

המפגש הראשון הרוה את שריונאי צה"ל רוב נחת. לראשונה מאז ענדו את תג גייסות השריון, הפעילו טנק-של-ממש. לא גרוטאה משופצת, או דגם מיושן שסדנאים שקדנים מאריכים את חייו, אלא טנק חדיש, מהירתנועה ובעל תותח משובח — הטנק מדגם „אמק"ס 13".

קליטתו

של

ה„אמק"ס"

בצה"ל

א' חשביה

ה„אמק"ס" היה בעינינו שיא השכלול, נזכרים חברי הקבוצה הראשונה שיצאה לצרפת. „ראשית-כל, היה זה טנק חדש וחדיש. שנית, היה לו תותח ארד-קנה, בן 75 מ"מ, שניתן לשגר ממנו פגזי אף לטווח אלפיים מטרים ויותר — וגם לקלוע אל המטרה! היו בטנק 36 פגזים. אמרנו בלבנו: „אכן, זהו טנק המחר!" היינו מבסוטים עד הגג.

עם זאת, לא כל השריונאים בצה"ל גילו אותה התפעלות יתרה מן ה„אמק"ס". לעומת התלהבותם של אנשי-השורה היתה תגובתם של מומחי-החימוש בצה"ל צוננת למדי. המשלחת הטכנית הראשונה, שכללה את קצין-החימוש הראשי דאז, הגישה דוח שלילי. הרושם היה, כי ה„אמק"ס" עדיין אינו בשל לחלוטין. הוא תוכנן כטנק יביל-אוויר, ומידותיו, משקלו, ואף תצורתו נבעו במידה מרובה ממידות המטוס שנועד להטיסו. צורכי המשקל חייבו שימוש במתכות קלות, כגון נתרן-אלומיניום — ואלה יצרו בעיות ומגבלות למיניהן. מרבית תכניות-היסוד של ה„אמק"ס" תוכננו על-פי רעיונות גרמנים, משלהי מלחמת-העולם השנייה. הצרפתים מצאו את התכניות ואת דגמי-הטנקים האחרונים של הגרמנים במפעל צרפתי, שבו עבדו מומחי היטלר בשנות המלחמה. הצרפתים ניגשו להשלמת הרעיון ב-1949. הם ביקשו לייצר טנק שמשקלו המקסימלי יהיה 13 טונות (מכאן השם „אמק"ס 13"). ב-1954



אנשי צוות הניסוי קיבלו איש-איש טנק אחד, בהשגחה צמודה. נערך קורס-נהיגה מזורז בשדה-התעופה הבריטי הישן בבית-דרס, אחר-כך יצאה השיירה הקטנה לדרך.

הניסוי הראשון היה ניסוי-דרך. התוואי: יציאה מדרום הארץ, נסיעה אל באר-שבע, תל-ירוחם, המכתשים, עין-חצבה, ים-המלח, מעלה-העקרבים, — ובחזרה. בבאר-שבע „נתפס” מנועו של אחד הטנקים, והוא הושאר במקום.

לעין-חצבה הגיעו הטנקים בלילה. לשמע טרטור המנועים וחריקת הוחלים, ולמראה האורות הצהובים של הטנקים, נחרדו אנשי הישוב הקטן, שכן סברו כי ירדנים עולים עליהם מכיוון מערב. סמוך לאחר מכן הגיע תורם של השריונאים להתמלא חששות: התפוצץ מצנן-שמן באחד הטנקים. נחפזו אל יוחנן פלך, מן השריונאים הראשונים של צה"ל במלחמת-ההעפלה במעלה-העקרבים היתה חיוון מרשים, שכן טנקי ה„אמק”ס” נעו במהירות, כמטפסי-הרים ותיקים.

