

# האַבְטוּמוּבִיל

בטאון מועדון החמש מועדרן המכוניות הקלאסיות



מס' 15 ינואר 1990

## מנואלה

בגלל העיסוק הרב בנושא משרד התחבורה (ר' כתבה) הזנהה במקצת הפעולות השוטפת.

להלן מספר תכניות לעתיד הקרוב:

א. ראלי יפו-ירושלים בחול המועד פשת.

ב. אירוח ביום העצמאות ברמת ישן.

לשנ האירועים יופץ קלטיקון מיוחד עם פרטיה הרשמה.

ג. לרגל 5 שנות מועדון החמש אנו מתכוונים להפיצו מהדורה מיוחדת של "האבטומוביל" ובזה תמנונות צבעוניות של מכוניותינו. בغالל המחיר הגבוה של הפתקת החוברת יחויב כל בעל ענטיקה המעוניין להציג את תמנונת מכונינו בתשלום (גובה התשלום יקבע בהתאם למספר המכוניות שיופיעו). המכוניות שיוצגו יהיו אך ורק במצב תצוגה כך שמי שרוצה להופיע, זו ההזמנות להשלים את השיפז...

גם לעניין זה יופץ דף מידע מיוחז.

אנו מחזיקים בידנו חברות מיוחדת המנצלת את האירוע שהיה בחול המועד סוכות ביקב של ראשון לציוון. אין מילים בכך להזמין לחברת יקב כרמל מזרחי על האירוע הנפלא והמקום בעל האוירה הענטיקית. כמו כן תודנו לידיינו הוותיקים, החברה הישראלית לאוטומוביילים על עוזרם.

חברת זו יוצאת בסיעור חברות כרמל מזרחי וכן משתתף במימון גורם נוסף המעוניין בעילום שם. ככלם, וכן לחברינו מועדון שטרחו על יום תצוגה מוצלח, הרבה תודה.

**יוסי בראל**

מועדון החמש, מועדון המכוניות הקלסיות בישראל

ת.ד. 39960 תל אביב 61398

**ISRAEL CLASSIC CAR CLUB**

**עד המועדון:**

יוסי בראל

ועדת מבקיעים: שי אמיר, יורם סילבר, שי קדמוני

ועדת פירסומים: בני הספל, עמוס דור.

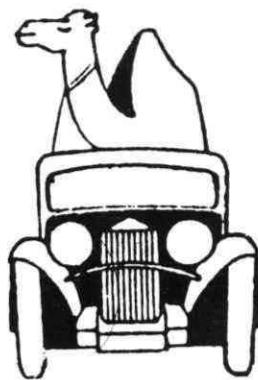
אברה, אוחז בלצר.

**בעלי תפקידים נוספים:**

יעוץ טכני: ינאל קרפל

יחסים ציבור: צבי רכני

צלמת המועדון: טוביה סימנ טוב.



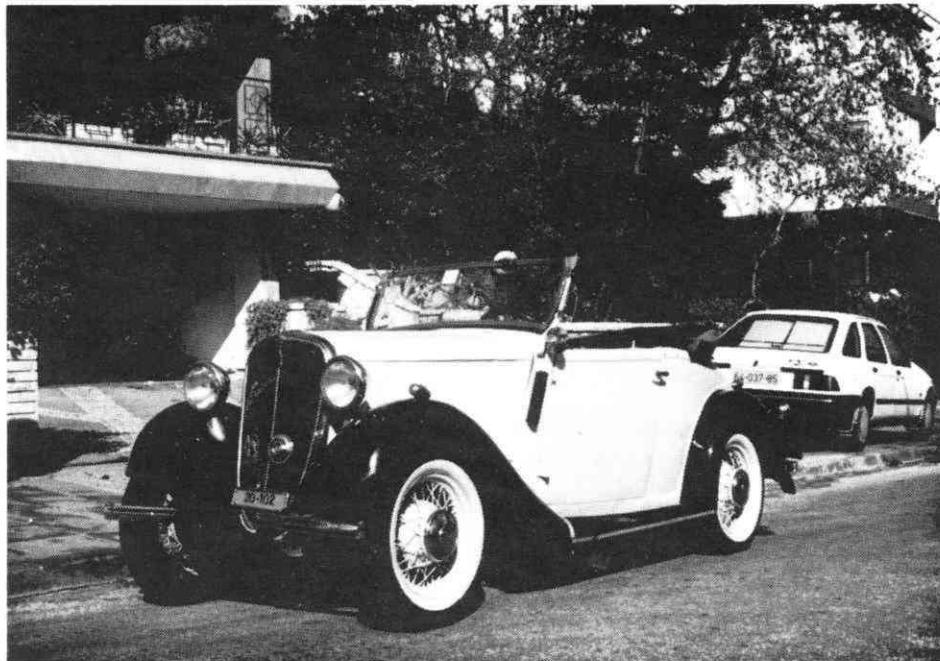
"האבטומוביל", ביטאו מועדון החמש  
עורך, בני הספל

**בשער: פיאט בלילה 1935 של יהלי רותם (ר'  
כתבה)**

## המכונית שלי

### מאה פיאט בלילה 1935

**מאה יהלי ותם**



לאחר חודש ימים סיימתי את השפוץ והמכונית החללה לנסוע. כמובן שהחלו כל מיני תקלות כמו אטם ראש מנוע שנשרף ואוז התגלה סדק בגוף המנוע, בלית ברירה לחתמי ממאגר החלפים שקיבلتני יחד עם המכונית מנוע וערכתי לו שפוץ יסודי.

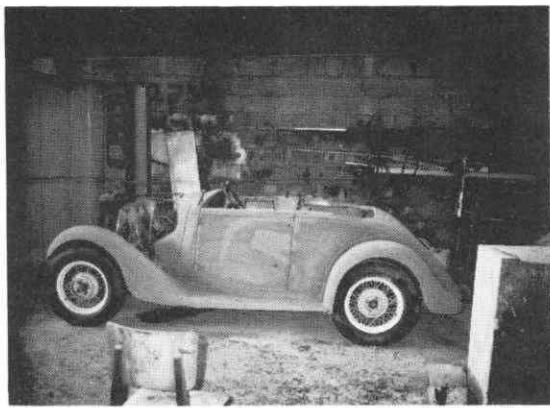
הדבר היה כרוך בקשיים רבים: צרייך היה להכנס לגוֹף המנוע לתובטים שכן הוא היה חרטוט כבר במידה האחרונה. המיסבים הוא מסוג כזה שיש לצקת בו סגסוגת מתכת רכה ולא כל בית מלאכה לשפוץ מנועים מוכן היה כבר אז (1979) להתעסק ביציקת מיסיבים.

זמן קצר לאחר שהושלים שפוץ המנוע פנה אליו מני פאר אשר באותו זמן הנהה את תוכנית הבידור של יום שיישי בטלויזיה "סיבבה למיסיבה" ובקש שאופיע יחד עם עוד כמה אנשים בעלי מכוניות עתיקות. נענית להזמנה, במהלך התוכנית הופעתני לפגוש שניים מבעליה הקודמים: האחד משנות ה-40 סיפר בין היתר כי המכונית שמשה אותו בהגנה וכי היה בה אפילו סליק. השני נסע בה בשנות ה-50 והוא סיפר על טויל לאירופה שערך עם המכונית כולל טישה מעל תעלת למנסט לטיול באנגליה.

באחת השבתות של יולי 1979 תוך עיון בלוו מעריב צדה את עיני מודעה "למכירה פיאט עתיקה 1935" כעבור שבוע המכונית בידי. זה היה כמובן ארוע מרגש עבורי. מאז ומתמיד רציתי בצעצוע מעין זה. מיד לאחר שהעברתי את המכונית לידי התחלתי בשפוצה. בהסתכלות אחרוניית הימים לא הייתי משפט בכך שבנה קטתי איז. במקומות לפרקי את המכונית לגורמיה ולבנות אותה מחדש, פשוט מסרתי אותה לפחות אשר ביצע מה שנקרה "פחחות כללית" דהיינו מריחת חומר איפה שرك אפשר. א"כ העברתי את המכונית לצבע אשר בכדי להרשים אותי מרח כמוויות אדרונות של מרכז אלומיניום ולפני שהספק להתיישב צבע עליו. התוצאה הייתה מוכרת לרבים מכם. צבע המכונית היה מלא חריצים בצורה שהזכירה עור נשח, את עבודות הרפוד מסרטני לרפד שנחשב עד היום לרפד טוב ויקרו והוא אכן עשה עבודה טובה.

פגושי המכונית, הגרייל, מסגרת החלון הקדמי ופנסי החזית נמסרו לציפוי ניקל אצל שני בעלי מלאכה: השני היה טוב מהראשון וויאת מסיבה פשוטה שהוא מלטש את החלקים בצורה קפדיית והדבר משנה את התוצאה תכליתו השנווי.





