

# האבטומוביל

מספר 38

אביב 1998



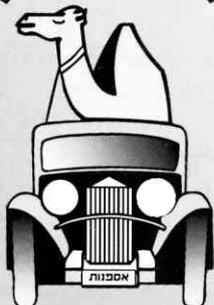
צילם: שי אמיר

מרצדס 170V קבריולט A 1939  
שי אמיר

## מה בגליון ?

- מרצדס 170V קבריולט A 1939
- ב.מ.וו. 700 קבריולט 1962
- האופנוע שלי: סאנבים 1935
- ארועים: טיול חנוכה, עדלאידע
- מיומנו של שיפוצניק - פרק 3
- אופנועי שנות ה-30' בישראל
- אספנות בחקלאות - קטרפילר D4
- מוזיאוני אופנועים באנגליה
- סיכומי האסיפה הכללית השנתית
- ענתיקות בחו"ל: ליטא וצרפת
- איך לגרור גרור (בישראל)
- אספנות אחרת: עלוני רכב
- הידעת כי...? - פינות נוספות
- ועוד מדורים קבועים וחדשים

מועדון החמש



מועדון המכוניות הקלאסיות  
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB



צילמה: לאורה לב

חברי המועדון כובשים את יד מרדכי

# הצתה מאוחרת

## טור מזכיר המועדון

גליון זה עבר לידיים ותיקות ומסורות. אני שמח להעביר את המספריים (וגם את השרביט...) לידידי בני הספל, חבר מועדון מהותיקים ביותר וממייסדי מועדון החמש, שזכה לערוך את עיתוני "האבטומוביל" שנים רבות.

אין כמו בני לדעת כמה קשה היא מלאכת העורך, אבל הוא לא נרתע מקושי זה והסכים (לבקשת אבי כתריאל) להיכנס, ולו גליון זה בלבד, לנעלי העורך ולהוציא גליון נכבד וגדול זה.

מלאכת העריכה של גליון בן 32 עמודים היא לא רק לאסוף חומר, תמונות ומכתבי חברים. צריך לבנות את הנושאים ואת התוכן, לקשר בין הרצוי למצוי, לנדנד לכל הנוגעים בדבר לקבל חומר בזמן וכמובן אח"כ לשבת שעות, ימים ושבעות ולערוך ולשכתב ממש. כאן נכנסתי אני, עם המחשב, המספריים, מכונת הצילום, הרבה סבלנות והכי חשוב - הכיף שביצירת יש מאין. המון עבודה, הרבה התלבטויות ועשרות שעות ללא שינה (נו מה אתם חושבים, מתי יש לבן-אדם זמן אם הוא עובד עבור המועדון בכל שעות היום...!?) - והתוצאה לפניכם.

כעת האחראיות מוטלת עליכם. תשפטו, תחוו דיעה, תשלחו פקס או מכתב, תרימו טלפון - תנו את תגובותיכם על מנת שנוכל לכלול אותן מעתה ואילך באופן מסודר בגליונות הקרובים. גליון 39 כבר נמצא בתחילת איסוף החומר והעריכה וזמי לזין מבטיח מימון להוצאת גליון כל רבעון: עכשו זה רשמי כי זה בתקציב שאתם, חברי המועדון, אישרתם באסיפה הכללית. סוף-סוף נוכל לתת תמורה כתובה וחומר למכביר לחברים, גם אם בני הספל היה רוצה יותר צבע. לצערנו, חוברת צבע דקה עולה יותר מחוברת זו שאתה מחזיק ביד ולדעת רבים (גם לפי תוצאות משאל החברים שהתחילו להגיע אלינו) יותר חשובה התדירות וכמות המידע ופחות הצבעוניות והעטיפה.

וכעת לתפקידי העיקרי: מזכיר המועדון. התחייבתי בפני הוועד החדש להפעיל את משרד המועדון במלוא הקיטור וזה גוזל זמן רב ומאמצים לא מעטים. בטוחני שרבים מכם כבר הרגישו בשינויים במועדון בחודשים האחרונים וגם בתוכנית הפעילות העניפה לשנת 1998. אני מצידו אעשה כל מאמץ לעמוד בדרישות שלכם, רק אנא הפנו אותן אלי בדרך המקובלת (פקס, דואר וטלפון) בשעות המשרד ותקבלו מענה מתאים.

בתודה,

אמנון אירמאי



## הידעת כי...?

### פיסות מידע מעניינות בנושאי מכונות ואופנועים קלאסיים

#### מלוקט וערוך על ידי ניר עוזדור

מדור זה ישמח לקבל כל עזרה שתושיט בכתבת קטעי-מידע כגון אלו. אם יש לך מקורות מעניינים, אנא פנה אלינו למערכת באמצעות מזכירות המועדון או בכתב, רצוי עם איורים או תמונות.

הידעת כי... שמשות החזית הממוגנת העשויה שתי שכבות זכוכית וביניהן שכבת פלסטיק הוצעה לראשונה על ידי "פורד" כציד סטנדרטי בשנות ה-20 של המאה ונחשבת לאחת התרומות המשמעותיות ביותר לבטיחות הרכב באותה תקופה.

## מה בגליון ?

עמוד	הצתה מאוחרת - טור המזכיר
2	הידעת כי...! - פיסות מעניינות על מכונות ואופנועים (בכל הגליון) 2-25
3	מן ההגה - דבר היו"ר; מנואלה - דבר העורך; מוטוצייקל
5	האוטו שלי - מרדס 170V קברילט A 1939 - שי אמיר
7	מוזיאון הנרי פורד בדטרויט, ארה"ב - מאת ניר עוזדור
8	רשמים מחו"ל: ליטא וצרפת - מאת בני הספל
9	הרהורים - מאת זמי לזין
9	ניצלו מהרס: <b>מדור חדש</b> - והפעם מאת אמיר סתר
10	מיומנו של שיפוצניק - פרק שלישי - מאת ד"ר סימון
12	האופנועים של חיפה - מאת רות אשל
13	על סוסי הפלדה בחולות ראשון לציון - מאת בני הספל
14	פינת האינטרנט בעקבות הענתיקות - מאת דרור וסרשטיין
15	קלאסיקון אפריל 1998 - החל מעתה בתוך כל גליון "האבטומוביל"
16	הנחות לחברי המועדון
17	"הלוח הישן" ו-"שווקעתיק" - מודעות לוח למכירה ולקנייה
18	דו"ח הביקורת לשנת 1997
18	פרוטוקול האסיפה הכללית השנתית מיום 3.3.98
19	טיולי החודש הקרובים
20	הפינה החברתית - מאת ליאורה לב
23-20	מארועי המועדון: טיול רמלה, עדלאידע ת"א, טיול חנוכה ועוד
24	האוטו שלי - ב.מו. 700 קברילט 1962 - עדי טיטמן
25	אספנות בחקלאות - טרקטור קטרפילר D4 1962 - מאת אמנון יוגב
26	המדור הטכני: איך לגרור גרור (בישראל) - מאת אורן קיפניס
27	האופנוע שלי - סאנבים דגם 9 1935 - אברהם שטטלנדר
28	מוזיאוני אופנועים קלאסיים באנגליה - מאת ניר עוזדור
30	חברים כותבים: השר משה קצב וחברים אחרים
31	למי תודה למי ברכה...: מדור חדש
31	אספנות אחרת - מאת מרדכי דסאור

הידעת כי... חגורות הבטיחות הראשונות החלו להופיע בשנות ה-50 לאחר שמחקרים בארה"ב הראו כי מדי שנה אלפי אמריקאים נהרגים כתוצאה מהעפתם אל מחוץ למכונית בשעת תאונה. יצרני המכוניות החלו עקב כך להציע כאופציה חגורות בטחון למתנייים. הראשונה להציע זאת היתה חברת "נאש" בשנים מדגמי 1950.

<p><b>חברי כבוד:</b> השר משה קצב השר לשעבר ישראל קיסר מר אמנון ענבר מר רפי בן-חור</p>	<p><b>ועד המועדון ופעילים:</b> יו"ר: אבי כתריאל סגן יו"ר וחיידושים: זמי לזין גזברית: שולה לרר רכזת חברתית וטילוים: ליאורה לב נציג הצפון: ישראל נאה אינטרנט + צפון: דרור וסרשטיין אופנועים: בועז דגן ממלאי-מקום: רוני רוזנברג רמי גבאי מבקר העמותה: יורם מקובר ועדת ביקורת: בני אור דורון איטלסון מזכיר המועדון: אמנון אירמאי</p>	<p><b>האבטומוביל</b> ISSN 0793-7679 <b>בטאון מועדון החמש</b></p> <p><b>מערכת:</b> רח' תבור 37, ת"ד 1487, שוהם <b>דואר:</b> ת"ד 39960, תל-אביב 61398 <b>טלפונים:</b> 03-9793773/5 <b>פקס:</b> 03-9793774</p> <p><b>עריכה והפקה:</b> מו"ל: מועדון החמש עורך ראשי: בני הספל עורך בפועל: אמנון אירמאי סדר והגהה: מילונים טכניים בע"מ קלדנות: א.ג. שרותי מחשב איורים: סיימון בילנקי <b>הפקה ומודעות:</b> אילי הפקות, שוהם טל' 052-683281, 03-9793775</p>
---	--	---

© תשנ"ח 1998  
כל הזכויות שמורות למו"ל ולמפיקים.  
אין לשכפל, לצלם או להעתיק קטעים, מאמרים או כל חומר אחר מחוברת זו ללא אישור בכתב מהמו"ל.  
מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים אינם אחראים בכל צורה שהיא לתוכן ולמידע הכלול בפרסומים, במאמרים ובמודעות המתפרסמים ב"אבטומוביל" והם מופיעים על דעת כותביהם ועל אחריותם בלבד.

## מועדון ה-5

ת"ד 39960, תל אביב 61398

עמותה רשומה במשרד-הפנים  
מס' 58-018-017-2

טלפון: 03-9793773/5

פקס: 03-9793774

E mail: 5club@netvision.net.il

Home-Page: http://www.netvision.net.il/~dror



# האבטומוביל

מספר 38 - אביב 1998

עורך ראשי: בני הספל  
עורך בפועל: אמנון אירמאי

## מ נ ה ה ג ה

לקראת השנה החדשה פעל ועד המועדון במרץ רב לשיפור רמת השרות והמידע לחבר: הופעל משרד מועדון מסודר ובשעות קבועות בהנהלתו של אמנון אירמאי, מזכיר המועדון. אנו תקווה כי מעתה ואילך יורגש השיפור ברמת השרותים שהמשרד נותן לחברים. בימים אלו שוקד ועד המועדון על ארגון וביצוע לוח הזמנים שנקבע לארועי המועדון לשנה הקרובה. לוח זה, שפורסם בקלאסיקון פברואר 1998, מחוייב המציאות לאור הפעילות העניפה והרבה המתוכננת לשנה זו. פעילותה הנמרצת של ליאורה בנושא טיולי השבת וההצלחה הגדולה בטיולים אלו מושכים יותר ויותר חברים ובני משפחותיהם להגיע לפעילות זו. כמו כן מתוכננים ארועים נוספים כמו: ראלי יובל הזהב לונדון-ירושלים, בר-מצווה למועדון, תצוגת יום העצמאות במוזיאון "אגד" בחולון, ימי-כייף בקיץ וארועים נוספים.

מספר פעמים בעבר ציינתי במדור זה את "עייפותם" של חברים ותיקים הנמנעים מלהגיע לפעילות המועדון. אני קורא לחברים לפעול ביתר מרץ על מנת לעודד ותיקים כחדשים להגיע למפגשי המועדון ולארועים השונים שלנו, וכמובן לקבל את כל הזכויות המגיעות לחבר במועדון. אך גם חובות מוטלות על החבר ואחת מהן היא התשלום בגין דמי-חבר, אשר מכסים בקושי את עלות דברי הדואר והחומר המודפסים ונשלחים לחברים. ישנם אף חברים ותיקים, אשר אינם

מחדשים את חברותם ומגיעים ללא בושם למפגשי המועדון כאילו הם חברים מן המניין ומנצלים את משאבי המועדון על חשבון חבריהם. בתחילת חודש מרץ התקיימה האסיפה השנתית הכללית בה השתתפו חברים רבים ובסיומה נבחרו נציגים לוועד המועדון ולועדת הביקורת, ביניהם גם נציגי הדור הצעיר וחברים חדשים-יחסית במועדון, שיוכלו להנהיג את המועדון ולהצעידו לשנות האלפיים.

עדיין לא נמצא ספונסר רציני אשר יממן את "האבטומוביל" ולכן נעשה שינוי במתכונת החוברת והיא כוללת כעת גם את הידיעות החודשי. במידה וידוע לכם על ספונסר אפשרי, אנא הביאו מידע זה לידיעתי על מנת שנוכל לקדם את הנושא.

כמו כן ברצוני לשבח את פעילי המועדון אשר אירגנו את מפגש האופנועים הקלאסיים בתל אביב, על פועלם. ארוע זה משך קהל נלהב ורב ואף זכה לסקירה נרחבת בעיתונות, ברדיו ובטלוויזיה. לסיום, ברצוני לאחל הצלחה לחברי הוועד החדשים ולברך את חברי הוועד היוצא על תרומתם למועדון.

בברכת יום עצמאות שמח במלאת 50 שנה למדינה ו-13 שנה למועדון,

**אבי כתריאל**

יו"ר מועדון ה-5

## מוטו צייקל



זאב טנדט, שליווה את מועדון החמש בשנתיים האחרונות כחבר ועד ואחראי לנושא האופנועים במועדון סיים לאחרונה את כהונתו הרשמית אך הסכים להמשיך ולייעץ לחברינו האופנוענים בבעיות בהן יתקלו. אני מאחל לו הצלחה בהמשך פעילותו ותודה בשם כולנו על ביסוס מעמד האופנוע הקלאסי בשורות מועדון החמש.

נטלתי על עצמי כעת את תפקיד האופנוען שבכותבים, כי הנושא קרוב מאוד לליבי וגם כי הוא מוסיף הרבה צבע לעיתון (למרות הדפוס השחור...). לא רציתי להגיד שחברינו האופנוענים אינם ששים למלא דפי נייר בחומר מעניין, ואפילו יש לנו הוכחות חותכות להזים טענה זו בגליון הנוכחי: תוכלו לספור את הכתבות והתמונות של האופנוענים ותבינו שלמרות "חלקנו באוכלוסייה" (של חברי מועדון ה-5, כמובן) אנו חזקים בכיסוי העיתונאי, גם בתוך המועדון וגם בעיתונות ובטלוויזיה.

לראייה, כיכבו אופנועניו בשידורי ערוץ 2 ואפילו בחדשות של ערוץ 1, שלא להזכיר מספר כתבות שהתפרסמו לאחרונה בעיתונות המקומית והארצית עם פירגון רציני למועדון החמש. חברנו בועז דגן תרם לכך לא מעט, בזכות קשריו הענפים עם העיתונאים. בשם כולנו, אני מאחל לו הצלחה רבה בתפקידו.



**אמנון אירמאי**

## מנואלה

יש לפעמים והסוסים הותיקים נחלצים לסייע וכך, כשנבקשתי לעזור בעריכת "האבטומוביל", נענית בחיוב אבל לא בלי היסוסים. ותיקי המועדון יודעים שהייתי עורך העיתון במשך כ-30 גליונות לאחר שחברנו צבי רכניץ אשר היה היו"ר הראשון, החליט שיהיה לנו כתב-עת ראוי ואף קבע את השם (זמן קצר קודם קבע צביקה גם את שם מועדוננו).

ההיסוס נבע כי לאחר 30 חוברות, ניתנו המושכות לחברים אחרים ששינו בדרך הטבע את אופיו של "האבטומוביל" ומובן שהזירה צריכה להיות שלהם ורק שלהם (מה גם שהתוצאה היא מלבבת). ניסיתי לשמור על האופי הקיים של כתב-העת שלנו ועל האיזון המתאים בין חומר טכני, פעילויות המועדון, "סיפורים" ושאר ירקות.

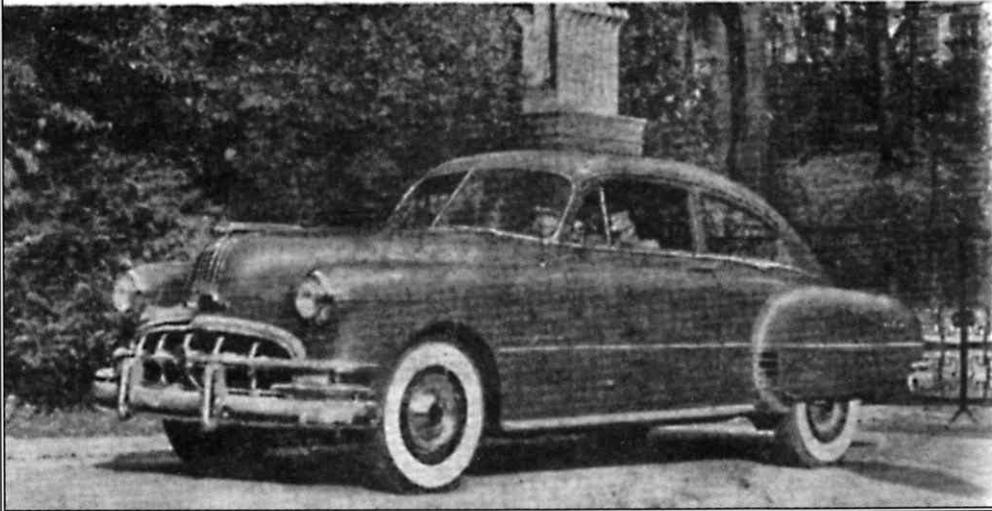
אני מיצר על החלטת ועד המועדון לנטוש את הצבע, החלטה שנעשתה, כך אני מבין, מתוך אילוצים כספיים ובלב כבד. אני מקווה שנחזור לצבע ואפילו במחיר של ויתור על מספר עמודים.

קריאה מהנה.

**בני הספל**

עורך העיתון

# פונטיאק Chieftain לשנת 1950



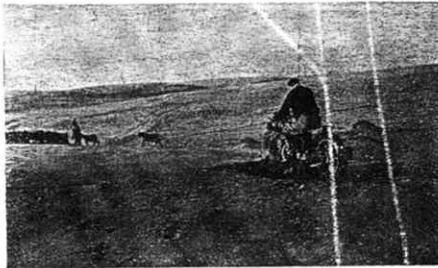
פונטיאק 1950 יש בו שינוי יום רבים בצורה ובמבנה המיכני. התוצאה — יופי מובהק ופעולה יותר טובה. שני המנועים — של 6 ושל 8 צילינדרים — אפשר שב להשיגם בכל המודלים של Streamliner Chieftain במודל של 8 צילינדרים הנגזר מסדר כוחות-הסוס.

**חברת נוש' בע"מ**

תל-אביב, דרך פ"ח 28  
סלסין 403!

## לשנת 1934 תבחר רק RUDGE

**RUDGE:** קבל מדליה של זהב ביריד המזרח של 1932  
**RUDGE:** מחזיק הפרסים הראשונים של ההתחרויות הבין לאומיות!  
**RUDGE:** מחזיק גביע עיריית תל-אביב של ההתחרות הראשונה באיי 1,2,3 בהתחרות הארצית האחרונה בחולות.



המסכים לאיי, מריה ובר-הירון: חברת אופנוע ארץ-ישראל - תל-אביב רחוב רענן 7 ת.ד. 571 Palestine Motor Cycle Co. - Tel-Aviv, Raanan Str. 7, P.O.B. 571

מבחר מודעות שהתפרסמו בארץ בשנים 1934 ו-1950.



It is impossible to have an Adequate Conception of the 1934 STUDEBAKER DE LUXE UNTIL IT IS SEEN & DRIVEN ON THE ROAD.

אי אפשר לקבל מושג גבון מהמכונית סטודיבקר 1934 די-לוקס מבלי לראותה ולנסותה.

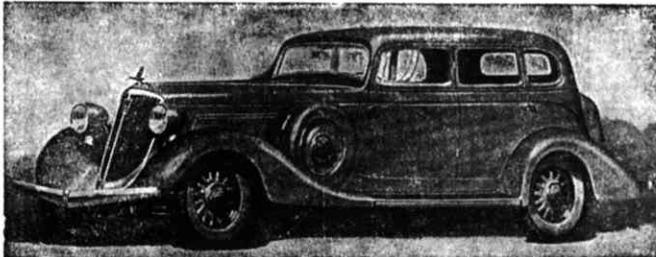
Arrange to see & drive one of the 1934 STUDEBAKER DE LUXE at your Convenience.

סדר גא לראות ולנהוג מכונית סטודיבקר 1934 די-לוקס בהקדם.

295 ל"ט



295 ומעלה ל"ט



Sole Distributors for Palestine & Transjordan  
**ORIENT TRUCK & SERVICE COMPANY**  
(LEVINSON BROTHERS, ENGINEERS)

חשובים היחידים לארץ-ישראל ושב-הירון  
חברה מזרחית לאוטו ומשא ותמונים  
(רמחים לוינסון, מהנדסים)

TEL-AVIV, P.O.B. 390, TEL. 606  
HAIFA, P.O.B. 603, TEL. 314

תל-אביב, ת.ד. 390, טלפון 606  
חיפה, ת.ד. 603, טלפון 314



# האוטו שלי - מרצדס 170V קבריולט A 1939

## Mercedes 170V Cabrio A 1939

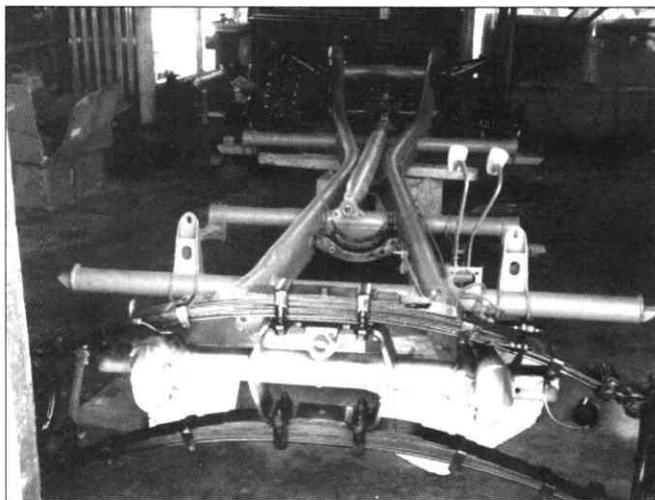
מאת שי אמיר, צילומים: רון ושי אמיר

מקוריים, אם אין במצאי אז בייצור עצמי; חלקים רק של אותו שנתון, אפילו אם יש חלק זהה משנה אחרת. ה-170 יוצרה במשך מספר שנים, דבר שהקל עלינו בתחום המיכני, אולם ה-קבריו הפתוחה יוצרה בכמויות קטנות יחסית, דבר שגרר קשיים באיתור חלקי גוף ייחודיים. אולם התעקשנו והצלחנו.

בסך הכל נסענו 5 פעמים לחו"ל לצורך השגת וייצור חלקים.

אני רוצה לציין גם שהפרוייקט היה משפחתי וכלל את רון (אחי), את הורי ואת דבי (אשתי), שכפי שישתבר להלן בילתה את ירח הדבש שלה בין חלקי מתכת וריפוד, בחו"ל.

כאמור הרכב נגרר לרעננה ופורק מייד לגורמיו. רק אז נוכחנו לדעת מה עשו לו שנים של הזנחה בלחות של תל-אביב ומתחת לארובה של רדינג.



התחלנו בשילדה ובחלקים המיכניים של הרכב. כל דבר שניתן היה לשפץ שופץ וכל דבר שניתן היה להחליף - הוחלף. כאמור, היו בנמצא חלקים מכניים ונעזרתי במספר חברי מועדון באיתורם. יצרנו קשרים עם מועדון מרצדס בגרמניה והסתבר שקל יותר להשיג שם את החלקים. הבאנו מנוע שהסתבר שהוא לא מתאים ואז הבאנו עוד אחד. זה היה שגרר לימוד טוב ומאז הקפדנו ועם הזמן גם רכשנו נסיון בכל הנושא של איכות חלקים ואיכות עבודה.



את המנוע (הנכון) שיפצנו לבד ברעננה ואת השילדה תיקנו ואף החזרנו קורת רוחב, מקורית כמובן, שנעלמה בעת התקנת מנוע הויליס. השילדה הושלמה לאחר שנתיים ואז התפנינו לחלק הקשה באמת: גוף המכונית.



(המשך בעמודים הבאים)

המכונית נבנתה בגרמניה בשנת 1939 ולפי מסמכים בארכיון מרצדס, היא נמכרה בשטוטגרט לבעלים לא ידוע. אין אנו יודעים על קורותיה בזמן מלחמת העולם השנייה. לארץ היא הגיעה בשנת 1949 עם טייס מתנדב בשם פרדי פרדקינס.

