

ה"תמסח" עובר בסך



מראה כללי של תמסח ביבשה (המקור - עיתון "במחנה")

בחודשים יוני ויולי 1971 הגיעו לארץ שני משלוחים של רכב אמפיבי מסוג ג'לואה שנרכשו בגרמניה כעודפי נאט"ו. רכב זה, שבארץ קראו לו "תמסח", יועד לשמש אמצעי לצליחה אפשרית של תעלת סואץ. כל כלי הרכב היו במצב טכני ירוד ו-62 מהם נמסרו לאחר הגעתם לשיקום במפעל "מרכבים" ולהספקה בקצב 3 לחודש החל מדצמבר '71. בחודש מאי '73 החליט משהב"ט להקפיא את פרויקט השיקום עקב עדיפות שניתנה לפרויקט גשר הגלילים. במלחמת יום הכיפורים (1973) הגיעו 16 תמסחים לנקודת הצליחה והיו הראשונים שהעבירו טנקים לגדה המערבית של התעלה. יותר מיממה חלפה עד שנכנסו לפעולה אמצעי צליחה אחרים, וכל השאר - היסטוריה.

אורי גזית*

ההחלטה על השיקום

לחיל ההנדסה היה עניין רב ברכש התמסחים והבעיה הייתה שכלים אלה מורכבים מאוד. היו להם מערכות מכניות מסובכות ומערכות הידראוליות, פניאומטיות וחשמליות מורכבות. משלחת של משרד הביטחון, שיצאה לגרמניה לבדוק את הכלים לפני רכישתם, הייתה מודאגת ממצבם והובע חשש שלא ייצא ארץ גורם שירצה להחזירם לכשירות מבצעית. כאשר צרפו לכך את בעיית התחזוקה של הכלים כבר התחזק הספק בדבר כדאיות הרכישה. בדיון שהתקיים בראשות יהודה אילת, שהיה מבכירי מנה"ר, הוחלט שהשיקום יוטל על גורם אזרחי והנושא הוצע לאלוף (מיל) ישעיהו (שייקה) גביש, שהיה אז מנכ"ל חטיבת המתכת של כור-תעשיות. במסגרת דיון בחטיבה היה שייקה בדעה כי מפעל מרכבים שבפתח-תקוה, שיש לו ניסיון רב בהרכבת אוטובוסים ומשאיות, עשוי להתאים למשימת השיקום. ביום 4 בינואר '71 בישיבה

שקיים שייקה במשרדו הוא הציע לי לקבל את משימת השיקום. נעניתי מיד ובהתלהבות וראיתי בכך אתגר אישי ומפעלי. סיפור המעשה הופיע גם בעיתון במחנה מיום 11 באוגוסט '76 לרגל יום חיל ההנדסה.

כיצד שוקמו התמסחים

במפעל הקצנו שטח סגור ומגודר למשימה והוקם מבנה גדול עם עגורן עילי, חדרי עבודה ומחסנים. בשלב הראשון היינו אמורים לשקם 24 כלים. הדגם הראשון מתוכם היה אמור לשמש ללימוד השיקום, לקביעת שלבי העבודה ולוח הזמנים המפורט. חיל החימוש הכין את האופיון ואת המיפרט הטכני ופיקח על כל שלבי השיקום והשיפוץ. בתוך כך מסרנו בקבלנות משנה את שיפוץ המנועים והממסרות למפעל של סולל-בונה בחיפה ואת שיפוץ המערכות ההידראוליות למפעל אחר בחיפה. הבעיות העיקריות שעמדו לפנינו היו גיוס בעלי מקצוע מתאימים ורכש החלפים הרבים והמגוונים

