

במת מערכות

סדן צבי סלע

חיל המילואים

המג"ד נכשל בשלון כפול

בקורא ותיק של "מערכות" מלוח אני את "מפנקסו של מג"ד" מאז הופיעו עוד כטרם פורסמו הרשימות מ"פנקסו של מג"ד". נראו לי מאמריו של "פעיל" בשטח ההדרכה כמעוררים עניין וכמאלפים בהגיונם ובבהירותם, אם כי מחלק של הנחותיו אפשר היה להסתייג. אולם הפעם, במאמרו האחרון (מערכות קט"ו, "על פולחן הסדר במחסנים" מאת סא"ל מ. פעיל), נכשל המג"ד בשלון כפול.

ובשל פריט כל כך לא חשוב ביחידה לוחמת כמו אלונקה (שכורה!); הוי אומר: בשל חוסר סדרו האמנם משוכנע המג"ד שהוא משוחרר מכל אחריות עליכך, שפלוגה (אחת?) שלו חסרה עורלחימה — ואלונקה הנה עורלחימה! — כי הרי חסרונה בפלוגה הוא תוצאה מכך, שהגודר שלו חסר אותם?!

יוגד נא בכל הבהירות, שמפקד המנסה להשתחרר מעניי מנהלה — ולו גם תחת הרגל של חיטול היחידה לקרב — מבלי להבטיח שצות פיקודיו "יכסה" שטח-פעולה זה בנאמנות, איננו מסוגל לבצע את המשימה שהוטלה עליו. אחריותו של המפקד היא על כל מערך היחידה ואורחות חייה. כל מפקד — בדרג פיקוד שלו. ולכן לא צדק המג"ד ביחסו למחסנים וה"קול קורא" שלו הנהו פסול בתכלית. ולכן גם ידע המפקד הבכיר להפתיע את המג"ד בנקודת התורפה.

* * *

תגובות מספר הגיעונו בקשר לרשימתו של סא"ל מ. פעיל "על פולחן-הסדר במחסנים" (מערכות קט"ו). לצערנו הגיעה רק אחת מרשימות-תגובה אלו בזמן (לפני סגירת הגליון). הננו מביאים אותה בפני הקוראים ואת היתר — בגליון הבא. המערכת

א. סימור המעשה שבפתח המאמר, וכן גם סופו, מוציאים החוצה אל הרחוב, לרשות הרבים, סבך של חכוכים אישיים ודברי התנצחות, אשר לא רק שהבמה הציבורית — "מערכות" — איננה האכסניה הנאותה להם, אלא שגם הקוראים — הציבור, הרחוב — מתרשמים קשות מהם, והיו מותרים על הצגות כאלו ברצון רב. כמריכך מחייב הטעם הטוב שביחסים בין מפקדים לחיילים להמנע מהצגת דברים בצורה זאת בציבור.

ב. לעצם העניין. — מנסיוני יכול אני להעיד שנשאר טעם מר כשמפקד מנסה להצדיק את כשלונו. ונכשל המג"ד ולכן גם נכשל המ.פ. וזאת לדעת: כושרה ויכולתה הקרבית של היחידה, כולל גם את המחסן, והוא חייב להיכלל בתכנית החיטול הקרבי של היחידה. רציפות האספקה ושיבה — תחמושת ארוזה ומסודרת. געלים שלמות ומסומרות, אמצעי הסואה, לבוש מהאים וציוד, שדות רפואי שצוידו תקין ובודק, וחלקי תגור אישי ויחידתי וכו', לא רק שהם חייבים להיות במחסן מסודרים וכשרים לתפעול בכל הור מניט, אלא שהם חייבים להיות מתורגלים כשם שאנשי היחידה ונשק היחידה מתורגלים. אינני מחסידי הצחצוח והגיהוץ — על יחסי "צחצוח" מחסנים, אבזמים וכפתורים יוכלו להעיד עלי כמה וכמה ממפקדיו הבכירים של צה"ל, — אולם מה ענין "צחצוח" לגיון וסדר? הן רוגזו של המפקד הבכיר "רם המעלה" פרץ לא בשל מחסן בלתי מבריק מסולר, אלא בשל איסדר ברישום תיקון הנעלים בפלוגה,

כיצד לודא סיגול חומר נקרא?