רכב פתוח ו"שובב" במציאות הדהוייה של תחילת שנות ה-50 לא נקלט בארצנו סתם כך. ברור שהוא יסתובב בין אלה ש"חיים טובים" לא היו מילה גסה עבורם. כך עבר הרכב לאיש פרסום (אריאלי) ולצלם (קידרון). בדרך הוחלף המנוע לזה של "ויליס". באמצע שנות ה-60 רכש אותו טייס בשם משה המרמש שהיה ידוע בשילוב של רצינות מיקצועית, אהבת הארץ ושובבות. המרצדס ממש התאימה לתכונות האלה אולם הוא הספיק להשתמש בה זמן קצר בלבד עד שנהרג, בתחילת 1969.



כך מצאנו אותה

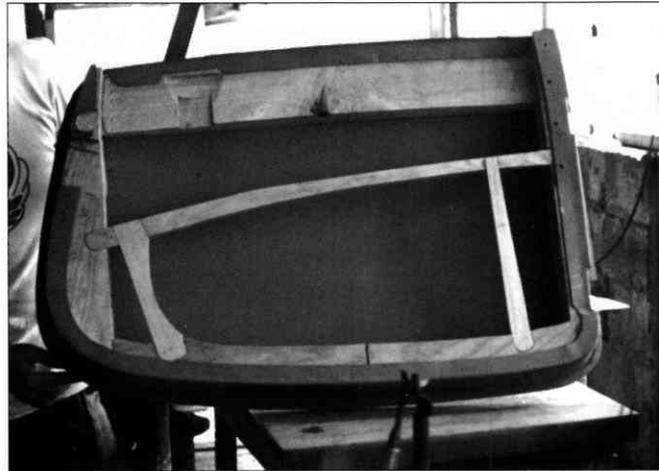
הוריו ואחיו, שהתקשו להיפרד מדבר שסימל את אישיותו של משה, הניחו את המכונית במשך כמה שנים בחצר ביתם בשיכון בבלי. היא הייתה חשופה ומצבה מאד התדרדר עד שבשנת 1983 הם מצאו את האומץ ופירסמו מודעת-לוח קטנה שתפסה מייד את העיניים שלי. כשראינו אותה, הורי אחי ואנוכי, קלטנו מיד שמדובר כאן ב"פרוייקט" אבל התאהבנו במכונית במבט ראשון. העובדה ששירתתי כטייס באותה טייסת בה שירת משה, גם כן עזרה לנו ולמשפחת המרמש לממש את העיסקה.

בביתנו הישן ברעננה היה לול שראה ימים יפים יותר ועכשיו הגיעה שעתו להפוך למוסך. ציידנו אותו בכל הדרוש משום שהחלטנו שאם כבר - אז כבר, ונשאף לשלמות בשיקום המכונית. זאת אומרת: חלקים



לחופה (ב-170 שלו) העמסנו את המרצדס על קונטיינר ואת עצמנו על מטוס וכשהגיעה האניה לנמל ברמן, חיכינו למכונית ביחד עם שני חברינו מגרמניה.

במשך חדשיים התארחנו אצלם ובלעדי הסיוע, הידידות, הקשרים והפירגון, אינני יודע איפה היינו עומדים היום. לאחד מהם, וולפגנג, ישנה מכונית כזו בדיוק, מפורקת, כך שיכולנו בקלות יחסית להעתיק



חלקים. החבר האחר, פיטר, ייצר עבורנו כסאות חדשים בדיוק כמו שהיו אז עם מילוי של יוטה וקוקס. לא ויתרנו על המקוריות גם בחלקים או במילוי של הריפוד למרות שאינם נראים בגרמניה עשו עבורנו גם את כל הנגרות. הרכב מלא בחלקי עץ, בתוך הדלתות (כפי שניתן לראות בתמונה למעלה), במסגרת של הגוף, בלוח השעונים ועוד ועוד. כל זה הובא משם בחלקים



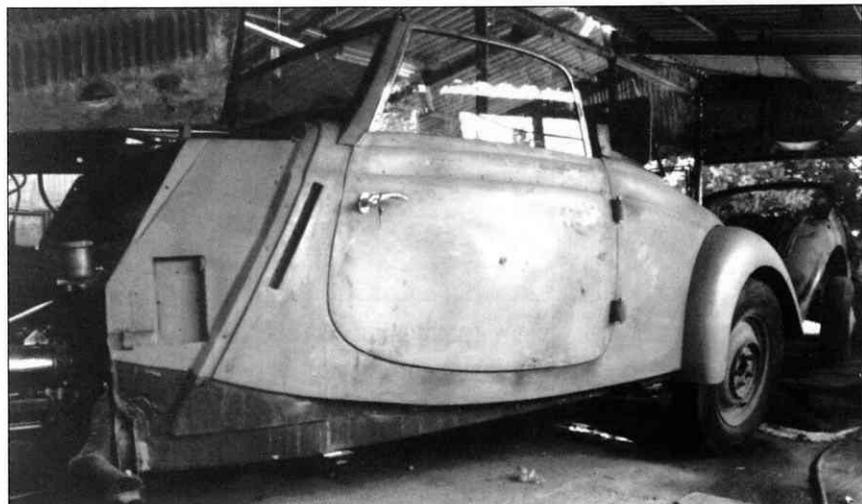
והורכב אצלנו ברעננה. הרכב חזר ארצה כשהוא כמו חדש (בתמונת בעמוד ממול, למעלה). דומני שאין הרבה קבריו A בעולם במצב כזה. במהלך העבודה רכשנו מיקצועיות ולקראת הסוף אף חזרנו על כמה דברים שלא נראו לנו, עם עליית רף הביקורת העצמית. למדנו גם שהדרך הארוכה והיקרה היא בעצם הקצרה והזולה כי המאמצים שהשקענו לפני 10 שנים מצדיקים את עצמם וגם היום הרכב מבריק ונוצץ. כך, לקראת שנתה הששים, המכונית לא מביישת את האיכות של מרצדס.

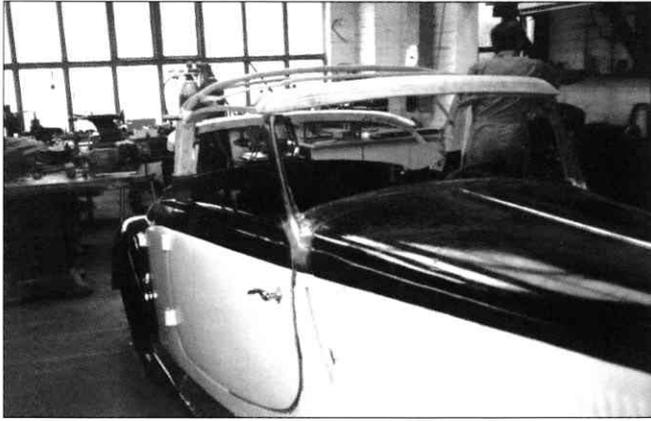
הבעייה היתה, כאמור, בחוסר חלקים לדגם הייחודי הזה. כפי שציינתי קודם, הקפדנו על חלקים מקוריים לרכב הזה בלבד. למרות שהתגלגל לידינו דגם תאום, קבריו B, התעקשנו למצוא או לייצר חלקים מקוריים.



כאן באו לעזרתנו שני חברים טובים מצפון גרמניה, שהידידות בין המשפחות, שהתפתחה בעקבות ההובי, ראויה לתיאור בפרק אחר. בארץ מצאנו את טיבי, עולה מאורוגוואי, שהיה אמן בשיקום מכוניות. הואיל והמכונית נבנתה ביד, כל החלקים הם בעלי מידות יחודיות לה והעבודה חייבה, לכן, דיוק רב. טיבי בנה מחדש חלקי מתכת, החל מכנפיים ותושבת שלמה לגלגל הרזרווי וכלה בחלקים קטנים ממתכת. על מנת לצקת אותם פנינו לחבר רופא שיניים וממש בצורה בה יוצקים כתר לתבנית משעווה, יצקנו במרפאה שלו את חלקי הרכב. עוד נסיעה לגרמניה ועוד נסיעה וכך לאט לאט קיבל הרכב צורה. בסך הכל שיקמנו וייצרנו מחדש מאות חלקים.

דבר אחד לא יכולנו לייצר וזה הגג המתקפל, בעצם המסגרת לגג. בלית ברירה, מיד אחרי שדבי ואני התחתנו במזל טוב (חברנו צבי רכניץ הסיע אותנו





הרכב במוסך כפי שנראה לאחר הגעתו חזרה לישראל.



דוחפים את הרכב בגרמניה (בנמל ברמן) בדרכו למשלוח.

## היה היה

תאונות, כמו תמיד, קרו גם בשנת 1961. כאן התהפך טנדר פורד מס' 07-207 בשד' ח'יץ בתל-אביב. לא חבל!



מלבד המוזיאון, נמצא בצמוד גם כפר בשם Greenfield Village. לצערי ביקרתי במקום בתקופת החורף בה הכפר סגור. בכפר מבנים משוחזרים של בתים אמריקניים ישנים ומקומות מפורסמים (מקוריים), כמו חנות האופניים של האחים רייט או המעבדה של תומאס אדיסון. אין זה משנה באיזו תקופה תגיעו, בכל מקרה לא תהיה כל בעיה להעביר את כל היום במקום.

המוזיאון פתוח מדי יום בשעות 9:00 עד 17:00 מלבד בחג המולד ובחג ההודייה. מבני הכפר סגורים בתקופת החורף (ינואר-מרס). אין לי מושג איך מגיעים למקום ללא רכב פרטי (אותי הובילו למקום), אבל אם הגעתם לדטרויט או לסיביתבה כדאי לברר זאת ולעשות את המאמץ להגיע.

מידע נוסף ניתן לקבל מ-

Henry Ford Museum & Greenfield Village,  
20900 Oakwood Boulevard, P.O.Box 1970,  
Dearborn, MI 48121 Tel.: 313-271-1620/2455

מחוץ לעיר ניתן להתקשר גם למספרי החינם של המוזיאון:

1-800-TELL-A-Friend

או של לשכת התיירות של דטרויט: 1-800-DETROIT

## מוזיאון פורד בארה"ב:

### קלאסיקה אמיתית

מאת ניר עוזדור

אסור לבקר בצפון ארה"ב (או בדרום קנדה) בלי לעצור ליום אחד (לפחות...) במוזיאון הנרי פורד, בעיר שהיתה ועודנה המרכז הכי חשוב בתעשיית הרכב האמריקני - דטרויט. "מוזיאון הנרי פורד" בדטרויט הינו, כמצופה, בעל תצוגה גדולה של כלי רכב, עיקרם מכוניות אך גם אופניים ואופנועים מוצגים בו. מלבד זאת מקיף המוזיאון עוד תחומים רבים כגון מכוניות חקלאיות, רהיטים, כלי-בית, שעונים, היסטוריה של להקת מוסיקה מקומית ועוד ועוד... במקום זה יוכל כל אחד כמעט למצוא עניין. גם לילדים פינה מתאימה להתנסויות מדעיות ויצירתיות. אותנו כמובן תעניין התצוגה אודות התפתחות הרכב האמריקאי ואספקטים שונים הקשורים בתעשייה המוטורית. נצפה בשורה של מכוניות נשיאותיות ששמשו נשיאים אמריקאיים, נבחן את ה-Quadricycle שהוא האבטיפוס הראשון למכונית שבנה הנרי פורד וכמובן לא נדלג על שורת האופנועים המוצגים.



## ליטא - מסע במנהרת הזמן

מאת בני הספל



לפני מספר חודשים קפצתי לליטא למספר ימים. זו היתה ממש נסיעה במנהרת הזמן לישראל של שנות החמישים. הכבישים הצרים, העגלות הרתומות לצמדי הסוסים הסוחבות חציר לבתי חווה אפורים. הנשים הזקנות עטופות המטפחת המכנינות תפוחים לשימור במרתף לימי החורף, וגם משק הרכב. האוטובוס המיושן החונה בחזית בית-עץ שכאילו יצא מסיפורי שלום עליכם, משקף את הנוף התחבורתי. אמנם יותר ויותר רואים שם את פאר התוצרת המערבית (יד שנייה מגרמניה) אולם עדיין הכבישים מלאים בתוצאות ה"יתכונן" הסוציאליסטי שכפה מדינה אחת לקבל "כלי רכב" מתוצרת מדינה אחרת. הדבר ניכר בעיקר במצב האוטובוסים בעיר הבירה וילנא ובעיר השנייה בגודלה, קובנא. בתמונות מימין (מלמעלה):  
- נוף פסטוראלי במרכז וילנא.  
- את האוטובוס הזה מצאתי בעיר שדה בשם מריאמפול.



בתמונה למטה מימין:  
- התחנה המרכזית בקובנא.

בתמונות משמאל (מלמעלה):

- כך נראית התחבורה הציבורית בוילנא.
- מיניבוס תוצרת לטוויה.
- מכונית רוסית בוילנא.
- האוטובוס הזה עמד בוילנא.



## צרפתים, יין ומכוניות

ברטאן (או בריטני) הינו החבל המערבי ביותר של צרפת. בני החבל לא רואים עצמם כל כך צרפתים אלא גם קצת בריטים. למעשה "ברטאן" זה המקור לשם "בריטניה". החבל יפהפה, עם בתי משק וכפרים קטנים מפוזרים בנוף ירוק ולאורך החופים ישנם מצוקי ענק פראיים הנופלים לתוך הים. היין בברטאן הוא לא "גדול" כמו במזרח צרפת אולם התושבים אוהבים לשתות ושמים בחלקם. הם גם אוהבים ענתיקות (מי לא?). לא התפלאתי, לכן, לראות בביקורי האחרון בברטאן את השילוב האולטימטיבי של אהבת היין והמכוניות.

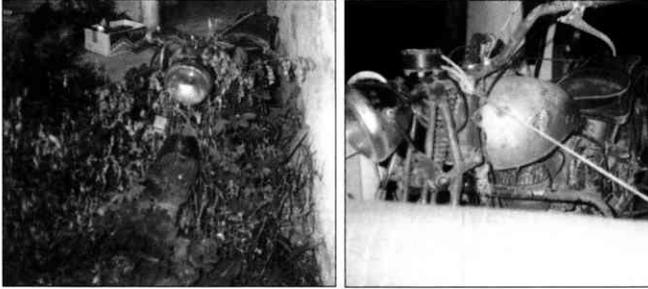
זה היה כשנקלעתי לכינוס של חובבי ענתיקות בטירה עתיקה בלב ברטאן. הרכב הוא רנו וכנראה שימש לחלוקת יין, ואולי לא: אולי נהג של רכב כזה שתה את כל היין בעצמו...



## מדור חדש: ניצלו מהרס

מאת אמיר סתר

מדור זה יציג כלי רכב מכל הסוגים שחברים הצליחו "לגרו" מתחת לבלאטות", כמו שאומרים, וכעת נמצאים בתחילת תהליך השיפוץ (או אפילו בסיימו...). הפעם מציג אמיר סתר, חברנו מהצפון, 4 אופנועים מיוחדים שאותרו, חולצו, ניצלו ומחכים כעת לטיפול המסור והמשקם שלו.



אופנוע ה-1942 M20 BSA (למעלה) התגלה בחיפה על הכרמל ע"י חבר שעסק בהתקנת דוד שמש על הגג וראה משהו מנצנץ מבעד לשיחים בחצר. התגלה פנס קדמי מתוצרת לוקאס מקורי של אופנוע שעמד 26 שנה באותו מצב, עדיין עם אוויר בגלגלים, מנוע מסתובב וניצוץ במגנטו.



אופנוע מצילס 1939 G3L זה, מדגם נדיר בישראל (קפיץ קדמי ולא עם בולמי זעזועים) נתגלה באחד המושבים בגליל דרך חבר של חבר של חבר....



אופנוע הסאנבים דגם 9 משנת 1932, נתגלה בכרמל עומד תחת כיפת השמיים, כפי שעמד משנת 1959 ברציפות ללא גואל. אופנוע זה (דגם אוברד) הוא אחד מצמד האופנועים שהקיפו את אפריקה, הודו ואסיה בשנים 5-1934, עליהם רכבו גינקה רטנר ו-וולף קנדלמן מחיפה. פרטים נוספים על מעללי השניים מסופרים בכתבה על האופנוענים של חיפה בהמשך הגליון.



אופנוע ה-אריאל 1939 WNG נמצא במוסך מכוניות במרכז הארץ בעקבות מידע מחבר שראה משהו מעניין וחשב שמן הראוי שמישהו שמבין יבוא ויגאל אותו מרקבוננו. בעליו המקורי של האופנוע טוען שזה היה הרכב הראשון שעבר בדרך בורמה ב-1947 על מנת לבדוק את עבירות הדרך לכלי רכב אחרים, לפני שאישרו את מעבר השיירות לירושלים.



## הרהורים

מאת זמי לוין

זהו מדור חדש שבו אספר (בין היתר) ואעביר את רחשי לב החברים על כיווני מחשבה של חברי הוועד, על ארועים שהיו, בעיות ושאלות של חברים שעלו וכל מיני דברים המעסיקים אותנו בנושא זה.

אחת השאלות המטרידה אותנו חברי הוועד (המייצגים אתכם החברים) היא איך לעניין את החברים במסגרת המועדון, אילו ארועים כדאי לבנות, איזה קשרים כדאי ליצור, אופי הטילים, אופי העיתון ועוד המון נושאים להם אנו מקדישים זמן ומחשבה.

באחת משיבות הוועד האחרונות הוחלט שהיות והמועדון חוגג בר-מצווה השנה (הארוע יתקיים ב-4.7.98) הגיע הזמן לצאת בשאלון לחברים שבו כל אחד יוכל להתבטא ולעזור לנו, לוועד, לצעוד ולהכיר בכיוון המבוקש.

לצורך העניין נרתם בהתנדבות החבר בני אור (העוסק לפרנסתו ביום-יום בנושאים דומים) ויחד עם אמנון הפיקו את הפרויקט הנ"ל שנשלח אליכם הביתה. שיתוף הפעולה שלכם במילוי והחזרת השאלון תשקף כאמור את אופיו של המועדון בעתיד כגוף ואת רצונות החברים כפרטים.

ולעניין אחר. האם חשבתם פעם (אתם הוותיקים!) כיצד מרגיש חבר חדש שזה עתה נרשם ומגיע לארוע או למפגש השבועי הקבוע? ובכן דעו לכם שלפחות באזור המרכז התהליך הוא כזה: מגיע הבחור, בדחילו ורחימו, ומה רואות עיניו? חבורות וקבוצות של אנשים שמדברים, מתלהבים ונמצאים בתוך עולם משלהם. הם כמובן לא יודעים מי הוא (ובצדק) והוא לא יודע כיצד לחדור לתוכם (וגם הוא צודק) וחשבתי שהגיע הזמן שיהיו לנו חונכים.

ומיהו החונך? חונך הוא חבר ותיק (יחסית) שתפקידו יהיה להקטין למינימום את החיכוך (מזכיר לכם שמן מנוע...?) בין החבר החדש לכל היתר. ומהן התכונות הרצויות בהן יהיה נוחן אותו חונך?

1. שיתגורר בקרבת איזור המגורים של החבר החדש.
2. שיגיע למפגשים ולארועים בדרך כלל.
3. שיהיה בעל רצון לעזור וללוות את החבר החדש לאותה תקופה קצרה.

אני מניח כמובן שגם לחברים חדשים שלא מאיזור המרכז ישנה בעייה דומה ולכן אני זורק את הכפפה ומבקש מתנדבים (המתאימים לקריטריונים האמורים), המוכנים לעזור בקליטת חברים חדשים. אנא, פנו אלי (דרך מזכירות המועדון) לצורך רישום וקשר בעתיד.

## חידוש!

החל מגליון זה ישנו מדור חדש שנקרא: "ניצלו מהרס" (אני מוכן לאמץ שם אחר - נא הצעותיכם). הרעיון הוא שחברים שהצילו רכב שהיה קבור או זרוק, יספרו מעל דפי העיתון על כל השלבים שקרו להם במציאת הכלי הנ"ל (ובלוי תמונות אותנטיות במידת האפשר) וישתפו את שאר החברים בחווית המציאה ואולי שיקום הרכוש הנ"ל מכליה. הנכם מוזמנים לכתוב אלינו ואל תשכחו לשלוח תמונות שיוחזרו לבעליהן (כדברי הפתגם: "טוב מראה עיניים מאלף מילים"). זהו להפעם, ולסיום אני רוצה ליידיע את אותם חברים בעלי האופנועים והטנדרים שלא שכחנו אתכם ושאלנו עובדים במלוא המרץ ובכל הכיוונים בנושא הביטוח המוזל ואני תקווה שבקרוב נוכל לבשר בשורות טובות. במידה ואתם רוצים להעלות בעיה או לספר או לשאול, נא שילחו מכתב למערכת עבור מדור זה.

להתראות,

זמי לוין



עוד פרק בסידרה של חבר המועדון ד"ר סיימון (רופא במקצועו אבל שיפוצניק בנשמתו). נשמח לשמוע מכם תגובות וגם סיפורים שלכם בנושא.

## מיומנו של שיפוצניק

פרק שלישי

מאת ד"ר סיימון



התעוררתי באותו יום שבת, עם תשוקה חזקה לאופנוע. אולי בגלל קרן השמש הראשונה שריצדה על פני, אחרי שלושה חודשי גשם.

התגלחתי שלושה אפסים, ניקיתי את האבק מהקדסה ומעיל העור, הורדתי את הכיסוי מעל האופנוע והנה אני יושב ליד שולחן של "יטבתה" בכיכר העצמאות בנתניה עם כוס קפה, סיגריה ניצחית, ובקשר עין עם האופנוע החונה בקרבת מקום. השעה היא בערך 11:00, שכן מאז יצאתי לגימלאות איני עונד יותר שעון. הכיכר מוצפת שמש, מלאה אנשים, מלאה בחורות. הן מסתכלות על האופנוע הנוצץ שלי, ואני מסתכל על רגליהן החשופות וכולם נהנים ומבסוטים-לאללה מהחיים.

הריני נשבע בפלייר הקדוש ובמברג הנביא שלו, שלא חלפה בראשי שום מחשבה לשיפוצים, לברגים, לגריז וזו היתה הפעם הראשונה מאז סוף הקיץ שידיי היו נקיות בלי שחור מתחת לציפורניים. אפשר להגיד שבכל שלושת החודשים של החורף הייתי שקוע בתרדמת חורף והתעוררתי עכשיו מייד עם הופעת קרני השמש הראשונות.

נו טוב! בזמן שאני יושב בנירוונה ולוקח לגימות קטנות של קפה אני חש שמשוהו קורה בכיכר. הבחורות נוטשות את האופנוע שלי וזרם האנשים מתמקד בנקודה אחרת. מסתכל אני ורואה שנכנסת לכיכר איזו מרצדס חדשה, לבנה, עם כל הגג בתוך הבגאזי. הבחור לא יורד מהמרצדס, מסתכל מלמעלה כאילו שוקל האם המקום אכן מספיק ראוי לו. הבחורה פתחה את הדלת ושלשלה באלגנטיות רק רגל אחת החוצה, וכל הסצינה הזאת נשארה תלויה באין-סוף כמו בקולנוע.

התרוממתי מעט ללכת כמו כולם אבל תיכף התיישבתי במקום. למה? השכל הישר אמר לי שאצלנו בנתניה לא טוב לבריאות להתקרב יותר מדי לאיזו מרצדס לבנה חדשה עם גג פתוח שעוצרת בכיכר. לפעמים עדיף אפילו לא להסתכל לכיוון ההוא. לא! אל תבינו לא נכון. אנחנו עוד לא שיקגו, אבל משתדלים. נכון שלפעמים עפים כדורים באוויר

באמצע הרחוב, לאור היום, אבל זה לא קורה כל שבוע. וגם לא מחפשים אותך ואוטי. אבל, איך היתה אומרת סבתי: לך תדע. מצאתי איזה עץ והתחלתי להסתכל עליו כאילו היה חברי הטוב וחשבת: בכל זאת! לא לזלזל במרצדס, בשנות ה-20-30, כשעדיין היתה מרצדס-בנץ, היתה לה תקופת תהילה לא מבוטלת. הם היו הראשונים שהופיעו עם דלתות הנפתחות כלפי מעלה, הכניסו הרבה חידושים, וכאן נעצרו מחשבותי.

