



# האבטומוביל

מגזין ישראלי למסורת מוטורית, מכוניות קלאסיות ורכבי אספנות

גיליון 57 • ינואר–פברואר 2005 • 30 שקלים • חינוך לחברי מועדון החמס

**אנשי החיפושים**

נאז וולגה | טריומף ספייטפייר | פיאט 500

**מטום הקונסטליישן**

וספה תוצרת הארץ

**סיטרואן DS**





## האַבְטוּמוֹבִיל – מועדון החמש מג'ון ישראלי למושתת מושתת, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

עורכים: בני הספל, איל פלד  
עורכת גרפיט: מיכל רחמנוב  
תחקיר והפקה: אילית עוזרי, יעל שנער  
מנהל ומוניטים: קרול מימוני  
טלפון: 02-6521222

תאום מודעות: מיכל ברנסטיין  
sbc@spotnik.com  
טל': 03-5652118  
ניהול הפקת דפוס: מיקי שטופלמן, אפרת סער  
קדם דפוס: SBC  
דפוס: רבגון

המודיל: איל פלד  
כתובת המרכחת: מסע עולמי  
רח' עם וולמו 3  
ירושלים 95463  
טלפון: 02-6521222  
טלפון: 02-6521221  
דוא"ל: idantv@matav.net.il



סיטרואן DS שנת 1974  
של נרקיס אמויאל  
צילום: איל פלד

כל הזכויות שמורות  
0793-7679  
המודעות ותוכן באחריות המפרסמים בלבד



מועדון החמש – מועדון הרכב  
הקלאסי והאספנות בישראל  
(עמותה רשומה מס' 8059903358)

**נשיא כבוד:** כבוד נשיא המדינה – מר משה קצב

**חברי כבוד:** יורם בינו, רפי בן חור, חיקה ברנסטיין,  
יוахים לוי זיל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר

**ייר קודמים:** צבי רכnic, יוסי בראל, שי אפרה,  
אבי כתריאל, זמי לוי

**עד המועדון והעמותה**

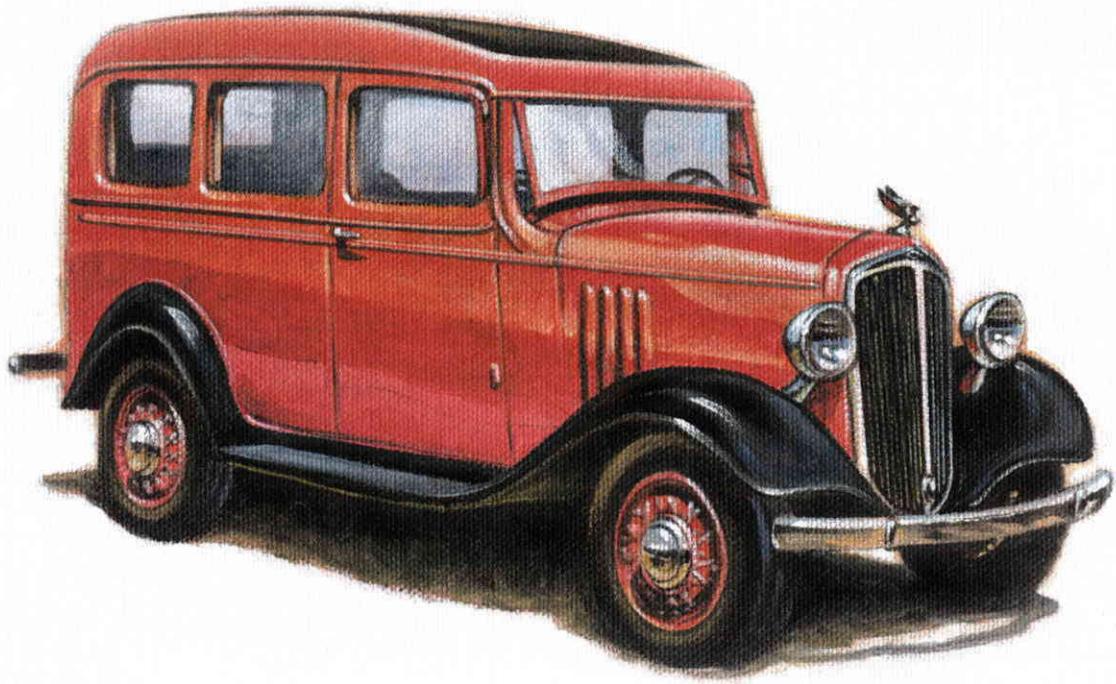
**ייר:** נחום קדריאל  
**מייסם ייר וגזרר:** זמי לוי  
**कשרי חוץ:** יוסי צור  
לוגו טיקה לאירועים: משה צליק  
אבזרים וציוד: רוני רוזנברג  
עורך "האַבְטוּמוֹבִיל": בני הספל  
אב בית דין חברים: עוז'ץ צבי שלנט  
מקבר העמותה: יורם מקובר  
מנהל המשרד: אירית בורג

**משרד המועדון**

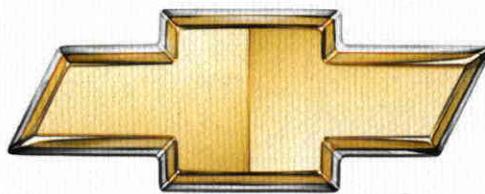
כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים  
מען למכתבם: ת"ד 1193, גבעתיים 53111  
דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net  
שעות פתיחת המשרד: בימים ראשון, שני, רביעי וחמישי  
בין השעות: 00:00-09:00  
בימי שלישי בין השעות: 15:00-20:00  
בערבי חג בין השעות: 08:00-11:00  
בלגבי חג בין השעות: 00:00-15:00

**מועדון החמש באינטרנט**  
פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il  
מנהל פורום אספנות: בני הספל

אתר האינטרנט: www.5club.org.il  
מנהל האתר: דרוו ורשותין



The American Way Since 1935.



**CHEVY TRUCKS**



וניברסל מוטורס ישראל בע"מ - יבואנית בלעדית של ג'נרל מוטורס: שברולט, ביואיק, קדילאק, אופל, איסוזו וואא. [www.umi.co.il](http://www.umi.co.il)



## חברים יקרים וקוראים נכבדים,

בימים חורף נעים, ללא גשם, יצאה שיירה של עשרות מכוניות אספנות מטהל-אביב לכיוון הגן הלאומי בית-גוברין שם קיימנו, בחסות ירחון "אוטו" ובארוחה חב' "אגריינר" מקובע בית ניר ורשות הטבע והגנים, את האירוע השנתי על שם שאול גלאי.

ערב קדום עוד עסכנו בסוגיה האם ירד גשם או לא, אך לשמהתנו זכרנו למג' אוורי נאה, למקומות חדשים ומצלחה לאירוע המסורי, ולתצוגה מורהيبة של מכוניות ואופניים שללא הייתה מבישית גם מודעונים מפוארים באירופה. אמנס אין הנחתם מעיד על עיסתו אבל פטור הבלא כלום אי אפשר והאירוע רואו לכל שבך גם מבחינת איכות המכוניות שהוצעו ועמדו בתחרות וגם מבחינת הסדר והארגון.

צחות השופטים שבחן את המכוניות פעל בהתנדבות ועשה את מלאכתו בדרך המקצועית ביותר שאפשר להעלות על הדעת ובשם כל חברי המועדון אני מנצל במה זאת על מנת להודות להם על כן. זו הזדמנות להודות גם לגב' אנה פרומצ'נקו, מנכ"ל ירחון "אוטו", על מתן החסות לאירוע והגביעים לזכוכים, תודה גם לחברנו איציק שבב ולהברת "אגריינר" על הארון והארונות.

תודה מיהודה וברכבת יש לך ללב ליסנסקי, לאמנון דיבק ולקובי. שבב, חברי שהציגו את מכוניותיהם המשופצות לתחרות השנה. ניכר שלושתם השקיעו הרבה אהבה, כשרון, מןן ומקצועיותם במלאת השיפוץ וקבעו אף גובה יותר למתחרי השנה הבא. אני מנצל את הבמה הזאת לקרוא לכל מי שנמצא עכשו בעיצומו של תהליך השיפוץ, השיקום והשזהור להכין את המכונית ולהירשם לתחרות המסורית בשנה הבאה.

ושמחה לשלוחה. חבר המועדון אמר לי השיק את מכוניתו, פורט אנגליה שנה 1946, באירוע מוצלח ומואrgan להפליא שקיים האגף הצעוני של המועדון בחיפה. אי אפשר היה להימנע מל/gotoות כל משבחו של אמיר תרמה גם היא להצלחת האירוע.

לפני זמן קצר ערכנו טיול מועדון לנחל אלכסנדר. אף שנאננו בעיצומו של החורף ליוותה אותנו שמש פלאה באוטו ווקר שבת. אמנס לא ראיינו צבים, אך זכרנו לארגון מוצלח של צליק, ולהשתתפות גבוהה של החברים. שניפגש בנסיבות.

ולבסוף, המצב הכלכלי בישראל משפייע גם על התנהלות המועדון. סיימנו שנה אזרחית ועסוקית, ולצערנו לא הצליחנו לארגן אירוע גדול שיכלול גם תרומה כספית למועדון. אנו בוחנים ביום אלה צעדים להתייעלות ולהתאמת היכולות הכספיות של המועדון להיקף החזאות. סעו בזיהירות, שמרו על כל הרכיב העתיקים ובאוו לאירועים ולמפגשים.

שלכם,  
נחום



שלום רב,

תחילתה של השנה החדשה מביאה עמה חדשות טובות לכל מי שבבעלתו מכונית משנת הייצור 1975 שעכשיו כבר רשאית להתהדר בלוחית הרישוי "רכב אספנות". לא מעט דגמים שהושקו בעולם באותה השנה, או בשלהי שנת 1974 והגיעו לישראל רק בשנת 1975, מצטרפים עכשיו למשפחת האספנות: פולקסוון גולף (דור ראשון), וולוו 244 ו-245, ב.מו. סדרה 3, אודי 50, סיטרואן CX, דודג' אספן, פלימות' וולארה ואחרים.

ועוד ממשו קרה השנה 1975 משפחת אמויאל עלתה מצפת לארץ. נركיס אמונייל, שהוא אז ילד, נפרד בצעיר מה-DS המשפחתי שנשארה בפריז. נפרד מהמכונית ונשאר עם הזיכרונות. במהלך השנים הפך זיכרונו הילדות לחולם, והחלם קרם עיר וגדים והיה למציאות. עכשו הוא מסדר לכולנו איפה מצא סיטרואן DS, איך רכש את המכונית, איזה תלות עבר בנמלי הים ובמכס היישראלי ואיך שיפץ את הקלאסית שלו והספק להגעה אתה בזמן לגן הלאומי בית גוברין לאירוע השנה של תחרות הגביע הנודע.

שלוש מכוניות – פיאט 500, טריומף ספייטפייר נגאזו וולגה – הגיעו לנו הגמר של התחרות השנתית על שם שאול גלייז'ל למצוינות בשיפוץ ובשזהור של מכוניות קלאסיות. על הטקס החגיגי שבו הוענקו הפרסים לזכוכים וסיפור שיפוץ של שלוש המכוניות המתחרות בכתבה רחבה בפתח הגילוון.

למי לון יש וספה משנת 1959 והיה מי שלח על אוזנו שככל הנראה הוספה האדומה שלו היא בעצם כחול לבן, ככלומר הרכבה בארץ. במטרה לברר את כל הפרסים פוגש זמי את אפרים אילין שהקים מפעל הרכבה לוספות לצפת לפני כחמיישם שנה, ועל מנת להשלים את סיפורו הוספה היישראליtin כינס זמי למפגש עוד שלושה חברים עם סופות מאותן השנהו.

מפגש אחר, גדול יותר, התקיים בנתניה תחת הכותרת "אוור עגול" ומשך אליו למעלה מ-100 היפושים בשלל דגמים וצביעים. גם נמרוד ורומיאו, כבאים גאה של היפושית, היה שם ומביא בסגנוןיו המיחוד רשיים ממפגש עם מי שיש לו 29 היפושים, עם מי שקרווא לחיפושים שלו "פנחס" ו"סיגלית" ועם עוד כמה ברושים וחיפושים.

