

# האבטר מוביל

בטאון מועדון החמש



תחרות הגביע הנודד ע"ש גלי

אריה נגלה - הזוכה

ינואר 2002

מספר 47



**מועדון החמש - מועדון הרכב  
הקלסי והאספנות בישראל (ע"ר)**  
**טלפון מס. 03-599-58-58**

**נשייא כבוד:** כבוד נשיא המדינה מר משה קצב.

**חברי כבוד:**  
מר רפי בן חור  
מר חיקה ברנסטיין  
מר יואכים לויין  
מר אמנון ענבר  
מר גבי קדוש  
מר ישראל קיסר

**ווע' קודמים:** צבי רכנייז  
ヨシ  
שי אמר  
אבי כתריאל  
זמי לויין

**עוד המועדון והעמותות:**  
נווה קדמיאל  
יוסי:  
מ"מ מקום יויר וגובר:  
צמי לויין  
בני אור  
קשרי חוץ:  
משה צליק  
רכז אופניים:  
משה צליק  
לוגיסטיקה לאירועים:  
רוני רוזנברג  
אבזרים וציוד:  
בוני הספל  
עורץ "האבטומוביל":  
בוני הספל

**אב בית דין חברים:** עוז'ד צבי סלנט

**ועדת ביקורת:** אמנון אירטמי<sup>א</sup>  
יורם מוסקוביץ  
ירון פרץ

**משרד המועדון:**  
רחי שדה בוקר 10 גבעתיים  
ת.ד. 53111 גבעתיים המשרד:  
דו"ל: fiveclub@zahav.net.il  
טל. 03-7319059 03-7318818  
שעות פתיחת המשרד:  
ימים א,ב,ג,ה 15:00-09:00  
יום ג' 20:00-15:00  
יום ו' 15:00-08:30  
מנהל המשרד: אלי שגיב

אתר האינטרנט של המועדון: [www.5club.org.il](http://www.5club.org.il)  
מנהל האתר: דרור וסרטשין

## מנואלה

חברים יקרים,  
חוורת זו של "אבטומוביל" היא האחורה לשנת 2001.  
חוורת יצאה באיחור משום שרצינו להקליל בה את  
הארוע לזכרו של שאול גלי זיל שהיה בימים  
האחרונים של השנה.

התగות על "צביעת" החוורת הקודמת היו נלהבות  
והכתף שלי כמעט נעה מטפיחות השם שהוא מלאות  
בAMILות עידוד חמוטה.

אני חשב שללא התמיכה והעידוד של הנגת המועדון  
לא הייתה ההתקדמות הזאת מתמשחת ואני רואה  
בכך הבעת אמון בי כעורך ובכוחות הפקה.  
גם לחקים נלמדו והחל מהחוורת הזאת יש שיפור  
באיכות ההגהה.

במרכז החוורת מובאים אירורי הקיז והסתוי ובמרכזי  
כאמור הגביע הנודד.

שמחנו לראות התקדמות באיכות התצוגה של  
המכוניות. בכלל, מי שנוכח בימי שיש רואה מכוניות  
"חדשות" מיבוא ו גם משיפוץ מקומי השובות את  
הعين.

שתי כתבות העומק הן המשך הספרדים של A  
ולנד-רובר.  
גם המדור שלי "אתרים שעמנים אוטנו" זוכה  
لتגובה. מי שיש לו מידע על מכונית שומרה באיזשהו  
מקום בארץ, שיוודע כדי שככלנו נהנה.

קריאה נעימה

## בני הספל



## "האבטומוביל"

בietenon מועדון ה-5

<b>עורץ:</b>	בני הספל
<b>הפקה:</b>	רוני מוסקוביץ
<b>גרפיקה:</b>	אלון בן חנו
<b>דו"ל:</b>	bennyh@tauex.tau.ac.il
<b>טל:</b>	03-6406789 (ע) פקס: 03-6408883

מערכת העיתון, מועדון החמש והמאפיקים אינם אחראים בכל  
צורה שהיא לתוכן ולמדייע ולמדועות הכלליים בגילוין זה.  
כל הזכויות שמורות © 0793 - 7679

# חורף - גשם של אירועים!

הmeshחתית במועדון. אירוע הגביע הנודד על שם שאל גלאי מתוכנן לחנוכה, ביום ו' ה-14 לדצמבר, והוא ללא ספק גולת הcotורת של אירועי החורף. ההתמודדות בין כלי הרכב המשופצים הייתה קשה ומעניינת. איציק שביב, שנרתם לארגון אירוע זה הש퀴 מאמצים ומשאבים רבים - ועל כך תודתנו.

חברנו יוסי צור חזר מכינס FIVA, שם ייצג את ישראל ואת מועדון ה-5. סיכום ההישגים והביקורת מתפרנס בגילוון זה, ואני מבקש להודות לו על הייצוג המכובד שזכהנו לו.

ואיך אפשר בלי התודות "המסורתית" - אז תודה למتنיה ולאmir הלוי על תרומתם הכספית למועדון, ובכלל על עזרתם לתפקיד המועדון; לרוニー רוזנברג על טיפולו המסור בהקמת ומיסוד ספרייה המועדון; ולחברי הוועד הפועלים באופן שוטף על מנת לסייע ולעזר. אני מalach לכולנו המשך פעילות פורה ו מגוונת, ונסיעה זהירה ובטוחה בחורף.

**נחום קדמיאל**

חברים יקרים, טיפות הגשם הראשונות החלו לרדת בשבועות האחרונים, ואני מתכוונים את אירועי המועדון לחורף. המgelות ידועות לנו, ואני נעשה את כל המאמצים להיפגש, לנסוע ולבלוט ייחדיו במקומות המפגש הקבועים.

האירוע שקיימו בתחנה המרכזית בתל אביב בחול המועד סוכות היה מוצלח, וקיבלו מחמהות מהמזמין ובעלי העסקים במקום. כמו כן, קיבלנו הזמנה לשנה הבאה. אני מבקש להודות לחברים שתרמו והשיקעו מזומנים, שהרי ללא עזרתם ומכוניותיהם, לא היה אירוע מתקיים כלל.

אירועים נוספים היו טיול ג'יפים שהתקיימים באזור תל ג'ר; טיול אופניים שנערך באזורי ירושלים; ופגש עם חברי הצפון, שם השתתפו חברים רבים גם מהמרכז וגם מהצפון. חשוב שהນוכחות באירועים עתידיים רק תגדל. אנחנו מצדנו נשיק לפועל על מנת להפגיש כמה שיותר בין כל חברי המועדון, ובכך - בתקופה - לתורם לאויריה



בשבט האחרון של דצמבר התקנסו בעלי הסיטרואנים למפגש בביתו של נחום גרודמן בהוד השרון



# שברולט קורבט 1968 קופה T-TOP

הקשים שפקדו את האזור. נסעתו לבתו של בעל הקורבט לראות את הרכב וכאשר ראייתי את הרכב ידעתني שאני משלם ולוקח אותו למרות שמצבו היה קצת יותר קשה مما שהאמריקאי סיפר.

למרות הקור העז התעקש בעל הרכב להניע את הרכב, חיבר מצבר והרכב הניע במכה ראשונה ללא בעיות למורות מצבר.

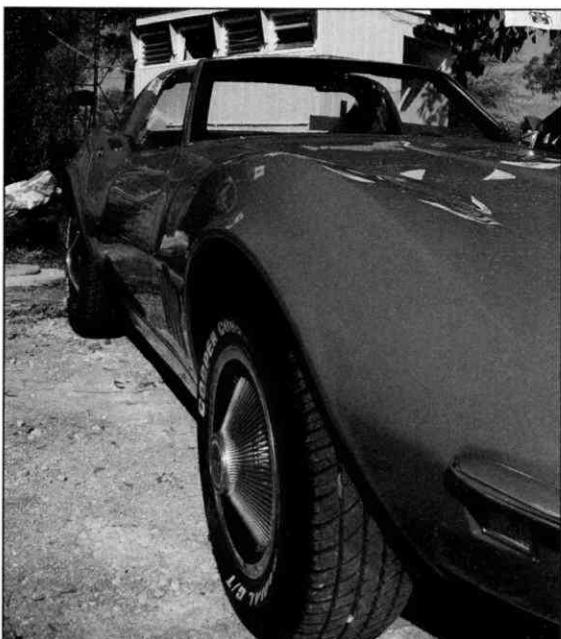
עוד מהארץ אירגנתי את גיריות הרכב מكونטיקט לחברת ההובלה שמחסנינה בניו-יורק, להפתעתני הגוריסט ועוזרו אשר הגיעו באיחור של שעתיים בלבד מזג האויר היו שני ישראלים צעירים, עולם קטן.

הרכב הגיע כעבור חודש לארכץ אך שביתה של המוכסים שנמשכה בחודש מנעה את שחרור הרכב מהنمול. רק ב-22/2/1999 נגמרה השביטה ויכולתי להוציא את הרכב מהنمול, כמובן לאחר תשלום המיסים וויכוחים על תשלום האחסנה המיותרת שנגרמה ע"י שביתת המוכסים.

## השיפוץ

לאחר הערכה של מצב הרכב הוחלט לפרק אותו לגמרי, ולשפכו מהבסיס, כל חלק יבדק לגופו האם ניתן לשפכו או להחליפו. בתחילת הייתה בעיה לפתוח את מכסה המנוע בגל שכבל הפתיחה ניתק מקומו, הדלתות פורקו וכן כל החלקים הפנימיים בתא הנהג.

לאחר מכון הוחל בפרק כל החלקים הקורסים את גוף הרכב למרכב, מכנית וחשמלית. תהליך זהלקח כ ארבעה חודשים.



- מאת אבנר שרון -



רענון שיפוץ ורכישת קורבט החל לפני כ-20 שנה כאשר ראייתי את הרכב בפעם הראשונה במציאות עמד ברמת גן מתחת לבית. פניתי לבעל הרכב כמה פעמים אך הוא סרב למוכר את הרכב בטענה כי הוא עומד לשפכו. ברבות הימים הרכב הניל נקנה ע"י המזיאון של וורתהיימר.

בשנת 1998 החלטתי למש את החלום, להיות בעלייה של מכונית קורבט מהמודל שיוצר בשנים 1968-1972, לדעתו הרכב הספורטיבי בעל הצורה היפה ביותר שיוצר עד כה.

בתחלת שנת 1998 החלטתי לחפש קורבט שייהיה מודגם קופה עם תיבת הילוכים ידנית, זוקוק לשיפוץ (בגלל המחיר באלה"ב והמכס בארץ). רב החיפושים נעשו דרך האינטרנט עד אשר מצאתי מודעת מכירה לקורבט עם הנתונים אותם חיפשתי, הנמצאת בكونטיקט.

התפתח דיאלוג טלפוני ו-Email עם בעל הרכב להעברת תמונות ופרטים של הרכב ועל מצבו עד אשר החלטתי לרכוש את הרכב, תוך כדי שכנו חברו לירון להכנס לפורוייקט וכך בינוואר 1999 נסעתו לאלה"ב כדי לשלוח את הרכב לארץ.

בעל הרכב אמריקאי טיפוסי החל בשיפוץ הרכב, הוא החל בפרק כל החלקים החיצוניים, ניקלים פנסים וסמלים, הוריד את הצבע, עשה אוביול למנוע המקוררי וכן החליף רדייטור. באמצעות השיפוץ הוא עבר לשפצ אופנוז והזניח את הקורבט עד שהחליט למכרו בגל חסור זמן, מקום וועלויות השיפוץ, בKİצ'ר התיאוש. למעשה חוץ משיפוץ המנוע יתר הדברים שעשה גרמו נזק לרכב ולחקלים שפרק ממנו.