(ארוך יותר). לצורך כך בניתי קשרות חדשות ומסרטני לאוטו רפד שרדף את המכונית 8 שנים לפני כן לתרוף את הג החדש. את צביעת המכונית בצעתי בעצמי ובהתחשב בתנאים בהן נקבעה המכונית אני חושב שהתוצאה היא טובה. לצורך הצבעה השתמשתי בצבע דיווקן הדורש אמנס עבודת הכהנה קפדרנית יותר וכן עברות לטוש מפרכת אחרי הצבעה אך יתרונו בכך שאינו דורש צבעה בחדר סגור. בהתחשב בכך שהריינו שעררתי לביליה הנעה בלחש של זמן ותקציב היתי מאד שמח מהתוצאה ומספר אביזרים חדשים שהרכבנו בה הוסיפו למראה הכללי כמו פנסי איטיות, פנס אחרוי, שעון אפריז' זכוכית. את הג החדש השלמתי בדיק ביום בו נערכה התצוגה בפורד בשנת שבעה ושיר מן הרפד העברתי את המכונית לתצוגה. לפני כשנה ערכתי שפוץ למערכת המעצורים והחלפתיה בה את משאבות הגלגל והסנדלים לדושות, את הסנדלים החדש קבלתי במתנה ידעם עד חלקים רבים ממושך קובלנס ועל כך מגיעה התודה לירום סלבר אשר באחד מבקרויו במוסק זה ראה תמונה של ביליה תלולה על הקיר כאשר רואים את צוות המוסך משנות החמישים ליד המכונית. הוא שאל את בעל המוסך אם היה רוצה לצלט תמונה דומה עם צוות המוסך העכשווי והלה גיך ושאל "מאייפה תביא אותנו עם הביליה להפתעתו יורם הביא אותנו עם הביליה תלולה על הקיר כשר רואים את צוות המוסך נעלמו". לאחר הציגם בשמחה. כאמור נמסר לידי מפתח של אחד מחסני המוסך וממצאי חלקים רבים לביליה אשר נתנו לי במתנה. כМОון שהזרתי בעבר כמה ימים עם תמונה גדולה ויפה אשר נטלתה במשרד המוסך בסמוך לתמונה הישנה. במסגרת שפוץ המעצור רים, וזאת מכיוון שכבר הסרתי את גלגלי המכונית ממקומם, הוציאתי מן המבחן בביי 4 צמיגים חדשים שהגינו מחדש לפני כן מאנגליה והרכבתני אותם. פתאום השתנתה "התנהגות הכבישי" של המכונית והנסעה נשתנה רכה יותר.

הפגש עם בעלייה הקודמים של המכונית לא פסק. יום אחד בעת שעבדתי במכירת מכוניות פולקסווגן ואודי בסניף בת-ים של "צמפיקון מוטורס" נכנס זוג ובקש לרכוש היפשית חדשה (מודל 1981). בחדר בו ישבי היה היה תליה תמונה שצלמה לעתון "במחנה" בו נראה הבלילה על רקע יפו העתיקה ושפתם מכוון גו צירלס קלור כאשר אני ישב ליד הגהה. הבעה הפנה את תשומת לבה של אישתו לתמונה ואמר לה שזוזי המכונית שהיתה פעם ברשותם. לא יכולתי להתפרק ולאטי אותו מאיפה לו, בטחון כי זו אכן הייתה המכונית שלו. והוא השיב לי כי הוא יודע ממי רכשתי אותה. ואכן נקב בשמו של בני הספל. וסיפר לי על מעלייה של הבלילה ובין היתר על כך שבאחד מפטולי שערכו בה לגיל, בעת שצפו בנו בחד מפטולי הכביש, התדרזה המכונית לתהום וחזרה הביתה בחלקים על גבי משאית. האיש הזמין אותי לביתו לצפות בשקופיות שהahan נראית המכונית. עד היום לא נענית להזמנה וכעת בעת כתיבת שורות אלה משנזכרתי בהזמנה זו אולי אזכיר עמו קשר ולגש לצפות באותו שקופיות.

הקטמו של "מעודון החמש" והטיולים שאירגנו במסגרת למדו אותו כי הבלילה מסוגלת לסייע גם למלחקים, יתכן כי הנסעה בחבורה נתנה לי את הרגשת הבתוחן שאם אתקע בדרכן לא אהיה לבד, אך הבלילה הוכחה כי היא מסוגלת אפילו לטפס בכבוד לירושלים והיא עשתה זאת פעמיים. בראל השני לירושלים היא הייתה במאצע השפוץ השני שעררתי לה. הפעם היה זה גם כן שפוץ חלקו אך העדפתני לבצע אותו באופן חלקי מאשר להמשיך ולנסוע עם צבע סדוק ומתקלף. במבצע שנמשך כשבוע פרקי את כל מה שניתן היה לפרק: רפדים, פגשים, פנסים, שעונים וכו'. מרחובתי את המכונית במסיר צבע והורדתי ממנו כ-8 שכבות צבע שונות, בڪור קלפטוי ממנו את כל ההיסטוריה שלה, לאחר שהגעתי אל הפק החלקתי אותו במכונית ליטוש עם ניר עדין וצבעתי בצבע יסוד, ופה החל שלב הփחות. בנוסף לתקן כל הדרושים החלטתי לבצע במכונית שניי מבנה קטן: הגדלתי את תא הנוסעים והוסףתי ספל קטן מאחרוי המושב בים. כמובן שצורך הייתה גם לבנות גב חדש





לאחר שהסבירנו להם את מהות תחביבנו ואת הביעתיות של שיפוץ רכב ישן הлокח פרק זמן של יותר משנה, כל זאת כדי לעשות את הרכב לבתיחותי יותר, העצנו:

א. רכב שכבר מופקד, ישוחרר מהמגbla.  
ב. יונחג סוג של "רכב לאספנים" אשר יהיה בן 25 או 30 שנים ומעלה ויהיו לו חבות וזכויות כנהוג בארץ נאותות שאנו משתמשים להידמות להן.

בנוגע לנושא הראשון, העניין בדיון וכנראה שימצא פתרון שנוכל לחיות עימו.

בנוגע לסוג הרி שהשנוו הגدول עד כה הוא שאנשי המשרד הבינו את הסכנות הראשונית ליצור סוג כזה. איך העניין ייראה בסוף, זאת נדע בעוד זמן. ועד המודען מופיע פגישות עם עורך דין ממשרד המתמחה בבגץ'ים והעו"ד משתתף גם בישיבות הוועד הדנות בנושא.

אנו מבקשים מחברי המעודן להתאזור בסבלנות ובუיקר להמנע מהנכנס למשאים ומתנים פרטיים עם משרד התchapורה (להבדיל ממכתבי מהאה שהם מבורכים).

ומלה אחרונה: נוכחנו לדעת עד כמה חשוב מועדון החמש. אלמלא ההתארכנות שלנו. לא הייתה הממשלה מודעת לתחביבנו וממי יודע אילו עוד הגבלות וטירוטרים היינו סופגים. יתר המודעונים (סאאב, אלפא, האופניים וכו') תומכים בנו.

## התקנות החדשות של משרד התchapורה

מאת יוסי בראל

אנו נמצאים כעת בעיצומו של החורף אך הסערות הפוקדות אותנו השנה אין קשורות דזוקא בזמנים ורעים אלא בתקנות החדשות של רישיון רכב עתיק.

הכל החל כאשר קיבלתי טלפון נרגש ונרגז מחשש מועדון בצוון אשר סיפר לי כי בבוואו להוציא רישיון מהפקדה ממשרד הרישיון נאמר לו כי אי אפשר לחיש את הרישיון ושהוא יכול "לזרוק את הרכב לפח". לא ATIICHES CAN צורת ההתקבטות של פקיד, אשר תפקידו לעוזר לאוצרת, המתיחסת להשקעה פרטית של אלף שקלים.

מיד התחלנו לבדוק ואז הסתבר שביום 31.8.89 נכנסה לתקף תקנה חדשה אשר, כידוע לנו, מחייבת רכב בן 19 שנה ומעלה לעבור טסט (בדיקות בטיחותית) פעמיים בשנה ואילו רכב כזה אשר לא חודש רשיונו במשך שנה נוספת, מכל סיבה שהיא, אפילו הופך לחוק, יריד מהחייב.

שנו שאיננו יכולים לעבור "סתם כך" על היחס של המדינה לאזרחה ולרכושים במילויו כאשר היא עשתה זאת ללא הודעה מוקדמת שתאפשר לחברים להתארכן ולא התקשרות לרכב שכבר מופקד. מיד שלחנו את הטילקס הבא למשרד התchapורה:

התוצאה הייתה סדרת פגישות עם מר רפי בן חור, ראש אגף הרישיון ועם פקידים בכירים נוספים ממשרד. אנשי המשרד אישרו לפניו כי כוונתם הייתה להוריד רכב ישן מהחייב.