בלחישת חתול גלשה המרצדס הלבנה ונהמה ברעש של אוושת כנפי הציפור. היא עברה, והלחשה מזמן הסתיימה, הכיכר חזרה לקדמותה ורק אני נשאיתי תקוע-כפסל, מהופנט, גופי קפא כגוש קרח; אירוע מוחי! כמה זמן? קשה להגיד. אחר כך



באה התגובה הנגדית: גלי חום הציתו אותי בלהבות, המחשבות התחילו לדהור במהירות מופרזת, פעימות הלב הגיעו לקצב שלא נרשם עדיין בשום ספר, עוויתות כלשהן תפסו אותי. קמתי, שמתי עשרה שקלים מתחת לצלחת ורצתי לאופנוע, הורדתי אותו מהגיק ונתתי גז לכיוון כפר יונה. ראיתי את הניידת עם השוטר בצומת בית ליד, אבל היה כבר מאוחר להאיט, עברתי ככה...

- רגע בן אדם! רגע - אתם אומרים - מה קרה, מי רודף אחריך? הרי אמרת שאתה לא ממחר, אין לך אפילו שעון אז עצור ותאמר לנו מה קרה?

- אני לא עוצר, כיוון שבאמת יש לי סיבות למהר, אבל אגיד לכם מה קרה: כשהמרצדס חלפה לפני הספקתי לראות, בלי כוונה, את הריפוד. הריפוד!

- כן, הריפוד: עור משובח, קרם בהיר, עדין כמו משי. נעים למגע כמו ירך של ילדונת, עם ריח מגרה כמו פניה של אישה יפה עם שאנל 5. כמו...!

בינתיים הגעתי הביתה, עזבתי את האופנוע, פתחתי את המוסך בידיים רועדות, פתחתי את הדלת של הגיוליה, הכנסתי את הראש פנימה ורגש בחילה הציף אותי.

הריפוד! הריפוד השחור מפלסטיק מגעיל, קר, שחור עם ריח דוחה, נדבק לגוף, מלא אבק מחשמל סטאטי, בקיצור, אידיוט זקן אני אומר לעצמי, איך לא חשבתי עד עכשיו על הקטסטרופה הזאת.

בקיפור, נו טוב, אני יודע שאתם לא רוצים בקיצור אבל העורך עם העפרון האדום שלו חותך לי בלי רחמנות, כמו בברית מילה, ולמה לתת לו את התענוג הזה? אז איך אמרתי? בקיצור, עם פלייר אחד ומברג אלן מתאים התחלתי לעבוד. בזמן העבודה נזכרתי בחברי הטוב שבא אלי יום אחד עם הסובארו החדשה שלו:

- נו, מה אתה אומר? - הוא שואל.

[אני מסתכל, מסתכל דקה או דקותיים, שותק, תקוע במחשבותי].

- נו, תגיד כבר משוהו - לוחץ החבר שלי - זה "משוהו-משוהו", נכון?

- תשמע איציק, אם אתה משאיר אותי עם פלייר, מברג וכמה מפתחות רינג באינטימיות 3-4 שעות עם היצירה הזו, אתה יכול לקחת אותה הביתה בשקית.

עד עכשיו איני מבין למה איציק לא דיבר איתי שבועיים.

כבר היה שש בערב כשהתרוממתי ומתחתי את גבי, מתבונן על כל המושבים שנשלפו החוצה, וחושב: איזו המצאה עולמית היא הסכין



זה מה שקורה כששמים יותר מידי מילוי בריפוד.

לא הוציא הגה מפיו, אפשר לומר שפשוט התעלם ממני, כאילו לא הייתי כלל בחנות.

- מה זאת אומרת "אז"? - אתם שואלים.

- אמרתי "אז" מכיוון שלאחר שנה כשנכנסתי לחנות לקנות עור לריפוד תיקרת המכוננית, ברגע שזיהה אותי קפץ עלי קרוב לדלת וצעק מפוחד, כמו אדם שנתקל בנמר:

- אין יותר עור, לא מוכרים עור, החנות סגורה.

יצאתי מהחנות מלא תהיות, ועד עתה לא ברור לי למה הוא כל-כך השתנה תוך שנה.

כפי שאתם מנחשים גמרתי לרפד את האוטו. לא ביום אחד או יומיים. עבדתי שלושה חודשים.

- שלושה חודשים? - אתם תמהים.

- כן, בגלל החורים.

- איזה חורים? - אתה מתעצבנים.

- חשבו, כיצד אפשר לחבר בתפירה ביד 4 שכבות עור?

- למה ארבע?

- צד אחד - נכון, והצד השני - עושה

את זה שניים, ביניהם פס עור צר מקופל כשרוך עבה, בקיצור 4 שכבות עור.

- נו, איך תופרים 4 שכבות עור? - אתם שואלים.

- פשוט, לוקחים פוטר של מקדחה, שמים בתוכו מסמר בעל שפיץ חד, לוקחים פטיש ולוח עץ, מכינים עור בשכבות לפי ההלכה, דופקים את הפוטר עם הפטיש, בחורים שנוצרו מעבירים את החוט עם שתי המחטים בקצוות. רק שימו לב! יש לשמור מרחק שווה בין החורים ולא להתיימשך ממכמה מיליוני חורים.

כשיצאתי עם הגזילה המגונדרת ועצרתי בכיכר העצמאות לפני "יטבתה", לחפש את חצי כוס הקפה שהשארתי שם, מה קרה אתם חושבים? עוד לא הספקתי לסגור את דלת הגזילה ומי עוצר לידי? הבחור עם המרצדס הלבנה, עם הגג הפתוח



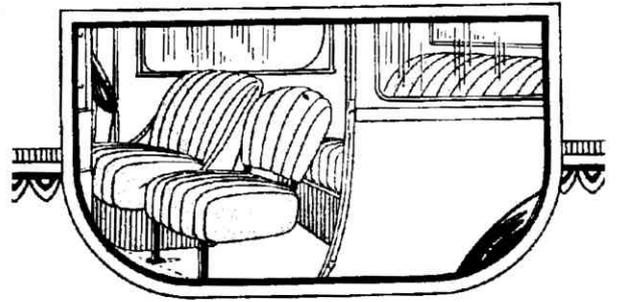
ורפוד העור.

- ומה קרה כשהבחור עם המרצדס הלבנה והגג הפתוח עצר לידי? - אתם שואלים.

נו טוב, זה כבר סיפור אחר.



בגיחתו הארוכה לכנס סאבב בשבדיה עבר אורן קיפניס בעיר פאטרס ביוון, שם גילה להפתעתו טנדר סוסייטא אוטוקרס מתחילת שנות ה-70, השייך לירקן מקומי. שימו לב לארגז המוארך ולסמל אוטוקרס.



היפנית, הסכין ריקדה בידי, ליטפה את כל התפרים של מושב אחד, וב-8:00 בערב היו בידי שבלונות מנייר לכל החלקים של ריפוד מושב אחד.

נזכרתי שמאז חצי כוס הקפה ב"יטבתה" לא נכנס דבר לפי, הטונוס ירד, הרגשתי את העייפות והרעב. בקיצור הרגשתי שחיי נמאסו עלי.

ירדתי מהאוטובוס בתחנה המרכזית הישנה בתל-אביב ונכנסתי לחנות שמוכרת יריעות של עור, עם הגליל של השבלונות תחת זרועי הימנית. שלום.

- שלום - ענה לי איש מכירות אחד,

בעל שיער שיבה, נמוך קומה, שהתעסק עם חבילת יריעות עור.

נראה לי שהוא נולד בחנות הזאת, מאז נפתחה כאן הדלת לראשונה, ובמשך השנים קיבל צבע וריח של מאות חבילות עור שעברו תחת ידיו.

- אני רוצה יריעת עור, עדין, גמיש, דק, בצבע בהיר, משהו כזה - אומר אני ומצביע באצבעי לעבר גליל שמצא חן בעיני מהרגע הראשון.

- גש לשם לחבילה ההיא ותראה - אמר המוכר ופינה לי מקום די גדול בדלפק הענקי שלו.

הוא היה די בסדר, אפילו שאל אותי: אתה סנדלר?

אההה, כבר לא נפלתי בפח, הרי אני בעל ניסיון.

- לא, אני עונה - אני רפד, ויש לי הזמנה לריפוד עור למכוננית.

- אההה - משמיע המוכר ועוזב אותי נפשי.

איך אמרתי, הוא היה בסדר אז.

אני פותח את גליל העור, פותח את השבלונות שלי ומתחיל לחפש. בסה"כ לא נשארתי בחנות הרבה זמן, אולי שלוש עד ארבע שעות. כי

כידוע לכם בפיסת עור מושלמת לא נכנסות השבלונות, והיכן שנכנסו השבלונות היו חלקים פגומים בעור. אני בודק, אני פותח עוד חבילת עור ושוב בודק, ושוב פותח חבילה של עורות ואתם יודעים הזמן רץ.

רק כשהגעתי הביתה הבנתי את טעותי - בגלל חוסר ניסיון וחוסר סבלנות לחשוב - דברי עור לא עושים מחתיכת עור אחת, כי קשה למצוא יריעת עור שלמה בגודל שאתה רוצה, ואם כבר מצאתי נשאר בסוף הרבה שאריות יקרות.

מה עושים?

בחרים מודל ותופרים חתיכות קטנות לפי המודל.

בסוף, עם חבילת שבלונות ביד אחת ויריעות של עור ביד השנייה שילמתי בקופה ויצאתי כשמבטי המוכר רודפים אותי. כמו שסיפרתי לכם - אז הוא עוד היה נחמד. אפשר לומר שכל זמן שהויתי בחנות הוא

## האופנוענים של חיפה

מאת רות אשל

מתוך "אישים ומעשים בחיפה והסביבה", 1993, הוצאת מקסם, כפר סבא.

חיפה של שנות ה-20 וה-30 היתה עיר קוסמופוליטית צבעונית. את אחד מכתמי הצבע העזים העניקו לה חברי "קלוב המוטור של פלסטיין". כשהיו חולפים ברחוב הרצל, במעילי עור וב"משקפי טייסים", ידעה העיר כי האופנוענים יצאו למסע נוסף. המפורסם באותם מסעות היה זה של ג'ניקה רטנר וחברו, וולף קנדלמן, לאפריקה ולהודו (30,000 ק"מ). "כל חיפה יצאה ללוותם לדרך", מספר עוז וייצמן, אז ילד חיפני, "שלחנו אותם למסע כמו ששולחים טיל לירח". המסע נערך בחסות חברת האופנועים "סנבים", שאביו של וייצמן ניהל את סניפיה בחיפה. תמונות הגיבורים שובצו בפרסומות ברחבי העולם, וסיפור מסעם תועד ב"נשיונל ג'אוגרפיק מגזין".

ראשיתן של ההרפתקאות בשנות ה-20. כמה צעירים חיפניים הרכיבו אופנועים מחלקי אופנועים משומשים שקנו מהצבא הבריטי, והחלו "לחרוש" בהם את הארץ. הם אפילו הרחיקו עד בעל-בק ודמשק (מאות תצלומים שמורים באוסף ג'ניקה רטנר ובארכיון חיפה). פתיחת סניף "סנבים" בחיפה נתנה להם דחיפה נוספת. עתה אפשר היה לקנות אופנועים של ממש ולראות עולם. ואכן, ב-1931 יצאו מהארץ שמונה אופנוענים בדרכם לאירופה. השיירה רכבה לסוריה, עברה את טורקיה ואת הבלקנים, דהרה למרכז אירופה, תיירה במערב אירופה, ושבה לחיפה (12,000 ק"מ).

למסע אחר, ב-1933, יצא רטנר עם קנדלמן. הם חצו את מדבר סיני, מצרים, החוף הצפוני של אפריקה וספרד. יחד המשיכו לטייל בצרפת, בבליה, בהולנד, בשוודיה ובנורווגיה (19,500 ק"מ), וחזרו לארץ. מבחינתם, אירופה מוצתה והם חיפשו אתגרים חדשים.

יום אחד הגיע לקלוב האופנוענים בחיפה "גינטלמן הודי" וסיפר כי ניסה, בלא הצלחה, לעבור את ארצות הנילוס, בדרכו מקניה למצרים. הדבר הצית את דמיונם של בני החבורה. הם הצטיידו במכלי דלק, שמן, מי שתייה, מזון, חלקי חילוף וציוד צילום, ויצאו לדרך בסוף 1934 עם משקל של חצי טון לכל אופנוע. לאחר כ-100 ק"מ החליטו להחזיר חלק מהציוד לחיפה.

לא היה זה מסע תענוגות. הם התנהלו ללא מפות באזורים מדבריים, מחשבים את מקומן המשוער של בארות מים על-פי סימנים. בסודן שקעו בחולות בצפון ובביצות בדרום, הותקפו ע"י ענני חרקים ובלעו חינן "עד שהאוזניים שלנו צלצלו", אבל גם פגשו עדרי פילים, היפופוטמים, ואלפי תנינים שהשתזפו על גדות הנילוס וחסמו את דרכם; ובקניה, באגם ניתגו, צפו במחזה המרהיב של מיליוני פלמינגו ורודים, וכמעט שטבעו בחגורת בוץ שנוצרה סביב המקום. פעם, לאחר גשמים עזים, נאלצו לפרק אופנוע ולצלוח שוב ושוב נחל, כשהם נושאים את החלקים מעל ראשם.

עד כאן הזיכרונות מאפריקה. ממומבסה הפליגו השניים לבומבי שבהודו, ומשם דרומה, לצ'יילון, ואחר כך צפונה - לקשמיר ולהימאליה, כשהם פוקדים בדרכם עשרות מקדשים. מהודו עברו את הגבול לפרס. כשהיו במרחק יום רכיבה מטהרן, החליק אופנועו של קנדלמן, ורגלו נשברה. קנדלמן הועלה עם אופנועו על משאית, ועשה את הדרך לטהרן בתוך ערימת סחורות שהלכה וגבהה במשך היום. "מכאן ואילך המשכתי לבד, ורציתי להגיע הביתה מהר", כותב רטנר. הוא חצה את הרמה האיראנית ועבר, לבדו, חרף אזהרות השושמעו

באוזניו, את המדבר העיראקי והמדבר הסורי. במרחק של 150 ק"מ מדמשק עקץ אותו עקרב ארסי, וכשהגיע לגבול סוריה-ארץ-ישראל, עיכב אותו פקיד התחנה שלא האמין כי



עשה את הדרך שעליה הצהיר. ואשר לאופנוע - הוא התחמם בנסיעה במדבר ועלה באש. קנדלמן הגיע לארץ לאחר כמה שבועות באווירון. מלה"ע השנייה פרצה, והמסעות הגדולים פסקו. המהנדס רטנר "הושאל" למרכז המחקר הימי בפורטסמות', קודש הקודשים של האדמירלות הבריטית, ועשה את שנות המלחמה בפיתוח פצצות עומק נגד צוללות. הוא אף הועלה לדרגת מדען בכיר - מחווה ללא תקדים כלפי יהודי, שהוא גם נתין זר. בתום המלחמה הציעו לו הבריטים להמשיך בעבודתו שם, אבל רטנר, בעצה אחת עם בן-גוריון העדיף לחזור ארצה ולתרום את חלקו להכנות לקראת המלחמה הצפויה. הוא התחזה לחולה שחפת, אובחן כמי שחייב לחיות באקלים חם, ובלית ברירה נשלח לארץ. כאן הוצב בראש האגף לפיתוח נשק ב"מחלקה המדעית" של ה"הגנה", היה לאחד מממציאי הנשק החשובים לפני מלחמת השחרור ולאחריה ולאחד ממקימי חיל-המדע (היום רפא"ל), וב-1959 קיבל את פרס ביטחון ישראל. אבל זה כבר סיפור אחר.



במדבר סודן; ג'ניקה רטנר מרכיב על כתפיו את קנדלמן, 1935



## "על סוסי הפלדה בחולות ראשון לציון"

לפני כחצי מאה

מאת בני הספל

כותב המאמר הוא מנהל המרכז לתיעוד והוצאה-לאור באוניברסיטת ת"א והוא אוסף במשך שנים כל פיסת מידע על תולדות התחבורה בארץ ישראל.

זה לא התחיל בעפולה ואפילו לא באשקלון של 1970. הספורט המוטורי התחיל בארץ בשנות ה-30. ואין הכוונה למירוצי דיליגנסים....

חובבי ה"קרוס" ומעריצי ה"אנדורו" ישמחו לדעת שהכל התחיל דווקא במירוצי אופנועים. אמנם אופנועי-כביש, אבל קפיצות והתחרויות ואפילו התהפכויות היו גם היו.

הכל החל ב-1930 כאשר אגודת "מכבי" אירגנה רוכבי אופנוע מטעמה ואלה יצאו למסע באירופה להשתתף בקונגרס "מכבי" העולמי בפראג. מאז ועד פתיחת המכביה הראשונה ב-1932 התארגנו קבוצות אופנוענים גם ב"בית"ר" ו"הפועל". בטכס פתיחת המכביה הראשונה היה מפגן ראווה של אופנועני מכבי וכך זה תואר: "הרוכבים מדגימים מבצעים עוצרי נשימה, האחד רוכב כשרגלו הימנית ניצבת על האוכף והשמאלית מורמת אל על. השני מציב נערה על כידונו ומחזיק בידיה מעל לראשו. אחר נושא על גבו מעין פירמידה חיה ורוכב, אחר מבצע מעשה לוליינות וחבריו - מעשה קונדסות הרפתקנית. לסיום - הקפות המסלול עד שכולם, כ-50 רוכבי אופנוע עוצרים".



יותר מ-600 איש טיפסו על גבעות החול לחזות בתחרות המעניינת

ביום 7.11.32 התקיים בחוף ימה של תל אביב מירוץ האופנועים הראשון אשר אורגן על ידי דו-שבועון בשם "כל נוע" שעסק בבידור, ספורט, חתיכות (של אז...) וקצת חדשות.

"הסדרנים מתרוצצים מבוהלים, על שרווליהם מלבינים הסרטים, תסרוקותיהם מפוזרות ונעות ברוח - הצידה! הצידה! בבקשה להסתדר בצדדים! והקהל נבון והפעם נשמע לפקודות", כך תאר כתבו הנרגש של "כל-נוע" את תחילת המירוץ, ללמדך שהקהל באשקלון ב-1970 היה קצת חריג כשחרג... את הגמלים צופו בצד ודבשותיהם שימשו טריבונות לא רעות. הכתב גם מצטט את הבחורות הנרגשות: "תראי! זהו... וכי מה אמרתי לך? תראי. בטחונתי שהוא יזכה בפרס..." הנערים שבחבורת הצופים התעניינו פחות בצופות ושיחתם מתוארת כך: "ראה נא את הכל! 350 ס"מ. חביבי, תראה, גמיש הוא. זה "יקח" בטוח". מתוארת גם שיחה בין זקן ואישתו: "15 קילומטרים, הפעם ירוצו 15 קילומטרים. חבא!" "משוגעים" מושכת הזקנה בכתפיה "לרוץ סתם ואיזה תענוג יש להם כאן על החול? הן יכולים הם לנסוע על כביש חלק..." "והיכן יקחו כל כך הרבה כביש? הידועת את כמה זה 15 קילומטרים?" הזקנה נעלבת "וכי מניין לי לדעת?" "זהו. 15 קילומטרים זה כמו מבריסק עד קאטלנה", "אוי-ויי". המירוץ עצמו התחלק למירוצי-משנה לפי נפחי מנוע. במיקצה הראשון התייצבו אופנועים 250 סמ"ק, 4 מתחרים, והיה עליהם לעבור 15 ק"מ (שלושה ורבע סיבובים). "התחרות היתה מעניינת מאד. בן-ציון הוברמן, על ה"רודז" עבר ראשון את הסיבוב הראשון... גם בסיבוב השני היה מס' 7 (בן-ציון) בראש אבל בינתיים התקרב מס' 9 (אלברט) ושני המתחרים טסו יחדיו. בסיבוב האחרון, לפני המטרה, נערך דו-קרב מעניין בין בן-ציון ואלברט. במרחק 150 מטר לפני המטרה מצליח אלברט לעבור את בן-ציון הוברמן. חישוב הגומי של גלגלו האחורי במכונת בן-ציון הוברמן הוציא את אווירו והיא הגיעה השניה

למטרה במרחק יאורך שני גלגלים אחרי אלברט. ובכן, ראשון: אלברט על אופנוע "א.ג.ס." השני בן-ציון הוברמן על "רודז" והשלישי באומגרטן על "ניו אימפריאל".

המירוץ השני היה לאופנועים עד 500 סמ"ק. המנצח בו היה ריכרט זליג באופנוע "רודז", השני חירם דנין והשלישי אפרים טננבוים. מתחרה נוסף התהפך ושניים נשרו בגלל תקלות. וכמו במונטה קרלו וב... עפולה גם כאן באה עלמת חן "הגבי רוני קולבאך" והעניקה את הגביע וכפרס נוסף גם פרחים ונשיקה.

"כדאי היה", מעיר מישהו מהקהל, "לו ידעתי הייתי גם כן משתתף". אין



ספק שמירוץ זה נתן דחיפה גדולה לאופנועני הארץ ובשנים הבאות נערכו מסעות לאירופה, וגם לארצות הברית הגיעה קבוצה של אופנועני "מכבי". בשנת 1934 נוסד מועדון רוכבי אופנוע ובמרץ אותה שנה נערך המירוץ הראשון שבחסותו בחולות ראשון לציון. לעיני 600 צופים התחרו 13 רוכבים למרחק 12 קילומטרים בחולות טובעניים. סיימו רק שבעה והשאר נשארו תקועים בחול. "אחדים מהם באו שבורים ורצוצים רק כעבור שעה ויותר. אחדים גם נפצעו והבחורות הרחמניות הגישו להם עזרה ראשונה..."

"אחרי מלחמה עזה בים הצהוב הגיע הראשון לקו הגמר בנימין כהנא מבית"ר תל אביב (תמונה למעלה), וכמעט יחד איתו (בהבדל של שניה) הגיע בן-ציון הוברמן ממכבי תל אביב". "שלושת הראשונים קיבלו פרסים: פלקטות בשביל לשימון על האופנוע! "שלושתם רכבו על "רודז". האופנועים שהשתתפו במירוצים היו מהדגמים שזכרו וכן "נורטון" "ב.ס.א." וה"פ.ן." הבלגי. (על "סיוזוקי" ו"קוואסאקי" שמעו אז רק הנביאים...), אולם עלה על כולם ה"רודז" (RUDGE). כך כתב עליו זליג רייכרט, זוכה המירוץ הראשון (תמונה בעמוד ממול): "יעד היום אני שבע רצון מה"מכונה" שלי. אני בוטח בה. גם ביחס למירוץ הזה הייתי בטוח כמעט שאזכה בפרס. בטחון זה בא מתוך נסיון של נסיעות המצטרפות כדי 24,000 ק"מ שעברתי בה בדרכים קשות ותנאים קשים ולא נגרע ממנה דבר. היא נשארה במצבה הטוב כמו חדשה. ומלבד זה שיטת השימון, שהוא הדבר החשוב ביותר במכונה, מסודר באופן שאין המכונה מתחממת גם בהתאמצויות הכי גדולות. וגם במהירותה אני בטוח. יכולתי לפתח מהירות מקסימלית כי שיטת המעצורים שלה היא בצורה נוחה ובטוחה ועל ידי לחיצה על מעצור הרגל - נעצרים שני הגלגלים במידה הדרושה".

לסיום מספר מילים על אחד הטרובדורים: בנימין כהנא היה הרפתקן ורומנטיקן אמיתי. בנוסף לאופנועים הוא היה חלוץ טייס (וזאת בזמן שהגדרה "מטוס" התייחסה למספר פיסות בד קשורות בחוטים...).

לאחר קום המדינה היה מראשוני אילת. במבצע קדש הטיס "פיפר" של חיל האוויר וחילץ פצועים. באחת הגיחות הבחין בשני מיגים מצריים המתכוונים לתקוף את כוחותינו. הוא משך אותם אליו ובמשך 15 דקות שיחק בהם משחק של עכבר בחתול עד שנפל.

המיגים איבדו דלק ונאלצו לשוב מבלי למלא את משימתם המקורית. בנימין כהנא זכה לעיטור העוז.





## פינת האינטרנט

מאת דרור וסרשטיין

אתר מועדון ה-5 עבר עדכון לאחרונה ומהדף הראשי עוברים בהקשה על "מכוניות המועדון" ומתקבל הדף בעריכה החדשה. תמונות של מכוניות המועדון מופיעות בקטן משמאל למסך ובהקשה על כל תמונה קטנה תופיע התמונה בהגדלה מימין במסגרת עם תאור קצר של הדגם, שנת ייצור ונפח המנוע. ניתן להוסיף פרטים ומי שרואה את מכוניתו ומעוניין לעדכן - יכול לשלוח את הפרטים ב-E-MAIL למועדון בכתובת:

5club@netvision.net.il

מי שמעוניין שתמונת רכבו תופיע באתר המועדון יכול לשלוח תמונה טובה וברורה למשרד המועדון (בדואר רגיל). תאור קצר על הרכישה, הייחוד של הרכב, משך השיפוץ וכו' - לא יזיק!