כאשר נחתה בניו-יורק, מזג האויר שהיכחה לי היה מינוס 10 מעלות עם שלג, אחד החורפים

ולהוריד את כל הצבע מהרכב ולצבעו שוב, שכבת בסיס, שכבת צבע ושכבת לכה.

תווך כדי לעמודה הוחל בשיפוץ החלקים הפנימיים של תא הנהג והשגת כל החלקים, הדمر היה כרוך בניסעה לאלה"ב להביא חלקים גודלים כמו שטיחים, דפנות של הדלתות, CISIOIMS לכיסאות, שני זודים לאגווז וועוד. להבאת החלקים הקטנים רתמיים לשימושה משפחחה וחברים שנסעו לאלה"ב. כל שיפוץ תא הנוסעים עשייתי בלבד כולל שכבת בידוד בפני חום ורעש מתחת לשטיח. כל חלק

משופץ או חדש הוחזר למקוםו. החלק הקשה ביותר להשגה במהלך השיפוץ היו הסיבים האופטיים המשמשים כבקרה לתיקיות האורות הרכב. הפעלתה את כל קשרי ולבסוף הצלחתי להשיג לאחר ארבעה חודשים של חיפושים, 40 מטר סיב אופטי כפרי דוגמא ללא תשלומים.

בסיום עמדת ההרכבה הוחלט להחזיר את שימושה הרcab המקורי אך לצערנו לא הרכבנו באותו העת את הניקלים מסביב, דבר שהתרברר כתעויות. כל הניקלים לא נצמדו לחلون אלא היו במרקח של 2-1 ס"מ, נאלכנו להוציא את החلونשוב וגרמו לסדר. היה צורך להזמין שימושהקידמית חדשה, דבר שעקב את סיום השיפוץ בחודשים. הרבה לילות ושבות שרפנו כדי לסייע את הפרוייקט, אך זה לא ירתיע אותנו מפרויקט דומה בעתיד הקרוב, אני מקווה.

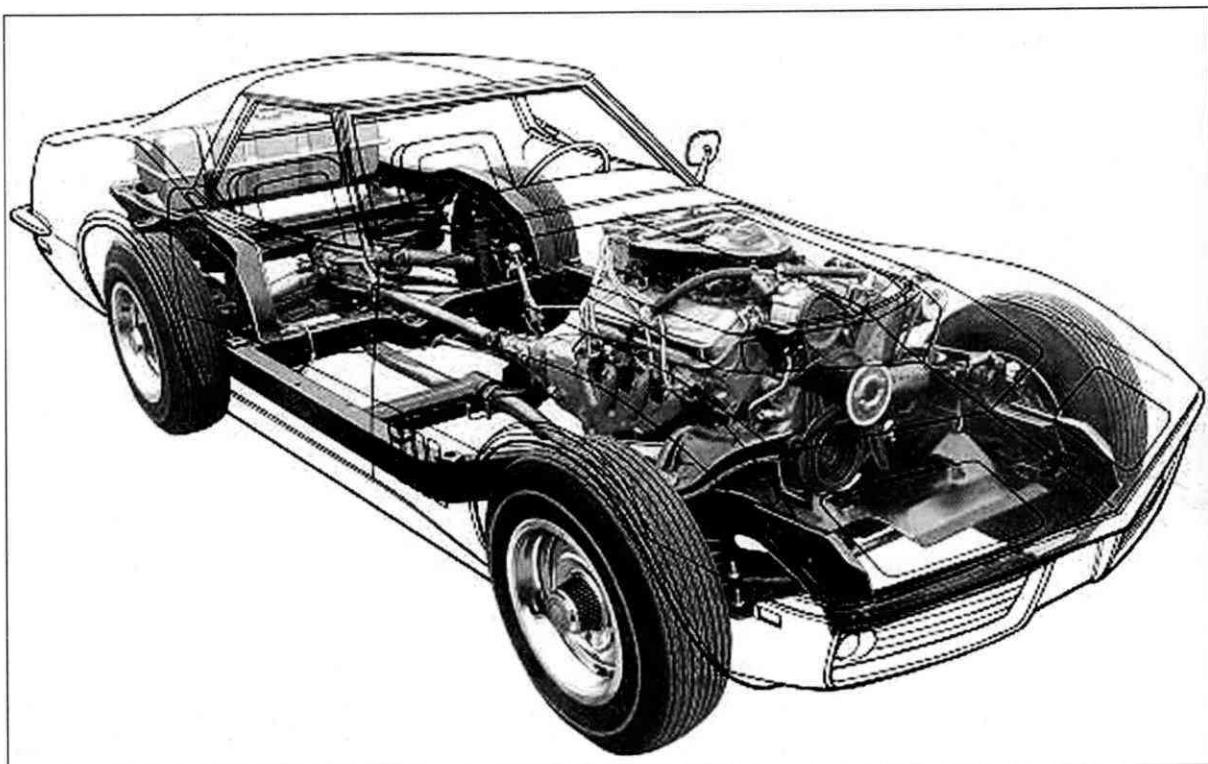
שיפוץ הרכב ערך שנתיים וחמשה חדשים, בתאריך 29/7/2001 עבר הרכב תקינה ורישוי.

תחילת שופץ המרכיב (השילדה) על כל חלקיו, מערכת הבלמים שופצה לחלווטן כולל החלפת כל צנרת הבלמים והדלק. עבדנו הרבה לילות ושבות, שותפי לירון ואנוכי כדי לסייע את כל העבודות המכניות, תוך כדי לעמודה רכשנו באלה"ב חלקים שלא ניתן לשפצעם. למעשה את כל העמודות על הרכב ביצענו בלבד ורק לעמודות הפהחות והצבע החלטנו לקחת בעל מקצוע שיודע לעבוד עם פיברגלס וייש לו סבלנות לפרפקציוניסט כמווני.

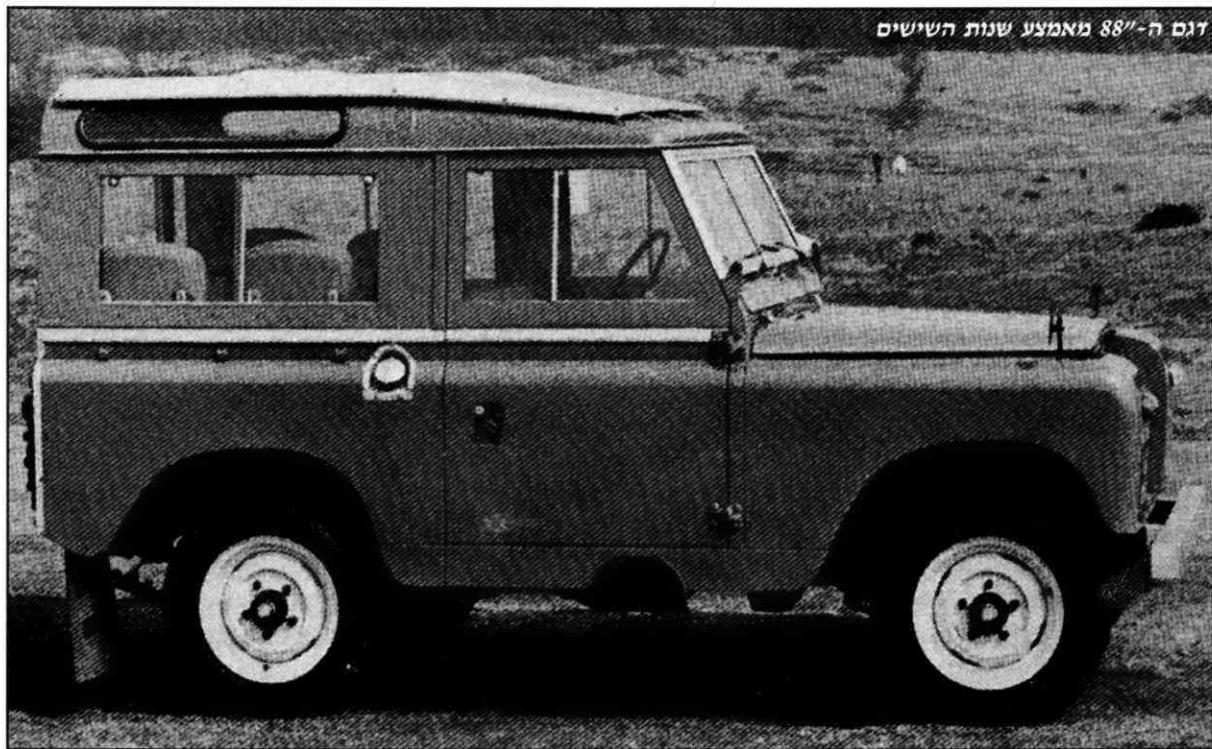
בעל המקצוע שנבחר הוא תושב נדרה,שמו אלון, בעל מושך לפחחות וצבע. אלון לקח את העמודה על הרכב כאילו היה שלו והשקייע מעל ומעבר כדי להביאו לרמת הגימור הנוכחית, הוא התעקש על כל פרט והוא ביקורתו כלפי עבודתו יותר מאשרנו.

רמת העמدة והגימור שהושגה הינה גבוהה ביותר והרבה אנשים לא מאמינים שהיא מוצעה בארץ, אך הרבה עבדה והרבה מכשולים וקשיים עבדנו כדי להגיע לרמה הנוכחית.

למעשה הרכב נצבע פעמיים. בפעם הראשונה לאחר הצביעת החלה תופעה כאילו הצבע נשאב לתוך הפימרגלס, הופתענו מכך מהתופעה והצבע הזרמי את מומחה החamura של הצבעים איתם הוא משתמש כדי לבדוק את התופעה המוזרה. המומחה איבחן את הבעה ואמר: מכיוון שהרכב עמד ללא צבע הרבה זמן (בעל הרכב האמריקאי הוריד את הצבע והשאיר את הרכב תחת כיפת השמיים) יש לצבע בשכבות בסיס אחרות, כך נאלכנו לשפשף



# האגדה נמשכת - הלנדровер בשנות ה-60



עיצוב בצורה מעודנת יותר, וצירי הדלתות הפכו לפחות מטליים (דגם שהחלק מהאנשים טוען שנעשה על מנת למנוע היתפסות חזרה ונשנית של חצאות סקוטיות בהםם...).

עוד שני שינויים מרוציים: הראשון - בוטלה האופציה של גג מתפרק. מעתה, אפשר היה לקבל את הלנדровер פתוח, או עם גג קשיח. במקומות זאת, נוסף תנדר עם תא נהג עם גג קשיח, כאשר שאר הרכב נשאר פתוח. בנוספ', הרחוב לאין שיעור מגון הצבעים שאפשר היה לקבל בהם את הלנדровер. עתה עמדו לרשות הלקוח שני גוונים של י록, אפור, כחול, בז' - ולמי שהיה מוכן לשלים אקסטררה גם אפור כהה, צבע חול ואדום (!!)- לפחות בשוק המקומי.

אם כי השינויים החיצוניים היו יחסית מינוריים, נראה, כי רומר בן השכילה להכניס מספר שיפורים מהותיים לבני איכות הנהיגה. החל מסידור יותר טוב של המושבים במכונית, דרך הקטנת רדיוס הסיבוב (בסדר גודל - לדגמ. 109- 109 ו槐!), ועד להחלפת דושות הבלם והמצמד, שנטו להסתם בחול ובאבק בדגמי I Series. בנוספ', שופרה היציבות של הרכב, ועתה יכול היה לטפס בזווית של 45 מעלות.

