

במת מערכות

אגדות קוראים

הכוח העברי העליון ההתחלתי נקוק להבהרת ממשלות,
לגיון הצעות, להקשת פרטים.
"המת-מערכות" נוצרה למקום להבהרת ההוראה
והפוליס של קהל הקוראים ואנשי-האג. ממשלתו זו
יכלה לקרוא הער, החורף לממשלת הכוח לממשלתו, משימותיו,
להגיה על אנשים מתחלפים, לערער על הנחות מקובלות
ולחיות ימים להצעות מחשבות ואתקנות.

על סיור האויר.

במגמת איסוף ידיעות על קרקע וא-
ויר, המבוצעת תוך טיסה ותצפית.
לאור הגדרה זאת תתברר גם הערתי הבאה:

ב. המאמר ממעט לברר על סוגי הידיעות אשר
תאספנה בעת סיור האויר ובמיוחד בעת סיור המגע,
ואילו המגמות המוזכרות במאמר אינן כוללות ידי-
עות על קרקע, כגון: דרכים ועבירות, מכשולים, שט-
חי בניה, דרכי גישה וכיו"ב ואשר הן הכרחיות להע-
רכת המצב של המפקד ולהכנת תכנית הפעולה שלו.
אפשר לציין שסיור המגע יהיה בדרך כלל תכליתי
ובדוק למשימת הכוח המשלח את הסיור.

ג. אשר לשילוב בין סיור אויר לסיור קרקע —
לא די במסגרת משותפת בין הסיורים, יש לקיים
מסגרת משותפת לכל גורמי האיסוף העומדים לרשות
כל ברג וברג, כולל: סיורי קרקע, תצפיות צילומים
ותצלומי אויר, מפות וסיור אויר.

ד. אפשר לנצל סיור אויר במקרים מיוחדים גם
למטרות ניווט, ובעיקר בשילוב עם סיורים לטוח
רחוק: ניווט קרקע מן האויר בשטחים קשים להתמ-
צאות ובמקרים שיש חשש לטעות בדרך.

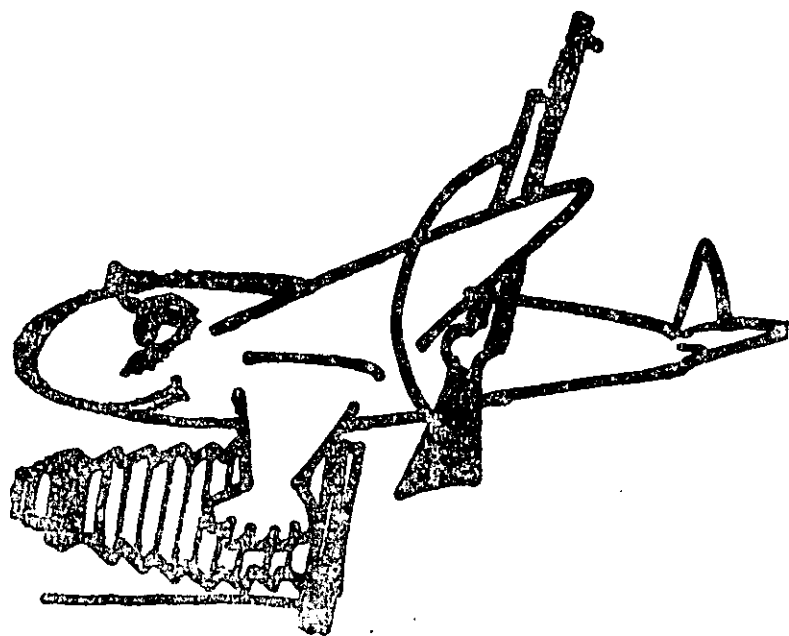
ה. נוסף לזה מן הראוי היה לעמוד במיוחד על
השיטות להפעלת סיור האויר ובעיקר הסיור הטקטי
וסיור המגע במפורט.

פנן אמבר דב

כקצין צעיר המתעניין בבעיה המוצגת במאמרו
הכולל של ר/סרן מ. פרובר ("מערכות ע"ט, עמ'
40) יש ברצוני לציין את הערך אשר הפקתי מן המא-
מר המובא. אולם יחד עם זה נראים לי מספר פגמים
אשר ברצוני לעמוד עליהם.

א. ההגדרה אשר ניתנה במאמרו של ר/סרן
פרובר לסיור האוירי כ"תנועת כוח אדיר למטרת
איסוף ידיעות" אינה נראית לי, כשם שההגדרה על
סיור קרקע אינה שלמה.

