

צבא הגנה לישראל

פעולות ביקורת

באחת הסדנאות של פיקוד המרכז נבדקו סדרי תכנון עבודות אחזקה של רכב קרבי ותובלתי, והמעקב אחרי ביצוע טיפולים תקופתיים, בעיקר ברכב המאוחסן במחסני חירום. באגף האפסנאות במטה הכללי ובאחד ממרכזי שיקום ואחזקה, המשקם מנועים לרכב קרבי, קויימו בירורים בדבר הסיבות לבלאי ניכר של מנועים אלה.

באחת מיחידות חיל הים נבדקו עניינים ארגוניים ומשקיים, ביניהם סדרי הכשרת לוחמים על ידי היחידה ותהליכי פיתוח אמצעי לחימה.

נבדקו תהליכי ביצוע עבודות בינוי על ידי יחידות בינוי של צה"ל בפיקודים המרחביים וכן בחיל האוויר. עוד בוקרו סדרי מסירת הזמנות לקבלנים לעבודות בינוי. במרכז בינוי נבדקו בעיקר ההסדרים לפיקוח על ביצוע העבודות על ידי יחידות הבינוי ועל דרכי מסירת הזמנות לקבלנים על ידי יחידות אלה.

במחצית השנייה של שנת 1972 החלה ביקורת מקיפה באגף המודיעין במטה הכללי ובמרבית היחידות של חיל המודיעין. בתחילה נבדקו עניינים ארגוניים, משקיים ותקציביים, ולאחר מכן הוחל בביקורת בתחומים ייעודיים: איסוף ידיעות והערכתן. מאז מלחמת יום הכיפורים עד אמצע פברואר 1974 לא חזר משרד מבקר המדינה לבדיקת הנושא.

לאחר מלחמת יום הכיפורים נערכה ביקורת בקשר לשירות החירום:

בשלישיות הראשית ובמינהל התשלומים נבדקו סדרי תשלומים למשפחות חיילי המילואים; באגף כוח אדם במטה הכללי נבדקו ההסדרים הכלליים לשחרור חיילי מילואים מסיבות משקיות. במפקדת ראש הג"א ובשני מחוזות הג"א נבדקו ההכנות להתגוננות אזרחית בתחומים מספר. במרכז הובלה נבדקו ההסדרים הכלליים לניהול ההובלה, ואופן הגיוס, ההעסקה והאחזקה של רכב תובלתי כבד המוצב בפלוגות הובלה מילואים.

אחזקת רכב קרבי ותובלתי

בחודשים מארס עד יוני 1973 בדק משרד מבקר המדינה, באחת הסדנאות שבפיקוד המרכז, את סדרי תכנון העבודות ומעקב אחר ביצוען, הפיקות על תעסוקת כוח אדם וניהול הרישומים כתחומים אלה. בשנת 1972. בעת הביקורת הועסקו בסדנה 305 איש, מהם 213 חיילים בשירות חובה, 59 בשירות קבע ו-33 עובדים אזרחיים. עוד שירתו בסדנה, במשך שנת 1972, מעל ל-380 חיילי מילואים, שסיפקו 10,000 ימי עבודה בקירוב. בדיקות השלמה נעשו במפקדה הממונה על סדנאות רכב בפיקוד המרכז, במפקדת הפיקוד ובמפקדת צצין חימוש ראשי (בדבר ביקורת בסדנה של פיקוד הצפון ראה דו"ח שנתי 23, עמ' 755).

מלבד תיקונים ברכב קרבי משוריין וברכב אחר שבשימוש שוטף מוטל על הסדנה לבצע בדיקות תקופתיות ותיקונים ברכב מהסוגים האמורים; הרכב מאוחסן במחסני חירום של יחידות הכפופות לפיקוד או החונות במרחבו. הבדיקות התקופתיות והתיקונים בעקבותיהן נועדו להבטיח כשירות טכנית של הרכב כרמת כוננות דרושה. סוגי כלי הרכב ומספרם צוינו בתכנית אחזקה, שהוציא אגף האפסנאות במטה הכללי, ובהנחיות מפקדת קצין חימוש ראשי (להלן תכנית כפיפות). את מועד הבדיקה קובעת הסדנה, בהתבסס על תכנית עבודה של מפקדת פיקוד המרכז, ועליה גם לשלוח הודעות ליחידות להבאת רכבן לסדנה.