בשלב זה של חיי הלנדровер, מנועי הדיזל הפכו להיות חלק בלתי נפרד מהרכב. בעיות רבות שדווחו מАЗ הוזג המנוע כמו גם בעיית הרعش שלו, לטפלו במהירות, ובמרץ '58, הוזג מנוע חדש שהוא אמור לפתר בעיות אלו.

## - מאות עמד ונחום קדמיאל -

עד כה סיירנו את סיפורה הסדרה הראשונה (I) של הלנדровер. במאמר זה, נספר בקצרה על הגלגול הבא של הלנדровер - Series II ו-A.II. לאחר עשר שנים של ייצור לנדровер, החליטו בחברת רובר שהגיע הזמן לחידש, ובשנת 1958 הוציאו לשוק שני דגמים חדשים למדרידין - באורךם של 88 ו-109 אינץ'. נראה, אולם, כי הצגת המודלים החדשניים הייתה מעט מוקדמת מדי, שכן גרסת הסטיישן של המודל הארוך עוד לא היתה מוכנה; ובנוספ', היו עודפים מן המנווע של הסדרה הקודמת, כך שראוני הלנדוררים הקדומים סופקו עוד עם המנווע של I ... Series II. הקדרים סופקו יחד עם המנווע של I אבל, שוני מרכזי אחד כן היה - סוף סוף מישחו במחלקת העיצוב של חברת רובר הספיק להסתכל על איך נראה הלנדровер. עם זאת, הוחלט במחלקת העיצוב שלא לגעת יותר מדי בעיצוב החיצוני, שכן שינוי מהותי היה יכול לפגוע במנגנון של הרכב ו/או בתפיסה שלו כרכב עבודה. לפיכך השתפקו במחלקת העיצוב ב"עיגול פינות"... היהות לנו מדברים על חיבורה של בריטים, הרי כshedmrims על עיגול פינות, באמצעות מתכוונים לכך. צדדי הרכב קיבלו צורה מעוגלת יותר, שהוסיפה כ-4 סנטימטר למרחב הפנימי במכונית - דבר שהמהנדסים ניצלו מיד על מנת להרחיב את בסיס הגלגלים. כמו כן נוספו "חצאות" על מנת להסתיר את האגוז ואת השלדה, מכסה המנווע



פס הייצור של סדרה 2

הסיבה המרכזית לשינויו בשם תט הדגם הייתה שינוי במדיניות הדגמים של חברת רובר. מעתה, כל שינוי מרכזי באשר לתחזקה ולחלקוי חילוף אמרור היה להיות מסומן על ידי אות ליד שם הדגם. זאת, על מנת להקל על הרכנים בביטחון התקן את הרכב. מטיבן הדברים, נבחרה האות האנגלית הראשונה. השינוי המרכזי בין סדרה II וסדרה IA, היה מנוע דיזל חזק וגдол יותר, של שני ליטר ורביע, לעומת 2 ליטר במודול הקודם, שהיה קרוב מאוד למנוע הבנזין המקורי. לאחר שטיפלה בסוגיות המנוע, הפניה לחברת רובר את מבטה אל עבר בעיה נוספת שהיתה בשוק האנגלי. כפי שצינו כבר במאמר הראשון, גרשאות הסטיישן נחשבו למוכניות מן השורה, ועל כן היה צריך לשלם עליהם מס. עם זאת, החוק האנגלי קבע כי רכב בעל 12 מושבים ומעלה, הינו אוטובוס, ולכן פטור מס. על כן, הוסיפו שני מושבים לגרסת ה-109 איןץ' - אך בלי חס חוליה להגדיל את המרכב הפנימי. השינוי במחיר היה משמעותי מאד, 1300 שטרלינג לגרסת ה-10-10 מושבים לעומת 950 לגרסת ה-12. על אף שגרסת ה-10-10 מושבים המשיכה להיות מוצעת לצרכנים, הרי שמטבע הדברים, גרסת ה-12 נמכרה הרבה יותר טוב ...



נראה כאילו כל השינויים הללו בלנדровер היו אמורים לגרום לעומס רב במפעל בסוליהול. אבל זהו רק קצה הקרחון. במחצית הראשונה של שנת 58' היה המפעל עמוס בכורות דבורים - למלחה מ-30 פיתוחים חדשים נבחנו במעבדות שם - רכבי AX4, נעלת דיפרנציאל, שינויים בגיר, צמיגים מיוחדים לניסעה במדבר, קפיצים קדמיים בלתי תלויים מתאימים למעצמס, קפיצים קדמיים בלתי תלויים ועוד. בנוסף, כניסה החברה למ"מ עם חברות וויליס האמריקנית במטרה לייצר רכב משותף. על אף שהצדדים לא הגיעו להסכם, אב טיפוס ראשון של המיזם המשותף - באורך של 83 אינץ' - נבנה בבריטניה.



על אף שסדרה II יוצרה במשך 3 שנים בלבד, היו אלו שנים עמוסות. בנובמבר 59', יצא הלנדровер החצי מיליון את שעריו המפעלי, הצבא האוסטרלי - ומיד לאחריו גם הצבא השוודי - הציגו בדרכו בדרכו כרכב התקני שלהם; ומכירות הלנדровер עלו בהתמדה מדי שנה. תיאורטית, יכול בלנדровер "לנוח על זרי הדפנעה" עוד שנים רבות ... אולם מבט מזדך אל חצר המפעל בסוליהול הראה שאין זה כך, וכבר בשנת 1961 יצא לאור סדרה II A.

לא הייתה בהכרח מhocמת, וגרמה לפגימות רבות יותר בפנסים. עם זאת, בשל חלופים עודפים שנשארו במלאי, עדין המשיכו לייצר מכוניות עם פנסים על הגריל הקדמי לשוק האנגלי עד 1969.

ニיכר, כי במהלך השנים הללו, המשיכו מכירות הלנדровер לעלות בהתמדה. אם את רביע מיליון הלנדוררים הראשונים לקח 11 שנה לבנות, את רביע המיליאן השניים לשבור שיאים מדי שנה, עד שנת הייצור האחורה של סדרה II A 1970-1. הדבר היחיד שאפשר לחברה לעמוד בvikos היה שליחת קיטים להרכבת הרכב בארץות אחרות.

בשנת 1966, 30% מהלנדוררים יוצאו מהמפעל בתoro קיטים. כאשר ח gag הלנדровер את יומם הולדתו ה-21, באפריל 69', הוא שוק ל-182 מדינות, 80% מהייצור היה לייצוא, כאשר 75% מכל הלנדוררים שייצרו היו בחו"ל. סה"כ עד באותה יום יוצרו כ-638 אלפי רכבים. ביולי 1970, הציגה לנדורבר את הגרסה החדשה - הריג'ינג' רובר, אבל זה, כבר סיفور אחר ...

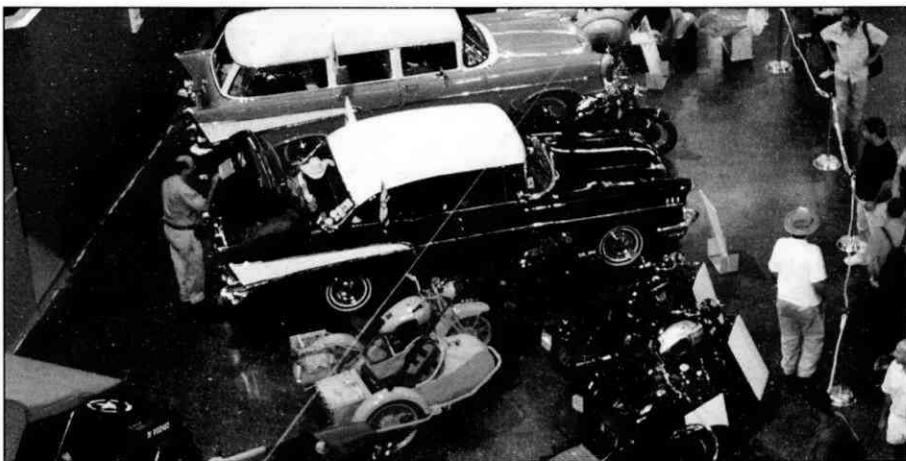
במשך חמיש שנים הבאות לא נערכו שינויים מהותיים בנדרובר. המשאים הוקצו לפיתוח דגם חדש לחילוטין. הכוונה הייתה להגדיל את נפח המטען, זאת על ידי העברת תא הנוסעים לפני הסרן הקדמי ובכך ליצור תצורה חסרת תא מנוע בולט (Forward Control - Forward Control משאית מודרנית). עם זאת, נראה, כי גרסה זו הייתה יותר כבדה, וכן סבלה ממבחן חמור בכוח מנוע. לפטרון בעיה זו, הותאם לרכב מנוע 6 צילינדרים בנפח 2.6 ליטר.

בעקבות הוספת המנוע הגדול יותר, היה צריך להזיז את הסרן הקדמי באינץ', ולפיכך, נודעה גרסה זו בשם ה-110 אינץ'. באפריל 67', הוצע המנוע החדש למקרה גם בגרסאות הארוכות "ירגילות" (109) של הרכב, אולם הוא מעולם לא הותקן סדרתי בגרסאות ה"קצרות" (88) - וכך הפסיד העולם את ה"לנדובר ספורט" ... גרסה נוספת שיצאה בשנים אלו הייתה ה"לנדובר טוון" על בסיס ה-109, כמו כן הוא, בעל יכולת נשיאה מוגברת - עד טוון. זה שוק גם כן עם אותו מנוע.

שינויי מרכזוי נוסף שארע בשנים אלו, היה העברת הפנסים הקדמיים לכנפיים הקדמיות. שינוי זה, נבע משינוי בתקנים התעבורה בארה"ב, באירופה, אך אפילו יותר חשוב, בשוק המרכזיב בחו"ל - אוסטרליה. יש לציין, כי התקנה

Forward Control





**אירוע סוכות  
בתחנה המרכזית  
משר מבקרים  
רבים.**



**חברינו בצפון  
ערכו מפגש  
משותף עם  
חברים מהמרכז  
במקום המפגש  
הקבוע שלהם  
במפרץ, בחודש  
אוקטובר האחרון**



# תערוכת המכוניות השנתית ביוויי אנגליה - ספטמבר 2001



## התערוכה

לטיול החליטו לנסוע כ-15 חברים מועדון (כולל בניות זוג) אשר הודיעו על כך מראש. באירועו הטיול עסקו משה גיסיס ואירית בורג (וanoia מודים להם מקרב לב על כך). הם השיבו בעבורנו חידושים בנתים כפריים פרטיטים. לטעמי האישី השינה בתים הללו היא מהנה לעין שיעור משاهידה בבתי מלון למיניהם. החיסרון (יש אולי יגידו יתרון) היחיד היה בכך שאנו התפזרנו ל-5-4 בתים שונים בשני כפרים קרובים. היوت והשגנו כרטיסים מוזלים בצריטה הגענו לאנגליה ביום שישי בוקר מוקדם, כאשר התערוכה מתקיים בשבת במקר. הדבר אפשר לנו לעשות דברים נוספיםlus בטרם התערוכה. אנו החלינו להתפצל (שכחתי לציין כי השכרנו כ-5 מכוניות, מסוג פורד מונדיואו) וחלק מאיינו נסעו לתערוכת אופנוועים לא רחוק מביוויי.



