

את סיבות ההדחה, והענף לא דאג לקבלם. בעקבות הביקורת נדרש בסיס ההדרכה להקפיד על העברת הטפסים לענף.

4. פעילות הרבנות הצבאית בתחום הווי דתי מתבטאת בעריכת הרצאות, סיורים לימודיים וימי עיון תורניים לחיילי צה"ל ובעיקר לחיילים דתיים. מאוקטובר 1981 עד ספטמבר 1982 נערכו 344 ימי עיון, הרצאות וסיורים.



זיהוי החללים של מבצע שלום הגליל נעשה במהירות האפשרית, תוך שמירה על אמינות הזיהוי.

חוסר מיתקנים מתאימים לפעולות זיהוי לקראת קבורת קבע היקשה על עבודת המזהים. למחלקות הסריקה שעסקו בפניו חללים לא הוקצו כלי הרכב ומכשירי הקשר הדרושים.

לדעת הביקורת מן הראוי, שלאור לקחי המבצע יבחנו ויוגדרו מסגרות הפעולה לזיהוי חללים במצבים של קבורת ארעי וקבורת קבע ותיעשה פעולה להיערכות מתאימה מבחינת ארגון ואמצעים.

על המטה הכללי לעקוב אחר ביצוע הנחיית הרמטכ"ל בדבר הקצאת אמצעים למחלקות הסריקה.

בית הספר לטיסה

בחודשים אפריל-נובמבר 1982 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת בבית הספר לטיסה של חיל האוויר ובבסיס החיל, שבית הספר הוא חלק ממנו. נבדקו בעיקר: עמידת בית הספר ביעדים שהטילה עליו מפקדת החיל לגבי מספר אנשי צוות אויר שיוסמכו; סדרי מיון והערכה של חניכים; שיערי נשירה והוצאה עצמית של חניכים; מצבת המדריכים; תכנית האימנים; ניצול מטוסים ושעות טיסה; עורי הדרכה; נוהלי טיסה וסדרי בטיחות; אחזקת מטוסים ומכשירים. בדיקות השלמה נערכו במפקדת חיל האוויר, ביחידת המחשב של החיל וביחידת בקרה. המימצאים המפורטים נמסרו למפקדת בית הספר ולמפקדת החיל.

משימות בית הספר

בית הספר לטיסה מכשיר ומסמך טייסים ונווטים למטוסים ולמטוסים וכן מכשיר טייסים ונווטים לתפקידי הדרכה בבית הספר. בבית הספר חמש מגמות: "יסודות", שנלמדים בה בעיקר לימודי הקרקע והיא מכשירה טייסי סיור וקישור; מגמה לטייסי קרב; מגמה לטייסי מטוסים; מגמה לנווטים ומגמת הדרכה (מד"ר) המוסקדת על הכשרת מדריכי טיסה ועל שיפור ההדרכה.

בית הספר מכשיר טייסים ונווטים במגמות השונות לפי צורכי החיל ובהתאם למספר המתגוררים ורמתם.

סדרי מיון חניכים

מתגדרים לקורס טיס, מבין המועמדים לשירות ביטחון שהם בעלי נתונים מתאימים להגדרות של חיל האוויר, עוברים מבחני התאמה, ראיונות ובדיקות רפואיות בלשכות הגיוס ולאחר מכן מוזמנים למבדקי "גיבוש" בחיל. שלב הגיבוש נמשך עשרה ימים שבהם נבדקת בעיקר יכולתם של המועמדים לפעול בתנאי לחץ.

הביקורת העלתה שהודחו מהקורס כמה מועמדים שציוניהם היו דומים או גבוהים מציונים של כמה מועמדים אחרים, שהושארו בקורס. מפקדת בית הספר הודיעה למשרד מבקר המדינה, שבעקבות הביקורת הוחל בתיעוד החלטות המיון לגבי מועמדים שנחקבלו לקורס טיס אף שקיבלו ציון-מיון נמוך, או נדחו אף שקיבלו ציון גבוה מציון המעבר. לדעת הביקורת חשוב גם שכללי המיון יהיו מדויקים ומנוסחים בכתב.

מגמות לימודים

קורס טיס, הנמשך כשנתיים, מתחלה לשישה שלבים: קדם מכין, מכין, ראשוני, בסיסי, בסיס בכיר ומתקדם. — לפני השלב הקדם-מכין עובר החניך מבדקי גיבוש. בשלב הקדם מכין הוא לומד לימודי קרקע ומבצע טיסות מיון במטוס קל, ובסיומו נקבעת התאמתו של החניך לטיס או לנווטות. — בשלב המכין מכשירה מגמת יסודות את החניך, בסדרות של אימוני חיל רגלים, לרמה של רובאי 3. — בשלב הראשוני עוברים המועמדים לטיס שמונה טיסות מיון במטוס אימונים. במהלך שלב זה ממוינים המועמדים, והבלתי מתאימים לטיס מוכוונים למגמת נווטות, ובהמשכו — הבלתי מתאימים להססת מטוסי קרב מוכוונים למגמת מסוקים.

חניכי מגמות קרב, מסוקים ונווטים עוברים במגמה הייעודית שלהם את השלב הראשוני ואת השלב הבסיסי. כל החניכים חתרים במרוכז למגמת יסודות לשלב הבסיסי הבכיר, שבו עוברים הכשרת קצין, לרבות סדרה עיונית, סדרת תעופה, סדרת תעסוקה מבצעית, סדרת פיקוד, סדרת כושר קרבי, קורס צניחה, וסדרת מילוט, שבסיומן חוזר כל חניך למגמה הייעודית שלו, לשלב המתקדם, להשלמת הכשרתו ולהסמכתו כטייס או כנווט. לסיור ולקישור נבחרים חניכים ממגמות הטיסה אשר בשלב המתקדם להכשרתם נמצא, שאינם מתאימים להיות טייסי קרב או טייסי מסוקים.

מעקב אחר הישגי החניכים

1. "חוברות מטה", שמוציאה מחלקת ההדרכה במפקדת החיל, הן 'הוראות מחייבות מטעם להק אוויר, הקובעות דפוסי ארגוניים ותכניים להדרכה. בחוברות המטה נקבעו סדרי המעקב אחר התקדמותם של החניכים.
2. בדיקה מידגמית של תיקי חניכים, לגבי שלבים ומגמות שונים, העלתה, שהמדריכים לא הקפידו על עריכת הראיונות בתכיפות שנדרשה; גם ראיונות על ידי מפקד טייסת קוימו בתדירות נמוכה מכפי שנקבע ודיון חניכים התקיים במרווחי זמן של שלושה וארבעה שבועות. הממצאים המפורטים הובאו לידיעת מפקדת בית הספר.
3. מפקדת בית הספר לא פירטה בנהלים אלה מסמכים יובאו לפני ועדת הערכה, לשם דיון וקבלת החלטות על סיום שלב או הדחת חניכים שלא עמדו בדרישות. השוואת המידע שהובא לוועדות העלתה, שבמגמת מסוקים הובא לידיעת הוועדה מידע פחות מקיף מזה שהובא לידיעת ועדה שפעלה במגמת קרב. מפקדת בית הספר הודיעה למשרד מבקר המדינה כי נהלים אלה ייכללו בחוברת מטה שהוחל בכתיבתה. כן הוחל באיפיון תיק חניך, שישימש את כל המגמות ולא יהיו עוד הבדלים עקרוניים בין המידע שיובא על ידי המגמות השונות.
4. חניך שאינו עומד בדרישות, בסיומו של שלב כלשהו, מוסב למגמה אחרת או לשלב אחר או מודח מהקורס. הדחת חניך בשלב מאוחר של הקורס מייקרת את העלות הממוצעת של הכשרת טייס או נווט.