אם נגדיר סיור קרקע כ"פעולה במגמת
איסוף ידיעות על קרקע ואויב, המ-
בוצעות תוך תנועה ותצפית" הרי
שהגדרת סיור האויר תהיה "פעולה אוירית



על עבודת מטה

אם נדע להמחיש שני כללים אלה בעבודתנו היומיומית, הרי שעשינו את מחצית הדרך להבהרת הנושא.



קצין המטה כמשרת היחידות, חייב לזכור כלל נוסף — שמירת מגע הדוק עם היחידות הכפופות לו, על ידי בקורים תכופים וקבועים. אין ערך לשבת ב„אולימפוס“ ולהזכיר „בקבלנות“ הוראות ליחידות: יש לבקר בהן ולעמוד מקרוב על הנעשה, להפגש אישית עם כל הגורמים ולדעת להבחין בין הניתן לביצוע לבין הלא ניתן לביצוע.

שומה על קצין מטה להבדיל בין הרצוי למצוי, וחלילה לו מליצור לחץ על היחידות ללא סיבה מספקת.

המטה כולו חייב לרדת אל היחידות לעתים מור מנות, כי רק בדרך זו יובנו הדברים כהלכה ותושג היעילות הדרושה.

כל פקודה בטרם תשלח ליחידות, חייבת לעבור בדיקה יסודית מבחינה „זמן ומרחב“. קצין המטה חייב לשאול את עצמו, אם מועד הביצוע הגיוני ואפשרי לאור סידורי הדואר, למועד קבלת הפקודה, לזמן הדרוש לשם העברתה ליחידות המשנה, לזמן העומד לביצוע ולמשך ה„עליה“ מהיחידה הנמוכה ביותר ועד למפקדה הגבוהה. מוטב להוסיף זמן מאשר לעמוד בפני עובדה של חוסר אפשרות ביצוע.

בתקופת מלחמת-העצמאות הייתי סבור (כשאר הלוחמים), כי במטות יושבים משתמטים למיניהם, המחפשים נוחיות, ואשר כל שאיפתם — להמצא רחוק ככל האפשר משדה הקרב. באותם הימים הצטיירה לנגד עיני עבודת מטה בנוסח זה: „כוס תה ושתי עוגות, כמה מכתבים, קצת טלפון — והביתה“.

אין זה מתפקידי לעמוד כאן על מספר המשתמטים שביקשו בדרך זו להתרחק ממקום הסכנה — אלא שעבודת המטה כשלעצמה נראתה בעיני (ועד היום — בעיני רבים) כעבודה הקלה והנוחה ביותר המצויה בכלל בצבא.

יחס זה הביא — בעיקר בתקופת הקרבות — לידי זלזול בכל אותם האנשים שעסקו בעבודת מטה (בכל הדרגים).

גם לאחר מלחמת-העצמאות נשארת באותה דעה, עד שגודמן לי לעסוק בעבודת מטה (במפקדת-פיקוד) ולאחר שנה אחת בלבד באתי לידי מסקנה, כי עבודת מטה היא העבודה האחראית והקשה ביותר שבנמצא. בן לילה שיניתי את דעתי מן הקצה אל הקצה, מיחס של זלזול להערכת כל אדם העוסק בעבודה מפרכת זו. במהלך עבודתי נוכחתי לדעת, באיזה מידה אין יודעים להעריך את האחריות הרבה המוטלת על קצין מטה, אשר עבודתו קשה מעבודת קצין ביחידה. דוקא אני, שבאתי מיחידה, יכולתי להבחין בהבדל העצום שבין שני התפקידים — תפקיד פיקודי והדרכתי מחד, ועבודת מטה מאידך. כל קצין שיבוא לעסוק בעבודת-מטה לאחר תפקידו ביחידה — ישתכנע שנוח יותר ביחידה.

הבה ננסה לתהות על קנקנו של קצין מטה ולהבהיר לעצמנו את שיטת עבודתו. ראשית דבר חשוב שנשנן לעצמנו. חזור ושנן, כי קצין מטה משרת את היחידות (הכפופות לאותו מטה) ולא הן המשרתות אותו. כלל זה חשוב שיעמד תדיר לנגד עיניו של כל מי שעוסק, או מתעתד לעסוק בעבודת מטה.

זה הוא תנאי בל יעבור, וכל התעלמות ממנו — ולו אף לשעה קלה — מערערת את היסודות עליהם מושתתת עבודת מטה.