בני הספל נוטש את הקרקע, נוסק לשמיים וمبיא את סיפורו המרתק של מטוס הקונסטליישן, "ה'קוני", כפי שנוהג היה לכנותו, שירות בנאמנות חילוג אויר וחברות תעופה אזרחית בכל רחבי העולם ובסעודה את מדיה חברת אל על. ולסיום הפרק ההיסטוריה בಗילוון מביא דני גולדשטייד את תולדות קוואופרטיב התחרותה החיבורית "השחר" בעמק זבולון ובמודדות הכרמל.

קריאה מהנה ונסיעה בטוחה,  
בני הספל ואיל פלד



דגם קונסטליישן של TWA.  
ראו כתבה בעמ' 42-36



# אח חדש ל-5x, רכב הקביש שטח הטוב בעולם. **BMW X3**



**BMW X3**

## **BMW X3 החדש. עם טכנולוגיות ה-Drive המהפכנית.**

במהלך הימים הצליחה חברת BMW למציג חידושים רבים אשר שניו את עולם הרכב, הציבו סטנדרטים טכנולוגיים חדשים ויגשו مليון נגנים ברחבי העולם. השנה, ממשיכה BMW במסורת החדשנות, וורדת שוב לשטח. לאחר הצלחתו של 5x BMW, מציגה BMW את X3 BMW - רכב השטח הקל והמפנק, כמו אחיו הגדול מציג X3 BMW עוצב מותקן ווחות נוהגה בכל שטח. דגם ה-3.0-לייטר 231 כ"ס מצוי במערכת ה-Drive החדש, המהווה אבן אוחיה בחליקן שניה ומעבירה את מכונתנו לגילג שזקוק לו בהתקשרות לתנאי הדרך, באמצעות מחשב קר, עם הנעה מבוקרת לכל ארבעת הגלגלים, מבטיח BMW ציבות מקסימלית, רמת בטיחות יוצאות דופן וחווית נהוגה מושלמת. אתה מזמין להנתן בכל דרך שתבחר.

## **BMW X3. בכל דרך. בכל עת.**

הזמן עד היום נסיית מבחן מקיפה והתרשם בעצמך מה חוות הנהגה המושלמת של BMW החדש.  
קמוך רכב בע"מ. אולם תצוגה מרכזית: רוח' המסגר 16 תל-אביב טל': 03-6899000

\* התמונה להמחשה בלבד.

## 08



### חדשנות וישנות

השקת מכונית אספנות: פורד אנגליה 1946

AIRUUM: ראלי פיב'א 2005

תערוכת רטומוביל פריס 2005



### חלום צרפתי

כתב וצלם: רviol גראקיס אמויאל

גרקיס אמויאל מספר איך מצא סיטרואן DS בצרפת, נסע, רכש, התמודד עם הביטוח הצרפתי והמכס הישראלי וסגר מעגל עם המכונית המשפחיתת מימי ילדותו



### חיפושית זה הci, אח!

כתב וצלם: נמרוד רחמי פוב

נמרוד רחמי פוב מביא רשיומים ותובנות מהפגש השנתי, הגדל שכינס אליו למעלה ממהה ברנסים וחיפושים



### 44 מנהגים לקואופרטיב הקשר

כתב: דני גולדשטיין, צילום: ארכין אנד

דני גולדשטיין שופר אור על ההיסטוריה של וראשית התחבורה הציבורית בעמק זבולון והכרמל

## 12



### הגביע הנודד ע"ש שאול גלאי

הסיפור המלא על שלוש המכוניות שהגשו לקו הנגזר של התחרות השנתית למיצינות בשיפוץ ובשזהר מכוניות קלאסיות ע"ש העתונאי שאול גלאי ז"

## 22



## 28

### וועה אדומה כחול לבן

כתב: זמי לוי

זמי לוי נפגש עם אפרים אילין שמספר על מפעלי ההרכבה לוויסותה שהקים בצרפת, ואז מכנים מפגש חברות בעלי וסודות ישראליות

## 32



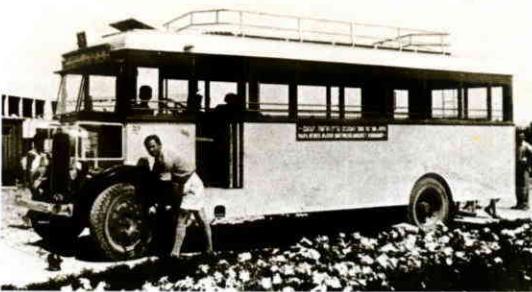
## 36

### אגדה אוורית

כתב: בני הספל, צילום: ארכין לעם

בני הספל סוקר את קוותיו של ה"קונסטלישן" – המטוס ששירות בנאמנות חילות אויר וחברות תעופה אזרחית

## 44



## 50

### 50 הלוח הישן

קונים ומוכרים מכוניות אספנות

Classic



Y&R | יפה ורדי שטרן

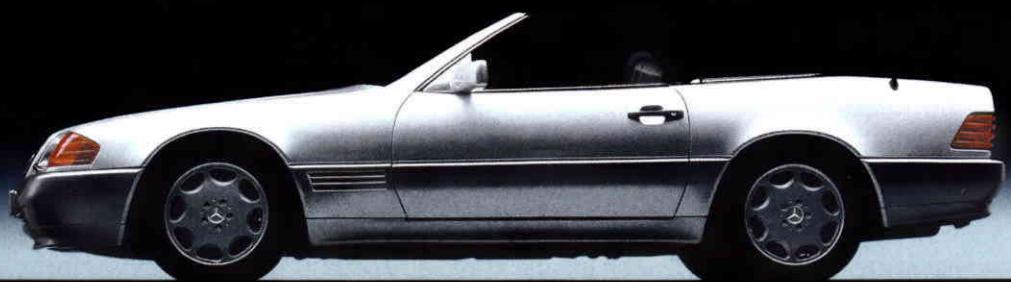
Classic



Classic



Classic



Soon to be Classic



יש מכוניות שלעולם לא מתירות,  
הן פשוט הופכות לקלאסיקה.



Mercedes-Benz

ביותר של כל הזמנים. מה הופך אותן לקלאסיקה?  
אולי אלה הביצועים המדהימים? אולי זה העיצוב  
שאי אפשר לעמוד בפניו ואולי זה משה חזק  
מייתנו שקשה להסביר אותו. בדיק כמו, תשוקה.

**Mercedes-Benz. Unlike any other.**

בשנת 1954 הופיעה ה-SL הראשונה והפכה עד  
מהרה לחולק בלתי נפרד מההיסטוריה של עולם  
הרכב. אגדה שתסלול את הדורך לדורות הבאים  
של ה-SL. כתוב העת היוקרתי Car Magazine  
בריטניה אף הזכיר את ה-SL כרכב הקלاسي

## משיקים מכוניות אספנות



צילום: שלומי יצחקי

אפשר לנחש שלפני 59 שנים, כשהמכונית של אמריקאי ירידת מפס הייצור במפעל פורד בדגנאמס שבמזרחה לונדון, על הגדרה הצפונית של נהר תמותה, אף אחד לא תיאר לעצמו שהמכונית הספציפית זו תזכה לעדנה בראשית האלף השלישי ולכוב על חזיתה של עוגה טעינה במיוחד.

פורד 8 ופורד 10 (מודל 7Z ומודל 7W בהתאמה). בשנת 1939 קיבל הדגמים שמות חדשים: פורד 10 היה לפורד פרפקט ופורד 8 היה לפורד אנגליה. ייצור שני הדגמים נמשך בריציפות, עם שינויי חיצוניים קלים, עד שנת 1954 כspark בין השנים 1945-1941 והופסק הייצור בגיל מלחמת העולם השנייה.

## פורד אנגליה 1946

ביום שישי ה-3.12.2004, בתחנת פז לב המפרץ, מקום המפגש הקבוע של חברי הסניף הצעוני של מועדון החמש, ולענין קחל רב הושקה פורד אנגליה שנת 1946 של אמיר לוי. בשנת 1932 הייתה השנה מפנה בתולדות חברות פורד, יזרויה הרכב האמריקאית מפנה בתולדות הנדעת. בעיני רבים יובל המכוניות של אותה השנה היה משובח במיוחד אבל שנה 1932 תיזכר לפחות בשנה שבה פורד בנתן מכוניות בריטניה. הנרי פורד לא הסתפק במפעול הרכבה בריטי למכוון אמריקאיות והורה לעצב וליצור סדרה חדשה של מכוניות שתתאים לשוק האירופי שהBIKE שוקה למכווןות קטנות יותר מאשר פורד שיווקה בשוק האמריקאי. המכוניות הבריטיות הראשונות של היצור האמריקאי בבריטניה היו



## ראלי פיב"א 2005

יוסי צור, האחראי על קשיי החוזן במועדון החמש, מעידן על אודוט הראליל העולמי של פיב"א לשנת 2005 שיתקיים בציגיה. טקס הפתיחה של הראליל יתקיים בפרקג ביום 19.6.2005 והארוע יישוך שמונה ימים במסלול שאורכו אלפי קילומטרים. הראליל נערך על פי תקנון האירועים של פיב"א וככל הרכב שנוטלים בו חלק חייבם להיות בעלי תעוזת זיהוי של פיב"א. הראליל הוא אירוע תחרותי בעל אופי תיירותי שמהירות הנסיעה אינה הגורם הקובע ולאורכו מקפידים המארגנים על נסיעה ב מהירות מבוקרת ממוצעת של 50 קמ"ש או פחות. מספר המכוניות המשתתפות בראלי מוגבל למאה בשבע קטגוריות שונות: קטgorיה A למכוניות שיוצרו עד סוף שנת 1904; קטgorיה B למכוניות שיוצרו עד סוף שנת 1918; קטgorיה C למכוניות שיוצרו עד סוף שנת 1930; קטgorיה D למכוניות שיוצרו עד סוף



שלו, ליטול את טופסי ההרשמה ממשורי מועדון החמש, להשלים את כל התשלומים עד סוף חודש מרץ ולבדק שמן ומים במנוע ואויר בצמיגים.

פרטים כלליים נוספים באטר פיב"א בכתבota ראליל 2005 בציגיה באתר המארגנים בכתבota www.fiva.org www.tvsxo.cz

שנת 1945; קטגוריה E למכוניות שיוצרו עד סוף שנת 1960; קטגוריה F למכוניות שיוצרו עד סוף שנת 1970; קטגוריה G למכוניות שיוצרו עד סוף שנת 1980. דמי ההשתתפות משתנים לפי שנת הייצור של המכונית ונעים בין פטור מדמי תשלום למכוניות שיוצרו לפני 1919 ל-1,600 אירו למכוניות שיוצרו אחרי שנת 1960. אופנועים, אג'ג, משלימים מחצית המהירות. לדמי ההשתתפות יש להוציא 700 אירו נוספת למשתתף בעברinya לינה לאורך המסלול, נוספים למשתתף עצמו יוצאת מפראג ומסתעים אחריו המסלול שאורכו אלפי קילומטרים. בדרך יבקרי ככל קילומטרים באוסטרבנה. בדרך יבקרי המשתתפים, בין היתר, במויאן הרכב של טטרה, סקודה, בטירת מלניק, במויאן הרכב של טטרה, במבצר פרנשטיין, במויאן הרכב של טטרה, האתרים המרכזים במורביה. מי שרצה להשתתף צריך לבדוק אם נשאר מקום פניו בקטgorיה המתאימה של הרכב

## הופעה



## חיה



לצרוך: LTD. אברהאחי

אל תיתן להופעה המוגשת, המדהימה והאלגנטית של **קאדילק CTS 2005** להטעות אותן.  
מאחוריו היפינוק והפואר מסתתרת **חיה** אימנתנית עם מנוע אלומיניום 6V 3600 סמ"ק חדש המפיק 255 כ"ס ומ מערכת  
**VVT** לתיזמוני שסתומים משתנה. התקשר עכשו והוא הגיע אליו להופעה **חיה**.

**תנאי מימון מרגשים במיוחד: קח אותה עכשיו ב- 254,900 ש"ח\***  
היתריה: ב-30 תשלומים שוויים של 3,333 ש"ח כ"א, ללא ריבית והצמדה.

\*המחיר כולל אגרות רישיון, מס בולים ומיגון לרכב עפ"י דרישות חברות הביטוח.