תיק חניך

1. תיק החניך שבארכיון בית הספר אמור לכלול את כל המסמכים הנוגעים לחניך, לרבות טופסי הערכה על הישגיו בשלבים שונים של הכשרתו. בדיונים שונים על המשך הכשרתו של חניך משמשים מסמכי התיק בסיס להערכה ולקבלת החלטות.
- נבדקו שישה תיקים של חניכים שסיימו קורס טיס בשנת 1982; כל אחד מהתיקים הכיל כ-250 עד 400 מסמכים. הועלו ליקויים רבים ושגיאות בסידור התיקים, במידה שהקשתה על ההתמצאות בחומר ועל איתור מסמכים ספציפיים. מפקדת בית הספר הייתה מודעת לקושי לאחזר מידע מתוך תיק החניך והציעה למפקדת החיל, בספטמבר 1981, למחשב את ניהול תיקי החניכים. עד מועד סיום הביקורת, בנובמבר 1982, לא היה טיפול נוסף בנושא.
2. בית הספר שומר תיקי חניכים מהקורסים שהסתיימו — בין השאר למקרה של צורך לדון בהחזרתם של חניכים שהודחו. לצורכי הביקורת נדרשו מארכיון בית הספר תיקים של חניכים שהודחו, אך במשך כחודש ימים לא ניתן היה לאתר 27 מהם; לאחר הביקורת נמצאו 15 מבין התיקים שחסרו.

כוח אדם

1. במאי 1982 שירתו בסגל בית הספר חיילים בשיעור של כ-82% מהתקן. בתקן בית הספר תפקידים, שיש לאיישם על ידי קציני צוות אוויר, רובם תפקידי הדרכה. חלק מהתפקידים הוגדר כ"תפקידים קבועים", דהיינו תפקידים של מפקדי טייסות ומגמות, מפקדי מחלקות בשלבים שאינם כרוכים בטיסה ותפקידי מטה. מספר המדריכים הדרוש לכל טייסה, בכל שלב, נקבע על פי מקדם המפורסם בחוברות המטה.
2. טייסת מדריכי טיסה בבית הספר מכשירה קציני צוות אוויר לתפקידי הדרכה, במשך תקופת אימון אחת, על פי צורכי בית הספר לתקופה הבאה אחריה. הביקורת העלתה, שעל פי המקדם הנ"ל חסרו 6% מהמספר המוערי של קציני צוות אוויר ממערך הקרב. במגמת מסוקים — כ-10% מהצורך המוערי.
3. רבים ממפקדי הקורסים של טייסות בית הספר מונו לתפקידם בלי שעברו קורס בדרג ההדרכה המתאים (דרג הדרכה ג').
4. הביקורת העלתה, שמדריכים במגמת המסוקים, בשלב מתקדם, שובצו להדרכה מיד לאחר גמר קורס המדריכים, בעוד שעל פי חוברת המטה היו אמורים תחילה לצבור נסיון של תקופת הדרכה אחת בטייסת אחרת.
5. בדיקת מסמכים של טייסת מסוקים, בשלב מתקדם, העלתה, שמדריכים בדרג הדרכה א' וללא תקופות נסיון מספיקות, אישרו טיסות יחיד (סולו), אף על פי שלא היו מוסמכים לכך, לפי חוברת המטה.
6. טיסת מבנה מטרתה לאמן את החניכים בשמירת מרווח נכון בין מטוס מוביל למטוס או מטוסים מובילים. בחוברת מטה נקבע, כי הובלת טיסת מבנה של שלישויה תיעשה על ידי מדריך בדרג ג'; לא נקבע אם מדובר בדרג טיסה והובלה או בדרג הדרכה. הביקורת העלתה, שאף אחד ממדריכי טייסת בסיסי קרב לא הוסמך לדרג טיסה ג'; ארבעה מדריכי הטייסת לא הוסמכו לדרג הדרכה ג', ואף על פי כן הדריכו חניכים בטיסות מבנה.
7. מפקד טייסת מעריך את הישגיהם של המדריכים על גבי "טופס הערכה תקופתית למדריך". בדיקת טופסי ההערכה לגבי המדריכים במגמת מסוקים, ב"תקופה" שהתחילה באפריל 1982, העלתה, ששלושה מהם הוערכו בציון "ממוצע נמוך"; אף על פי כן המשיכו בתפקידם.
8. הוראות מיפקדת חיל האוויר מחייבות מפקד טייסת להעביר למחלקת הקצינים וליחידת המחשב של החיל הערכות תקופתיות והודעות על הסמכות לגבי קציני צוות אוויר שתחת פיקודו, כדי שישמשו מקור מידע זמין שיענה על דרישות שונות בדבר כישוריהם והישגיהם. בדיקת 20 תיקים של מדריכים ממגמת מסוקים ודו"ח מחשב לגבי אותם המדריכים העלתה, שבתיקי מחלקת הקצינים חסרו גליונות הערכה רבים לגבי "תקופות" רצופות; נתוני הערכה רבים לא הוזנו לקובץ צוות אוויר במחשב.

כוח אדם בשעת חירום

לשעת חירום נקבע לבית הספר תקן כוח אדם. הביקורת רנה עם מיפקדת בית הספר כשאלת הצורך בתקנים אלה ובאמצעים אחרים, הניתנים לבית הספר בשעת חירום, כפועל יוצא מהשארית התקנים. מיפקדת חיל האוויר הצביעה על כמה תפקידים, כיחידות אחרות, המוטלים על הטייסים המאיישים את תקן בית הספר בשעת חירום והוויעה, שבעקבות הביקורת תיעשה עבודת מטה לבדיקה מחודשת של צורכי בית הספר בשעת חירום, בכוח אדם ובאמצעים אחרים.

ביצוע תכניות האימונים

תכניות האימונים, נושאיהן ומשך הזמן המוקצה לכל תכנית, מתפרסמים ב"חוברת מטה" שמוציאה מחלקת ההדרכה במיפקדת החיל; שינויים בתכניות טעונים אישור של מחלקת ההדרכה, בין היתר כדי לתאם את הקצאת האמצעים על ידי גופי מטה שונים.