— תכנית העבודה, שהכינה מפקדת פיקוד המרכז עבור הסדנה לשנת 1972, הקיפה רק 61% מכלל הרכב, שאוחסן במחסני חירום, ושלפי תכנית הכפיפות היה על הסדנה לבצע בו בדיקות תקופתיות. לפי הסבר מפקדת הפיקוד, שניתן למשרד מבקר המדינה, תכננה המפקדה את הבדיקות התקופתיות רק לגבי רכב של יחידות הכפופות לה, בעוד שלגבי רכב של יחידות אחרות החונות במרחבה היה, לדעתה, על מפקדי היחידות או העוצבות הממונות לדאוג להבאת הרכב לסדנה לבדיקות תקופתיות. הסבר זה לא התקבל על דעת הביקורת, כיוון שלפי הוראות הפיקוד העליון מוטל על הפיקוד המרחבי לתכנן את הבדיקות לגבי הרכב של כלל היחידות החונות במרחב, ובהתאם לכך על הסדנה לזמנו לבדיקה.

— במשך השנה חלו שינויים במספר כלי הרכב, שדרוש היה לבצע בהם בדיקות תקופתיות, מפני שחלק מהרכב, שאוחסן במחסני חירום, הוצא מהם כדי לשמש יחידות שהתאמנו ולאחר מכן הוחזר לכשירות, או מפני ששונתה הכפיפות של הרכב; לאחר שינויים אלה היה על הסדנה לבצע בשנה הנדונה בדיקות ביותר מ-1,000 כלי רכב:

335 זחל"מים ונגמ"שים, 117 נושאות נשק, 136 ג'יפים ו-456 משאיות. בפועל נעשו הבדיקות ב-44% מהרכב. חלק ניכר מהרכב לא נבדק במשך 3 עד 5 שנים — תקופה העולה בהרבה על זו שנקבעה בהוראות. בשני סוגים של משאיות היו אמנם קשיים טכניים בביצוע הבדיקות, ובשל כך לא היה טיפול ברכב זה במשך חמש שנים ויותר, אך גם אם יופחת מספר המשאיות האלה, יגיע הביצוע של הבדיקות התקופתיות ביתר כלי הרכב ל-54% בלבד.

— גם בביצוע בדיקות תקופתיות בטנקים היה פיגור של 15% עד 20%, לפי סוג הטיפול או לפי סוג הטנק.

— בבדיקה מסורגת, שהקיפה 34 כלי רכב, שבהם טיפלה הסדנה, התברר, שכל אחד מכלי הרכב האלה שהה בסדנה זמן ארוך יחסית, מפני שלא הוחל לטפל בו סמוך להכנסתו לסדנה, או מפני שהעבודה נעשתה בהפסקות ממושכות בין הטיפולים השונים. להלן פירוט ימי השהייה בסדנה:

ימי שהייה בסדנה			מספר כלי רכב
עד 41	60	עד	15
עד 61	71	עד	12
עד 72	99	עד	7

ב-21 מכלי הרכב הנ"ל ארכה העבודה בסדנה, ככל אחד מהם, 5 עד 10 ימים, וביתר — 11 עד 18 יום.

— הסדנה עשתה בדיקות תקופתיות רק בכמצצית כלי הרכב, כאמור לעיל, אך עם זאת היא העסיקה כוח אדם, כפי שהוקצב לביצוע בדיקות בכל כלי הרכב, שנכללו בתכנית

הכפיפות. לפיכך מספר שעות העבודה שנרשמו בגין כל בדיקה תקופתית היה אפילו גדול מהמוקצב; ההפרשים היו במאות שעות ויותר לכל כלי רכב.



בדיונים, שקיים משרד מבקר המדינה עם המפ' הממונה על הסדנאות בפיקוד המרכז ועם נציגי מפקדת הפיקוד, באוגוסט 1973, הוא הצביע על החומרה הרבה שבאי ביצוע הבדיקות התקופתיות ברכב במשך שנים מספר; היה בכך כדי לפגוע בכוונות הרכב, שאוחסן במחסני חירום, מלבד הבלאי המוגבר, שנגרם לרכב עקב כך. עוד עמדה הביקורת על הצורך לשפר את סדרי המינהל בסדנה ואת הפיקוח על תעסוקת כוח האדם.

בדצמבר 1973 הודיע ראש מטה פיקוד המרכז למשרד מבקר המדינה על הפעולות, שנקטה מפקדת הפיקוד כדי להבטיח ביצוע הבדיקות התקופתיות בכל הרכב המאוחסן במחסן. החירום של היחידות שבמרחב הפיקוד. כן הודיע ראש המטה, כי נעשית בדיקה של תקן כוח האדם של היחידה כדי להתאימו לצרכים.