בסוף שנות הששים (של המאה הקודמת...) נודע למנה"ר (מינהל ההרכשה של משהב"ט) שקיימת אפשרות לרכוש בגרמניה, מעודפי ציוד של צבאות נאט"ו, אמצעי צליחה וגישור אמפיביים ניידים שיצאו מהשירות והם זרזים באחד היעדרות, ברשות הצבא הגרמני, ועומדים לשמש לירי טנקים. בחיל ההנדסה, שהיה ממונה על תחום אמצעי הצליחה, היו באותה עת רק גשרים שהתבססו על מצופי "יוניפלוט". ממצופי ה"יוניפלוט" אפשר היה להקים דוברות או גשר רק בבנייה איטית ועל שפת המים ממש. רק מאוחר יותר, בעיקר בשנים '71 - '73, פותחו אמצעי נידוד לדוברות היוניפלוט שאיפשרו הובלה ממרחק והשקה מהירה למים. לעומת ציוד היוניפלוט וגשר הגלילים, יכלו התמסחים לנוע עצמאית ביבשה, עם עבירות טובה כמעט בכל שטח, וללא היצמדות לדרכים. מהירותם ביבשה עד 50 קמ"ש ובמים עד 15 קמ"ש. במים הם מתחברים ביניהם ויוצרים דוברת או גשר ארוך.

מיהו התמסח*

"תמסח" הוא רכב אמפיבי שתוכנן במקורו על-ידי גנרל צרפתי בשם ג'ילואה (על שמו נקרא הרכב בלועזית) אך הוא יוצר במפעלים בגרמניה. מרבית שירותו היה בצבאות נאט"ו הזקוקים לציד צליחה באירופה בעלת מכשולי המים הרבים.

ממדי התמסח דומים לאוטובוס, אורכו כ-12 מ', רוחבו ביבשה כ-3 מ' וגובהו כ-4 מ'. משקלו 27 טון והוא מונע במנוע דיזל בן 200 כ"ס. יש לו הנעה 4x4 עם צמיגים ענקיים המאפשרים לו עבירות טובה אפילו בחולות ומהירותו עד 50 קמ"ש ביבשה ועד 15 קמ"ש במים. במים מוכנסים הגלגלים לתוך גופו לשיפור השייט וכדי לאפשר גישה לחוף רדוד לשם העמסה ופריקה של טנקים ורכב.

לקראת הכניסה למים מורידות בוכנות הידראוליות את המדחף לחלקו הקדמי של הרכב. המדחף משמש להנעה במים ולהיגוי. גופו של התמסח דמוי תיבה עם בעלת נפח גדול, עם שיפועים למטה, בחזית ובעורף. הגוף אטום מלמטה ומשמש מצוף המהווה חלק מכוסר ההעמסה במים. מדחס אוויר שברכב מנפח שני בלוני גומי גליליים המותקנים לאורך גופו והם מסייעים ליכולתו לשאת משאות כבדים. רוחבו לאחר ניפוח בלוני האוויר כ-6 מ'.

קיימים שני סוגי תמסחים: תמסח המהווה חלקת גשר או דוברה וזוהי המשמש כבש לקצה הגשר או הדוברה. לנשיאת טנק יחיד במשקל 50-60 טון במים דרושים 2 תמסחי-גשר. דוברה בנויה מ-2 תמסחי-גשר ותמסח-כבש המתנתק מהדוברה לאחר ש"תרם" את הכבש לדוברה. זוהי דוברה חד-כיוונית שכן הטנק יכול לעלות ולרדת רק מכיוון הכבש היחיד. אורך כל יחידת גשר של תמסח יחיד הוא 8 מ' ואורך דוברה הוא 16 מ' ועוד כבש. המיסעה של הגשר מונחת בתנועה ביבשה לאורך גופו של התמסח ועם הירידה למים מסובבים אותה בניצב לכיוון האורך של גופו, כדי להתחבר ליחידות גשר נוספות, והיא מתרחבת לצורכי מעבר טנק. יש העדפה לדוברה דו-כיוונית הבנויה מ-4 יחידות גשר ו-2 יחידות כבש הנושאת 2 טנקים, נוסעת ישר לגדה הנגדית והטנקים יורדים בתנועה קדימה.