כלל שני — שאינו פחות חשוב — הריהו קביעת שיטה בעבודה. כל נסיון „לתת לענינים ללכת“ ולגרסוע בעגלה במקום להובילה — נדון לכשלון. קביעת שיטה היא יסוד מוסד בכל עבודה, אך יותר מכל בעבודת מטה. בלעדיה אין לתאר סדר, דיוק ויעילות, שעליהם נשען כל בנין המטה.

על תפקידיו המוגדרים עליו לחשוב ולתכנן דברים העשויים להקל על היחידות, שאם לא כן — אין לו מקום במטה. אכן בזאת אינו משוחרר מן האחריות לפקח ולודא, שכל ההוראות המוצאות על ידו, או על ידי המפקד הממונה, תבוצענה במלואן.

חשוב ללוות ביצועה של כל פקודה ע"י מגע אישי והתענינות בלתי פוסקת רק אז יוכל הקצין המטה למנוע מראש תקלות אפשריות וכן יוכל לוודא שההוראות מבוצעות ברוח נותן הפקודה. כפי שאנו רואים תפקידו של קצין המטה הנו קשה ואחראי. מצד אחד הוא „נלחץ“ ע"י המפקד הממונה, ומאידך גיסא הוא עומד יום ביום בפני „מטר“ של בעיות, הניתכות עליו מן היחידות הכפופות.

עבודת מטה אין ללמד מספרים ואף לא מהרצאות. כל אלה כשלעצמם חשובים למדי, אולם רק הנסיון בכוחו להכשיר את הקצין להיות מסוגל לשאת בתפקיד רב-האחריות ורב הקשיים, הכלול במושג „עבור דת-מטה“.

דבר זה מחייב תכנון מוקדם בכל השלבים (במידה האפשר) כדי למנוע הורדת „פצצות“ ברגע האחרון. אני מעיז להציע הצעה נחשונת, העשויה להראות בעיני קציני מטה-כילדונית: למעט ככל האפשר במשלוח מכתבים. לצמצם עד למינימום ההכרחי את „הניידת“, להרבות בתנאים ובהסדרת העניינים ע"י הטלפונים וע"י מגע ישיר. כי כל מכתב מביא בעקבותיו שנים. וכל שנים גוררים אחריהם מכתבים נוספים. ובסופו של דבר גם קצין-מטה וגם מפקדי היחידות טובלים בים של גיירות, במקום לראות את עיקר תפקידם.

מכתב של קצין-מטה חייב לצאת כסיכום לעבודת-תיאום מוקדמת, שכבר נעשתה בטלפון או במגע ישיר ותפקידו לשמש מסמך בעת הצורך. אולם חשוב להבין בין ההכרחי לבין הבלתי הכרחי.

והמסקנה מנקודה זו: „פחות בעיות“. קצין מטה אינו פקיד, ועל כן — אל יראה את תפקידו בקבלת דו"חים ובעריכת רשימות. זאת ישאיר לעוזריו. נוסף

האמנם באפניים פתרון?

לא בדקתי; מה מידת אי התלות של בעל האופניים לגבי חלקי חילוף בבית חרושת המייצר (לגבי שילור מים) אינני יודע; אבל מענין לדעת, איך ימצא לעצמו המחבר פתרון לבעיות הבאות:

א. היכן יחזיק החייל את האופניים שלו? הן ידוע חוסר המקום בדירות, בקושי שבהעלאת האופנים לקומות העליונות על-ידי חיילת, תנאי הדיור במעברות וכו' וכו'.

ב. מה תהיה תמונת התנועה בדרכים וברחובות בשעות השיא של התנועה בבוקר ובערב, כאשר יתווספו לתנועה בתל-אביב, או על הכבישים סביב חיפה, מאות רוכבי אופניים?

אמנם בארצות השפלה באירופה, האופניים הם אמצעי-תובלה עממי, אבל שם קיימים שבילים מיוחדים לרוכבי אופניים, וכן הורגלו כל הקשורים בתחבורה לתנועת האופניים.

ג. היכול מישוהו לתאר את שלל הבעיות אשר תצו מחנה משימוש באופניים בצורה המוצעת? פגיעה בנפש, ציוד, אובדן ציוד עזר (משאבות אוויר, כלי עבודה), בזבוז זמן (בעיות פיננסי), אפשרויות השתמרות מעבודה על סמך עיכובים, כביכול, וכו'.

ד. כל זה מבלי להכנס לשאלת התיקונים, שלהם דרושים בתי מלאכה, או גם תיקונים שיהיה על כל רוכב לבצע בעצמו, כגון: תיקון תקרים, הרכבת שר-

בחוברת ע"ד של „מערכות“, כותב „רוכב אופניים“ נלהב, על היתרונות הגדולים של הסעת חיילים באופניים, כגון: הסדרת העיכול וחסכון של 1.75 פרוטה לק"מ לכל חייל.