בלאי של מנועים לרכב קרבי ולרכב אחר

במהלך הביקורת על סדרי אחזקת רכב קרבי ותובלתי באחת מסדנאות פיקוד המרכז, שנערכה בחודשים מארס עד יוני 1973 (ראה עמ' לעיל), נבדקו גם התדירויות של החלפת מנועים בטנקים, בזחל"מים וברכב אחר, שבטיפול הסדנה; המנועים שהוחלפו היו רובם משוקמים וחלקם חדשים. שיקום המנועים נעשה באחד ממרכזי שיקום ואחזקה; מחיר שיקום של מנוע לטנק, מהסוגים שנבדקו, היה 20,000 ל"י עד 25,000 ל"י בקירוב, ושל יתר המנועים — 3,000 ל"י עד 8,500 ל"י בקירוב. הסדנה מקבלת אותם ממרכז ציוד, כשהם מלווים בתו חתום על ידי בוחן של מפקדת קצין חימוש ראשי המאשר, שהמנוע נבחן והוא במצב תקין.

1. — בשנת 1972 החליפה הסדנה 149 מנועים מהסוגים שנבדקו: 55 לטנקים, 61 לזחל"מים ו-33 לרכב אחר. נבדקו המסמכים הקשורים בהחלפת 137 מנועים; המסמכים הנוגעים ביתר 12 המנועים לא היו בסדנה. ב-15 מנועים נתגלו תקלות עוד תוך כדי הרכבתם ברכב, וב-68 מנועים — לאחר שעות פעולה מעטות של המנוע, או לאחר נסיעה של מספר קטן של ק"מ. 35 מנועים, מהם 17 לטנקים, הוחלפו לאחר מספר גדול יותר של שעות מנוע. או ק"מ, אך גם חלק מהם לא הגיע לניצול בהיקף הדרוש. לגבי יתר 19 המנועים לא ניתן היה לקבוע מהו מספר הק"מ שהמנוע פעל עד להחלפתו; נתון זה לא נרשם, כיוון שמדי האוץ בכלי הרכב לא היו תקינים. פירוט התדירויות של החלפת 118 מהמנועים, שלגביהם היו הנתונים הדרושים, ניתן להלן:

(א) ב-8 מנועים לטנקים, מהם אחד חדש והיתר משוקמים, ב-4 מנועים לזחל"מים וב-3 מנועים לרכב אחר, נתגלו תקלות עוד בשלבי הרכבתם ברכב על ידי הסדנה.

(ב) מנועים משוקמים הוחלפו לרוב לאחר מספר קטן של שעות פעולה של המנוע, כדלקמן:

מספר שעות נסיעה	מספר המנועים	סוג המנוע
9 — 12	5	מנוע לטנק:
19 — 36	7	
48 — 67	13	
76 — 90	30 5	
מספר ק"מ של נסיעה		
45 — 73	2	מנוע לזחלים:
269 — 453	3	
454 — 992	4	
1004 — 2318	11	
2849 — 6307	32 12	
42 — 104	3	מנוע לרכב אחר:
1303 — 5283	6 3	

יתר 35 המנועים, מהם 17 לטנקים, הוחלפו לאחר 100 שעות פעולה או יותר, או לאחר נסיעה של 10,000 ק"מ ויותר.

2. במהלך הבריורים, שקיים משרד מבקר המדינה, בראשית ספטמבר 1973, עם מפקד מרכז שיקום ואחזקה, בקשר לבלאי הניכר במנועים משוקמים, נמסר לביקורת סקר, שערכה מפקדת קצין חימוש ראשי במאי 1973, בדבר הסיבות שגרמו להשבתת מנועים לטנקים על ידי סדנאות שונות בתקופה 1.4.1972 עד 31.3.1973; מנועים אלה היו מהסוג שנבדק גם על ידי הביקורת. בסקר צוינו הסיבות העיקריות להשבתת המנועים, ובין היתר נאמר בו, ששיטת ההרצה של מנועים לטנקים, הנהוגה במרכז שיקום ואחזקה, המשקם את המנועים, מעמיסה עומס יתר על המנוע וגורמת לבלאי מוגבר. סיבות נוספות לבלאי המוגבר היו פעולת המנוע בטמפרטורות גבוהות ומערכת סיכה לא יעילה. עוד נאמר בסקר, כאשר לשיטת ההרצה של מנועים לטנקים, שתהליך ההרצה הוא שונה מזה שהיצרן המליץ עליו, ולפי חוות דעת של סוכן היצרן תהליך ההרצה הנהוג הוא בלתי מתאים. בסקר צוין, שלא הייתה הקפדה לבצע בשלמות את כל שלבי ההרצה, ולא תמיד הורצו המנועים עם מערכת סינון אוויר, כנדרש; בעקבות הסקר הונהג תהליך הרצה בהתאם להוראות היצרן. עוד המליץ בסקר לשנות את מערכת סינון האוויר של המנועים.

3. — הצורך בשינוי מערכת סינון האוויר הועלה גם בסקר קודם, שערכה מפקדת קצין חימוש ראשי בינואר 1972, אולם רק ביוני 1973 הקציבה המפקדה סך 18,000 ל"י לשם פיתוח וניסויים של מערכת סינון חדשה. בעת הביקורת, בספטמבר 1973, עוד לא החל הענף הנוגע בדבר, במפקדת קצין חימוש ראשי, בפיתוח המערכת, והטיפול נדחה לשנת 1974.