*Cadillac*

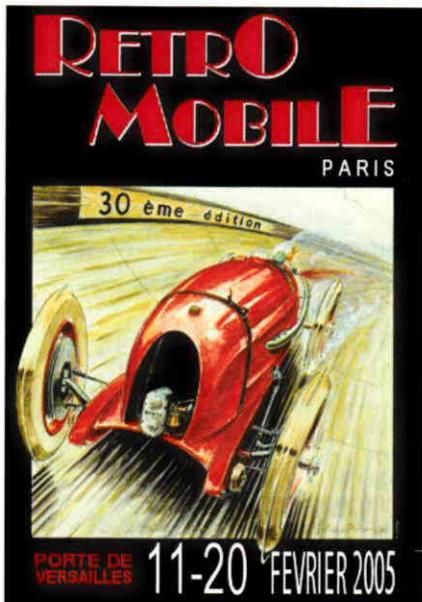


יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ - יבואנית בלעדית של ג'נרל מוטורס: שברולט, ביואיק, קאדילק, אופל, איסוזו וסאבה.  
אולם תצוגה בית UMI ורשות ריאל"צ: פלטין 5, א.ת. חדש, 03-9534444 דוד פ"ת 76, [www.umi.co.il](http://www.umi.co.il)





FIG 403 קוניגסציג (דובוביץ')



מספר 004, מתוך 10 מכוניות שנבנו) משנת 1982 (מיליאן אירו מחיר התחלתי....); מוארטין בומרנג משנת 1972 (700 אלף אירו מחיר התחלתי); ולצנעים יותר מוצעת אסטון מרטין אולג משנת 1972 ולנצח פלביה ספורט שנת 1964 (מתחלים ב-50 אלף אירו לכל אחת).

מקדי עניין נוספים בתערוכה הגדולה הם שוק החליפים, תערוכת דגמים מיניאטוריים ותערוכת מכוניות ואומנות: ציורים, רישומים ופסלים. חלקם ריאלייטיים לגמרי וחולקים יצירתיים מאוד.

לפרטים נוספים על אודות תערוכת רטרומוביל 2005 בפריס ניתן לגלוש: [www.retromobile.fr](http://www.retromobile.fr)

מימין: ב.מ.וו 507  
מטה: משאית וימילה וה"איירוס" מכונית-מטוס



## רטרומוביל פריס 2005

תערוכת רטרומוביל פריס 2005 התקיימה השנה בין התאריכים 11-20 בחדש פברואר ב"פריס אקספו" בבירה הצרפתית. השנה חוגגת תערוכת רטרומוביל יובל שלושים שנה והמאורגנים מבטיבים תערוכה מרתתקה במיוחד סיבב כמה מוקדי תוקן.

מכוניות יוצאות דופן: מכונית-מטוס "איירוס" שיוצרה בצרפת בשנת 1976 על ידי המזבב רוברט לבודר ונשמרה כמעט ללא רבד בסודיות מרבית אצל אספן אלמוני; משאית "וימילה" משנת 1958 ששימשה את חברת מישלון כמכונית ניסוי לצמיגי משאיות; פורד ספיישל קופה משנת 1937 של נהג המוציאם הקטור סופיצי סדס מאורוגואה; דגם פרוטוטיפ של יגואר מיסטרל משנת 1953 ועוד לא מעט כל רכב ייחודי.

במסגרת מיוחדת בתערוכה יתקיימו מיצאי מכוניות לחייבות יובל לשושה דגמים של יצרים צרפתיים: 50 שנה לטיסטרואן DS, 50 שנה לפיג'ו 403 ו-403 שנה לרנו 16. כן למשל, בתצוגה של רנו יהיו 14 דגמים (בפרופורציה של 1:5) של המכונית המהפקנית ובתצוגה של פיג'ו יוצג הפרוטוטיפ של הד-403 (פיניפארינה) ודגמי קופה (רנה ברנרד) וקוניגסציג (דובוביץ') ייחודיים.

מחלקה המכוניות של "קריםיטיס" תקיים במסגרת רטרומוביל 2005 מכירה פומבית של כמה קלאסיות אמריקניות: פורשה 956 (שילדת





1974



1983



1991



1997

**אותה אגדה, סיפור חדש.**

או מה הופך את הגולף למכונית אגדה? אולי זו היכולת שלה לפרוץ דרכם חדשת ולהפתיע אותך בכל פעם מחדש: עם מבחן מנוני בוחן FSI עצמאיים וחסכניים במיוחד, תיבת שיפוטronic אוטומטית 6 הילכים והגה סדרטוניק ייחודי בעל גמישות משתנה. יתכן שגם היכולת שלה לרוש אותך עם יותר מרחב, נוחות ואבזור מפנק, אולי זו הרגשות הביטחון שהגולף החדש מעניק לך הזדמנות למערכות הבטיחות המתקדמות שלה. ואולי זה בכלל משחו שלא ניתן להגדר במילים כבר 30 שנה, כמו למשל החיק שעולה על פניו, בכל פעם שאתה נוהג בה.



**The new Golf**  
www.vw.co.il

הגולף החדש 2005 עכשווי באולמות התצוגה: 1.6 102 כ"ס, 1.6 FSI 115 כ"ס, 1.6L 150 כ"ס, 2.0L FSI 150 כ"ס, 2.0L TDI 105 כ"ס, 1.9L TDI 75 כ"ס, 1.6L 2.0L SDI 140 כ"ס, 1.6L 2.0L TDI 140 כ"ס. היבואן: צ'מפני מוטורס (ישראל) בע"מ. אולמות התצוגה: מרכז פולקסווגן, בני ברק טל' 02-5775222. בת-ים צ'מפני מוטורס בת-ים, טל' 03-5775222. חיפה צ'מפני מוטורס חיפה, טל' 03-5532859. אשקלון אליתו שירות רכב בע"מ, טל' 08-8560602. בר-טובה יב. רכב דרום טל' 08-8501267. ירושלים צ'מפני מוטורס ירושלים, טל' 02-5665555. תל אביב רטס טל' 03-6384585. נסרךת רכב עירוני רטס, טל' 03-97-7401074. הוד השרון סיזון צפוף נסרךת רכב עירוני דוד, טל' 04-6322987. חולון השחר מוטורס (2000) בע"מ, טל' 03-6900111. חיפה אל גרביה רכב עירוני, טל' 04-8676333. נסרךת רכב עירוני צפוף נסרךת רכב עירוני דוד, טל' 04-6085555. רכב נסרךת בע"מ אסעד ורמי זינס, טל' 03-9309037. קריית ביאליק סוכנות שלין שירות רכב הבשן בע"מ, טל' 04-6561555. גדרה השחר מוטורס בע"מ, טל' 04-6944311. רחובות קליינס בע"מ, טל' 04-8761438. קריית שמונה רכב הבשן בע"מ, טל' 04-6944311. ראשון לציון קלנס בע"מ, טל' 03-5373535. רחובות רכב הנגב בע"מ, טל' 04-9416223. רעננה גיגג בע"מ, טל' 04-7449777. ת"א-יפו פליקס בע"מ, טל' 03-9666778.

## תחרות הגביע הנודע ע"ש שאל גלאי ד"ל



נחום קדמיאל, יו"ג מועדון החמש, מבורך בעקב

מקצועית המונה חמישה חברים המתמננה לאotta העתונה השנה. שניים מחברי הוועדה מתמננים מטעים מועדון החמש, שניים מטעים כתוב העת "אוטו" והחמשי הוא נציג משפחחת גלאי. השנה כיהנו בוועדה המקצועית, נוסף על בני משפחת גלאי, ה"ה אביו כתריאל, אריאל עזיז, בנצי פכתולט וייגאל קרפולד.

השופטים מקבלים לעיון את "תיק המועמד" הכלל אסמכאות רשמיות לבועלות על הרוכב ומועדה, תיאור מפורט של פרטי הרוכב ותיעוד מצולם של מצב הרוכב לפני השיפוץ, במהלך השיפוץ ולאחריו. אחר כך מוצגים כל הרוכב עצם לעיניים הבוחנות של השופטים.

הקריטריונים המקצועיים לפיהם ניתן הניקוד הם: מקורות הרוכב (משקל 30 אחוזים); איכות השיפוץ והשזהר בהיבט המראה החיצוני והפנימי: פחחות, צבע, השיפוץ. ויש עוד כללים ומוגבלות. שלוש המכוניות המועמדות לפרסם הראשונים בתחום של שנת 2004 היו פיאט 500 שנת 1973 של קובי שבג, טריומף ספייטפיר שנת 1965 של אמנון ריבק וגיא ולגה שנת 1970 של לב ליסנסקי.

ביום שבת, ד' חנוכה תשס"ה 11.12.2004 הוכרזו הזוכים בתחום השנתי על שם עיתונאי הרכב שאל גלאי ז"ל בטקס חגיגי שהתקיים בגן הלאומי בית גוברין לעניין קהילתי. רב של מאות אהבי מכוניות קלאסיות. התחרות נערכה לעוד מצוינות בשיפוץ ובשזהר של מכוניות קלאסיות ולהזות מפעלים להנצחת זכרו ופועלו המקצועי של שאל גלאי ז"ל והוא נערכת ביזמת משפחת גלאי, כתוב העת "אוטו" ומועדון החמש ובניהולם.

לפי התקנון רשויות להשתתף בתחום רק מכוניות (כל רכב גלגולים) במשקל כולל עד 4,000 ק"ג, בנות 25 שנה לפחות השימוש במשרד הרישוי של מדינת ישראל, אם כי הרישוי השנתי אינו חייב להיות בתוקף.

בעליים הרושים של המכוניות חייב להיות חבר מועדון החמש, לחברות בתוקף, ולהוכיח כי המכונית הייתה בעברות או לפחות לפני השיפוץ. ויש עוד כללים ומוגבלות. שלוש המכוניות המועמדות לפרסם הראשונים בתחום של שנת 2004 היו פיאט 500 שנת 1973 של קובי שבג, טריומף ספייטפיר שנת 1965 של אמנון ריבק וגיא ולגה שנת 1970 של לב ליסנסקי.

הSHIPOT בתחום נעשה על ידי ועדת



מימין לשמאל: גיא ולגה שנת 1970 של לב ליסנסקי  
טריומף ספייטפיר, שנת 1965 של אמנון ריבק  
ופיאט 500 שנת 1973 של קובי שבג

**כבר 50 שנה שאלפא  
מרגת אוטך כל יום מחדש.**



**50° Giulietta**



יבואן: סוכנות מכוניות לים התיכון בע"מ. יבואני פיאט, לנץ'יה ואלפא רומיאו. אולם תצוגה ראשי: יגאל אלון 90 ת"א 03-5655555



מימין לשמאל: חום קומיאל, בניו של שאול גלאי ז"ל, יואל פרלמן, משה צליק, זמי לוין ולב ליסנסקי  
למטה: המכוניות שהשתתפו בתחרות, לב ליסנסקי עם "הגביע הנודד" ועם הולגה שלו



קהילית אספני המכוניות בישראל. בטקס הקצר הודיעו נורות חנוכה, נשאו דברים מרושים על אודוט שאול גלאי ז"ל ובאזור הנוcheinois הוקרא קטע קצר מושימה שכabb שהdagim את כשרון הכתיבה שלו, את דגשנותו וידענותו ויותר מכל – את אהבתו למוכניות. ואז הגיע האירוע לשיאו והוכרזו הזוכים: במקום השלישי פיאט 500 של קובי שבב; במקום השני טריומף ספייטיפיר של אלמנון ריבק; ובמקום הראשון גאו וולגה של לב ליסנסקי.

שנתון הרכב (חמשה אחוזים, שככל עשור מקנה אחד). החין הכולל המסתמך על הינוך בקריטוריונים אלו יהווה תשעים אחוזים מהчинון הסופי. עשרה האחוזים הנותרים מוענקים על אופן הכתנת תיק המועמד. משרת רבות של מכוניות קלאסיות עשו את הדרך لأن הלימי בית גוברין באחת השבתות היפות ביותר שהחוrfה הישראלי יכול להציג. כן, אפילו מזג האויר האיר את פניו בדרכו יוצאת דופן לאירוע השנתי החשוב של





Vespa  
קלאסית. בשילוב.

עכשו אתה יכול להרשות לעצמך סטיל איטלקי



ו.א.ז.ג. י.א.ז.

