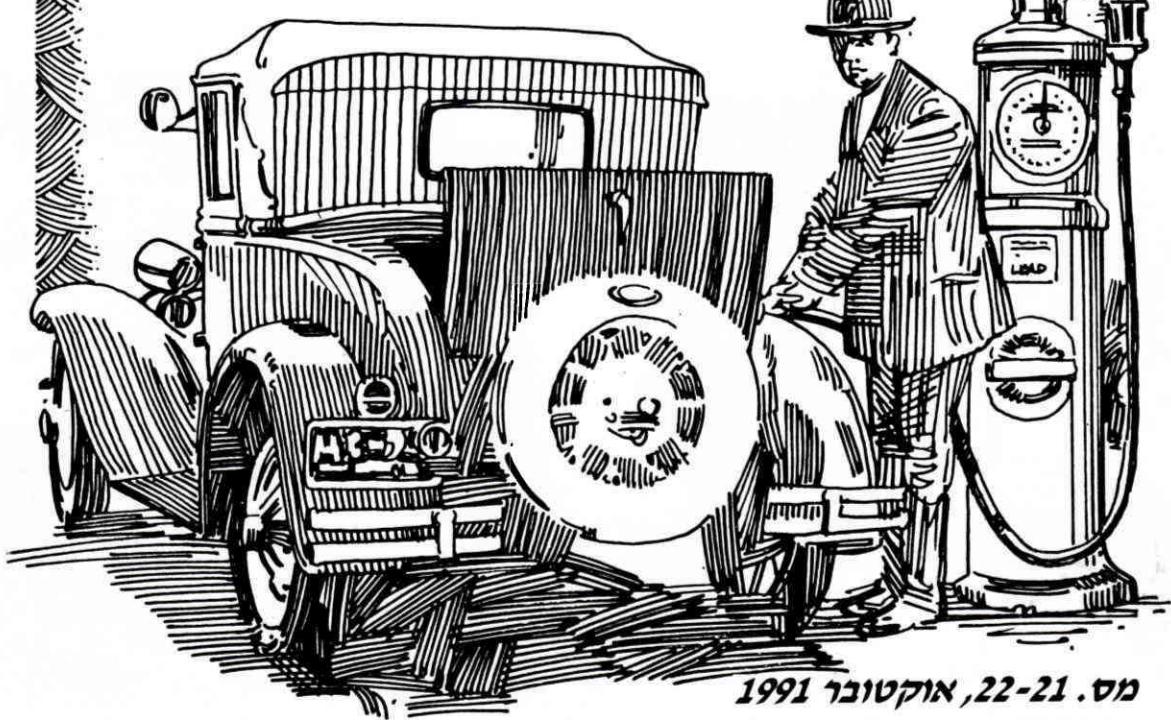


האַבְטוּמוּבִיל

בטאון מועדון החמש מועדון המכוניות הקלאסיות



מס. 21-22, אוקטובר 1991

מועדון החמש

מועדון המכוניות הקלסיות בישראל

נשיא כבוד: שר התחבורה מר משה קצב
חברי כבוד: מר אמנון ענבר מר רפי בן חור

יושבי ראש קתומים: צבי רכני שי אמייר יוסי בראל

עד המועדון:

יורי, אבי כתריאל
ממונה על פעולות, אבי פדהצור
פרסומי המועדון, זמי לוי
זובר המועדון, צבי רכני
ממונה על ייחסי ציבור, יואל בארי
מרכז פעילות בצפון, יואל בארי
יורם סילבר

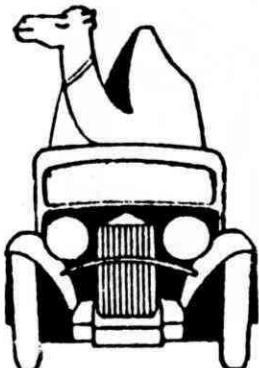
מזכיר העמותה, יוחנן פלום.
מחשב: אמנון אירמאן

"האבטומוביל", ביתאון מועדון ה-5

עורך, בני הספל
סדר, אלדב הוצ"ל
דפוס, אביזר בע"מ.

בשער: וולסלי של יוסף גולי
(ר' כתבה)

תורתנו לחברת קרמל מזרחי על
עוזרתיה בהוצאה החוברת.



מנואלה

בחול המועדון סוכות סגרנו שנה נוספת בפעילויות מועדון ה-5. האירוע בקבוק היה מרשים, בעיקר מבחןינו, חברי המועדון, שהציגו את מכוניותיהם והפגינו רמה שמתחרילה לדגוג את עמיתינו באירופה. איך אמר יור"נו הפורש, שי אמר? "אליה שביקשנו מהם להביא את מכוניותיהם היפות לתצוגות קודמות, מתבוננים כיום לבוא כי האחרים עולים עליהם". רמת השיפוץ עلتה. עלתה מאוד. בענין זה מגיעה הערכה מיוחדת לאלה שבאו מרחוק, מchipה, מעלות, הקriot, כרמיאל, באר-שבע. תודת המועדון שלוחה להנהלת חברת קרמל מזרחי שהעמידה לרשותנו תפארה נפלאה בעלת ניחוח ישן נישן, כמו יין טוב. יש מה לשפר, בעיקר בנושא יחסינו ציבור, אולם כל מי שראה בבוקר התצוגה, את עובדי היקב ומנהליו נדבקים בשיגנון, חושב שהם ממש שכוראים מהעין.

תודה גם לחברינו שי קדמוני וירם סילבר שנשאו על כתפיהם את הארגון מטעם המועדון, וכן לחברים שטרחו ובאו לעזור עוד בבוקר. אנו שוכרים את הראש ביחס למכתבו של חברנו יואכים לוין שהתרפסם באחד הקלסיקונים הקודמים והוא מציע לשנות את האירוע ולעשותו יותר "חמי". נראה שבסתופו של דבר יולד אירענו נוסף ללא הרבה קלה חיוני, עם תחרויות, סלאלומים וכו', נושא פרסים. לשם כך אנו זוקים להצעות ולחסויות. השנה גם נכנס לתוקף חוק רכב אספנות. המערכת עדין לא התרגלה אליו ושמענו כבר על שוטר שצווה, מיד, להוריד את הכתובת מלוחית הרישוי... או פקידי רישוי שלא קראו היבט את מכתבה של נב. בילחה טל מגף הרישוי. אז נא להתעורר בסבלנות ובמקרה של עיטה לא פתורה, ישתדל ועד המועדון לעוזר.

ואחרון אחרון חביב, העמותה יצאה בדרך. בעמוד הזה תוכלם לראות את חברי שנכנסו לפעילויות. נא לסייע.

בני הספל



מכתבו של יו"ר המועדון - אבי כהןיאל חנוי מועדון יקרים.

עם קבלת "הגאה" מועדון ה-5 רוצה אני להזות לחברי הנהלה היוצאת וליו"ר היוצא שי אמר על פעילותם הבורוכה לגיבוש הרוח המיוונית של מועדונו. כמו כן רוצה אני להזות לヨשי בראל על פעילותו הרבה בתחום זה לאורך תקופה ארוכה ואני תקווה כי "מריא" בדרכו החדשה.

הנהלה הנכנת נבחרה בבחירה שתקיימו בחודש שubber ואני תקווה כי תוך שיתוף פעולה הדוק והרבה רצון טוב הקים בקרוב החברים, נוכל יחדיו להביא למקומות רבים ומהנה לחבריו המועדון.

תוכניות העתיד הן לחדש את הרצאות לחבריו המועדון בנושא רכב ונושאים כלליים. כמו כן, לפי בקשת חברי מועדון רבים, מתכון פעילות לקראת החורף.

כפי שמשמעותי בערב הבחרונות בכונתי לתכנן יציאה לאירופה לחבריו המועדון לביקור במועדוני ומוזאוני רכב

לסיום, ברצוני להזות לחבריו המועדון על האמון שננתנו בי בבחורים כי כיו"ר המועדון, ואני תקווה כי בתקופת פעילותם/at אתרום לקידומו של המועדון במדינת ישראל ולשימור ערכי התרבות המוטורית במדינתנו.

אסיפה כללית

האסיפה הכללית של העמותה התקיימה בהרצליה ונכחו בה חמישים חברים. יו"ר האסיפה היה בני הספל ובמהלכה הגיעו מלאי התפקידים בוועד היוצא דינים וחשבונות על פעולותיהם. נבחר ועד חדש ואנו מברכים את אבי כהןיאל שנבחר ליו"ר המועדון, וכן את המציגפים החדשניים לעוד: אבי פדצ'טור שהיה "קמבי"ץ, יואל בארי, נציג הצפון, (ואנו מקווים שתיה השם סוף סוף התעוררויות) והסתס הוטיק, גבי רכני, יו"ר המועדון הראשון שהוזор לפועלות חבר ועד. כמו כן תודה לחברינו יוחנן פלום שהיה מברך העמותה. נשארים מהמועד הקודם, יורם סילבר ובני הספל וכן גזברנו הנאמן זמי לון.

חילופי המשמרות שבאו לידי ביטוי באסיפה מבטאים תפעה ברווחה של השחרירות הדורגתית של דור המייסדים מפעילות והעברה חלקה ושקטה של על הפועלות לחבריהם חדשנים. בכך אנו נבדלים ממועדונים אחרים שבנויים על "משוגעים לדבר" שאפשר בלבד. נשמח לקבל סיוע מכל חברי המועדון.



היה היה...

רכבת נסעה לשנת ה-100.
בשנת 1892 החל לפעול הקו מיפו לחיפה.
כמחווה לרכבת יוקרא "יהיה הייר" בחוברת 20
לרכבת אאי, ומדינת ישראל

4

לוח חליבת מצלת הברזל יפו-ירושלים מירושלים ליפו

החליבת בונן הקין מס' 10 מס' עד 1 אוקטובר

צפית ביאגה הליכאה מחר המסע *) גן קק הדינה

טבלה 1. טבלה 2	טבלה 1. טבלה 2		
	דוחות	טבליות	טבליות
ירושלים	-	7. 40	-
ג'ג'יר	3. 00	9. 00	8. 07 8. 00
ג'יר צבן	11. 00	30. 00	9. 19 9. 09
ג'נד	14. 00	39. 00	9. 44 9. 42
רמלה	19. 00	52. 30	10. 23 10. 18
ג'יר	20. 00	55. 10	10. 32 10. 30
יפו	23. 00	70. 20	- 11. 10