בדיקת ביצוע האימונים בטייסות העלתה פטיות ניכרות מתכניות האימונים, ללא אישור מחלקת ההדרכה, גם במספר גיחות האימונים והשיעורים וגם כתוכן של חלק מהם. הפטיות

היו כפיון של הוספת מספר גיחות כמטוסים מדגמים מסוימים וגרעת מספר הגיחות כמטוסים מדגמים אחרים בכמה שלבי אימון. כך, למשל, בטיסת אחת בוצעו כמשך שתי תקופות בשנת 1981 גיחות להניך, כ-28% יותר משנקבע בחוברת המטה. גם בלימודי קרקע ובתכניות להשתלמות של המדריכים היו פטיות ניכרות מהתכניות שנקבעו בחוברות המטה. בטיסת אחת, למשל, צומצם מספר השיעורים הכולל שנקבע בחוברות המטה כ-20%.

גיחות אימונים

מטוסי האימונים מדגם א', המאוחדים על ידי גף בטיסת תחזוקה בבסיס, משרתים טיסות אימונים. היחס הקיים בין מספר המטוסים בבסיס לבין מספר הגיחות הדרוש לכל היחידות המתאמנות, מכתיב תכנית יומית, המבוססת על מטסי בוקר, מטסי אחרי-הצהריים ולילה. מטוס החזור מגיחה אמור להמריא לגיחה נוספת לאחר שביצעו בו פעולות אחזקה מסוימות. מספר המטוסים הכשירים לגיחה חוזרת הולך ומצטמצם במהלך יום אימונים עקב ירידה טבעית בשמישות הנובעת מהצטברות של תקלות, שיש לתקן.

משרד מבקר המדינה בדק את שיעור ביצוע גיחות האימונים, בהשוואה לתכנון, בעשרה ימים שנבחרו באקראי. נמצא, שאחוז הביצוע היה בין 50% ל-88%; בארבעה ימים היה אחוז הביצוע נמוך מ-60%. מפקדת הבסיס הסבירה למשרד מבקר המדינה כי למרות אחוז הביצוע דלעיל עומד בית הספר במלוא תכנית הגיחות התקופתית. משרד מבקר המדינה המליץ לבחון את יכולת בית הספר לעמוד בתכנית הגיחות התקופתית תוך ניצול טוב יותר של זמן ואמצעים (ראה להלן).

הביקורת התייחסה להשפעתם של שני גורמים, שיש לסגל הבסיס ולחניכים עליהם, על שיעור ביצוע גיחות האימונים: הזמן העובר בין גמר הכנת המטוס לגיחה לבין התייצבות הטייס; הזמן והדרוש להכנת המטוס לגיחה חוזרת.

1. נבדקו הנתונים הנוגעים ל-277 גיחות, ונמצא, שהזמן הממוצע שעבר מגמר הכנת המטוס עד להתייצבות הטייס היה 75 דקות. כ-40% ממספר הטיסות התייצבו מדריכים או חניכים תוך דקה עד 40 דקות; כ-22% תוך 41 עד 80 דקות; כ-16% תוך 81 עד 120 דקות וכ-17% — תוך 121 עד 180 דקות. בכל אחד משלושה ימים, שהביקורת התייחסה אליהם, מבין עשרת הימים דלעיל, נמצאו עשרות מקרים, שמטוסים הוכנו לגיחה ולא הגיחו; תוקף הבדיקה של המטוס הוא לארבע שעות ולאחר מכן יש להכינו מחדש.

המנחה המסתמנת מהמימצאים דלעיל מצביעה על הצורך, שמפקדת חיל האוויר תיוו בדיקה לאיתור הסיבות לקרווחים הניכרים בין גמר הכנת מטוס לגיחה לבין התייצבות הטייס, כדי להגדיל את מספר הגיחות ליום, ולחסוך זמן ואמצעים. מפקדת חיל האוויר הודיעה למשרד מבקר המדינה, כי היא מתכננת לשלב בדיקה בנושא זה במסגרת מחקר תקינה של דרג אחזקה א' של מטוסי אימון מדגם א' בבית הספר (ראה גם להלן).

2. הפעולות נעשות במטוס החזור מגיחה הן: "בדיקה לאחר טיסה", תדלוק, חמצון ו"בדיקה לפני טיסה". בעת הביקורת היו תקני זמן לביצוע פעולות אלה, שפג תוקפם. התקנים דרושים לבקרת יעילות העבודה ולקביעת תקן כוח האדם והאמצעים לביצועה.

בדיקת הנתונים הנוגעים ל-91 גיחות, שבוצעו בימים שנבחרו באקראי, ואשר בהן על פי דוח הטייס המטוס היה שמיש העלתה, שהפעולות דלעיל בוצעו, בממוצע, תוך 51 דקות; ההתפלגות על פי שכיחות המקרים היתה כדלקמן: 11% מהמקרים בין 8 ל-21 דקות; 47% מהמקרים — בין 25 ל-45 דקות; 25% מהמקרים — בין 50 ל-70 דקות ו-15% מהמקרים בין 75 ל-120 דקות. בשני מקרים — 2%, עברו 210 ו-220 דקות מנחיתת המטוס עד גמר הבדיקה לפני טיסה.

בשנת 1977, במסגרת מחקר שנערך בבית הספר בדבר תקני כוח אדם לדרג אחזקה א' של מטוסי אימון מדגם א' נקבע מרווח של 30-40 דקות להכנת מטוס לגיחה חוזרת, כמפתח הנדסי לתקנון כוח אדם לדרגי אחזקה א'. תוקפו של המחקר נקבע על ידי עורכיו לשנתיים. לדעת הביקורת ראוי שמפקדת חיל האוויר תסתייע לסירוגין במפתח ההנדסי לבקרה על משכי ביצוע פעולות האחזקה. מפקדת חיל האוויר הודיעה למשרד מבקר המדינה, בינואר 1983, כי בדעתה לערוך מחקר תקינה חדש ב-1984.

3. בדיקת הרישומים ב"ספר המטוס" של מטוסי אימונים מדגם א' העלתה, שאין מקפידים לרשום את הפרטים הדרושים לגבי כל גיחה: שם הטייס, שעת ההמראה, שעת הנחיתה, מצב המטוס בגמר הטיסה.

הקצאת שעות טיסה

1. מיפקדת חיל האוויר מקצה לבית הספר שעות טיסה על פי מסמך תכנון תקופתי שבית הספר מכין. התכנון אמור להתבסס על תכניות האימונים בחוברות המטה ועל מספר החניכים. הביקורת העלתה, שמפקדת החיל אישרה לבית הספר שעות טיסה על פי מסמך התכנון שלו, אף שהתכנון סטה ממה שנקבע בחוברות המטה, הן לגבי משך הגיחות והן לגבי מספרן; ההפרש התבטא במאות שעות טיסה. במסמך התכנון נמצאו גם שגיאות אריתמטיות, כגון דרישת 1,440 שעות טיסה למטוס אימון מדגם ב' לתקופת האימון הראשונה בשנת 1981, במקום 1200 בלבד שהיו נחוצות על פי מרכיבי התכנון. מיפקדת החיל לא עמדה על שגיאות אלה ואף הן גרמו להקצאת שעות טיסה עודפות.