הביקורת עמדה על החומרה שבממצאים האמורים וציינה, שמלבד ההוצאה הכספית הניכרת, שגורר בלאי מוגבר של מנועים, יש בכך כדי לגרום לפגיעה בכוונות הרכב הקרבי המשוריין. בהערותיו לממצאי הביקורת, שהועברו למשרד מבקר המדינה על ידי ראש

מטכ"ל/אג"א, ציין קצין חימוש ראשי את הסיבות שהביאו לבלאי המנועים, וכין היתר: אי ביצוע בחינה והרצה של מנועים מיובאים; הרצה לא תקינה לאחר שיקום; נזקים מכניים למנוע תוך כדי הובלתו ממרכז שיקום ואחזקה לבסיס אחסנה או לסדנה; נזקים טכניים שנגרמו למנוע תוך כדי הרכבתו ברכב בסדנה; הפעלה לא נכונה של מנוע בסדנה בתום הרכבתו ברכב; טיפול איטי בשיפור מכללים בלתי מתאימים, שגרמו לבלאי מנועים; רישום לא תקין. דיוש שהמטה הכללי ינקוט פעולות שיביאו לתיקון הליקויים.

גיוס רכב תובלתי לשירות חירום

הסעת גייסות והובלת ציוד ואפסניה נעשים ברכב תובלתי של מרכז הובלה (להלן "המרכז"), מלבד הסעות והובלות הנעשות ברכב תקני שבידי יחידות צה"ל. המרכז כפוף לראש אגף האפסנאות במטה הכללי (מטכ"ל/אג"א). עם גיוס מערך המילואים של צה"ל למלחמת יום הכיפורים, היווה הרכב התובלתי של המרכז כ-25% מכלל הרכב שגויס לצה"ל. צי הרכב שהפעיל המרכז גדל פי שלושה ויותר, מזה שהיה ברשותו ערב המלחמה. שיעור הגידול בכוח המעמס והנפח של הרכב התובלתי היה למעלה משיעור הגידול במספר כלי הרכב, משום שבין הרכב המגויס היו משאיות כבדות מסוג תומך-נתמך* (סמ"טריילר), ורכב כבד אחר. כוח האדם של המרכז מנה בתקופת הלחימה אלפי חיילים, מהם כ-44% נהגים. עד אמצע ינואר 1974 שוחררו מהשירות כ-1,300 כלי רכב מסוגים שונים, ואלפי חיילי מילואים, כמחציתם נהגים.

בין משימות ההובלה, שהוטלו על המרכז בימי הקרבות ולאחר הפסקת האש, היו משימות מיוחדות, כגון הובלת ציוד שהגיע לנמלי אשדוד וחيفا וברכבת האווירית; פינוי שלל; הובלת עפר, אבן וציוד להכשרת דרכים, גישור והתבצרות; הובלות שונות בשביל משרד הבטחון. כן הוקצה רכב תובלתי מגויס לרשות לתחבורה שבמשרד התחבורה**, לשם ביצוע הובלות בשביל גופים אזרחיים; בין אמצע אוקטובר 1973 לאמצע ינואר 1974 הוקצו לשם כך כ-17,000 ימי הובלה, בפוטנציאל של יותר מ-200,000 טון-נפח. לצורך מילוי משימות אלה הוקמו מפקדות ומסגרות וכן הוקצו כוח אדם ואמצעי הובלה בהיקף נרחב, בהתחשב בכמויות המטענים שהיה על המרכז להוביל ופרקי הזמן הקצרים לביצוע, שעמדו לרשותו.

מנובמבר 1973 עד ינואר 1974 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת במרכז הובלה ובשש פלוגות הובלה מילואים, הכפופות למפקדת המרכז. נבדקו ההסדרים הכלליים לגיהול ההובלה בשירות חירום וכן אופן הגיוס, ההעסקה והאחזקה של משאיות מסוג תומך-נתמך (להלן משאיות תר"ג)***. הבדיקה התייחסה לתקופה שבין 6.10.1973 לבין 15.1.1974. במהלך הביקורת דן משרד מבקר המדינה עם מפקד המרכז על ממצאים שהועלו. בעקבות ממצאי הביקורת, ועקב צעדים שנקטה מפקדת המרכז לאור לקחים שהפיקה תוך עבודתה, חלו מאז אמצע דצמבר 1973 שיפורים ניכרים בתחום הפיקוח על ניצול רכב ואחזקתו.