בשוטי באינטרנט לאחרונה נפגשתי בכמה אתרים מעניינים: כן, כן, קיימים שני אתרי בורגווארד ברשת. בראשון אפילו קיים כבר קישור לאתר שלנו, לדף המתאר את מכוניות המועדון, ותמונה של הבורגווארד של אבי כתריאל כבר נמצאת שם. הכתובת:

<http://members.tripod.com/~CALBORG/index.html>

יש להקיש על הכיתוב: "Advertising Classified - Buy and Sell" ולרדת למטה עד שמופיעה הבורגווארד הורודה של כתריאל. בהקשה על

תמונת המכונית מתקבל קישור אוטומטי לאתר שלנו - מועדון ה-5. האתר השני של בורגווארד נמצא בכתובת:

<http://members.tripod.com/~grupoi/Borgward.html>

האתר של חובבי סאב מנוהל ע"י עמוס דור, חבר מועדון החמש (לשעבר) לאלו שמכירים אותו, והוא נמצא בכתובת:

<http://xoom.com/saabclub>

אתר של מכוניות אנגליות, בו מומלץ לבקר, נקרא BRITISH CLUBS בכתובת:

<http://www.britishcar.com>

באתר מופיע פירוט רב של מועדוני רכב, כתובותיהם וגם זואר אלקטרוני ובנוסף אף HOME PAGES של חלק מהמועדונים בכתובת:

<http://www.britishcar.com/clubs/default.asp>

אתר של אוסטין דגם A-90 עם קישורים רבים לאתרי רכב עתיק:

<http://www.islandnet.com/~atlantic/atlantic.html>

אתר מעניין נוסף בו נתקלתי הוא: <http://www.packard.club.org> מומלץ להיכנס ל-showroom בו ניתן לראות את כל סוגי ודגמי הפאקד מתחילת המאה ועד סגירת המפעל.

ולסיום, לאלו המעוניינים לצאת למסע ראלי עם כלי הרכב העתיקים בדרום אפריקה בחודש אוקטובר 1998. בקרו באתר המתאר את לוח הזמנים, המסלול והמחקים בכל יום מתוך 26 ימי הראלי. במסלול אתרים מרהיבים מנוף דרום אפריקה, כולל פירוט לגבי לינה במלונות וכו'. כתובת האתר:

<http://www.sunrun.pix.za>

שיהיה לכם טיול נעים, שוטטו ותיהנו, ועד לפעם הבאה: להתראות.

## היה היה

אופס...

נהג האוטובוס (מסוג אופל) לא כל כך התרכז כשניסה לחצות את מסילת הברזל בתחנת עפולה. הקרונוע, מונע בקיטור, של רכבת העמק לא הספיק לבלום. זה היה כנראה בתחילת שנות הארבעים והתמונה ניתנה לי מאחת הוותיקות של העמק.

הידעת כי... למרות שסיבוב המפתח במנועול הרכב והתנעתו נראית לנו הפעולה הטבעית ביותר לעשות עם כניסתנו לרכב, דרך זו של הצתה על ידי מפתח נכנסה רק ב-1949 על ידי קרייזלר.



# קלאסיקון

ירחון המועדון

אפריל 1998

בעריכת: אמנון אירמאי



מועדון המכוניות הקלאסיות  
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

## מועדון ה-5

מועדון המכוניות הקלאסיות בישראל  
ת"ד 39960, תל אביב 61398  
עמותה רשומה מס' 2-017-018-58  
מלכ"ר רשום מס' 8-876-515-92  
טלפון: 03-9793773  
פקס: 03-9793774

E-mail: 5club@netvision.net.il  
http://www.netvision.net.il/~dror

### מה בגליון זה?

- ראלי "ובל הזהב" - ק"ל 24.5.98 - 28
- חגיגת בר-מצווה למועדון - 4.7.98
- טיול חודש יוני - קיסריה 6.6.98
- טיולי אופנועים - 23.5.98, 20.6.98
- הרצאה מקצועית - תל אביב 23.6.98
- יריד שוקעתיק - אצטדיון רמת גן 3.7.98
- המדור החברתי
- דו"ח הביקורת לשנת 1997
- סיכום האסיפה הכללית השנתית 3.3.98
- משולחן הוועד
- ביטוח מחל לרכב מסחרי וטנדרים אספנות
- הנחות מיוחדות לחברי המועדון
- "הלוח הישן" ולוח "שוקעתיק"

### מסיבת בר-מצווה למועדון החמש - בית המהנדס - מוצ"ש 4.7.98

יש להחזיר את ספח ההרשמה באמצעות המעטפה המבוילת עם תשלום בשיק דחוי או בכרטיסי אשראי. הזמנות המשולמות באמצעות כרטיסי אשראי ניתן להעביר ישירות בפקס.

חברים המעוניינים ליטול חלק בסקירת פעילויות המועדון או לספר על חוויותיהם מארועי המועדון בעבר, מוזמנים להתקשר ישירות אל זמי לוי בטל' 03-9615613 (עב') או 09-7655667 בערב בבית.

בברכה,

זמי לוי  
ליאורה לב  
ועדת תרבות

השנה אנו חוגגים 13 שנה להקמת המועדון (נוסד רשמית בחודש מאי 1985). לרגל הארוע, נערך מסיבת-ערב חגיגית בתחילת חודש יולי במתכונת מיוחדת: בר-מצווה למועדון החמש.

הארוע יתקיים במוצ"ש 4.7.98 משעה 20:00 עד חצות בבית המהנדס בתל-אביב, רח' דיזנגוף 200. הינכם מוזמנים להרשם לארוע זה עם בניירות הזוג (הפעם בלי כלי הרכב). מפאת מגבלות המקום, חובה להזמין מקומות מראש לא יאוחר מיום 10.6.98 באמצעות טפסי ההרשמה המיוחדים.

דמי השתתפות: 80 ש"ח ליחיד (160 ש"ח לזוג), כולל ארוחת ערב חגיגית, תוכנית לסקירת תולדות המועדון, הופעת אומן אורח וריקודי שנות ה-50-60 לסיום הערב.

### מועדון החמש מחפש לקבל בהשאלה (בתמורה סמלית) מקרן וידיאו

## מקרן וידיאו

להרצאות ולארועים (חד-פעמי לכל ארוע).

נא לפנות לאמנון

במשרד 03-9793773/5

### ראלי יובל הזהב - ק"ל - מאי 1998

להלן מסלול הנסיעה המתוכנן:

**24.5.98** בבוקר - טקס בנמל חיפה. משם דרך עכו/נהריה לראש הנקרה (תצוגה וסיוור). משם דרך כביש הצפון לקרית שמונה (תהלוכה ותצוגה אחה"צ). משם לטבריה (אפשרות לינת-לילה במלון).

**25.5.98** בבוקר - לבית שאן (תצוגה וסיוור בעתיקות). משם דרך כביש הערבה ו"דרך אלון" לתצוגה וארוחת צהריים באזור התעשייה מעלה אדומים. ניתן גם להצטרף לצהריים בלבד. משם יורדים לים המלח (אפשרות ללינת-לילה במלון).

**26.5.98** בבוקר - מים המלח דרך מעלה עקרבים, המכתש הגדול, ירוחם, לבאר שבע וחצרים. אחה"צ תצוגה וטקס מיוחד במאגר המים בנחל בשור. משם דרך קרית גת לירושלים בערב (או הביתה).

**27.5.98** מ-16:00 עד 19:00 - תצוגה משותפת בירושלים ליד בית הסוכנות היהודית וק"ל, של המכוניות מחו"ל עם רכבי מועדון החמש ומפגש משותף של חברי המועדון + בנות-זוג עם האורחים מחו"ל (כנראה טקס קצר עם אירוח וכיבוד קל).

**28.5.98** בבוקר - יציאה מירושלים לאשדוד. טקס פרידה רשמי במוזיאון המכוניות של רפי ("ירלסקי") הרשקוביץ באשדוד ותצוגה בחסות עיריית אשדוד. משם האורחים נכנסים לנמל אשדוד.

הארוע הגדול שנערוך במשותף עם ק"ל לרגל חגיגות שנת ה-50 למדינת ישראל, יתקיים בשבוע האחרון של חודש מאי 1998. ראלי "יובל הזהב" של סודה קלאב יוצא מלונדון ב-10 במאי דרך בריטניה, צרפת, שווייץ, מונאקו, איטליה ויוון עד ישראל. ישתתפו בו עשרות מכוניות קלאסיות ואחרות מאירופה, אליהם יצטרפו בישראל לקטעי נסיעה ותצוגה משותפים גם המכוניות והאופנועים של חברי מועדון החמש ברחבי ישראל.

הארועים מתוכננים כך שיתאימו לכל אחד מחברי המועדון, מחיפה וקרית שמונה בצפון ועד הנגב בדרום. כל חבר מתבקש לבחור לעצמו את הקטעים אליהם יצטרף (עם רכב אספנות במצב נסיעה טוב...). או את התצוגות בהן ישתתף (רכב במצב תצוגה אמיתי !!!) או שתם להגיע ולראות את הרכבים המיוחדים המגיעים אלינו לביקור ממלכת.

ההרשמה לראלי זה עבור חברי המועדון עומדת להיסגר וכעת עלינו לתאם סופית את מועדי הנסיעה, תנאי ההשתתפות וכד'. בכל מקרה יורשו להשתתף בארוע רק חברי מועדון החמש בתוקף בלבד, בעלי מכוניות, אופנועים ורכב מסחרי מכל שנות הייצור שיעמדו בדרישות מועדון החמש לגבי מצב תצוגה וייצוג הולם שלנו. כל חבר נדרש הפעם לשלם דמי השתתפות לצורך רישומו בקטעי ראלי מסויימים. דמי הרישום מיועדים לכיסוי הוצאותינו והם כוללים תעודת השתתפות, דגלון, סמלי הראלי ועוד.

### רשימת פעילי המועדון

להלן שמות חברי הוועד החדש והפעילים האחרים:

- |                           |                       |
|---------------------------|-----------------------|
| אבי כתיאל - 050-238667    | יו"ר המועדון:         |
| זמי לוי - 09-7655667      | סגן יו"ר + חידושים:   |
| שולה לור - 03-6478397     | גזברות + גבייה:       |
| ליאורה לב - 03-9302476    | רכזת חברתית וטוילים:  |
| ישראל נאה - 04-8337417    | נציג הצפון:           |
| דרור ורשטיין - 04-8759227 | אינטרנט + טיולי צפון: |
| בועז דגן - 03-6995323/4   | אופנועים במועדון:     |
| רוני רוזנברג - 03-6857936 | מ"מ חבר ועד:          |
| רמי גבאי - 03-6960473     | מ"מ + רכב ישראלי:     |
| זאב טנדט - 03-5494135     | יעוץ אופנועים:        |
| אורן קפינס - 08-9365442   | מכוניות סאב:          |
| אמנון אירמאי - 03-9793775 | מזכיר המועדון + יבוא: |
| יורם מקובר - 03-5742121   | מבקר העמותה:          |
| בני אור - 08-9266346      | ועדת ביקורת:          |
| זרון איטלסון - 03-5372204 |                       |

מועדון החמש והמפיקים אינם אחראים בכל צורה שהיא למידע הנמסר בפרסומים ובמודעות בחוברת והם מתפרסמים על דעת כתביהם ועל אחריותם בלבד.

מו"ל: מועדון החמש  
עורך: אמנון אירמאי  
סדר מחשב: מילונים טכניים בע"מ  
הפקה ומודעות: אילי הפקות, שוהם  
03-9793775

### הקלאסיקון - ירחון מועדון החמש

מערכת: רח' התבור 37, ת"ד 1487, שוהם  
טלפונים: 03-9793773/5, 052-683281  
07:03: 03-9793774

## המדור החברתי

אני מזכירה לכל החברים שיעבירו אלי מידע הקשור למדור החברתי על מנת שנוכל לשמור על קשר הדוק יותר עם החברים בעת שמחה ובעת צרה. אני מנסה לקדם את הצד האנושי-חברתי שלנו, במקביל לתחביב איסוף הרכבים והטיפול סביבם - תחום בו מטפלים מרבית חברי הוועד האחרים. ובינתיים: להתראות בטוילי המועדון.

## ליאורה לב

רכזת טיולים וחברה

לפרסום מודעות-לוח הינם ולחברי המועדון בתוקף בלבד) במועד וללא שגיאות רצוי להעביר את המודעה בכתב בפקס או בדואר באמצעות טופס הפרסום אותו ניתן לקבל ממזכירות המועדון. אפשר גם לשלוח את נוסח המודעה עד 12 מילים הינם על דף נייר רגיל, בציון שם ומספר החבר. לפרסום מודעה חוזרת הינם יש להעבירה כל פעם מחדש.

## הנחות לחברים

חובה להציג כרטיס חבר בר-תוקף בכל פניה לקבלת שרות מוזל או הנחות לחברי המועדון.

אנו חוזרים ומבקשים מכל החברים לסייע לנו בהגדלת רשימת נותני השרות וההנחות. במיוחד אנו מחפשים נותני שירות ספציפי לאספני רכב. כל חבר בעל עסק, או מי שמכיר בעלי עסקים כאלה המוכנים להצטרף לרשימת ההנחות עבור חברי המועדון בכל הארץ, מתבקש ליצור קשר מייד עם אמנון במועדון 03-9793773/5 או 052-683281 לתיאום פרטים, או לשלוח את פרטי ההנחה והעסק באמצעות הפקס.

\*\*\*

כל חברי מועדון החמש בעלי כרטיס חבר בתוקף זכאים להנחה בגובה 5% על כל כנייתיהם בכל סניפי רשת חנויות "אוטו דיפו" - רשת הכל לרכב: רמת גן (ליד קניון איילון), חוצות המפרץ (אחרי הציק פוסט במפרץ חיפה) וצומת ביליזו (ליד רחובות) ועוד.

\*\*\*

### ביטוח מיוחד לרכב מסחרי וטנדרים

**בעלי רכב משא אוטו או בלתי-אחוד אספנות יכולים כעת לבטח את רכבם בתנאים מיוחדים באמצעות משרד המועדון. יש לפנות בשעות הבוקר בלבד.**

\*\*\*

חברי המועדון בעלי רכב פרטי מעל 25 שנה (שנת יצור 1972 ומטה) זכאים להנחה בביטוח צד גי בגובה 50% והביטוח כולל ביטול השתתפות עצמית. בעלי רכב אספנות פרטי (עד שנת יצור 1968) שגרשמו במשרד הרישוי יכולים לקבל הנחות נוספות, גם בביטוח החובה בגובה 75% מהפרמיה וכמובן גם בביטוח צד גי.

פרטים בסוכנויות הביטוח:

- **אר-גל סוכנות לביטוח** (חמדה או רינה), רח' הנשיא 44, קרית אונו, טל' 03-5357903-4, פקס 03-5351501 (ביטוח צד גי משנת יצור 1973 ומטה - כיום 660 שייח לשנה ב-4 תשלומים שקליים, התעריף מתעדכן מדי חודש).

- **לוצקי-להב** בע"מ, רח' מרמורק 26, ת"א, טל' 03-6851313.

- **זאב ויגודסקי**, א"ת גבעת נשר, טל' 04-8348416.

\*\*\*

**א.א.א. רדיאטורים** בע"מ, הירקון 65, בני ברק, 03-5799837. כל סוגי הרדיאטורים, מעבים, מכלי דלק, מפלטים ועוד. שרות ומחירים מיוחדים לחברי המועדון ה-5.

\*\*\*

**אפק סוכנויות**, חומה ומגדל 26, ת"א, בולמי יעזועים מונרו, 03-5376823.

## איחולי החלמה

ורפואה שלמה לאחר ניתוח מסובך לחברנו הותיק **אריה נגלר**

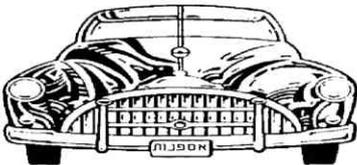
(מקרית אונו, קרייזלר ניו-יורק 1964)

\* **מוזיאון הרכב ההיסטורי של "אגד" לתולדות התחבורה הציבורית בארץ ישראל, פתוח לקהל הרחב בחניון "אגד" חולון ברח' משה דיין בשכונת בן-גוריון. הכניסה והחנייה חופשית. הציבור מוזמן. המוזיאון כולל אוטובוסים וכלי-רכב אחרים מכל התקופות והאוסף מתרחב מדי שנה. פתוח בשבתות וביום העצמאות. טל' 03-5553440 (מנהל: נח סלוצקי).**

## הרצאה

**יום ג', 23.6.98 משעה 19:30 במרכז קהילתי קאנטרי-קלאב נווה שרת, תל-אביב (מול קרית עתידים). כניסה מרח' ראול ולנברג (רמת החייל) או מרח' דבורה הנביאה (רמות צהלה).**

**ההרצאה בנושא רכב אספנות, שימור ותחזוקה (טרם נקבע סופית) יש לעקוב אחרי פרסומי המועדון. כניסה חינם לחברי המועדון (בתוקף). למשתתפים יוגש כיבוד קל.**



**היכנון ליריד מכירה וקנייה של מכוניות, אופנועים וחלפים שוקעתיק**

**יום ו' 3.7.98**

**משעה 10:00 עד 16:00 מאחורי אצטדיון רמת-גן מול הבאולינג ומסעדת "אוזי-בר". הכניסה חופשית. פרטים נוספים בטלפון 03-9793773**

**הרשמה מוקדמת לראלי "יובל הזהב" של קק"ל מלונדון לירושלים בשיתוף עם מועדון החמש**

**כל משתתף יקבל תעודה רשמית. ניתן להצטרף לכל קטע בנפרד: חיפה, ראש הנקרה, קרית שמונה, טבריה, בית שאן, מעלה אדומים, ים המלח, באר שבע, נחל הבשור, ירושלים, אשדוד (28-24.5.98)**

**פרטים נוספים בטל' 03-9793773/5**

**פארק מוטורי נחשונים**, בקיבוץ נחשונים (כניסה מכביש 444 ליד ראש העין) מעניק 25% הנחה לכל חברי המועדון ובני משפחותיהם בכניסה לפארק בשנת 1998, הכניסה מאפשר שימוש ללא הגבלה בכל מתקני הפארק (שעשועי רכב לילדים, לנוער ולמבוגרים) וכן בבריכת השחיה. הכניסה אינה כוללת שימוש בקרטינג. ההנחה ניתנת כנגד הצגת כרטיס חבר בתוקף במועדון. טל' 03-9386444.

\*\*\*

**"אוטומטר" זני ובניו**, רח' הירקון 13, תל אביב (מול הדולפינריום) 03-5100823, 03-5166777. כל מיכשור הרכב (שעונים, מגבים, חלונות חשמליים). 20% הנחה ממחיר העבודה.

\*\*\*

**אפרים מוהר**, רח' השלושה 7, קומה ב', ת"א, 03-5376335, 03-6390177. שמאות רכב כללית, מחירוני רכב. 30% הנחה בשרותי שמאות, בהערכת נזקים ובמנוי שנתי למחירון הרכב. לחברי מועדון החמש בלבד: ייעוץ חינם בנושאי רכב ותאונות, מכיר היטב את תחום האספנות.

\*\*\*

**דני את קובי**, שרותי חשמל לרכב, כל סוגי התקונים וההתקנות, שרותי חילוץ, מצברים (שנפ), שרות סבלני לחברי המועדון. רח' בן אביגדור 13, תל אביב, 03-5619523, 03-5611438.

\*\*\*

**מוסף תשובה**, יצחק תשובה, רח' הירקון 37, בני ברק 03-6184326. כל סוגי תיקוני הרכב, כיווני מנוע ומערכות דלק והצתה. בעל 45 שנות תק. שרות מיוחד לחברים.

\*\*\*

**פסאג שרותי דפוס** בע"מ, גדעון/אלי, רח' העליה 33, תל אביב 03-6396595, 03-6884790. כל עבודות הדפוס לבית ולמשרד, כרטיסי ביקור, ניירת משרדית, מעטפות, קבלות, הזמנות לארועים ועוד. תעריפים מיוחדים לחברי המועדון.

\*\*\*

**אבינרי מצברים**, יצחק שדה 2, תל אביב, 03-6873830. מצברים לרכב לחברי המועדון בהנחות גדולות+תשלומים.

\*\*\*

**גיל גרינוולד**, שיפוץ סטרטרים ואלטרטורים, מדחסים, יצחק שדה 34, תל אביב, 03-5370781.

\*\*\*

**אוטומור**, הירקון 8, בני ברק, 03-5701731, 03-5701704. מצברי "שנפ" בהנחה+תשלומים, חלפים, פנסים.

\*\*\*



# דו"ח הביקורת לשנת 1997

## 1. תפקוד ועד המועדון:

ברצוני לציין שלצערי רק חלק מחברי הוועד שהתנדבו למשימתם עמד במשימה על כל גווניה. האחרים מגיעים בדרך-כלל לשיבות אף אינם פעילים בשטח בזמן הארועים. בהזדמנות זו אני קורא לכל מי שאין באפשרותו להיות פעיל בארועים השונים - שלא יגיש מועמדות לתפקיד.

לדעתי על יו"ר המועדון לרענן את זכרונם של חברי הוועד מהו תפקידם, גם אם הוא נעשה בהתנדבות.

כמו כן לדעתי על יו"ר המועדון להיות נוכח בכל ארוע בתוקף תפקידו החשוב. אי נוכחותו גורמת לחברי המועדון תחושה של חוסר עניין או חשיבות לארוע עצמו. אם אינו יכול להגיע מסיבות אישיות, עליו לוודא ששגנו יגיע במקומו.

כאן המקום לציין שמספר חברים בוועד ומקרב הפעילים האחרים משקיעים ממיטב זמנם הפרטי וממרצם הרב להצלחת ארועי המועדון.

## 2. תפקוד מזכירות המועדון והמשרד:

במהלך 1997 לא תפקדו מזכירות המועדון והמשרד בצורה המצופה ובמהלך חודשי האביב והקיץ אף הגיעה למצב של הפסקת פעילות. דבר זה גרם להתמרמרות רבה בקרב חברי המועדון ולתחושה של חוסר תפקוד כללי. הדבר בא לידי ביטוי בהפסקת הנפקת כרטיסי חבר, אי-מתן אישור על קבלת כספים, שרות מענה טלפוני לא תקין וכו'. דברים אלו הסבו נזק לחברי המועדון וליחסם למועדון, ובהמשך אף לאי-רצון לחדש חברותם במועדון.

באמצע השנה אף הגיע לוועד המועדון מכתב התפטרות מהמזכיר עקב בעיות אישיות וחוסר יכולת וכדאיות כלכלית לתפעל את משרד המועדון, על כל הכרוך בכך. ועד המועדון התכנס למספר ישיבות דחופות בנושא והגיע להסכם עם מזכיר המועדון להמשיך במילוי תפקידו בהפעלת המשרד.

נכון להיום, תפקוד המזכירות הינו לשיעור-רצוננו - הכרטיסים מונפקים בזמן, המענה הקולי פועל, הדואר נשלח כנדרש, פרסומי המועדון מופיעים לפי התכנון וכו'.

## 3. תצוגות וארועים:

במהלך שנה זו יצאו חברי המועדון לראשונה לטיול מאורגן עם לינה. הראלי למטולה דרש עבודה רבה מחברי הוועד. כנגיגי הביקורת, ברצוני לציין שחלק מחברי הוועד לא השתתפו כלל בהכנות ובעשייה. לעומתם עלי לציין לשבח את מזכיר המועדון שעבד קשה מאוד וגם חברי ועד אחרים יבורכו על פעילותם הרבה להצלחת הארוע.

בישיבת הוועד לאחר ארוע זה נמצאו 26 ליקויים ולפיהם הופקו הלחצים לארועים הבאים. למרות אותם ליקויים, עלי לציין שהארוע היה מכובד ביותר לדעת כל המשתתפים.

ארוע סוכות שתוכנן בקפידה תוך עבודה מאומצת של חברי הוועד, התבטל עקב חיזוי לקוי של מזג-האוויר וגרם אכזבה רבה למארגנים ולחברים. מן הראוי היה שתימצא אלטרנטיבה אחרת במצב כזה.

בשנה הקרובה נושא הטיולים ישנה את מתכונתו ועל כך בהמשך.

## 4. כספים ומלא:

לגבי המאזן והדו"ח הכספי הסופי לשנת 1997 - טרם נתקבל דו"ח מאושר ע"י רואה החשבון. עם קבלתו תוגש השלמת דו"ח הביקורת בנושא.