לדעתי הבחינה בכתב. אני קובע את הדבר על סמך גסיוני כמדריך במקצוע עיוני במשך קרוב לשבע שנים. עליאף כל הליקויים, שמנו חכמי החינוך וההוראה ב"בחנינות" הרי לא הציגו במקומן תחליף מתקבל על הדעת. בכל התחליפים — מבחן בוחן, בדיקה ומיכודק, — ישנם כל הליקויים של "בחנינה", לרבות: עצבנות, מתחות וגם קלקול המידות, כי תמיד נמצאים הניכים מסוימים המנסים להערים על המדריך. הנימוקים לטובת בחינה בכתב מדברים בעד עצמם, והם מפורטים בזה:

1. חומר הבחינה מוגדר מראש — החומר שניתן לקריאה עצמית.
2. מועד הבחינה ידוע והחניך לומד את החומר בקצב הנקבע על-ידי כמות החומר והזמן העומד לרשותו.
3. הבחינה יוצרת מתח חיובי אצל הלומדים, ומחייבת אותם לתכונן הקריאה, קריאה בצורות ועזרה הדדית בהטמעת החומר.
4. כיון שבמשך הקורס או הלימוד אין מבוזים זמן על בוחן וכי יכול המדריך להקצות 3-4 שעות רצופות לבחינה בכתב.
5. הבחינה בכתב מכילה שאלות על פרטים מסוים מים לבריכת הידיעות שנרכשו וכן שאלות כלליות על הנושאים שהנבחן למד בקריאה עצמית.
6. התשובות לשאלות הכלליות — חיבורים קצרים וחמציתיים — מעידות על כושר הביטוי של הנבחן וכן על הבנתו, על טיב חות'דעתו וביקורתו על החומר הנלמד.
7. כיון שהבחינה מתקיימת פעם אחת במשך תקופה ארוכה, ניתן להכין תנאים חיצוניים מתאימים: אולם מרתה, כסאות ושולחנות נוחים, מתברות מיוחדות וכיו"ב.
8. בתנאים חיצוניים מתאימים מספיקים מדריך אחד או שניים כדי להשיג על טוהר הבחינה, וכן אפשר לקיים את הבחינה על דברת-כבוד של הנבחנים ללא נוכחות רצופה של מדריכים מפקחים.
9. הציון שניתן בבחינה הוא פרי איוון בין ה"יד" עות' וה"הבנה" ומושג על-ידי הקצאת מספר נקודות שונה לשאלות השונות.
10. הציונים שיקבלו הנבחנים בבחינה בכתב יודאו באיו מידה אמנם נלמד החומר בקריאה עצמית (ולא רק נקרא כדי לצאת ידי חובה).

במשך זמן רב היה נדמה לי, שמדריך הדבק בעזריהאמון הסטנדרטיים, מתעלם מהשוני שבשיטת ההוראה של כל מקצוע ומקצוע ומלמד את כולם בשיטה שגרתית, מתוך ניצול אחיד וזהה של האמצעים שברשותו.

עם קריאת רשימתו של רס"ן ג. ברשי, ב"מערכות" קט"ו, גברה בי ההרגשה כי אמנם כך הוא הדבר. רס"ן ברשי קובע כי שאלון שינון, דף דיון, ובוחן שינון הם שלשה דברים המשלימים זה את זה כאמצעים להקניית ידיעות לחניך. אילו הסתפק בקביעת עובדה זו, היה מדגיש בכך את הקירבה שביניהם: אך כיון שציין בתור "ראשית דבר" כי ברשימתו של רס"ן קדם, שאליה הוא מתיחס, יש לגביהם ערבוב מושגים מוחלט, ניתן להסיק, כי רס"ן ברשי דבק בקנאות בטוהר המושגים וגורס: לא הרי "שאלון שינון" כהרי "דף הדיון" וכי.

הן כחניך והן כמדריך נתקלתי בעובדה, ששכלול עזריהאמון הוסף לעתים קרובות לרועץ לחניך ולמדריך כאחד. הכונה במקרה זה לבוחן השינון, שעם המצאתו התחילו ליישם אותו לכל מיני מקצועות עיוניים, ובכך הפכו את הלימוד למעשה התנגדרות של פותרי חידוים על חשבון הבנת החומר וקליטתו.

גם מדריך הכופר במספר עזריהאמון — בעיקר באלה שאינם הולמים את נושא הלימוד — חייב להשתמש בהם, אם לא לשם לימוד הרי לפחות לצורך הסטטיסטיקה, שכן יש וההשיגים של המדריך נמדדים לעיתים קרובות גם מבחינה כמותית: כמה שעות נחתו כמה שאלונים העברתו? כמה דירנים קיימת?