חדש מופר אבןרי!  
המימון הכל מהיר בעיר!  
הוראת קבע • ללא צורן לביטוח מק"י  
ללא קשר למסגרת אשראי

נסיעת מבנה / אופקיה מידית / אפשרות לטריד אין / עד 36 תשלומים\*/寥יטיס 24 שנות בימה: 35-80-35-1-800-35-80-35

שכר חכירה לרכב בע"מ, כולל צגונה וראשי - רח' הסוגא 6 תל-אביב • כרכיש אשראי יהה כאר.



עופר אבןרי  
[www.oferavnir.co.il](http://www.oferavnir.co.il)

מקום שלישי

## פיאט 500 של קובי שגב



תיעוד מצולם של תהליכי השיפוץ מתוך תיק המועמד שהוגש לוועדת השיפוט של תחרות "הגביע הנודד". צילומים: קובי שגב

הפיאט 500 היה לא מכונית האספנות הראשונה שלו. במשפחה המורחבת, נסף על האשה והתוינוק, יש גם אוטstein 35A משנת 1958, פורד קומט שנת 1961 וטוריונט הרלד שנת 1969. כמשמעות שבג מסעט בפייטו היה זוכה למבטי התפעלות מהמכונית הקטנטנה ולמבטי תיממו מהיקף תכולתה – שני מבוגרים, תינוק וסלקל. האוטstein הינו הפרויקט הבא וקובי כבר התחל במחקר יסודי על אודוט הדגם ובאייתור מקורות אפשריים לחלפים ולחקלים. עד אז הוא מחה לטלפון ממושך הפרסום שירצה לשכור את הפיאט לסרטונו הפרטומת הבא שלו...

### פיאט 500 - נתונים ומופעים

פיאט 500 הוצאה לראשונה על ידי החיצון האיטלקי בשנת 1957 עם מנוע בעל שני צילינדרים, 479 סמ"ק, 13 כ"ס וගיר דו-בעל ארבעה הילוכים. ב-18 שנות חיו של הדגם יצרו שלושה מיליון ו-685 אלף; מכניות מרובה דורות: פיאט 500 נואבה בין השנים 1957-1960; פיאט 500 בין השנים 1960-1965; פיאט 500F ו-F500 בין השנים 1965-1972; פיאט R500 בין השנים 1972-1975; פיאט 500 בין השנים 1975-1972.

בפיאט R500 שולב מנוע חדש (שהגיע מהפיאט 126 שהושקה בשנת 1972) ווועדה להיות היורשת של הדגם המיתולוגי (בנפח 549 סמ"ק ובמשקל של 18 כ"ס. דגם זה, האחרון בשושלת פיאט 500, וחשב גם לבעל הביצועים הטובים ביותר).

מי שנכנס לבתו של קובי שגב בפתח תקווה לא יכול שלא לפגוש את הפיאט 500 משנת 1973 האדום שלו. כן רבותי, הבונבוניירה הקטנה והمبرיקה ניצבת בגןוון בתחום הבית על במת פרקט מיהודה בחדר המגורים. הכל מתLLLיל לפני כשנתיים כשלמוסך של קובי הגיעו עמו הפיאט ועם כוונות לשיפוץ כללי. ישבו הלקוח וקובי, שהוא פח וצבע רכב המתמחה בענטיקות, קבעו את שלבי העבודה והכיינו רshima של החלקים הדרושים. עם הזמן הלקוח הבין שמדובר בהשקה גדולה שלא נגמרה והתייאש. קובי ראה בפרויקט אתגר של ממש, ורק מהלקוח את המכונית והחליט להשלים את השיפוץ. העבודה המשכה קצת יותר משנה והעלות הסתכמה בעשרות אלפי שקלים. השלב הקשה ביותר היה שיחזור הקנטים וחלקי הגוף המעווגלים שהיו רקבים. חלקים שלא יכול היה להשיג בארץ נמצאו בחו"ל שקובי נסע אליהם. החלק הבועתי ביתר היה הדינמו. אי אפשר היה לתקן את הישן וחדש לא נמצא. רק אחדרי חפושים מייגנים ועזרה גדולה מחברי מועדון החמש אותו דינמו מתאים.

קובי יודע שהפיאט הייתה שייכת בעבר לדיפלומט, ולאחר מכן בבעלות מורה מרעננה. הבהיר שהביא את הרכב לשיפור היה, ככל הנראה, הבעלים השלישי או הרביעי של המכונית. הצעה המקורית היה לבן וקובי בחור לצבע את הפיאט באדום בגל צבע אהוב, חם, והנקלים ושאר החלקים בולטים היטב על הרקע שלו.



מקום שני

# טריומף 59יטפיר של אמנון ריבק



תיעוד מצולם של תהליך השיפוץ מתוך תיק המועמד שהוגש לוועדת השיפוט של תחרות "הגביע הנודד". צילום: אמנון ריבק

עשר חודשים כ奢מעט מדי יום ביוםו "נווגים באוטו ועושים עוד ממשו קטן". השלב הקשה והארוך ביותר היה הפחתות ולא מעט מאמצים הושקו גם במנוע ובגיר.

למרבה השמחה אין כמעט כל קושי בהשגת חלפים וחקלים לטריומף ובולונדון יש יותר מחנות אחת שמתמחה בנושא זה. הבעייה היחידה היא העלות. ואכן, אמנון השקיע בשיפוץ הספייטפיר לא רק רക חיבור אהבה ומזמן אלא גם ממונו. "עזרה אלפי שקלים". הוא מעד בחיקון מריר-מתוק.

במהלך השיפוץ גילתה אמנון שירוקת האש שלו נושאת שרידי צבע רビיט – אדום, צהוב, שחור ועוד כמה גוונים לא כל כך מזוהים. מבדיקת ההיסטוריה של הדגם גילתה שרוף מכרייש (שמוניים אחוזים) מהספייטפירים היו צבעות באדום ולכך בחר בצבע הזה.

שני הבנים נסחפו בעקבות האב וליו בהתלהבות את תהליך השיפוץ. עכשו מתחשים במשפחתי ריבק את הפרויקט הבא והכוון הוא מכונית אמריקאית. "העיסוק במכוניות ישנות הוא סוג של התמכרות" מודה אמנון ומוסיף "אבל במקום לזרוק כסף על פסיכולוג, אני קונה מכונית לשיפוץ ואז במהלך העבודה אני מדבר אתה ומספר לך את כל הצרות שלי..."

"**סקוניות**"  
ישנות מוחזירות אוטי

לילדות, מחברות אוטי בן 49, נשוי ואב לשני ילדים מגבעתיים. המכונית הראשונה של אבא שאמן נаг בה הייתה סוסיתא משנות הששים. כשמציצים בקורות החיים של מכוניות האספנות לבית ריבק מוצאים שם סוסיתא, טריומף הרלד, טריומף ספייטפיר (שתי מכוניותיהם שייפץ אמנון מחדש), הוסיף פה ושינה שם. הספייטפיר הנוכחות משנת 1965 היא מכונית האספנות הראשונה שאיתה שייפץ מ'א' וуд' ת'.

לאמן יש מפעל קטן לנעלים נוחות ובמסגרת עבודתו הוא מסתובב בארץ לא מעט. באחת מנסיעותיו בדרך הבchein בטריומף ספייטפיר זורקה ומוונחתת. תחקיר קצר הביא אותו לבעליה של המכונית ואחריו משא ומתן קצר הביא את המכונית הביתה. זה קרה לפני כשנה וחצי. עבודות השיפוץ החלו מיד אחרי שרכש את המכונית ונמשכו כ ארבעה

## טריומף 59יטפיר - נתונים וטפסרים

טריומף השיקה את הספייטפיר בתערוכת המכוניות של לונדון באוקטובר 1962 אחריו כארבע שנים של פיתוח הספייטפיר לדורותיה חיה 18 שנה: ספייטפיר MK1, בין השנים 1962-1964, נקראה גם ספייטפיר 4レ (סימן 4) לצוין ארבעת הצלינידרים במנוע 1,147 סמ"ק (ס"מ שלה), ספייטפיר MK2, בין השנים 1965-1966; ספייטפיר MK3 בין השנים 1966-1967, עם מנוע גודל יותר (ס"מ שלה) וחזק יותר (75 כ"ס); ספייטפיר MK4, בין השנים 1971-1972; ספייטפיר MK4 (ס"ס), ספייטפיר 1500 (עם מנוע 1,493 סמ"ק לשוק האמריקאי) בין השנים 1972-1973.

הספייטפיר האחרון, ספייטפיר 1500 בצבע צהוב אינקה, התגלגה מפס הייצור באוגוסט 1980 והועברה ישרות למוזיאון המורשת המוטורית הבריטית בידון.



מקום ראשון  
גאץ ווילגה  
של לב ליסנסקי





תיעוד מצולם של תהליך השיפוץ מתוך תיק המועמד שהוגש לוועדת השיפוט של תחרות "הגביע הנודד". צילום: לב ליסנסקי

יתר, בחר בשילוב הצבעים כחול ותכלת שבה השכיח ביותר של הדגם זהה ברוסיה.

"עכשו אני נח" אומר לב ואפשר להבין אותו אחריו פרויקט של יותר משנתים וועלות כוללת של מעלה מאות אלפי שקלים, אבל מהשבות כבר נודדות ואני רואה בדמיוני גואז של שנות הארבעים או החמישים..."

### газ וולגה - נתונים ומושגים

דגם מכוניות הנוסעים וולגה 21 של היצרן הרוסי GAZ הושק לקראת סוף שנות 1956 והוא לדגם מוצלח במיוחד במיוחד שנחשב אז למתקדם לתקופה מבחינה טכנית ושלב בין עיצוב אמריקאי לעיצוב אירופי. המכונית בעלת מנוע בנפח 2,445 סמ"ק שהפיק 70 כ"ס האיצה למאה קמ"ש ב-34 שניות והגיעה למהירות מרבית של 130 קמ"ש. נתונים אלו הם שעשו את הולגה לחלום של 99% מהרוסים ולפופולריות כל כך אצל נהגי המוניות הרוסיים.

דגם הסטיישן וולגה 22 הושק בשנת 1962 וייצורו נמשך עד שנות 1970. ב-14 שנות החיים של הולגה 21 והולגה 22 יוצרו כ-640,000 מכוניות.

היתה אהבה מבט ראשון" מספר לב ליסנסקי, בן 35 ונשי ואב לילד מגניinya. לב שלפרנסתו מנהל מוסך של טויוטה מכיר מקרוב את עסקי המכוניות אבל "בלינייד דיטי" עם גאזו וולגה בשנת 1970 שהתקים במיחס מאובק במושב רמת רזיאל לפני כשלושים שנים פתח את עיניו בכל מה שקשרו למכוניות ישנות.

גאזו וולגה סטיישן נחשבת למוכנית נדירה. שנת 1970 היא שנת הייצור האחרון של הדגם ובארצן היא היחידה מסוגה. השמועות מספרות שהמכונית הובאה לאשדוד מגרוזה בשנת 1970. הנתונים האלה הם שהציגו אצל לב את הרצון לרכוש את המכונית היה רקוב מלאכת השיפוץ ונשכח קצת יותר משנתים. גוף המכונית היה רקוב למגררי וכחנותו לפחחות הייתה הבעיה העיקרית. בעיה נוספת, לא בלתי מובנת, הייתה העדרם המוחלט של חלפים וחקלים מתחאים – חדשניים יישנים כאחת – בארץ. אין, פשוט אין. אפילו לא בורג. שש פעמים נסע לב לרוסיה ובכל פעם חיפש, איתר קנה והביא את מה שהוא זקוק לו על מנת להמשיך ולהתකדים במלאת השיפוץ.