בעניין ניהול כספי המועדון: לדעתי הנושא אמור להתנהל על-פי החלטת 3 חברי ועד שמונו לכך (פעולות בנק, מדיניות השקעות וכו') ולא רק ע"י חבר ועד אחד (סגן היו"ר) כפי שנעשה עד כה. עלי לציין לטובה שזו הפעם הראשונה שהוועד בנה תקציב מתוכנן לשנה הקרובה.

למען הסדר הטוב ולתיפקוד יעיל ותקין של המועדון (וכמובן גם לתועלת הקופה הציבורית) יש ללחוץ על החברים שטרם שילמו את דמי החבר לעשות זאת ללא דיחוי. ידוע לי שמזכיר המועדון משקיע זמן ומאמץ לפתרון הבעיה בסיוע הוועד.

בנוגע למלאי הפריטים למכירה במועדון: על הוועד לבצע פעם או פעמיים בשנה ספירת מלאי של ציוד המועדון (כגון: סמלים, ביגוד, אלבומים וכו'). דבר זה לא נעשה באופן מסודר ושוטף.

## 5. פעילות חברתית:

בעזרתה הנדיבה של חברת המועדון ליאורה לב הוכנה תוכנית טיולים לשנת 1998. ליאורה גם דואגת לשלומם ובריאותם של חברי המועדון, דבר הנותן הרגשה אישית של גיבוש ולא רק בענייני המכוניות. על כך מגיעה הברכה והתודה: יישר-כוח לליאורה. אני מקווה שחברים נוספים יצטרפו אליה ביוזמה זאת.

ברצוני לברך על כך שהמפגש השבועי של המועדון הועבר מהרצליה לאצטדיון רמת-גן ביזמת הוועד, לשביעות רצון כולם.

## 6. סיכום כללי:

לאחר ציון נקודות הביקורת וההערות הנ"ל, אני רוצה לציין בסיפוק שלקראת סוף שנת 1997 חלה עלייה במספר הפונים והמצטרפים למועדון, וזאת בזכות הפעילות המתחדשת והנמרצת של מזכיר המועדון וכן בזכות הפעילות החברתית והאכפתית של ליאורה. כל אלה, תחת עינם הביקורתית של חברי הוועד המעורבים בפעילות זו.

מועדון טוב ואיכותי עולה ממון רב, ואני רואה בדאגה ובחומרה את חוסר ההיענות של חברים לשלם דמי-חברות, דבר הפוגם בתפקוד המועדון בצורה איכותית ועלול בעתיד לגרום אף להפחתת היקף פעילויות המועדון.

לסיים דברי אני רוצה לאחל ברכת בחירות מוצלחות ויעילות ושנת פעילות מעניינת ועניפה.



**יורם מירון**  
מ"מ מבקר העמותה

**(הוגש באסיפה הכללית ב-3.3.98)**

## פרוטוקול האסיפה הכללית השנתית מיום 3.3.98

ואפשר לחוש אותו כבר בחודשיים-שלושה האחרונים. השרות כולל: שרותי מענה אישיים לחברים 6 ימים בשבוע מ-9 בבוקר עד 13 בצהריים, טיפול מהיר יותר בבעיות, משלוח כרטיסי חבר בזמן, ארגון הארועים, קשר עם מוסדות והרבה עבודת שטח. עלות השרותים הנ"ל ל-98 תהיה כ-100,000 ש"ח.

יתר ההוצאות ב-97 דומות לשנת 96 באופן יחסי (דואר, דפוס, טלפון, ועד וכו').

8. לראשונה הוכן ונערך תקציב שנתי לשנה קדימה. הצעת תקציב זו אושרה ע"י הוועד והיא מוגשת לאסיפה הכללית לאישור (הצעת התקציב פורסמה בקלאסיקון 2/98). זמי פירט את ההתייחסות להוצאות בתקציב.

סעיף הפקת פרסומי המועדון כולל 8 גליונות: 4 עלונים (2-8 עמודים כ"א), 2 גליונות, 4 חוברות במתכונת מורחבת (32 עמוד) שיכילו חומר רב ותמונות בשחור-לבן. במידה ונקבל חסות או מימון מתאים, נפיק חוברות בצבעים. כמעט כל חודש-חודשיים יקבלו החברים דואר מן המועדון.

סעיף משאל החברים חשוב מאוד למועדון על מנת לברר ולהבין את רצון החברים, גם אלה שאינם מגיעים להגיד את דברם במפגשים השוטפים.

סעיפי ארגון הארועים והפעילות החברתית מבוססים על הכנסות מקבילות ממימון של נותני-חסות לארועים ומדמי השתתפות בארועים עצמם.

9. תוכניות הוועד לעתיד הקרוב: השנה משופעת בתצוגות, טיולים, מפגשים, הרצאות

חסויות חדשות ומודעות פירסום במועדון. אבי סקר את פעילות המועדון ובמיוחד את ראלי הצפון למטולה בחודש מאי 1997 ואת ביטול ראלי סוכות.

אבי ציין שהוועד בשנה החולפת התחלק ל-2 קבוצות: חברי ועד פעילים מאוד וכאלה שפעלו מעט.

בין משימות המועדון לעתיד הוא הדגיש את הקמת מוזיאון הרכב והתחבורה, שהוועד היוצא השיג עבורו התחייבויות מעיריית נתניה.

7. זמי לויין מסר דיווח כספי על שנת 1997 עם פירוט והבהרות לגבי טיוטת המאזן שפורסמה בהזמנה לאסיפה (קלאסיקון 2/98).

התקבל השנתי הסתכם ב-130,000 ש"ח כשהוצאות עייס 152,000 ש"ח כוללות 2 מרכיבים עקיפים:

א. גרירת תשלום עבור שירותי המחשב עבור שנת 1996 בסך 30,000 ש"ח.

ב. קנייה חד-פעמית של סיכות-חבר (אחת למספר שנים) בסך 15,000 ש"ח.

ההוצאות נטו לשנה זו הסתכמו ב-107,000 ש"ח. בהשוואה, בשנת 1996 היו ההוצאות וההכנסות גבוהות מעט אולם באותו יחס: הכנסות - 140,000 ש"ח הוצאות - 114,000 ש"ח

המרכיב העיקרי בהוצאות המועדון הינו שירותי משרד ומחשב והפעלת המזכירות. בשנים 96 ו-97 היו עייס כ-50,000 ש"ח ושיקפו רמת שירותים לא מספקת (במיוחד בשנת 97) שהביאו לתלונות חברים.

בסוף 1997 חתמנו עם חברה להפעלת שירותי משרד על בסיס קבלני באמצעות הסכם טוב יותר לשני הצדדים

## כללי:

1. האסיפה הכללית השנתית של מועדון החמש התכנסה בתל-אביב, רחי השלושה, באירוח חברת "סקי-פס" באדיבות דורון איטלסון.

2. לפני האסיפה התקיימה הרצאה מאלפת של בן-ציון כסטוהולט בנושא שמירה על רכב אספנות, קרבורטורים, פילטרים ועוד. בנצי, חבר המועדון, משמש בתפקיד המנהל הטכני הארצי של שרות יבואני פורד בישראל והעביר את שני הקורסים המקצועיים של מועדון החמש בשנתיים האחרונות.

3. שעת התחלת האסיפה נקבעה ל-20:45.

4. מספר החברים בעלי זכות ההצבעה שנכחו במקום בעת תחילת האסיפה היה 46 חברים. במהלך האסיפה הצטרפו עוד 8 בעלי זכות הצבעה.

5. האסיפה התנהלה לפי התקנון ובתחילתה נבחרו זמי לויין לתפקיד יו"ר האסיפה ואמנון אירמאי לתפקיד מזכיר האסיפה ורישום הפרוטוקול.

6. אבי כתיאל פתח בדיווח כללי מטעם הוועד היוצא לסיכום שנת 1997. הוא פרט את התפתחות המזכירות ומשרד המועדון, הרחבת שירותי המענה הקולי ומשרד המועדון לחבריסוהזכיר את השלכות המצב הכלכלי בארץ על תקציב המועדון ובמיוחד בנושא הקפאת החסויות והקשיים בהשגת



## המשך האסיפה הכללית

ופעילות חברתית, סה"כ כ-40 ארועים מכל הסוגים לכל החברים. רשימת כל הארועים פורסמה בגליון 2/98 וכדאי לגזור אותה ולשמור לתכנון האישי.

11. אמנון אירמאי מסר את דו"ח המזכיר (ראה בנפרד).  
12. נמסר דיווח לגבי המגעים המתקיימים לצורך השגת ההנחות המקבילות בביטוח לרכב אספנות מסחרי, טנדרים ואופנועים. הועלה לדיון נושא אפשרות שינוי מעמד רכב האספנות (המסחרי) לתצוגות בלבד. יש בארץ חוקים ותקנות ולכן אנו מחוייבים לפעול כחוק, תוך הפעלת שדולה חזקה במשרד התחבורה וחברות הביטוח. הועלו טענות נגד הוועד שאינו מספק מספיק מאמצים להשגת הסדר ביטוח גם לאופנועים.  
13. דיווח על הקשר עם עיתונות הרכב בארץ, לרבות הקשרים עם עיתונאים והתקשורת האלקטרונית, כולל ההודעות לעיתונות שהמועדון מוציא לגבי מרבית הארועים והפעילויות שלנו.  
14. יורם מקובר, ממלא-מקום מבקר העמותה, הגיש את דו"ח הביקורת לשנת 1997 (ראה עמוד קודם).

### החלטה 1:

האסיפה הכללית מקבלת את דו"ח הביקורת ומורה לוועד החדש לאמץ וליישם את המלצותיו במהלך שנת 1998. ההחלטה התקבלה פה אחד.

### החלטה 2:

האסיפה הכללית מקבלת את הצעת התקציב לשנת 1998 ומאשרת אותו כפי שהוצג בפניה. ההצעה התקבלה פה אחד.

### החלטה 3:

האסיפה הכללית מנחה את הוועד החדש להשלים את הגשת המאזן והדוחות הכספיים הסופיים לשנת 1997 לאישור רואה חשבון ולפרסומם לכל חברי המועדון. ההצעה התקבלה פה אחד.

15. **משה צליק:** מבקש להודות בשם המועדון לדורון איטלסון על אירוח האסיפה הכללית, ותודה לכל חברי הוועד היוצא, הביקורת והפעילים האחרים על פועלם למען המועדון.

16. ליאורה לב מסרה דיווח על הפעילות החברתית בחודשים האחרונים:

"הצטרפתי למועדון לפני שנתיים כשהמפגשים השבועיים התקיימו בהרצליה בכיכר טיראן. במשך תקופה זו החלטתי לקחת על עצמי את הארגון החברתי של פעילויות המועדון ואת הטיוולים. תקוותי שנקדם ונרחיב את המסגרת החברתית של המועדון ונהיה נוכחים בדרכים באופן אינטנסיבי. חשוב לי מאוד הקשר האישי בין החברים, ההתעניינות האישית בחבר, גם באותו אחד שאינו מגיע בקביעות למפגשים בימי שישי. החבר צריך להרגיש שהמועדון גם מתייחס אליו כחבר ממש.

מצד שני, גם החבר עצמו, לא מספיק לבוא בטענות ובדרישות, צריך גם לתת, להשתתף בארועים ובמיוחד לשלם את דמי החבר ואת דמי ההשתתפות בטיולים".

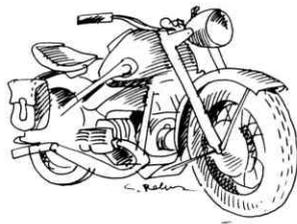
17. הבחירות לוועד המועדון ולוועדת הביקורת נערכו לפי התקנון. הבחירה בוצעה באמצעות פתקי הצבעה בכתב, בהם היה צריך לסמן עד 5 שמות לוועד ועד 2 שמות לביקורת.

בהצבעה הוחלט לבחור 7 חברי ועד (כמו בשנה החולפת) ו-2 ממלאי-מקום ו-3 חברי ועדת ביקורת לפי מניין הקולות בסיכום פתקי ההצבעה. הוצגו 17 מועמדים לוועד ו-5 מועמדים לוועדת ביקורת.

בעת ההצבעה היו נוכחים 50 חברים בעלי זכות הצבעה ולצוות הבחירות הגיעו 50 פתקים כשרים לוועד ו-48 לביקורת (2 נפסלו עקב סימון יותר מ-2 מועמדים).

בטבלה משמאל מפורטות תוצאות הבחירות.

## טיולי החודש



הערות:

1. הכניסה למרבית האתרים בטיולים כרוכה בתשלום, הסכום יגבה במהלך הטיול.
2. רצוי להביא מהבית שתייה חמה/קרה ואוכל.
3. רצוי להביא כובעים ובגדי-ים (במיוחד לקיסריה).
4. יש להתעדכן לפני מועד הטיול בהודעה המוקלטת של המועדון או ישירות אצל ליאורה 03-9302476.
5. רצוי להגיע ברכב קלאסי, אך ניתן לבוא בכל רכב אחר.

## קיסריה - שבת - 6.6.98

מה בטיול ?

- בקיסריה העתיקה מיגוון רחב למקומות טיול וסיוור.
1. גן לאומי קיסריה - אתר עתיקות, התיאטרון, העיר העתיקה והטיילת החדשה.
  2. מוזיאון דאלי קיסריה - אמנות סוריאליסטית.
  3. קיבוץ שדות-ים - מוזיאון עתיקות + הזיון אור-קולי.
  4. אפשרות שילוב שייט בסירת זכוכית (45 דקות) בעקבות הנמל השקוע של הורדוס. שייט לכיוון תחנת הכוח, הנמל ההרודיאני, אמפיתיאטרון ותצפית לנמל השקוע עד אמות המים (מאוד מעניין אך המחיר גבוה, לאדם).
  5. רחצה בים (למי שמעוניין).

לוי"ז ומסלול

- 09:00 התכנסות בתחנת "פז אשל" ליד מחלף הסירה.  
09:30 יציאה צפונה עד תחנת "פז חופית" בכפר ויתקין.  
10:10 הפסקה קצרה בתחנה (קפה, מוגן ומסעדה).  
10:25 צפונה עד מחלף קיסריה, ירידה מזרחה עד צומת נחל חדרה בכביש חיפה הישן (מס' 4), צפונה עד הפניה לקיבוץ שדות-ים (ליד העץ הגדול והעתיק), שם נמתין לצפוניים (בשולי הדרך).  
11:00 נסיעה מערבה לעתיקות קיסריה ושדות-ים. אפשרות לאכול במזנונים או במסעדת הקיבוץ או בקיסריה או באור-עקיבא או פיקניק על חוף הים.  
16:00 סיום משוער לטיול.

**הבאים המצפון** יכולים להגיע דרך הכביש הישן (מס' 4) עד לפנייה לשדות-ים מדרום לצומת בנימינה ולהמתין לנו שם.

## הזמנה

**הינכם מוזמנים להשתתף במסיבת בר-המצווה של מועדון החמש**

**שתתקיים במוצ"ש 4.7.98 בערב בבית המהנדס בתל-אביב טל' 03-9793773**

**עלות: 80 ש"ח ליחיד / 160 ש"ח לזוג חובה להזמין מקומות מראש**

### תוצאות הבחירות לוועד ולביקורת

ועד:	קולות	קייפניס אורן	8
1. לוי"ז זמי	42	סלומיאנסקי יצחק	6
2. כתרילאל אבי	38	צליק משה	4
3. לב ליאורה	23	אידלמן יצחק	4
4. נאה ישראל	24	סומך יורם	4
5. סורשטיין דרור	16	מצא משה	3
6. דגן בועז	14	<b>ועדת ביקורת:</b>	
7. לרר שולה	12	1. מקובר יורם	45
		2. אור בני	18
		3. איטלסון דורון	17
		בכר יעקב	5
		גלס ארנון	4

## טיולי אופנועים - 20.6.98 - 23.5

כפי שפורסם בקלאסיקון 2/98 בתוכנית השנתית, נערוך טיולי אופנועים קלאסיים באזור המרכז ולאזור הצפון בשבת הלפני-אחרונה בכל חודש. חברים בעלי אופנועים קלאסיים וישנים המעוניינים להצטרף ולהתארגן בקבוצה קבועה מתבקשים לפנות לאנשי הקשר למטה.

### נקודות כינוס

לטיולים היוצאים צפונה:

תחנת "פז אשל" ליד מחלף

הסירה בכביש החוף לפני

הרצליה, יציאה ב-9:30 בבוקר.

לטיולים היוצאים דרומה או למרכז:

צומת כפר אז"ר מול רמת אפעל

ליד מחלף אלון שדה לפני ב"ח

תל-השומר, יציאה ב-9:30 בבוקר.

נקודת מפגש לחברים מהצפון:

תקבע לכל טיול בנפרד.

לקבלת פרטים נוספים ויעדי כל טיול:

**צביקה שטטלנדר 03-6774861**

**זמי לוי"ז 09-7655667**

**אמנון אירמאי 03-9793773/5**

## משולחן ועד המועדון

להלן תקציר מיישבות הוועד החדש:

1. אבי כתרילאל הודה בשם הוועד החדש לחברי הוועד היוצא וממלאי-המקום שסיימו את תפקידם (יעקב בכר, זאב טנדט, איציק אידלמן ואברהם שטטלנדר).



2. נערכו סיכומים והסקת מסקנות מארועי המועדון (מפגש האופנועים בת"א, עדלאידע פורים ועוד). יש למנות צוות אחראי לכל ארוע, שיכין תכנית עבודה מפורטת כולל שמות של מתנדבים לסיוע בארגון לפני ואחרי כל ארוע (לרבות לוגיסטיקה, פרסום, שילוט וקיפול סופי). יש להקפיד על תכנון שתייה ומוזון לכל ארוע (בתשלום או ע"י נותן חסות). יש לוודא קיום שירותים מינימליים בכל מקום התכנסות.

3. אושר להקים אתר עצמאי של מועדון החמש באינטרנט (מרחב וקישור לדואר אלקטרוני ישיר).

4. הוחלט לקיים את חגיגת בר-המצווה של המועדון במוצ"ש במתכונת של ארוע חברתי-תרבותי עם ארוחת ערב והופעה באולם (באחריות ליאורה לב זמי לוי"ז). במקביל, יתכנן צוות אחר (איציק אידלמן ובני אור) אופציה לארוע משפחתי עם הילדים באחת השבתות של הקיץ, במתכונת של פיקניק המוני.

## העיר רמלה נכבשה (ע"י יהודים) פעמיים

מאת משה שוורץ

לראשונה נכבשה רמלה ב-12.7.48 ע"י טורי צה"ל במבצע "דני" ולאחרונה ב-6.12.97 ע"י טורי מועדון ה-5 במבצע "ליאורה".

אותה שבת, לעיני תושבי העיר המופתעים, מי בדרכו הביתה מתפילת השבת ומי בצאתו לטיול בוקר, עברה ברחוב הראשי של רמלה שיירת מועדון ה-5 לטיול השבת אל רמלה ועתיקותיה, טיול מבורך אותו אירגנה/חידשה ליאורה במבצע בתולין מוצלח.

קודם לכן נאספנו בכניסה לכפר אז"ר. את פני אישתי רינה, אותי וגייפ ויליס ("יילי") קיבלה ליאורה המודאגת. רצה, בודקת, רושמת וסופרת, כמה הגיעו. "לא יבואו" עודדו אותה ותיקי האירגון - אך החברים באו, ובגדלו!!



### אז מה היה לנו?

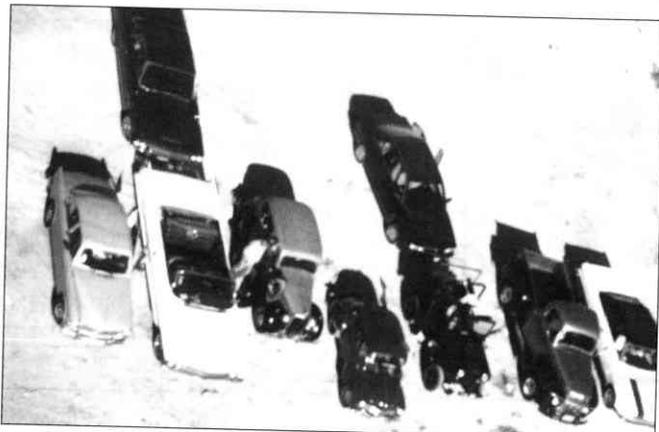
1. ביקרנו בכנסיה היוונית האורתודוקסית על שם גורגי הקדוש לוחם בדרקונים. שם קיבלנו הסבר מאבי המנור. "לא צריך לנסוע לחייל" צחקו חלק מהחברה.
2. סיור בכנסיה הפרנציסקנית.
3. אחייכ עלינו למגדל המרובע, אתר היסטורי מ-1318, שגובהו כ-30 מטר. טיפסנו ועלינו במדרגותיו הלולייניות של המגדל עד שנתקה נשמתנו. היה שווה! הנוף משם נפלא ועוצר נשימה. מחוץ הים במערב ועד למרגלות הרי יהודה ושומרון במזרח. מתחתינו שורות-שורות חנו רכבי חברי המועדון, מי עם רכבו העתיק ומי ברכב "השירות" היום-יומי. לצידם התמקמה קבוצת צופים בפעילות "צופית"



רגילה. רצים, צורחים ודוחפים. נו, מיילא.

כשארק אשפזי שאל את אחד הילדים שירד מהמגדל, מה יש לראות מלמעלה ואם כדאי לעלות את 200 המדרגות, ענה לו הילד: "אין שם כלום. סתם רואים מכוניות ישנות..."

4. ברחבה שמאחורי המגדל מצויים 3 מאגרי מים יבשים מקוריים, כדוגמת בריכת הקשתות. ירדנו. יש מי שמנצל חלל רחב ידיים זה כדי לקוטק או למסיבות "אסיד". מוזרונים, רמקולים וסימנים אחרים מעידים אולי על כך.



## הפינה החברתית

מאת ליאורה לב, רכזת טיולים וחברה

כאשר החלטתי להתנדב, לעסוק, לפעול ולהקדיש מזמני וממרצי בנושא הטיולים ובנושא החברתי וכל הקשור בו, זאת לאחר שראיתי, שמעתי והרגשתי את הצורך בשינויים להם המועדון זקוק, מטרותי היו ליצור יותר פעילויות לחברים ולגרום לכך שכמה שיותר חברים ובני-משפחה יקחו חלק פעיל בפעילויות אלה וכן ליצירת מעקב וקשר עם חברים ובני-משפחה בכל תחום ובכל מיני מצבים בהם הם נמצאים, וזאת על מנת לתת לחברים הרגשה שהם לא סתם חברים באיזה מועדון ותו לא, אלא הרבה מעבר לזה.

בתקופה הקצרה שבה אני נמצאת בתפקיד זה נוכחתי לראות ולשמוע תגובות שאכן שינויים אלה הביאו להתייחסות אחרת של החברים לגבי המועדון (אולי לא לכולם, אבל תקוותי שישתפר). ראיתי והרגשתי זאת בכמה תחומים בהם לקחתי על עצמי לעסוק:

**הראשון:** כאשר שני חברי מועדון אושפזו בבתי חולים, האחד עקב מחלה והאחר עקב פציעה ומתגובותיהם ראיתי שהם שמחו שיש מי שחושב עליהם, מתעניין בהם באופן סדיר, מבקר אותם ודואג להם וזה חימם להם את הלב.

**השני:** כאשר חברים שהיינו רגילים לראותם לעיתים תכופות במפגשים ופתאום נעלמו בלי לדעת למה ומדוע וראו שיש מי שמתקשר אליהם ומברר אם קרה להם משהו ושמחו שמתעניינים בגורלם.

**השלישי:** הטיולים שכבר היו - לרמלה בו השתתפו כ-30 איש, ולבית-ניר עם כ-160 איש ו-60 כלי רכב, ומתגובות שקיבלתי הבינותי שהם נהנו מאד.

בזאת רואה אני ברכה לעמלי ושמחה שהתנדבתי לתפקיד זה. עלי לציין במיוחד את הטיול שנערך בחנוכה לבית-ניר, בו השתתפו מספר כה רב של חברים ובני-משפחה ושמעתי שעוד לא היה דבר כזה מאז תחילת מסורת הטיולים במועדון. זה עונה לחלק מציפיותי למספר רב של חברים הלוקחים חלק בפעילויות המועדון, אך שאיפותי ושאירות יתר הפעילים מקרב החברים העוסקים בחיפוש וקיום פעילויות ליותר ויותר משתתפים (במיוחד מקרב הצפוניים

והדרומיים). לא רק בטיולים אלו, בכל הפעילויות החברתיות, והשנה היו ויהיו עוד רבות כאלה, כמו: אוטומוטור, ראלי קק"ל מלונדון, נחשנית, בר-מצווה למועדון, עדלאידע, טיולים כל חודש ועוד ועוד. במסגרת הטיולים עושה אני ואעשה את כל המאמצים האפשריים לארגן מסלולי טיולים, מקומות ואתרים מעניינים ומוצלחים ככל שניתן. משאלתי היא שאכן האירועים והטיולים יצליחו ואתם החברים ובני-משפחה תבואו בהמוניכם ותינהו.