משרד הרישיון, 1950.

שלא היו מכונות נאווי!  
1937, מתייחסת יריד המורח בזפון הארץ?  
היה היה...



## פקודת זהירות בדרכים

באותם ימיין החקיקות מיום 30 לאוקטובר 1330 הוציאו

טוטים יהודים על הסוגים הבאים של אמצעי הובלה בדרכים ועל פי  
המודעה הרשומה מספר 135 מיום 15 לאוקטובר 1919 שנתפסה  
על ידי הרכבה הצבאית הוטה מטייס יהודים עז בעקבות ההובלה  
בזמן זה והנהג שאל כל מבוגרים וקרים דרש נדרש לקבל גשווה מאות  
המשטרת שעוזר צי מוכשר הנהו להזות נגן  
ובאות וען פי כיעף 13 מהק מס' העיריות מיום 25 רביע תאי  
1333 נתן ייפוי כח לעיריות להטיל עוד מסים יהודים על מבוגרים,  
ונגנות ושאר המזינים של אמצעי הובלה



## על לוחיות ומספרים

### מאת בני הספל

בימים טרופים אלה, כאשר חלק ממוכנויותינו  
חייבות להחליף לוחית זיהוי זו הפעם השביעית נזכר  
בעוגהenganella שבה עניין המספרים קדוש ונזכר, אם  
אנחנו כבר בגינגל המספרים, בחוק הטוטומו. אמנם  
המליה היא גינגלית אבל גם היא באה מאנגלה. חוק  
הטוטומו, משנת 1330, סליחה מ 30 אוקטובר 1330  
וחוק מס' העיריות משנת 1333, הם החוקים עליהם  
נשעתה רקייקת הרעבורה שלנו.



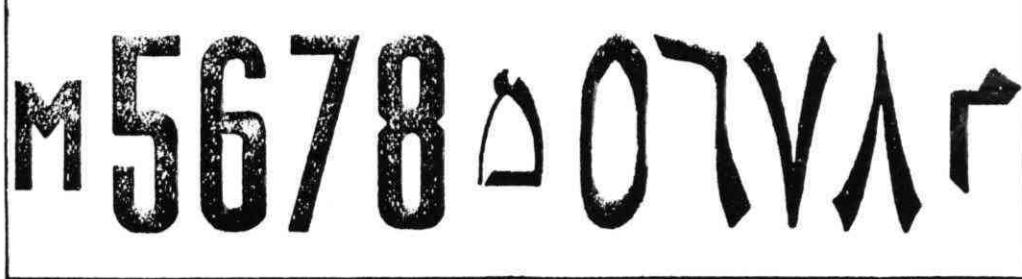
לא מאמין? אז בקשה:

לוחיות הזיהוי הופיעו בדצמבר 1923, ככלומר  
שנתיים אחרי הופעת הפוקודא.

בלוחיות הופיעו שם המחו צו נרשותה המכונית: היו  
חמשה מחוזות כאלה: ירושלים, חיפה, יפו, שכם,  
ועזה. השם הופיע בראש תיבות באנגלית וב עברית או  
ערבית. לדוגמה, מכונית יהודית מירושלים קבלה ר'ית  
של י.ס. ו. M.J. לאחר מכן מכאן הופיע מספירה הסידורי של  
המכונית בספרות רגילות וביבטורה שהן בעברית או  
ערבית, כך אותה מכונית ירושלמית, אם מספירה היה  
251 אז היא קיבלה גם אותיות עבריות ר'נ'א. ומספרה  
ה"כול" היה י.ס. ר'נ 251 M.J. הספרות היו לבנות  
והרקע-שחור.

בשנת 1929 התפרסמה פקודת ההובלה בדרכים. זו  
היתה ריזונה של החוק הקודם וגם שינו את לוחיות  
הזיהוי. השינוי עצמו נכנס לתוקף במאי 1931 ואז כל  
המכונית קבלו לוחית המכילה מספר בספרות רגילות  
ערבית וכן התוספה המפורשת "מ" בעברית,  
אנגלית וערבית שפירושה "מנדרט".

לראשונה ניתנו גם צבעי רקע לסוגי רכבים שונים.  
מכוניות פרטיות קיבלו את הצבע הלבן עם אותיות  
ספרות אדומות. אוטובוסים קיבלו לוחיות יrokeות עם  
ספרות לבנות, כל רכב מסחריים קיבלו לוחיות  
שחורות עם ספרות לבנות, כל רכב ממשתתים קיבלו  
לוחיות אדומות וספרות לבנות ואופנים לוחיות  
שחורות וספרות לבנות.





הلوحיות האלה החזיקו מעמד זמן קצר יחסית, כי ביולי 1933 נכנסו לשימושلوحיות חדשות. כאן קיבלת הلوحיות צורה שהחזיקה מעמד עד סוף שנות החמשים (במכוניות משטרת ישראל - עד היום) הلوحית כוללת אות ומספרות. בתחילת (1933) זה היה פשט W ועוד ארבע ספרות. כאשר הרקע הוא לבן לפרטיות, יroke למוניות ואוטובוסים (ומכאן המונח "מס. יroke") וחזור לאופניים.

מסתבר שהתקפות התחרורה וריבוי מספרם של כלי הרכב הצריך שינוי נוסף ובתחלת שנות הארבעים שונתה לוחית הרישוי פעמיinus ונוספה אות בצד השני של הلوحית. הייתה ולא מצאתה בתקנות את פירוש האות הנוספת נאלצתי להסתמך על סיפורי הוותיקים של משרד הרישוי שהסבירו שככל אימת שנגמרו הספרות באות מסוימות, עברו לאות הבאה (פרט לאות P שיעודה למשטרה). כך שהلوحית נראהה בצורה הבאה:



תאזרחי ותפקידים

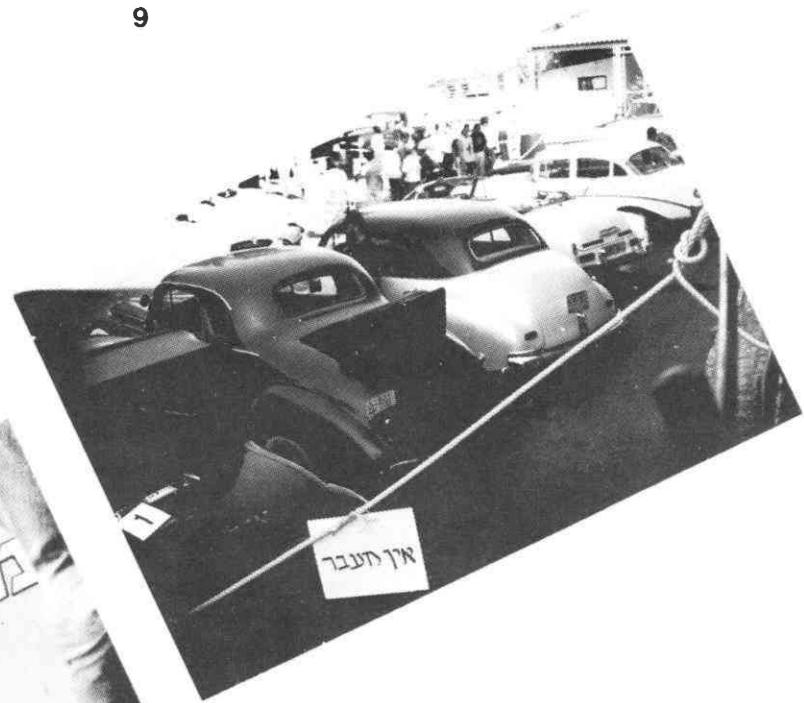
אליה היו הلوحיות בשלבי תקופת המנדט. על הلوحיות עם הקמה המדינה ואחריה - גלגולן הבא.