איני רוצה לדון כאן באפשרויות הקיימות של אימון גופני, גם לגבי חיילים העובדים במשרדים, אשר לא בלבד יסדיר את „עיכולם ההולך ונפגם“ של חיילים אלה, אלא הוא חיוני מבחינה צבאית.

אבל נראה לי שרצוי לבדוק את כדאיותה הכלכלית והמעשית של ההצעה, מבחינת אפשרויות הביצוע, בטחון התנועה, שמירת רכוש צבאי וכו'.

הממוצע של 8 פרוטות לנוסע לכל ק"מ, נכון אולי לגבי אמצעי תובלה צבוריים שמחירם כולל:

משכורת מינימלית של 300.— ל"י לנהג (כ-60% של מחיר הנסיעה)

מס רשיון לרכב

דלק (כולל בלו)

ביטוח

אמורטיזציה (בשביל מחיר הרכב, כולל מכס) ההוצאות הנ"ל, בחלקן, חסרות כלל, ובחלקן חלות רק באופן חלקי על מחירי ההסעה הצבאיות.

מחירי אופניים וההוצאות בשימושם אינם נהירים לי, ואני מניח, שמחבר המאמר הנ"ל לא נקב במחירים מופרזים. את אפשרויות הייצור בארץ וכדאיותו

שרת, יישור גלגלים לאחר פגיעות קלות.
ה. עם כל הדמוקרטיה האהובה עלינו, אני שואל את עצמי, מה תהיה תגובה האזרח והחייל, כשלאורך הרחובות והדרכים יעמדו קצינים, עסוקים בתיקוני אופניים או בנשיאתם על הגב, במקום לעסוק במלוי תפקידיהם.

חסכון הזמן שהוזכר במאמר, גם הוא נראה לי בלתי־מציאותי, כדי לעבור מרחק של 13 ק"מ, בחלקו בשטח עירוני, במשך חצי שעה, יש צורך במהירות של יותר מ־30 ק"מ לשעה. היתכן?

אם בממוצע יעבור חייל רוכב־אופניים 13 ק"מ במשך שעה אחת, תהיה זו תוצאה יפה.

גם לגבי שימוש טקטי היה רצוי להתחשב בחלקן של הנקודות הנ"ל ולשקלן היטב, במידה שצה"ל מתכוון להנהיג שימוש באופניים במסגרת רחבה.

שאלה אחרת היא, אם כבר מיצינו את כל אפשרויות היעול והחסכון של הסעת חיילים וקצינים. אני משוכנע שלא. אבל אין זאת אומרת שנצטרך לעבור לקיצוניות מנוגדת.

אינני רואה קשיים בפתרון שאלת הפיקוח על נייצול כלי־הרכב בערבים. פיקוח זה ייעשה ע"י בקורת מעשית, לא של הנהלת־ספרים או מילוי כרטיסי־

עבודה, אלא של מספר כלי־הרכב אשר נמצא בערב ביחידות, או זה העומד במגרשי החנייה ובמקומות המגורים, ביחס למספר כלי הרכב אשר הועמדו לרשות החיילים והקצינים במקומות אלה מטעם היחידות. תנאי מוקדם לכל פיקוח, הוא רצון והחלטה ברורה לנקוט את הצעדים הדרושים נגד מפירי ההוראות. פיקוח לשם פיקוח בלבד עשוי רק לבטל את ערך הפקודה.

בטוחני, למשל, שאם הצבא יכול להבטיח, שלא ישתמשו בקו־נסיעה מסוימים ברכב צבאי, אלא רק ברכב ציבורי, אפשר יהיה להגיע לידי הסכם עם חברות התחבורה על הקצבת אוטובוסים מיוחדים להסעת חיילים בעלי־תוקף בזמנים קבועים. אפשר להנהיג כרטיסים צבאיים באוטובוסים המיוחדים בלבד, כדי למנוע נסיעה ללא נוסעים של האוטובוס המיוחד או לחץ מיותר על התנועה הרגילה. הסעת חיילים ברכב ציבורי כדאית היא, גם אם תהיה ההוצאה גדולה יותר, באם נוכל ע"י כך לשמור על מספר כלי־רכב גדול יותר לתפקידים חשובים יותר.

ברור לי שע"י רצון טוב אפשר להגיע ליעול ולחסכון בהובלה הצבאית בכלל ובהסעת החיילים בפרט, מבלי להסתבך בקשיים אשר יגרום לנו השימוש באופניים. ר/סרן י. ניר