נזכיר דבר יסודי בתורת החינוך: לכל מקצוע שיטת הוראה משלו. למשל, אין מלמדים חשבון בשיטה שבה מלמדים הסטוריה. אם ניישם את הכלל היסודי הזה לשימוש בעזריהאמון שלנו, נוכל לקבוע שטבעי בהחלט לתת בוחן שינון בלוח-הכפל — ואבסורד גמור לקיים דיון על נושא זה. טוב לקיים דיון על הערכת-מצב כפרק בתורת ההגיון והמחשבה הצבאית! לעומת זאת אין כל טעם בשאלון שינון על נושא זה, שכן מה נותר עוד לשנן לאחר שהחניך למד בע"פ את החלוקה לקבוצות. מתוך כך יש גם חשש שהוא ינצל באופן מכני את מה שלמד, ובבוא העת יכתוב הערכת מצב כמי שממלא טופס שגרתית.

לסיכום: בדבר "שאלון-שינון נראית לי יותר תפיסתו הגמישה של רס"ן קדם מתפיסתו הסכימטית של רס"ן ברשי. ועתה אפנה לנושא העיקרי: כיצד לודא לימוד חומר בקריאה עצמית?

הדרך הטובה ביותר, והעדיפה גם על שאלון שינון, היא

גם מפקדים מרשים לעצמם לנהוג במהירות מעל המותר!

להגיש נגדו קובלנה. וזה נכון לגבי כל העבירות, פרט לעבירות תנועה, כי בית דין לא יקבל קובלנה כזו. לכן אין המפקדים מתערבים ואינם מגיבים על השתוללות הנהגים הצבאיים בכבישים. והיות ולא רואים את עצמם שותפים פעילים לענין, מרשים הם גם לעצמם (לא כולם! ולא תמיד!) לנהוג במהירות מעל למותר. זאת ועוד. האם מאמין בעל המאמר, ששופט בבית דין לעבירות תנועה ופסק הדין שהוא עלול להטיל עלי, "ישכנעוני" יותר מפסק הדין הניתן ע"י אלוף הפיקוד, מפקד החיל או מח"ט?

ועכשיו לגבי "מניעת הזיהום הגורם למחלה". גם אני מסכים, שאין אנו צבא "רגיל". גם לי נראה, שלפחות חיילים בשירות חובה צריכים לגור במחנות ולא לנסוע כל ערב הביתה (הנסיעה היא לפעמים תוצאה של חוסר מגורים!). גם לי נראה, שחייל בשירות חובה מקבל יותר מדי חופשות ולכן נמצא הוא, יחסית, הרבה זמן בנסיעות (אבל כאן "אשמה" גיאוגרפיה של הארץ: חייל לא חושב שהוא נוסע הביתה לחופש. הוא "קופץ" הביתה). ולבטוף גם לי נראה, שיש הזנחה בארגון הבידור במחנות הבסיסים בכלל, ובמחנות יחידתיים בפרט. (וחוסר בידור זה נוח את החייל "לגשת" לקולנוע בעיר וכך שוב הוא נמצא "בדרך").

ברור שאם חיילים לא יסעו הביתה, לא לחופש ולא לבידור, אלא פעם אחת בשבוע או בחודש בלבד, הרי לפי תורת הסיכויים — לפחות תיאורטית — יקטן מספר עבירות תנועה ותאונות דרכים. אבל האם זה הוא הפתרון? בעל המאמר מציין, שמטרה קדושה זו (הבטחת חייהם ובריאותם של מאות חיילים, היילות ואזרחים הנפגעים ע"י

במאמרו "הרהורים על מלחמה בתאונות דרכים" (מערב כות קט"ו) מזמין אל"מ זוהר את הקוראים לויכות על הבעיה הנדונה. ברצוני להעיר לאחדות המהות: היסוד ומסדת קנותיו של בעל-המאמר.