## - מאט ירון פרץ -

אחוזה ביוויי ממוקמת בדרום אנגליה באיזור שנקריא ניו פורסט ("העיר החדש"). האיזור הוא כפרי בעיירה ומאד נעים לטיפיל בו. האחוזה שייכת מזה מאות שנים למשפחה ביוויי, וכיום לבן המשפחה, לורד מונטגיו.

העסק במכוניות ישנות ועתיקות החל עוד בימיו של אביו של הלורד (הלוורד הקודם...). עם השניים הוקם בביויי מוזיאון המכוניות היפה והמרשים בבריטניה. בצדדים אליו מצויה חנות לממכר אביזרים שונים לכלי רכב לרבות ספרות ודגמי מכוניות. האתר פועל במהלך כל השנה ולאו דווקא בעת קיומ התערוכות ומומלץ מאד לבקר בו ולוקחים את הרכבת או נוסעים ברכבת מלונדון ל-Lymington הנמצאת על החוף הדרומי של אנגליה, ומשם כרבע שעה נסעה. מומלץ לקחת מונית כי שירות האוטובוסים לא תדייר ואתה להחריד).

התערוכה מתקיים מאחורי האחוזה (בחצר) וניתן לארגון סיור באחוזה עצמה. השנה הייתה ה-35 ברציפות לקיום התערוכה (מאז 1967). והיא כוללת למעלה מ-2000 דוכנים לממכר חלקי חילוף, ספרות ואביזרים שונים וכן חצר גודלה בה הוצאו עשרות ענדיות למכירה... כבר שנים נסעים חברים מועדון החמש לתערוכה השנתית בביויי שבאנגליה.

לי באופן אישי זו הפעם השנייה ואני מקווה שאוכל לנסוע לתערוכה בכל שנה. התערוכה מתקיים במאי וספטמבר בכל שנה (בספטמבר התערוכה גדולה יותר).

זולים באופן ייחסי. כמוות החלקים עצומה ומשמעותם בין הדוכנים ללא סדר. הרוי כל אחד מביא חלקים שיש לו במחסן ולעתים בעצמו לא יודע מה הוא מחזיק ביד. מפתיע איך בין הדוכנים ניתנו למצוא גם דברים שאינם מתקשרים באופן ישיר לחלקי מכוניות. לדוגמא מכוניות פדלים לילדים, אופניים עתיקות, פנסים, גראומפונים ועוד.

אנחנו (חלקנו) התכוונו לתערוכה מראש והבנו עגלוות לשם נשיאת החלקים והספרות שרכשו בาคมות די גדולות (אני סחבותי עמי לעמלה מ-50 ק"ג ציוד שרכשתי שני ימי התערוכה). הזמן עובר מהר כאשר הננים והיומם הראשון עובר בツיק ציאק (אפילו שבילנו בין הדוכנים ברציפות בין השעות 10 בבוקר ל-6 אחרה"צ). היום השני מועד לעיתים לשם חזרה לדוכנים שבהם כבר ביקרנו אך לא רכשנו מהם ביום הראשון (והציגרנו בדייבד).

לאחר שנגמרה התערוכה מתחילה העווית - האם יתנו לנו לעלות עם כמות ציוד כה גדולה למיטוס. למזלנו היו עמנו חברי מועדון מתחשיים אשר לקחו במזוודותיהם חלק מהדברים שרכשונו ובכך עזרו לנו להקטין את המשקל אליו עליינו לטוטס. לאחר שהסתימה התערוכה נסעה שיירת המונדאו לכיוון צפון (נסעה של כשבתיים) למזיאון המכוניות בגיידון ולאחריו התפוצה. עוד בדוק שהיינו באנגליה התרחש המקהה המצער בבנייני התאומים בניו-יורק והדבר הקשה על הטיסות חזרה (חלק מהקבוצה בילה כ-40 שעות בשדה התעופה).



## לסיכום

הנינו מעד מהתערוכה ואנו כבר מתחים בקורס רוח לפעם הבאה שנגע אליה. לדעתינו החוויה היא מדහימה וחובבה על כל אספן כלי רכב (ובעיקר למי שמתעסק עם מכוניות אירופאיות) להגיע לפחות פעם אחת לתערוכת ביולי השנהית.

**חברינו בודקים וממששים..**



אנו נסענו דוקא לחנות של חלקי חילוף לנדרומר (באדיבותם של האדונים הנכבדים קדמייאל וקובבל). שם להפתעתנו גילינו כי מתכוונים שם לתערוכת לנדרורים שנתית ובשדה הצמוד לחנות היו מסודרים לנדרורים מכל הסוגים מכוניים לתערוכה. אני הופעתתי במיוחד לראות שגיפ פורד מלחתתי משנת 1943 השיך לבחור אמריקאי אשר הבא אותו בסעה מצרפת. עוד משוטף לי ולבחור האמריקאי שלשינו מבחן גיפים כאלו (לצערי לי יש רק 3 והוא יש 7 גיפים!). לאחר מכן הצרפנו לחברינו שנסעו לתערוכת האופנאות אשר בפני עצמה היא מאורע מעניין. עוד באותו היום נסענו לליימינגטון הסמוכה, בה היינו אמורים לישון ולkeh לננו מספר שעות עד שכולנו התפזרנו לבתים השכנים.

התרגשות אছזה בנו לחרת בבוקר. נסענו (שיירת הפורד מונדייאו) לכיוון האছזה והחנינו את הרכבים.לקח לנו כ-20 דקות להתנק מגשר החנייה הגדול. בługרש החנייה חוניים רכבים ישנים וקלאסים נדירים ובכמה שלא רואים במחוזותינו. הטור המשתרך לכיוון החנייה מרשים באורכו כמו בסדר המופת בו הוא נע. לא נשמע כאן עצות לא ראה דחיפות או חוסר שביעות רצון. החנייה לתערוכה עוברת דרך מגרש חנייה בו נמכרים כל רכב קלאסים ושינים ע"י בעלייהם. אנו מיהרנו להמשיך הלאה לכיוון הדוכנים בהם מוכרים חלקי חילוף ישנים. כדי תמיד להגיע ראשונים שחירי את החלקים מסוימים שהרי אחרת נזבז זמן יקר והתערוכה אורך רק יומיים קצרים.

המעבר בין הדוכנים מתבצע בהתחלה באיטיות מסויימת, נעזרים, שואלים לגבי חלקים למכוניות שלנו ומשיכים הלאה. בביולי ניתן להשיג ספרות רכב משומשת נדירה וגם נפוצה במרקוריים

# תחרות הגביע הנודד ע"ש שאול גלי

## chorr 2001

מבקרים כתבי אותו, מי שהגה את רעיון הגביע הנודד לפני כשלוש שנים.

אט, את הסטדרו המכוניות במרותו של מר אורן קיפניס, וمكانם כבוד ניתן לאוון חמיש (מתוך ש) המכוניות, שנטו חלק בתחרות, והופיעו לפני ועדת השיפוט, שכלה השנה את הגברת أنها פרומצ'ינקו, מנכ"לית ירחון אותו, את ניצן רוז, חבר מערכת אותו, את הגברת רחל גלאי, נציגת המשפחה ואת דוד נמרי ואורן קיפניס מטעם הוועדה המקצועית של מועדון החמש.

### - מאת נחום קזריאל -

בבוקר יום ישיני קיזיצי (בחורף), התנהלה לה באירוע מה שיירה ארוכה ומיגעת של מכוניות עתיקות על כביש מס' 1 מTEL אביב לכיוון בית שמש, כשהיעד הסופי הינו קיבוץ בית ניר. זו כבר מסורת במועדון, שמדי שנה נערכ בקיזיצ, בחסות ירחון אותו - ירחון הרכב הגדול והוותיק במדינת ישראל - אירזע הגביע הנודד על שם שאול גלי, מי שהיה עורך עיתון פורת,



בתמונה (למעלה) משפחת גלי עם הזוכים וצוות המועדון.





לאחר הדלקת נרות מרגשת - אין לא - של חברי צליק משה, ניתנו תעודות הוקרה לחברים שתורומתם למועדון הייתה מעל וממעבר בשנים האחרונות. במסגרת זאת, הודינו לחברנו זמי לוין שהיה יו"ר המועדון במהלך שלוש השנים האחרונות. לאחר מכן, עברו הזורקרים אל עבר מלכותה האירוע - המכוניות.

ואלו הם:

**דודג' קוורנט Fluid-Drive** משנת 49', של שמעון רגוטקוביץ'.

**וולוו 121** משנת 59', של משה בני - לצערנו, נפקד מקומה של המכונית באירוע.

**קריזלר ניו-יורקר** משנת 64' של אריה נגלר.  
**ג'יפ M-151** משנת 73', של אשר בלמס.

**שברולט קוורט** משנת ייצור 68', של אבניר שרון.

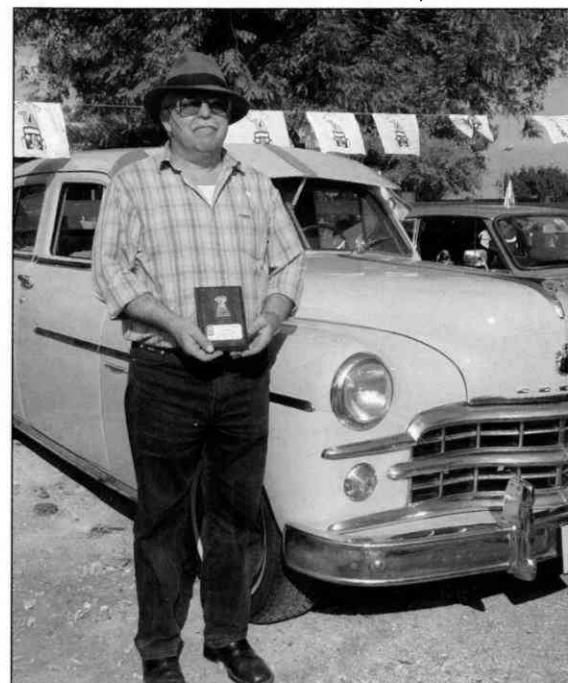
**פורד קפרי** משנת 73' של עמוס שחורי, מלאכת הבחירה של הזכרים הייתה קשה מאוד, ווצאות השופטים התלבט עמוקות, שכן ברור היה שההשערה בכל אחת ואחת מן המכוניות באה מהאהבה, ורמת השיפוץ שהוצאה בתחרות זו הינה בסטנדרטים בינלאומיים.



# از מה היה לנו שם?

מבחן מרכיבים שהוצעו באירוע

הזוכה במקום השלישי, שמעון רגוטקוביץ  
עם הדודג' קורנט 1949



# על רכב היסטורי במוזיאון הלאומי לאוטומובילים בהולנד

מגדולי ראשי הממשלה בהיסטוריה.

האוסף הפתוח לביקור הציבור, מאורגן כמוזיאון נוח למבקרים אשר לאורך מסלולי פינות מנוחה, ישיבה במזנון, שירוטים, דוכני מכירה לדגמים וכיו"ב. כלי הרכב שסמוך לחזיותם של שילוט עם פרטימס מאפיינים של המוצג, מוצגים בתוכנות ייחודיות המשרתת ומעניקה למוצגים את הנוף האוטונומי והאווריה המקורית, על רקע תקופת ייצורם. כך למשל נראהית כרкуם מאחורי רכב, אשר יוצר במחצית השנייה של המאה ה-19, גדר מתכת מסוגנת ואמיתית, אשר הקיפה ארמון מאותה תקופה. או תיבת מכתבים של הדואר המלכוטי מאותה תקופה ברחוב לנדוןוי, או משאבת דלק אופיינית לאוטומים ימיים בגרמניה, או צורור של כלי תיקון ותחזוקה מאותה תקופה וכיו"ב. כל הרכיבים אמיתיים ואוטנטיים. אין שם חיקויי תפואורה מקרטון, דיקטים, פלסטיק וכיו"ב.