מיון לירושלים

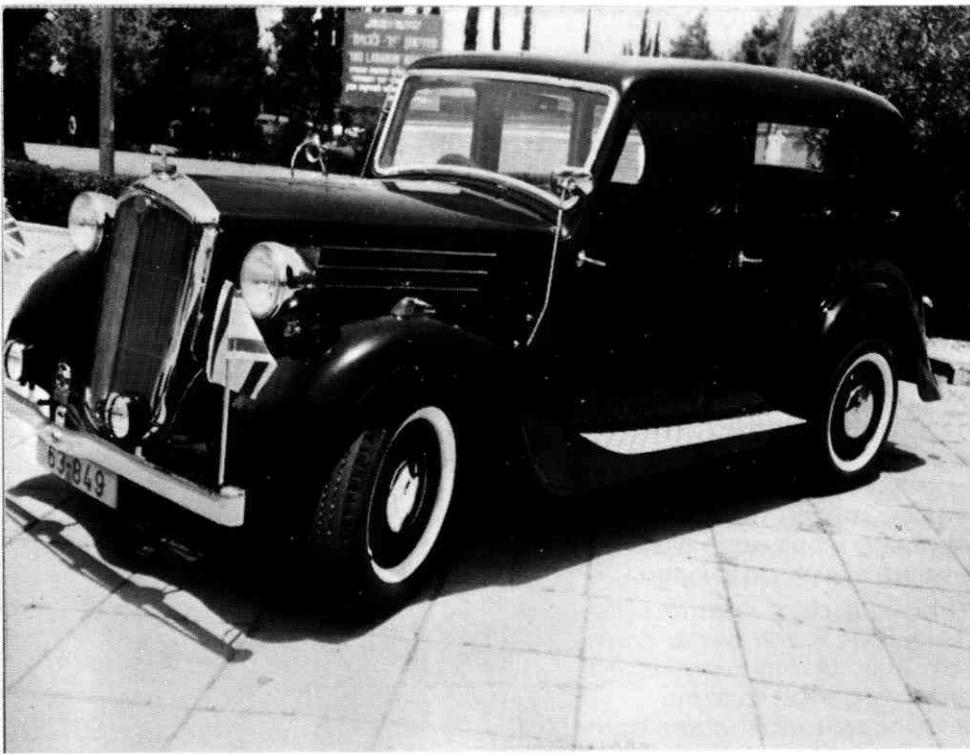
יפו	-	-	2. 00
ג'וד	6. 00	16. 10	2. 40 2. 37
רמלה	7. 00	18. 30	2. 53 2. 47
ג'נד	12. 00	32. 20	3. 36 3. 26
ג'יר צבן	15. 00	41. 20	4. 05 4. 01
ג'אג'יר	22. 00	61. 30	5. 18 5. 16
ירושלים	25. 00	70. 20	- 5. 50

*) כביש הריבת והוועה יש רוך בטחיקתנו ווגתהיור הווא
נו גורש באה זוכנו נ' יאטם עט יומן הלקחתה.

לוח זמנים משנת 1906 של הקו הראשון בארץ, מיפו לירושלים

המכונית שלי - וולסלי 1936

מאת יוסף גולדי



עלי ועל המכונית בתדעה כשל שפטם מילוט קנטורניות כמו משוגע ולא נורמלי מתעסק בזבל, אבל אני אDEM עקי שאומר לעצמו "הצחוק צוחק אחרון ועוד יבקש להצטלם ליד המכונית הזאת בקנאה", אבל לא בגלל זה كنتי את המכונית.

א. הדגם הזה ולולוי 12/48 הוא מן הנדרירים ובעל ערך רב. ב. האבת סגנון זה של מכוניות והרצון החזק ליצר להקים לתחיה את המכונית זהו אתגר ומימוש חלום ישן שלי. ולמרות כל הקשיים בהשגת חלקים תלוף והקשיים בשחוור חלקים קיימים.

בשלב ראשון התחלתי בניקיון הגראוטאה מכל דבר רקוב. בחיתוך, רתוך והשחזה. טלאי אחר טלאי. תוך כדי שמירה על המקויות וכל זאת בהסתמך על חוברות מצולמות, ולא מפורטות ממועדון ולולוי באנגליה, שאיתם יצרתי קשר מכתבים.

תמיד كنتי בחברי מועדון החמש ועל יכולתם להחזיק במוכניות ישנות בגאות וברמה גבוהה, וקבעתי לעצמי שבימים מן הימים גם אני אהיה חבר במועדון. צרייך היה רק למצוא את המכונית המתאימה והמיוחדת, שיכדי להשיקע בה את המרצ וtheidע שצברתי בכל מה שקשר למכוניות עתיקות. במרכז 88 בקרנו בגני התערכותה אני ומשפחה, ושם ראו לידי מודעות על הקירות שהציגו לממכר מכונית ישנה, והם בלי היסוס את שאיפת אביהם הם ווצחים להגשים. את המדועות מן הקירות הם תולשים ומביאים אותם אליו, אחריהם רודף בעל המדועות בעם על המשעה. מבון שהרגעת את האיש, ואמרתי לו שאני מעוניין לקנות. קבינו שלמחרת נפגש במקומות מגוריו בעכו, כדי לראות את המכונית ולסכם את המחיר. נסענו אני ובני משפחתי לעכו, התרשםנו ורכשנו אותה במחיר של 7000 ש"ח, כולל הובלה עד לביתי בראש-העיר. את הגראוטאה הוכנו משדה קוצים, אcollה כולה וחלה. ללא ריפוד ולא רצפה ומדרגות, כנפיים מעוכות, גג מחורר מחלודה דלתות שסועות וקשותות בחבלים. מנוע מפורך חסר בוכנה ולא קרטר. גלגלים משוניים ואין תואמים מחוברים עם 2 גרים כל אחד לצדי המכונית. טנק דלק ורדיטור לא תקין, ושאר אביזרים לצד המנוע שאיןם קיימים. ובכל זאת היו אנשים שהסתכלו



ובניגוד לתקנות והנהלים בנסיוון להוריד את המכוניות מן הכביש, בגלל הגה ימני שהוא אחד ממוקוריותו ומורכיב חשוב מערכת. אש פניתית למשרד התחבורה בירושלים אל ביליה בבקשת עזרה. אני רוצה לציין ולכבד את הענותה האהדה בתיפלה המהיר שהביבאה לפתרונו הבעיה עם אחת ולתמיד במתן הוראה חדשה של משרד התחבורה אל משרד הרישוי בחולון ולאשר את רישיון הרכב עם הגה ימני. ועל כך הערכתני. אחרי כל זה לפי דרישת משרד הרישוי עלי להעזר לצורך הטסט במוסך מורה, ולמזהל מצאתי איש מתאים בעל מוסך מורה שמו דוד פיאני שטיפל ובדק את מכוניותי בכוונה מקצועית ומשולמת ולכך על עצמו גם להעביר אותה טסט.

לגביה היסטוריה של המכונית, לאחר שערכתי מחקר עליה כאן בארץ ובאנגליה התברר לי שהמכונית הזאת עוד כמהות קטינה מסוגה יוצרו בשנת 1936 לפני פרוץ מלחמת עולם השנייה. ורק בשנת 1946 הוצאו לשוק מאחר והוא תקעות במחסנים משך כל המלחמה. מכוניתו הובאה לארץ ישראל ב-1947 כשנרכשה ע"י הבולשת הבריטית. עם יציאתם של הבריטים מן הארץ נמכרה למורה ירושלמית ומספרה של המכונית היה י-ס-20. שאר הבעלים במשך 30 שנה אינם ידועים. היום היום המכונית נוסעת ומשתתפת בכל אירוע של מועדון החמש במילוא עצמותה והדרה ממנה את הלב לכל רואיה, וכל שכן לי עצמי שאותה י策ותי במו זדי.

באرض לא יהיה מגרש מכוניות ישנות שלא בקרתי בו. ולמשמעותו וולזלי קשה להם היה להבין, ובעדינותו אמרו לי חבלך על הזמן לך תתעסק במשחו מועל יותר, זה תחביב למלינויים. לעוזרתי הצערף אחיך יהיאל, כדי שלא אתייחס מהתשוכת הזאת ולקח על עצמו חלק מן העבודה. כיון שהוא בעל קשרים בסוכניות ובעל ידע רב במכונאות. התחלנו להיזי' דברים ולקדם את בניית המכונית וזאת כדי לעמוד בלוח הזמנים שנקבע ע"י משרד התחבורה, שהוציאו תקנה שככל רכב ישן בין 20 שנה ומעלה, באם לא יהיה תקין ומוקן לטסט עד לתאריך 31.3.91 אינו יכול יותר לעמוד על הכביש. כל יום משעה 16.30 ועד שעה 24.00 כולל מי שי מבוקר ועד כניסה השבת סה"כ 3000 שעות עבודה קשה ומפרכת עברו במסגרות, פחחות, מכונאות, נגרות וחשמל. כולל הכנות לריפוד וצבע, ושאר אביזרים בתוך האוטו ומהוצאה לו. לא להאמין הטעאה היתה מדרכה. מכונית יפה ומקורית נסעת, תאוה לעיניים. עבודה של שנה וחצי, شيئا לכל הדעות כך אומרים מומחים יודעי דבר, בהערכתה שרכב כזה לוקח לשיפך בין 5 ל-6 שנים. ובכל זאת עמדתי בלוח הזמנים והאטו עבר את הטסט הראשון וברוח התקנות והביעה התחלת עם הטסט השני, משרד הרישוי בחולון שם כמו חכמי חלם חפשו כל דרך אפשרית להכשיל





וולסלי 1954 (2640 סמ"ק)



וולסלי הורנט 1963, הגירסה של המיני.

וולסלי (Wolseleey): מכונית הדגל של נציגי האימפריה הבריטית

מאת זאב פדן

המכוניות וולסלי היא פרי עמלם של שניים מענק תעשיית המכוניות הבריטית: הרברט אוסטין וויליאם מורייס. אבל נקדמים את המאוחר למועדם ונעשה סדר בדברים.

הרברט אוסטין חזר למולדתו, אנגליה מאוסטרליה הרחוקה כדי להל את הסניף הבריטי של חב' וולסלי האוסטרלית שיצרה, מספרים לגז כבישים ומכונות קלקליות. זמן קצר לאחר בואו נדבק בחיזיק הכרוכה ללא סוסים. הוא תיכנן רכב תלת גלגלי עם מנוע בעל בוכנה יחידה על פי תכנונו של דה-בוטון הצרפתי. השנה 1898.

זמן קצר אחריו זה שיפר את הדגמים למכוניות ממש והגביר את הספקם. התכננו והמבנה היה חזק ולא קשה היה להרחת את תחום התמחותו הקודם של המפעל - מכונות קלקליות. בשנת 1905 עזוב אוסטין את המפעל כדי להקים את המפעל הנושא את שמו.

חב' וולסלי נטשה את המכוניות החלקאיות ויצרה רק מכוניות. הפעם בניהולו של מר ויקרס שמאוחר יותר עסוק בתעשייה מטוטים, והמפעל נקרא "וולסלי - סיידלי".

הקשר וולסלי ארמסטרונג, סיידלי, דייזי, ויקרס, הוא כל כך סבוך שתקשה היריעה לפטים. בל נסטה וnochzer לוולסלי לנו. לוולסלי שלנו יש את זכות בכורה למכוניות בכינוי "חיפושית". במסגרת מאמציו של אוסטין מיזדענו לחדור לשוק המכוניות הוא בנה מספר מכוניות למוצר. צורתם הביביל אירודינמית הזירה חרק שדמה לחיפושית.

בשנת 1910 עזב ויקרס את המפעל ומחליפו המשיך ביצור תחת השם המוכר לנו "וולסלי" עם הסמל המוכר, אבל עדין לא מואר. רק בשנות ה-30 הופיע הסמל המסחרי הכל-כך מוכר לנו, הסמל המואר. ב-1913 הפגינה החברה החוש מסחרי Stellite בריא וcinethat את אחד מכוניותה בשם העתידי. מעניין שעד היום אין מכונית עם כינוי דומה.