מפח נפש גדול שהוציא את הרוח מההמפרשים ארעע כשהacificנו את גורו המכונית לנקיוי חול. אז, בטעות כמכובן, פגעו בגג וצורתו התעוווה. הדבר גרם לעיכוב של כמה חודשים בעבודה אבל סוף טוב, הכל טוב. הצבע המקורי של המכונית היה בז' ולב, שהחליט לבלכת על משה חי

# חלום חרפתי

כתבו וצילמו: דוויטל ונורקיס אמוייאל

## נולדתי

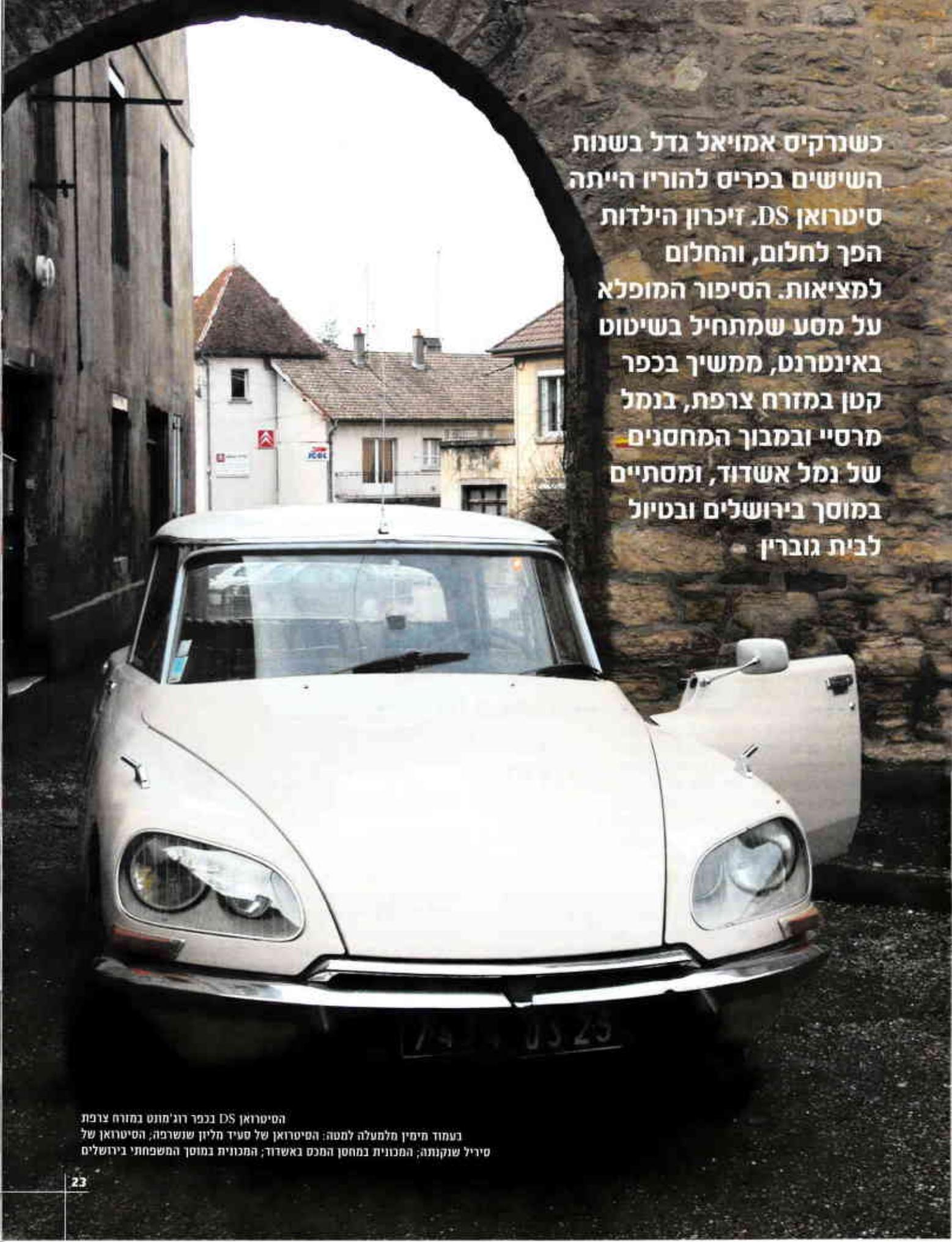
בפריס בסוף שנות השישים ושמ ביליתי את שנות ילדותי המוקדמות. שני דברים נחרטו במוחי מאותה תקופה, המקלהות הציבורית והסיטרואן DS של ההורים שלי. בשנת 1975 עלו הורי לאוזן ובזכיותה "עלולה חדש" שהיו להם קנו רנו 16 חדשה. המכונית הזו שרתה בנאמנות את אבי ואחר כך את אימי ואז עברה אליו ומשמשת אותה עד היום ככלי הרכבת היומיומי שלו. המכונית הזו אחראית במידה רבה לאבנתיה הגדולה למכוניות ישנות. השיגעון דבק בי ובאתה הפעמים ששחיתתי בפריס נסעה במיוחד לחולנד לקנות גיר חמישה הילוכים לרנו 16 שלו, שעיכשו, עם תחילתה של שנת 2005, סוף סוף נעשתה "רכב אספנות". אבל עם כל הכאב, ייש כבוד, לרנו 16, הנושא הפעם הוא סייפור אחר.

### יש לי חלום

עם זיכרון ה-DS הצרוב במוחי מילודותי בצתפת התחלתי לשוטט באטריא אינטראנטי של קניה ומכירה, נפערתי והתפעلت מהתהומותנות, למדתי את ההיסטוריה של היצורן ושל הדגם, שיננתי מיפורטנים טכניים, ותמיד תירצתי והסבירתי לאשתי שלכל אחד מותר לחלום. לפניהם והציג אitariani DS שנראתה מתאימה אצל בחור בשם סעדי בלון שכברפה. נדמה היה לי שהחולים עומדים להפוך למציאות. התכתבנו קצר, סיכנו על מחיר ושלחתי אליו 50 אירו כ碼מה על מנת להבטיח את העסקה. כשבועיים לפני מועד הנסעה המיווחלת לצרפת הודיע לי סעדי שפרקתו במגורש המכוניות שבו חנתה המיעוטת ושהייא נשפה כליל. הוא הבטיח לשולח לי את הכספי חזרה...

חויתי לחלום ושבתי לחפש באינטראנטי, הפעם קצת יותר מכובן מטרה, ומצאתי בחור צרפתי חביב בשם סיריל מהכפר רוג'מוני במוזרץ צרפת שהציג למכירה סיטרואן DSUPER, בעל ארבעה הילוכים (לצעיר) ידניות. החלה התכתבותה דואר אלקטרוני אינטנסיבית שבמהלכה העביר אליו שתי תമונות מדיה她们 של המכונית שגרמו לי להתרגשות רבה ואחריו משא ומתן ק cedar sagano מחיר, שלחתתי מקדמה והתחלה בהכנות לבוא.





כשנורקיס אמייאל גדל בשנות  
השישים בפריז להורי ה"יתה  
סיטרואן DS. זיכרונו הילדות  
הפן לחלום, והחלום  
למציאות. הטייפור המופלא  
על מסע שמתחיל בשיטוף  
באינטראנס, ממשין בכפר  
קטן במצרים צופת, בנמל  
מרסיי ובמבנה המחסנים  
של נמל אשדוד, ומסתיעים  
במוסך בירושלים ובטיול  
לבית גוברין -

הסיטרואן DS נזכר ונוגה צופת  
נעמדו מימי מלמלה למיטה: הסיטרואן של סעד חילון שנשרפה; הסיטרואן של  
סיריל שוקנזה; הפקונית נמחנן המכש באשדוד; הפקונית בתונן המשפחתי בירושלים



נרקיס אמויאל (מימין) וסיריל פיטו באורות הטוסים הישנה שבה חנתה הסיטרואן

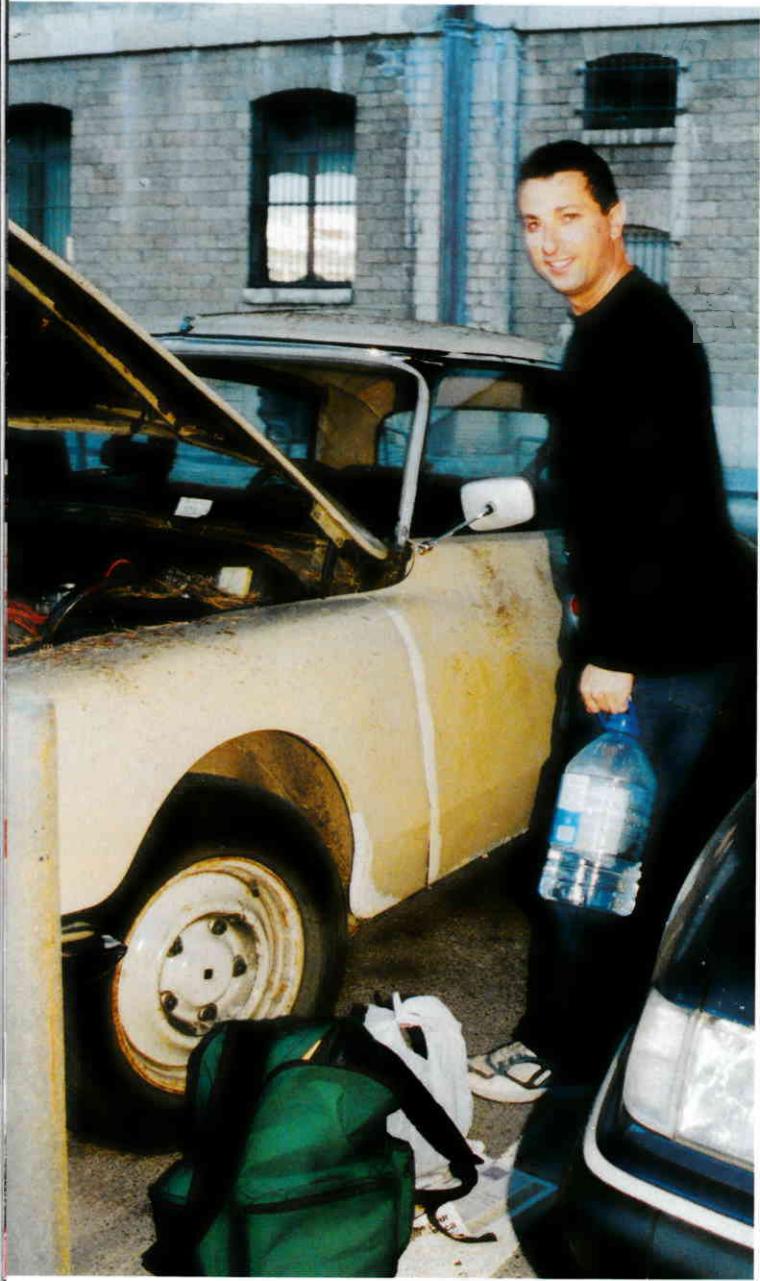
בזאנסון פגשנו את סיריל – צעיר, לבבי ומלא התלהבות לעוזר. התחנה הרחונה לקרה הרCHASE היהת סוכנות בטיחות מקומית. על מנת שנוכל לנסוע עם ה-DS מזאנסון למרסיי עליינו לעשות בטיחות חובה. מה שנראה לנו הילך פשוט הפך לכמעט בלתי אפשרי. אף סוכנות בטיחות לא הסכימה לבטה אותנו. בצרפת מקידות חברות הביטוח לבדוק את היסטרורית הניגזה של המבוקחים ולכך אף שאני אזהר צרפת, בהעדן מידע אצלם על היסטרורית הניגזה שלהם לא הסכימו אפילו לקבע לפרטיה. גם העובדה שקיבלת רישיון נהיגה לפני הגיל המותר לפי החוק הצרפתי, שם נוהגים רק מגיל 18 ומעלה, לא הועילה.

## נולדתי בפריז בסוף שנות השישים ושם ביליתי את שנות ילדותי המקדמות. שני דברים נחרטו במוחי מאותה תקופה, המחלחת הציבורית והסיטרואן DS של ההורים שלי

### סיריל פוטר הביעות

נסענו להרוּמוֹנוֹט, הכפר בו מתגורר סיריל, על מנת לנסות את מזלוño באחת מסוכנויות הביטוח ה喟ירות. אחרי נסעה ארוכה של 40 קילומטרים בדרכיהם צדיות, הגיעו לכפר ונכנסו לבתיהם של פגי וסיריל פיטו. הבית הכספי, בן 500 שנה, עבר אליהם בירושה וכשעלינו במדרגות העינ החורקות לקומה העליונה הם סייפרו לנו שהחליטו למכוור את ה-DS על מנת למן את שיפוץ הבית. לאחר קפה נימוסים הזמן אונטו סיריל לאורות הטוסים הישנה המשמשת היום כחנייה מקורה. סוף סוף ראיינו את הכלה – היפהפייה שלנו נחה שם מטופחת ונוצצת כמו נסיכה. יצאנו לסייע קצר ברוחבי הכה. סיריל נהג בדרך הולך ובדרך חזרה קיבלתי את ההצעה לשלי. אחרי 30 שנה שוב נסעתנו ברכבת ילדותי. חזרנו לבית והסבירנו לשולחן לאורתה ערב טיפוסית עם פגי, סיריל ושלושת ילדיהם.