על המשותפים עמדו בvakoor נמו נציגים של מועדונים וותיקים לרכב ההיסטורי, אשר כל אחד מהם ביקר כבר בעשרות מוזיאונים לכל רכב ממנועים. הם הגדרו את התצוגה במוזיאון הלאומי לאוטומובילים בהולנד כמצווחת ביותר מבין אלה שביהם הם ביקרו.

לחבר מועדון החמש המודמן לסיוור באירופה, מומלץ להזכיר את המאנץ הראי ולא להחמיר את החוויה הייחודית של ביקרו במוזיאון זה. כתובת המוזיאון, הנמצאת כ-40 ק"מ מדרום מזרח לוטראדם, וכ-3 ק"מ מצפון לעיירה Oosterhout היא:

Nationaal Automobielmuseum  
Steurweg 8, Raamsdonksveer (Noord-Brabant), 4941 VR, The Netherlands  
Tel: + 31 (0) 162-585400  
Fax: + 31 (0) 162-520890

- מאת יוסי צור -

בתום העצרת הכללית של הפיב"א, המסכמת את הדינומים בהתקנות השנתיות של מוסדות הארגון, הוזמנו המשלחות מן המדינות אשר השתתפו בה, לביקור במו"ש כאורחיו של מיליוןරדר הולנדי. הוא ממשיך את דרכו של אביו המיליארדר, אשר החל בימי מלחמת העולם השנייה לאסף את המגוון המרבי של כלי רכב הממוני, החל מן החתך התפתחות של הרכב הממוני, החל מן המלחיצות השניות של המאה ה-19 (משנת 1886 ואילך) ועד ימינו. ברשותו אוצר של כלי רכב מן היקרים ביותר שיוציאו אי פעם ועד לפשוטים ביותר. האוסף המדהים מורכב ממאות כלי רכב בשתיים ממנועים, דו, תלת, ארבע ורב גלגלים ובهما מכוניות, קטרים, מכבשי דרכים, אוטומסים, אופניים וכיו"ב.

צוותים מקצועים מגוונים מקפידים לטפח ולשמור את כל רכב במצב אותנטי, קרוב ביותר להזשה שבו הם יצאו את היצורן. הם מופעלים לעתים מזומנים וمتפקדים במיטבם.

האוסף העשיר של כלי הרכב הוא פרי של נחרצות מסורת ומושכת אשר אינה יודעת מגבלות של מאץ, שקיידה, זמן, וכסף, כדי לכלול בו ולהציג לציבור את המגוון המטיבי והמרבי האפשרי של כלי רכב ממנועים אשר יוצרו מעולם. מכיוון שכסף, אינו מהויה כאמור מגבלה, מוסיפים לצרכו אליו כל רכב בעלי עניין מכל רחבי תבל, אשר שמעם מגיע לידענות צוות המחקר שלו, בגין אם זו ה Cadillac המיוחדת אשר יוצרה עפ"י זומנתו של הזמר אלביס פרסלי אשר הפך כבר בחייו מושא להערכתה אגדתית של מיליוןרים בעולם, או לימים נת ה Humber אשר יוצרה במיוחד בראשית שנות הארבעים עבר משפחתו של וינסטון צרצайл



# רالي كفريسين 28-29-30/9/2001

المسؤولות ולהיזהר פן יפתחו אותו בעיקולים (צפת האויר בפול ווליטס, והמקומיים מפנים את הדרך). הכל עבר בשלום פרט לכמה מכוניות

"צעריות" בננות 40-80 שהחלתו לרתוח. מגיעים לניקוסיה בהתאם בזמן ושם בשירה מלאה במכוניות ואופנויות משטרת, דרך כל העיר למילון.

זה הרالي וכעת למכוניות שהשתתפו בו. כולם לא יוצאו מן הכלל משופצות למופת. אני היתי היחיד ברכב לא משופץ וחבל שלא נתנו גביע לרכב במצב אורגינל כי זה היה הסיכון היחיד שלי לזכות באיזה פרט.

גולת הכותרת היו שלוש מכוניות פורד T מהשנים 1915, 1917, 1928 כשותים מהן עברו את כל המסלול (ברור שבקהלות מסוימות). היה שם פורד נסיך שהיתה נוכחות לפורשה ולמרצדס ספורט וגם לוטוס ספיידר, בריסטול 406 סלון, שברולט 37 שהמש את המלך המצרי פארוק בעת שהותו בקפריסין ואפלו מורייס מיינור טרבלר, אחיו של המוריס של גיסיס. כולם פרט לפורד T אחת, עמדו את כל המסלול.

הRALI הבינלאומי הבא בקפריסין יערך בדיק שבטים ובאטומוביל לפניו אכתוב עצות לכל מי שרוצה להצטרף.



זיג ריבנוביץ מכונית מס 25 - רali קפריסין, פלימוט 1964 קונגרטיבל.



האטומוביל

## - זיג ריבנוביץ -

הRALI הינו ביןלאומי והשנה השתתפו בו מכוניות מקפריסין (סדור), מיון, בריטניה, נורבגיה וישראל. (המכונית שלו - פלימוט 1964)

זה לא כמו הראלים מהארץ שאנו מכירים. הרالي הבינלאומי הזה הוא לפי חוקי FIVA, ההתאחדות הבינלאומית למכוניות עתיקות, שאפלו שלחוMSGICH משוויץ לבדוק אם עומדים בתיקנות.

הנסעה היא בהתאם למועדים קבועים. צרך לעמוד בלוח זמינים מדויק וכל אחר או הגעה מוקדמת גוררים נקודות שליליות.

בנוסף יש שימוש שבין צרך לשומר על מהירות מוגצת בקטעים מיוחדים ומסומנים בהתאם להוראות שמקבלים לפני היציאה לקטע. אי עמידה בתנאים אלו גוררת נקודות שליליות. אלה העובדות היבשות, אבל מודם בטענו יוצא מן הכלל. אפשר להגדירו כחויה חד-פעמית נפלאה. האדרנלין זורם חופשי, האrhoch יוצא מהכל, האנשים נחמדים והארגון מצוין.

על האוכל מوطב שלא לדבר (3 ק"ג תוספת למשקל בשבועו), אבל על הטברנות הנפלאות כדי לדבר, לפיכך התחלו את הרالي מדי יום רק בשעה 10-11 כדי שנוכל לשון, לפחות קצר.

בקיצור טילנו וכייפנו, המסלול היה נפלא. כל הדרך בכבישים, לא בדרך המלך אבל בכבישים צרים ובדרך כלל גם מצוינים.

ביום שישי 28.9.01 יצאנו אח"כ מניקוסיה, בהפרש של דקה בין רכב לרכב, לנקודת מפגש בDIRINIA. מקום זה יכול היה מי שרצה להסתכל על פמגוסטה הטורקית.

שעה מנוחה ומשיכים לאיה-נאפה, שם ארוחת ערב ואח"כ טרינה (ארוחה נוספת) עד 02:00. למחזרת יצאה רכב ב-10:30 והיומ דרך ארוכה לאורץ החוף, בכבישים שסמכים למים. נקודות בקורס בטילת המקסימה של לרנקה, בנמל היישן של לימסול ואח"כ המשך עד פיסורי. הפסקת אוכל, שטיפת עיניים בבחורות שמשתזפות stopless ואחרי שעתיים דרך פאפוס, שכולם מפנים לנו את הדרכן העיקרי בדרכים של הרי הטרודוס, למלוון פורסט פארק הנהדר שם התארחנו. דרך אגב, הקשר עם FIVA נוצר באמצעות מר הרקולס, מעבלי המלון.

הגיע היום השליishi - הקשה ביתר.

יצאנו ב-10 מהמלון, יצאה מאורגנת למופת (כולל אפלו מתנה קטנה מהמלון) לכיוון קמפוס, עם נקודת בקורס אורוכה במילוי במנזר קיקוס על-מנת שנוכל לבקר בו. מקמפס חזרנו לניקוסיה. קל כתוב אך כל הדרכים הללו בהרים - דרכים עקלקלות וצרות כשאתה חייב לשמור על מהירות

# על פניהם הפיבא אל ישראל לערוך ב-2002 את הרالي העולמי לאופנועים

- יוסי צור -

האנושות התרבותית.

בעקבות האישור שהפיב"א העניק כבר לעיריית הרা�לי העולמי למכוון מילוט בשנת 2002 בתורכיה ובשנת 2003 בצרפת, מסיבות מדיניות ותיירותיות אסור להחמיר את ההזדמנות, שמקורה ביוזמת הפיב"א, המונחת לפתחה של ישראל.

על פניו נראה שהמעמדה הארגונית והלוגיסטית לארגן ולארכ ראליל עולמי לאופנועים, צנואה יחסית זו של ראליל עולמי למכוון, העומדים להתבצע בקרב בצרפת וטורקיה, שכנותיה למזוח התיכון של ישראל.

ברור שהchalטה על עירית הרা�לי בישראל מותנית בקבלת ולימוד הפרטים מלאים על הרা�לי העולמי לאופנועים, האחרון שנערך. כרטיסים כניסה למועדון מארגני הרা�לי העולמי זו נראית התחלת מתונה, אך מבחינה

Yokertoit לישראל, ההישג

התירועי והמדיני, יכול

להיות נכבד. רואי

של ארגון ראליל זה

тирטרמנה, מחד, חסויות

של יבאני ומבטחי רכב;

ומайдך מומחי ראליל

לאופנועים דוגמת Benito

Battilani יו"ר וועדת

האופנועים בפיב"א וסגן נשיא

Derek, ANF של איטליה, וASI Drummond Bonzon של הפיב"א, אשר הנחה בכמה מדינות את הקמה של מערכת, אשר בחלק מהן היא כוללת מאות תחנות לבדיקה ואישור של רכב אספנות, וגם לצורך הנפקת תעוזות זיהוי פיב"א.

חברים במועדון החמש, הסבורים כי ביכולתם לתרום לביצועה של משימה כזו, וכוכנים להיררכם לעיריכתו בישראל של הרা�לי העולמי לאופנועים בחסות הפיב"א, מתבקשים להתקשר ללא דיחוי אל: **אלי שגב, מנהל המשרד, מועדון החמש, טל. 03-7318818**

בדיוני וועדת האירועים של הפיב"א מתנהלים מאבקים לא פשוטים של נציגי מדינות חברות, על הזכות לארכ את האירועים העולמיים של הארגון בתחום המכוון ובתחומי האופנועים. תוכן ניסיון לשכנע במצגות ובהסבירים גרפיים ומילוליים, את חשיבות הת:inlineה לפיב"א בערךת הרা�לי העולמי בארץ.

במשתתפות לראשונה בדינוי מוסדות הפיב"א, ובשל העדר ניסיון בערךת אירועים בתוכנות של הפיב"א, נמנעה ישראל מהצעה כל שהיא בתחום זה, אך הפתעה הגדולה נגרמה לשלחת ישראל, כאשר Panagiotis Mariolopoulos סגן יו"ר וועדת האופנועים בפיב"א וחבר המשלחת היוונית, פנה בשיחה פרטית אל נציגה של ישראל בהצעה, כי

היא תיטול עליה לארגן את הרা�לי העולמי לאופנועים בשנת 2002, הוואיל והמאגרנים של הרা�לי העולמי לאופנועים לשנים 2003 ו 2004 נקבעו כבר.

