

על מסעות

מאת סנ'אלוף ר. זאבי



סוד המלחמה — ברגלים ! (דה'סכס)

„אותו בטליון של רגלים, אתו צעדתי במסע אל אלג'סטאר, סבל, כל אותו בוקר, רק אביה אחת. וזאת, — פשוט משום שרגליהם הארוורות היו כה טובות, שלאחר הליכה משך הלילה כולו עוד נותרה בהם עתודת-כוח מספקת למען ערוך את ההתקפה שלהם; ומשום שהיו מסוגלים, מבחינה גופנית, לבצע התקפתם תוך פעילות, חריצות-מעשה ותנופת-סער שהיה בהן כדי לשתק את האויב. וכלל לא חשוב היה עד כמה אמיצילב היו — כי לו חסר לרגליהם הכוח לשאתם, לא היו יכולים לבצע את מעשיהם, ובהיותם מבודדים על ראש ההר — היו נמצאים בהתקפת-הנגד הראשונה.“

קפ"ר. אינגרסול *

(„מערכות" נ"א, 47, מתאור מסע-לילה והתקפת-שחר במיצר-הרים בתוניסיה).

אפשר היה לתת, במקומה של הדוגמה דלעיל, דוגמאות רבות אחרות משלנו, — החל מפשיטת הפלמ"ח לסעסע ועד לפשיטת-כונת-ילה — אשר אף בהן היתה ברת-תוקף אותה אמת קשה: — כי לא היתה כלל קובעת מידת אומץ-לבם לולא זה „שלאחר הליכה משך הלילה כולו עוד נותרה בהם עתודת-כוח מספקת למען ערוך את ההתקפה שלהם...“ ואפשר היה אף להעלות דוגמאות (לגאותנו — לא רבות!) אשר בהן „חסר לרגליהם הכוח לשאתם...“ על אף כל ההתקדמויות וההתפתחויות, אשר חלו ויחולו, בפיתוח אמצעי הלחימה כולל אמצעי התור-בלה — ישארו רגליו של הלוחם הרגלי, אמצעי שאין לותר עליו, אם בשל פני-השטח, או טיב מערך-האויב, ואם בשל הרצון להשיג חפתעה ע"י מסע עמוק-טחן או מאגף.

בסוגיה זו ממצים-ביותר דבריו של לורד ולינג-טון על מסע המלחמה שלו נגד גייסות מדינות-המחקטה בהודו:

„הדרך היחידה, בו נוכל להביא את אויבינו לנהוג דרך-ארץ בפעולות-המלחמה שלנו, היא להוכיח להם כי צבאותינו יכולים לנוע חישקל וחישמהר, בכל עת ובכל מצב.“

(„מערכות")

(* מאוחר-יותר — קול, רלף אינגרסול.

וחשיבות-משנה לכך בצבא כצבאנו, אשר אין השפע מנת חלקו. גנ"ב-ריג' מרשל מסכם את מחקרו על „ניידותו של הלוחם" בתאור „קרב-הניידות" ה- גדול הראשון של הזמן החדש — מערכת קמבראז ב-1917, בו החמיצו הבריטים את סיכוייהם לזכות בנצחון גדול מחמת כך, כי כאשר זנקו הטנקים הברי-טיים ועלו על המערך הגרמני — צעד חיל-הרגלים בעקבותיהם רק ארבעה או חמשה מילין, ואילו לא-חר מכן נתמוטטו האנשים בתשישותם, והמרחק בין השריון לחיל-הרגלים לא יכול היה להסגר; וניתן לאויב להתארגן מחדש.