**פחית הצבע וביתוך החובה**  
בעזרתו האדיבת של ניסים בוחניק, חבר מועדון החמש, ה החליט במליל החוויא רישוין יבו, יצרתי קשר עם חברה ספרות וסגרתי כמעט את כל הפינות. אז חזרתי לסיריל וקבענו מועד לפגישה בזאנסון, העיר הקרובה לכפר מגורי. סייל החיע באדיות שנשאה את הלילה אצלו ואנחנו, אשתי ואני, סרבנו בנימוס והזמן מLEN. תכנון הטயול הרומנטי בטעם של פעם לארוכה של צרתת מזאנסון ועד מרסיי שבדרום, בסיטרואן DS קלאסית, החל ל夸ום עור וגדים.  
משער הנסעה נודע לי, שאצל רשות המכס מくん הספק אם המכוית שאודה אני אמרו לייבא אבן משנת יצ'ר 74 ולא משנת מודל מאוחרת יותר וכן עלי להמציא הוכחה כזו שכן אחרה אין אישור לייבא את הרכב כלל. את השעות שלפני הטיסה "בילית" מול המחשב בדאגה גולה ובהסברים לסיריל שעליו להשיג עבורה הוכחה פורמלית לשנת הייצור של המכוית.  
ארזתי כמה כל עבודה מתאים, צבע נגד חלודה, גריי ועוד מספר אבזדים שנעודו להקל עלי את הכנתו של הרכב לשלוחה בים. את כל העבודה שלחתי במתען ואת קופסת הצבע נשאתי בתיק היד. טסנו לליון דרך גרמניה עם חנייה ביןיהם של לילה בפרנקפורט. בבדיקה הבהירונית לפני העלייה לטיסה לליון מודיעעה המאבטחת שפחית הצבע לא עולה למוטס נושארת בשדה התעופה. על הקופסא אין ולו גム מילה אחת בלווזית וכל הסברנו נופלים על אוזן ביטחונית קשוחה ואטומה. רק אחרי זמן רב מתרצה האחראי להאמין שמדובר בעבוקת תמים ושלושתנו – אשתי, אני ופחיית – עולים למוטס.



### הדרך לmars

על מנת להימנע מסיכונים מיוחדים בחורנו לנסוע למרסיי על "האוטוּרוֹט", כביש האגרה המהיר החוצה את צפת ממערב לדרום. השעה הייתה שולש אחר הצהרים ולפנינו 600 קילומטרים של נסיעה. ידעונו שלא נספק את כל הדרך באוטו הום וקויינו לטוב. רעש מהיר מהאגוז ליווה אותנו כל הזמן, המנוע כבה בכל עזירה ופחדנו שהמערכת הידראולית לא תחזיק מעמד. ואם לא די בכך, ספיקומטר לא תקין גרם לנו לעסוק בחישובי סל"ד על מנת שלא לחזור מהמירות המותרת ולהסתכן בדו"ח תנועה. אחרי 400 קילומטרים ארכיים ווש שעות נסעה מיגעות עצרנו ללילה קצר של שינוי עמויקה בפונדק דרכים קטן.

אחרי שסעdenו ארוחת בוקר צופתית כהכלתה יצאנו מפתח המלון ואז חתכו עיננו. ה"בונבונירה" שלנו נתה על צידה עם פנד'ר בצמיג ושוליות שמן הידראולי ענקית מתחתייה. מי שמכיר DS יודע שהחלפת גלגל היא משימה מיוחדת במינה. צרייך לפרק את הכנף האחוריית, להעלות את המכונית הידראולית לשיא גובה, למקם את



מחנן הגוטאות בכפר הסמוך לrogate מונט התגלה מכורה זהב לחפפים למלחה: הטיטראן ליד נמל מרסיי אחורי מסע של 600 קילומטרים שמאל: בדרך למרסיי התמודד ורקס עם פנצ'ר, נזילת שמן וספיקומטר מוקולקל

האוכל היה משובח אבל נושא הביטהה, שלא נפטר גם בסוכניות הכספיות, הטריד את מנוחתי. הייתה ביטוח חובה לא אוכל לקחת את המכונית. הייתה מושת לוגמי. בלי ביטוח חובה לא אוכל לקחת את המכונית. אופציית הגירה יקרה מאוד שכן מדובר במרקח של 600 קילומטרים עד מרסיי. ואז, באופן מפתיע ולמוגנת ליבת שאל אשתו, יצא סיריל להשיר את הקאים על שם לינויים נספים עד שנגע למרסיי. זו הייתה מחווה נדיבה, יוצאת דופן ומרהיקת לכת במיהודה שכן כל עבירות תנואה או חס חולילה תאונה שלנו תגרום לעליית מחיר אוטומטית של פרמיית הביטהה שלו לשנים רבות.

הווינו לו מאד ושילמנו לו סכום זהזה לביטהה של שלושה שבועות בתעריף רגיל, שיהווה תמורה הוגנת לטוב ליבו ולהסתכוונו. סגרנו את ההליכי העברות הבעלות שמאפשרים למוכר בצרפת שלא להתייצב באופן אישי משרד הרישוי ולהסתפק במשלו הנניית בדואר. עכשו כבר לא יכולנו לסרב להפטוינו להשאר וללון את הלילה בבית העתיק של משפחת פיווט.

בבוקר, אחרי "קערת" קפה וקרואנסים טריים מהבולונז'רי, נסענו לפי המלצתו של סיריל למחסן גרוטאות בכפר הסמוך. גילינו שם מכורה זוב שבו כל חובב רכב ישן היה מאבד את הראש. עשרות מכוניות, גם אלה בנויות 80 שנה ויותר, חלקן גROUTאות וחלקן משופצות להפליא, וגם מאות חלקים וחולפים במחירים מגוחכים. רכשתי כמה חלקיים, צילמתי את ספר הרכב בו כתוב במפורש כי המכונית שלי יוצרה בשנת 1974 ולא מאוחר יותר, נרגעתי קצת ואז נפרדנו ממשפחה פיווט כמו מחברים ותיקים וייצאנו לדרך הארוכה דרומה למרסיי.



הבקור האחרון של הסיטרואן על אדמת צופת בכניסה לנמל מרסא

צופת, לתוך שטח הנמל כשאנו מלאוים במבטי התפעלות של עובדי משמרות הבקר. השארנו שם את המכונית, נסענו לשדה התעופה והזנו לבית במודיעין.

### מפה ושם בנמל אשדוד

עשרה ימים אחר כך קבלנו הודעה שה-DS הגיע לנמל אשדוד. אבל בגלל שעובדי המכס היו בחופשה מאורגנת לכבודו של חג הפסח, חיכינו שבוע נוסף עד לשחררו המכונית. שוב נעצרנו בוחנוק, יצאנו למשרד המכס וקיבלנו הערכת שמאן. שילמתי (לא מעט...), נפרדתי מניסים ורחלתי לאזרע המחסנים של הנמל. בדרך עצרתי ליד ה-DS וערכתי בדיקה מהירה. שוב היה פנץ' בגalgel, ברכתיב לבני את המחסן בצד ימין של DS בשני רזוביים והחלפת גלגל. הופתוי מיט, מלאתי שמן הידראולי וرك או פניתי שמח וטוב לב למחסנאי ובקשתי לשחרר את הרכב. המחסנאי הודיע לי שאט המכונית הוא מושחררים ביחס אחר. למה? ככה. עברתי למחסן השני ששם נאמר לי שעלי להביא את המכונית ורק אז ישחררו אותה. חזרתי למחסן הראשוני על מנת לקבל את המפתחות ולהעביר את ה-DS למחסן השני. המחסנאי לא מצא את המפתחות, התיאש והפנה אותה לארונית מלאה מפתחות וציווה: "חפש!". עברתי פעמיים על כל המפתחות במגירה ולא איתרתי את של'ischel אותה עת אני זוכה לצעקות עידוד בלתי פוסקות בנוסח "אתה מעכט אותך" ו"מה פתואם באת עכשוו?". ואז, כאשר נובר בהר המפתחות וכמעט מתיאש, גילא המחסנאי ששחרר לי טופס "איתור הרכב ומסירת מפתחות" ובלעדיו אין מצב שישחרר לי את ה-DS. הבנתי כי ניסים ואני פספסנו את הפרוצדורה החשובה זו וניצבת מול בעיה: הטופס הנדרש נמצא וחוק במשרדי הנמל ובعود עשרים דקות סוגרים את המחסן. המחסנאי הראשי הסביר שאון לי שום סיכוי להספיק ולבן הוא ממליח לי לוותר להיום. רצתי כל עוד נשוי בי למשרדי הנמל, התהננתי לפקידי שיעזוב את עבודתו וימלא לי את הטופס הנדרש. הוא שיתף פעולה ביעילות ותוך דקות יצאתי בריצה חוזרת אל מחסן

הג'ק וرك או להורד גבוה. קיוויתי שלמרות שלולית השמן הרכב יעלה ולמלוי הוא אכן עלה. הסרתי את הכנף, הורדתי את המכונית אלולם בשל חוסר מיומנות לא הצלחתי לדחוף את הגלגל למקומו. אחרי זמן ממושך ומאמצים קשים הצלחנו. מלאנו שמן הידראולי ונסענו לחפש תחנת דלק על מנת להציג עוז (רבה) שמן. באיז גיליתי שמקור הנזילה באחד מצינורות ההחזר של השמן ולכן התאפשרה המשך הנסעה.

המשך הנסעה למרסיי עברה ללא עיכובים מיוחדים. ביום שישי, יום העבודה האחרון בשבוע, בשעה תשע וחצי בוקר הגענו לעיר הנמל הדרומית, מצאנו מקום פנוי באחד החניונים וזיצאנו ברכזה למשרד הרישוי המקומי. נשארו לנו רק שעיות מעתות לבצע העברת בעלות ולקבל רישיון רכב לייצוא על שם. ביום שני אנו אמורים לטוס חזרה לאירוע אחרי שהרכב יוצב בנמל לקרה והבלטוו הימית לישראל.

למרות הסיפורים האיומיים ששמנו לגבי הייעילות של הבירוקרטיה הזרפתית, הפרוצדורה הייתה פשוטה ואחריו שעה קלה יצאו לרוחב שביבינו רשיון רכב לייצוא שתוכפו הווש ימים. התקשרנו לסירי ווודענו לו כי בוצעה העברת הבעלות הבטחנו לו שהמכונית לא תצא מהחניון עד יום שני, אז תעשה דרכ קצרה לנמל ותועמס לספינה.

ביקשנו ממנו לדחות את ביטול הביטוח ליום זה והוא נעתר. את הימים הבאים בילינו לא-DS בטoil בעיירות המקומות של חבל פרובאנס. ביום ראשון חזרנו להcinן את המכונית לקראת המסעבים: פרקנו חלקים שעולים להישבר ולהחיק, טיפלנו באזרורים חלודים, גזרנו את הרכב ואז יצאנו לבדוק מהו מסלול הנסעה הקצר והנוח מהחניון לדץ' הנמל.