נציגה של ישראל הודה לו על האמון והבטיח לתמוך באדרה באישור הצעתו במוסדות

ה FIVA National AuthWority (ANF הרשות הלאומית פיב"א) בישראל, חסר הזמן הקצר של רשותה.

לנוכח המוניין שמננו היא נהנית וכיולה הייחודית של ישראל לארכ אירופי פיב"א ובשל ההזדמנות הייחודית הנקלעת לידיינו - כדיakis שמלאתם נעשית בידי אחרים. מועדון החמש יכול להציג בוגאה על מנת העולם את דגלת של ישראל, כנקודת אור המעוררת רגשות עמוקים אצל רבים, אשר ייחלו להזדמנות שתיפול לזרם לבקר בארץ הקודש, בה הם יוכל לראות את מה שעליו הם יכולים רק לקרוא בתנ"ך וברירת החדש, אשר עליו התקנן כמעט כל אדם בעולם התרבותי. ניתנת להם גם האפשרות לסייע במקומות אשר שימושו במה להתרחשותם של אירועים מן הבולטים בהיסטוריה של



# אתרים שמעוניינים אותנו



## המוזיאון הלאומי למדע

המוזיאון שוכן בחיפה, במבנה ימיימה ששימש את הטכניון במשך שנים ארוכות. מלבד התצואה, נמצאים במקום מחסנים ובהם אלפי מכשירים המשקפים את התפתחות המדע ו שימושיו. יש שם הכל מכל, כולל מכשירי רדיו למכוניות, כמו שנראה בתמונה.



## המוזיאון בונה

חברנו ד"ר יעקב ברנע הוא חובב עתיקות ישראלי היושב בונה כבר שנים ארוכות. ברשותו אוסף העתיקות הכי גדול באוסטריה ולאחרונה הוא הקים מוזיאון מסודר, באחד מפרורי וינה. המוזיאון פתוח בימי שבת וראשון, בין השעות 11-18. טל: (מתוך אוסטריה) 010300-10664 או 02234-79600. הקידומת לאוסטריה היא 43. במשרד מועidon החמש מצויים מספר עלונים של המוזיאון.



## מכונית כיבוי עתיקה

בתחנת הכיבוי החדשה של תל-אביב, ליד שדה דב, חביבה לה, אדומה, נמצאת ומשופצת, "מארה". מכונית כיבוי מאמצע שנות השלושים, תוצרת Merryweather נקרה מאז ולתמיד על שם מair דייזינגוף, ראש עיריית ת"א. במשך שנים ארוכות היא הייתה בתחנת הכיבוי ברחוב בזל, מזונחת ומתרופרת ביחד עם ה"אמריקן לה פרנס" שהרANO בגלION הקודם. עכשו שתihan לא ביחד אבל באה להן עדנה ואנו מברכים על כך.

# טיול אופנוועים למוצא - הרי ירושלים

פני קום המדינה שימשה הדרך כדי לטפס לירושלים. באותו ימים נסעו באוטומוסים ישנים עם הילוכים ובלי הגה כח. בסבובים הקשים הנהגים הצרכו להפעיל כח רב ולהפגין כיורי נהיגה ומכאן נבע חוסר החيبة שלהם למקום. הקשר להרצל: באחד הסיטיבים נמצא כפר הנופש "ארזה". מקור השם הוא בחוזה המדינה, תיאודור הרצל אשר נתע כאן עץ שכולם חשבו שזה ארא. אולם כשגדל העץ הסתבר שהוא ברוש... אבל הבושה לא פורסמה ברבים והברושים נקראו "ארז" ובית ההארחה שהקימה ההסתדרות עומר כמה עשורות שנים, נקרא על שם העץ "ארזה". העץ, אגב, נשר על ידי פורעים רבים במאורעות 1939-1936. במקומו ניטע (שוב בטעות) אורן... הנוף המרהיב הניבט מ"ארזה" כולל את הרי ירושלים, המושב בית זית והבתים הנאים של מוצא....

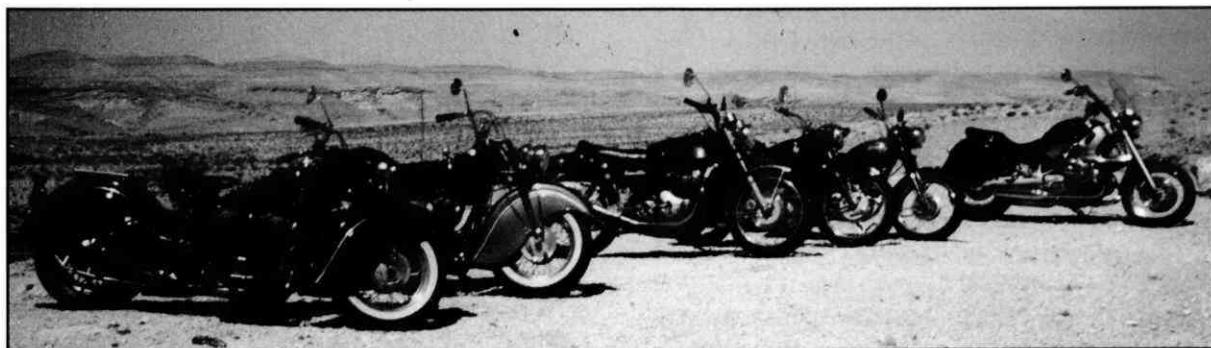
ממוצא טיפנסנו לגבעת הרדאר לנצח נסافت על הרי ירושלים, המשכנו לאבו-גוש לארכות צהרים משותפת. יש לציין את חברנו אביהו שליסר שעשה את כל הדרך מהקריות לאופנווע מצילס ואם הוא יכול, אז כל אופנווע יוכל וגם מזמין לטוילינו הפעם.

## - משה צליק -

בشبת 15.9.01, נפגשו קבוצת בעלי אופנוועים עתיקים לטיוול משותף. מג' האoir היה נהדר. והמטרה להגיע לביש"ש שבע אחיות" ו"הר אדר" (גביעת הרדר). לביש זה (שבע אחיות) הוא לביש עם פיתולים ומהווה אתגר וחווית רכיבה נהיגה גם לרובבי אופנוועים ונוהגים מקצועים. הוא לביש אשר יורד ממועדון הקטנה למוצאה עילית לרגלי לביש מס' 1 - לביש תל-אביב ירושלים. הלביש צר והוא 7 סיטיבים קשיים לניהגה, הלביש קיים מתקופת השלטון הבריטי בארץ. מהנדס סקוטי שסייע את מלאכת סלילת הלביש הביט בסיום העבודה בנחש השחור והמפותל שמאדי עצים ירוקים ותहום קטינה, הוכץ בזכרון מבית אמא ונזכר לצד בית מגורי בסקוטלנד יש מקום דומה שנקרה "שבע אחיות" וכן קרא למוקם כאן וכך הוא מצוי בספרים.

המשמעות שנהגי אוטובוס בתקופת הקמת המדינה הכירו היטב את שבע אחיות. שמוועה זדונית יותר מספרת שנהגי המשאיות של אז קיללו אותן.

למה נהגי אוטובוס לא מחבבים את המקומות?



## יום שישי של כיר

מר סעדי בן העדה הבדואית, יצא לי אישית לפגוש אותו ואת אנשי צוותך בכל שנה ביום העצמאות בטבעון, בחגיגת שאנו חברי המועדון עורכים אצל בני זוהר ומשפחתו. התרשםתי לטובה כיצד אתה ואנשי צוותך עוזרים לנו לשמר על הסדר והכוונת התנוועה וחסימת הצירים ביום העצמאות. בטילול לבית-לחם הגלילית, יצא לי לראות את עמודתך המקצועית. ביום הטילול התיעיצתי עם בני זוהר כיצד חברי המועדון יכולים להודות לאיש נהדר זה, שעושה עבודה זו עם אנשי צוותו בהתנדבות, וכן עברו חדשניים ומצאו בדרך מיוחדת לנו להציגו לך".

חברים, זו גדולתו של מועדון ה-5 אשר לא שוכח להודות לאנשים נהדרים של ארץ ישראל היפה.

ביום שישי, 26.10.01 יצאו במנדךASA בחיפה למסע הצדעה לפקד סמעון סעדי ממשטרת ישראל.

החברים התיצט עם המכוניות העתיקות והמשיכו בשירה עד לכפר בוסמת-TeVון (מקום מגוריו של פקד סמעון סעדי). אשר קיבל אותנו במאור פנים במרפסת ביתו מסביב לשולחנות עורכים בשתיה וכבוד רב. מטרת המפגש: הענקת גביע עם הקדשה ותעודת הוקרה ע"י נציג ועד המועדון על תרומתו למועדון ה-5.

את הטקס הינחה וברך נציג הוועד משה צליק ואלו דבריו: "הנה מה טוב ומה נעים שבת אחים גם יחד" פקד סמעון סעדי, בניו ואנשי צוותו מקיימים את הפסוק "ואהבת לרעך כמוך".

# 1861-1972 B.S.A

יוצר במשך שנתיים בלבד ועד שנת 1963 כשנה קודם (1962) ה-A7 מورد מפסי הייצור. שני דגמים דו-טכניים נוספים היו ה-A50 בנפח 499 סמ"ק וה-A65 בנפח 654 סמ"ק שהיו ממוססים על ה-A7 וה-A10 אולם עם ייחידת מנוע וגיר מאוחדים, שסתומים עיליים ותיבת הילוכים בעלת 4 הילוכים. השilda בשני דגמים אלו הייתה קלה יותר (מה-A7+) ומארכת החשמל מקבלת אלטרנטור וסוליל הצתה.

לא ברור מדויק קצב המכירות דורך במקומו אולם ברור שהמראה המגושמת שלהם לא תרם לכך ומאידך ה-Golden-Flash Dandy. בסוף שנת 1962 קתנווע ה-Gold-Star 348 סמ"ק מורדים מפסי הייצור כשהא-Gold-Star הגדול עשויה זאת שנה מאוחר יותר בטוף 1963 ואו אז מצטרפים אליו ה-D1-A. Bantam וה-M21 החדש ב-1963: אופנווע C-15 שיוצר בלבד ואופנווע כבד יותר ה-E-B-40 Enduro Star, כ"כ חדש בשנת 1963: אופנווע 75 סמ"ק עם מטען צמלי חדש בשנה זו אופנווע 50 סמ"ק הדומה ואופנווע דומה עם מנוע בנפח 50 סמ"ק הדומה לאופנווע Ariel Pixie. למרבה הצער שני הדגמים הללו לא שרדו זמן רב.

בחזית 2 המוכנות הוצגו 5 דגמים חדשים לשנת 1964, 4 מהם לייצוא בלבד וחמייש לשוק המקומיי ה-A65R-Rocket עם מנוע מדויק מאידך כפול שסתומי יניתה מוגדים וגמר בוהק. 2 דגמים נוספים (לייצוא בלבד) בתחום השיטה שצוידי עם מאידחים כפולים מפלטיים פתווחים ולא פנסי תארורה ונקרו א-**A65SH**.