לכושרו של החייל-הפרט לבצע תנועות, להח-ליף גזרות, להתרכז ולהתפזר — יש משמעות עצו-מה לגבי כושרה של יחידתו והצלחתה בביצוע מב-צעים; ויכולת כזו, אם היא קיימת — מוצאת את ביטוייה בגמישות-בתכנון ובגמישות-ומהירות-בביצוע, שהצורך בה נובע מהנתונים המשתנים. דב-רים אלה סוכמו ע"י מצביא גדול:

„עצמתו של צבא נערכת על-פי שיעור הטסה המכפל בשיעור המהירות. מסע מהיר — יש לו השפעה מוסרית מבורכת על הצבא והרירה מגדיל את אמצעי-הנצחון.“ (1907)

אכן, יהיה אמונו של החייל טוב כאשר יהיה, אם לוקה הוא בכושרו לנוע במסע — אין יחידתו כשירה למבצעים; שכן, מאבד הוא את כושרו עוד במסע-ההתקרבות, ומגיע לפרק הקשה והמורכב אשר לחי-מה שמו, כשהוא בלתי-כשיר (וזאת, דוקא כתוצאה מאותו שלב שחייב להיות הקל והפשוט יותר — המסע).

לקח קוריאח

כי הדברים נכונים לא רק לגבי תקופתו של נפוליאון: האמת שלהם — כוחה-עמה גם בתקופתנו: שכן דוקא עם התפתחותם של כלי-הנשק המסוגלים לכסות באשם שטחים גדולים, ועם התפתחותה של

האוריה בכיוון דומה — נודעת חשיבות לכושרן של יחידות להתפור במהירות ולהתרכו שנית, לפי הצורך, לשם השגת עדיפות בנקודה החיונית.

וחשוב כאן, אולי, להיפנות וללמוד מלקחה של מלחמת-קוריאה, זו "תחנת הנסיונות" החדשה למלחמה, המסכמת את דרישתה מחיל-הרגלים:

● "ניידות רבה פירמה של הפיקוד והגייסות, בכל גלגוליהן של פעולות-קרב.

● הישגיתנועה גדולים יותר במסע על פני שטחים קשי מעבר". (מערכות, "פ").

מלחמת קוריאה מלמדת אותנו כי יש להכשיר את החייל במיוחד לביצוע מסעות, לאמנו לכך ול-תרגלו.

"אפילו יחידה טובה, כדיביות-הרגלים האמריקאית השביעית, לא יכלה להשתוות במסעה לדיביות דרום-קוריאנית שהיתה מורכבת מבני-עיר, בהתפרצות מתוך ראש-הגשר (של אזור פוסאן שבדרום-מזרח קוריאה). בסתו שנת 1950 עשתה הדיביות האמריקאית ב-22 ימי-מסע — 150 ק"מ (ממוצע יומי של 7 ק"מ), בעוד דיביות קוריאנית עשתה בתנאי שטח ואויב דומים — 650 ק"מ במשך 27 ימים (ממוצע יומי של 24 ק"מ), ודיביות קוריאנית אחרת עשתה 485 ק"מ במשך 23 ימים (ממוצע יומי של 21 ק"מ). אם נוסיף לנתונים אלו את העובדה כי לדיביות הקוריאניות כמעט ולא היה רכב — יהיה הפער שבינו לבין הדיביות האמריקאית גדול עוד יותר". (ע"פ "מערכות" עב-עג)



אינני משוכנע שאמנות-הצעידה היא נחלתם הבלעדית של צהובי-העור. כל בני-אוש שירצו בכך יוכלו "לרכשה" ע"י הכשרה. אם-כי אין אני יכול להסתיר את ההערצה שהגיתי ללוחמי הצבא הסיני במלחמתם ביפנים, בקראי את פרטי "המסע הארוך" בן 25,000 לי (14,400 ק"מ) אותו ביצעו רבבות חיי-לים (ולא רק יחידה נבחרת) דרך השבילים הקשים שבעולם, העוברים בחלקם בהרים גבוהים ביותר, תוך צליחת נהרות — כשהם רעבים ודלים בציודם וגרדפים ע"י אויב חזק, (פרטים — ראה: "כוכב אדום בשמי סין" לאדגר סנאו ו"האסטרטגיה של המלחמה המהפכנית בסין").