וולסלי 1930

בשנות השלושים חבי וולסלי היטה ספקית לממשלה הוד מלכותו "לרכבת מנהלים". בכל רחבי האימפריה נסעו נציגי השלטון במכוניות וולסלי. ברשותי צילום דוחי של מכוניות הנציג העליון שאני מזוהה כוולסלי גודלה בעלת גוף מפואר כיאה לנציג עליון לפלשתינה (א"י).

בשנות ה-20 שר הפנים צרצצ'יל מיוםענו נסע בוולסלי. ב-1939 חבי וולסלי הרכיבה לנסיון הגה טלקופי בטיחותי לאחת המכוניות הקטנות. כמו כן היה חידוש נוסף: מגבאים בכל אחת מרבעת פינוטה של המכוניות שהופעלו בדושה הידראולית. חידוש נוסף - מחליפ אורות אוטומטי המופעל ע"י קרן אוור חזורת מרכיב הבא ממול דבר שאסור היות עפ"י החוקanganlia. החל מ-1948 הולסלי הייתה חביבתם של שוטרי הממלכה המאוחדרת.

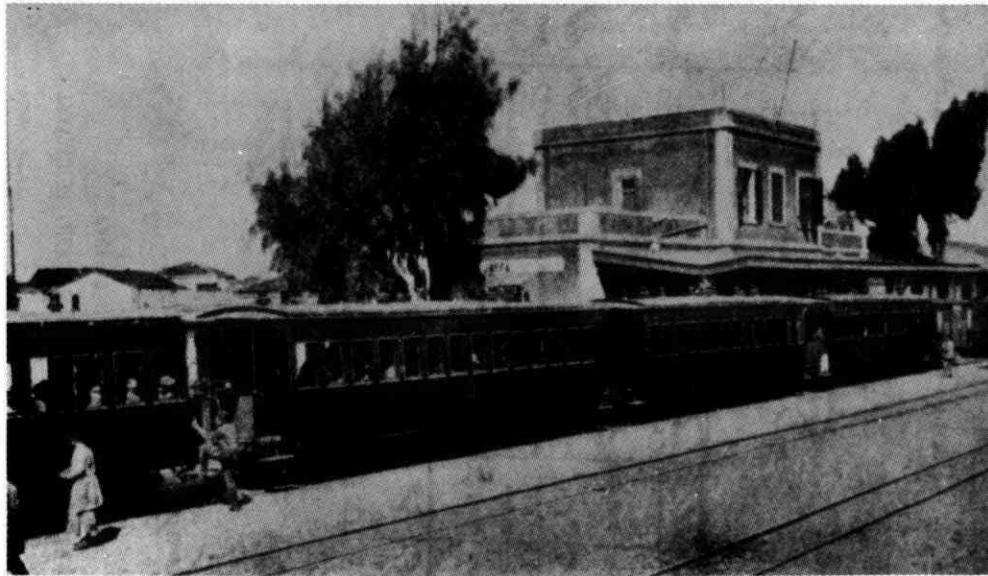
ב-1949 וולסלי השתעשה בייצור ג'יפ צבאי עם מנוע רולס-רויס.

אחרי מלחמה"ע השנה וולסלי אייבדה מיחודה והפכה לשם אוסטין-מוריס עם חיזית שונה וסמלת המסחרי המואר ותו לא. המכליים היו אוסטין, מוריס, ראליל ודוויים. הולסלי האמייתי האחרון יוצר ב-1958 ואני מסיים באותו משפט שבמאמרי הקודם - חבל על דאבדין.

אחרי מלחמה"ע הראשונה וולסלי הקשיכה לצר מבחר גדול למדי של מכוניות נסעים בעלי נפח מוגעים מ-1300CC ועד 5500.

ולסלי היא בין החברות הבודדותenganlia שמשיכה ליצור מכוניות בעלות נפח מנוע גדול. ב-1927 החבר נקלעה לביעות מזמין. ויליאם מורייס שהיה אז כבר בעל מפעל משגשג לטש מזמין עין לחברת הקטנה שיצרה מכוניות בטכנולוגיה מתקדמת ואשר ההזמנות והיעה והוא רכש אותה תמורה סכום נכבד של 3.5 מיליון שטרלינג. מורייס מיד יישם מספר חידושים של וולסלי במכוניות מורייס ו-MG. אבל מבחינת המנוע והגימור היו מכוניות הולסלי בדרגה שונה לגמרי, נראה זהה מכונית לסובבים ענפים. המנועים היו, הצל מהשנת 1927, מנוע וולסלי בעלי שסתומים עליים והמנועים בעלי הנפח היוטר גדול גם עם גל זיזים עליון. הצלחה יוצאה מן הכלל הייתה הולסלי HORNET שיוצרה החל ב-1931. ה"צרעה", בעלת מנוע 6 בוכנות בנפח 1300CC הייתה מכונית משפחית לא יקרה, זריזה ואמינה מאוד.

כפי שציינתי המנועים היו בעלי שסתומים עליים לעומת שסתומי הצד במנועים הולסלי של מורייס. הדבר הביא לידי כך שמורייס יצרה דגם דומה לוולסלי משנת 1935 וכאשר הקונים בוחנוות התעניינו לראות מה נמצא מתחתי למכסה המנוע, הם הופטו למצואו מנוע דומה למנוע וולסלי. אבלפה חב' מורייס עשתה טריק קטן כדי ללבוד את הלא מבנים: מכסה השסתומים העליים של מורייס לא היה אלא מסנן האוויר של מנוע, המנוע היה אותו מנוע מורייס בעל שסתומי-צד.



הרכבת לירושלים עומדת לצתת מתחנת יפו (מנשייה) – סוף המאה ה-19

משרד התחבורה
אגף הרישוי

כ' בסיון תשנ"א
2 ביוני 1991

ליידיעת בעל רכב מישן

1. הגדרת רכב מישן (תקנה 1 לתקנות התעבורה)

(1) רכב - למעט סטרטור גדור ואוטובוס - שבמועד חידוש רישיונו מלאו תשע שנים משנה ייצרו.

(2) אוטובוס שבמועד חידוש רישיונו מלאו חמיש עשרה שנים משנה ייצרו.

2. רישיון לרכב מישן יהיה לשנה חדשים.

3. בעל רכב מישן יציג בעת הבדיקה במכוון הרישוי - תעודה מנת מוסך מורשה, בנוסח שקבעה הרשות, כי הרכב נבדק תוך שלושה חודשים לפני מועד הבדיקה נמצא במצב מכני תקין.

4. סוג רכב רישיונם לא יהיה (תקנה 281)

(א) (1) רכב באובדן נמור

(2) מוניות - בתום עשר שנים משנה ייצורה

(3) רכב נוסעים פרטיא או רכב פרטיא דו-שים המשמש להוראת נהינה - בתום עשר שנים משנה ייצרו

(4) רכב חילוץ משקלתו הכלול המותר עד 16,000 ק"ג - בתום תשע שנים משנה ייצרו..

(ג) לא יהיה רישיון לרכב מישן אם חלפה שנה מיום שפג רישיונו (ורישיון בהפקה של שנה ומעלה דיננו כדי רישיון שלא חדש).

(ד) למורת האמור בסעיף (ג) ניתן לרכב מישן מהסוגים הבאים:

- אופנוע

- רכב נוסעים פרטיא ורכב פרטיא דו-שים

- רכב מסחרי משקלתו הכלול המותר לא עולה על 6,000 ק"ג

לחישרין, גם אם עברה שנה ומעלה מיום שפג רישיונו, וב惟ב שבעל הרכב המציג אישור מעבדה מוסמכת, על פי מיפרט שקבע מנהל אגף הרכב, כי הרכב נבדק בתוך שלושה חודשים לפני בדיקת הרישוי ונמצא במצב תקין.

5. הפניה למעבדה המוסמכת תינתן במשרד הרישוי - על רישיון רכב לחידוש (או בעמדה הטכנית, עמדה 1, במשרד הרישוי המחויז).

6. המעבדות המוסמכות הן:

מרכז התקנים הישראלי, המעבדה למכניקה, ענף הרכב
רח' חיים לבנון (רחוב האוניברסיטה) 42, תל-אביב

טלפון: 03-5454248 03-5454139

מועדן קבלת רכב לבדיקות: ימים שני ורביעי (13.00 עד 07.00)

מוסך בטמיית (הטכניון היישן בהדר)

רח' בלפור (מול רח' יוסף), חיפה

רכז' בהתאם מרראש טלפון 04-645341 (לבקש את המוסך)

ימים ראשון עד חמישי בשעות 08.00 עד 15.00

7. רכב-מישן כאמור בסעיף 4.(ד) ימצא בבואו למכון הרישוי:

- אישור מוסך מורשה

- אישור מעבדה מוסמכת.

משרד התחבורה
างף הירושי

כ' בסיוון תשנ"א
2 ביוני 1991

ליידיעת בעל רכב אספנות

1. הגדרת רכב אספנות (תקנה 1 לתקנות התעבורה)

אופנוע, רכב נסיעים פרטי, רכב פרטי דו-شم羞 ורכב מסחרי משקלו הכלל המותר איינו עולה על 4,000 ק"ג شاملו 30 שנים משנה יצורו ואשר צוין בראשו הרכב כרכב אספנות.

2. ניתן לרשום רכב כרכב אספנות לרכב מסוימים. כאמור משנה ייצור כללו:

- לרכב משנה ייצור 1960 ומטה
- לרכב משנה ייצור 1961 ממועד החידוש בשנת 1991
- לרכב משנה ייצור 1962 " " 1992 (וכן להלאה).

3. רכב אספנות פטור מתשולם אגרה بعد תקופה שבה לא היה רשויון הרכב תקף.

4. רשויון לרכב אספנות יהיה לששה חודשים.

5. בעל רכב אספנות יציג בעת הבדיקה במכון הרישוי - תעודה מאות מוסך מורשה, בנוסח שקבעה הרשות, כי הרכב נבדק תוך שלושה חודשים לפני מועד הבדיקה ונמצא במצב מיכון תקין - פעם אחת בשנה (כאשר רשום בראשו הרכב "חייב אישור מוסך מורשה").

6. לוחיות זיהוי חדשות לרכב אספנות:

(1) ברכב אשר צוין בראשו הרכב כרכב אספנות יותקנו לוחיות זיהוי בצבע צהוב מחזיר אוור במידות הלוחיות הקבועות במפרט מס' 327 של מכון התקנים הישראלי (להלן - המפרט).

(2) בלוחית יהיו שתי שורות:

- (א) בשורה העליונה מספרו הרשמי של הרכב בספרות מובלטות לפי ציור 3א' במפרט (הספרות בגובה 40 מ"מ).
- (ב) בשורה התחתונה יהיה רשומות המילים "רכב אספנות" (באותיות ~~בלט~~ גָּבְלָט בגובה 40 מ"מ).
- (ג) צבע הספרות והאותיות יהיה שחור.

(3) הלוחית תהיה פטורה מסימן השגחה על פי חוק התקנים, תש"ג-1953.

7. על בעל רכב אספנות חלה תקנה 281א. ככללו:

- רכב אספנות לא ינוע בדרך בעשנות 0700 ועד 0900 ביום
א' עד ה' שאינם חלים בחג או במועד.

- רכב אספנות לא ישמש את צרכי עיסוקו של בעלו.