בסוף שנת 1964 מודדים 2 דגמי הקטנוועים מפסי הייצור. שנת 1965 מסמנת לבסוף רב הכלול הגאת דגמים חדשים והורדת דגמים ישנים ובמבט לאחרור נראה שאין יד מכונת מהד ומайдך אין ביחסון במוצר, סבלנות קרצה והרבה "שליפות" המסתננות את תחילת "סוף-הדרך" של החברה. ה-A65T נופל מהייצור כשלושת הדגמים לשוק המקומיי ממשיכים להיות משוקרים. נוספים 5 דגמים חדשים: 4 מהם לשוק המקומיי והם: A50C, A50LL, A50CC, A65L.

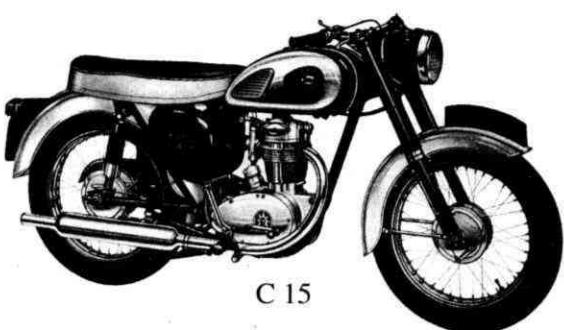


Rocket Gold Star

## - מאת זמי לוי -

השנה 1958: דגם D-3 משטנה וגודל לנפח 173 סמ"ק. ה-A10 הופך ל-Super Rocket המפורסם. השוק האמריקאי צורך את דגם השיטה עם מפלטיים פתווחים ולא אורות ונקרא שם החל משנת 1960 ה-Spitfire.

כ"כ מוצג חידוש נוסף: מנוע וגיר מאוחדים! תחילת מופיע בדגם C 15 בנפח 247 סמ"ק וממסס על דגם Tiger-Cub של Triumph.



C 15

בשנת 1959 מוצג קתנווע (דומה למלברטה האיטלקית המפורסמת שהופיעה לא מכבר בשוק) ובעיצוב חדש תחת השם Triumph של שקטנווע זהה לחלוון תחת השם Triumph של המתחרים מוצג גם הוא אולם בצעדים אחרים. דגמים אלה ממוססים על מנוע בנפחם 2 פעימות A-2 (A-D) או דגם 249 סמ"ק של ה-C-155 שהוצע מספר חדשניים קודם لكن אולם היה בן 4 פעימות. שניהם השתמשו בギיר בן 4 הילוכים של ה-Triumph-Cub ושניהם הצלחו מאד. בסוף השנה (1959) דגם B-31 מورد מפסי הייצור כשהא-B-33 עשויה זאת שנה מאוחר יותר. דגם M-21 מיוצר מכאן ואילך רק בהזמנה מיוחדת כשהקלוקות הפטנציאליים שלו הם הצבא ורשות ממשלה.

בסיום לשנת 1959 נראה שהיא הייתה זו שנה פוריה וומצלה מבחןת המכירות, אולם כדי עדכן סימנה את תחילת הנפילה של החברה בפרט ותעשיית האופנוועים הבריטיים בכלל לטובת העתק היפני שהצליח במרוצת ה-10 שנים הבאות למוטט לחלוון את האופנווע האנגלי.

דגמים חדשים מופיעים ב-1961. ה-80-59 בנפח 247 סמ"ק וה-B-40 בנפח 343 סמ"ק. שנה לאחר מכן, ב-1962 מוצג דגם נוסף ה-SS-90-ZOmega לאחיו ה-59-80, אולם עם יחס דחיסה גבוהה במיוחד. 3 דגמי דו-טכניים חדשים מופיעים בשוק אולם עדין עם טכנולוגיה שונה כשהריזומי שביהם הוא ה-A10RGS או ה-Rocket Gold Star שפותח עיי אדי דאו מומחה ל"גולד-סטאר" שהרכיב על השילה מנוע ספורטיבי עם 2 צילינדרים. האופנווע

חברות האנגליות. נוצרו שני אבי טיפוס שלא מומשו לכליל ייצור.

השינויים והנסיגות של ששת השנים האחרונות הותירו את החברה עם תורים מזומנים שלילי כשמנגד המכירות צונחות כל העת ואינטצדיקות את הפיתוח והמאץ שנעשה ומנגד היוצרים היפנים מציגים אופנועים שקטים חזקים אמינים מאדן ואפיו... ללא נזילות שמן.

שנת 1972 הייתה שנת הייצור האחרון של החטבה המפוארת הזאת: נשאים עדין ביצורו שנה אחרונה) כדלקמן: שלושה דגמי 499 סמ"ק חד בוכנתיים, שני דגמי דו בוכנתיים בנפח 654 סמ"ק וה-740 עם שלושת הבוכנות. הצעה היחיד הנitin ו-740 עם שלושת הבוכנות. הצעה היחיד הנitin "לבחירה" אינו למרבבה האירונית השחור. דגם נוסף בעל 3 בוכנות ובנפח 750 סמ"ק עם 5 הילוכים מיוצר רבו לייצוא לארה"ב.

### לסיכום

לאורך כל השנים (112 שנים קיומ החטבה) הוצגה דינמיות והתהדרשות כמעט כל שנה כשמנגד מוצאים מהייצור אופנועים כושלים. אין ספק שבמשך השנים יוצרו אפנועים מצוינים ע"י החברה שהשביעו על השוק המקומי ותעשיית האופנועים הבריטית שספק אם הייתה מגיעה לרמתה לא נוכחות BSA.

למעשה רוב היוצרים האנגלים נמחקו הרבה לפני BSA ומקומו בראש התעשייה הנ"ל הוכח פעמי נספת.

עד היום זהו אופנווע שורד, ידוע באמינותו וэмבקש ע"י אספנאים ברחבי העולם, כמו גם אצלונו. לי אישית יש אופנווע מדגם M33 משנת 1955 ואני יכול להגיד שהוא אכן אמין בכוח לא רגילה ונאותי לעלי מרובה.

### לא רק אופנוועים...

פנ נסף של החברה שלא ידוע לרבים הנו ייצור מכונית נוסעים. בשנה הראשונה לייצור - 1929 BSA מציגה מכונית בעל 3 גלגלים, אחד בודד מאחור והנעה קדמית לשני הגלגלים שבზוית המונעים ע"י מנוע בנפח 1000 סמ"ק - מקורו אויר. בשנת 1932 נוסף גלגל רביעי למכונית ובשנת 1933 המנוע משתנה למנוע בן 4 צלינדר ובענפה 1100 סמ"ק. בשנת 1934 לא יצרה החברה מכוניות ובשנת 1935 הוציא דגם דגם הנקרא Scout. ייצור המכוניות נמשך עד 1940, פרוץ מלח"ע השנייה או אז הפסיק הייצור ולא חזר לעולם.



מכונית 3 גלגלים - BSA

החל משנת 1966 עשוה החטבה נסיון נוסף "ליישר קו" על מנת להוריד דגמים כושלים מחד ומайдך לא "להתפזר" יתר על המידה. למעט 2 דגמים C15 וה- B44GP שהמשיכו ללא שינוי כל יתר הדגמים מקבלים קוד דגם חדש עם שינויים או מודדים לתמיד מפסי הייצור. ולהלן סדר השינויים: אופנווע בנפח הקטן ביותר היה ה- D7-Bantam, שהיה אופנווע מוצלח וחסכוני בעל 2 פעימות בנפח 172 סמ"ק.

הבא אחריו בקטגורית הגודל היה ה-C15 בנפח 247 סמ"ק ומחליף את ה- SS80 שמודד מפסי הייצור.

נפח ה-350 סמ"ק מורדים מפסי הייצור ובמקומם מופיע ה- B44VE. דגמי A הדו בוכנתיים מצטמצמים והחטבה מציגה "ריך" שבה דגמי: שני אופנוועי כביש, שני אופנוועי שטח ושני אופנוועי מרוץ

במשך השנה הבננט הקטן D7 מקבל מתיחת שרירים והואך-L10-D ומתקבל תוספת כ"ס כמו גם שינויים במיקום המצתים והמכלול. A75 משנת 1968 מגיע "יצור" חדש לחלווטין ה- A75 Rocket 3 שהינו פרי מאיץ משותף של החברה עם Triumph במטרה לתת מענה לשותף למחרחה החדש מהרץ המשמש העולה - Honda היפנית. זהו אופנווע בעל 3 בוכנות ונפח מנווע 740 סמ"ק עם קרור שמן, אופנווע יפהפה שמצויה להיות מבקש ולהעלות את רף המכירות לדגם זה להן בוחן ובסמלה השנה מגיעה התשובה: CB750 של Honda שגורם לרעידת אדמה ועלית מדרגה וכן מסמר נוסף בארון המתים שנקרא האופנווע הבריטי.

בסוף שנת 1970 ולקראת דגמי 1971 שתי החברות האנגליות מתיילות לחץ באמצעות התקשרות ובכל דרך אפשרית להציג דגמי 1971. מודוב בכו חדש משופר שמציג דמיון רב בין השירות, "המצלגות" וכמנון המנווע ומכלליו.

DSA מציגה 5 דגמי אופנוועים חד בוכנתיים כדלקמן: שניים בנפח 247 סמ"ק B25SS וה- B25T, שלושת האחרים בנפח 499 סמ"ק והם: B50SS, B50T וה- B50MX - אופנווע מוטו קروس. דגם ה- B50 SS מקבל כינוי Gold Star אולס מתברר שהשם האגדתי אינו משפיע על הקונים ומראה לאייה שפל תדמיתית התדרדרה החברה. בדגמי הדו-בוכנתיים נתרו שלשה דגמים: A65L, A65T, וה- A65FS בעלי מיל שמן בשילדה החדשה, מטלת קדמי משופר עם חיבור "קוני" חדש לגלגלים, זוג מעוזרים מאורירים בגלגל הקדמי ומיכל דלק קטן יותר ומעצב. האופנוועים נצבעים בגוונים בהירים מדי המבליטים כתמי פיח ושםן על האופנווע.

הרביי הוציא בהשкат בכורה עלמות ו נראה אופנווע מעניין: דו-בוכנתי בנפח 349 סמ"ק עם גל זיזים עליון כפול, תיבת הילוכים חדשה בת 5 הילוכים ושילדה מחזקת, שוב פרי שיתוף פעולה של שתי

## חברים כתבים

פחות 800 עדות. אך ישנים מקרים שרוח האחדות והאנושיות מופיע "בגדול" ומוכיחה כי אכן חברים באמת !

במלאת 30 לפטירתו של מאיר אבטבול ז"ל התארגנו כמה חברים עם כלי הרכב למסע הצדעה לזכרו שהחל מחצר ביתו שבעכו והמשיך לראש הנקרה - מסלול שאהاب לעשות. בגאווה הנסי מצין כי גם נציגות מאייזור המרכז נכח ואף היה מי שנשא דברים. כמו כן העזרה למשפחה בתרומה - דבר בהחלט לא שגרתי ועל כך אלף תודהות !

חברים יקרים, והוכחתם באמת כי אכן מיעdon שיוודע לעמוד לצד החברים גם ברוגעים קשים, עצובים, ולשמחותנו גם בעזה הדדית אחד לשני בעניינו המשותף - ענתיקות.