למחרת היום בשעת בוקר מוקדמת, עוד לפני שהעיר מתעוררת לחים, נסענו מהחניון לנמל ומצאנו מקום חניה קרוב מאוד לנמל עצמוני. כמובן של המשרדים הם עדיין שוכנים ולכך חזרנו למלוון, אכלנו ארוחת בוקר וرك או שבנו לנמל והתייצבנו במשרדי חברת השילוח. אחרי כמה שעות של עיכובים מנהליים היו בידינו כל הנירות והטפסים הנדרשים וה-DS נסעה, בפעם אחרת על אדמת



שיופץ הסיטרואן במוסך המשפחתי בירושלים נמשך חצי שנה

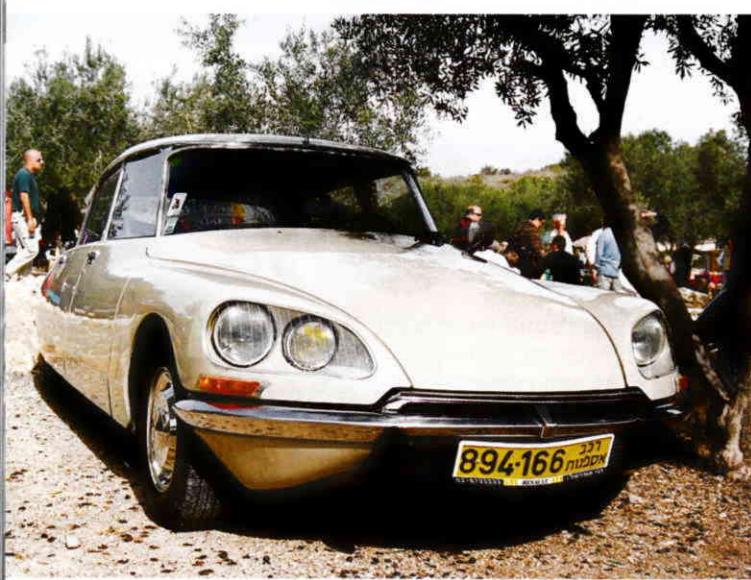
רכב. חזרתי אל המחסן כעשור דקota אחריו שעת הסגירה. להפתעתו, המחסני הראשי חיכה לי עם חיקון מאzon לאוזן ועם צورو המפתחות האבד, במחירות וביעילות שחרר את המכונית בעצמו וחסך לי את ההליכה למחסן الآخر. מאושר ומתתקשה להאמין בהגטי את ה-DS החוצה מהנמל דרך הכניסה הראשית ואז חזרתי לשער הסחוות להשלים את ההליך השחור.

### סוף מעשה בנזילה תחילת

המכונית הועלתה על הגור ומשם נסענו למוסך "דני אמויאל" בירושלים, המוסף של הורי. באא שלו לא ידע דבר וחצי דבר על כל המבצע ולא יכולתי להגיד לראות אותו מתמודד עם ההפתעה. אחרי כשבועיים, כשהשככה ההתקלהות הריאשונית, התחלנו במלאתה השיפוץ. ערבנו על כל המערכות מבפנים ועל כל ה"קוסטיקה" מבחן וה-DS הפכה להיות (שוב) יפהפייה אמיתי.

את מלאת הרישוי הטלי על אחיו ארן העובד באופן קבוע במוסך עם אבי. התברר שבמשרד הרישוי בירושלים לא כל כך מכירים את הפרוצדרה של רישיון רכב אספנות שהגיע ביובא. עירתם האדיבה של פקידי משרד הרישוי בחולון פתרה את העניין וחצי שנה אחריו התתרכזות ההיא במחסני נמל אשדוד יצאת לניסית הבכורה מהמוסך בירושלים לבית במודיעין.

שבשת הראשונה שנקרתה על דרכינו יצאו – אשתי, הבנות, הכלבה ובעדכם הנמן – לטילול משפחתי בפארק בריטניה ואחריו כמה שעות מענוגות פנינו עייפים אך גאים בדרך חזרה הביתה. אי שם ליד טרוון דלקה פתאום מנורת השמן הידראולי ולאחר מטרים בודדים הבנתי



צטנגו 2004, הגן הלאומי בית גוברין: הסיטרואן (שוב) יפהפייה אמיתי

שים בעיה לא פשוטה. עצרתי בצד וראיתי שהשמן הידראולי נוזל אבל בדמומי החשיכה לא הצליח לדראות מאיפה. ה-DS סיממה את נסיעתה הריאשונית בארץ על גבי גורר של "זברה". במוסך נמצא מקור הנזילה, הצינור שננדק והוחלף בדיק בזמן על מנת לנסוע לגן הלאומי בית גוברין לאירוע השנה השנתית של מועדון החמש.

לפני חמיש שנים קיבל זמי  
ליין מאשתו וסופה אדומה  
מתנה ליום ההולדת. בני  
הספר לחש על אוזנו שיכול  
להיות שהווספה האדומה  
היא עצם כחול לבן, ככלומר  
תוצרת הארץ. על מנת לברר  
את כל העובדות פגש זמי ליין  
את אפרים אילין ושמע ממנו  
על המפעל שהקים להרכבת  
וסופות בארץ הקודש

כתב: זמי ליין



אפרים אילין (מימין) ומי ליין. צילם: מתניה הולן

וסטודיבייקר וכמוון גולת הכותרת של ביקורנו – הוספה. אפרים אילין בן ה-92 קיבל מתנה לבוש כלכלה עם שליקס אדומים וראש צלול. האיש זכר בבהירות מופלאה את פרטיה הפריטים של כל העסקות שעשה בעבר ואני מודרג על אף אחד מהם כשהוא מתהיל לנודד בסיפוריו לעבר הרחוק. השיחה מתגללת אני מכון אותו לנושא שלশמו באנו – הרכבת הוספה בישראל. אילין מהנהן בראשו, מכחח בגורונו ומתחילה לסתור.

#### **"אני מצפת, אני מצפת"**

גלי העליה לארץ, מיד אחרי הקמת המדינה, מביאים עםם אילין עולים חדשים שפוגשים מציאות ובה מספר מועט של מקומות העבודה. משרד המשלחת מהפשים פתרונות לתעסוקת העולים החדשים. בחודש מיי שנת 1951 חנן אפרים אילין את מפעל ההרכבה למכוניות בחיפה ומספק פרנסה לשושן מאות משפחות. פקיד בכיר באחד המשרדים הממשלתיים, שבידיו הפקודה המשימה לדאוג לצפת ולעתידה, פונה לאילין וمبקש ממנו להקים מפעל

# וספרה אדונמה כחול לבן



צר אחריו שקיבלי את הוספה 150 האדומה שלי, בשנת 1959, השנה האחורה בה יוצרו וסופות עם תיבת בת שלושה הילוקים, ספר לויידי בני הספר שעבבר הרכבו וסופות של פיאגו בארץ ושמי שעמד מאחוריה העניין היה – איך לא? – אפרים אילין.

#### **ההיסטוריה לפאי אילין**

ניסיונות החיפושים שערךתי באתר האינטרנט, כמו גם בירורים אצל הוותיקים שבנו הульו חרס ולא הצלחתי לאשר בוודאות את המידע או להיזמו. החלטתי ליצור קשר עם אפרים אילין עצמו על מנת לשמעו את כל העובדות ממשור ראשו. דורון איטלסון יידי נתן לי את מספר הטלפון, יצרתי קשר וקבענו פגישה. ביום ובשעה היעודה הגענו, מתניה הליוי ואנוכי, נוגשים לפגוש את אפרים אילין שנזקכו הצעיר מכך. אותו עניין חלקו ביסודו מפעלים להרכבת כלי רכב בארץ הרכבו, בין השאר, קייזרפריך, רנו, קונטסה, ג'יפ



למעלה: בקורת איכות במפעל בצפת, ספטמבר 1958

למטה: וספה תוצרת הארץ בתצוגת "העשור" בניני האומה בירושלים, יוני 1958

צילם: משה פרידן, ארכון לע"מ

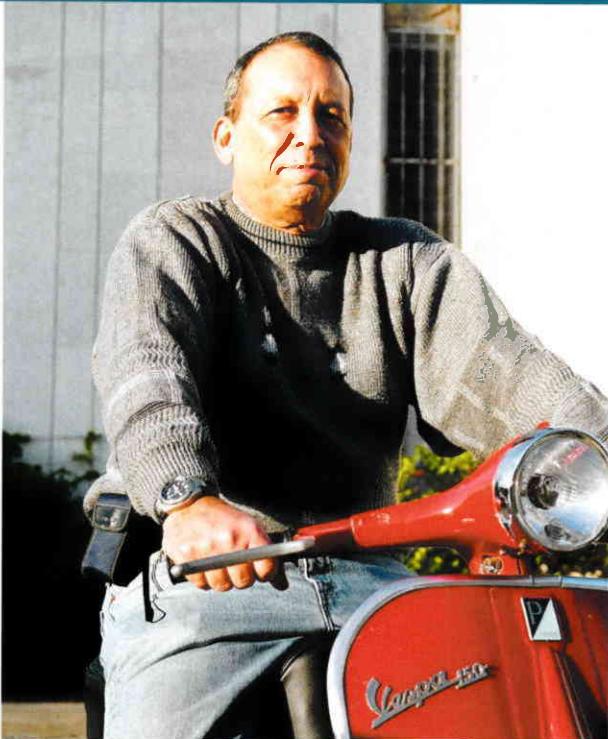


רכבתה המכנית גם בצפת. אילין מקבל את האתגר ומהדש את קשווי עם אנריקו פיאג'ו. בשנות הארבעים, עוד לפני הקמת המדינה, ניהיל אילין את עסקיו מאיטליה ושימש בין היתר גם כסוכן חברת פיאט בארץ ישראל. בשנים ההן הכיר את אנריקו פיאג'ו, בנו של מייסד חברת פיאג'ו האיטלקית שהחללה לייצר אחריו מלחמת העולם השנייה את הוספה.

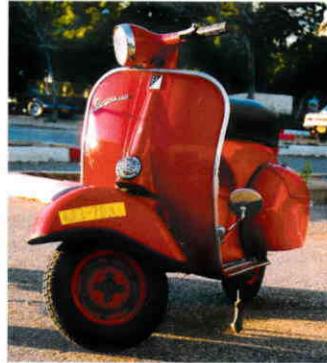
אנריקו מסכימים לבקשתו של אילין ומואשים לו להקים מפעל הרכבהолосפה בישראל. סוכם שהמפעל הישראלי יקבל את החלקים הלא צבועים מאיטליה, למעט צמיגים ומושבים, והרכבת הוספות צביעתן תעשה בארץ. אילין מאתר מקום מתאים בצפת, מכיר כוח אדם ומתגבר על קשיי השפה והתקשות בין העובדים שהגיעו למדינה הצעירה מארצות ותרבויות שונות, והחל בשנת 1954 מרכיבים במפעל אלפיים ופסופות בשנה. השיווק נמסר לסוכנים מקומיים ברחבי הארץ והסוכן הראשי לטל אביב היה ס.ג. וקסל.

הרכבת הוספות בצפת נמשכה עד שנת 1965 ואז הופסקה משתי סיבות עיקריות: האחת - המפעל נכנס לקשיים כספיים עקב כמויות ייצור קטנות ובטל רוחניות. רק לשם ההשווואה בספר שמפעלי פיאג'ו באיטליה ייצרו ביוםים כמהות שווה לתפקודו השנתי של המפעל בצפת; והשנייה - התברר שאיכות הרכבה בארץ לא עמדה בסטנדרטים של חברת פיאג'ו שחששה לפגיעה בשם הטוב. מאז שנת 1966 ועד היום מייבאת חברת "עופר אבניר" וסופות לישראל,

זה סייפור המעשה. תמיד אהבתני את הוספה 1959 שלו אל עכשו, אחרי הביקור אצל אפרים אילין, וכשאני יודע שהוספה האדומה שלו היא תוצרת כחול לבן, אני מרגיש קשור אליה בעבותות של אהבה.



הווספה שקיבול זם כמתנת  
יום הולדת מאשתון



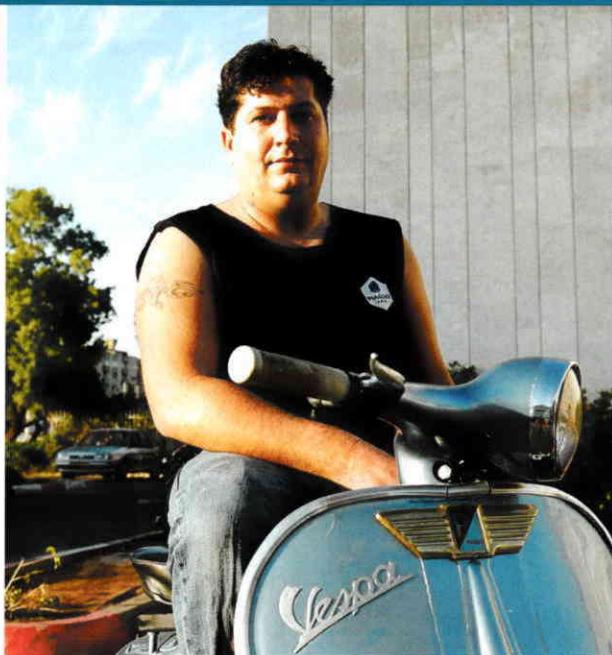
## דמי לויין

זמי לויין מוכר היטב כמעט לכל חברי מועדון החמס. זמי, בן 56 מתגורר בכפר סבא ולפרנסתו עובד בחברת בניין, כיהן בעבר כי"ר מועדון החמס וכיוום ממשיק להיות בורג מרכז בפעולות המועדון ומשמש ככמלא מקום הו"ר ובוגבר.