אשמח לקבל גם הצעות של חברים למסלולי טיולים ומקומות בילוי. כמו כן חברים הגרים רחוק והמעוניינים להצטרף לטיולים או לאירועים השונים אך עקב המרחק ושעת היציאה נבצר מהם להגיע ולהשתתף, מוזמנים להתקשר אלי מבעוד מועד לטל/פקס 03-9302476 ואשתדל לארגן להם אירוח אצל חברי המועדון הקרובים ללינה ערב קודם, או בכל מקום אחר.

כמו כן נשמח לקבל מכם המשתתפים כתבות, מאמרים מהחוויות, תגובות ותמונות, על מנת שנוכל לפרסמם בקלאסיקון וב"אבטומוביל", כדי שכל החברים יוכלו לקרוא, לראות ולהינות. מהתגובות נוכל ללמוד אם יש צורך בשיפור, איפה, כמה ומה. אז אל תתעצלו!





באירוע עם הד ציבורי, כששטני המועדון נישאים בגאון בראש השיירה. יש להגדיר קריטריונים להשתתפות באירועים יצוגיים, לבצע סינון של המשתתפים, ליעץ ולהסביר (ולא לבקר) למי שלא עבר את הסף. מספיק ארוע אחד בו תוצג תדמית המועדון כירודה, ותשכחו מספונסורים, תשכחו ממודעות בעיתוני המועדון, תשכחו מקבלת תשלום באירועים ובכלל, מי זימן אותנו לאירועים "שוויים"?

ייקח הרבה זמן להוציא את האבן מהבאר.



מי רוצה בכלל לחשוב, מה היה קורה לו בטלוויזיה היה מופיע רכב מקושקש או פגום כמייצג המועדון? כמה חברים היו מרגישים לא שייכים, ואולי אף בוחנים עזיבה? ותחשבו על זה...



5. משם יצאנו לבריכת "הקשתות". אתר נפלא מלא מים (מי ברז למי שהבחין בצינור). חלקנו שט בסירות, ויש גם מי שניסה למדוד, איך לא, את עומק המים. לא עמוק אם נשפוט על פי בגדי הרטובים מהמותן ומטה של מתניה הלוי שצלל להוציא את הפלאפון שלו שנפל לתוך המים.



כאן הסתיים הטיוול בשעה 14:30 לערך בפיקניק על הדשא. הודינו לליאורה ולאמנון ואמרנו יפה שלום, ופרשנו. אישתי, אני והגיפ החלטנו לעשות פיקניק על הצידה שהבאנו מהבית, במקום אחר. בדרך הביתה נכנסנו לגן לאומי "מקורות הירקון" ליד ראש-העין. בתשלום, אך מומלץ (כניסה חופשית לבעלי כרטיס "גולד מסטרקארד").

להתראות בטיוולים הבאים, עם הגיפ "וילי", רינה ומשה שוורץ.

## עדלאידע בפורים - גם יפה, גם אופה ?

מאת בני אור



שמחתי להשתתף בעדלאידע בפורים. הנסיעה האיטית ברחובות תל-אביב והפירגון שזכינו לו מקהל הצופים היו שווים את המאמץ הכרוך בהשתתפות באירוע זה. סידור כלי הרכב לפי שנות ייצור וסוג היה במקום, וגם רעיון המדבקות היה יפה ויעיל. כמוכן שקבלת תשלום בגין השתתפות באירוע כזה מחוייבת המציאות.

חבל שלא ידענו לנצל את התקשורת שהיתה שם למכביר. עצם זה שגם הטלוויזיה וגם העיתונות פעלו באירוע, ואנו לא קיבלנו כל חשיפה, מצביעה על בעיה עקרונית ביחסי הציבור של המועדון, ויש לתת את הדעת לכך. נושא אחר הינו השתתפות כלי רכב שאינם ראויים לתצוגה. חורה לי מאוד שלאחר שהשקעתי רבות בהבאתו של הרכב שלי למצב תצוגה, וכמוני גם בעלי רכב רבים אחרים, מופיעים לצידנו כלי רכב צבועים בצבעי גואש, רכבים עם צבע פגום מהותית וכי. זה אולי מתאים למפגשי יום שישי, אך בודאי לא



בתמיכת עמיתיי: אחד מהילדים המטופלים במרכז שניידר  
שהמועדון אחראי ושהאטרופ לילדים בעולמנו, כאן, באופות של  
יעקב, לילה הלל, התעוזה וקבלת התקוותה ומחלתו הממון.





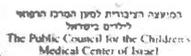
תודה והערכה  
IN APPRECIATION

TO \_\_\_\_\_ מועדון החמש

על תרומתך למרכז שניידר לרפואת ילדים בישראל

FOR YOUR GENEROUS SUPPORT OF  
SCHNEIDER CHILDREN'S MEDICAL CENTER  
OF ISRAEL

DATE: 15.3.98 תאריך: \_\_\_\_\_



מועצה הציבורית למען מרכז הרפואה  
לילדים בישראל  
The Public Council for the Children's  
Medical Center of Israel

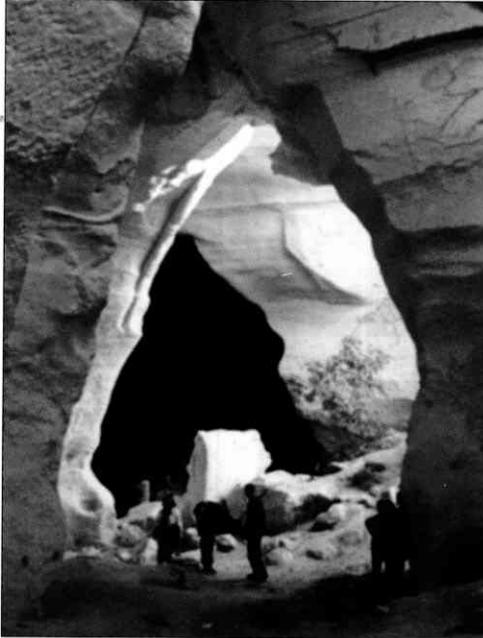


מרכז שניידר לרפואת ילדים בישראל  
Schneider Children's Medical Center  
of Israel

## טיול חנוכה לקיבוץ בית-ניר

מאת מורן אידלמן, בת 9

היה מאוד כיף בטיול חנוכה. בהתחלה עצרנו בצומת האלה ושמענו הסבר מענין מאוד על עמק האלה. משם נסענו למצפה משואה עלינו על מגדל וראינו את כל האזור. ממצפה משואה, נסענו אני וחברתי הדר במכונית עתיקה עם גג פתוח והיה לנו מאוד כיף. הגענו לקיבוץ בית-ניר וקיבלנו אירוח כיד המלך, שולחנות ערוכים עם מטעמים. ראינו סלים יפהיים, ונכנסנו למפעל של שמן זית. משם נסענו למערות שבהם אנחנו הילדים טיפסנו וגלשנו על האבנים וזה היה מאוד מהנה. היה גם טקס הדלקת נרות בחנוכה מיוחדת עשויה משמן זית, ובסופו קיבלנו סופגניות, פונץ, ובקבוק שמן זית. משם חזרנו הביתה עייפים אך מאושרים.



צילומים: ליאורה לב, אמנון אירמאי

## אבל איך אפשר בלי תקלות?

מאת דניאל סטוצ'ינר

טיולי המועדון שהפכו לסדירים וקבועים ביזמת הועדה הקיימת לענין זה ובניצוחה היעיל של ליאורה לב, רוכשים להם יותר ויותר משתתפים וכמובן צרור החוויות גדל ומשתבח.

בחנוכה השנה, שנת תשנ"ח, התקבצנו במקום היציאה הקבוע בצומת כפר או"ר כ-30 מכוניות עתיקות ואחרות ויצאנו דרומה כמתוכנן.

שיירת מכוניות עתיקות בכבישי הארץ היא תמיד אטרקציה צבעונית המוציאה את הנהגים בכביש משיגרתם ומאדישותם. רבים צופרים, מאותתים ועושים סימנים שונים בכביש ובאצבעות לאות עידוד והזדהות. יש גם כאלה הנצמדים אליך תוך כדי הנהיגה ושואלים פרטים על שנת היצור, הדגם וגם המחיר.

זאת ועוד, מקום אליו מגיעה שיירת "הענתיקות" מתעורר לחיים וכל הישוב מדבר בה, כך היה במטולה, ברמלה ועכשיו בקיבוץ בית ניר.

בתחנה הדלק "פז" מסילת-ציון עצרנו לתדלוק ומשם עד לצומת תל עזקה, בה קיבל אותנו חבר קיבוץ בית ניר איציק שביב עם מדריך מקצועי מתנדב



שהרצה בפנינו על האיזור: קצת היסטוריה, קצת על הצמחיה ומבנה הקרקע ואנו שוב בדרכנו למצפה משואה. מבט על הסביבה ועוד מהסבריו הממצים של איציק שביב. בשעות הצהריות הגענו לקיבוץ בית ניר: מי בכלל שמע על הקיבוץ הזה? (אני במקרה שמעתי, כי הייתי חניך "השומר הצעיר" וזה קיבוץ של "השומר הצעיר" וגם כי אחי הצעיר היה חבר בקיבוץ זה). מקום שקט ושלו בצפון הנגב, לא על דרכי התחבורה ולא נזכר מעולם בחדשות או באירועים.

בבית ניר נערכה לכבודנו תחת כיפת השמיים ארוחת צהרים נפלאה, שאמנם לא היו בה שום גינוני טקס ולא כלי אוכל מהודרים אבל האוכל הפשוט היה טעים, מה עוד שהגענו כנראה רעבים ותאבי מזון.

לאחר הארוחה סיירנו במפעלים של הקיבוץ. ראשית במפעל השמן, לויקוק שמן זית ולייצור זיתים כבושים נהדרים, בו אף רכשו רבים



ממוצרי המפעל. השמן והזיתים באמת טובים. בנוסף יש במקום מפעל לתכשיטים ומפעל למוצרי קש. בתום הארוחה יצאנו למערות לזיית הנמצאות בקרבת הקיבוץ והתפעלנו מאיתני הטבע. המקום עדיין במצבו הטבעי כפי שנתגלה מבלי שיד-אדם ניסתה ל"שפץ" אותו ולהפוך אותו לאתר תיירות ממוסד.

היות וחנוכה היום, הדלקנו במקום נר חנוכה בחנוכיית אבן על שמן זית, בתוך אפולית המערה ובאווירה של חג החנוכה המקורי, תוך כדי החלפת ברכות ותודות ושי נחמד שכל אחד מהמשתתפים קיבל.

משם התפזרנו בדרכנו הביתה, אבל על עוד אירוע אישי ברצוני לספר: בדרך לתל-אביב, בשעה 16:30 בערך, לפני העיירה בית שמש, לפתע נקרעה רצועת המאוורר ברכב העתיק שלי (שברולט 1939). עצרתי קצת מיואש בצד הדרך וכמובן כשצריך מספר טלפון של גרר או רצועה זרווית, הם לא בידך. אור היום הולך ונגמר ועוד מעט חשיכה יורדת וגם קור הערב של מרדות הרי ירושלים נותן את אותותיו. אבל הישועה לא איחרה להגיע. ראשונה עצרה ליאורה לב ומייד, ביחד עם אלי בעלה, החלו לצלצל על מנת להשיג מספר טלפון של גרר כלשהו. עוד אנו מנסים בצלצולי טלפון ומי עוצר אם לא אמנון אירמאי מזכיר המועדון,



מלא בטחון כדרכו, ואומר: בשביל מה לכם גרר? שולף רצועת מאוורר מתא המטען של הקורטינה שלו ומרכיב אותה במכונית שלי. אמנם היא גדולה מדי, אך את המאוורר היא מסובבת, אבל טעינה - אין.

נסענו כך באורות קטנים לקראת החשיכה עד לביתו של אמנון בישוב שוהם, שם לאחר נסיון נוסף להתאים רצועה אחרת, אירח אמנון את המכונית שלי בחצר ביתו ואני נסעתי הביתה עם חבר אחר שנחלץ בינתיים לעזרתי. למחרת באתי שוב לשוהם ובאור יום נסעתי למוסך להתאים רצועה ואגב כך גם לתקן את משאבת המים, והכל בא על מקומו בשלום.



בתמונה: חנוכיית חרס הדולקת על שמן זית, במערת לזיית.

על כל אלה תודתי לליאורה ולבעלה, ולאמנון ולאישתו על העזרה והאירוח הנאה.

# טיול חנוכה על שניים

מאת צביקה שטטלנדר



בשבת של חנוכה נערך טיול מיוחד לפי הזמנתו של חברנו איציק שביב (אופנוע ב.ס.איי. עם סריה 1942) מקיבוץ בית ניר, אשר אורגן כרגיל בידי ליאורה "אשפית" הטיולים (לזכותה יאמר...). זו היתה שבת יפה של חורף, מזג אוויר אידיאלי לטיולים. החלטתי להגיע עם אופנוע ה-אי.גיי.אס. שלי, שזמן רב לא התגלגל בכבישי ארצנו. בשעה המתוכננת יצאנו בשיירה, אליה הצטרפו בנקודות שונות עוד מכוניות, אך אני היית האופנוען היחיד (עד שהצטרף אלינו איציק שביב) - וחבל שלא באו עוד.



הכביש בו נסענו הוא גן-עדן לאופנועים, כולו פיתולים וסיבובים והנוף יפה לכן אני נהנית בסך הכל. האזור בדרך אל קיבוץ בית ניר, אליו היו פנינו מועדות, הוא חבל ארץ יפהפה, בו לא ביקרתי שנים רבות, וניכר היה שכולם נהנו מעצם הנסיעה בשיירה של ענתקות באזור זה. אחרי מצפה משואה הגענו לבית ניר, שם אירגן לנו איציק קבלת

פנים יפה מטעם הקיבוץ עם שולחנות ועליהם כיבוד מכל טוב ושתייה. בנוסף, לקחו אותנו לספורים במפעלי הקיבוץ ולדוכני מכירה של תכשיטים, שמן זית, סלי קש ועוד, שם קנו חלק מהחברים מתוצרת הקיבוץ. היות וקצת חששתי מרדת החשיכה, יצאתי בדרכי חזרה צפונה בשעה די מוקדמת. עם אופנוע בריטי ישן לא כל כך רצוי לסמוך על מערכת החשמל (למרות תקינותה בדרך-כלל...). ה-אי.גיי.אס. "אכלה" את העליות והירידות, את הסיבובים והפיתולים כמו בתולה צעירה, עולת ימים. אין עוד מילים בפי להודות לליאורה שאירגנה את הטיול ולאיציק הקיבוצניק שארח אותנו כל כך יפה. כל הכבוד !!



**בתמונה למעלה:**  
חברי המועדון מתקבצים סביב המכוניות מול המוזיאון הימי בטיול החורף לחיפה.  
**בתמונה משמאל:**  
הילדים מתגודדים ליד ליאורה לקבל את ההפתעות שהכינה להם בטיול ליד מרכזי.  
**בתמונה מימין:**  
אמבולנס (ממחסני החירום) שהגיע דרך סיני מאנגליה, והצטרף אלינו לטיול חנוכה.

**בתמונה באמצע מימין:**  
טרקטור פרגוסון 35SD 1957 של תום הרצוג מגן שומרון ושל סבא שלו מכרכור.



## מפגש בתחנת הדלק "פז" קריניצי בבנימינה מאת דרור וסרשטיין

לפתיחת תחנת הדלק המחודשת "פז" קריניצי בבנימינה התקבצו ובאו קומץ חברי מועדון מחיפה, מהקריות ומאזור חדרה והסביבה לפי הזמנת חברת "פז". המכוניות עמדו בתצוגה נאה (תמונה למעלה) ונתנו מעט "טעם-של-פעם" למוזמנים שהגיעו לפתיחה החגיגית. בין המכוניות בלט השלט "מועדון ה-5 נלחם בתאונות הדרכים" וכפי שרואים בתמונה מימין, קיימו החברים משהו כמו מיני-מפגש. מפגש זה נתן הזדמנות לשני חברים חדשים להצטרף למועדון: מוטי קילברט עם סוסיתא קוביה 1965 מגבעת עדה ושמעון אלפסי עם חיפושית 1965 מנתניה. ברוכים הבאים למועדון! תודה מיוחדת ראויה לציון למשה צליק על הארגון והתאום. יישר כח !



צילומים: קובי קטנור



# סיפור ה-BMW 700 קבריוולט 1962

## מאת עדי טייטמן

לא בכל יום מצלצל הפלאפון ומצידו השני של הקו אני שומע את קולו של חברי אבי כתרילאל, כשהוא מתרגש ומודיע לי חגיגתי: "קניתי מכונית DKW וראיתי גם בשבילך מכונית משגעת בתוך שדה, 30 ק"מ דרומית לאילת, BMW 700 פתוחה".

"ובאיזה מצב המכונית?!", שאלתי בקול רועד, מאחר וזו המכונית הראשונה שהחלטתי לשפץ ולא ידעתי איך אוכלים מבצע שכזה. "בכלל לא רע", מודיע חברי "וגם המחיר סביר. תלך על זה", הוא פוסק חד-משמעית. מאחר וחברי מבין במכוניות אספנות קבעתי עם בעל הרכב לקבל תמונה של הרכב, בכדי



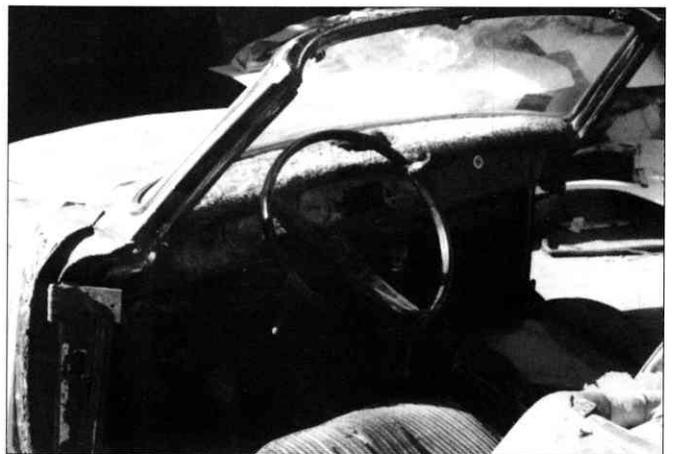
שאוכל להבין איך נראית המכונית הנכספת.

התמונה הגיעה כשהמכונית מצולמת בחלקה האחורי, ולמען האמת הרכב לא נראה מפחיד במיוחד, כלומר יש עתיד לפרוייקט. לאחר סדרת טלפונים הוחלט איך יגיע הכסף לבעל הרכב, ואיך יגיע הרכב לתל-אביב.

כשכולי מלא ציפיה כמו נער, שקונה את רכבו הראשון מכספי השליחויות שחסך או מעיסוק אחר, קבעתי עם בעל משאית שהורידה טרנספורטורים לאילת ובדרכה חזרה תעמיס את ה"כלה" על הארגז. כל המעורבים בדבר עשו את חלקם ובשעה 18:00 הגיעה ה"כלה" לפחח והסתכלנו על "הדבר" שעמד על ארגז המשאית.

שקט השתרר, אף אחד לא פוצה את פיו עד שהנהג אומר: "היכן להניח את ה"כלה"? זוהי לאחור היא עלולה להישבר".

נו, מה אתם אומרים על יום כלולות שכזה? אז אומר הפחח חזי ממוסך יחזקאל, בקול שקט: "עדי, אולי אני אשלם מחצית ממה שעלה הרכב ושלא יוריד אותו!". מה אומר, ניסיתי להרגיעו, כשאני מבוהל מערימת הפח העומדת במרכז ארגז המשאית.



"תעשה מה שאתה מבין, אתה כבר ילד גדול", אומר הפחח.

לאחר ההרהר נוסף אני פוסק: "תוריד את הרכב ואנחנו נעזור. הנהג קושר את ה-BMW ברצועות למנוף ומוריד אותה, כשהיא משמיעה חריקות וקולות שבירה. אין דלתות, אין פנסים, אין גלגלים, ומאחור חסרים גם התופים, לוח השעונים חסר. ישמור אלוהים: כולה חלודה, אין חלקה אחת טובה.

ואז אני אומר לפחח: "הדבר הזה יהיה רכב לתפארת". צלצלתי לאבי והוא מצידו השני של הקו הכיר את קולי ושאל בשמחה: "נו, מה אתה אומר?" ואני עונה בקול חלוש: "לא חשבתי שכך הרכב נראה".

הוא ממשך: "אל תדאג (ביידיש זה 'דג ישן'), לאט לאט ובסבלנות זה יהיה בסדר". וכך התחיל המירוץ למצוא חלקים, טלפונים לכל המוסכים שעבדו פעם בכלי רכב אלו. בבאר-שבע מצאתי במחסן שני BMW סגורים, קניתי אותם ופרקתי אותם לחלקים. במושב במרכז הארץ



מצאתי מכונאי, שעזר לי בייעוץ ובחלקים, וכמו כן טיילתי לכל מקום עליו נאמר לי שאולי יש בו חלקים.

בינתיים הרכב קרם עור וגידים, הרצפה הורכבה, לאחר שנלקחו המידות המדוייקות. הדלתות נסגרו בטריקה ראשונה, המכסים מצאו את מקומם, המנוע עבר שיפוץ, ולאחר ייעוץ הוחלט על גוון הריפוד והצבע (בהתאמה לצבע המקורי).



בעזרת חברי, דוד גיני ואחיו, הושלמה מערכת החשמל, בעזרת מוסך עמית ובעזרתי נעור המנוע לחיים, האורות הגיבו למשיכת המתג, ואני עמדתי כמו חתן שמצא את כלתו וחשב שהגיע לחיים שלווים וטובים. נהייתי מהמכונית ומהשבחים שהרעיפו על הרכב, והרגשתי

שהצלחתי באתגר שהצבתי לפני.



לפני כשלושה חודשים, כשאני נוסע ברכב בנתיבי איילון, נעצרה מכונית לפני. אני בולם אבל זה שמאחורי פוגע בי מאחור. לא נורא, הרגשתי רע וכאב לב, אך צריך להמשיך.

גררתי את הרכב לחצי הפחח ופניו העידו על הכל, הפעם אני אומר לו: "אני יודע: היא תהיה יפה, כמו שהיתה". וכך גם יהיה. העבודה בעיצומה והתוצאה הסופית תגיע למקום המפגש של המועדון יפה כפי שהיתה.



הידעת כי... חוקי מדינה תמיד כווננו נגד ציבור הנהגים. כבר ב-1865 יצאה באנגליה תקנה שחייבה כי לפני כל כלי רכב ירוץ אדם עם דגל אדום בידו לאות אזהרה. ואם לא די בכך, אז מה לנו כי נלין על מהירות מכסימלית של 90 או 100 קמ"ש כשהמשך אותה תקנה (ב-1895, כמובן) הוגבלה גם מהירות כלי הרכב ל-4 מיל לשעה (כ-6.5 קמ"ש !!). עכשיו גם מובן איך יכלו לדרוש שאדם ירוץ לפני כלי הרכב....

# שיפוץ טרקטורים במוזיאון ראשית ההתיישבות בקיבוץ יפעת

מאת אמנון יוגב

הפעם אכתוב על שיפוצו של טרקטור מסוג קטרפילר D4 שנת יצור 1962. את הטרקטור הזה הבאתי למוזיאון מכפר ברוך (הבאתי שניים באתו מעמד) שבוע לפני ששלחו אותם להתכה בעכו כגרוטאות.

טרקטורים אלה מתוצרת קטרפילר היו עד לפני 25 שנה המובילים בחקלאות ובעבודות עפר. ארצנו התברכה בטרקטורי קטרפילר משנות ה-30 ועד היום, אבל דגמים אלה היו בעלי סיבולת גבוהה וזאת עקב המבנה המיוחד שלהם. טרקטור D4 עליו מסופר כאן, הינו בעל מנוע דיזל בעל הספק של 45 כוחות סוס והוא ומצויד במנוע בנזין 2 צילינדרים אופקיים 4 כ"ס על מנת להתניע את מנוע הדיזל שלו. את המנוע הקטן מתניעים במשיכת חבל ויש גיר ומצמד כמו מתנע שמשלבים אותו. המנוע הגדול מסתובב עד שרואים ששעון לחץ השמן עלה, פותחים סולר ויודית לחצי קומפרסיה והוא מתניע. המנוע הגדול בנוי חזק וכמעט שאין בו תקלות, וזאת משום שהספק סיבובי המנוע לא עובר 1650 סל"ד בגז מלא. קצוות המיסבים בטלטים עשויים אלומיניום וזה יחודו בעולם.