הרבינו והארכנו בפרשה זו, כדי שנהיה משוכנעים בתוקפן של מצוות הלימוד והאימון של תורת-המסע, והקניית לחיילים, כפרטים וכיחידות, אמנם, חלקים רבים מתורת המסעות אינם בבחינת "תורה שבכתב", אלא "תורה שברגל ובהרגל". אבל, רבות ניתן ללמוד ולסכם — מגסיונם של אחרים, ומגסיו-ננו — אנו, שאינו דל כשלעצמו.

מפגות — על שום מה?

הסיבות, אשר בגללן אנו מקיימים מסעות ברגל:

— ביצוע תנועות אשר המצב הטקטי מחייב אותן.

— ביצוע תנועות באופן שיחסוך שימוש ברכב (או — כשרכב אינו-בנמצא).

— ביצוע תנועות בשטח בלתי עביר לכלי רכב. אל שלוש סיבות "חמירות" אלו נוספות גם הסיבות ה"רוחניות" הבאות, שמשקלן אינו קטן משל הקודמות:

— לחנך להכרת הארץ ולידיעתה; ומתוך כך — ללמוד לאהבה.

— לגבש יחידה ולחשלה, ולפתח חושניות ועז-רה-הדדית.

אין לך לימוד-הארץ והכרת-הארץ הטובים מאלה שניתן להקנותם בהסברה משיאו של הר, או במראה-נוף הנחרת בזכרוןך בצעורך במשעול. ואין לך גיבוש טוב וגאה ליחידה מזה הקולח-מאליו ליד המדורה, בחנית הלילה במסע, — לאחר יום של צעידה משור-תפת, עתירת חזיות ונופים משותפים, אשר היתה כרוכה גם בעזרה הדדית.

הצלחתו של מסע נמדדת בשני דברים: — האם הגיעה היחידה לתעודתה בזמן הנכון?

— האם היו אנשיה בכושר המתאים לבצע את אשר לפנייהם בתוך המסע?

כדי להשיג כושר טוב בביצוע מסעות יש לשים לב:

— לתכנון; להכנות; ולארגון פיקוח ומשטר במסע. אולם הם, כשלעצמם, לא יעמדו ליחידה מבלי שתהיה זו מאומנת ומורגלת בביצוע מסעות.

*

תכנון והכנות

בתכנון המסעות, על שלביהם ומסלוליהם, אין לתת למקריות לכון ולקבוע דברים.

שלושה גורמים צריכים להשפיע על תכנון המסעות:

א. קיום מערכת שלבים מודרגת באימון המסע — ומעבר מתוכנן „מן הקל אל הכבד“, לפי תכנית האימון.

ב. הכרת חבלי-ארץ רבים ככל האפשר.

ג. התחשבות בצרכים מנהלתיים, תרגיליים או מבצעיים.

ראשית, יש לקבוע מהם סוגי המקומות והתנאים שהמסע צריך לעבור ולהתנסות בהם, כמו — פסגות, ישובים, מקורות מים, אתרים היסטוריים וכו'. כדאי לשלב מקומות מעניינים במסלול המסע. לאחר מכן יש לקבוע את השביל או הדרך הנדויקים בהם יעבור המסע. את התכנון צריך לערוך על גבי מפה בקנה מידה של 1:100.000. יש לבדוק שמא מסלול המסע חוצה שטח אימונים-באש (מפה מפורטת על שטחים אלה מצויה אצל קציני ההדרכה במפקדות). במקרה שהמסלול חוצה שטח כזה — יש להתליפו, או לחתום את המעבר בו עם הנוגעים בדבר. כדאי הדבר שבסופו יגיע המסע אל איזה מקום בעל צביון מיוחד שכל משך המסע חותרים אליו.

לאחר שסוכמה תכנית המסע, ובאם אין בה משום סוד צבאי, יש לכנס את היחידה הצועדת ולמסור לאנשיה פרטים על המסע ועל הסביבה בה יעבור, בנוסף להוראות המסע הרגילות. אין להאריך יתר על המידה. טוב להשאיר ציון פרטים לזמן בו תמצא היחידה בשטח עצמו; וכן — לגבי סיכום המסע, אשר צריך לבוא בסופו.