גיוס רכב

גיוס רכב נעשה על פי צו התייצבות לשירות חירום, שהוצא מכוח תקנות שעת חירום (רישום ציוד וגיוס), תשי"ז-1956. בתקנות אלה נקבע, כי כלי רכב שנקרא להתייצבות,

* התומך הוא היחידה הגוררת, הכוללת את המנוע ואת תא הנהג, שאליו מחובר — תוך אפשרות של ניתוק — הנתמך, שהוא חלק הרכב הנושא את המטען.

** ראה בדו"ח זה, בפרק על משרד התחבורה.

*** בדבר ביקורת קודמת על גיוס רכב מילואים ראה דו"ח שנתי 17, עמ' 577.

בצו, חייב בעליו להעמיד לרשות הצבא את הרכב על כל ציוד העזר והציוד המחובר שלו, כנהוג באותו רכב. המקורות לגיוס תובלתי של המרכז הם בחלקם הגדול חברות וקואופרטיבים להובלה, והיתר בעלים פרטיים. כלי-הרכב היו מוצבים בפלוגות הובלה מילואים, שהוציאו את צווי הקריאה לשירות חירום. חלק מהרכב שנקרא לא התייצב. כך, למשל, לפי נתוני המרכז, 11% מתוך התומכים שהיו רשומים במצבת פלוגות הובלה מילואים, לא גויסו מסיבות שונות, ביניהן שהיית הרכב במוסך, השבתת הרכב על ידי בעליו מסיבות טכניות, או אי איתור הרכב.

ימים מספר לאחר שפרצה המלחמה הפעיל מטכ"ל/אג"א, בתיאום עם משטרת ישראל והמשטרה הצבאית, מחסומי דרכים, שבהם נתפסו כלי רכב וגויסו. עוד פנה מטכ"ל/אג"א אל משרד הרישוי וקיבל פרטים על רכב חדש, שעבר הליכי רישוי, אך עדיין לא דיווחו עליו לשלטונות צה"ל כדי להציבו ביחידת רכב מילואים*; אל בעלי רכב זה נשלחו חוליות, שתפסו את כלי הרכב. גם מרכז הובלה שלח חוליות למשרדי הובלה לשם תפיסת רכב. בין כלי הרכב שנתפסו היו כאלה שלא היו מוצבים ביחידות, וביניהם 45 תומכים חדשים, שעוד לא דווח עליהם לצה"ל. מאידך גיסא נתפסו וסופחו לפלוגות הובלה מילואים של המרכז גם 14 תומכים, שהיו רשומים במצבות של יחידות שאינן של המרכז.

מספר הנתמכים שכרשות חלק מבעלי הרכב עולה, בדרך כלל, על מספר התומכים שלהם. מאידך גיסא, היחס בין תומכים לנתמכים במצבת המרכז היה, לפני המלחמה, 1:1. באמצע אוקטובר 1973 החליט המרכז לגייס נתמכים הנושאים מכולות, שעד אז לא נכללו ביחידות המילואים, ומהם הוקמה יחידה נוספת, שאליה הוצבו תומכים מפלוגות הובלה מילואים אחרות של המרכז. מצבת היחידה מנתה כ-70 משאיות תר"נ.

— בחלק ניכר מכלי הרכב שהתייצבו לגיוס חסרו גלגל רזרבי ומגבה, ורוב המשאיות, שהיו אמורות להתייצב עם סולמות ויריעות לכיסוי, הגיעו בלעדיהם. ללא סולמות מופחת נפח ההובלה ברכב בכ-40%. המרכז פנה אל בעלי הרכב כדי לקבל מהם ציוד שחסר, אך לא הוציא, בדרך כלל, צווי תפיסה. הפעולות שעשה המרכז בעניין זה לא היו מקיפות. ברוב התקופה, שאליה התייחסה הביקורת, חסר גלגל רזרבי בכלי רכב רבים, וחוליות פיקוח שהפעיל המרכז בדרכים, דיווחו על כלי רכב לא מעטים שנשלחו לבצע הובלות בלעדיו. המרכז התחיל לייצר סולמות למשאיות, אולם בסוף דצמבר 1973 חסרו עדיין סולמות לכ-85% מהנתמכים עם דפנות.

— בעת ההתייצבות לגיוס נערכת בדיקה לקביעת מצבו הטכני של כלי הרכב, על ידי בוחנים של היחידה; שהוסמכו על ידי חיל חימוש. באחת הפלוגות נבדקו 15 תומכים על ידי בוחן, חייל מילואים, המועסק כשכיר בחברה שהיא בעלת הרכב; 8 תומכים, השייכים לאדם פרטי, נבדקו על ידי בוחן אחר, המועסק כמכונאי במוסך של בעל הרכב. כיוון שלתוצאות הבדיקה בעת הגיוס יש השפעה על הערכת נזקים ברכב, אם נקבעו כאלה בעת השחרור, ומכאן גם על גובה תביעות הבעלים, ראוי היה להקפיד שהבדיקה תיעשה על ידי בוחנים אחרים של הפלוגה, חסרי זיקה לבעלי הרכב.