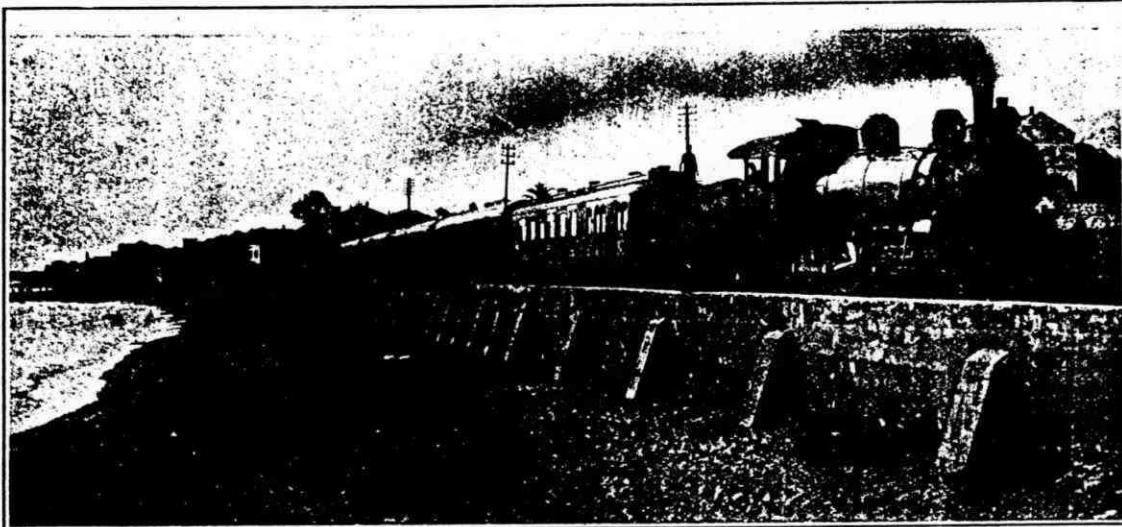
לכבוד אספנות שערן פא העזה פולר

מי ימם קדום אוסף אוסף

Palestine Railways

RAPID AND COMFORTABLE
TRAVELLING FACILITIES TO
ALL PARTS OF PALESTINE
WITH CONNECTIONS TO :
EGYPT, SYRIA, TRANSJORDANIA

Equipped with modern Passenger Coaches,
Sleeping & Dining Cars, Day & Night Saloons,
Luxurious Tourist Trains specially arranged.



Train for Egypt leaving Haifa.

**REGULAR DAILY SERVICE TO AND FROM EGYPT AND THE SUDAN
(via Kantara)**

**DIRECT AND QUICKEST ROUTE TO DAMASCUS, BEYROUT, BAALBEK
ALEPPO, AND TRANSJORDANIA, FOR AMMAN AND PETRA.**

*Haifa to Baghdad by the Up-to-Date Motor Car Service, conducted by
THE NAIRN TRANSPORT CO.*

Special Facilities for the Conveyance of Agricultural Produce
Sleeping and Dining Car Service on all Main Line Trains

גראפיות קייז 1967

יום כיף ביגנה
בשכת קייזית עליו כארטליים חמי מועדון סקיקס כראק
ופילפה ביגנה.



אילווח בקראנטלי קלאב בהרצליה
הנופש מחברי המועדון ומשפחותיהם היי אורי מועדון
משכה אליה מאות מתושבי העיר.



זכרו עקיב
יום זיכרנו חורגת (וכרים את ריקב בסוף 88'י), הפעם
לספרטן. התוצאה על השאה הייתה מה מיניה.

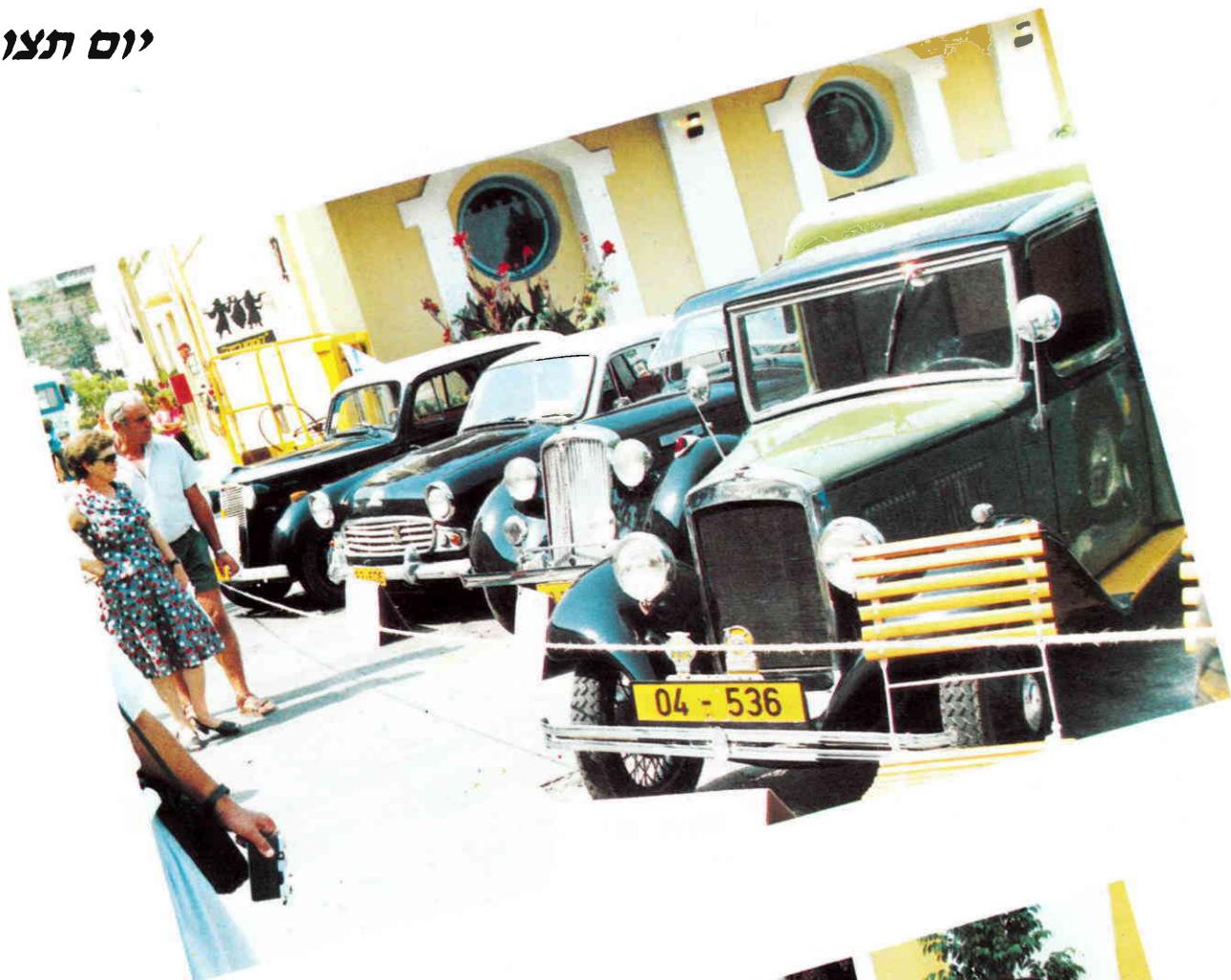


יום תצוגה ביקב-חוות'ם
סוכות



יום תצוגה בימי

ס



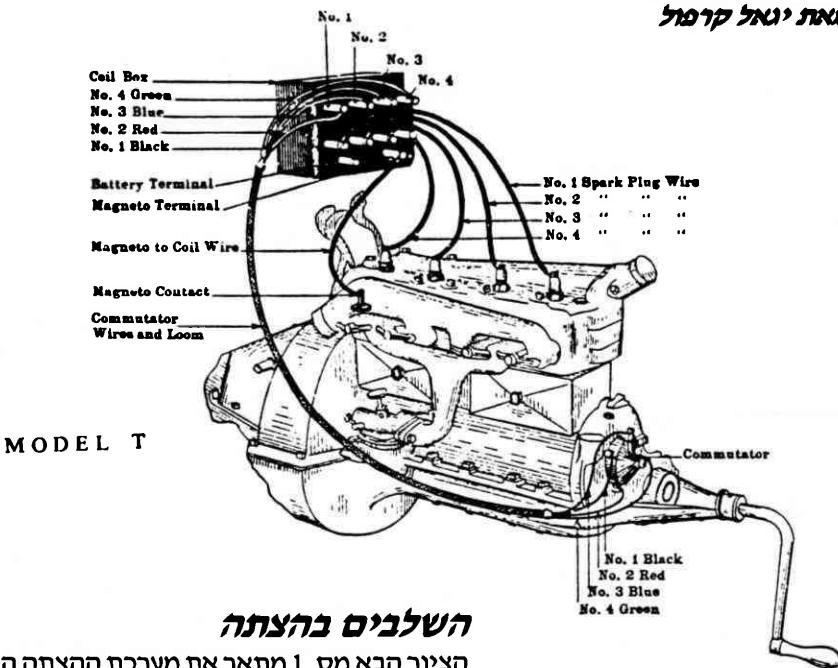
יקב-חוה"מ
זכות





מערכת החשמל

מתת ינאל קומל



השלבים בהפעלה

הציגו הבא מס. 1 מတאר את מערכת ההצתה הקונוציונית. בזמן פעולה, המתוח של המctrבר (1) עבר דרך המפסק (2) לתוך הסליל (3) משם הוא ממשיך למגעים (6). במידה והם סגורים הזרם יירום דרך הגוף לצד השני של המctrבר. בעת שהמגעים סגורים נבנה זרם בסליל הראשון של סליל החצתה (400) שמנגן את ליבת הברזול שבמרוכזו. משך הזמן שהזרם זורם נקבע על ידי הגל פיקות (CAM) שבמפלג (ראה צור מס. 2). וכן זה נקרא DWELL והוא נמדד בזווית שהציר מסתובב שבמהלכה המגעים סגורים. יכול הזמן הזה נעשה על ידי שינוי המרווח שבין שני חלקי המגעים כאשר הגל פיקות פותח אותו למכסים.

כעת מגיע החלק המעניק של הסיפור, כתוצאה מסיבוב הציג המגעים נפתחים והזרם שורות מהctrבר נפסיק באופן פתאומי, בשלב זה שנמשך בסך הכל $1/000$ של השניה נוצר הניצוץ. כיצד קורה הדבר?

עם פתיחת המגעים נכנס הקבל (5) לפועלה, הוא לוקח את הזרם שורות קודם מהctrבר, כעת מופיע זרם שמקורו מהסליל הראשוני של סליל החצתה (החוות העבה). מקור האנרגיה לזרם זה הוא המגנט של נרען הברזול בסליל החצתה. זרם זה יוצר מתח של כ-300 וולט על הסליל הראשוני לפחות אלף החלטה השנייה עד שהאנרגיה המגנטית בגרעין הברזול נגמרה. מאחר וסביר אותו גרעין ברזל מלופף סליל נוסף - "המשני" שמספר הליפופים שלו הוא פי מאה במספר הליפופים של הריאויני נקלט עליו מתח הגadol פי מאה גם כן, דהיינו 30,000 וולט. מתח זה הוא כל כך גבוה שהוא מצליח לעبور מרחק של כשני סנטימטרים באוויר, בדיקן כמו ברק, רק יותר קטן.