(* בסדרת ה„קונטרסים למקרא ולעיון“ בהוצ' „מערכות“.

את ההכנות הארגוניות ואת בקורת האנשים והציוד צריך להשלים עוד ביום הקודם למסע. הלילה אשר לפני המסע נועד למנוחה, ולמנוחה בלבד. מסדר-בקורת יערך בשעות אחה"צ של יום-טרם-המסע, ומסדר-יציאה יבוא להשלימו בבוקר המסע עצמו. חגור לקוי, נעלים קרועות או חדשות, אריזה בלתי נכונה וכדומה — אל תתן להם מהלכים במחנה. אמנם, יש מהמאלף ומהמחנך בשיטה של „ידבר החגור עם החייל“ (שיטת „בית-מדרשו של פנפילוב“), אלא — שאף אם נקבל שיטה זו, נסכים לה במסע-הבתולין. כל מכאוב ותקלה אשר אפשר למנוע מה-חייל ע"י תיקון — מן הדין הוא לתקנם מבעוד-זמן.

*

משמעת מים

אין בכונת רשימה זו לטפל בכל הטכניקה של מסעות והיא תדלג על נושאים מוסכמים ושגורים, כמו — ארגון החגור ואופן התאמתו, או על נושאים שבגדר המחקר והניסוי, כמו — המשא אשר לחייל במסע (בענין זה — ראה מחקרו המאלף הנ"ל של גנ' מרשל — „ניידותו של החייל“). אבל מצוי מספר נושאים שבהם יש לתת ל„נסיון“ את רשות-הדיבור; הראשון שבהם — בעית המים.

„בעית המים“, או כפי שידענוה פעם בשם „מש-מעת המים“ (ויש משמעות מאלפת לשינוי הטרמינים בנושא זה) נחקרה ונבדקה בשנים האחרונות ע"י אה"ד וחיל-הרפואה. המסקנות לא זכו לפרסום פומבי, אולם הידוע לנו לגבי מסקנות חר"פ הוא בנגוד למה שלמדנו וניסינו בגופינו במשך שנים רבות של מסעות בתנועות נוער, בפלמ"ח ובהגנה.

המסקנה העיקרית של מחקר זה, הקובעת כי יש לתת לחייל לשחות מים כמעט באופן חופשי (ע"פ חישוב איבוד-הנוזלים מהגוף, וכו') — אינה תואמת למציאות בקרב ובלחימה, אשר אליה אנחנו מכינים את עצמנו. יש להרגיל את הגוף ואת החייל לצריכה מוגבלת של מים. חלק לא-מבוטל מהצמא ומהתאווה לשתייה-מים הם ענין פסיכי יותר משהנם ענין פיסי, של צורך הגוף. וגם את אותו החלק שבתחומו הצורך הפיסי יש להצר ולהגביל עד המינימום שאי-אפשר בלעדיו. כיצד להסביר את העובדה שצעדנו במסעות ארוכים במדבר ובנגב מרחקים של יום-הליכה בין מקור מים אחד למשנהו, כשארשותנו מימיה אחת לאיש — ולא אירע לנו דבר? איפה היו או חוקי איבוד-הנוזלים? (או שמא אולי השנננו או פחות...).



חייל צריך לדעת להסתפק בכמות מים כדי 5 מימיות*) ליממה בלבד, תוך ביצוע מסע ואפילו מסע ארוך. גם כאשר המים מצויים בשפע במעין, או מובלים ע"י עוקב-מים — אין לשתות מים בלי גבול ו"להתמלא" כדרכו של הגמל, אלא יש לשתות כדי שתיהורויה בלבד, כן עדיפה שתית כמויות קטנות, ובמפוצל, על פני שתיה "מרוכזת". לגבי נקודה זו יש ענין בשיטה שפיתחה נבחרת הגח"ל להתחרות בהולנד: — מציצה "חפשית" מתוך הי מימיה באמצעות צנורית.