את הטרקטור הזה (כאשר קיבלתי אותו) התנעתי בגרירה על מנת לעלות על המשאית, משום שהמנוע הקטן היה תפוס אחרי שחדרו מים לצילינדרים דרך הפלגים. על מנת לטפל במנוע צריך היה לפרקו לגמרי ולהוריד אותו מהטרקטור.

פירקתי אותו לגורמים ונוצרה בעיה למצוא חלקים. חשבתי שאין בחברה, אבל הופתעתי: פניתי למנכ"ל קטרפילר כאן בחולון והוא סיפק לי כל מה שהייתי צריך בחצי מחיר: שסתומים, בוכנות, טבעות וסתמים, הכל אורגינלי תוצרת ארה"ב. לאחר כחודש עבודה של שיפוץ, שכלל גם את פתיחת המכסה העליון של תיבת ההילוכים ומערכת ההיגוי והחלפת שמנים, הגיע זמן הניסוי. וראה זה פלא: במשיכת חבל ראשונה הטרקטור התניע יפה והעברה למנוע הגדול פעלה כשורה והטרקטור עבד נקי.

ההנאה היא גדולה כאשר משפצים לבד: כל דבר עובר בדיקה, ניקוי וצבע ותיקון וכאשר הכלי עומד לפניך ופועל זה ממש מרגש. בכלל בענף



הטרקטורים רצוי לדעת הכל כי רוב העבודה נעשית במקום אחד ואין לך אפשרות לניידות כמו במכונות.

הגיע זמן הצביעה. עוד שבוע של עבודה ויש צבע לעשות שבלונות ללוגו של קטרפילר כמו שהיה לו בעבר. זאת עבודה יותר מפרכת מהמכונאות עצמה, כי למקור לא היה סימן וזכר ובחברה אין להשיג את זה יותר.

התמונות המופיעות כאן הן מיום הבאת הטרקטור ב-3/6/95 לפני השיפוץ והשניה בגמר לאחר הצביעה.

בכתבה הבאה תהיה הפתעה לאלה האוהבים היסטוריה של ארץ ישראל.

## חלון אל העבר

### נושא ברן שרינית קלה ("ברן קרייר")

זהו כלי זחלילי משוריין בריטי משנת יצור 1944, שנקרא "נושא ברן" (המקלע הכבד). תחילת ייצורו היה ב-1939 עם פרוץ מלחמת העולם ה-2. כלים אלה הוכיחו את יכולתם המבצעית במדבר המערבי ובאל-עלמיין כנגד צבאו של רומל הנאצי, ובארץ הוכיחו את כושרם נגד הישוב היהודי בימי העוצר והחיפושים אחרי נשק מגן עברי. כלים כאלה שימשו את הדיוויזיה המוטסת שנקראה בשפתנו "כלניות".



הכלי שבתמונה נמצא במצב ביוני אחרי שהיה מוזנח שנים רבות ללא טיפול. הוא שופץ לאחרונה בקיבוץ גשר ע"י אמנון יוגב ומאז הוא מוצג שם במוזיאון המקומי בחצר גשר הישנה.



אם יש חברים במועדון אשר יודעים על טרקטורים עתיקים מוזנחים וכלים מעניינים אחרים, אנא הודיעו לי דרך המועדון.

הידעת כי... מנועי ארבעת הפעימות פועלים על פי מחזור תרמודינמי הנקרא "מחזור אוטו". מקור השם אוטו אינו הכינוי הלועזי למכונות אלא ניקולס אוטו, ממציא גרמני, שהגה ובנה את המנוע הראשון על פי עקרון זה ב 1877



## גרירת גרור (בישראל)

מאת אורן קופניס

לאחר שהיתקנו התקן גרירה ברכבנו (ראה כתבה באבטומוביל מס' 37) והרכבנו מראות צד מתאימות, נוכל לרתום גרור ולצאת לדרך, אך לשם כך עלינו לדעת מספר דברים חשובים.

### החוק

חוקי התעבורה והתקנות מגדירים את יחסי הגרור והגרור ונציין כאן את העיקריים:

- א. לרכב פרטי ולרכב מסחרי שמשקלו הכולל עד 2200 ק"ג מותר לגרור גרור שמשקלו הכולל לא יותר מ-750 ק"ג. לכלי-רכב אלו אסור לגרור רכב מנועי כלשהו. שימו לב כי אופנוע או רכב הנמצאים על הגרור אינם הופכים אותו לרכב מנועי (ראו בהמשך - סימון הגרור).
- ב. לרכב מסחרי שמשקלו הכולל מעל 2200 ק"ג מותר לגרור גרור עד המשקל המצויין במפורש ברשיון הרכב (או לפי תקנות התעבורה).
- ג. לרכב בעל שניים או שלושה גלגלים אסור לגרור.
- ד. רישיון נהיגה בדרגה 02 (רישיון ב') מתיר לנהוג ברכב הגרור גרור שמשקלו עד 1500 ק"ג, כאשר הרכב מתאים לגרירת משקל זה.
- ה. גרירת רכב באמצעות "דול" התומכת בחלקו הקדמי של הרכב הנגרר, מותרת רק לרכב גרר יעודי.



גרירת גרור בעל עין-גרירה. לאחר מכן נקפיד על ריתום שרשרות-הבטחון וחיבור התקע החשמלי של מערכת התאורה.

### יציאה לדרך

לאחר שרתמנו את הגרור ולפני היציאה לדרך, חשוב לבדוק אורות ולוודא שהדלקת אורות הגרור תואמים את אורות המכונית. כמו כן יש לוודא הימצאות רישיונות ותעודות ביטוח החובה למכונית ולגרור.

הגרור מסרב את הנהיגה ויש להתחשב בו, היות ומדובר בתוספת משקל שיש לה השפעה ניכרת במיוחד בעת הבלימה ובסטייה מנתיב, אבל גם בהאצה. רוב הגרורים בארץ הינם חסרי מערכת בלימה, ואז בלמי המכונית עובדים קשה יותר. מערכת בלימה עצמאית לגרור מופעלת על ידי יצול הגרור בשיטת משיכה-דחיפה (Push-Pull) ומושפעת מתאודת המכונית. כניסת בלמי הגרור לפעולה מורגשת מיד לאחר תחילת בלימת המכונית, והם ישתחררו מעצמם ברגע שנאיץ מחדש.

יש להקפיד משנה זהירות בנהיגה, להביט במראות, לשמור מרחק ולתכנן התנהגות בכביש מראש על מנת להישמר מתאונות ושאר עסקי-ביש. מובן שיש לאבטח את המטען בצורה נאותה (עיגון, קשירה וכד') שיגיע שלם ולא יגרום לנזקים.



לסיכום - גרירה נעימה ומהנה.

### סימון הגרור

יש לסמן גרור בדומה לסימון המכונית: באמצעות פנסים, מחזירי אור ולוחית רישוי נפרדת. מערכת התאורה כוללת פנסי חניה אחוריים וצידיים, פנסי בלימה ופנסי איתות המחוברים למערכת החשמל של הרכב הגרור. מחזירי האור הם בצורת משולשים שאינם בשימוש לרכב רגיל. בנוסף לכך גם זוג פסים זוהרים או שלטים זוהרים על פי גודל הגרור, ולוחית רישוי עצמאית של הגרור (מספר רישוי נפרד). שלטי "גורר" ו"נגרר" מועדים לסימון גרירת רכב מנועי בלבד, ולכן לא נשתמש בהם בעת גרירת גרור.

### רישוי (טסט) וביטוח

הגרור חייב במבחן רישוי שנתי ובביטוח בדיוק כמו מכונית. עלויות הרישוי וביטוח החובה נמוכות מאוד, והבדיקה במכוני הרישוי פשוטה ומהירה יותר מבדיקת מכונית.

ביטוח צד ג' לגרור עולה בדיוק כמו ביטוח צד ג' למכונית (הרבה כסף...) ולכן כדאי מאוד לדעת שניתן להרחיב ביטוחים מקיפים, ובדרך-כלל גם צד ג' של הרכב הגרור לכיסוי גם בעת גרירת גרור. הרחבה כזו מופיעה בפוליסת ביטוח מקיף או צד ג' בפרק ה-"כיסויים נוספים": "זכות לגרור נגרר בלתי מסוים - בתוקף" ומחירה נכון לינואר 98 בסביבות 150 ש"ח לשנה (בתוספת לתעריף ביטוח הרכב הרגיל).

### ריתום הגרור

כאשר רותמים גרור חשוב להקפיד על תקינות הריתום ואבזרי הריתום. חשוב מאוד להקפיד על נצירת כובע הגרירה לתפוח או נצירת התקן הגרירה המשולב במקרה של



## פינת הצל"ש

אי-אפשר להפעיל את מועדון החמש בלי עזרתם הבלתי נלאית של החברים המתנדבים ולא משנה כמה אנשים בשכר ונותני-חסות מעורבים בעניין. בפניה חדשה זו אנו רוצים לציין לשבח בכל גליון חבר או חברה שעשו מעל ומעבר לטובת המועדון.

הצל"ש הראשון שלנו מוענק לאורן קופניס, חבר המועדון משנת 1994, בעל סאב 99 כחולה 1974, מזכיר מועדון סאב (שחבר אלניו לאחרונה ומרבית חבריו כבר נמנים עם שורות מועדון החמש בזכות אורן) ומרכז את נושא סאב אצלנו. אורן מתנדב כבר זמן רב בכל ארועי המועדון ומסיע את כל מה שאפשר עם הנגרים שלו או של חברים אחרים. הוא הביא את האופנועים והציוד למפגש האופנועים הקלאסיים בתל-אביב, את הסאב מירוצים של דדי נמרי לכל ארועי המועדון (נתניה, מטולה ועוד) את כל ציוד המועדון לארוע ב"אוטומוטור" שנתיים לאחרונה ועוד ידו נטויה. ואם זה לא מספיק, הוא גם ישב כמעט כל יום, שעות רבות, בדוכן המועדון להסביר לקהל ולחלק חומר לכל המתעניינים. אבל גם זה לא מספיק לו, והוא מגייס ללא הרף חברים חדשים למועדון החמש.

אין לנו ספק שאורן הוא חבר מועדון למופת, מתנדב במלוא מובן המילה, ועושה הכל שלא על מנת לקבל פרס. כן ירבו !!

## קווים לדמותו

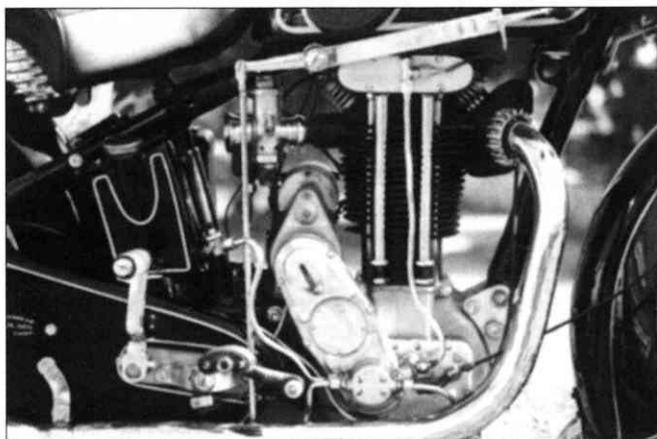
מאת אמנון אירמאי

חברת סאנביס נוסדה בשנת 1912 והתגאתה תמיד באיכות מוצריה. אך אלו היו יקרים מהמוצע ונחלתם של



מביני העניין ובעלי הממון הדרוש. בשנת 1920 החלה סאנביס במירוצי אופנועים כדי להשביח את הגזע, תוך פיתוח שיטת השסתומים העיליים לאופנועי המירוצים שלה. בשנת 1924 כבר נכנסו השסתומים העיליים לסדרות הייצור הרגילות.

החל משנת 1921 זכתה החברה במירוצי ה"בול-דור" TT וה"גרנד-פרי-דה-נאסיון" (אליפות המדינות) באמצעות אופנועי הסאנביס 3.5 כ"ס 500 סמ"ק צילינדר יחיד עם שסתומים עיליים דגם 1921 והבאים אחריו. בשנת 1923 החזירה החברה לייצור את אופנועי ה-350 סמ"ק אחרי עשור שנים בהם התרכזו בנפח 500 סמ"ק, עם דגם 2.75 כ"ס. הייחוד של דגמים אלה היה בכך שהוא קבע את התצורה הבסיסית ליצרנים אחרים, לפיו בנו את דגמי ה-350 סמ"ק שלהם עד אמצע שנות ה-30, רבים עם שסתומים עיליים לשימוש רגיל (בכביש) וגם למירוצים.



בשנת 1927 יצא דגם 9, צילינדר יחיד 492 סמ"ק שסתומים עיליים, אופנוע טורינג (רגיל, לעומת דגם ה-90 שיועד למירוצים בעיקר), שהיה בין הדגמים שהיקנו לסאנביס את השם המיוחד והתדמית של תוצרת איכותית. בשנת 1937 החברה נמכרה לחברת AMC ואחרי מלחמת העולם השנייה ל-BSA, ובמסגרת זו הציעה שני דגמים בלבד: S7 ו-S8. שניהם היו דו-צילינדריים בעלי נפח 489 סמ"ק, שניסו לשמור על איכות התוצרת מלפני המלחמה. ל-S7 היה גל הינע אחורי חדשני והיה נוח מאוד לכל תנאי מזג אוויר.

כמו מפעלים בריטיים אחרים בעלי עבר מפואר התקפלה החברה בשנת 1957 באופן סופי.



## סיפורו של קרן-שמש

או בתרגום למקור: SUNBEAM

מאת אברהם שטטלנדר

הכל החל לפני כ-10 שנים: חבר שכונה בשם אברהם שמעוני לחש לאוזני שידוע לו על שני אחים בעלי אופנוע "סאנביס", שאחד מהם התעוור במלחמת הקוממיות. הוא סיפר לי שהאופנועים מאוחסנים בצריף צמוד לביתם, שהיה ממוקם על תל גבוה. לאחר פעולת בילוש יסודית והצצה דרך חרכים בדלת הצריף, חוץ מצבעים וציוד ממלחמת העולם, כמו כובעי פלדה, מימיה, מכשיר קשר ישן ומיזרונים, אופנועים לא היו שם.

דוד שלי, יהודה ברנד, שזכר את האיש בשמו והכיר אותו היטב, פגש אותו יום אחד ברחוב ושאל אותו אודות ה"סאנביס" האבוד ואכן הקשיש אישר שהאופנוע הועבר מהרציף לביתו השני בהדר-יוסף שם הוא נמצא בחצרו, ואף האופנוע של אחיו העיוור מפורק בארגו.

לשמע הבשורה קפצתי משמחה והחלו החיזורים אחר הכלה המבוקשת. לאחר נידונים בלתי פוסקים מצידי נעתר הקשיש ובעזרת חבר בעל משאית הועבר ה"סאנביס" מודל 1935 והונח על שולחן הטיפול הנמרץ שלי. התוצאה ידועה לכל: הניתוח הצליח - ובגדולי!



The Motor Cycle Magazine 1931

*Wile after mile of effortless luxury*

THE WORLD'S SMOOTHTEST MOTOR CYCLING

To ride a Model S8 Sunbeam is more than a pleasure—it's a unique experience. The Motor Cycle road test report stated: "In my riding the machine was smooth to a degree never before experienced with motor cycles." In every respect—performance, comfort, looks—that is motor cycling at unsurpassed luxury and satisfaction.

Manufactured by Sunbeam Cycle Co., Ltd., Birmingham, England. Sole Importers for Israel: Sunbeam Cycle Co. Ltd., 47 Armoniy Road, Westinghouse St.

NAME \_\_\_\_\_

ADDRESS \_\_\_\_\_

**SUNBEAM**

## מוזיאוני אופנועים קלאסיים (וגם מכוניות) באנגליה

מאת ניר עוזדור

מתוך חומר פרסומי של עיריית בירמינגהאם אני למד על עוד שני מקומות בעלי עניין באזור: Aston Manor Road Transport Museum, 208-216 Witton Lane, Aston, Birmingham B6 6QE, Tel.: 021-322-2298 זהו מוזיאון לתחבורה הציבורית המציג אוטובוסים, משאיות וקרונוט הרכבת החשמלית. ניתן גם לצפות בעבודת השיחזור הנעשית על ידי מתנדבים.

AutoWorld - The Patrick Collection, Tel.: 021-459-9111  
180 Lifford Lane, King's Norton, Birmingham B30 3NT

כאן אמור להיות אוסף של כמאה מכוניות מכל הזמנים. על פי הפרסום יש לארגן את הביקור מראש והוא מיועד רק לקבוצות, אבל שווה לנסות. למעוניינים ללון באזור, מלון צ'מברליין בבירמינגהאם מומלץ על ידי בחום כנעים ובעל ארוחת בוקר מהממת. הכתובת להזמנות היא:

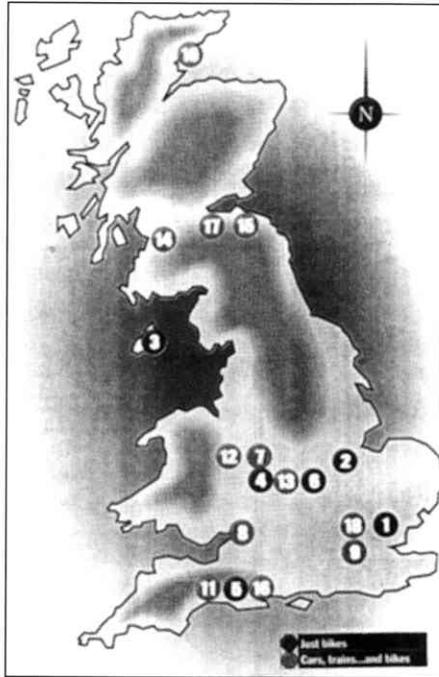
Chamberlain Hotel  
Tel.: 021-606-9000  
Fax: 021-627-9001  
Alcester st., Birmingham  
B12 0PJ, ENGLAND

אז אם כבר השתכנענו לשהות זמן מה באזור כדאי לקפוץ לקובנטרי. קובנטרי נמצאת במרחק של כ-40 דקות נסיעה באוטובוס מבירמינגהאם וגם היא עיר חשובה שהיתה קשורה לתעשיית האופנועים הבריטיים בימי תפארתה. ב-Coventry נמצא מוזיאון חביב ביותר: Museum of British Road Transport,

St. Agnes Lane, Hales St., Coventry CV1 1PN, Tel.: 0203-832425

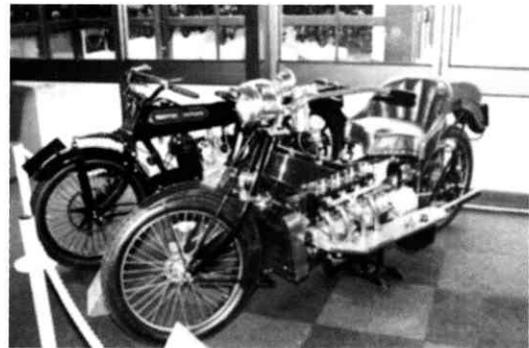
המוזיאון מאכלס כ-150 מכוניות, 75 אופנועים וזוגות אופניים רבים. עיקר האוסף הוא משל החברות המקומיות כגון: Francis-Barnett, Rudge ו-Coventry Eagle, Coventry Victor, Triumph. המיוחד במוזיאון הוא שבנוסף לרכבים משוחזרת גם תפאורת הרוח הימים שעברו ממש מכניסה לאווירה הנכונה. מומלץ ביותר! בניגוד למוזיאון האופנועים הלאומי, שבו הנלווים אלינו ישתעממו החל בערך מהאופנוע ה-74 ויציקו לנו לעזוב במנוחה את שאר 626 או יותר האופנועים האחרים, במוזיאון זה יהיה יותר עניין לכל המשפחה.

אם התאמצנו להגיע עד בירמינגהאם וקובנטרי אזי ברור שאסור לפספס את הנמצא בלב לונדון. מוזיאון המדע הוא מסוג אתרי ביקור החובה שאסור להחמיצם, בלי כל קשר למכוניות או לאופנועים קלאסיים. כל חובב מדע וטכנולוגיה ימצא שם עניין מספיק לשעות רבות. פרטים על אתר זה מצויים בכל מדריך תיירות. בקומה הראשונה של המוזיאון ישנה תצוגה של מנועים ותחבורה הכוללת גם מכוניות ואופנועים. נוכל לראות שם מספר כלים המיצגים את התפתחות האופנועים החל מראשיתם ועד ימינו. שניים מהאופנועים: BSA A10 וימאהה XS1100 מוצגים בחתכים המאפשרים לראות את המבנה הפנימי של מיכללי האופנוע השונים. המוזיאון פתוח בימי שני עד שבת משעה 10:00 עד 18:00 וביום ראשון ב-11:00-18:00.



אם יוצא לכם להגיע לחו"ל בלי האשה או אם התברכתם באחת שמתעניינת ב"ענתיות" לא פחות מכם אין הזמן חולף מהר יותר מאשר תוך כדי שוטטות במוזיאוני אופנועים קלאסיים. לפעמים נתקלים באקראי באופנועים המוצגים גם במוזיאונים אחרים. במספר נסיעות יצא לי לבקר בכמה תצוגות מרשימות והייתי רוצה לחלוק את חוויותי עמכם. מחמת קוצר היריעה ומאחר ואיני חושב כי כשרוני הספרותי ססגוני מספיק כמו אותם האופנועים המוצגים, אסתפק בתיאור אינפורמטיבי של המוזיאונים בהסתמך על נסיוני האישי ועל כתבה שמצאתי בגיליון של Classic Bike-ה.

אפתח במוזיאון הגדול מכולם. מוזיאון "חובה(!!!)" לכל שוחר אופנועים. "מוזיאון האופנועים הלאומי" באנגליה שוכן בסמוך לבירמינגהאם שהיתה בעבר המרכז התעשייתי הגדול בעולם לייצור אופנועים. במוזיאון שוכנים מעל 700 אופנועים של עשרות יצרנים בריטיים גדולים כקטנים. כל אופנוע משוחזר בדיקנות ומלווה בהסבר קצר. כדי ל"כסות" את כל אולמות התצוגה הענקיים נדרש יום שוטטות מלא או לפחות מספר שעות וכדאי לא להגיע עייפים. אל בירמינגהאם ניתן להגיע מלונדון תוך כשתי שעות נסיעה ברכבת במחיר שבין 20 ל-30 לייש (תלוי ביום ובשעה). מתחנת Birmingham International Center ניתן לקחת אוטובוס או מוניט (מרחק נסיעה קצר יחסית). לבאים ברכב, המוזיאון נמצא ב-Bickenhill ליד צומת הכבישים M42 ו-A45, מול ה-National Exhibition Center - "גני התערוכה" של האזור. הכניסה הראשית הינה ליד מחלף עגול המחבר את הכבישים שצויינו. המוזיאון פתוח בין 10:00 ל-18:00 (כל יום מלבד בחג המולד) וכדאי לנצל כל רגע בזמן זה.



אם כבר מגיעים עד לבירמינגהאם, כדאי כבר לשהות לילה בעיר ולנצל את הביקור לקניות (באזור מספר חנויות חלפים שאוכל להמליץ עליהם) וכן לביקור ביעד נוסף הנמצא ממש במרכז העיר - "מוזיאון המדע והתעשייה" של העיר. במסגרת מוזיאון זה, בין שאר המכונות התעשייתיות ומנועי הקיטור, נמצא גם אוסף לא גדול של אופנועים כיאה למורשת העיר שייצרה אותם. כתובת המוזיאון:

Museum of Science and Industry

Newhall st., Birmingham B3 1RZ, Tel.: 021-235-1661

המוזיאון פתוח בימי בי-ש' בשעות 11:00 עד 17:00 וביום א' בשעות 11:30 עד 17:30. סגור בחג המולד וסילבסטר.



9) Brooklands Museum,  
The Clubhouse, Brookland Road, Weybridge, Surrey (0932-857381)  
רק כששה אופנועים במקום שנחשב למולדת הספורט המוטורי בבריטניה.

10) Grampian Transport Museum,  
Alford, Aberdeenshire, Scotland (09755-62292)  
כ-30 אופנועים בתצוגה. אפריל-אוקטובר 10-17. בספטמבר מתקיים במקום



פסטיבל אופנועים.