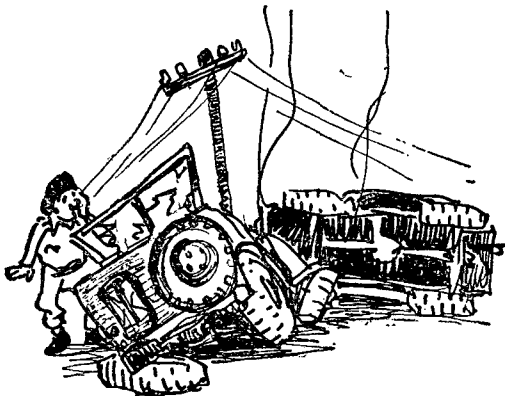
אל"מ זוהר מזכיר את תוצאותיה של הנהיגה הבלתי-זהירה, שגורמת לאבדות בנפש וברכוש, העולות במספרן על אבדות מערכת סיני. והוא שואל את עצמו ואת הקוראים "למה זה ככה?" השאלה היא מכאיבה פי כמה, מאחר ולדעתו: א. אנו משקיעים מאמץ רב בהדרכתו והכשרתו של הנהג. ב. רמתו השכלית ותבונתו של נהג צבאי ממוצע אינן גופלות מאלו של נהגים בצבאות אחרים. ג. מערכת שיפוט המיוחדת גם היא משיעיה רצון.

בקשר להכשרת נהגים אינני משוכנע כלל ועיקר, שמספר השעות ליד ההגה, הניתנות לנהג שלנו בקורס נהיגה, שזה למספר השעות, אשר מוקצבות למטרה זו בצבאות אחרים (אינני מתחסס להדרכת נהגים אורחיים).

יש לי גם ספקות רבים בקשר להנחה השניה, אבל מסיבות מובנות לא אתעכב בה כאן.

אבל השלישית לא נראית לי לגמרי, כותב בעל המאמר: "משוכנע אני שהשיפוט הזה (שיפוט מיוחד על עבירות תנועה) על רמתו הגבוהה ועל יעילותו הרבה הוא גורם מרסן ומרתיע בעל עצמה רבה... וחייב להמשיך ולפעול במשך תקופה ארוכה...". האם מספר עבירות תנועה או, מה שיותר חשוב, מספר תאונות הדרכים הלך וקטן במשך 10 שנות קיומו של השיפוט המיוחד? אין ברשותי מספרים סטטיסטיים, אבל נדמה לי שלא כן הדבר. היכן "היעילות הרבה" של השיפוט הזה? למה לא להחזיר ענין חשוב זה לסמכותם של קציני שיפוט בדין משמעתי? האם כושר שיפוט של המגיד מספיק, כדי לשפוט עבירות כגון התעללות, אלימות או סירוב למלא פקודה (אשר אינן פחות חמורות מעבירות תנועה, כי גם הן עלולות לסכן חיי-אדם ושלמות הרכוש) ואינו מספיק כדי לשפוט עבירות תנועה? התשובה האפשרית לשאלתי זו ידועה לי. היא תנוסח בדומה להערתו של אותו משפטן אמריקאי, המצוטט בגוף המאמר הנדון.

אמנם אני מאמין שמפקדים אשר יתחילו לברר משפטי תנועה ויצטרכו להטיל עונשים על נהגים עבריינים, יהססו היסוס רב לפני כל לחיצה על דוושת הדלק, שעה שהם עצמם ינהגו במכונית. כאשר מפקד רואה חייל מבצע עבירה כל שהיא, ברור לו למפקד שתפקידו למנוע ביצוע העבירה ועליו לאסור או לעצור את העבריין או לפחות



ג. להאריך את קורס הנהיגה ולהחמיר בבחינות הנהיגה;
 ד. לבצע הסעות חיילים או הובלות מסובכות (כגון גרירה) עליידי נהגים ותקינים ומנוסים (דבר זה כבר בשלב הגשמה);
 ה. להעביר את השיפוט על עבירות תנועה למפקדים ולבטל את בית הדין לעבירות תנועה.

רכב צבאי) מצדיקה כל טירחה וכל הוצאה. לכן אני מציע לבחון הצעות אחרות:
 א. להרחיב את הכבישים (זה בודאי חיובי גם לצבא וגם לאזרחים);
 ב. להתקין רמזורים או סידורי בטחון אחרים בהצטל-בויות ובסיבובים מסוכנים;

ד"ר ישראל ניר

הרהורים על תאונות דרכים

הסופר-דמוקרטי בין המפקד לנהג, השותפות בין השנים בביצוע ובהשתקת עבירות התנועה ועוד כמה תכונות של צה"ל, אשר אפשר להלן בדוגמאות, הם הגורמים העיקריים, לדעתי, לתאונות הדרכים בצה"ל, הנובעות ממשטרו המיוחד.