2. חריגה משעות הטיסה המוקצות טעונה אישור של מיפקדת החיל. הביקורת העלתה, על סמך בדיקת שעות הטיסה של קורסים שנערכו ב-1981, צריכה גבוה ב-7% עד 21% מהדרוש על פי מרכיבי התכנון ושיעור נשירת חניכים. ההפרש מתבטא במאות שעות טיסה, במטוס מדגם ב' ובמסוק. על פי נתוני מיפקדת חיל האוויר עלות שעת טיסה במטוס מדגם ב' הייתה במאוס 1982 כ-75,000 שקל ובמסוק הנ"ל כ-25,000 שקל. מיפקדת החיל הסבירה, שהיא משלימה בדיעבד עם החריגות מכיוון שיש בהן תרומה למיומנותם של טייסים לעתיד תוך השקעת שעות טיסה זולות יחסית. לדעת הביקורת יש לקבוע קריטריונים ברורים וגבול עליון לחריגות של בית הספר משעות טיסה שהוקצו לו.

3. הביקורת העלתה ליקויים ברישום שעות טיסה בטפסים שנועדו לכך, שעל פיהם אמור בית הספר לסכם את צריכת שעות הטיסה ולדווח למיפקדת החיל. בית הספר דיווח למיפקדת החיל על פי נתונים שהועתקו מרישומי טיסת התחזוקה; השוואתם של נתונים אלה לנתונים שהורמו ליחידת המחשב העלתה אי התאמות בשיעורים שבין 1% ל-13%. כדיקת הטפסים שמולאו בעשרה ימים, כטיפות, העלתה, שהם לא נחתמו חתימת ביקורת על ידי קצין ולכן לא ניתן לקבוע אם הטפסים נכדקו כדרוש.

עזרי אימון

1. בהוראות חיל האוויר נקבעו ההליכים המחייבים בהגשת דרישה לפתרון בעייה הדרכתית. מאוקטובר 1978 עד נובמבר 1979 טיפל בית הספר בבניית אבי-טיפוס של מכשיר, שנועד לפתור בעיית הדרכה במטוס מדגם ב' ואף התחייב בהוצאה כספית בלי להגיש דרישה על פי ההוראות. במאוס 1980, לאחר שהוגשה דרישת בית הספר ואושרה, הוטל על מחלקה במיפקדת חיל האוויר להתקין את אבי-טיפוס של המכשיר במטוס אימון מדגם ב' תוך 3-4 חודשים, אך ההתקנה נסתיימה רק לאחר כשנה בקירוב. באוגוסט 1981 נסתיים ניסוי אווירי של אבי-טיפוס אך עד נובמבר 1982, לא הוציא הענף המקצועי במיפקדת חיל האוויר, דו"ח מסכם כנדרש אלא החליט, בנובמבר 1982, לבנות אבי-טיפוס חדש, משום שהראשון הורכב מרכיבים שאינם עומדים בדרישות התקן הצבאי. לדעת הביקורת, איפיון רכיבי המכשיר צריך היה להיעשות לפני התחלת הבנייה של אבי-טיפוס הראשון.

2. בפברואר 1981 הוצגה לפני מפקד חיל האוויר בעיית הדרכה במטוס 'הדרכה-מדגם א' שניתן לפתור אותה על ידי התקנת מכשיר. מפקד החיל אישר את הטיפול בנושא. המחלקה המקצועית המתאימה בקשה בדיקת אפשרות הביצוע מבחינה טכנית וכלכלית רק כעבור חצי שנה; מסקנות הבדיקה לא נתקבלו עד מועד סיום הביקורת, בנובמבר 1982.

3. הכנתה של כל אחת משלוש ערכות אוריקוליות לצורכי הדרכה נמשכה בבית הספר לטיסה, שפעל בשיתוף עם מחלקת ההדרכה, בין כשנה וחצי לכשנתיים וחצי מתחילת הטיפול. הכנתן של שש ערכות אוריקוליות נוספות התעכבה בבית הספר לטיסה בין כשנה לכשנתיים מאז שבית הספר עמד על הצורך בהן.

4. ביחידות שונות של בית הספר נמצאו דגמים של ציוד מסוגים שונים ובכמויות שונות. היחידה שאמורה לרכוש את הטיפול בדגמים לא ניהלה רישומים אפסנאיים עליהם או רישומים על מיקומם

בבית הספר ועל תקינותם. חלק מהדגמים יצאו מכלל שימוש מחמת היותם בלתי תקינים או בלתי תקינים. בטיסות מקצועיות קרקע נמצאו עשרות דגמים, העשויים לשמש להדרכה גם בטיסות אחרות, אך הם לא נוצלו על ידן.

5. מחלקת ההזרחה אחראית לקביעת תקנים ורמות מלאי של עזרי אימון, שפורטו בהוראות, כגון מסכי הקרנה ומכשירי ויזוגרף. השוואת מצאי העזרים לתקנים ולרישומי מחלקת ההדרכה העלתה את התאמות ניכרות.

מיפקדת בית הספר לא קבעה כללים להקצאת עזרי אימון ולחלוקתם בין היחידות השונות. בעת הביקורת נמצאו עזרים כמספר שונה ביחידות משנה דומות. בית הספר לא כחן, בשנת העבודה 1982, עד מועד סיום הביקורת בנובמבר 1982, את צורכי המיסיסות שלו בעזרי אימון נוספים ולא פנה כנדון למחלקת ההדרכה. לאחר הביקורת הגיש בית הספר למחלקת ההדרכה דרישה להשלמות עזרים לשנת העבודה 1983.

בטיחות טיסה

1. אירוע הנוגע למטוס או לדרך הפעלתו וחורג ממהלך הדברים המתוכנן או הצפוי, ויש לו משמעות בטיחותית שחייבים לדווח עליה, מוגדר בהוראות חיל האוויר כ"אירוע בטיחותי"*. האירועים הבטיחותיים מתחלקים, על פי ההוראות, לתאונות — בארבע דרגות חומרה, מ-2 עד 5 ולתקריות — בדרגת חומרה 1, אירועי "כמעט שנפגע" ו"סטייה מנוהל".

האחריות, בטיסה של חניך בהשגחת מדריך, היא על המדריך. 46% מכלל התאונות והתקריות שקרו ב-1981 נזקפו לחובת המדריכים; סיבותיהן היו: מעבר מגבלות מטוס, טכניקה לקויה, אי הקפדה על נהלים, טעות מדריך, אי תשומת לב. לדוגמה, מדריך אחד גרם, במשך חודש אחד, שלוש תקריות במסוק, שסיבותיהן היו אי הקפדה על נהלים וטעות חשיבה.