בעזרת מערכת חוטים מיוחדים והמפלג מעביר את המתוח הזה למצת המתאים ראה ציר (1) ושם בקצחו החשוף לתערובת של בנזין ואויר יפרוץ הניצוץ וייצת את התערובת. הציר של המפלג ממשיך להסתובב ולאחר מכן מן המגעים יסגורו שום והתהליך י חוזר על עצמו רק שהפעם המפלג יעביר את הניצוץ למצת הבא בתור.

סדרת המאמרים הבאים שתשתרע על מספר מהדורות של האוטומוביל עוסקת במערכת החשמל של הרכב, הנושאים העיקריים הם: מערכת ההצתה, המctrבר, מערכות החתעה, יצירת החשמל ומערכות חשמל אחרות של הרכב. כרגע אחדים העיקריים הקיימים יעסקו במערכת ההצתה שעקורתנית ניקבעו לפני יותר ממאה שנה ולמעשה לא היה שני עקרוני עד היום.

במשך השנים נוספו מספר שיכולים שהעיקרי בהם הוא תוספת אלקטرونיקה למערכת. מאוחר ואנו עוסקים ברכב שלפני עידן האלקטרוניקה נעסק במערכת ההצתה הקונוציונית.

בסקר שערך חברת אמריקאית לשירות בדריכים הסתבר ש-95% מהתקלות היו במערכת החשמל והעיקרי בהם היא תקלת במערכת ההצתה שמנעה את פעולתו של המנוע. העובדה הזאת ידועה היטב יצרני מנועים למוטוסים והם מצידיהם את המנועים בשתי מערכות הצתה, כך שאמ Achot מהן נצלת השנייה ממשיכה ומביטהה פועלה של המנוע.

ננסה להבין כיצד המערכת עובדת ומזה זה נראה את הביעיות שגורמות לכשלון מלא או חלקי במספר כה רב של מקרים, וכייז ניתן להתגונן בפניות.

מערכת ההצתה, תפקידה לספק את הניצוץ לחיל הצלינדר בעצמה המתאימה ובזמן המתאים וזאת על מנת ליצור את הפיצוץ של תערובת דלק האויר הנדחשת בחיל הצלינדר על ידי הבוכנה. המערכת, באופן כללי, מקבלת את האנרגיה שלה מהctrבר. הקבל המוליך את החשמל, במתaga 12 או 6 וולט מתחבר את ה"קויל", הוא סליל ההצתה ושם מוגברת העצמה למתaga של 30,000 וולט!!! שיווכל ליצור את הניצוץ. הזרם האידי הווה עבר למפלג, הוא הדיסטריביוטור שתפקידו לחלק את הזרם למצחים השונים לפי חלוקת זמן מדויקת ביותר. משם עבר המתוח למצח. בקצת המצח, זה הנמצא בתוך הבוכנה, ישנו רוחץ זעיר, של כמה מילימטרים. החשמל, ברוב עצמותו "מדלג" מעל הרוחץ וכך נוצר ניצוץ. נואר עכשו ביתר פירות את השלבים.

הקלב

תפקידו של הקבל הוא קרייטי במערכת, לא אונס לפרטים אך יש להבין שהוא חלק מערכת החצחה ולא פילטר כפי שרבבים חושבים. לסקרנים שבינכם רק אחד שהוא מהויחד עם הסליל מעלה תחזקה שמתנדנד בתדר גבוה עם פתיחה המגעים, ייצרו את תנאי החתילה של הזרם התתחלתי. התנודות דועכות מהר מאוד לאחר וכל האנרגיה מועברת דרך הסליל המשני למצטמים.

סליל החצחה

סליל החצחה יש במרכזה אף אורך, מעין חדק עמוק בתוך נמצוא החיבור החשמלי (ראה פריט 3 בצייר 1). הסיבה לכך היא שם שם יוצאת מהמתח הגובה, ונזקור שעוצמה כזו יכולה לקפוץ מרחק של 2 ס"מ, אי לכך אנו נשאה עלייה על ידי הארוכת המסלול שהיא צריכה לעבור. כל זה נכון כשהחומר הפלסטי המבודד נקי לא רכוב, במידה ולא, המתח הגובה נמצא לו מסלול נח והוא עבר דרכו. لكن חשוב מאוד להקפיד על יישוב ונקיון מושלם של החלק הזה של סליל החצחה.

חותמי המתח הגבוה

אלח חותמים עם בידוד מחומרים פלסטיים מיוחדים ובובי גדול מאוד, באופן ייחסי. החומר שנחשב כתוב ביוטר הוא סיליקון, הן מבחינות הבידוד והן מבחינות אורך החטים שלו. אם החטים הם מסוג רגיל ווגלים מעל 8 שנים אחד - אסור לזלול, יש לודא ששותם דבר אחר לא יהיה מחובר אליו, מאחר והוא יכול לדכא את עצמת המתח הגובה באופן משמעותי, הן מבחן הדירת לחות. הלחות היא האובייג גדול שלו. המתח הגבוה יעדיף תמיד עברו דרך הלחות ולא דרך ציריך.

איתורו ותיקונו תקלות

מערכת החצחה מאוד יוצאת דופן בתחום תא המנוע, מקום שבו התנאים הם קשיים מאוד, בקצב חם מאוד (~100 מעלות צלזיוס) בחורף רטוב או אפיילו קופא, ריעידות חזקות ועוד... ואנו עוד רוצים שהיא על כל מגבלותה מתפרק בזורה מושלמת ובאמינות מוחלטת. ובכן מה הבעיה?

הבעיה העיקרית היא כיצד מבודדים מתח של 30,000 וולט במקומות כמו תא המנוע. לשם השוואה קו מתח עלי רגיל הואה של 30,000 וולט, ותראו איזה קונסטרוקציה עשו שם. ב כדי להבין את הפתרון שבו השתמשו יצרני הרכב ניבור שלב שלב במערכת החיל מהמקום שם יוצא פעימת המתח הגבוה עד לказה המצט שמדובר נופכת לניצוץ המצט את הדלק.

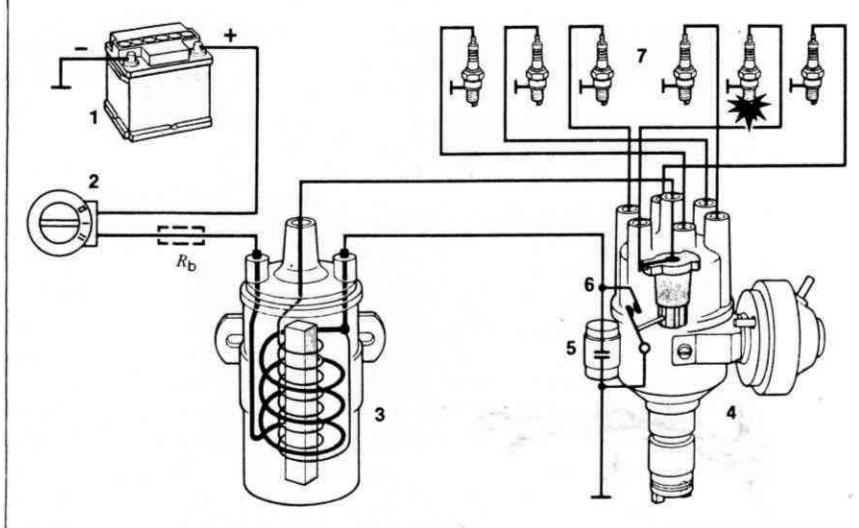
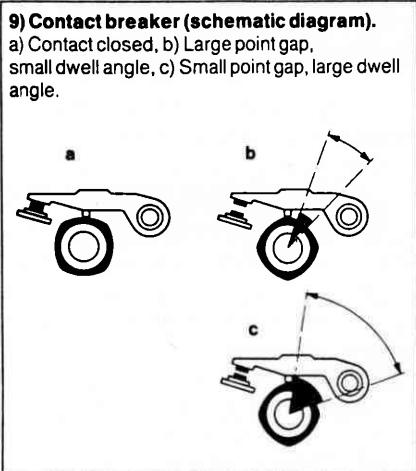
מגעים (פלטינום)

במצב סגור שניים נוגעים אחד בשני זורם זרם שעוצמתו ~1.5 אמפר במערכת של 12 וולט וכפול מזה, 3 אמפר במערכת של 6 וולט. המתח של המגע מחובר להדק המסומן ב-+ שעיל סליל החצחה ומפסק הרכב ינתק אותו כאשר נכבה את המנוע. ההדק המסומן ב- - מחובר למגע אחד מזוג המגעים שבמפלג, ואילו השני מחובר לנוף הרכב. במקביל למגע שמחובר ל- - של הסליל מחובר הקבל, ואילו צידו השני של הקבל גם הוא מחובר לנוף הרכב. החלק הזה של מערכת החצחה הוא במתוך נמוך של 12 וולט. אך גם בו אסור לזלול, יש לודא ששותם דבר אחר לא יהיה מחובר אליו, מאחר והוא יכול לדכא את עצמת המתח הגובה באופן משמעותי כי שלא יוכל להציג את הדלק. כל החיבורים משמעותיים יהיו מושלמים, מגע לא תקין Dieno כדי שנפתחים לא בזמן, יגרום לניצוץ שלא באזמן או לרים נמוך מידי בסליל שלא יספיק ליצור פעימת מתח גבוהה להצגת התערובת.

המרוחה נקבע בין זוג המגעים הוא תנאי לתפקיד טוב של מערכת החצחה. המרווח קובע את היחס שבין הזמן שבו המגעים סגורים לבין הזמן שבו הם פתוחים. כולל המרווח צריך להיות 0.35 מ"מ כאשר המגעים פתוחים למכסים.

6) Ignition system with conventional coil ignition.

1 Battery, 2 Ignition and starting switch, 3 Ignition coil, 4 Ignition distributor, 5 Ignition capacitor, 6 Contactbreaker, 7 Spark plugs, R_b ballast resistor for boosting the starting voltage (not always fitted).



המפלג

למפלג שני חלקים: הרוטור שמסתווב במרכזו בחצי מההירות המנוע ועליו כיפה עם יציאות לחוטים במספר הבוכנות. גם חלקים אלה דינם כדי חוטי המתה הגבוה, ארוך חיים מוגבל, קצת יותר כ-20-10 שנה ורגשות מוגזמות ללחות ולכלוך.

כיוילים

כמה כיוילים שיש לבצע בצדיה להבטיח תפקוד טוב של מערכת החצתה:

1. מרוח מגעים 0.35 מ"מ
2. מרוח מצת 0.7 מ"מ
3. זמן הצתה 0 עד 10 מעלות לאחר נקודת מתה עליונה, תלוי במנוע. רצוי לבצע תזמון הצתה עם אקדח סטרובוסקופי מאחר והדיק שנקבל רב יותר כי כל החופשים במנוע מתבטלים בעת פועלתו.