א. בחודש יוני 1958 נסעתי לטקס סיום המחזור הראשון של ביי"ס לקציניי"ם בעכו. במפרץ חיפה עקפה אותי נוסעית צבאית במהירות מטורפת ובהמשך נסיעתה עקפה היא מכוניות רבות אחרות, מבלי להתחשב במכוניות הבאות ממולה. התמונה, כאשר מספר נהגים עוצרים את מכוניותיהם ברגע האחרון בקצה שולי הכביש, והנוסעית הצבאית הדוהרת עוברת כמו נדנדה מצד אחד של הכביש למשנהו, המונה זו היתה מזעזעת. לתמונה ראיתי שעל יד הנהג ישב מפקד בכיר. אני שואל את עצמי: מה חשב המפקד ומה חשב נהגו כאשר דהף בוריותו, את כל יתר הרכב מהכביש בכדי להביא את מפקדו, למרות לוח הומנים המשובש, לזמן לטקס הסיום.

ב. עקב תפקידי בצה"ל התייצב בפני באחד הימים חייל (איני זוכר את דרגתו), וכעמקה לבקשתו הדחופה סיפר לי שמפקדו נתן לו פקודה לא להתחשב בחוקי התנועה ולהגיע מחיפה לתל-אביב ובחזרה, בשעה אחת ורבע השעה נסיעה לכל כיוון. הסיבה — נשכח ציוד מסוים למפגן היחידה שנועד להתקיים באותו ערב בחיפה.

בדברנו על התנועה בכבישים בכלל ובתאונות דרכים בפרט, לא נוכל להפריד בין התנועה הצבאית ובין התנועה האזרחית. לא פורסמו אף-פעם נתונים, אם אחוז התאונות בהם מעורב רכב צבאי קטן או גדול מאחוז הרכב הצבאי הנוע בכבישים.

כלי להתחשב בסטטיסטיקה זו, עלינו לדעת שכל מה שצה"ל יעשה להסדרת תנועת הרכב הצבאי, לא תוכלנה התוצאות להיות שלמות, אם לא יתולו הסדרים מקבילים על

אל"מ זוהר פנה בחוברת קט"ו לציבור קוראי "מערכות" והזמינו ל"מחשבה ולויכוח" על הרהוריו בגורמים העיקריים לתאונות הדרכים.

אולי ההזמנה לויכוח תיאורטי בספרונות אוטופיים, תישא יותר פרי ממאמרים קודמים אשר כללו הצעות קונקרטיות, וייתכן ונהיה פה עדים לתגובות ערות יותר. יש לקוות שויכוח כזה יתרום להנעת הגורמים האחרניים לנקוט באמצעים יעילים יותר למניעת תאונות דרכים.

במאמרי האחרון על הנושא, בחוברת ק"א, היו כלולים בין היתר גם מספר הצעות מופנות אל בתי-דין לעבירות תנועה, אולם לדאבוני לא הגיבו עליהן לא הפרקליט הראשי ואף לא אחד מפקידינו. כמו שגם לא הגיב אף אחד מהגורמים האחרים הנוגעים בדבר.

מסכים אני עם אל"מ זוהר, שהנחפזות והבהילות הן הגורמים העיקריים לתאונות. אבל האם רק הנהגה החיילי, החוזר מחופשתו או הנוסע לעבודה לאחר לילת-לילה בבית משפחתו, נחפו ומבוהל? אם נשים לב למתרחש בכבישים, שעה שאנו נוסעים בהם ולא רק בתוך דפדוף במשפטי התי-נועה הצבאיים, נגיע למסקנה, שכל ציבור הנהגים בארץ — ללא הבדל תפקיד, דרגה ומסגרת — מבוהל, נחפו ומדולזל בזולת.

כלי שים לב לאופי האוטופי של השאלה הנני שואל: האם ע"י ריכוז תופשות, מגורים ובידור אך ורק במחנה נשנה את אופיו של הנהג הישראלי? נכון הוא, שאם לא יעשה לא תקרנה תאונות — לפי המימרה הירועה: "אצל הרבי זה לא יקרה". אבל האם לזה שאופים כל אלה הכואבים את כאב "תאונות הדרכים"?

מסכים אני גם עם השקפתו האפיקורסית של אל"מ זוהר, ש"האשמה היא במספר תכונות של המשטר בצה"ל, בהן שונה הוא מרוב הצבאות האחרים".