2. אחד מלקחי תאונה הייתה החלטה להעביר למפקד בית הספר סקרים סוציומטריים תקופתיים מטיסות שהמדריכים מוציאים כהן. ההחלטה לא יושמה וגם אחרי התאונה קרו מקרים של הפתכנות יתר, שלא הובאו לידיעת המפקדים.

3. יחידת בקרה חייבת לוודא שהמטוסים יטוסו על פי הוראות של תדריך הטיסות; היחידה מנהלת רישום על סטיות מנוהל. בנובמבר 1981 עד יולי 1982 נרשמו למטוסי בית הספר סטיות מנוהל; הביקורת העלתה, כי יותר ממחציתן קרו באחריות מדריכים. הסטיות היו: חריגה מאיזור האימון, קיצורי דרך במקומות שלא אושרו לכך, יציאה לטיסת ניווט ללא אישור או בלי ידיעת ההגבלות.

נמצאו ליקויים כסדרי הדיווח על סטיות מנוהל, הן מיחידת בקרה והן מטיסות בית הספר. בית הספר לא עקב אחר הטיפול בסטיות מנוהל.

בחודשים ספטמבר ואוקטובר 1982 עקבה יחידת בקרה, לפי בקשת משרד מבקר המדינה, אחר גיחות ניווט של בית הספר; ב-33% מהגיחות שנראו על מסך המכ"מ נמצאו סטיות של מייל אחד עד חמישה מייל מהנתיב המתוכנן. הביקורת העלתה, שמיפקדת חיל האוויר לא הגדירה את ההפרדה הנחוצה לרוחב בין מטוסים הססים בטיסת ראייה, לרבות גיחות הדרכה.

4. הוראות חיל האוויר מפרטות את המגבלות החלות על טייסים מבחינת מספר הגיחות או שעות הטיסה המותר ביממה, וחלוקתן לשעות יום ולילה. מפקד טייסת חייב לוודא שבטיסת ינוהל מעקב אחר מספר שעות הטיסה או מספר הגיחות של הטייסים ב-72 השעות האחרונות. הביקורת בטיסות של בית הספר העלתה, שלא הונהגו סדרי המעקב, כדרוש.

עיון בדו"ח מחשב, שהופק לפי בקשת משרד מבקר המדינה, לגבי מספר הגיחות של 25 אנשי צוות אוויר מבית הספר, במשך שלושה-ארבעה שבועות, העלה 10 חריגות, שנעשו על ידי שבעה טייסים.

אחזקה

באפריל 1982 עמדו לרשות בית הספר מטוסים מדגם א', מטוסים מדגם ב', מטוסים מדגם ג', מטוסים קלים, ומסוקים.

* על נהלי בטיחות טיסה ראה גם בדו"ח שנתי 30, עמ' 736.

פעולות האחזקה של רוב מטוסי בית הספר מבוצעות על ידי טייסת תחזוקה של הבסיס, שבית הספר הוא חלק ממנו. הפיקוח על רמת האחזקה מוטל על ענף ביקורת אווירונאוטית במפקדת חיל האוויר.

1. ענף ביקורת אווירונאוטית העריך את רמת האחזקה שנמצאה בגפים האחראים לאחזקת מטוסי בית הספר משלושה דגמים "כמעט טובה" — נמוך מהרמה החילוית הממוצעת שהוערכה "טובה". בגף טכני, האחראי לאחזקת מטוסי בית הספר מדגם נוסף הייתה ההערכה "כמעט טובה מאד".

2. הפיקוח על רמת הביצוע של האחזקה בטייסת מוטל על גף ביקורת אווירונאוטית של הבסיס. גף ביקורת אווירונאוטית ערך ביקורות תקופתיות בגפים הטכניים, האחראים לאחזקת מטוסי בית הספר, אולם לא מיון את הליקויים שמצא לפי דרגות חומרה ולא סיכם אותם באופן המאפשר הצגת תמונת מצב של רמת האחזקה. לא נמצאו מסמכי אישור של מפקדי הגפים הטכניים על תיקון הליקויים שאותרו, וגם לא נערכו על ידי גף ביקורת אווירונאוטית ביקורות מידעיות חוזרות לוודא תיקון הליקויים.

מיפקדת הבסיס הודיעה למשרד מבקר המדינה, בינואר 1983, כי גף ביקורת אווירונאוטית עבר לשיטה של הערכת תוצאות הביקורות על פי מדדים, והנהיג נוהל של בדיקה חוזרת כדי לוודא תיקון ליקויים שאותרו בביקורת קודמת.

מטוסים מדגם ג'

הטייסות הצביעו בפני בית הספר על רמת אחזקה נמוכה של המטוסים מדגם ג'. מפקד בית הספר העביר את הערות הטייסות לטייסת התחזוקה של הבסיס, אולם היא לא טיפלה בהן ביסודיות הדרושה. בדיקה מפורטת של הערות הטייסות הצביעה על כשירות טכנית לקויה של מטוסים, אי הקפדה על ביצוע מדויק של הוראות אחזקה והיעדר חלפים מתאימים.

מכשירי הצלה אישיים

ביוני 1982 כלל תקן הציוד של בית הספר מכשירי הצלה אישיים ומכשירים לאימונים. הוראות האחזקה מפרטות את סוגי הטיפולים התקופתיים שיש לעשות במכשירים.

הבדיקות התקופתיות מגלות כשל מכשירים בשיעור מסוים; כאשר אין מבצעים את הבדיקות בתדירות שנקבעה, עולה ההסתברות של כשל מכשירים בעת ביצוע אימונים או טיסות מבצעיות.

משרד מבקר המדינה בדק את תדירות הטיפולים במכשירים בשתי טייסות, בחודשים דצמבר 1981 — מאי 1982. באחת הטייסות נמצא, שב-20% עה 43% מכלל המכשירים שהיו בטייסת לא בוצעו הטיפולים הדרושים בשבעה מבין 13 תאריכי בדיקה דו-שבועית. שישה מכשירים לא נבדקו במשך שישה עד 12 שבועות רצופים. גם בטייסת השנייה הועלו מימצאים דומים. פירוט כל הממצאים נמסר למיפקדת בית הספר ולמיפקדת הבסיס.



בית הספר למיסה מקפיד לשמור על רמה מקצועית נאותה בהכשרת צוות אוויר; דפוסי ההדרכה מגובשים ונעשים פעילות מתמדת לשיפור שיטות ועזרים.

בסיכום תוצאות המיון הראשוני לקורס המיס נעשו שגיאות שגרמו במקרים אחדים לקבלה או לדחייה של מועמדים בניגוד להנחיות; בעקבות הביקורת הונהגו נוהלי בדיקה של החישובים.

תדירות ראיון חניכים על ידי מדריכים היתה פחותה מזו שנקבעה; סקירת הישגים של חניכים בפני ועדות הערכה כמגמות שונות לא היתה כמתכונת אחידה.

חלק מהמדריכים שמשו כתפקידים כלי שהיו להם כל ההסמכות או ההכשרות הדרושות לתפקידים אלה. מדריכים אחדים המשיכו להדריך, אף שקיבלו ממפקדיהם ציון נמוך. לדעת הביקורת יש לפעול להקניית הכישורים הדרושים לכל מדריך, על פי ההוראות.