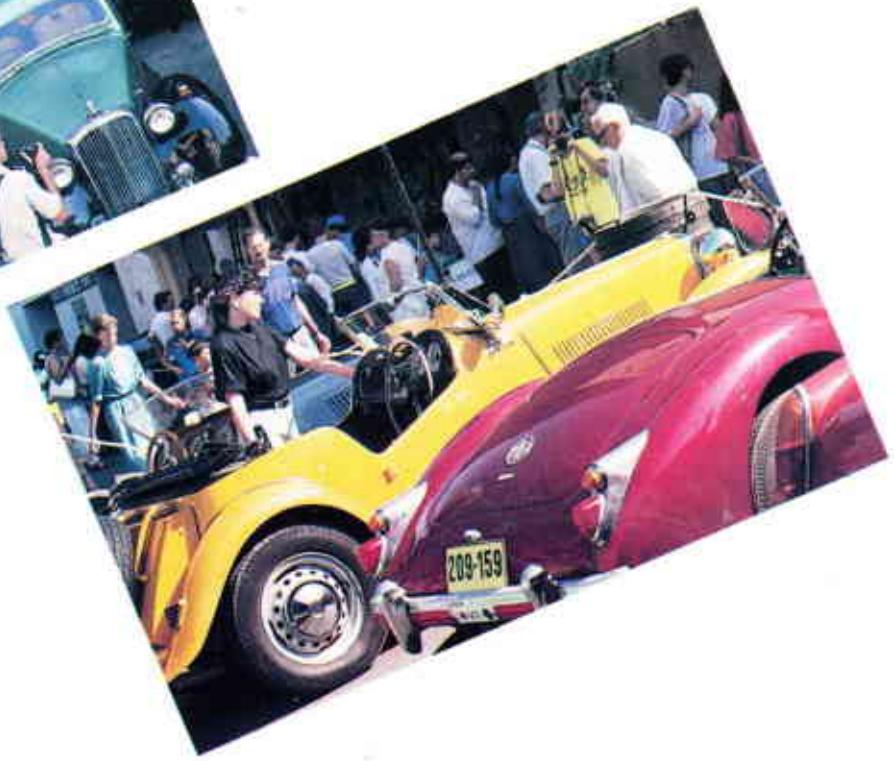
...לנשך אותה תור כדין מהיגה  
אייזו נשיקה רטובה...



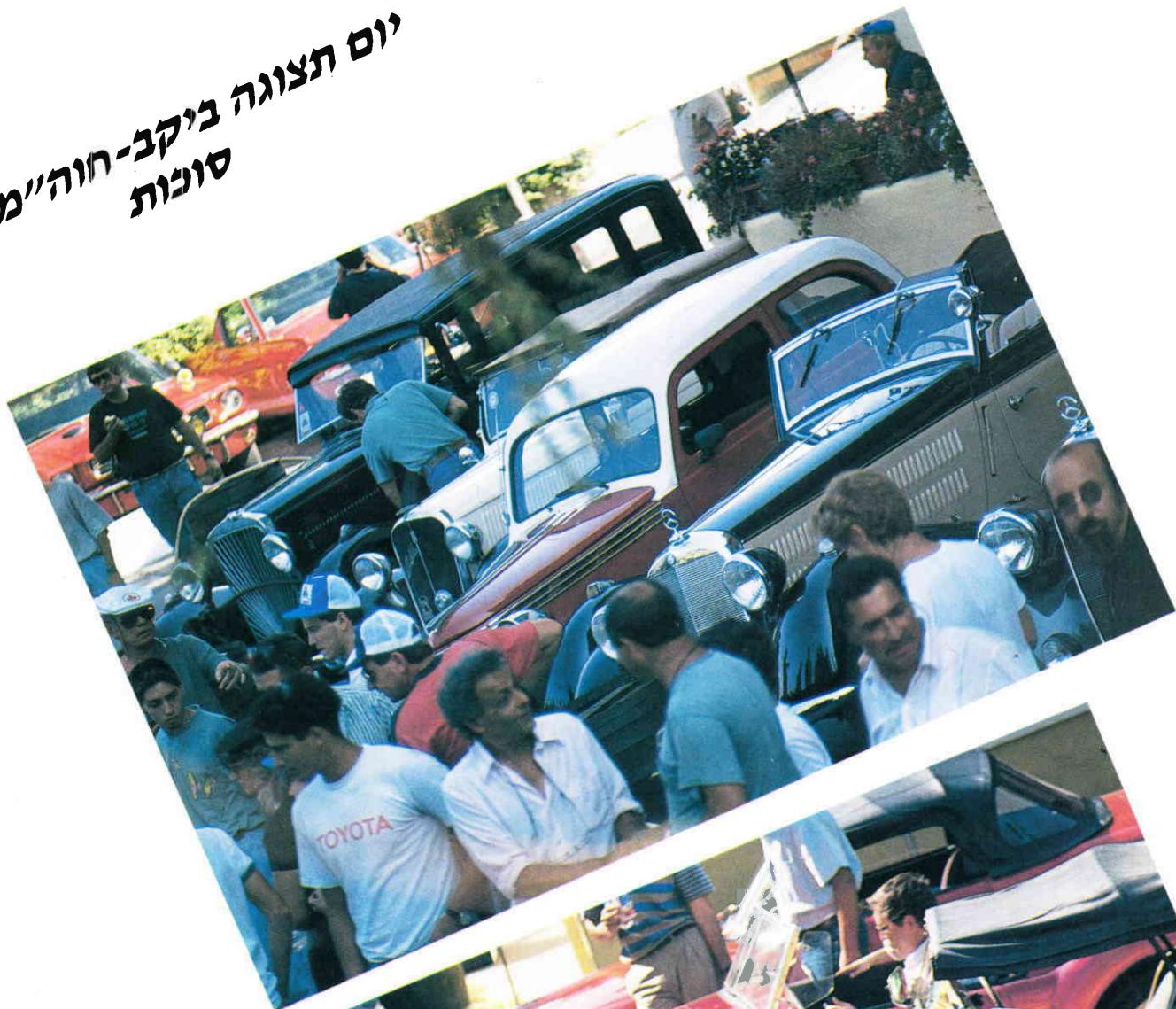
# יום תצוגה ביקב-חו"מ סוכות

יום התצוגה ביקב היה, כרגיל, הצלחה שואבת קהל רב. החצר היחסטרית של היקב בראשו הוויטה תפוארת נאה לעשרות עתיקות מוצחצחות.





יום תצוגה ביקב-חויה"ם  
סוכות



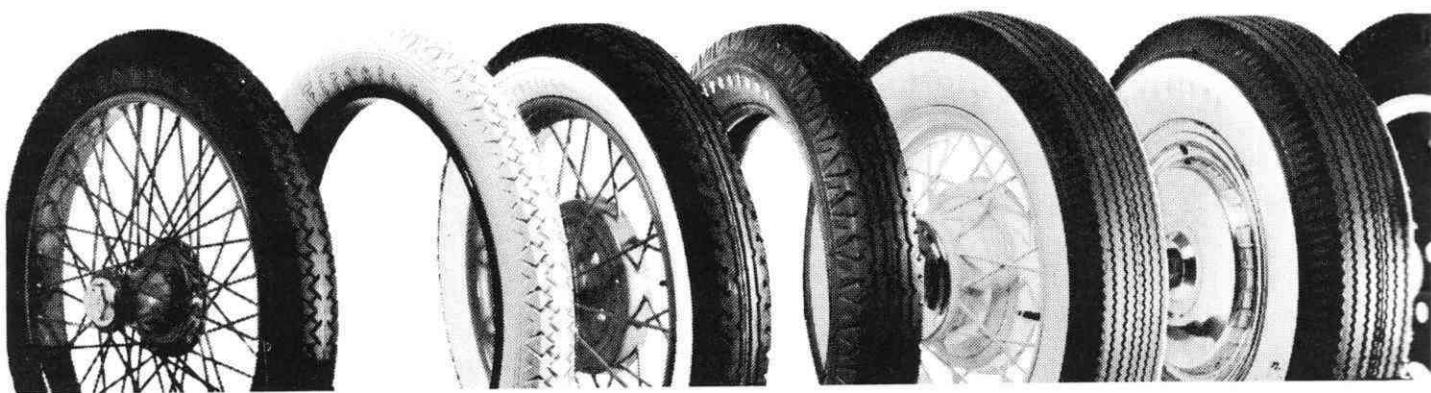
# יום תצוגה ביקב-חויה ים סוכות



## צמיגים לרכב עתיק וקלסי

מאת יוסט סילבו

(מאמר ראשוני)



את הצמיגים המעניינים אותנו נוכל לחלק לשתי קבוצות  
א. לפני מלחמת העולם השנייה  
ב. לאחר מלחמת העולם השנייה

חלוקת ברורה מאוד. חלוקת התקופות נוצרה זו מפני הפסקת הייצור בשנות המלחמה והן מהשוני בייצור ובחרמים שבמהלך חלה התפתחות גדולה, במיוחד במלחמת העולם השנייה. באופן בסיסי הצמיגים עשויים מגומי. הראשונים היכלו גומי בלבד אך משך הזמן הוסיף חמרים נוספים שחזקו את הגומי ושיפרו את עמידתו בתפקידו: עמידה בלחץ, בחום, בשפשוף, בחתכים וכו'. לפני מלחמת העולם השנייה קל היה להשיג את הגומי הטבעי שגודל במטעים ענקים ברחבי העולם. המלחמה הממושכת גרמה לנזוק הניטיבי וחיפשו תחליפים לגומי. קודם כל הגומי הסינתטי ולאחר מכן השימוש בניילון, כותנה, ריאן, פוליסטר ואחרים.