אולם לפי דעתי לא התכוונה שהוכרה היא הגורם העיקרי אלא אותה תכונה, אשר הזכרתיה במאמרי הקודמים: הקשר

הם הצעירים והבלתי מנוסים בין כל ציבור הנהגים. חושש אני, שכאן המקום להערתו הצינית של המשפטן האמריקאי, אשר אותה ציטט אל"מ זוהר: שבעבירות (עניני) תנועה — חושב השופט (המפקד) בלבד, כי ביום מן הימים יוכל הוא-עצמו להמצא במצבו של הנאשם. אולם מאד מועיל היה, לו צה"ל ומפקדיו היו מקבלים על עצמם את הדין וע"י התאפקותם ביחס למהירות, היו משמרים מופת ומדריך לדור צעיר של נהגים טובים ומרוסנים אשר יהיו עתודה לציבור הנהגים שלנו כיום. לגבי אופן השיפוט שהזכיר אל"מ זוהר עלי לציין, שעושים מרתיעים רק במקרים נדירים מעבירת עבירות מסוימות, ולא רק חומרת העונש קובעת. דאגתנו צריכה להיות נתונה ראשית כל למניעת האסון, ורק אחר-כך לקביעת התגמול.

מאז מאמרי האחרון (חוברת ק"א) לא השתנתה דעתי, שהבעיה היא חינוכית מיסודה ואשמח אם מתוכחים נוספים יתייחסו גם להצעותי בכיוון זה.

ציבור הנהגים האזרחיים. כי הנהגים האזרחיים, הם בסופו של דבר, נוסף למפקדים, הדוגמה, אשר הנהג הצעיר מוצא אותה בנוסעו בכבישי הארץ וממנה הוא לומד את מנהגי הנהיגה, שהוא מסגל לעצמו.

אולם לא זכורים לי אמצעים מועילים שנקטו ע"י המוסדות האזרחיים במלחמה בתאונות דרכים. עם העלאת המהירות המותרת הלך וקטן מספר עוברי עבירות התנועה. אבל האם גם פחתו תאונות הדרכים? נדמה לי שההפך הוא נכון. קשה להבין, מה הניע את משרד התחבורה לצעד זה. נכון שהרכב והכבישים מותאמים בשנים האחרונות למהירות גדולות יותר. אבל האם נעשה גם משהו לקידום הנהגו גם הטענה שעם הגברת המהירות המותרת תיעלם מכת העקיפות אינה מובנת, מאחר ובאופן טבעי נקבעו מהירויות שונות לסוגי-הרכב השונים.

יהיו נימוקי משרד התחבורה אשר יהיו, למה היה צריך צה"ל ללכת בעקבותיו? הלא בידי צה"ל היה הנימוק המשכנע ביותר שלא להעלות את המהירות המותרת: נהגיו

פנתג' לקצין פילואים (סוף מעפור עמ' 66)

היעד, כדי להמחיש את ה"רדיפה באש"?) ובכן, אורי, אני בטוח שאתה יודע מה מכל הנאמר נוגע לך ולפלוגה שלך, והדברים אינם חדשים בעצם. הצרה היא, שפה תמיד צריך להתחיל מחדש, "להעלות גרה" ו"לדוש" בדברים שהם, לכאורה, ידועים ומוסכמים. היה מי שאמר כי "כוח השרשרת הוא ככוח החלשה שבחוליותיה" — לכן, הבה נחשל גם כל חוליה חלשה. ואם יש לך כמה רעיונות טובים מפרי-נסיינך, כיצד להגיע ליתר מהירות, לאש תכ"לית — וגשליטה יעילה הדרושה לשם כך — כתוב לי.

להתראות באימונים
אלי

בשולי היעדים? איפה הפיזור הנכון והעבודה בחור- ליות? אולי הסיבה האמתית (בחלקה) להצטופפות היא שעל היעד — כשהמדובר בתרגיל — לא תמיד נחפרו עמדות, ולא הוצבו מראש מטרות-דמות, וקשה "לדמיין" אותן. שוב חוזרים אנו איפוא אל "פרט קטן" — מטרות-דמות מוצבות (וללא קמצנות!) בני- קודות הגיוניות על-גבי היעד. ואגב, כאן נקודה חשובה לתשומת-לב: — בדרך כלל מציבים את המטרות כך, שהן תפנינה "לחיות". זה טוב בשביל בסיס-האש. אבל צריך להציב גם מטרות הפונות לאגפים, ובעיקר לאגף שממנו עולים המסתערים — כדי שגם הם יראו משהו לנגד עיניהם כשהם מגיעים ליעד (ומדוע לא כמה מטרות-דמות בואדי שמאחורי