בית הספר הכניס שינויים בתכנון האימונים ללא קבלת אישור מיפקדת החיל, כרנש. נתונים שריכוז משרד מבקר המדינה הצביעו על הצורך לבחון את האפשרות להגדיל את מספר גיחות

האימונים ליום על ידי ניצול מיטבי של הטייסים ושל המטוסים; מפקדת החיל מתכננת בדיקות בתחום זה.

בית הספר חרג משעות טיסה שהקצתה לו מפקדת החיל, אשר השלימה בדיעבד עם החריגות; לדעת הביקורת על מפקדת החיל לשפר את הפיקוח על הקצאת שעות טיסה לבית הספר ועל צריכתן.

הועלו מקרים של אי הקפדה מצד מדריכים על שמירת נהלי טיסה שנבקעו; לדעת הביקורת נדרשת מבית הספר, בהיותו גורם מרכזי ומחנך, הקפדה יתרה על שמירת הנהלים, שנועדו לקיים את בטיחות המיסה.

טייסת מסוקים

בדצמבר 1982 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת בטייסת המפעילה מסוקים בינוניים דו-מנועיים. משימותיה העיקריות הן: הובלת לוחמים וציוד; פינוי נפגעים; חיפוש, חילוץ והצלה ביבשה ובים; ביצוע אימונים. במבצע שלום הגליל עסקה הטייסת בעיקר בפינוי נפגעים; במהלך הלחימה לא נפגע אף אחד ממסוקיה. נבדקו: מצבות כוח אדם בהשוואה לתקנים; כשירות הטייסים; ביצוע תכנית אימונים; עריכת בדיקות רפואיות לאנשי צוות אוויר; הסמכת טכנאים; סדרי אחזקת מסוקים ושמירתם; היערכות לשעת חירום. הביקורת התייחסה בעיקר לפעילות בחודשים אוגוסט–נובמבר 1982.

אימונים לשמירת כשירות הטייסים

1. מחלקת מבצעים במפקדת החיל קבעה סוגי פעילות (להלן – "נושאי טיסה"), שצוותי האוויר של הטייסת נדרשו לעמוד בהם. בדו"ח סיכום לחודשים אוגוסט–נובמבר 1982 דיווח מפקד הטייסת למפקדת החיל, כי צוותי האוויר לא עמדו בשלושה מנושאי הטיסה. מפקדת חיל האוויר הסבירה, כי ביצוע אחד הנושאים היה מותנה בשיתוף פעולה עם כוחות יבשה ונושא אחר לא בוצע בשל חוסר במערכות הדרושות לביצוע; לא ניתן נימוק סביר לאי ביצוע הנושא השלישי.

2. מחלקת ההדרכה במפקדת החיל קבעה את משימות האימון המינימליות שעל כל איש צוות אוויר לבצע ואת שעות הטיסה הדרושות לביצוען.

בשל הפעילות בלבנון הוקצו, בחודשים אוגוסט–נובמבר 1982, רוב שעות הטיסה של הטייסת לתעסוקה. ראש להק אוויר הינחה את מחלקת ההדרכה, באוגוסט 1982, להכין תכנית אימון מינימלית לתקופה זו, לשמירת כשירות הטייסים. התכנית כללה נושאי טיסה בהם משימות שיבוצעו ואת שעות הטיסה לביצוען לכל קברניט.

משרד מבקר המדינה הישווה, על פי רישומי הטייסת ועל פי דו"חות מחשב, את משימות האימון שביצעו קברניטים של הטייסת לתכנית שקבעה מחלקת ההדרכה והעלה, שאף אחד מהקברניטים לא ביצע את כל המשימות: 50% מהקברניטים ביצעו 77% עד 92% מהמשימות; כ-28% מהקברניטים ביצעו 60% עד 70% מהמשימות וכ-22% מהקברניטים ביצעו 46% עד 54% מהמשימות. רוב הקברניטים שלא ביצעו חלק גדול מהמשימות היו קברניטים בשירות מילואים.

הביקורת העלתה, שתכנית האימון של הטייסת לא כללה חלק מהנושאים שקבעה מחלקת ההדרכה ולעומת זאת כללה נושאי אימון אחרים, נוספים. לדעת הביקורת לא היה מקום לסמנת מתכנית האימונים המינימלית שהוכנה בהתחשב באילוצים השונים.

3. מחלקת ההדרכה במפקדת החיל אחראית לבדוק באורח שוטף, בסיוע דו"חות מחשב, את ביצוע משימות האימון של אנשי צוות אוויר כדי לאתר טייסים שאינם עומדים בדרישות, להתריע על כך בפני מפקד הטייסת ולהורות על תיקון החריגה. הביקורת העלתה, שמחלקת ההדרכה לא התריעה על החריגות דלעיל מן התכנית.

מיגבלת טיסה

בהוראות זרוע אוויר נקבעו מיגבלות הטיסה המחייבות בחיל האוויר. יש אפשרות לחרוג ממיגבלות הטיסה אם הדבר חיוני להבטחת חיי אדם או לשמירה על שלימותו של מטוס. מינהל בטיחות וביקורת איכות במפקדת החיל מקבל דו"חות על חריגות ממיגבלות טיסה.

בכל מסוק מותקן מד פיתול. במועד הביקורת היתה מיגבלת פיתול. מעבר מיגבלה זו תוך כדי טיסה, בשיעור מסוים, מחייב את הטייס לנחות ולדאוג שהמימסר יבדק על ידי מכונאי מוטס; מעבר המיגבלה בשיעור גבוה יותר מחייב להחליף את המימסר ורכיבים נוספים; עבודות אלה נעשות על ידי טייסת התחזוקה של הבסיס וכרוכות בקרקוע המסוק לכמה ימים.

בחודשים אפריל-דצמבר 1982 אירעו בטיסת מקרים של מעבר מיגבלת הפיתול בארבעה מסוקים. בחלק מהמקרים היה מעבר המיגבלה בשיעור גבוה והמסוקים הועברו לטיסת התחזוקה; הם שהו שם ימים אחדים והוחלפו בכל אחד מהם מיכלולים שונים, כגון המימסר הראשי, ציר ראשי וראש רוטור.

הביקורת העלתה, שחלק מהמקרים דלעיל אירעו בתקופה 1.9.82-8.12.82 במסוק שמותקן בו מד פיתול משוכלל, המראה, בתום הטיסה, את שיעור הפיתול הגבוה ביותר שאליו הגיע המסוק בטיסתו; מדי הפיתול שבמסוקים האחרים מצביעים על שיעור הפיתול רק תוך כדי טיסה. מיפקדת החיל פועלת לרכישת מכשירים מסוג זה לכל המסוקים.