בעוד שהרכב הכימי ("התערובת") דמה ברוב הצמיגים שיוצרו ע"י החברות הגדולות, שרכשו טכנולוגיה אחת מהשניה, הרי שהצמיגים של קבוצה אי', מלפני מלחמות העולם נבדלו אחד מהשני הן בגודלם, הן בצורות הסוליה (שהיו פטנטים ולא אפשרר החיקוי) והן בהתאם לגלאים השונים.

עובדיה ידועה היא שסוגי רכב מסוימים, ידועים בשם Patern (הן באופן שבו חבר הצמיג לגלא ובגדלים המיוניים).

ההדרים כיום, והכוונה לאלה המשפיצים רכב ל-100 נקודות (או SS) דוגמים לאספקת הצמיגים

כל הדוגמים למקור אספקה ולהמצאותם של צמיגים מיוחדים לרכב קלסי ועתיק הרגו - יש! יש כיום אפשרות להשיג כל צמיג ואבוב שיתאים בסופו של דבר לרכובנו האהוב.

היצרנים הגודלים, שרובם סייפקו את הצמיגים למוכנותינו בהיותו חדשנות מיצרים צמיגים המתאימים להן גם כו. האמת היא שאוותם הצמיגים לא רק שהם מסופקים באותו מידה - או מקבילה לו שלנו - אלא איכותם - בזכות הטכנולוגיות החדשנות והרכיב החמורים המעודכנים - תהיה גובהה הרבה יותר.

עובדיה זו תתרום רבות לה נוחות הנסעה והן לאורך חייהם ועמידותם של הצמיגים הללו.

סיפוק אספקת הצמיגים הללו עבר משביר דומה ל모צרם רבים אחרים. בזמן מסוים, כאשר המכוניות שאנו כה אוהבים ושמורות היום החלו מסתלקות מהכבישים ובהתאם הצריכה של צמיגים עבורי ידה, חישבו בניי החירות לצמיגים, שלטוות הארץ, משתמשים יותר למכור את תבניות הצמיגים לגוראות מתכת מאשר לשמן וליצר בהן צמיגים שהדרישה להם מעטה.

הגלא התהפק בדיקוק באותה צורה. עם התחלת שמירת המכוניות ושיפוצן החלה גודלת הדרישת לצמיגים הישנים הללו והחל תהליך הביצה והתרנגולת "אם יש מכוניות - ניצור צמיגים" "אם אשיג צמיגים אשר את הרכב" בסופו של דבר משפיצים רכב ויש צמיגים!!

לפייך החל מshallם לחברות הצמיגים לספק את הדרישת הגוברת לצמיגים הישנים כאשר מחירם קופץ בהתאם.



# **א. צמיגים לרכב משנות העשרים והשושים עד סוף שנות ה-40 1. מידות הצמיג:**

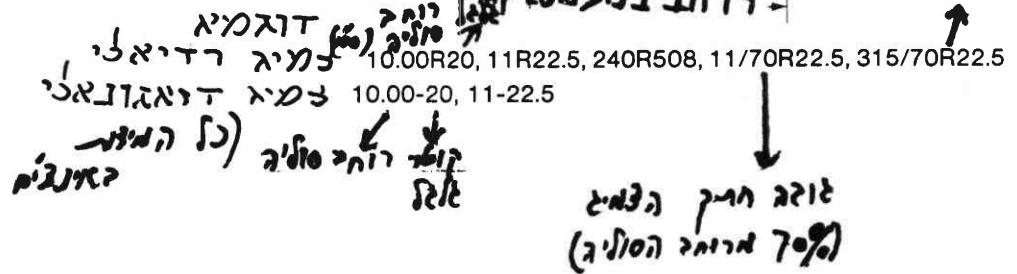
הצמיגים המذוברים הם רובם כולם צמיגים  
דייגונאלים (בנייה לרדיאלים) מידות הצמיג  
כגון  $19 \times 4.50$  מבטאות רוחב הסוליה באינץ'ים  
(4.5 אינץ') וקוטר הגלגל 19 אינץ'. (גדלים  
אחרים מבטאים מידות במדידה מיוחדת של  
רוחב הסוליה אך שימושות הסופית שווה -  
גובה הצמיג, כלומר מכנה הצמיג נקבעת  
החיבור לגלגל - במאונך הוא 82% מרוחב  
הצמיג.

בבחירות גודל הצמיג (מידת הצמיג) נשתדל תמיד להציג צמיג ב מידת שווה לזו המצוינה בראשיון הרכב (האורגנאנלי). ב מידת ואין את המידה המדויקת יש אפשרות להגדיל או להקטין את רוחב הסוליה ב 10% לכלי מר 19 × 10% + 4.50 או 19 × 450-500-400 אך לעולם אין לשנות את קוטר הצמיג כי אז לא יתאים תלוגרב.

וכאן באה הערה: אין להסתמש ברכב של  
שנות ה-20 וה-30 או ה-40 בזמנים רדיאליים.  
תכונותיהם שונות והם עלולים לא להתאים  
לגלגליים.

## 2. סולית הצמיג

נשׂתדל להשׂיג את הצמיג בעל הסוליה האוטונומית לרכיבנו. יש להניח שבדרך כלל לא נצליח ולכן נסתפק במה שיש.  
נדמה לי שבארכנו כדאי לנו להוריד את הנושא מהפרק ובכך להקל על חיינו הקשים גם בלא הבי.



האוטנטיים של הרכב מתkopftו הראשונה. רכב שלא מצoid בצילומים אלה לא יזכה ב-100 הנקודות הנכונות.

לפיכך علينا לזכור שלא רק המידה חשובה אלא גם הסוליה המתאימה ואופן חיבור הגלל לצמיג (במכוניות משנות העשרה והעשרות במיוחד).

ניבור עתה לבעיה העסקית אוטנו במיוחד והיא  
איזה צמיגים מתאימים והיכן להשיגם.

תשובה לנו תחולק לשניים מכוניות לפני ואחרי  
מלחמת העולם - בדיק על פי החלוקה הקלאסית של  
הציגים.

### 3. התאמת הצמיג לגלגל

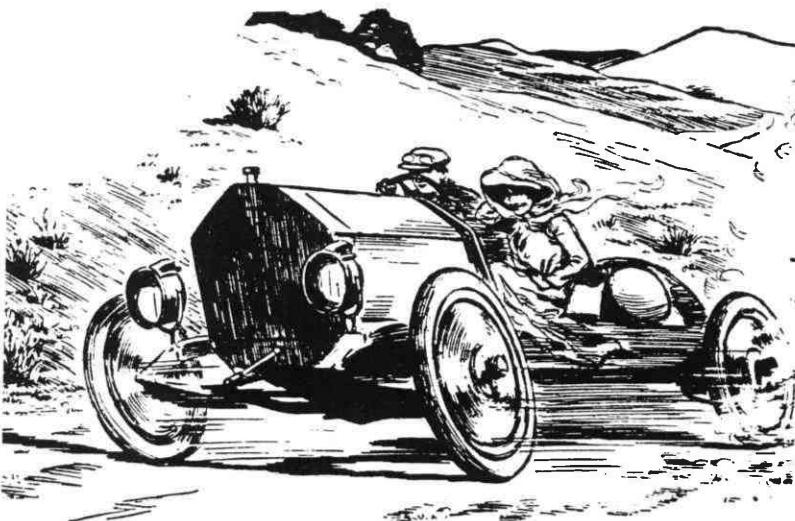
כאמור נושא זה אקטוי בעיקר במכוניות משנות ה-20 ותחילת השישים. צורת הרכבת הגלגל לרכב (בדרך כלל עם חישוק נוסף) היא ייחודית לסוג מסוים של צמיגים כך שבעת הזמנת הצמיגים علينا לציין במידוקט את שנת ייצואו הרכב וסוג הגלגל.

במקרה זה דוגמא של הצמיג היין - המתאים לרכב, תועליל מאד.

במידה ומזמינים צמיגים מוחיל באמצעות הדאר, לרכב משנות ה-20 ותחילת ה-30, מומלץ מאד לצרף תמונה של חישוק הצמיג כלומר אותו חלק שבא בגע עם הגלגל. במידה ונenna את הצמיג בחולן אפילו אישי תעוזר לנו התמונה גם במקרה זה.

בפרק הבא נדון בצלמים מהקובצת השנייה, צמיגי שונות אחר המלחמה. כן תצורף רשימה של מקורות רכישה לצמיגים ויתואר תהליך הבעשיה ממשרד התחבורה לקבלת רישיון יבוא לצמיגים.

זכרו, אין לייבא צמיגים ללא רישיון מראש מטעם משרד התחבורה מי שינาง שלא בדרך זו שט ספו וצמיגיו על קרן הצבי.