11) Haynes Sparkford Motor Museum,  
Sparkford, Yeovil, Somerset BA22 7LH (0963-40804)  
כ-30 כלים המוצגים בבית ההוצאה לאור המפורסם לספרות מוטורית.  
במקום חנות ספרים גדולה. פתוח כל השבוע בין 9:30 ל-17:30.

12) Midland Motor Museum,  
Stourbridge Road, Bridgnorth, Shropshire (0746-761761)  
כ-50 אופנועים באוסף. פתוח ביולי-ספטמבר כל יום 17:00-10:30 ובשאר  
חודשי השנה בימי שבת וראשון 16:00-11:00.



13) Museum of British Road Transport  
המוזיאון של קובנטרי. ראה פרטים בגוף הכתבה לעיל.

14) Museum of Transport,  
Kelvin Hall, I Bunhouse Road, Glasgow G3 8DP (041-357-3929)  
אוסף קטן של אופנועים. פתוח שני-שבת 17-10 וביום אי מ-11-17.

15) The Myreton Motor Museum,  
Aberlady, East Lothiam, Scotland (08757-288)  
אוסף קטן של אופנועים. פתוח בשעות 17-10.

16) The National Motor Museum,  
Beaulieu, Hants (0590-612123/345)  
אוסף גדול וחשוב של אופנועים, ספרות וצילומים. מדי שנה נערך במקום זה  
יריד חלפים ענק. פתוח 17-10.

17) Royal Museum of Scotland,  
Chamber st., Edinburgh, Scotland (031-225-7534)

תצוגה קטנה של מנועים ואופנועים, אך כוללת את האופנוע הראשון בעולם  
מ-1895 בעל מנוע 4 פעימות Holden. פתוח שני-שבת מ-17-10, יום אי מ-14-17.

18) The Science Museum, (071-589-3456)  
Exhibition Road, South Kensington, London SW7

ראה פרטים בגוף הכתבה לעיל.



אנגליה ידועה כמשופעת במוזיאונים וגם מוזיאוני אופנועים מצויים בה  
למכביר. באלו שתארתי ביקרתי אישית אולם מלבדם קיימים נוספים. בירחון  
CLASSIC BIKE התפרסמה כתבה על מוזיאונים באנגליה ולהלן תמצית  
המידע עם רשימת המוזיאונים (ראה מפה בעמוד ממול). מחירי הכניסה בדי"כ  
נעים בין חנים לכ-4 לייש. מוזיאונים פתוחים בדי"כ בכל ימות השנה מלבד  
בחג המולד ובסילבסטר אך רצוי לבדוק מראש את הזמנים המצויינים כאן.

### מוזיאונים של אופנועים בלבד

1) Battlesbridge Motorcycle Museum, (Tel: 0268-769392)  
Battlesbridge Antique Center, Maltings road, Battlesbridge, Essex  
כ-40 כלים במוזיאון לא פורמלי שהינו חלק ממרכז עתיקות. ימי אי 10-13.

2) Geesons Brother Museum,  
Water Lane, South Witham, Lincs (0572-767280/386)  
כ-70 אופנועים קלאסיים שרובם שופצו בבית המלאכה המקומי בידי צמד  
האחים גיסון. פתוח רק בימים מסויימים בשנה.

3) Murray's Motorcycle Museum,  
Bungalow Corner, TT Course, Isle of Man (0624-861719)  
כ-150 כלים בתצוגה הפתוחה בין מאי לספטמבר 10-17.

4) National Motorcycle Museum  
ראה פרטים בגוף הכתבה לעיל.

5) Sammy Miller Museum,  
Gore road, New Milton, Hants (0425-619696)  
הוקם על ידי רוכב מירוצים לשעבר. כ-200 אופנועים בתצוגה המשופצים על  
ידי בית השיפוץ המקומי. פתוח כל יום בין 10:30 ל-16:30.

6) Stanford Hall Motorcycle Museum,  
Stanford Hall, Lutterworth, Leics (0788-860250)  
אוסף שעיקרו כלים ישנים ואופנועי מירוצים. פתוח בימי שבת וראשון וימי  
חופשה נוספים 14:30-18:00. הרבה ארועים הקשורים באופנועים מתקיימים  
במקום.



### מוזיאונים המציגים בין היתר גם אופנועים

7) Birmingham Museum of Science & Industry  
ראה פרטים בגוף הכתבה לעיל.

8) Bristol Industrial Museum,  
Princess Wharf, City Docks, Bristol BS1 4RN, (0272-251470)  
אוסף מצומצם של אופנועי Douglas שנוצרו בבריסטול. שבת-ד' 10-13.

## כבוד ותודה

להלן מכתבו של נשיא הכבוד של מועדון החמש, סגן ראש הממשלה ושר התיירות משה קצב, שהגיע אלינו לאחרונה בעקבות הודעתנו לשר על החלטת ועד המועדון להמשיך את חברות הכבוד שלו במועדון.

לכבוד מר אמנון אירמאי  
מזכיר מועדון החמש

שלום רב,

מאשר בתודה ובקורת-רוח את החלטתכם למנותני לחבר כבוד במועדון החמש.

שמחתי ללוות את פעילותכם באהדה בעבר בעת כהונתי כשר התחבורה, ואשמח להמשיך לעשות כן בעתיד. מאחל לכם נחת וחדווה בפעילותיכם.

בברכה,  
משה קצב

## חברים כותבים

### עוולות האגרה

לכבוד: שר התחבורה מר יצחק לוי

ברצוני להפנות תשומת לבך לעוול הסוציאלי הקשור לרישוי רכב בישראל. בשנה שעברה הוכנסו שינויים בחישוב האגרה השנתית לרכב פרטי ובעלי מכוניות חדשות משלמים לפי ערך הרכב. כך למשל בעל רכב שערכו 100,000 ש"ח משלם כאלף ש"ח בשנה כאגרת רישוי, שזה 1% מערך הרכב. לעומת זאת, בעלי רכב ישן משלמים עדיין לפי נפח המנוע. כך אדם שידו אינה משגת והוא בעל רכב בן 20 שנה במצב מצויין (שערכו 2,600 ש"ח למשל), מחוייב באגרה לפי 1,300 ש"ח לשנה, ויוצא שהוא משלם 50% מערך הרכב שלו באגרה שנתית. כלומר אדם עשיר משלם כ-1% מערך מכוניתו, ואילו העני משלם 50% מערך מכוניתו לאוצר מדי שנה. ואני שואל: זה צדק, זה? אודה לכבודו באם יפעל לתיקון עוול זה שזועק לשמיים.

ברוך סלמנדר, מושב קדימה

### עזרה הדדית

הייתי רוצה לענות לחבר החדש שכתב בקלאסיקון הקודם על כך שבעצם המועדון לא מוסיף דבר במישור החברי. לפני מספר חודשים נתקלתי בבעיה מוכרת במכונית (סטודבייקר לארק), ראש המנוע נסדק ולא ניתן היה לתקנו. לאחר חודשי חיפוש בהם העליתי חרס ביד, פרסמתי מודעה בקלאסיקון הקודם לגבי ראש מנוע למכונית. עוד לפני שהגיע העיתון לביתי בדואר כבר התקשרו אלי מספר חברים כבונות עזרה, כשלבסוף חבר המועדון רם דוידר העביר לי ראש מנוע תקין ללא כל תמורה כספית. אילו לא היה קיים גוף כמו מועדון החמש פעילות זו של עזרה הדדית לא היתה מתקיימת. בהזדמנות זו אני רוצה להודות לרם, ומי ייתן וכולנו נהיה כמותו. ותחשבו על זה.

אמון וירטהיים, קיבוץ נווה אור, מספר חבר 10659

### מוסכניק כלבנו

עלי לציין לטובה את מוסך "יוניברסל ברקס" בע"מ ומנהלו דב לזניק, ליד איצטדיון קרית חיים, על היחס האדיב, השרות הטוב והנוח והרגישות לרכב אספנות. זאת לאחר התנסות אישית שלי עם רכב מסוג אופל רקורד 1959 ואף של חברים נוספים: אביהו שליטר עם טנדר ויליס ופולי עם הסימקה 1960. המוסך מעניק לחברי המועדון, מלבד הטיפול האישי, גם אישור בדיקה לפני מבחן רישוי (טסט) לרכב אספנות. וניתן למצוא שם גם חלקי חילוף לכלי רכב עתיקים וקלאסיים. מספר הטלפון במוסך: 04-8411340.



וסרשטיין דרוו, קרית מוצקין

## קשיים בביצוע מבחן רישוי לרכב אספנות

לכבוד: בלהה טל, מנהלת אגף הרישוי

הנני חבר מועדון ה-5 וברשותי רכב אספנות משנת 1959. אני מתגורר בקרית מוצקין וניגש עם רכבי למבחן רישוי באחד ממכוני הרישוי במפרץ חיפה מידי חצי שנה.

ברישוי רכב אספנות מצויין פעם בשנה כי הנהג חייב להציג אישור מוסך מורשה המאשר שהרכב תקין מבחינה בטיחותית לקראת מבחן הרישוי. למבחן זה הגעתי מצויד באישור המתאים וניגשתי למבחן הרישוי.

חצי שנה מאוחר יותר הגיע בדואר רישיון הרכב החדש אשר איתו אני צריך לגשת שוב למבחן רישוי. הפעם לא מופיע ברישיון הרכב הגבלה או סעיף המחייב להציג אישור מוסך מורשה כפי שהתקנה מורה: "רכב אספנות יציג אישור מוסך מורשה פעם אחת בשנה"!

ואמנם לא היה ברשותי אישור כזה מכיוון שהיצגתי אותו חצי שנה קודם לכן, והאישור נשאר ברשות מכוני הרישוי אשר מצרפו לטופס מבחן הרכב. למרות שלא כתוב ברישיון הרכב על חובת הצגת אישור כזה, התעקש הבוחן במקום כי אציג בפניו אישור זה ובלעדיו אינו מוכן לאשר כי הרכב תקין ועבר את המבחן.

הסברתי לו כי אישור זה מחוייב אך ורק פעם בשנה וזאת כפי שמצויין במפורש ברישיון הרכב, כלומר בזמן הנוכחי כאשר לא מצויין ברישיון הרכב - אין צורך בהצגת אישור זה. הבוחן עמד בדעתו ולאחר ויכוח רב ולאחר שנסעתי לביתי והבאתי את צילום התקנה (שנשלח לחברי המועדון בעבר) הצגתי אותו בפני הבוחן תוך המשך ויכוח לא מעט זמן - לבסוף הסכים לקבל דעתי ואישר את הרכב ככשיר לתנועה.

ברצוני להדגיש כי זה אינו המקרה היחיד ולא במכון רישוי אחד באיזור! שמעתי על מקרים נוספים מפי כמה חברי מועדון צפוניים שניגשו למבחן רישוי לרכב אספנות במכוני רישוי שונים מזה שאני ניגש אליהם וגם שם מתעקשים הבוחנים שנציג אישור מוסך כל חצי שנה בניגוד מוחלט לתקנה. איני מבין על סמך מה בוחן במכון רישוי מחליט לחייב הצגת אישור מוסך כל חצי שנה?! גם אם הבוחן אינו בקיא בתקנה, משרד הרישוי מצוין בדיוק את הנדרש עבור הבוחנים ומצוין במפורש ברישיון הרכב בסעיף "היתרים והגבלות" וכך בדיוק חובה עליו לנהוג!!

הנורא מכל הוא שלאחר שהבוחן מבין ומסכים כי במבחן הנוכחי אינו צריך אישור מוסך, בפעם הבאה שאני נדרש לאישור (כלומר בעוד שנה) חוזר כל הויכוח מחדש. ברור כי בחצי השנה כשיש ברשותי אישור זה אין כלל בעיה: האישור מצורף לטופס המבחן והכל מסתיים כשורה. התלונה מתייחסת למועדים בהם אין חובה להציג את האישור ואין ברשותי אישור זה.

כחבר מועדון החמש וכאספן של כלי רכב עתיקים, אני מרגיש נפגע ממקרים אלו ומרגיש כי מישוהו שם לפני ולחברי מועדון אחרים מיכשול בקיום תחביב מהנה, יפה ובעל תרבות מוטורית היסטורית.

ברצוני לבקש ממוזכרות המועדון, בה אני רואה את הגוף המייצג את החברים, לפנות אל רשות הרישוי ו/או אל כל גורם מוסמך הנוגע בדבר על מנת להביא לידיעת מכוני הרישוי את הסעיפים בתקנת רכב אספנות ובכך למנוע מהחברים עגמת-נפש וויכוחים מיותרים ועמידה במצבים לא נעימים ומבישים כאשר הצדק איתנו.

בברכה,

דרור וסרשטיין, קרית מוצקין (בשם חברים נוספים בצפון)

## חומר למחשבה... ולעשייה

לאחרונה נתבררנו, חברי מועדון החמש בעלי האופנועים הקלאסיים, כי הסדר שחשבנו שיתקיים בקרוב לדמי ביטוח מוילים לאופנועי אספנות, בדומה למכוניות, לא יתקיים, וכי סכום הביטוח השנתי (חובה + צד ג') לאופנוע שהינו "רכב אספנות" עומד כרגע, בהחלט שלא בצדק, על מעל 3,000 ש"ח. לצערי העמוק וכפי הנראה לצערם של חברי מועדון לא מעטים נאלץ בשל כך, מספר חברים גדול ואני בתוכם, לאפסן את האופנועים ולהדיר את רגלינו (יותר נכון - לגלילנו) מהתערוכות ומהכנסים הקרובים. אין לי ספק כי עקב סכום הביטוח הגבוה הזה יקטן עד מאוד מספר הנוכחים הדו-גלגליים באירועים השונים. חישובו למשל, כמה כסף צריך לשלם אדם הרוצה להציג שלושה או ארבעה אופנועים קלאסיים במצב נסיעה...

טלמור סושרד, חיפה

## תגובות למבצע גיוס חברים

לכבוד מר אבי כתרילאל, יו"ר מועדון החמש

נכבדי,

קיבלתי בתודה את מכתבך, שלמען האמת די ריגש אותי. אמנם ברשותי חיפושית 1961 בעלת לוחית זיהוי בת חמש ספרות (יד ראשונה) אולם מאחר ומכוננית זו היא הרכב המשפחתי שלנו, לא אוכל להפכה לרכב אספנות בגלל המגבלות החלות על רכב כזה (שהיום אולי עוד ניתן להתגבר עליהן אבל אינני יודע מה יהיה בעתיד) ולכן גם בגלל סנטימנט למכונניתוגם בגלל חוסר תקציב לא אוכל לרכוש מכוננית אחרת. למרות שידועה לי פעילותכם הברוכה ולמרות שאני ממש נהנה לראות את המכונניות הקלאסיות, שחלקן עוד זכורות לי מימי ילדותי ובכלל אני אוסף באופן חובבני כל מיני דברים ישנים (גם אני כבר לא חדש), נראה לי שאאלץ לאכווץ ולא אצטרף כחבר למועדון מסיבה תקציבית ותועלת ממשית שאני צופה שלא תהיה לי.

המשך פעולה פוריה,

יצחק בר-נתן, הוד השרון

**תשובת המזכיר:** הצטרפות למועדון אינה מחייבת רישום הרכב כרכב אספנות, ואפילו אינה מחייבת שהרכב יהיה בגיל מתקדם. החברות במועדון היא לחובבי רכב אספנות וקלאסי מכל הסוגים, המינים והשנים. מי שיש ברשותו רכב מעל 25 שנה (אף אם אינו רשום אספנות !!) זכאי להנחות משמעותיות בביטוח רכבו כחבר מועדון (500-700 ש"ח הנחה בצד ג') ובנוסף זכאי לכל שירותי המועדון, לכניסות חנים ולהרצאות הכל לפי העניין. גם ההנחות בביטוח רכב מסחרי אספנות השגנו לאחרונה רק בזכות כוחנו ומספר החברים הרשומים במועדון ולאחר מאמץ ניכר. בכל מקרה, ללא חברות ופעילות מאסיבית במועדון החמש, מי יודע אם בעוד שנה-שנתיים לא יקום שר תחבורה חדש שיצרה שוב להגביל או אף להוריד את הרכב הישן מכבישי ישראל, כפי שקרה בעבר, ואז לא נוכל לעמוד מולו בכוח האמיתי של כולנו !! לפעמים צריך לחשוב על תועלת הפרט גם במסגרת תועלת הכלל כי בסוף עשוי הפרט לצאת נפגע בגדול.

## למי תודה למי ברכה ...

### מדור חדש (למי שמפרגן)

מכתב מאורט צריפין - ביה"ס למקצועות הרכב:

הנדון: שיתוף פעולה בין מועדונכם לבין בית ספרנו

אנו מודים לכם על נכונותכם לתרום בתחום החינוך של נוער המכשיר עצמו למקצועות הרכב. כל עצה וכל עזרה שתקבל בברכה. בשם צוות המורים וההנהלה אנו מברכים אתכם על נקיטת היוזמה בפרויקט החשוב מאין כמותו: "מוזיאון לתולדות הרכב בישראל". ישר כוח !!

שוש חבוט, יועצת ביה"ס

### תודה פרטית מחבר מועדון

לליאורה ולאמנון היקרים,

ברצוני להודות לכם על השבת הנפלאה שאירגנתם לחברי המועדון בחנוכה. למרות מספר החברים הגדול שהשתתף הטיול אורגן בסדר מופתי והאירוח בקיבוץ היה מכל הלב.

הטיול תרם רבות לגיבוש בין החברים וגם לאחר תקופת חברות יחסית קצרה אני "מרגיש בבית". לסיים לא נותר לי לומר אלא שוב תודה רבה וכן ורבו טיולים כאלו. ולאלו שלא השתתפו .... הפסדתם !

דני מזרחי, רמת גן, חבר 11902

## אספנות אחרת

### מאת מרדכי דסאור

תמיד קינאתי בכל האנשים שיש בבעלותם מכוננית ישנה. אין דבר שהייתי רוצה יותר מלהיות בעל מכוננית כזו. אך מה עושים כשאין לך שום מושג במכונאות רכב ומה עושים כשיש לך בנוסף לזה שתי ידיים שמאליות לגמרי? אפילו כשצריך לדפוק מסמר בקיר, אני קורא לבני היקר. עם המכוננית החדשה שלי אני רץ למוסך לכל דבר קטן שמתגלה ותארו לעצמכם כמה זה היה יכול לעלות לי לו הייתה לי מכוננית ישנה!

אז מה באמת עושים כאשר בכל זאת התחביב האציל הזה קורא לך? האהבה כלפי המכונניות מן העבר חזקה מאוד, כפי שכולכם יודעים היטב ולמרות כל המגבלות שמניתי, רציתי בכל זאת להיות חלק מן החוויה הזו. לבסוף החלטתי לעשות זאת בצורה שונה. לא רציתי להתעסק עם דגמים. לא רק שהם יקרים יחסית, הם גם תופסים הרבה מקום. החלטתי להתחיל לאסוף חומר כתוב: ספרים, ירחונים, כתבות, תמונות ופרוספקטים (חומר תעמולה לרוכש מכוננית).

הקניית הראשונות היו קצת "פרטיזניות", כי גם רכישת חומר על מכונניות "עתיקות" צריך ללמוד. קניתי כל דבר שבא לידי ולקח לי זמן רב ללמוד לעשות גם את זה לפי סדר. התחלתי בכלל גם ללמוד את הנושא, כי לאהוב מכונניות ישנות זה לא מספיק והידע שלי היה מועט. כל עיתון, ירחון או ספר שרכשתי קראתי בעיון רב. למזלי אני יודע לקרוא (וגם להבין) את רוב השפות של מערב אירופה ועם השנים גם למדתי את ה-א-ב' הרוסי (כי מהמזרח לא היה הרבה חומר באנגלית) ואפילו למדתי לקרוא את שמותיהן של רוב החברות המיצרות מכונניות ביפן - ביפנית.

חוץ מהקניית הרבות שלי, התחלתי גם לכתוב לכל היצרנים בבקשה לחומר היסטורי ולתמונות מן העבר. קבלתי הרבה עזרה מרוב היצרנים באירופה עם פרד אירופה, פולקסוואגן והצרפתיות בראש. כולן עזרו בצורה נדיבה. מכתבים לחברות יפניות נשארו, על פי רוב, ללא מענה.

רק סובארו השיבה: "נא לפנות לסוכנו המקומי", ענו לי. שוב כתבתי מכתב: "הסוכן התחיל לייבא את מכונניותיכם רק בשנת 1970 ואני חפץ בחומר ישן יותר". אין תשובה עד היום. כל החברות היהודיות היו נדיבות מאוד מלבד החברה הגדולה שביניהן, הינדוסטן מוטורס, שהיא היחידה שלא ענתה כלל. עם המרדף אחרי החומר הרצוי גיליתי שישנם בארה"ב אלפים של אספנים האוספים פרוספקטים. הנושא הזה כה מפותח שם שישנן גם עשרות של חברות המתעסקות בקניה ומכירה של פרוספקטים.

פעם, כנער, אספתי כבר פרוספקטים, אבל לפני שעליתי ארצה אבי היקר זרק את הכל לפח. "אי אפשר לקחת את השטויות הללו לישראל", אמר האב. כמה מצטער אני היום ששמעתי בקולו!

איכשהו נקשר קשר ביני לבין חברה אמריקנית המוכרת פרוספקטים ושלתתי להם רשימה של הפרוספקטים שהייתי רוצה לקנות מהם. הרשימה כללה על פי רוב דגמי מכונניות עם קשר כלשהוא לישראל (קייזר, וויליס, סטודבייקר). כשהגיע הביתה המחירון שלהם, נעשה לי שחור בעיניים. המחיר של פרוספקטים מסויימים נעו בין 50 ל-100 דולרים אמריקניים ויותר!

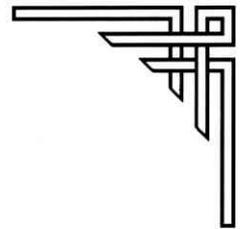
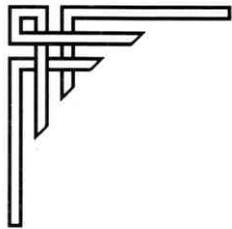
תוך כדי התכתבות ממושכת עם חברה זו, שלחתי להם פעם דוגמה של פרוספקט ישראלי שקבלתי מחברת UMI מיד קבלתי מכתב לוחט בחזרה: "ישלח עוד כאלה, כמה שאתה יכול להשיג; התברר שפרוספקטים של מכונניות מתוצרת ארה"ב בשפות שונות הם גם נושא של אספנות והתחלתי לשלוח להם כל פרוספקט שיכולתי להשיג, כמו שנאמר. התוצאות לא איחרו לבוא והיום אני הבעלים הגאה של רוב הפרוספקטים שהיו ברשימה המקורית - מלבד היקרים ביותר.

בנוסף לאוסף ההולך וגדל של פרוספקטים, אני כיום גם בעלם הגאה של מאות ספרים, כתבי-עת, ירחונים וכתבות שונות ושל מאות פרוספקטים. אני גם מניו על מספר ירחונים, מזמין מדי פעם ספר שחסר לי בספריה שלי ומתכתב עם חברות ואספנים בכל העולם. ברשותי אלפי (כן, בין 2000-3000!) תמונות שונות של מכונניות מן העבר, ידועות יותר וידועות פחות, מכל התקופות. אין הרבה מכונניות בעולם - בעבר ובהווה - שאין לי משהו עליהן, באם זו תמונה או כתבה.

אם במקרה ישנם בין הקוראים שלנו במועדון אנשים טובים שברשותם פרוספקטים ו/או תמונות של כל כלי רכב מהתקופה ההיא, אני מעוניין בכאלה. בעיקר אני מחפש פרוספקטים ו/או תמונות של רכב מתוצרת הארץ (סוסיא, כרמל דוכס, סברה ספורט וכיו) ואני מחפש גם חומר או תמונות של רכבים שהורכבו בזמנו במדינתנו (רנו דופין, פורד אסקורט ברנדה, טריויפ 1300, הינו קונטסה 900 ו-1300 והינו בריסקה, וכמובן גם ממפעל לילנד-אשדוד).

אני גם מחפש כל דבר המגיע מברית-המועצות לשעבר - בעיקר פרוספקטים. מי שיכול ומוכן לעזור - אנא תתקשרו עמי דרך משרד מועדון החמש - ותודה רבה מראש.





אל  
תהיי  
כבולה



אל תהיי כבולה למכונית בערך  
זה אף פעם לא היה רצוי  
- היום זה גם סיותר!  
הפטרון הוא: לארק לבעל  
קונטסה-1300 לאשה.  
המכונית במחיר הנמוך ביותר בישראל



**א.א.ילין**

**תעשיות בע"מ**

משרדי מכירה  
וסוכנים בכל הארץ