ניהול מערך ההובלה

1. עם פרוץ המלחמה הופעל מרכז תנועות מטכ"לי, שעסק בתכנון תנועות, הקצאת אמצעי הובלה ופיקוח על הביצוע; המרכז פעל עד המחצית השנייה של נובמבר 1973. מפקד מרכז הובלה עמד בראש מרכז התנועות, וסגנו הועמד באותה תקופה, בראש מרכז הובלה ויחידותיו. לאחר גיוס המילואים גדל מספר היחידות הכפופות למפקדת מרכז הובלה

פי שלושה. על הגופים העיקריים, כגון מפקדות פיקודים מרחביים, חילות ומרכזים, שמרכזו הובלה העמיד לרשותם כלי רכב תובלתי, נוספו מחלקת הובלה ואחזקה במשרד הבטחון והרשות לתחבורה.

2. מערך ההובלה של המרכז מנוהל באמצעות מחשב מאז 1970. תכנית המחשב לא הייתה ערוכה לניהול ההובלה בשירות חירום.

— עם פרוץ המלחמה עבר הרישום והדיווח של מערך ההובלה לשיטה ידנית, שלא הייתה מתורגלת. זאת, בשעה שכמות הנתונים גדלה במידה מרובה ביותר, החלטות נתקבלו בלחץ של זמן, והפעלת מערך ההובלה נעשתה מורכבת מאד לעומת התקופה שקדמה למלחמה. השיטה הידנית לא איפשרה לקיים בקרה נאותה על ההובלה. יתר על כן, עד המחצית הראשונה של דצמבר 1973, הן יחידות המרכז והן יחידות שהעסיקו את הרכב, וביניהן יחידות עורפיות, לא ניהלו בדרך כלל בצורה תקינה את מערכות הרישום והדיווח שהונהגו. כך, למשל, יחידות שהרכב היה ברשותן, לא רשמו בתעודות משלוח נסיעות רבות, נפח או כמות המטענים, מקום ותאריך, שבו סיים הרכב את משימתו ונשלח חזרה. עם שוב הרכב לפלוגת ההובלה, לא רשמו את השעה שבה התייצב וקריאת מונה הק"מ, ולא קיבלו דו"ח מהנהגים על תקלות, אם היו, כגון אי ניצול כלי הרכב, המתנה במשך זמן רב להעמסה או לפריקה, או שליחתו לנסיעה אחרת מזו שאושרה. ליקויים אלה נבעו מחוסר הקפדה על קיום נהלים מצד יחידות וביניהן מפקדות עורפיות.

3. כלי רכב תובלתי הועמד לרשות יחידה בדרך כלל למשך יום, או יומיים, או שסופח אליה לימים אחדים. בתקופת הלחימה היו מקרים רבים שיחידות לא החזירו למרכז, במועד שנקבע, את כלי הרכב, והדבר שיבש את התכנון של המשך העסקתו. יחידות מסוימות, שלא גייסו את מלוא מצבת הרכב הייעודי שלהן, או איבדו רכב במהלך הקרבות, או השביתו רכב בגלל תקלות טכניות, המשיכו להשתמש ללא אישור, ברכב התובלתי המגויס, שהועמד לרשותן זמנית. כלי רכב רבים, עמוסים תחמושת או ציוד אחר, נשארו זמן רב במתקני תחזוקה קדמיים או ברשות יחידות לחמושת, בלי שפיקוד אותם. היו אף מקרים, שיחידות נטלו לעצמן כלי רכב תובלתי, מחקו מעליו את סימני הזיהוי של מרכז הובלה, השתמשו בו למטרות שונות, כגון מחסן או מגורים או הובלות, וסירבו להחזירו. בתחילת נובמבר 1973 היה מספר כלי הרכב התובלתי, שלא הוחזרו מאז ימי הקרבות, לפי נתוני המרכז, 300 בקירוב. עוד באוקטובר הפעיל המרכז חוליות פיקוח שחיפשו אחר כלי רכב תובלתי שלא חזרו.

בתחילת דצמבר 1973, כאשר ביחידות שנחזית הדרום הוחזקו עדיין כ־60 עד 80 כלי רכב תובלתי ללא אישור, נדון העניין בפני ראש אג"א, ובעקבות הדיון פנה ראש מחלקת תחזוקה במטכ"ל/אג"א לקצין האפסנאות של פיקוד דרום בדרישה לפעול להחזרת הרכב. אף על פי כן, במחצית הראשונה של ינואר 1974 היו עדיין 54 כלי רכב תובלתי, שלא הוחזרו מאז תקופת הקרבות.