בדיקות

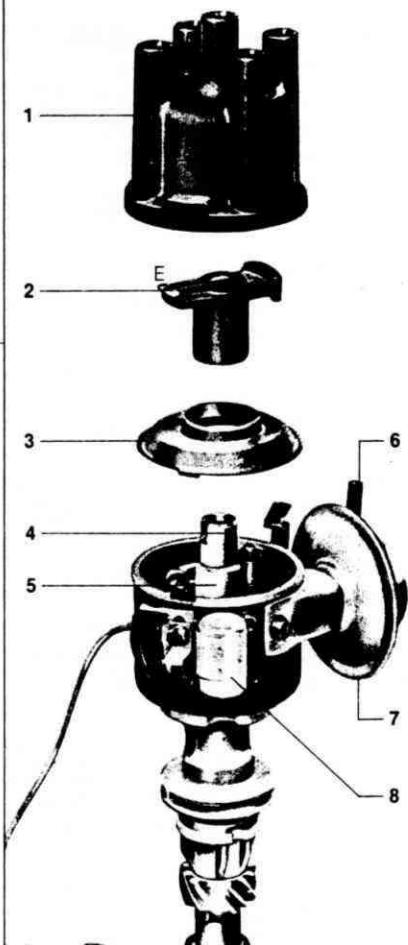
במידה ואנו חוזדים בעיה שמקורה במערכת החצתה יש סידרה של בדיקות פשוטה שתנתן לנו מאוד מדויקת.

1. נתק מצת אחד ובדק כיצד זה משפיע על פעולת המנוע, אם המנוע מגמגם בכלל זה, סימן שהמצת מקבל מתח נכוון לא כנראה לא מגע עליו ניזוץ. חזור על הפעולה עם כל המצחים.
2. בחשוך התבונן בכל חלקים ודקיקים מצביעים על בריחת המתח הגבוה, לגוף במקום למצת.
3. בעת פעולה המנוע הרחק את אחד החוטים מהמצת ובדוק שעדיין נשך ניצץ מקצת החוט למתוך באורך שלפחות 1 ס"מ. זאת במיוחד בעת שהמנוע עובד בסיבובים גבוהים. אם לא זה, סימן למתח גובה נמוך מדי.

לסיום, כל בעיה מקורה יכול להיות **בכל אחד** מרכיבי מערכת החצתה, לכן חשוב מאוד שככל חלק מרכיב המערכת יהיה במצב מעולה. רכיבי מערכת החצתה הם סטנדרטיים ומהירים נוח, אל תחשכו בהם ותחסכו לכם כורת.

10) Components of an ignition distributor.

1 Distributor cap, 2 Distributor rotor with electrode (E), 3 Dust-protection cover (condensation barrier), 4 Distributor shaft, 5 Breaker cam, 6 Connection for vacuum hose, 7 Vacuum control unit, 8 Ignition condenser.



הפעלה אלקטרונית למשאבות דלק S.U.

מאת סמילנסקי ישראלי

מכוניות בריטיות רבות היו מצוידות במשאבות דלק חשמליות מטיפוס S.U. לשאבות זו יתרונות אחדים: היא מאפשרת הפעלת המנוע רק אחרי שהקרברטור המתמלא בדלק ולפנּו מביטה התנועה קלה ומהירה, וכן הרוחקת קו הדלק מצינור המפלט, שכן היכלה להרום ל"סתימת אדים" ושר מרענן בישין. החסרון העיקרי של משאבות אלו נזק בעובדה שהן מופעלות ע"י זוג מגעים ("פלטנות") הנוטים להשרך וקשה להשיג אונס כתף.

להלן הנחיות אוחdot כיצד להפעיל משאבה כזו, באופן אלקטרוני, גם עם מגעים רפואיים.

מעגל הפעלה של משאבת S.U. נראה בציור 1.

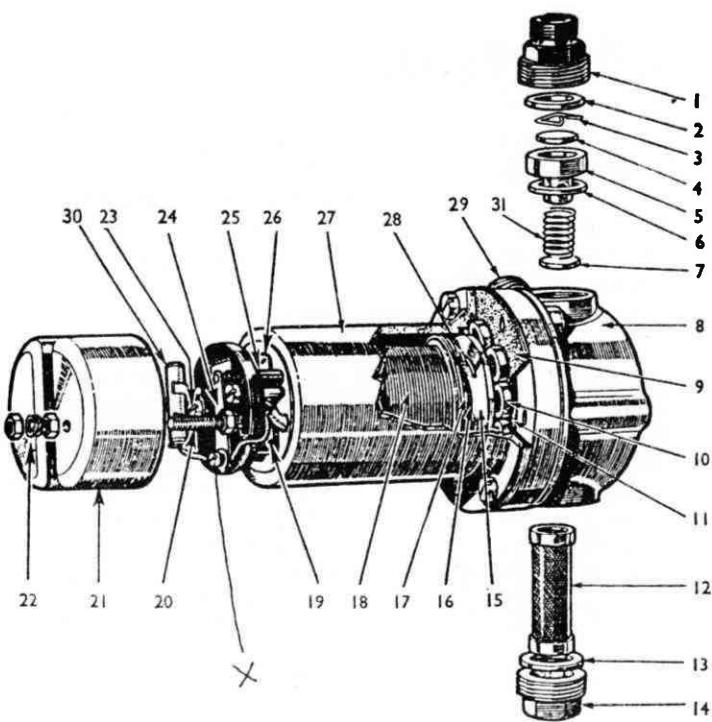
כשהגעים סגורים, מושך הסולנוואיד את הדיאפרגמה ומזריק מנת דלק לקרברטור. החלץ שנבנה בו פותח את המגעים. כשיורד החלץ, נסגרים המגעים והתהליך נמשך.

בזמן פתיחת המגעים, בדוק כמו בסליל ההצתה (T010 או לעפומים "כוholey"), נוצר מתח גבוה בינהם לפי הקשר $L = C \cdot \frac{di}{dt}$. כאשר L הוא המתה, C השראות הסולנוואיד ו- $\frac{di}{dt}$ קבוע הזרם. מתח זה יכול להגיע למאות וולטים והוא הוא הגורם לשיפת המגעים.

כדי למנוע שריפה זו, די לציד את הסליל בדיזה (למשל מסוג N4004) כפי שמתואר בציור 2. המעל מליעד למכוון את אגלוויות ישנות בהן נהוג היה לחבר את הקוטב החיבובי של המცבר לגוף המכונית. במכוון זה מחובר הקוטב השלי'יל של המცבר לנוף המכונית (ואלו רוב המכוניות כיום) יש לחבר את הדיזה הפרק, כמוראה בציור 3.

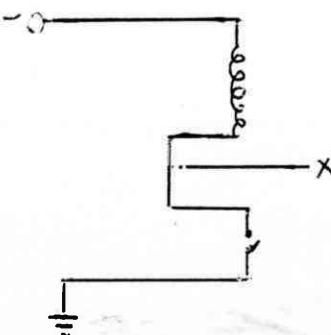
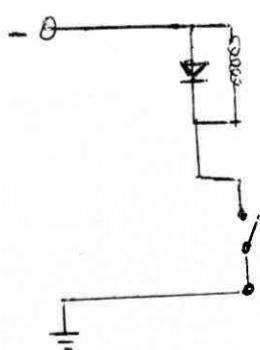
כיצד פועל המעל?

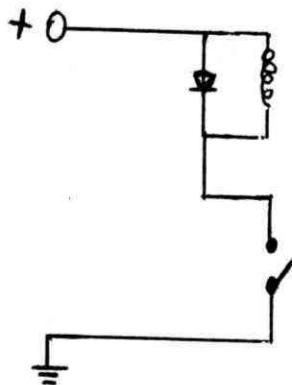
כאשר המגעים סגורים וזורם הפעלה הרגיל זורם בסולנוואיד, מהויה הדיזה נתק ואינה משפיעה על המעל. כשהפתחים המגעים, אפשרות $\frac{di}{dt}$ קטנה מאד ולפנּו גם המתה הנוצר על הסולנוואיד קטן. משום כך לא ייקפצו ניצוצות" בין המגעים והם לא ישפרו.



PARTS OF THE S.U. HP TYPE ELECTRIC FUEL PUMP

1. Outlet union	11. Retaining plate	21. Cover
2. Fibre washer (thick)	12. Filter	22. Cover and terminal nuts
3. Spring clip	13. Fibre washer (thick)	23. Earth terminal screw
4. Delivery valve disc	14. Filter plug	24. Spring blade
5. Valve cage	15. Armature	25. Inner rocker
6. Fibre washer	16. Bronze push rod	26. Outer rocker
7. Buction valve disc	17. Solenoid iron core	27. Solenoid housing
8. Pump body	18. Solenoid coil	28. Valve spring
9. Diaphragm assembly	19. Rocker hinge pin	29. Inlet union
10. Guide rollers	20. Terminal screw	30. Condenser (for suppression)
		31. Section valve spring





ציור מס. 3

מה לעשות אם מאוחר מדי, והמגעים כבר נשרפו?
ניתן להציג את המבנה ע"י טרנסיסטור ונגד, כמוראה בציור
4. את החיבור בין הסולנואיד והמגעים יש לנקק, בנקודה X
של צייר 1, ולבצע את החיבור כמוראה בציור 4.

בציור 5 פרושה המשאבה והוא יקל עליכם את זיהוי הנקודה
X. הניקוק נעשה ע"י פתיחת הבורג.

הטרנסיסטור הוא מסוג NPN: 3055 או דומה, והנגד 30
או 30, וולט באפקציות 20%. מחיר החלקים שקולים אחדים.
התנגדותו של הסולנואיד היא 4-5 א Ohms, ככלומר כשהמגעים
תקינים והתנגדותם אפסית, זורמים דרכו $12/4=3$ אמפר
(חוק א Ohms). כשהמגעים שרופים עלילם התנגדותם לכ-
2 א Ohms, הזרים יורדים ל-2 אמפר והמשאבה חדרה לתפקיד.

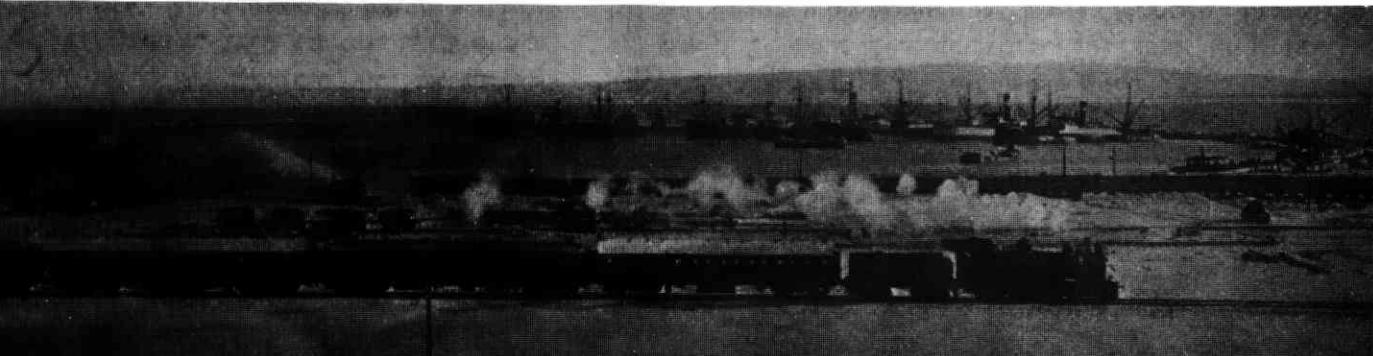
הטרנסיסטור הוא מגבר זרם. טרנסיסטור מסוג 3055 מסוגל
להגבר לפחות פי 20. הזרים זורם עתה דרך המגעים בלבד
בערך 30 א Ohms. במגעים חדשים יהיה זרם זה 0.4 אמפר
ובמגעים שרופים 0.39 אמפר. מගין שהגבירת הטרנסיסטור
היא לפחות 20, יזרום דרך הסולנואיד בשני המקרים כל
הזרם החדשolo. מתח גבורה ימשיך לתפתח על הסולנואיד,
אך לא על המגעים. גם הזרים דרכם הוא עתה כעשרה
פעמיים הקודם. יהיה אשר יהיה מצבם - לא יזדקק שוב
יותר לאחרים...
סידור זהה פועל כ-15 שנה ב"ירובר" הוזן שלו. ה"פלטינום"
לא מראות שום סימני בלאי, ובצד.