## הצלפות לעמותה נגד תאונות דרכים

לאחרונה הוקמה בארץ עמותה נגד תאונות דרכים!  
ראשי העמותה פנו אלינו (חברי מועדון ה-5) כדי שנ幫טרף למאץ למניעת תאונות דרכים כגוף אחד וכן כל חבר מועדון בנפרד.

אני צריך להסביר עד כמה חשובה היום ההתארגנות למלחמה בתאונות ההלל, ולכן אישית כבר נרשמתי לעמותה זו.

קבלנו על עצמנו לנצל את חילוקת "האבטומוביל" לחילוקת דפי הסבר רשותה לכל חברי המועדון.

אנו חברי ועד המועדון מצטרפים לראשונה החתאראגנות נגד תאונות הדרכים בהמלצת לכל חבר במועדונו להרשם לעמותה זו, על מנת להלחם בתאונות אלו.

וזאת מכיוון שהמכוניות שאנו אוספים ומשפיצים בטוחות מאוד ומהוות דוגמא לבטיחות ועומדות בכל תקנות הבטיחות!

## המודור השימושי

**בלמים** (מאמר ראשון)

### יגאל קרפל

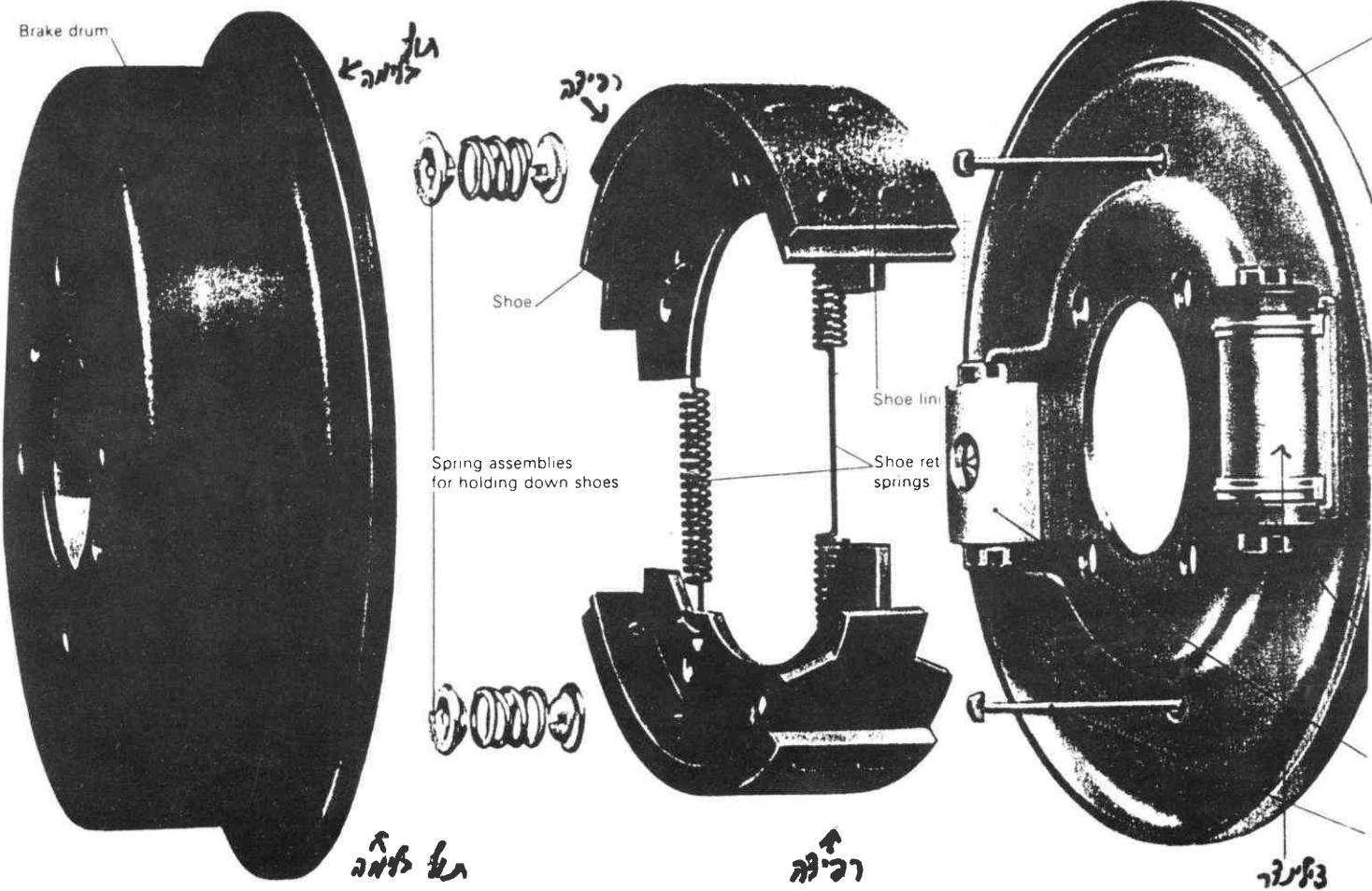
- א. רק מי שהוסמך רשאי לבצע עבודה או טיפול בבלמים.
- ב. רכב שגילו מעל 19 שנה חייב בבדיקה ואישור מיוחד על ידי מי שהוסמך לבדוק ולאשר את תקינות מערכת הבלימה, לפני כל מבחון שנתי.
- ג. במקרה של תאונה חס וחלילה יכול הבחן המשטרתי לבצע בדיקה של מערכת הבלמים בכדי לוודא שהם במצב תקין ולא בוצעה עליהם עבודה לא חוקית כמו למשל חיריטה של תופי הבלימה, מעבר לזמן המותרת רפואיות תקינות וכו'.
- ד. כל החוקים שאין לא מכיר ...
- מתוך זה משתמע שגם אין לנו את הנסיבות הדורושים כדי לפנות לבעל מקטוע שיבצע עבורונו את המלאכה, אבל במקרה זאת כדאי לוודא שהוא מבצע אותה כראוי, אל נשכח שרובם מעוניינים בכספיו יותר מאשר באטגר של שיפוץ הרכב.
- בעזרת מעט המידע שנרכוש על ידי קריית השורות הבאות נוכל להפgin מספיק מומחיות אצל מי שביצע עבורנו את המלאכה ולבדק אותה כך שהחוצה הסופית תהיה משביעת רצון.
- הנחה: לקרה ידע בסיסי במבנהם של מנגנון הנפוץ, הידראולית ובמסגרת המאמר לא אדון במערכת בלים עם "שטנוגות" (מכנית), אם כי חלק גדול מהפרטים רלוונטי גם לה.

אחד מהמטרות שאנו ממעדים לעצמנו בשיפוץ הרכב ישן... סליחה קלאסי, הוא להביאו למצב נסיעה. בדרך שבה אנו מבאים את הרכב לUMB נסעה יש כמה החטאות שפוגעות ביכולתו לעצור או בלשון החוק לבלים. כמו שאמר דנטה "שהדרך לגיהנום רצופה בכוונות טובות" כך גם בנושא זה שננו, ברצוינו לתת להלה שימושיים רכב אם בעצם ואם על ידי בעל מקטוע מעט מהידע הדרוש בכדי לבקר ולפקח על איכות מערכת הבלימה ברכב שבו הם נסעים ולעיטות יחד עם כל המשפחה.

בכל הטיולים המשותפים שמעתי מרבים על החשש שהמנוע יתחמס בעליה אבל אף אחד לא הביע דאגה האם הבלמים ברכב שפץ בטוחים בירידה? אני בטוח שלא רבים מאיთנו היו "פרפרים בבטן" בעת הירידה מירשלים למשל. אין ספק שהנהנה תהיה גדולה יותר אם לא יכרסם בנו הספק ביכולתה של מערכת הבלמים לעמוד בביטחון במשימה.

כיצד תעשה זאת? התעזר בסבלנות וקרא לעיוון את השורות הבאות.

לפני שנכנס לפרטים הטכניים הקדמה קצרה:



## בדיקה יסודית

בדיקות יסודית מחייבת בצע פרוק של מערכת הבלימה וביצוע בקרת של כל חלק וחלק. מאחר ואנו יכולים לסמוך על מה שיש ברכב הנוכחי ומתקאים רצוי לבדוק בספר הרכב (אם יש) או במקור אחר מה הם הנוטנים המדוייקים של מערכת הבלימה. הסיבה לכך נועצה בעובדה שבמהלך חי הרכב בוצעו בו תיקונים רבים וקרוב לוודאי שלא תמיד הקפידו על הדיקון הנחוצי.