— גם בנובמבר ובתחילת דצמבר 1973 היו מקרים רבים שכלי רכב תובלתי הוחזרו באיחור של ימים ואף שבועות מספר. על אף שמפקדת המרכז קיבלה מפלוגותיה דו"ח יומי על רכב שלא חזר במועד, היא לא תמיד נקטה מיד בצעדים להחזרת הרכב, אלא לאחר זמן.

4. בתקופת הקרבות הוגשו הזמנות לכיצוע הובלות באופן שוטף. כלי רכב תובלתי, שבאותה תקופה נשלחו לנסיעות מרוחקות, נצטוו בדרך כלל לא לחזור אל פלוגתם בגמר המשימה, אלא יצאו למשימה חדשה מהמקום, שבו סיימו את ההובלה הקודמת. בשל קשיים

שנתעוררו בשליטה על הרכב הוחלט, בשלב מאוחר יותר, שבגמר משימה יחזרו כלי רכב לפלוגתם.

מרבית ההזמנות למשימות הובלה הוגשו למרכז, מאז נובמבר 1973, לביצוע ביממה הקרובה. לפיכך לא ניתן היה לשלב הובלות, וקרן מקרים רבים שרכב של פלוגת הובלה הממוקמת בחיפה הוביל מטענים למרכז הארץ ושם בסוף היום ריק לצפון, ולמחרת בבוקר יצא רכב של פלוגה אחרת ממרכז הארץ עם מטען לצפון, וחזר ריק לפלוגתו בתום משימתו. מאידך גיסא, אחת מפלוגות הובלה מילואים, שרוב כלי הרכב התובלתי שברשותה היו של חברת מפעלי תובלה בע"מ*, המשיכה לקיים את ההסדר שהיה בחברה, שלפיו התקשר נהג בטלפון אל הפלוגה בסיום ההובלה וקיבל הוראות לבצע משימה חדשה; ההסדר איפשר לשלב הובלות ולחסוך נסיעות ללא מיטען.

5. — היו מקרים רבים, שיחידות שונות הזמינו כלי רכב ולאחר שהתייצב במקום שנקבע לו — לעתים במרחק של עשרות או מעל מאה ק"מ — הוא הוחזר לפלוגה, משום שלא היה בו צורך, או שלא התאים למשימה, או שנציג היחידה המזמינה לא היה במקום. במקרים אחרים המתינו כלי-רכב שעות רבות, ואף ימים מספר, להעמסה או לפריקה. להלן פרטים על שני מקרים בולטים של ליקויים בשימוש שנעשה ברכב התובלתי:

א. בדצמבר 1973 השתמש מרכז בינוי בתומכים לשם הובלת קוביות בטון מבית חרושת בראשון לציון למחנות ברמת הגולן. ההובלות נעשו בנתמכים של בית החרושת. מרכז הובלה היפנה תשומת לב מפקד מרכז בינוי לכך ששלושה תומכים, שהועמדו לרשות מרכז בינוי בין 9 ל-14 בדצמבר 1973, לא ביצעו את ההובלות שאושרו, אלא 45 הובלות של קוביות בטון מראשון לציון לקרית גת, ובאחד הימים גם לאזור המרכז, שלא לצורכי צה"ל. בסוף דצמבר 1973 מונה קצין בודק לחקירת העניין. הטיפול במקרה והסקת מסקנות לא נגמרו עד לסיום הביקורת.

ב. משאית תו"נ הועמדה לרשות מפקדת פיקוד מרחב שלמה למשך 26 ימים, בנובמבר ובדצמבר 1973. מדו"ח על תעסוקת הרכב, שהגיש הנהג עם שובו, התברר, שבמשך כל התקופה נעשו רק שלוש הובלות עם מטענים. במשך 17 יום המתינה המשאית ללא תעסוקה; בשאר הימים היא ביצעה נסיעות ללא מטען, אחת מבאר שבע למפרץ שלמה, ושש במרחבי סיני. המרכז העביר את המקרה לידיעת מטכ"ל/אג"א.

ביצוע טיפולים ותיקונים ברכב

1. טיפולים ותיקונים קלים בכלי רכב תובלתי נעשים בסדנת הפלוגה, שבה הם מוצבים. לתיקונים מורכבים, כגון החלפת מכללים, נשלחים כלי הרכב אל מוסך אזרחי משולב, כלומר מוסך שבו מועסק בשעת חירום כוח אדם פטור משירות צבאי, שגוים מכוח צו של שר העבודה, וכן חיילים בשירות סדיר ובשירות מילואים, שהועמדו לרשות המוסך. במור סכים המשולבים נעשתה סניכה, החלפת שמנים וטיפול במסננים של משאיות תו"נ. על פי הנהלים הקיימים, טעונים תיקונים מורכבים ברכב המגויס אישור מראש מאת מפקדת המרכז. חשבונות על ביצוע עבודות מגישים בעלי המוסך למשרד הבטחון, בליווי טופס חתום בידי נציג צה"ל, המאשר את ביצוע התיקון. כמה מהמוסכים המשולבים שייכים לחברות או לקואופרטיבים להובלה בעלי משאיות תו"נ, שגויסו לפלוגות המילואים של המרכז. היו מקרים, שרכב נמסר לתיקון במוסך ששייך לבעלי הרכב. ראש מטכ"ל/אג"א

* דו"ח על חברת מפעלי תובלה בע"מ ניתן על ידי מבקר המדינה בדצמבר 1973.

