



ה"מרכבה" - לייצור סדרתי

עצמת האש גדלה אף היא ככל שהטנק משוריון יותר, כיוון שבמצב זה יכול הוא להתקרב יותר אל האויב, וסיוכו הפגיעה והחדירה שלו מתרבים בהתאם. כדי להקנות לטנק שרירות רבה ככל האפשר, ובעקבות זאת יתר ניידות טקטית ועצמת אש, שוקל הטנק 56 טון? יתר על כן, ההגנה על אנשי הצוות ועל התחמושת הינה כפולה ומכופלת, כאשר העיקרון הינו, כי אנשי הצוות נמצאים במרכז, וכל המערכות, החלקים והחומרים ערוכים מסביבם ותור-מים להגנתם.

בחזית התובה נמצאים תיבת ההילוכים והמנוע, ובצדדים - מסנני אוויר. בתובה מאחור נמצאים המצברים ומערכת האב"כ. חזית הצריח מוגנת שריון מיוחד, ובצדדים נמצאים מערכות עזר ותחמושת קלה. בכיס הצריח נמצאים הזרקור ומערכת הכוח ההידראולית. הסיפון וגג הצריח מקנים לצוות הגנה נגד פגזי ארטילריה. מערכת האב"כ מעניקה הגנה נגד גזים, ואנשי הצוות יכולים לפעול ללא מסכות גז ובגדי מגן. בטנק יש סידורים מיוחדים נגד שריפה בתא הלחימה. בעמדת אש מהווה ה"מרכבה" מטרה קטנה ביותר.

ל"מרכבה" שלושה מקלעי מאג, תותח 105 מ"מ עם שרולל תרמי מיוחד ומערכת בקרת אש חדישה, הכוללת כוונת ליוזר, מחשב ורי אלקטרוני ומייצב. למפקד יש כוונת פנורמית עם הגדלה עד פי עשרים. כן ניתן להרכיב על הטנק תותח כבד יותר.

מנוע ה"מרכבה" הינו בן 900 כ"ס, ובשל המקומים המיוחדים שלו מצטיין הטנק במהירותו יותר מאשר טנקים רגילים. ב"מרכבה" ניתן להסיע חפ"ק וכיתת חי"ר, או ארבע אלונקות עם פצועים. ייצור ה"מרכבה" נמצא כבר בעיצומו, ובפיתוח נמצאים עתה דגמים מתקדמים של הטנק המצוידים במנוע של 1200 כ"ס.

• כדאיות כלכלית.
• צמצום התלות במעצמות זרות.
• איכות ואפיון של טנק על פי הדרישות המבצעיות של ישראל.
מאז ועד עתה חלפו שמונה שנים - ואכן פותח טנק ה"מרכבה", והוקמה תעשיית טנקים. פיתוח ה"מרכבה" עלה 43 מיליון דולר, ומחירו עומד כיום על 850 אלף דולר בערך. בהקמת התשתית התעשייתית הושקעו 500 מיליון לירות; הוקמו בית יציקה לפלדה בליסטית, מפעל לייצור יותחים, מפעל לבניית תובות וצריחים ומפעל להרכבת טנקים. שלושים מפעלים נוספים בארץ משמשים כיצרנים של ערכות עיקריות, ועוד כמאתיים - כיצרני משנה. תעשיית הטנקים מעסיקה כ-2,500 עובדים, וחלק מהמפעלים אף מייצאים לחו"ל חלקים ומערכות במיליוני דולר לשנה.

הטנק מורכב מכ-30 אלף חלקים, המתחלקים ל-131 ערכות (קבוצות). 98 ערכות מיוצרות במילואן בישראל, 16 ערכות מיובאות במילואן מחו"ל, ואילו יתרון מעורבות, כאשר ערכות המנוע ותיבת ההילוכים מיובאות. הערך המוסף של הטנק הוא מעל 50 אחוז, והתצפיות בתחום הכדאיות הכלכלית אכן התמלאו. עם זאת, מובן שתעשיית הטנקים שלנו עדיין בחיתוליה, וכי יירדש עוד ניסיון רב לפני שנגיע לרמה התעשייתית והטכנולוגית של המעצמות התעשייתיות.

ביסוד תפיסת התכנון של טנק ה"מרכבה" קבועה פילוסופיה מקורית ישראלית. במקום ההנחה הקלסית, לפיה מהווה הטנק פשרה בין עצמת אש, ניידות והגנה (שרירות), הרינו גורסים, כי הפשרה היא בין ניידות ועצמת אש בלבד. המערכות האוטומטיביות, ונת, הנשק, החימוש ומערכות בקרת האש אינם תורמים בלעדיים לניידות ולעצמת אש; ההגנה תורמת אף היא לניידות, כיוון שהיא מאפשרת לטנק לנוע ולפעול בסביבה הטבעית של שדה הקרב. ככל שגדלה מידת ההגנה של הטנק כן גדלים סיכווי הישרדותו.

לאחרונה נתבשרנו על כניסתו של הטנק הישראלי "מרכבה" לייצור סדרתי. יכולתה של ישראל לפתח טנק ולייצרו במסגרת תעשייה משלה מציינת ללא ספק צעד חשוב נוסף בעצמאותה ובאי תלותה בגורמי חוץ בכל הקשור למערכות נשק בסיסיות.

להלן - ציוני-דרך אחדים בתכנית פיתוח ה"מרכבה", ותיאור כמה מתכונותיו, אשר הודות להן תופס הוא כיום מקום כבוד בשורה הראשונה של הטנקים החדישים בעולם.

בשנת 1966 התחייבה בריטניה למכור לישראל טנקי ציפטיין. שני טנקים מסוג זה הובאו לארץ. חיל השריון (בשיתוף מומחים בריטיים) החל לעסוק בשופורם ובהתאמתם לדרישות צה"ל. בשל לחצים ואיומים מצד מדינות ערב ביטלה בריטניה בשנת 1969 את התחייבותה האמורה, ובעקבות זאת הוחלט לערוך חשבון נפש כללי בדבר עתיד צי הטנקים של ישראל, ולתור אחר דרך שתקל על המדינה להגשים לטווח ארוך תכניות התעצמות כמותית ואיכותית ללא תלות בכל רוח מצויה.

מומחי כלכלה וטכנולוגיה של מערכת הביטחון ומשרד האוצר, אשר ערכו מחקר הייתכנות וכדאיות כלכלית הגיעו למסקנה, כי ישראל מסוגלת לפתח טנק ולהקים תעשיית טנקים שתישא עצמה, ותצדיק את קיומה מבחינה כלכלית.

בחודש אוגוסט 1970 ניתן האות: בדיון היסטורי שהתקיים בראשות שר האוצר פנחס ספיר, ובהשתתפות שר הביטחון משה דיין, הרמטכ"ל, קציני צה"ל ומומחי משרד הביטחון ומשרד האוצר, הוחלט לפתח טנק ישראלי, ולהקים בארץ תעשיית טנקים. לא במקרה נוהל הדיון על ידי שר האוצר; היה זה ביטוי לרצונו של שר הביטחון, כי השיקול האסטרטגי הכולל הוא שיכריע. שיקול זה כלל שלושה מרכיבים לפי סדר העדיפות הבא:

1. ראה "מערכת" 256, השער האחורי.

2. להשוואה: משקל "שוט-קל" - 54 טון, משקל "XM-1" - 55 טון ומשקל "לאופרד-2" - 57 טון.