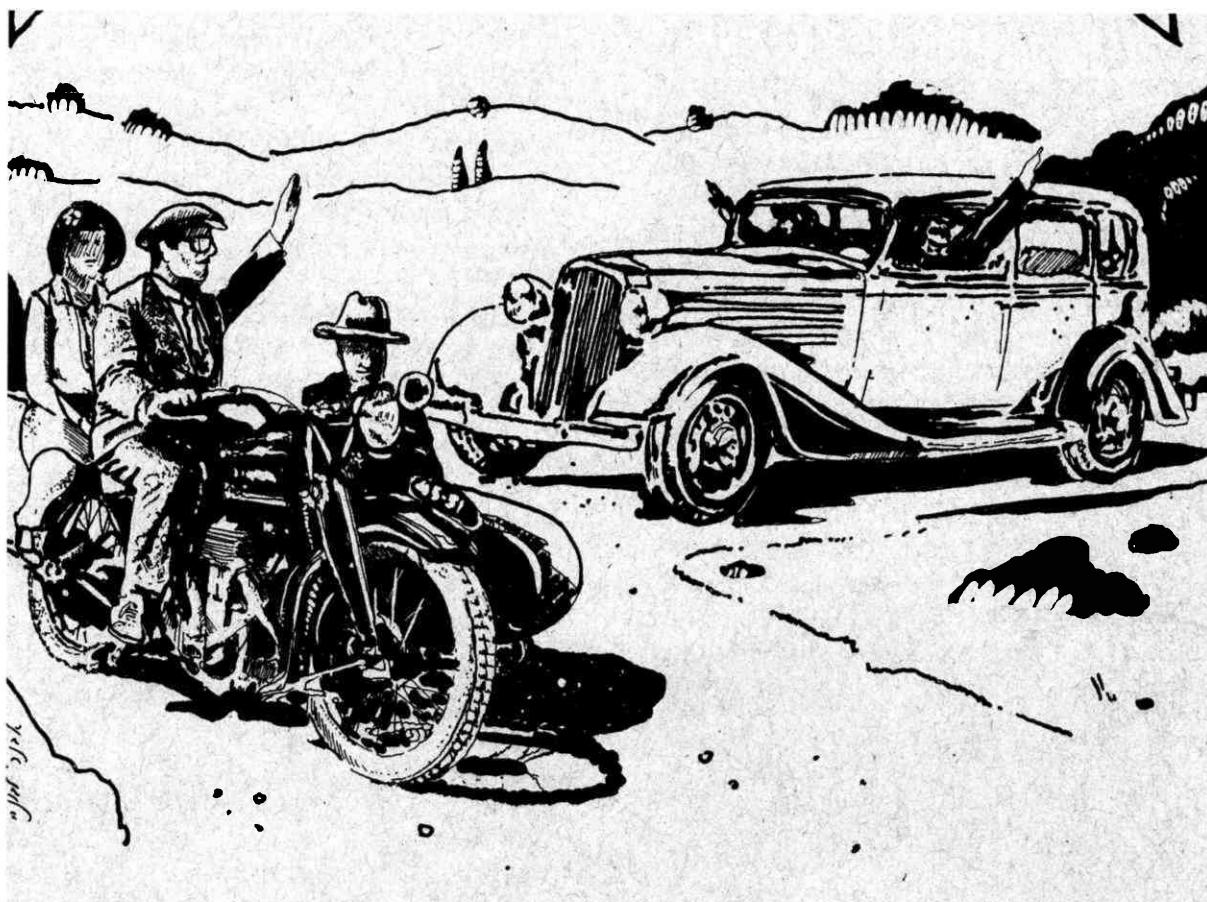
תודה מקרוב לב חברים. זכרו - אנחנו עדים לךחים, וכיומו של המועדון כמועדון חברים יתקיים בזכות זה ! וسرשתין דדור

בגילון הקודם הבعتי את תודתי לחברים אשר הצליטפו ועזרו למשפחה אבטבול ברגע הכאב והמצער ביותר - פטירתו של מאיר זכרו לברכה, עוזרה משמעותית בתרומה כספית למשפחה אשר שימשה לעזרה בהקמת המצבה.

ברגע כואב כלוננו ואף לי במיוחד כתבתני בסוף דמי תודה לחברים בצפון, ואולם שכחתי להוסיף תודה עמוקה לחברים מאייזור חדרה והמרכז אשר השתתפו בתרומה נعلاה זו. כאן, הנסי מוסר את תודתי העמוקה ומתנצל על כך שהשמתי תודה זו בדברי קודם לכך. שובי תודה מקרוב לב לכל החברים שהשתתפו בתרומה זו ותודה לצליק משה על תשומת הלב וההערכה במקומות.

כאן גם הנסי מוצא מקום כשאני בדעה צוללה ולא כאוב מעצם האובדן לציין לטובה את היותנו "מועדון" באמת.

נכון כי יש בין מחלוקות ודעות רבות, הרי אנו בקירוב 800 חברים אז קרובה לוודאי כי יהיו



# במועדון ובהויה

**מדיניות אירועים** - התקיים דיון על השתתפות המועדון באירועים המופקים ע"י גורמים שונים. בתוך כך ניתנה סקירה על אירוע חוה"מ סוכות בתנה המרכזית החדשנית בת"א. הוגש שלמועדון אסור "למכור" אירועים בזול ושיש לקבל תמורה כספית הולמת לכך. יש להבדיל בין אירוע של המועדון שמטרתו להציג את הרכבים לבין אירוע שגורם מסויים מקיים עבור גורף כל שהוא).

## קניון הזהב, ראשון לציון - הבהירה (עקב ייחוזיות המקורה הוא מובא בהרחבה).

תוארה השתלשלות האירועים: הנהלת הקניון יקרה עם משרד המועדון על מנת לתאם אירוע שישלב תצוגה של הרכב אספנות.

לאחר שקבלו הצעת מחיר לקיום האירוע בקניון, התקשרו יישירות עם חבר מועדון (שלא ידע שהייתה פניה למועדון). החבר הסכים להציג אצלם רכבים שלו. הקניון השתמש בשם המועדון בפרסומי השווים לקידום האירוע ללא קבלת הסכמה מהמועדון לכך. קיימה שיחה עם החבר שהסכים לכך שייתכן שטעה בהחלטתו להציג רכבים. בישיבת ועד שקיימה לאחר מועד זה נדונו מספר סוגיות בהקשר לכך:

- האם יש מקום להשתתף באירוע חדש של הקניון.
- האם יש מקום לפנות לחברים שלא להשתתף באירועים מסווג זה ללא תאום עם המועדון.
- האם יש מקום לתבוע את הקניון.
- האם יש מקום להוסיף בתקנו סעיף המתיחס לכך.

בין הצעדים שהוחלט לנוקוט בהם בעקבות כך: להוציא מכתב לקניון בנושא ובכל מקרה לא לנחל עם הקניון כל מגע עד להסדרת הנושא. לבדוק אפשרות הוספה סעיף מתאים בתקנו העומת.

בעקבות אירוע זה ועל מנת למנוע אי נעימות או פונים לחברים בבקשת המנע ככל האפשר מקיים קשר ישיר עם גורמים חיצוניים המבקשים להשתמש ברכבי החברים להפקות מסווגים שונים, ללא תאום עם המועדון.

**AIROU SHETI KBUU / מלון "נווֹ טבור"** - מוצע לקיים אירוע שנתי קבוע של המועדון והמלון מעוניין ומוכן להשתתף בכך. מוצע לקיים את האירוע בחודש מיי מדי שנה בסוף שבוע. המלון שוכן בקיבוץ מזרע והוא בעלות הקיבוץ ו- "הוּרָן" את ליבובי". סוכם על צוות לקידום הנושא.

**דוח כימי** - נמסר דוח על מצבו הכספי של המועדון עפ"י מאzon בוחן ל- 09.2001.

**AIROU CHOH "M SOKOT"** - תחנה מרכזית החדשנית תא. נמסר דוח כימי של האירוע. סוכם להקים צוות מצומצם להפקת לקוחות.

**וועדת כספים** - הוקמה וועדת כספים לחבריה: יו"ר-زمי לוין, בני אור, יורם מקובר.

## פיקוח בגין עגמת נפש

בית משפט לתביעות קטנות קיבל תביעה של אחד מחבירינו מ- תבע לפצחות אותו בגין נקי פח (קשיט) שנגרמו בתאונת שרשרת לרכבו שנפגע מקדימה ומאחר. מדובר ברכב שהיה בן 26 שנים בזמן קרונות האירוע ולכנן לא היה רשום כרכב אספנות. המוחץ בפסק הדין הוא שבית המשפט עשה כוראה לראשונה, מספר אבחנות.

1. אבחנה בין דרישות הרישוי לגבי רכב אספנות המאפשרת רישום רכב כרכב אספנות רק בהיות הרכב בן 30 שנה לפחות בין העובדה כי רכב יכול להיות רכב אספנות גם מבלי שייהי רשום ככזה וגם מבלי שייהי בן 30 שנה.

2. בית המשפט תמק החלטתו זו בין היתר בתמונות של הרכב, במכtab המועדון ובשמות של השמאלי לוי יצחק.

הסתמכוות בית המשפט על אישור המועדון היא אות כבוד לאMINות שהמועדון רכש.

3. בית המשפט החליט, באופן יוצא גם בגין עצמת נפש שהיתה לו כתוצאה מהפגיעה ברכב המוחץ בהכרז כי פגיעה פח ברכב אספנות גורמת לעגמת נפש ברורה שאינה צריכה ראייה.

את התביעה ערץ, עברו אותו החבר, חברנו עו"ד שלמה בן גדרון, שהדריך את החבר בכל שלב עד לאכיפה במשפט.

## ספר על מכניות ומספרי רישוי בתקופת המנדט

קיימת יוזמה של חבר מועדון להוצאת ספר על מכניות בישראל בתחום המכנדט (מספרים מנדרוריים).

דרושים כל מידע, חומר - בעיקר תמונות הכוללות הסטטים, בעליים, היסטוריה של הרכב, מקום וכו'.

תמונה תוחזרנה לבעליהם.

לפניות: דב גוינדמן, הפרחים 6, כפר מלל 45920

## "מסודות הוועד"

### מעיקריו ישיבת הוועד האחורונה

**כנס פיבא** - דוח על הכנס השנתי של פיבא שהתקיים ברוטרדם, הולנד, ושבו השתתף חברנו יוסי צור, נציג המועדון. הוושם דוש על ההחלטה של הנציגות הישראלית בכנס ועל הקשרים הרבים שנוצרו שם. יש פניה למועדון ה-5 לקיים ראיון אופנוני ב-2002. הנושא קיימות חומרות הדרכה לשותך נושא. במועדון קיימות חומרות הדרכה לגבי השתתפות באירועי פיבא. החברים מוזמנים לעיין בהן משרד בלבד.

**AIROU CHOH** - הגביע הנודד ע"ש שאל גלאי ז"ל. נקבעו הנקודות לאירוע. הוגש הצורך בהשתתפות חברים רבים ככל האפשר באירוע על מנת להביא להצלחתו, זאת מעמיד למאיץ שימוש שמייקע בנושא זה חברי איציק שביב.

# אבירו מועדון החמש



## ספרון תקנות

תקנות רכב  
אספנות

הסבירים והבהרות

מועדון החמש  
ש"ח ארכ' ארכ' ארכ'

20 ש"ח

## חולצת T



25 ש"ח

## דגל לרכב



10 ש"ח

## כובע המועדון



15 ש"ח

## מדבקה לרכב



10 ש"ח

## סמל (לגריל)



40 ש"ח

## מחזוק מפתחות



15 ש"ח  
כל יח' נסכת  
10 ש"ח בלבד

## סוכת המועדון



10 ש"ח

חברי המועדון מוזמנים לרכוש מבחר מוצרי מועדון החמש. פרטים והזמנות לפנות למשרדים המועדון בטלפון 03-7318818 או בfax 03-7319059. דמי משלוח 5 ש"ח לכל מוצר.