חיוב להשתתף בהשתלמויות. השתלמויות אלה יש לערוך גם בצבא וגם מטעם משרד התחבורה. ח. להצעתו של מר הררי בענין "הסברה אינטנסיבית" הייתי מוסיף "ניתוח" פומבי של תאונות אמיתיות ומדומות. אפשר לשלב הרבה מן ההסברה בהשתלמויות חובה.

ט. מפקד שנוכח בשעת ביצוע עבירת-תנועה ע"י חייל או ע"י אזרח נהג רכב צבאי — כגון: מהירות מופרזת, עקיפה מסוכנת, חניה במקום שהחניה אסורה וכיו"ב — צריך להשפט לא על עבירת תנועה, אלא על-פי סעיף 130 ("התנהגות שאינה הולמת") או על-פי סעיפים 134-135 ("אי מגיעת עבירה" או "קשר לעבור עבירה").

י. לוח זמנים של מפקדים ושל פקידי ממשלה גבוהים, אסור שיהיה מבוסס על נהיגה במהירות מופרזת. מן הראוי היה, שאחד השרים, לאחר ריסון זהגי השרים היה פונה גם לחברי הכנסת בבקשה לשמש דוגמא, לנהיגה מופתית. לא יהיה אז צורך לדון בהסרת חסינותו של חבר כנסת לשם שיפוטו על עבירת תנועה.

אם במקום לנסות ולמנוע את התוצאות בלבד, נעזו לטפל בכנות בגורמים העיקריים של הבעיה, מבלי להרתע מהיקפם, יש לקוות שהתוצאות לא תהיינה בעיה כה חמורה כפי שהן היום.

רס"ן י. ניר