הנתוניים החשובים הם :

1. קוטר מקסימלי מותר לתופי הבלימה. אם הם מעלה המידה בטענה הרבה יותר ממהם לנחות.
2. קוטר המשאבה המרכזית והצילינדרים בכל הגללים. היצורן, על ידי משחק עם הקטרים ושטח הרפидות מօסמת את החלקה של עומס הבלימה בין הסרון הקדמי לאחוריו לטובה יציבות מירבית בעת הבלימה.
3. רוחב ואורך הרפידות. במידה ולכל גלגל צילינדר בודד יש סכום שבכל גלגל נמצא שתי רפידות שונות, הקדמית תהיה קקרה יותר מחברת ההאחורית, זאת מאחר ולרפידה הקדמית נתיה להנעל כתוצאה של תנועת התווך. לעיתים נמצא שיש הבדל בין הרפידות מהسرון הקדמי לאלה של הסרן האחורי, מהסבירה שהזוכרה בסעיף הקודם.

### 1. חלק גומי.

זה החלק הקל ביותר, בודקים איפה נמצא הפוך זבל הקרוב ביותר ושים אותו שם, לא לפני שהשאינו לנו דוגמא מכל סוג כאשר נלך לנקות חדשים. מחירים נמוך מאוד וכל להשיגם (בדרכן כלל).

### 2. צילינדרים.

בדרכן כל הצילינדרים עשויים מברזל יציקה שלו תוכנות עמידה טובות בקורוזיה, אך עד גבול מסוימים. לנוזל הידראולי לעומתו יש תוכנה לספוג כמותות גדולות של מים שבמשך הזמן גורמות לאירועה על דופן הצילינדר בורות שקעורים ושמונעות אטימה טובה בין חלקי הגומי לדופן והדבר מתבטא בנזילות.

במידה והנזק קטן ניתן בעזרת ליטוש עם כל מיוחד (כמו זה המשמש לליטוש הצילינדר במנוע רק קטן יותר) להחליק את הדופן ולהציג את החלק. ראה ציור

לעתים לא ניתן לטלש את הצילינדר וחיש לא ניתן להשיג עדין קימוטו כמה דרכיהם לפתרון :

א. הגדלת הקוטר למידה יותר גדולה דבר המחייב הגדלה פרופרציונלית לשאר הצילינדרים בצד לשומר על יחס נכון.

ב. הגדלת הקוטר והקוטנו חוזרת למידה המקורית על ידי הכנסת שרול מתקת, רצוי מפלדה לא מחלודה או מפליז.

ג. ציפוי מתכת מבענינים והשזה למידה המקורית, דורש אמצעים מיוחדים ויקרים שלא תמיד זמינים.

## בדיקה לאשונה

הכלל הוא : "היה חדשן"! אם הרכיב עומד לא שימוש אליו תקופה קצרה הדין הוא שפוץ מלא! הסיבה לכך נובעת מהעובדת המצערת שלגוז הבלמים תוכנה לא סימפתית לספוג מים הגורמים לקורוזיה בצילינדרים העשויים מברזל יציקה, וה頓צאה כשלון של מערכת הבלימה.

במידה והרכב עם טסט ( מבחון שניתי ) יש לבצע בדיקה לפני שיצאים לנסעה ראשונה למרות להיטווננו "לקראו את הכביש" ...

1. שב במושב הנהג ולחץ בכל כוח על דושת הבלם, הכוונה היא לכל הכוח, המערכת חייבת להחזיק מעמד גם אם אתה רמbo או שורצגנו.

המטרה לගרים לחקלים גובלים שיכשלו בעת ולא בעת בלימת חרום שבה אנו מסוגלים להפעיל כוחות על אנושיים. צנורות רקובים יפרצו, חזוקים של המשאבה המרכזית ישברו או... גב מושב הנהג יקרוס, תופטו גם זה קרה לי ותאמינו שזוהי משימה כמעט כמעט בלתי אפשרית לבולם בחורים, אתה פשוט נפל אחרת. יש להמשיך כך כדי בצדאי לודא שאין דליפות או נזילות שיגרמו לשיקיעת הדושה.

2. לחץ לחיצה קלה המסייעת לעצירה של הרכב וודא שהדושה לא שוקעת במשךCDC. בבדיקה הראשונה לחץ הגבורה העמיד את חלקו הגומי במשאבה המרכזית ובצילינדרים היבש לפני השטה, בעת שהלחץ נמוך אם אין מגע טוב בין חלקו הגומי (הbowcnot) והצילינדרים נגלה את הנזילות.

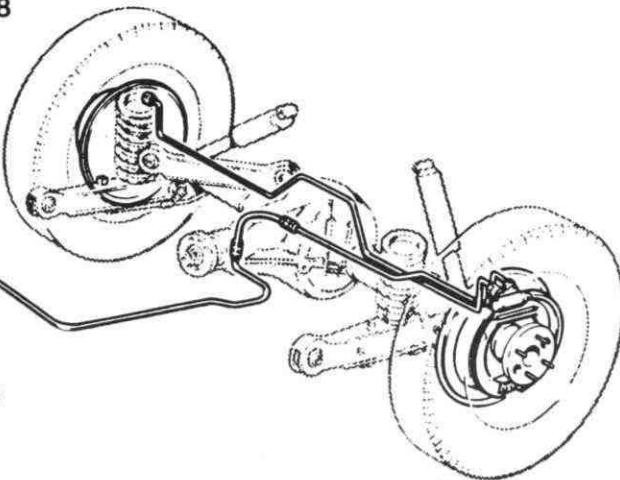
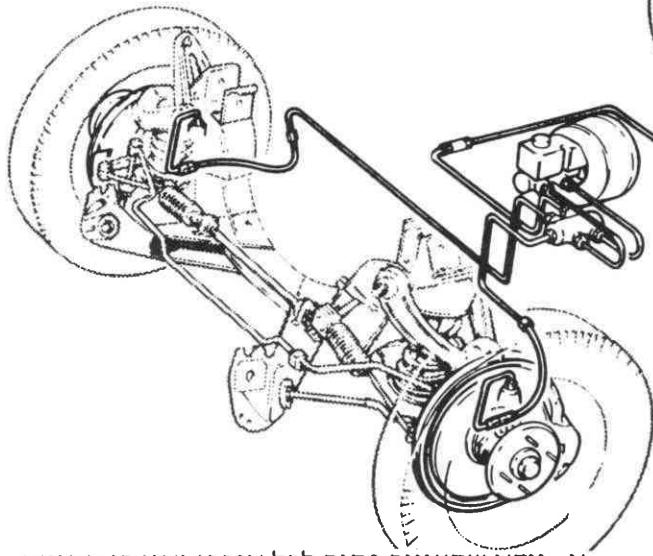
מערכת בלילה תקינה תנתן לנו הרשות כאילו אנו לוחצים על אבן ואילו מערכת עם אויר או בעיות תנתן לנו הרשות כאילו לחצנו על ספוג.

3. זהל מתחת לרכב וודא שאין סמני רטיבות שמקורם נזול במלמים.

4. אחרי שווידאננו שיש במלים נבצע בבדיקה בנסעה, אין צורך לבצע בבדיקה במהלך הנסיעה מספיק לעשות זאת במהלך נסעה של כ- 20 קמ"ש בלבד. על כביש פניו עם שדה ראייה רחב שחרר את המנווע משולב על ידי לחיצה על דושת המצמד או העבר למחלך סרק במהלך הנסיעה על דושת הבלם באופן הדורגי תוך כדי בחינה האם ההתקנות של הרכב נורמלית: אם אין משיכה היצידה, רעשים חזוקים בלילה חלשה וכו'... חזור על הבדיקה עם נוספה כאשר כל פעם הלחץ הולך וגדיל, קרוב לוודאי שהייה צורך להאיץ את הרכב מחדש כל פעם. בשלב שבו נשמע את הצמיג מחליק על הכביש נוצר ונבדוק את הסימנים על הכביש. אם נימצא ארבעה פסים שחורים שווים על הכביש מצבנו טוב ואפשר לצאת דרך.

חשוב בעת ביצוע הבדיקה לחוץ על הדושה את החלץ המינימלי הדרוש להחיקת הצמיג על הכביש ולא לחוץ בכוח ולהביא באופן מאולץ את הגללים למכב נעליה. מאחר והמטרה היא לבדוק האם כל אחד מהגללים תורם באופן שווה לבלימה.





א. וודא שהצינור פתוח לכל אורכו ואין בו סתיימה חלקית נקה אותו על ידי העברת "משחולת".

ב. בדוק שאין נפיחיות.

ג. וודא שאין סדקים, שברים והתקלפויות על ידי כפוף.

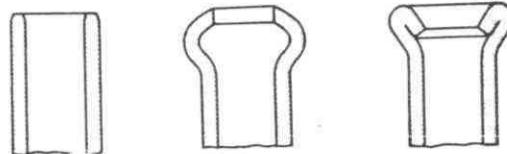
ד. בדוק שהחלקי המתכת שלמים ולא חלודים או פגומים.