הרוח במסע

רבים מהחיילים ה"נופלים" במסעות נכשלים ב"גילוי-רפיון זה לא מחמת אפיסת-כוחות, או תקלה גופנית אחרת, אלא בגלל שנשברה רוחם, והכרתם לא עמדה להם "למשוך הלאה" בנתיב הקשה של המסע. תופעה זו — ניתן להתגבר עליה ע"י אימון וחינוך; אלא שהללו חייבים לבוא כבר מהמסע הראשון — ואולי דוקא מהמסע הראשון. בכלל, קל יותר להמאים ולהשניא את הצעידה, ע"י עריכת "מסע-שבירה" לטירון, מאשר לחבב את המסע עליו ולענינו בו.

מפקד טוב — לעולם יסביר לחיילים את סיבת המסע, מטרתו הסופית, יעדי-היבנים וכו' (במידה ואין מגבלות-בטחון מוגעות זאת). פיתוח רוח-התחרות בין יחידות-משנה, אין כמוהו לדרבן ולעודד למאמץ לשם הצלחת המסע — גם למאמצו של הפרט, הרוצה להתגאות ביחידתו והחושש פן יכשילה. ב"גדוד" מטוים הונהג השימוש במפת-מסעות, עליה צוינו המסלולים של הפלוגות בצבעים נפרדים (צבעי הפלוגות) ומסלולי המסעות הגדודיים. מפה כזאת נוספת להיות דגל ונס שמנופפים בו בגאווה — ותחתיהם לשנות בה שינויים מדי-פעם, ע"י תוספת צינני מסלולים.

רוחם של החיילים. במסע חשובה להצלחתו לא פחות מאשר טיב הנעלים וסידורי המזון. נוח החייל לשקוע במצב רוח מדוכדך, כאשר קשה עליו ההליכה; ונחלי שתלוה אותו ההכרה בצורך קיומו של המסע מתחילות רטינות והתמרמרות לפזז בשורות. לכן הסבר וחזרה-הסבר את מטרת המסע, שתף את

(*) ליממה טטורטית מכילה ליטר אחד: ארבע כוסות מים.

החייל במחשבת התכנון, ובאר לו מה ראות עיניו והיכן דורכות רגליו.

על אף האמצעים שננקוט-מראש, וגם אם יהיה התכנון מושלם ביותר — יש משברים במסע, אשר צריך לדעת לחזותם וללחום בהם. התעלמות מהם לא תועיל, בפרשה זו ברצוני לספר על מקרה כזה שאירע. במסעו של גדודי, והנה סיפור-המעשה:

הגדוד יורד בשביל מהרה-ארי (ג'בל חידר), ההר השני בגובהו בארץ. השעה — שעת אחה"צ של יום קיץ חם. הגדוד משתרך, נוצרים רוחים, אנשים מתחילים לפגר, הוכרזה תניה, אף כי המרחק אל המעין הקרוב הוא קצר למדי. המגיד מוריע במבשרי הקשר למפקדי הפלוגות: "ההתחרות של מתנדבים לי כיבוש הפסגה שממול (ג'בל-אל-קלעה), כל פלוגה שולחת שלושה מתנדבים אל מטה הגדוד". במקום שלושה חיילים מכל פלוגה הגיעו כפל-כפלים. מתחילה ההתחרות, לפתע עברה רוח אחרת בפלוגות — צעקות-עודד, קריאות, שירה. מה קרה לגדוד? האם אלה הם החיילים שרק לפני כמה דקות משכו בקושי רגלים עייפות? הפרס למנצחים — חופשת שבח!

אין "רצפטים" כתובים למקרים כאלה של ירידת הרוח. הכל לפי הנסיון, היחידה והמקום. העיקר הוא — לא להתעלם מתופעה זו, וישנה לגבי חשיבות לדברים קטנים ידועים, אשר טוב כי המפקד יתן עליהם את הדעת:

— לבחור בחירה-מתאימה — מי יהיה במאסף של שדרת-המסע?