הסביר לביקורת, כי לא היה מנוס מכך, באשר מוסכים אלה הם בעלי התמחות בתיקון הרכב הכבד וברשותם המכללים והחלפים הדרושים לכך. לדעת הביקורת נדרש פיקוח יתר, שכל התיקונים במקרים כאלה הם מוצדקים.

2. בהוראות, שהוציאה מפקדת המרכז לגבי תדירות טיפולים במשאיות תור"נ שגויסו, נקבע, שהם יבוצעו על פי מכסת קילומטראז'; לגבי כמה סוגים של משאיות תור"נ נקבע, שסיכה תיעשה פעם בשבוע. בחלק ניכר ממשאיות תור"נ בוצעו שניים עד ארבעה טיפולים ממועד הגיוס ועד סוף דצמבר 1973. יוצא אפוא, שבכלי רכב שדרושה להם סיכה פעם בשבוע, לא נעשה הטיפול בתדירות זו. לגבי רכב מסוגים אחרים לא ניתן לדעת אם קיבלו את מלוא הטיפולים הדרושים, משום שמפקדת המרכז לא קבעה שיטת מעקב אחר הצטברות קילומטראז'. הפלוגות הטילו על הנהגים להודיע לממונים עליהם על הצורך בטיפול, אך לא היה בכך כדי להבטיח שמירה על התדירות הנכונה, משום שנהגים הוחלפו וכלי רכב סופחו מפלוגה אחת לאחרת.



הפעלת מערך ההובלה המטכ"לי מאז מלחמת יום הכיפורים הייתה מורכבת ביותר: צי כלי הרכב שהופעל היה גדול פי כמה מזה שלפני המלחמה, היקף ההסעים וההובלות היה רב, משימות הובלה רבות היו קשות ומיידידות. המרכז, הכפוף למטכ"ל/אג"א, מילא בדרך כלל בהצלחה את המשימות שהוטלו עליו ועל ידי כך סייע למטה הכללי לבצע את התכניות שהתחייבו מההתפתחויות שהיו בשדה המערכה. לעומת זאת מצביעים ממצאי הביקורת על ליקויים. בתחום תעסוקת הרכב והפיקוח עליה, מהם שנגרמו משום שהיחידות הנוגעות בדבר לא תמיד נתנו דעתן על תפוקת הרכב ועל ניצולו. עוד היו תופעות של אי קיום נהלים, שנפוצו גם בתקופה שלאחר הלחימה, הן מצד יחידות המרכז והן מצד יחידות שה- עסיקו את הרכב, ושל הפרות משמעת בהצבת הרכב, הפעלתו ואחזקתו, בחלקן בעלות משקל תפעולי ומשקי ניכר, והתגובה עליהן לא הייתה נמרצת די הצורך.

בתחילת פברואר 1974 הודיע ראש מטכ"ל/אג"א, כי ננקטו צעדים כדי להתגבר על בעיית החוסר בציוד עזר ובציוד מחובר לרכב מגויס, שבעליו לא העמידוהו לרשות צה"ל בניגוד לתקנות; כן יוקפד על ביצוע הוראות האחזקה במלואן בפלוגות ההובלה.

עניינים ארגוניים ומשקיים ביחידת חיל הים

בסוף 1972 ובראשית 1973 נעשתה ביקורת באחת מיחידות חיל הים. מלבד פעולותיה בתחום המבצעי עוסקת היחידה בהכשרת חיילים לתפקידי לחימה ובאימונם, בפיתוח אמצעי לחימה עבורה ובשיפורם, וכן באחזקת כלי שיט וציוד אחר של היחידה. נבדקו מרבית תחומי הפעולה של היחידה בשנים 1971 ו-1972. בדיקות השלמה נעשו במפקדת חיל הים.

הכשרת לוחמים

הכשרת חיילי היחידה לתפקידי לחימה נעשית בקורסים, שנמשכים חודשים רבים. לפני התקבלם לקורס עוברים המועמדים מבחנים שונים; אלה שמתאימים נדרשים להתחייב לשירות קבע – בשלב ראשון למשך שנה, כתנאי לקבלתם לקורס.