## 2. צנרת קשיחה

כל הצנרת הקשיחה היא מפלדה מיוחדת למטרה זאת, במידה והבחנותם שיש צנורות "זיררים", כמו נוצר נשחת שקל לגלותו לפני צבעו האדום, יש להחליפו בצינור פלדה. הדבר נכון לגבי צנורות חלודים, שחוקים או פגומים.

צורת ההפשלה של קצה הצינור היא מיוחדת, כפולה, ראה ציור. ויש צורך בכלים מיוחדים וקצת נסיוון בכדי לעשות את זה נכון. لكن רצוי לוודא שכן הcznert בזאת.

יכינו לכם לפיה דוגמא "על המיקום" צינור חדש בכל בית מלאכה המתמחה בcznert מסוג זה.



שלושה שלבים בהפשטה של קצה צינור  
בילום מתכת

## 3. רפיdez

רוב הרפיdez עשוית מתערובת של אסבסט, פטייטי נחשת וחומר אחד כמו פנוליק המוכר לנו בשימושים אחרים כמו בקליט או לוחות פורמייקה. במשך הזמן החומר מעבר את התכונות החיוניות לבלייה טובה ורצוי להחליפו גם אם הוא נראה טוב.

במקרה ונרצה להשאירו יש לוודא ש:

א. עובי החומר במידה הנכונה.

ב. הרפיdez שלמה ואין סדקים, חריצים, התפוז ררות או שבירים.

ג. החדבקה שלמה ואין תרומות של הרפיdez מהמתכת.

ד. החומר נקי ויבש ואין עליו סימנים של שומן.

ה. אם הרפיdez מחוברת בסימורו וודא שהמס-

מרות שלמות והרפיdez הדזקה.

ו. סנדל המתכת שלם לא מעוות או חלוד מעל הסביר.

## 4. צנרת גמישה

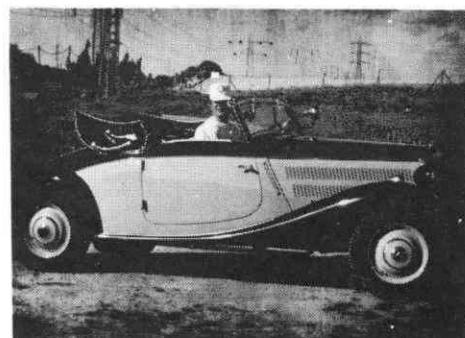
הcznert מורכבת משני סוגים עיקריים צנרת גמישה וצנרת קשיחה, הראשונה משמשת אך ורק במקום שיש תנעה יחסים שני צדי הcznert כמו הcznert המחבר לגלל והשנייה להעביר את הנוזל לכל הכוונים הדרושים.

### 1. צנרת גמישה.

לcznert גמישה אורך חיים מוגבל ורצוי להחליפה בעת השיפוץ ניתן לקבל cznert חדשה מהמדד כמעט בכל גודל וסוג אצל יצרני ומשוקי צנורות כאלה. אם במקרה אין לו הוא יכין "על המיקום" צנור חדש, יש להקפיד שהcznert ישא "תו תקו", אל תשכחו לקחת בהזדמנות זאת את כל דיסקיות הנחושת הנחוצות לאיימה של cznert. אם בכל זאת אתם רוצים לשמור על cznert היישן קל ייחסית לבדוק את מצבו.

בדוח כלל מופלים חברי ועד המועדון לרעה בהצעת מכוניותיהם ב"אבטומוביל" אלם כאשר שלושה מחברי הוועד מעלים על הכביש שלוש מכוניות מהיבוט, אז למה להתפרק?

מיinin: בני הספל עם הסבורה  
שי אמיר והמרצדס 1938  
יוסי ברואל והקורבט 1963.



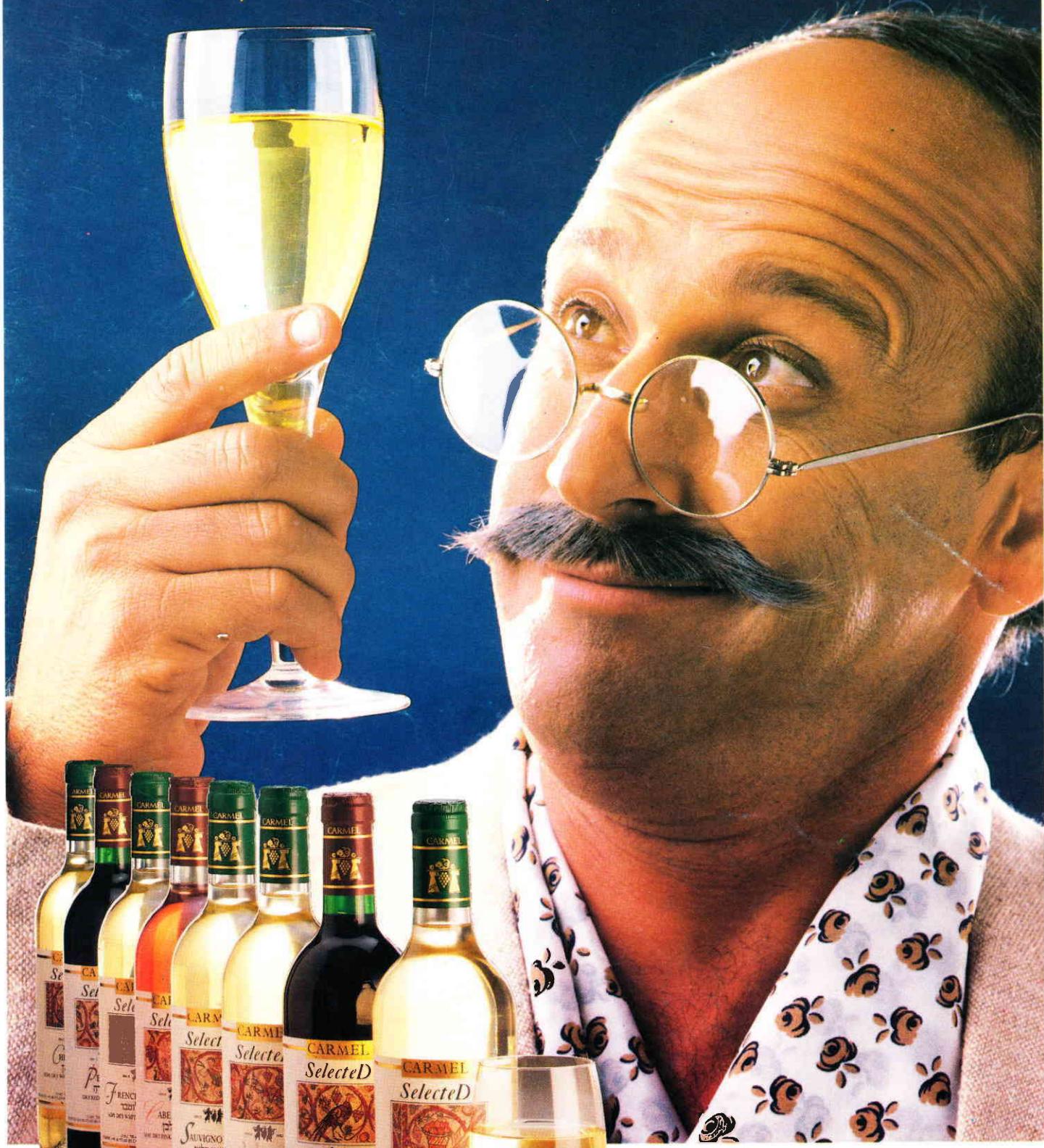
### אבזרי המועדון

נא לפנות לאודי בצלצ'ר בת.ד. של המועדון  
או בקפה מילנו, כל يوم שישי אחיה'ץ.

1. כובע-10 ש"ח
2. זוג מדבקות חולון-5 ש"ח
3. "האבטומוביל" קודמייט-5 ש"ח ליחידה
4. חולצות בשלושה גודלים-15 ש"ח ליח'
5. סמל מתקת של מועדון המכוניות  
המנדרורי-45 ש"ח
6. סמל דומה של מועדון ה-15-5 ש"ח
7. מחזיק מפתחות עם סמל מועדון  
ה-5-10 ש"ח



# כרמל סלקטד. אמנות היין הצרפתי.



סדרת יינות מעולים במתיב המסורת והידע הצרפתי,  
מענגבים אשר טופחו בכרמים מובחרים.  
כרמל סלקטד. הרמונייה מושלמת בין ארומה עשירה,  
חמציות מעודנת וטעם העיבן.  
כרנה סוביינון, סוביינון בלאן, קבינה רוזה, אמරלד ריזלינג,  
שנין בלאן, פטיט סיורה, פרנץ' קולומבר, מוסקט.

**כרמל**  **סליktד**