— לא לתת רשות לכלי-רכב ללוות את הצועדים.
— לא להניח לשדרה כי תתעכב באיזה מקום — במצב של עמידה, לקי שכיבת-גפילה.

— לא להכניע לנחשלים ולנופלים בחולשתם — שכן "מחלה" מדבקת היא.

— לעורר שירה או גגינה בשעה המתאימה.

— לדאוג לקיום מופת אישי של מפקדים בנשיאת משאות ובהתאפקות בשתיה מים.

נקודות אלו, ורבות נוספות, קובעות את רוחה של היחידה במצעדה. יטעה הסובר כי יש מקום במסע להרפות מדריכות, המשמעת. נהפוך הוא, תקיפת בניהול המסע, ומשמעת-מסע ללא-סייג — הן בגדר תנאי לשליטה על המסע, ולעצם האפשרות לקיימו.

*

„דברים קטנים“

ישנם דברים, הנקראים „דברים קטנים“ אבל חשיבות להם טובה לתת עליהם את הדעת:

א. ראיתי מסע גדודי שבו סדרן של הפלוגות בשדרה היה קבוע מתחילתו ועד סופו. בידוע הוא, שההולכים ראשונה — אצה להם הדרך, והמסע קל יותר בשבילים; ואילו האחרונים, הם החיבים להדביק את ההולכים לפניהם ו„לסגור“ רוחים (שהנם תוצאם וצירופם של כל מקרי ההתעכבות הצברים שבשדרה כולה); וכן קצרות-יותר חגיות הנפישו הנופלות בחלקם של האחרונים. האין זה מעשה פשוט וטוב להעביר את הפלוגה הראשונה לסוף (ובמסע פלוגתי — את המחלקה הראשונה), מדי מספר חגיות — וחזור חלילה?

ב. את החגיות אין הכרח לקיים דוקא בדיוק בזמן-הקצוב, „לפי התכנית“. באם עומד המסע להגיע, כעבור זמן-מה, אל מקום שמצוי בו מחסה-צל, או אל מקור-מים, או אל מקום שמתגלה ממנו



נוף מרהיב — הרי כדאי לדחות במקצת את מועד החגיה.

ג. אין הכרח לערוך את החגיות ע"ג הדרך גופה, מקום בו יופרעו הנחים ע"י העוברים-ושבים על פניה. פשוט יותר יהיה לסור ממנה מהלך צעדים אחדים.

ד. „מסע מזורז“ או „מסע מאומץ“ אינם דבר שצריך לשאוף אליו. באם צריך לעבור על פני מספר קילומטרים רב יותר — מוטב להאריך את משך שעות הצעידה מאשר להגביר את קצב הצעידה. אין זה מעלה את ערכה של היחידה אם „קוטלים“ את אנשיה במסע.

ה. אין הכרח שהמסעות (פרט למצעדים) ייערכו על כבישים דוקא.

ו. מסעות-לילה הנם נוחים יותר, בגלל מזג-האוויר הקריר; אבל הם עלולים להיות משעממים, כי נסתר בהם הנוף, מסע לילי דורש אימון מוקדם ויש להתאמן גם במסעות לילה, וללמוד לבצעם בעיקרו-של-דבר וזה אימון המפקדים בהתמצאות ובשליטה-ביחידה. הנסיון מלמד כי במסע-לילה חייב במיוחד המפקד לקיים קשר (באמצעים שונים) עם המאסף, כדי לקיים את השליטה בידיו. לא אחת קורה שלאחר חניה בלילה, כשהשדרה ממשיכה בצעידה — נשאר החלק האחורי ב-חגיה — כי אחד החיילים נרדם מעייפות, וגותקה ע"י כך רציפותה של השורה-העורפית.