בדיקות רפואיות לאנשי צוות אוויר

איש צוות אוויר חייב, על פי הוראות זרוע אוויר, לעבור בדיקות רפואיות פעם בשנה, כדי לוודא כשירותו לשרת בצוות אוויר; אם לא יתאיץ לבדיקה השנתית, ללא נימוק סביר יש להפסיק טיסותיו בתום החודש שבו אמור היה להבדק. הבדיקות נעשות ביחידת רפואה אווירית.

בדצמבר 1982 בדק משרד מבקר המדינה, ביחידת הרפואה, את הרישומים המתייחסים לבדיקות רפואיות לאנשי צוות אוויר של הטייסת (קברניטים, טייסי משנה, נוטים ומכונאים מוטסים). נמצא, כי חמישה טייסים ונוטים, (שלושה קברניטים בשירות מילואים ושני נוטים בשירות סדיר) טסו למרות שלא התייצבו לבדיקות. אחד מהם נבדק לאחרונה באוגוסט 1980, שלושה בינואר עד מארס 1981 והחמישי לא התייצב לבדיקת ביקורת ביוני 1982. לגבי קברניט נוסף נקבע בתוצאות הבדיקה הרפואית, כי יטוס בלוויית טייס משנה. הביקורת העלתה, שהוא ביצע טיסות מבחן, שבהן טס כטייס יחיד, וטיסות נוספות, שבהן טס עם נווט ולא עם טייס משנה.

מכונאים מוטסים טסו למרות שלא עברו בדיקות רפואיות מזה כמה שנים. ביחידת הרפואה לא היו תיקיהם של 8 מכונאים מוטסים נוספים ולא ניתן היה לדעת אם עברו אי פעם הבדיקות הנדרשות.

כשירות מסוקים ומערכות

מיפקדת החיל קובעת את יעד האימונים והתעסוקה, שהוא מספר המטוסים השמישים שאמורים להמצא בטייסת בתחילת יום הטיסות; היעד הוא אחוז מוגדר ממעבת המטוסים בטייסת ובטייסת התחזוקה. בדיקת דו"חות השמישות לחודשים אפריל ומאי 1982 ואוגוסט-נובמבר 1982 העלתה, כי ב־36 ימים לא השיגה הטייסת את היעד.

בהוראות זרוע אוויר נקבע יעד מבצעי להתקנת מערכות משבעה סוגים, המיועדות למסוקים במשימות שונות. הביקורת העלתה, כי חסרו לטייסת מערכות משני סוגים: מכשיר, שצריך היה להיות בכל מסוק, הותקן רק בחלק מהמסוקים; למערכת אחרת נקבע יעד מבצעי של מערכות והיו בטייסת רק כ־72% מהן. מיפקדת חיל האוויר הודיעה למשרד מבקר המדינה, בפברואר 1983, כי נרכשו המכשירים ומתוכננת הכנת המסוקים להתקנתם.

חדר ההטסה

חדר ההטסה הוא מרכז פעילות ההטסה של הגף הטכני ומקביל לחדר המבצעים של הטייסת. לוח ההטסה שבחדר צריך לשקף את מצב הטיסות ושמישות המסוקים בכל עת. חדר ההטסה מרוחק כחצי ק"מ מעמדות ההמראה של מסוקי הטייסת ומהמוסכים ונתוני לוח ההטסה מעודכנים בהתאם למידע שהגיע מהם.

ביקורת של משרד מבקר המדינה, שנערכה בימים 5.1.83 ו־6.1.83 העלתה, כי הנתונים שהיו בחדר ההטסה, לגבי טיסות המסוקים ושמישותם, לא היו מעודכנים: מסוקים שהיו במיטה היו רשומים כמסוקים על הקרקע, ומסוק שלא היה שמיש היה רשום כמסוק במיטה.

סדרי אחזקה

1. הגף הטכני של הטייסת אחראי לאחזקה שוטפת במסוקים ולתיקונים עד רמה מסוימת, כמוגדר בהוראות. טייסת התחזוקה אחראית לאחזקה מונעת ולתיקונים יותר מורכבים וכן לכל העבודות הקשורות במנועים, בציוד קשר ובציוד נוסף. הגף הטכני של הטייסת מבצע ביקורות לפני טיסה, ביקורות יומיות וביקורת ביניים לאחר שעות טיסה. בדיקת הרישומים בדבר ביצוע ביקורות ביניים ב-75% ממסוקי הטייסת העלתה, כי הביקורות נעשו כסדרן.

ביקורת מחזורית במסוקים, הנעשית בטייסת התחזוקה לאחר שעות טיסה, מהווה את עיקר האחזקה המונעת של המסוק. טייסת התחזוקה מתכננת את מספר הביקורות, את מועדי הכניסה והיציאה מביקורת ואת מספר השעות שיטוס כל מסוק בחודש, כך שהם יכנסו לביקורת בצורה מודרגת (תכנית מדרוג). טייסת התחזוקה הכינה תכנית מדרוג למסוקי הטייסת, לחודשים דצמבר 1982 – מארס 1983, אולם התברר שבגלל משימות תעסוקה שהוטלו עליה ביצעה הטייסת בדצמבר 1982 כמחצית מהשעות שהוקצו לה לכל החקופה, ומשום כך טסו כל המסוקים מספר שעות יותר גדול ממה שתוכנן להטיסם בתכנית המדרוג. כמה מסוקים, שתוכננו להיכנס לביקורת מחזורית במחצית השנייה של ינואר ובתחילת פברואר 1983, טסו בדצמבר כמעט את כל השעות שתוכננו להם עד למועד הביקורת המחזורית, ולא ניתן היה לשבצם לטיסות נוספות. מפקדת החיל הודיעה למשרד מבקר המדינה, בפברואר 1983, כי שניים משלושת המסוקים הוכנסו לביקורת מחזורית.

2. בהוראה טכנית של מפקדת החיל נקבע, שעבודות בציוד ייעודי של חיל האוויר יבוצעו רק על ידי טכנאים מוסמכים; ביצוע על ידי טכנאים לא מוסמכים עלול לפגוע בבטיחות טיסה, לסכן חיי אדם ולגרום נזק לציוד יקר. בהוראה מפורטת השיטה למתן הסמכות. ההסמכה נרשמת ברשימת ההסמכות שבתיק האישי של הטכנאי.

עבודת אחזקה המבוצעת במסוק נרשמת בספר המסוק ומבצעה חותם במקום המיועד לכך. בדיקת ביצוע עבודות שונות בשישה מסוקים, בחודשים אוקטובר-דצמבר 1982, העלתה 22 מקרים של ביצוע עבודות על ידי מכונאים שלא הוסמכו לבצען.

חיילי מילואים בעלי מקצוע תעופתי מורשים לבצע, ללא חידוש הסמכה, עבודה במסוקים בתנאי שלא חלפו יותר מ-12 חודשים מגמר תקופת שירות המילואים האחרונה. הביקורת העלתה, ש-10 מכונאי מסוקים, בשירות מילואים, ביצעו עבודות אחזקה במסוקים למרות שעברו יותר מ-12 חודשים משירותם הקודם והם לא חידשו את הסמכותיהם.