מעגל דומה נפוץ בשנות השישים כ"הצטה אלקטטרונית" ופועל
פעולה דומה על המגעים של מערכת החצצתה. ה"הצטה
האלקטטרונית" המודרניות פועלות באופן שונה. אגב אחיו,
הקטן של מעגל זה מפעיל את השעון החשמלי ב"ירובר",
הטбел גם הוא משירף מגעים מסוימים שפורטו לעיל.
למכוניות שבhn הקוטב השלייל של המctrbor מוארך ידוע בפי
חסמלאי הרכיב כ"מינוס ששי", יש להחליף את
הטרנסיסטור מסוג (NPN) לטרנסיסטור מסוג PNP, למשל
ל-2955. כל היתר נשאר לבדוק אותו הדבר.

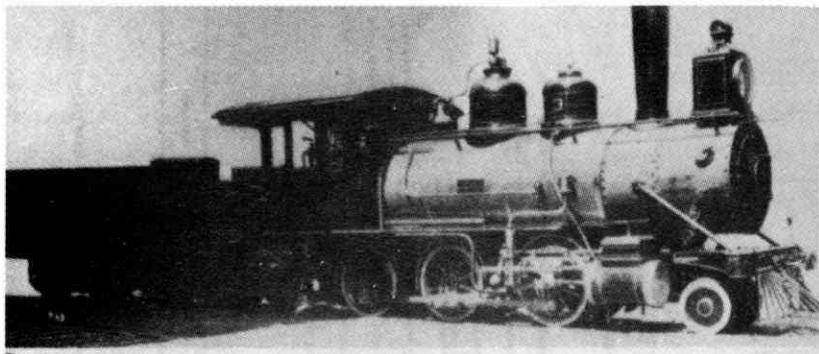
כדי להקל בבחירה הטרנסיסטור, אציין כי ערכיו הם: זרם
קולקטור לפחות 5 אמפר, מתח קולקטור 100 וולט לפחות,
והגבר זרם לפחות פי 20.

בצלחה!

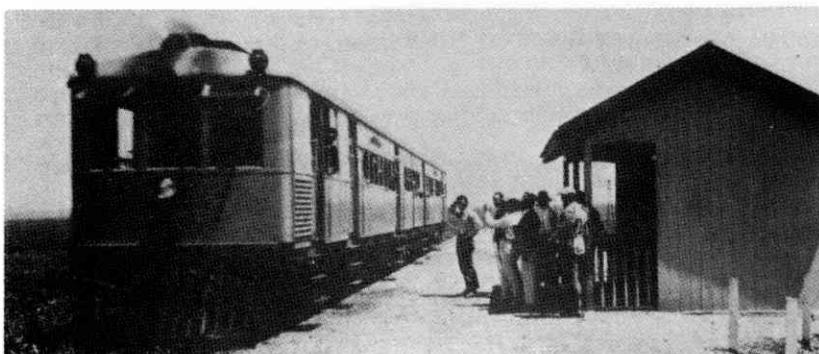
ציור מס. 4



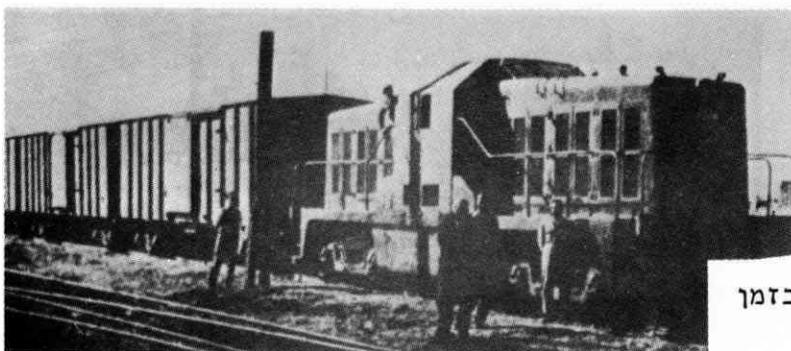
1933 הרכבת מKENTRAה (מצרים) קרבה לתחנת חיפה-מזרחה.
ניתן גם לראות את נמל חיפה בבניינו.



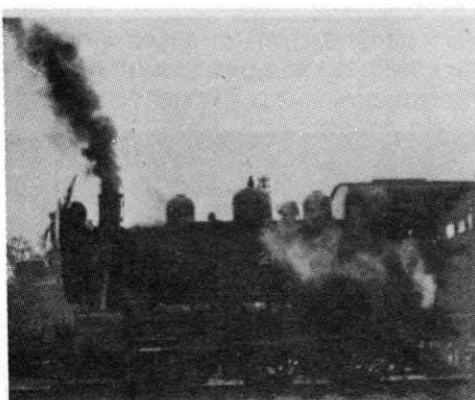
1892-הקטר הראשון. פעל בקו יפו-ירושלים



1928-הקרונובע הראשון (MOVE בקייטור)



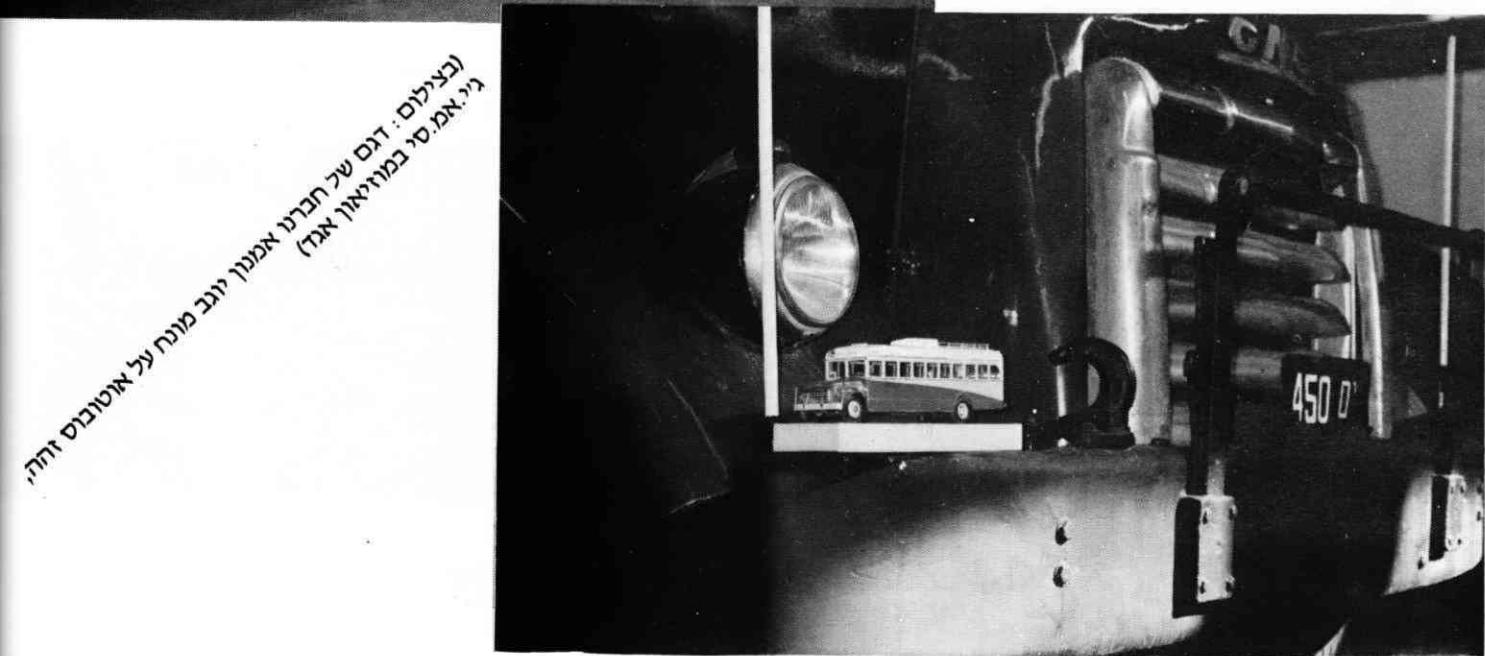
1942-הדייזל הראשון-הובא על ידי הצבא הבריטי בזמן מלחמת העולם השנייה.



קטר הקיטור האחרון, בשירות, בטקס הפרידה, בלוד, פברואר 1959

"אגד"

במושיאון אגד, כל שבת אחרונה של החודש, מפגש ובאזור
חלפים של חברי המועדון. בואו!!!





ביטוחים... ביטוחים...
לחברי המיעוזו (תאגיד חברה במיעוזו ח-5), מציגת מaims מיוחדים
וירות ביטוחים, טל: 03-814852, מציגת מaims מיוחדים

חלקים... חלקים...

חנות החלפים בחדרה מציעה למכווןיות עתיקות מלאי חלפים גודל הכלול משאבות דלק, משאבות מים, דיסקוט וחלקים נוספים למצמד, מיסבי מנוע, רינגים, קפיצים לשטוממים, פיסטונים, קינג פינגים ועוד ועוד.

בין המכוניות שלחן ישם חלפים: שברולט, כולל קורבייר, פלקון, וקסהולים ישים, פרודים מכל הסוגים והמינים, כולל ו-8, אנגליה, הילמן, אוסטין איי 40, לאראקים, מוסטנגיים, ג'יפים ישנים, בדפורד, פורד זפיר, רנו פרגונט, ד.ק.וו, ויליס, מורייס, קוניטסות ועוד ועוד.

החותן נמצא בחדרה, באיזור התעשייה החדש ומס. הטלפון: 06-333264; 06-333077. "דני פרטס".