ז. היחס הראוי אל הנעלים בהם, הם תנאי לביצוע טוב של צעידה. מתן נעלים ב„מספר“ בגודל המתאים והנכון, שימונן ותיקונן בזמן — דאגה לאלה חוסכת מכאוב ופגע. מצערת העובדה שיקרה לעתים וטיב הנעלים הניתנות לחייל-רגלי אינו מגיע, אפילו אל רמה בינונית ראויה.

בדומה לחשיבות הדאגה לנעלים — חשיבותם של היחס אל הגרבים והטיפול בהם, תיקון נכון, התאמת „מספר“ נכון יש בהם כדי להקל ולהנעים את ההליכה. וגם כאן מפליאה העובדה שקורים מקרים בהם מנפקים ליחידות גרבים בעלי גודל אחד! וגם זאת לזכור: — דין גרבים חדשות כדין נעלים חדשות — אלה ואלה פסולים למסע.

המנחיג במסע

המסע הוא אחד המצבים המובהקים (אשר חשי-

„עמדת ליד הדרך והתבוננות בשני הגדודים בעברם. בחום צורב ואבק מחניק פילסו החיילים את דרכם קדימה כגלים המכים בחופו של ים, ובקצב צעידה אשר לא עברוהו מעולם לגיונות הרומאים. בעבור זנבו של כל גדוד עצרתי את הרופא ואת הכהן הגדודיים, ושאלתי כמה אנשים נשטמו עד כה מן השורות: — בשתי הפעמים היתה התשובה, כי לא נשטם איש. שני הגדודים נעו כל הלילה ברכב, תקפו על פני לא־דרך מיד לאחר האר היום, ושניהם כבר עברו ארבעים קילומטר רגלית מאז הבוקר. לשניהם נותרו עוד ששה־עשר ק"מ לעברם בטרם יעצרו."

סיפור־נסיונו זה של מפקד הדיביזיה הובא ב־"צקלון" תחת הכותרת: "צעידת־חיילים — נשק!" ומערכת "צקלון" מוסיפה: "תביעה, מופרות' באימון־מסע — מפתח להשיגים, מופרזים' במבצע."

על שום־מה חשוב כל־כך האימון במסעות?
חשיבותו טמונה בכך כי: —

"כושר־ההליכה אינו תכונה "טבעית", הבאה מלידה, אלא הוא באימתפתח עם ההרגל. המסקנה: — יש להגביר את התירגול, האימון והמסעות —".
רביאלוף יגאל ידן
(מערכת, "חוב' ע"א")

האימון במסעות צריך להיות מאוזן ומחושב; וצריך להתקדם בו מן הקל אל הכבד: תחילה — מסעות לטווחים קצרים ונשיאת משאות קלים; ואח־כך — עליה מודרגת באשר לטווחים ולמשאות.



יחידה שהגיעה להשיגים במסעות אך אינה מקיימת שגרת־מסעות — מפסידה את כושרה. יש ע"כ הכרח בעריכת מסעות לעתים־מוזמנות ובקביעות. אין להכניס אימון־במסע לשבועים הראשונים של תקופת־התירגנות; ולזאת מספר טעמים: — הגעלים חדשות עדיין וקשות, הטריון נמצא במשבר הכרוך בהתחלת כניסתו למסלול האימונים, וכו'.



בותו מבחינה־זו אינה שגיה אולי אלא לזו של הקרב) בו מתגלים המנהיגים הטבעיים שבקרב החיילים, ושניתנת בו למפקד־המנהיג האפשרות להפגין את מנהיגותו ולהוכיחה.

מפקד טוב יזכה לאימון אנשיו עת יוכיח את כושרו בארגון המסע, ויגלה שליטה בו רוח־טובה, מופת־אישי וטיפול נאות באנשים.

"ניידות עדיפה בשדה־קרב הנה תוצאה של מנהיגות עדיפה" (גנ'־ברג, ס.ל.א. מרשל).

למפקד — המסע הוא פרק מפרך ומתיש. בעוד החיילים נחים, חייב המפקד להתרוצץ ביניהם, לתקן חגור, לבדוק רגלים, לבקר ולעודד. המפקד הוא הראשון להשכמה — והאחרון לעליה־למשכב בלילה.