במקרים רבים נרשמו מספריהם האישיים של מבצעי העבודות בצורה לא ברורה ולא ניתן היה לזהות את שמו ומספרו של מבצע העבודה. קיימת הוראה טכנית המחייבת את הטכנאים לחתום ולרשום את מספריהם בצורה ברורה.

3. על פי הוראות זרוע אוויר יש לקיים, בכל יחידה, יום הדרכה שבועי לאנשי הגף הטכני ולפחות 10 ימי הדרכה שבועיים לתקופה של ארבעה חודשים. הדיווח לתקופה השלישית של 1981 ולתקופה השנייה של 1982 העלתה, כי בתקופה השלישית של 1981 נערכו רק שישה ימי הדרכה ובתקופה השנייה של 1982 – שמונה ימי הדרכה; שיעור הנוכחות הממוצע בימי ההדרכה היה כ-50%.

4. מפקד טייסת התחזוקה מוסמך לאשר הטסת מטוס למרות תקלה שנתגלתה בו ולא תוקנה, בתנאי שהתקלה אינה פוגעת בבטיחות הטיסה. היתר מיוחד ניתן כאשר התקלה עלולה להגביל את ביצועי המטוס, את כושרו המבצעי ואת הפעלת מערכותיו ויש להביאו לידיעת הטייס; אישור מיוחד ניתן כאשר התקלה אינה מגבילה את ביצועי המטוס, את כושרו המבצעי ואת הפעלת מערכותיו ואין חובה להביאו לידיעת הטייס. מפקד טייסת התחזוקה רשאי להאציל את סמכותו לקצין הטכני של הטייסת; כאשר הקצין הטכני אינו נמצא בטייסת רשאי המפקד להאציל את סמכותו לסגן הקצין הטכני.

בדיקת היתרים ואישורים מיוחדים שניתנו בטייסת מאפריל 1982 עד ינואר 1983 העלתה, שאת רובם המכריע נתן סגן הקצין הטכני כאשר הקצין הטכני היה בטייסת.

מתן היתרים ואישורים מיוחדים להטסת מטוסים שנתגלו בהם תקלות אינו פתרון קבע וניתן לנהוג כך למשך כמה טיסות או פרק זמן מוגבל. הביקורת העלתה 12 מקרים (9 היתרים ו-3 אישורים) של הארכת תוקף היתרים ואישורים, שעל פיהם טסו המסוקים במשך שלושה עד שמונה חודשים.

היערכות לשעת חירום

1. הוראת זרוע אוויר הדגה בכשירויות המבצעיות הנדרשות מטייסות המסוקים קובעת, כי הטייסת צריכה להפעיל בשעת חירום שלוחות שדה. על פי ההוראות על הטייסת להחזיק כוח אדם ואמצעים להפעלה חלקית של שלוחת שדה בכוננות להמראה, ולהפעלה מלאה (כולל אנשי מילואים) — בכוננות מעת קריאת אנשי המילואים. הביקורת העלתה, שתוכן ההוראה לא היה ידוע לטייסת והיא לא הייתה ערוכה בהתאם להוראה.

בדיקת היערכות הטייסת לפריסת השלוחות העלתה, כי לא היו הנחיות לגבי הסוגים והכמויות של עורי מבצעים ומודיעין שיש לכלול בערכות חירום לפריסה. הטייסת הכינה, לפי הבנתה, ערכות של עורי מודיעין וערכת עורי גף מבצעים עבור שלוחת שדה אחת בלבד.

2. הוראה טכנית של מיפקדת החיל קובעת, כי לכל טייסת מסוקים יוקצו מחסני פריסה ניידים. בדצמבר 1981 הוציא להק ציוד חוברת המפרטת רשימת חלפים, ציוד קרקע, חומרים וספרות אחזקה לפריסת שלוחת שדה. בחוברת נקבע, כי בשלב ראשון יאוחסן במחסני חירום רק ציוד בנושא מכונאות; שאר הציוד המיועד לפריסה — בנושאי חשמל, מנועים, ציוד קרקע, חומרים וספרות טכנית — ייאסף ויאורגן לקראת הפריסה על פי הרשימות בחוברת. הביקורת העלתה, כי לגף הטכני בטייסת לא הוקצו מחסני פריסה ניידים, כאמור בהוראה, ובהעדרם הכין הגף שלושה ארונות לציוד חלפים, שכללו ציוד בנושא מכונאות, חשמל וכלי עבודה. הציוד נלקח מהמלאי המיועד לצריכה שוטפת. בדיקת הארון שהכיל חלפים בנושא מכונאות העלתה, כי רוב 126 הפריטים שנכללו בחוברת לא היו בארון החלפים לשעת חירום.



הטייסת לא עמדה בתכנית האימונים המקוצרת של צוותי האוויר שנקבעה בהתחשב באילוצי הפעילות בלבנון. אנשי צוות אוויר, ובמיוחד מכונאים מוספים, ספו למרות שלא התייצבו לבדיקות רפואיות שנתיות כדורש. לדעת הביקורת על מיפקדת החיל להפעיל סדרי בקרה נאותים למניעת מקרים כאלה. מכונאים ביצעו עבודות מפוימות כמסוקים בלי שהופקדו לבצע עבודות אלו. אמצעי הפריסה שעמדו לרשות הטייסת להפעלתה בשעת חירום היו פחות מהנדרש.

בסיס של חיל הים

בחודשים מאי—אוגוסט 1982 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת בבסיס של חיל הים — במיפקדת הבסיס ובחיידותיו. נבדקו: מצבת כוח אדם ומצאי ציוד הליחה לעומת התקנים; סדרי ביצוע אימונים ימיים ויבשתיים; פעולות ביטחון שוטף; סדרי הפעלה ואחזקה של כלי שיט ושל מערך הגילוי וההתרעה; סדרי ניהול אפסנייה. חלק מהמימצאים עודכנו בינואר 1983.



רמת המפקדים ומידת איוש הצוותים של פלגה ב' היו פחות מן הרצוי.

מצאי פרימי תחמושת ייעודית חשובה היה נמוך מהתקן. נושאים אחדים של אימוני ים לא בוצעו כמתוכנן; אימונים שבוסלו מסיבות שונות לא הושלמו. רבים מאימוני הפלגות שתוכננו בכפס ההדרכה של החיל לא נערכו.

פעילות הביטחון השוטף באוויר אחד לא הצליחה להתמודד עם התנועה הרבה של כלי השיט לאורך החוף.

החיל לא עמד בתדירות שנקבעה לטיפול מספנה בכלי השיט של הכפס. מנועים רבים של כלי שיט היו מעונים החלפה לאחר שעות עבודה מעטות בהרבה מן המתוכנן. ספינות המיועדות לפעולות ביטחון שוטף לא השיגו את המהירות המירבית הדרושה בשל ליקויים בגוף הספינה או המנוע. תדירות פעילות האחזקה של תחנות מכ"ם היתה נמוכה מכפי שנקבע בהוראות.