הניסוי הבא היה ניסוי-ירי באיזור חלוצה. כבר בתחילה צצו בעיות הכרוכות במערכת הטעינה האוטומטית של התותח (ל„אמק”ס” ידי-טעינה מיוחדת ושני תופי-גזים, המאפשרים יריה רצופה של תריסר גזים), אך אלה נפתרו, והישראלים התרשמו מאוד מפעולת הירי. ציבור הצופים, שכלל את צמרת צה"ל ומערכת-הביטחון, השתאה ממהירות הירי ומדיוק הקליעה למטרה.

ואז נערך הניסוי השלישי, הקשה ביותר, מדרום לבאר-שבע, באיזור שופע אבק; מכיוון שה„אמק”ס” נמוך ומהיר, וכיוון שהתנועה נערכה בשדרת-מסע ובמרחקים קצרים בין כלי כללי, לא ניתן לראות דבר, פרט לטנק המוביל — ומאחוריו תמרת-אבק סמיכה וארוכה.

האבק חדר לכל מקום, לרבות ריאותיהם של אנשי הצוותים. בתום הניסוי הוצאה מתוך תובתו של אחד הטנקים כמות-אבק שמילאה עשרות אחדות של פחיות. השפעת האבק ניכרה במיוחד בנגח האוטומטי, שהיה „נתפס” ומונע טעינה אוטו-מטית; במצמד, שהיה נסחם; ובמסננים, שהיו מדגם „יבש”, מושתת על קרטון, ולפיכך נסתמו וגרמו לחימום-יתר של המנוע. גרגירי חול ואבק חדרו לתא-הלחימה ולתא-הנהג, וגם לתא-מיכל-הדלק. עם זאת, על אף האבק, הפתיע ה„אמק”ס” את מפעיליו בתנועתו הקלה-ביחס על פני דיונות.

משתמה סדרת-הניסויים המוסכמת, ביקש צה"ל לערוך עוד ניסוי אחד: תנועה בהרי ירושלים. הניסוי כלל נסיעה עד צובא וחזרה. ההעפלה היתה מהירה, אך בדרך חזרה כמעט החליק אחד הטנקים לתהום, בסמוך לשער-הגיא. הצרפתים כעסו במקצת על הסטייה מן התכנית המקורית.

בתום סדרת הניסויים סיכמו נציגי ישראל את ממצאיהם. ניסחו מסקנות והעלו הצעות לשכלולים. הרשימה הראשונה כללה לא פחות מ-90 הצעות-שינוי, בפרטים קטנים כגדולים. נחתם הסכם-הרכש, בו התחייבו היצרנים לספק את הטנקים לישראל בסדרות בנות עשרה טנקים כל אחת. טרם גמרו לייצר את סדרת-הטנקים הראשונה בשביל ישראל, החלו נש-לחת לחו"ל קבוצות שריונאים ישראלים, ללימוד הפעלת הטנק החדש.

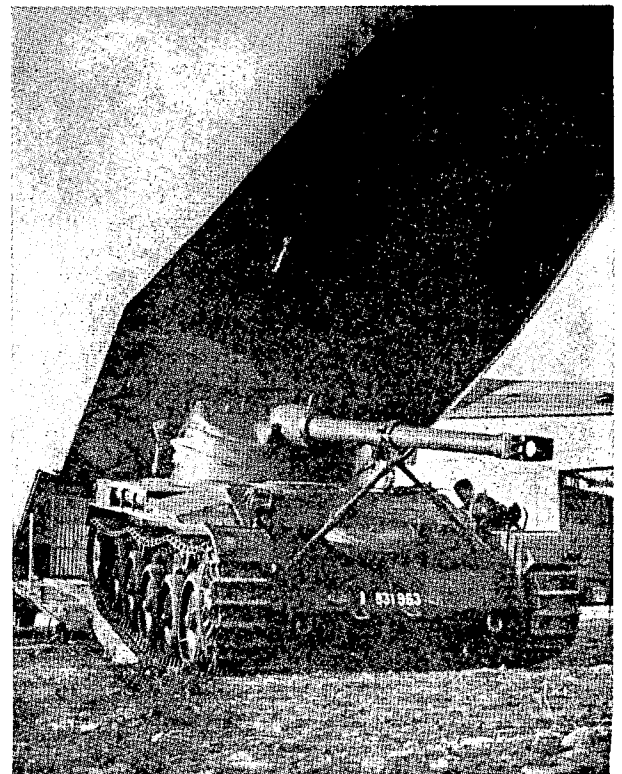
כבר הגיע משקלו לכדי 14 טונות, ועד שהוכנסו בו השכי-לולים והשיפורים למיניהם, נוספה למשקלו עוד מחצית הטונה. הוא חדל להיחשב יביל-אוויר, אך עדיין ראו בו את הטנק הקל, החדש והמשוכלל ביותר בעולם. מהירותו הרבה ותותחו המדויק להפליא, בן 75 המ"מ, שמהירות-לועו 1,000 מ/ש, הקנו לו עדיפות על מרבית הטנקים הקלים דאז.

