

פלוגה ג'	
מספר קליעים שנורו	קוטר
4,800	0.5
7,100	7.62 מ"מ
4,400	5.56 מ"מ
סה"כ 16,300	

ניתן לאמר כי פלוגה ג' היתה הטובה ביותר. הפלוגה הראשונה הפילה את מטוס המטרה שנשלח אליה במטח הראשון של הגיחה השנייה. גם הפלוגה השנייה הפילה את המטוס בגיחה השנייה. הפלוגה השלישית, לעומת זאת, הצליחה להפיל את מטוס המטרה שלה רק לאחר 18 גיחות, אולם שלושת המטוסים נפגעו עד כדי כך, ששוב לא ניתן היה למנות את מספר הפגיעות בהם. סבורני כי פלוגות ג' ו-ב' היו יעילות יותר מפלוגה א', בגלל הניסיון שהספיק לרכוש בינתיים הצוות הגדודי שהיה אחראי על האימון.

למרות שהנתונים הללו אולי לא יעמדו במבחן מדעי טהור, בכל זאת יש בהם, לדעתי, כדי לדרבן את הנוגעים בדבר להתחיל מייד באימוני ירי מנשק-קל על מטוסים תוקפים. חיזוק לדעתי זו ניתן למצוא גם בנתונים שנאספו במלחמות קודמות. אם נמתין עד שנקבל נתונים מדעיים טהורים בתחום זה, עלולים אנו למצוא עצמנו חשופים באגפנו הפגיע ביותר.

על מנהיגות ועל „מערכות“

נושא המנהיגות מעסיק חוקרים רבים במדעי-החברה. אנשי חינוך מתלבטים בשאלה כיצד מקנים תכונה זו. גם המחקר הפסיכולוגי צבר ידע בתחום המנהיגות, אשר ניתן ליישמו — כולו או חלקו — בחיי היומיום. אבל, מה ניתן ללמוד ממאמרו של מייג'ור ס. א. באך (גורמים במנהיגות, „מערכות“ 246, עמ' 2).

האם המנהיג הוא באמת „סופרמן“ — מעין כל-בו של תכונות נעלות, מידות נאות והתנהגות מופתית? אכן, ציינה המערכת שההרצאה היתה ב-1917, אך „נותרו בה עדיין הערכים האנושיים“. נדמה לי שאידיאליזציה מסוג זה מעוררת תגובות-השוואה ספונטניות שבלשון יום-יום נשמעות כמו: „איפה אני ואיפה הוא?“. יותר מכך, המחקר הבסיסי בנושא מנהיגות בשנים האחרונות חוזר ומדגיש שיש מספר מנהיגים בקבוצה (הפונקציות של מ"פ וסמ"פ מדגימות זאת במספר רב של מקרים).

איני מתיימר למצות כאן את הנושא. כל מה שאני רוצה לומר הוא, שה„גורמים במנהיגות“ הם הרבה יותר מורכבים מתיאורו הנשגב של מייג'ור באך. על „מערכות“ לעסוק במנהיגות בצורה הרלבנטית הן לידע המחקרי בנושא והן לבעיות שהמנהיג עומד בפניהן. התיאוריות של מייג'ור באך ודומיו אינן תורמות ללמידה, ובוודאי לא לפתרון בעיות.

אשמח לראות ב„מערכות“ תשובה לשאלה המנקרת בי: מדוע נכשלו מנהיגים שניחנו בביטחון עצמי, בעליונות מוסרית, בהקרבה עצמית ובגבורה...?

אבי עו"ם

בגובה שבין 50 ל-1,000 רגל במהירות של 50 עד 120 מייל בשעה. נתיב התקיפה היה זהה לנתיב שבו משתמשים מטוסים תוקפים, כך שחלק מחיילי הפלוגה ירו על המטוס מלפנים, בעוד שלגבי האחרים היה המטוס מטרה שצללה לצדם. טכניקות הירי שבהן השתמשו באימון היו מבוססות על הגישה הבסיסית שכבר הזכרתי לעיל: השגת עוצמת-אש לפני המטוס, תוך דחיקתו אל האש המרוכזת. שיטה זו נקלטה היטב על-ידי החיילים, למרות שכל פלוגה קיבלה שיעור תיאורטי של 30 דקות בלבד לפני האימון המעשי. בשיעור זה הודגשו שלושה עקרונות:

- * כל אחד ואחד חייב לירות לעבר המטוס.
 - * אם חייל רואה שהמטוס מתקרב אליו ישירות, עליו לירות מעט מעל חרטומו של המטוס — ומהר ככל האפשר.
 - * אם המטוס חוצה וצולל לצד החייל, עליו לבחור לעצמו נקודה לפני המטוס ולירות לעברה.
- החיילים שהשתתפו באימון אמרו, כי מטוסים שהגיעו בנתיב ישיר היוו את המטרה הקלה ביותר. כל מה שהיה צריך לעשות נגדם היה, לכוון מעט מעל חרטום המטוס — ולירות. לעומת זאת, מטוס שהגיע בצלילה מהצד, היווה בעיה חמורה יותר.

תוצאות הירי

להמחשת טכניקת ירי זו, ניתן להשוות את שדה-הקרב למגרש-כדורגל, כאשר המטוס הוא הכדור שאותו מנסים השחקנים-החיילים ללכוד, תוך שהם מקדימים אותו. בו בזמן, מחזיקים שחקנים אחרים בכדור עצמו, דהיינו חלק מן החיילים יורה ישירות על המטוס, אך אם ימשיך המטוס בנתיב התקיפה שלו בלא שייפגע, הוא ייקלע בסופו-של-דבר לתוך האש המרוכזת שמעל חרטומו.

להלן תוצאות ירי שהושגו על-ידי שלוש פלוגות:

פלוגה א'	
מספר קליעים שנורו	קוטר
11,000	0.5
5,600	7.62 מ"מ
5,040	5.56 מ"מ
סה"כ 21,640	

בסך-הכל נמנו 19 פגיעות ישירות במטוס המטרה, שביצע 25—30 גיחות (כ-10 לכל מחלקה).

פלוגה ב'	
מספר קליעים שנורו	קוטר
6,000	0.5
4,500	7.62 מ"מ
5,400	5.56 מ"מ
סה"כ 15,900	

לפלוגה ב' נשלחו ארבעה מטוסים, שביצעו 15—20 גיחות. 3 מטוסים הופלו ורק מטוס אחד הוחזר לקרקע על-ידי מפעיליו. גם בו היו פגיעות, אבל ניתן היה עדיין להשתמש בו. בסך-הכל נרשמו 31 פגיעות בכל מטוס, בממוצע.