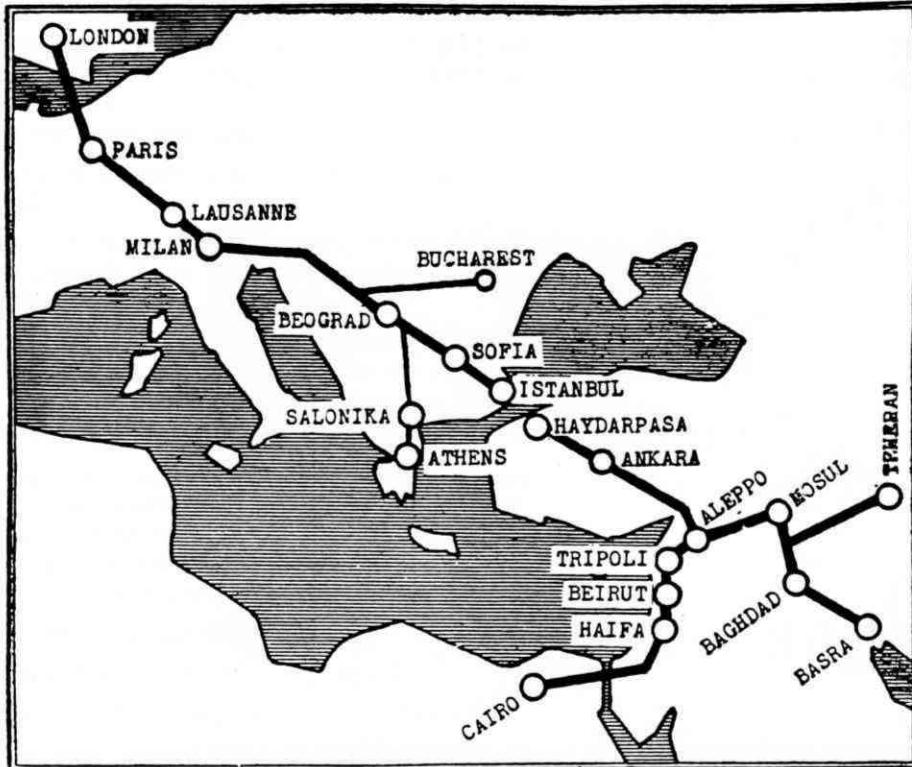
תודה לחברנו אמר בורוכוביץ על האינפורמציה.



מפגש הצפוניים



ביום שני של אוקטובר נחנכה נקודת המפגש של הצפוניים. כשלושים ענטיקות פתחו את מסורת ימי ששי בתנועה רבה וANO מקווים שכך זה ימשך. אז בראו במוניצט למטעדת נשיונל בתחנת "פז" בדרך חיפה-עכו, ליד מושך "המרוץ", מול מכון 3. כל יוטשי זהה'ץ.



SIMPLON ORIENT- EXPRESS

•

TAURUS EXPRESS

Trains composed
entirely of 1st and
2nd Class Sleeping
and Dining Cars.

Single Tickets with 25% reduction. Return Tickets with 40% reduction.

40% reduction for parties of six passengers.

Packets of Merchandise can be forwarded by these trains.

Apply to any office of

COOK / WAGONS - LITS

(1938)

פעם, פעם, בשנות העשרים והחלושים היה אקספרס לונדון-איי-מצרים. מתי ישוב ה"טאורוס אקספרס"?

"אַיְלָן" - קָרְכָּה

ח'ם כה ליל"

ס'ם ימ'!!! כהה. 3.

* אבזרי המועדון, חולצות (גם במידות גדולות), סמלים, מדבקות חלון, מחזקי מפתחות, כובעים ועוד. להשיג אצל זמי, גוזבר המועדון.



הלווח היישן

* מעוניין במנוע שטוח של ויליס בנפח 2199 סמ"ק. מוכן להחליף או למכרו במחair סמלי, מנוענו 5 עם כל האביזרים (כולל גיר). יוסי, 06-752130

* למכירה המכוניות הבאות: 1. טנדר שברולט 1951, יש ניירות. 2. ווקסהול ווירן 1950, יש ניירות. 3. שברולט ואן מסחרי סג'ר, 1952.

המכוניות לפני שיפוץ. יואל, 04-854600
וילו 122 אס, 4 דלתות, 1963, מנוע 2000, גיר רגיל. רענן 03-300472

* מחשש מקום אצל אחד מחברי המועדון לצביעת רכב (לא בנסיבות) בתמורה לעזרה לצביעת הרכב שלו. יוון חקק, 03-788540

* כתובות לחלקים של ב.מ.וו בגרמניה: TEL (04454) 503133 PAFFEN, KG, P.O.B. 1546 D2930 VAREL, GERMANY,

— יגואר מרכ X, 1962, במצב מקורי ומצוין, 3.8 ליטר + יגואר 1968 לחלקים. צינה או יעקב, 03-9613446

* אצל "או"ו" ספידומטרים, הנחות לחבי המועדון ושירות מיוחד בכל נושא ספידומטרים, מנועי מגנים, מכשור עדין, כולל חלקים לרכבים ישנים ועתיקים. לפנותו לשםאל, טל. 03-5616880 (העסק נמצא בת"א, רח' בית אלף 4, מאחוריו יצחק שדה, וסגור ביום שישי).

* חלקי מינור שונים, משה, 03-9644672.

* ג'יפ מיוחד, 1957. טל. 03-5742121, יורם.

* פורד אングלייה 1963, יד שנייה, מצב מעולה. 053-59060

* שברולט 1958 סטיישן, מיוחדת, אחורי פחחות, לפני מכונאות. דני, 03-345528 (להשאייר הودעה).

* פינו 304 קבריאולט, 1974, משופצת לחוטין חדשה. אלכס, 052-574234

* אולדסמוביל 65, גג מתפרק, נוסעת + טסט. מוסטנג 66 משופצת + דומה לפוי שיפוץ. אבישי, 03-5060666 (בערב).

* מוסטנג מאך 1, 1971, ד"ר חיים נוימן, 03-769810.

* מרוקורי קומט, 1965, במצב נדיר + טסט. טל 03-9330033 בערב.

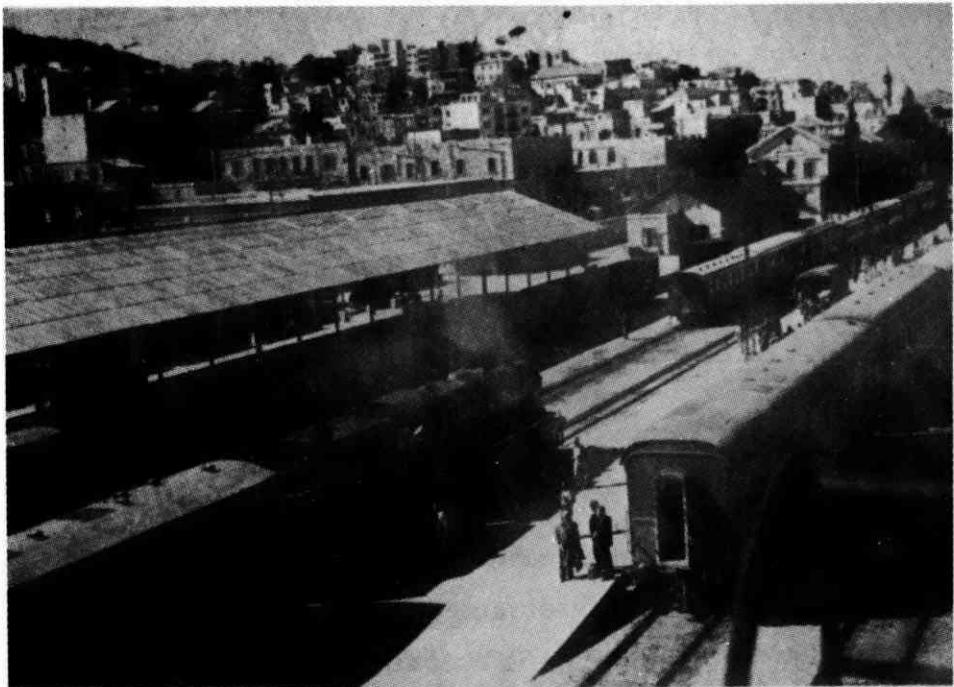
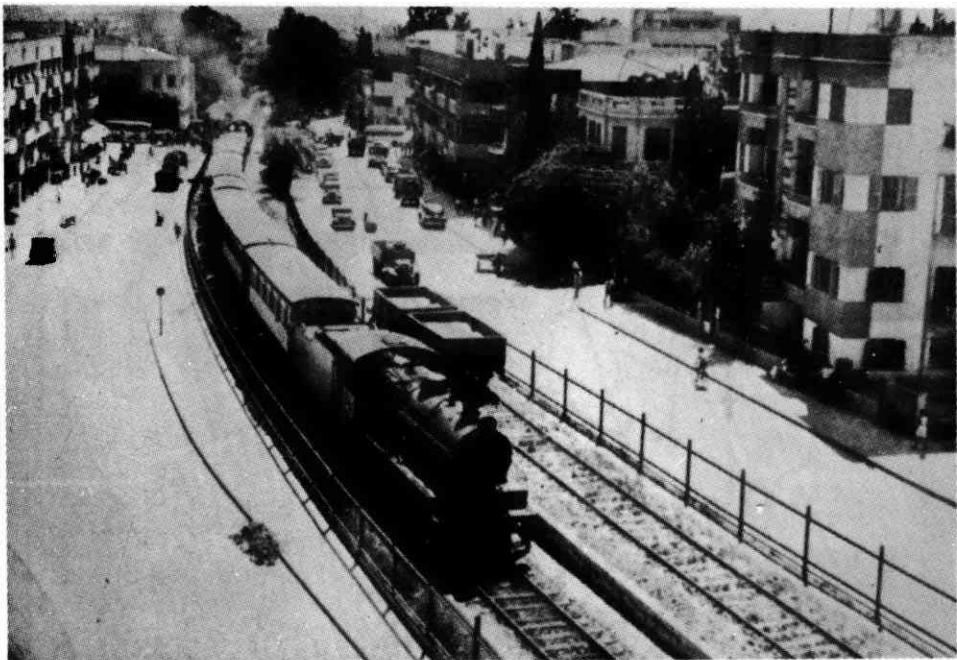
* מעוניין בגיר של לאرك מנוע סטודיבייקר עם אוברדרייב. רמי 04-325806; 04-221449.

* פנסים אחוריים ופלסטייקים לענטיקות - עומדים לשוה כל המעניין באוטובוס המועדון הנמצא במוזיאון אגד בחולון. לפנות לנח שלאזקי במקום.

* אספן מפינלנד מחשש סמל של סוברו כפי שהופיע בחזית אף 1 (1972) לפנות לבני הספל בת.ד. של המועדון

* להחלפה-פנהרדר אפ. אל. 17, 1962+חלקים במכונית אמריקאית מסוף שנות ה-50, תחילת ה-60, (רצוי וליאנט "ספר", נסועת

עם טסט. שימרון-04-234695
* הגראוטאה המצולמת משמאל תינתן למעוניינו
נא לפנות לברוך סלמנדר, טל. 052-918237.



למעלה: הרכבת ברחוב יהודה הלוי בת"א, 1945.

למטה: מפגש ביןלאומי ב"חיפה-מזרח": הרכבת מימין שייכת לחברת הרכבות המצרית ועומדת ליצאת לקהיר. הרכבת משמאל למטה שייכת לחברת הרכבות העיראקית והגעה זה עתה מבירות. הרכבת משמאל למטה שייכת למסילת העמק, קו חיפה-דמשק.

ל ה ר ג י ש סלקטד

A large bottle of Carmel Selected Emerald Riesling wine is positioned on the left side of the advertisement. The label on the bottle includes the text "CARMEL Selected", "EMERALD RIESLING", "אמרולד ריזלינג", "SEMI DRY WHITE WINE", "1990", and "CONT. 750 ml. 11.5% ALC. BY VOL". Above the bottle, a man in a green suit jacket and white shirt is captured in mid-air, playing a saxophone. The background is a vibrant blue gradient. In the bottom right corner, there is a row of smaller bottles of Carmel wine.

סדרת כרמל סלקטד. אמנויות היין הזרפתית. כראכ'  כוזמי