לתמסח צוות של 4 חיילים ובהם נהג לתנועה ביבשה במערכת היגוי נפרדת ונווט המפעיל את מערכת השייט שיש לה היגוי נפרד. "נהג היבשה" משמש סיפונאי במים.

* לפי כתבה ב"במחנה" מיום 11.8.76

בארץ (גם הם של חברת כור...) המזל היה שהצלחנו לשפץ ולשקם כ-16 תמסחים שאותם העבירו על גבי מובילים ברגע האחרון ביום 8 באוקטובר '73 ממפרץ אמנון למחנה ליד "טסה", ממערב לרפידיים, וכשנתנה הפקודה לנוע לתעלה הם נעו בכוחות עצמם והגיעו בזמן לתעלה. כאשר הגיעו התמסחים למים בבוקר יום ג' 16 באוקטובר '73 הם יצרו מיד מספר דוברות והיו הראשונים להעביר טנקים לגדה המערבית, עד שהגיעו דוברות וגשרים שהתבססו על ציוד היוניפלוט. במהלך המלחמה טובעו 2 דוברות של תמסחים. בזאת הסתיים תפקידם של התמסחים באותה המלחמה אשר היה, לכל הדעות, גורלי במידה רבה למבצע הצליחה.

* אורי גזית, מהנדס מכונות במקצועו וקצין תותחנים במלואים, שימש בשנת 1971 מנכ"ל מפעל "מרכבים" ועליו הטיל אלוף (מיל') ישעיהו גביש, שהיה מנכ"ל "כור מתכת", את מלאכת השיקום של ה"תמסחים"

* כפי שנמסר לאל"מ (מיל) בני מיכלסון ההיסטוריון של לטרון.

שיטת העבודה שנקבעה הייתה פירוק שלם לגורמים של 12 כלים ראשוניים, שיפוצם וקבלת "כושר אפס" לחלקים מחיל החימוש ("כושר אפס" פירושו תקינות ואישור להמשך העבודה) ואחר-כך לבנות ולהרכיב כלים חדשים מכלל החלקים המשופצים האלה. לאחר מספר חודשי התארגנות נכנסנו לעבודה בקצב שיקום ובניה של כלי אחד בחדש. כל כלי שהושלם הועבר למחנה של חיל ההנדסה במפרץ אמנון שלחוף הכינרת לאימוני צליחה. חיל ההנדסה הקים גדוד צליחה שהתבסס על התמסחים ומפעל מרכבים אימץ את הגדוד. אנשי המפעל היו מגיעים לגדוד ומסייעים בהדרכת הצוותים בעיקר בתפעול ובאחזקת המערכות השונות.

צמצום פרויקט השיקום

בחודש מאי '73 נמסר לנו ממשבה"ט על החלטה לצמצם את הפרויקט, מסיבה של מתן עדיפות לפרויקט גשר הגלילים שנבנה כולו במפעלי מתכת

שנידרשו לשיקום. בעלי המקצוע גוייסו לעבודה מבין יוצאי חיל החימוש. למזלנו נמצאו במספר כלים שהגיעו לשיקום גם ספרים עם פירוט כל החלקים שמהם מורכב הרכב (בנוסף על הוראות תפעול) אך לפי מספרים קטלוגיים של יצרן הרכב,

טנק מגח על דוברת תמסח ותמסח שני שנפגע (מימין)
ממוין לחילוץ (המקור: עיתון "במחנה")



חברת EWK, ולא של יצרני החלקים עצמם. לשם כך התקשרנו לחברה גרמנית בשם "הידרומה", שהייתה בעלת קשרים קודמים עם מנה"ר במשרד הביטחון, והיא קיבלה על עצמה לרכוש את החלקים לפי המספרים הקטלוגיים של חברת EWK שהיו רשומים בספרים שנמצאו.