אימון במסעות

לציון ערכו של מתן אימון־בצעידה לגייסות כתנאי להשגת תוצאות, כדאי אולי להביא קטע מסיפורו של גנ'־לויט. טראסקוט (ב"צקלון" מס' 19) על הפלישה לסוצ'ילה. בתאור־עובדתי מספר מפקד הדיביזיה על גדוד־רגלים, שנע בשבילים הרריים קשים וללא תספוקת של מים ומוזן, ועשה כבהת־דרך בת שמונים וששה וחצי ק"מ בזמן של שלושים ושש שעות, עד שהגיע ליעד שלו; וכן מספר הוא על התרשמותו גם מגדודים אחרים שבחוף הצפון־אפריקאי — שעברו אף הם לפני־כן אימון בצעידה (ב"מרכו האימון לפלישה שבחוף הצפון־אפריקאי"):

להלן — הצעה לתכנית אימונים בנושא "מסעות" לטירונים:

שעור	שעות	התוכן	פ י ר ו ט	שטח	ציוד
1	1	הרצאה	הצורך במסע, משמעת מסע, חגור ו התאמתו, היגיינה במסע.		
2	1	מסע "בכורה"	4 ק"מ. סיכום המסע.	מישורי	בלי ציוד ובלי נשק.
3	4	מסע קצר	א. לאחר 30 דקות ראשונות — חניה; ל"שוחר עם התגורר". ב. חניות נוספות לאחר 50 דקות צעידה. ג. סיכום ולקח — בסוף המסע.	מישורי	עם חגור בלבד
4	4	מסע קצר	כמו במסע 3	גבעי	חגור קל עם נשק
5	8	מסע יום	כמו במסע 3	מגוון (לא הררי)	כנ"ל + צידה לארוחה אחת
6	6	מסע לילה	כמו במסע 3	מגוון (לא הררי)	כנ"ל + צידה לארוחה אחת.
7	16	מסע יומים	כמו במסע 3	מגוון (לא הררי)	חגור ונשק, מזון ליום אחד, שמיכות.
8	8	מסע הררי.	כמו במסע 3	הררי	צידה לארוחה אחת
9	16	מסע מאומץ	מסע רצוף, יום ולילה, בלי חניות מרוכזות.	מגוון	מזון ליום
10	24	מסע 3 ימים	כמו מסע 3. ממוצע יומי של 8 שעות הלילה.	מגוון	ציוד, נשק, שמיכות, מנות מזון ל-2 ימים ויום.
11	40	מסע 5 ימים	כמו מסע 3. ממוצע יומי של 8 שעות הלילה.	מגוון	כנ"ל, מנות מזון ל-2 ימים, 2 ימים ויום.
12	16	מסע בלילות	תנועה רק בלילות.	מגוון	מזון, נשק, שמיכה.

סיכום

המסע והאימון לצעידה חשובים לא פחות מהנשק ומהאימון בו. תשומת לב רבה מופנית לנושא זה בצה"ל. ביטוי לכך ניתן בקיום תחרויות ההליכה, בשיגור משלחת הנח"ל לתחרות בהולנד, בפקודת המטכ"ל המחייבת צעידה אל האימונים ומהם, וכו'. יש צורך להתמיד בצבירת הנסיון בתחום זה, ולגבשו מדי פעם בחוברות הדרכה מיוחדות נוספות המוקדשות לנושא זה.

בסה"כ — 144 שעות אימון מסעות שהן 18 ימים.

אולם טבלא זו היא טכניקה בלבד, ויש לישמה לפי הצרכים (כגון תנועה אל סדרות — וחזרה מהן) בהתחשב בגורמים השונים.

גם תפקודות יש לאמן במסעות, והמדובר הוא בפלוגות מפקדה של גדודים, של חטיבות — ואפילו של מפקדת פיקוד.