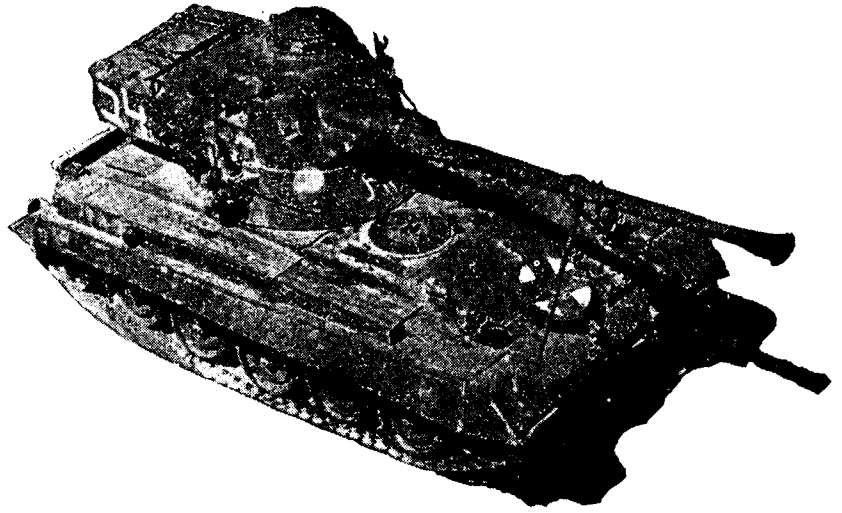
לגבי ישראל, שנוקקה ביותר לשריון בתגובה על מירוץ-החימוש הערבי, שקיבל באותם ימים תנופה חדשה, נודעה ל„אמק”ס 13” מעלה חשובה נוספת: הצרפתים היו מוכנים למכרו לישראל, בעוד שמדינות אחרות בעולם היססו למכור לה נשק מכל וכל... ואילו היום סובב הגלגל אחרנית!

אל"מ יצחק פונדק, מפקד גייסות השריון דאז, ועמו מפקד בית-הספר לשריון, נסעו לבדוק את ה„אמק”ס” בדיקה נור-ספת — הגישו בשובם דוח חיובי.

לפני שהוחלט לרכוש את הטנק החדש, בדקוהו בדיקה יסור-דית כדי שלא ייקנה בחינת „חתול בשק”. על יעקב, הקצין הטכני, מחלוצי השריון בצה"ל, הוטל לבוא במגע עם אנשי ה„אמק”ס”, ולעמוד מקרוב על טיבו. הוא נתקבל באהדה במפעלים שייצרו את הטנק.

ישראל החליטה לרכוש את ה„אמק”ס” בתנאי שיעמוד במב-חן האקלים והזירה (הרים — מחד גיסא, וערבה עתירת חול ואבק — מאידך גיסא). ארבעה טנקי „אמק”ס” נשלחו לישראל עם משלחת-מומחים קטנה: קצין-שריון שהתמחה בהצגת הכלי, איש-חימוש (צריח), איש-תובה ומכונאי כללי. במקביל הוקם צוות-שריון ישראלי, ומפקד גייסות-השריון הטיל את ביצוע הניסויים על מפקד גדוד הטנקים הוותיק ביותר בצה"ל, ועל הקצין הטכני יעקב.





ה"אמק"ס

וקראו מתוך הרשימה הכללית: „תותחן אלמוני, נהג פלוני ומפקד פלמוני! השלושה ניגשו אל הבמה הקטנה, ושמועו את המילים המרטיטות: „אתם מוסמכים לצוות“. אחר־כך לחץ מפקד המסדר את ידו של מפקד הטנק ואמר לו: „הטנק שלך הוא טנק מספר X. אייש אותו והתיצב בשדרה“. הטנקים היו מתודלקים ומוכנים להתנעה. בזה אחר זה קיבלו מפקדי הפלוגות את פלוגותיהם.

היה זה מסדר יחיד־במינו, שבו סיימו מפקדי־הטנקים את הקורס כשהם מפקדים על טנק ממש, ובו יצאו את שער הבסיס, בשדרת־מסע!

התאמה לצורכי צה"ל

בינתיים הושקעה עבודה מרובה בהתאמת ה"אמק"ס לצורכי צה"ל.

כאמור היה מסנן־האוויר המקורי בטנק — מסנן „יבש“, שהיה נסתם על־ידי אבק, ולפיכך היה צורך לפרקו ולנערו מאבק אחת לארבע שעות בקירוב.

בהדרגה נמצא פתרון לבעיית המסנן — ולבעיית התחממות־היתר של המנוע. כן נפתרה בעיית המצמד שפעולתו נחסמה עקב אבק.

קושי נוסף עורר צידוד הצריח, שהיה כרוך בסכנת־חיים לנהג־הטנק. תותחו של ה"אמק"ס ארוך. כאשר עומד הטנק לעבור מכשול צר ועמוק, יש להפנות את התותח לאחור לבל יפגע בצד שכנגד. ההפניה לאחור נדרשת גם לצורך ירי, ואולם, חלקו האחורי של הצריח ארוך במיוחד, עקב רתיעת התותח, ולפיכך, כאשר מצודדים את הצריח לאחור, חולף חלקו האחורי על פני פתח הנהג.

כאשר הוחלט לנפק טנקי „אמק"ס" ליחידות־הסיוור של גייסות־השריון, הוחל בהסבת שריונאים מזחל"מים, ג"פים ומשוריני „סטאגהאונד" בריטיים — לטנק זה. תחילה נערכו האימונים במסגרת חטיבה סדירה. הוקם צוות־אימון מיוחד, שבראשו עמד בייגלה ז"ל. אך קצב־האימונים היה אטי, נוכח מספר הטנקים שעמדה ישראל לקלוט, ונוכח התקדרות שמי המזרח־התיכון בענני־מלחמה.

באחד הימים הזמין מפקד בית־הספר לשריון דאו את אחד מאנשי צוות־האימון לראיון והורה לו לעבור לבית־הספר ולהקים בו ענף מיוחד ללימוד ה"אמק"ס על כל פרטיו. מכיוון שבית־הספר קיבל בתחילה עשרה טנקי „אמק"ס" בלבד, שבהם הוטל עליו לאמן מאות שריונאים, הקדיש מפקד בית־הספר שעות־עבודה רבות להכנת תכנית־לימודים, שתאפשר שימוש בטנקים ככמכונות של בית־חרושת — שבהן יעובדו ה„מוצרים“, הם אנשי הצוותים. היחידה הראשונה שקלטה את טנקי ה"אמק"ס בצה"ל היתה פלוגת־הסיוור של איציק¹. המדריכים שעסקו באימון הצוותים החדשים יצאו מתוכה, וכן „גוייסו" מדריכים מכל קצווי הארץ. האנשים נהרו לבית־הספר לשריון, מהם שריונאים סדירים ומהם אנשי־מילואים, מהם שכבר הכירו טנקים קודם לכן ומהם שעברו אל ה"אמק"ס מכלי־רכב אחרים. בעוד החלק האחד לומד את מקצועות הטנק עצמו, על הטנקים המעטים שנמצאו בעת ההיא בבית־הספר, למדו האחרים מקצועות שאינם מחייבים הימצאות בטנק (קשר, מנוע — על־פי חתך של מנוע שהוכן מראש), תוך שלושה חודשים הוכשרו בבית־הספר, בקצב מסחרר, שלושה גדודים של אנשי „אמק"ס! מסדרת־הסיום של הקורס הראשון היה מאורע חד־פעמי מסוגו. נתקבלה בבית־הספר הודעה, כי בבוקר המחרת יבואו קצינים לקבל צוותים מארמנים עם טנקים לגדוד שלם, לא היה פנאי להרכיב רשימות מפורטות של צוותים. מה עשו? ערכו מסדר בו הציבו שורה של תותחנים, שורה של נהגים ושורה של מפקדי־טנקים. עמדו

¹ יחידה זו שימשה ב"קדש" כפלוגת־הסיוור של חטיבה 7 בלחימתה.

ישראל החישה, איפוא, את הרכש. הקצינים והשריונאים המעולים ביותר נקראו לעסוק במבצע קליטתם של הטנקים, וזאת — בחשאי רבה. באישון-לילה הגיעו ספינות אל גזרת-חוף שנבחרה במיוחד לכך, והשריונאים הישראלים פרקו אותן במהירות, כדי שתוכלנה לשוב ולהפליג בחסות החשיכה.

כ-400 איש הובאו בסוד המבצע, אך על אף מספרם הרב ביחס, נשמר דבר המבצע בסוד כמוס במשך תריסר שנים. חודש אוקטובר 1956 היה חודש של מתיחות גוברת והולכת לאורך הגבול. נערכה פעולת-התגמול הגדולה נגד משטרת קלקדליה. נשלחו טנקים מדגם „אמק”ס” אל הגבול, כדי לשמש בסיס-אש לכוח הפורץ, וכוח-חילוץ במקרה הצורך. באותו לילה אומנם לא חצו טנקים אלה את הגבול, אך כעבור ימים מעטים בלבד פרצה מערכת טיני, וטנקי ה„אמק”ס” פשטו למרחבי חצי-האי טיני.

עד שנמצאה דרך לגבור על קושי זה, כמעט שאיבדו גייסות-השריון את סולני, אחד הטובים שבנהגי הטנקים. והמעשה התרחש כך: נערכה הצגת-שריון לעיני צופים רבים. סולני גוייס כנהג. היה עליו לנוע במסלול-מכשולים, אשר כלל ירידה תלולה במשעול צר — ועליה תלולה בצד שכנגד. לפני הירידה התלולה, צודד מפקד הטנק את הצריח במהירות רבה, פגע בראשו של סולני והמם אותו. אך גם לבעיה זו נמצא פתרון.

כזכור, נעשתה עיסקת-נשק של מצרים עם הגוש הקומריניסטי, בראשית 1955, וזו אילצה את צה”ל להחיש את קליטת ה„אמק”ס” ; בעיסקה זו קיבלו המצרים 230 טנקים, 200 נגמ”שים, 100 תותחים-מתנייעים ועוד. במקביל הקים נאצר מפקדה ערבית משותפת, והכריז ברבים על כוונתו לאסור מלחמה על ישראל כשיהא המחנה הערבי חזק די-הצורך.

צה”ל ממשיך להפעיל את טנקי ה„אמק”ס”, והם שירתו אותנו ביעילות גם במל-חמת ששת הימים. ה„אמק”ס” הקטן לא הכויב, גם כאשר רתם אותו צה”ל למשימות אשר לא לשמן נוצר. תולדותיו של ה„אמק”ס” בגייסות השריון אופייניות לדרכו של צה”ל — יעילות, חסכנות וניצול מקסימלי של הציוד שברשותו.