מתברר שהווספה היא אהבת הנערות של זמי. הוא תמיד אהב את כל התחבורות הדיגלגי הפשטוני, הצל והיעיל הזה. לפני חמיש שנים שמעה אשתו של זמי מאחד מידידיו, שגם הוא נגע בחידק האספנות, שטלת מס' באספונה שלו והחליטה למכוור אותה. האשנה שידעה היטב על מה חולם זמי בלילה עשתה את המעשה הנכון וקנתה את הווספה זמי הולדת בעלה.

הווספה, שנת 1959, הצרפתית לבית משפחתי לויין במצב חיצוני מצוין ונדרשו רק כמה פעולות קטנות, בעיקר בקרבווץיה ובחשמל, שהושלמו בתוך כחוšíים. הצבע האדום, לפי הניריות של הווספה, הוא הצבע המקורי זומי הולدت לשומר עליו.

החבר ממוני ורכשה הווספה היה הבעלים השני שלה והחזיק בה במשך כ-15 שנים. הווספה נמצאת אצל זמי, הבעלים השלישי, בחמש השנים האחרונות ועל הבעלים הראשון, שהחזיק בווספה כ-25 שנה. אין לו זמי (עדין) כל מידי.



## אלון כהן

אלון כהן, בן 33 מתניה, הוא יבואן של סוזוקי ופייג'ו ולכון מחובר חזק לווספה. לא סתם מחובר, בבעלותו של אלון 16 (!) וספות. הוווטיקה משנת 1946, השנה שבה החלו לייצר וספות, והצעירות יותר הן משנות השבעים. כאן, מציג אלון וספה 150 משנת 1957 שנמצאת בבעלותו כחמש שנים.

לפני כ-11 שנים נסע אלון לנופש בצרפת ושם, במושב שאר יושב, ראה איש לא צעיר רוכב על וספה. אלון ביקש לקנות אותה ממנו והוא שרב. שש שנים חזר אחורי עד שהאיש החליט שהוא כבר קשיש מדי על מנת לרכיב על הווספה ומכר אותה לאلون.

אלון, הנחשב בעיני ובמים למומחה מסוימת בשיפוץ וספות בארץ, עמל על מלאכת השיפוץ ממש משנה. חלקיים נדרשים הוזנו מאיטליה. הבעלים הקודם, שהיה יד ראשונה והחזק בוספה יותר מארבעים שנה, רכב עליה יותר מחצי מיליון קילומטרים. כשהפרק את המנוחה אליה אלון שמרבת חלקיו המקוריים תקינים לגמרי. הבעלים הראשון נהג להעיר מברשת צבע לפני כל טסט. התברר שהצבע הגן מפני ריקבון ואחריו שקולופו כל השכבות כולל התgalו שרידים של הצבע המקורי – אפרו תכלת בהיר מאוד. בדיקה יסודית במדידר צבעים מקורי של וספות מהשנים המתאימות איתרה את הגוון הנכון. וגם הצבע הוזמן מאיטליה.



אותה מ-1959 הווספה  
של אלון כהן





עמייר קנה את הוספה בובוקו  
היום בו אויר אסון המסוקים  
מחיל שנרגב בתאונת

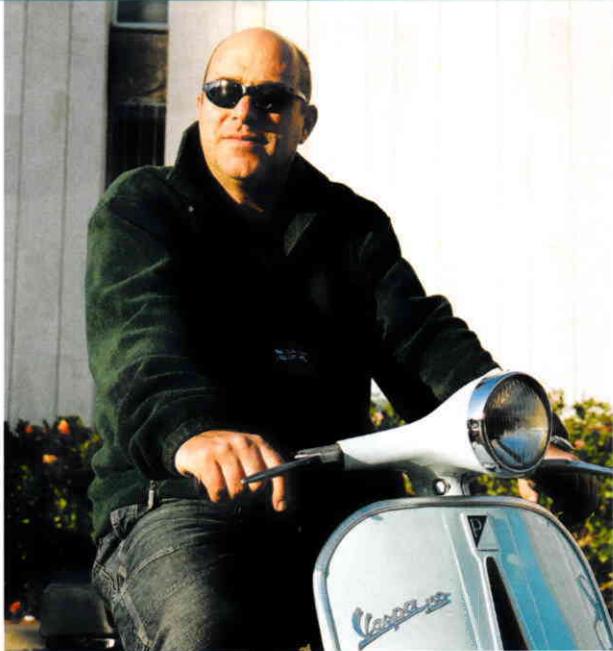


### עמייר לביא

cashashthador עמייר לביא, עובד מדינה בן 33 ממודיעין, מהצבר  
חיפש לעצמו כל תחבורה ייעיל, זול ואמין וקנה וספה. מאז מדובר  
בסיפור אהבה מתמשך והוספה הוצאה, משות 1965, היא הוספה  
השלישית שלו.

עמייר זורק היבט את היום שבו רכשה הוספה הזאת תמורת 250  
 שקלים. העסקה בוצעה בבורק אסון המסוקים בחודש פברואר שנת  
1997 והוכר נחרג בתאונת האוירית. מאז יש לווספה בשבייל עמייר  
משמעות נוספת והיא נשאה גם מטען ורגלי לא מבוטל. הוספה  
זכתה לכינוי "יסערו" ולדברי עמייר לא עולה על דעתו למכור אותה.

אף שכבר הוציאו לו בעבורה סכומים גבוהים מאוד.  
הSHIPOT נמשך כשנה וכל החלקים הנדרשים הגיעו מהארץ, חלקי  
בטרייד-איין כנגד החלקים שהיו אצל עמייר מהוספות הקודמות שלו.  
במקור הייתה הוספה צבעה בכחול ("מוצע") ועם סיום השיפוט  
בחר עמייר לצבע אותה בכטום-נוחות, צבע של דבריו הוא קלסי  
מד גיאס ומודרני מאייך גיאס.



### משה רפפורט

העובדת הראשונה של משה רפפורט, היום בן 52 מתל אביב ועובד  
בנדל", הייתה חילוק עיתונים. אבל מי שחווב שהוא נהג לדוח  
ברחובות מפספס קצת. משה היה ממלחקי העיתונים שעשו זאת תוך  
 כדי נסעה על וספה. במרוצת השנים התעוררה בלוטת הנוסטלגיה  
 והוא החליט לרכוש וספה מאותה דגם שהיא בעלותו ביום  
 הרחוקים ההם.

לפני כשלוש שנים נסע לקריית אתא בעקבות מודעה בעיתון של  
 פנסיון שהחליט למכור כמה אופניים שהיו ברשותו. הלך לחפש  
 אוטוניות ומץ מלוכה. בפינת המחסן, חבויה ומוזנחת, נחה לה וספה  
 משנת 1963, בדיק הדגם המבוקש.

הוספה הייתה במצב מכני טוב למדי והSHIPOT ארך כתשעה חודשים  
 ולא נדרש בו מאמצים מיוחדים. הצעיר והמקורי של הוספה והה' בז'  
 אבל משה החליט לצבע אותה בכחול ובתכלת, צבעי הלווגו של  
 וספה, והצבעים המקוריים של הוספה הראשונה שלו.

על בעלייה הקודמים של הוספה הנוכחית שלו הוא יודע רק שהיה  
 אספן ושהייתו אצלם במשך כ-15 שנים שבחמלן נשמרה היבט. משה  
 חיפש בנותר את הוספה המקורית שלו, זאת מימי צערותו. הוא  
 גילה שהיתה בעלותו של עורך דין, שנרגב לרוכב עליה במשך כ-25  
 שנים עד שנפטר. מאז אבדו עקבותיה.



בצערותו עבר משה לנחלך  
עתויים רוכב על וספה



# חיפושית זה הכל, אחים!



פעם בשנה מקיים מועדון החיפושים הישראלי מפגש גדול. נמרוד רחמיימוב, בעלי גאה של חיפושית, התיצב ביום שמש חורפי בנתניה, ספר מעל מאה חיפושים, הכיר מקרוב את "פנחס" ו"סיגלית", ומספר על האנשים שמקיימים ממון ונשמה ברכב האספןות הכי פחות נדיר בעולם

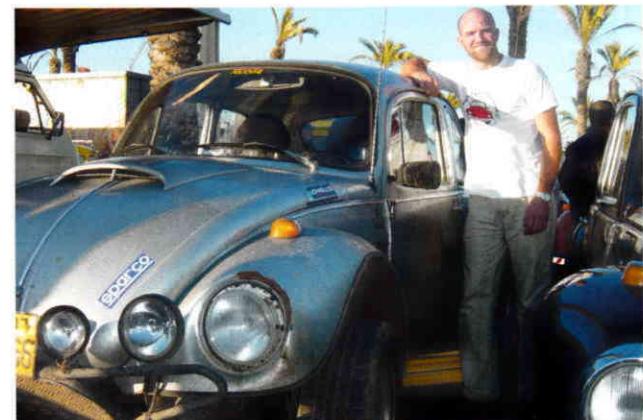
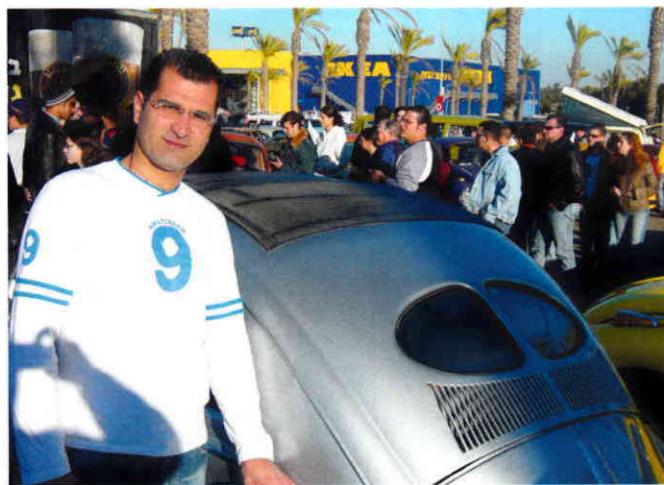
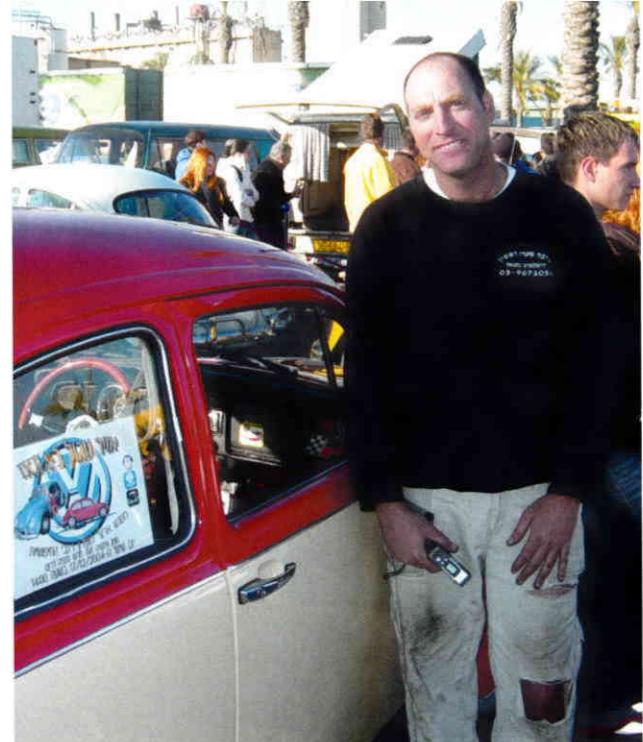
כתב וצילם: נמרוד רחמיימוב

את  
הchiposha.it לא צריך להציג. כל תינוק יודע לזהות אותה, אבל צריך להיות תינוק מסווג מיוחד כדי להחזיק חיפושית כרכב יומיומי. אני מודה מתחודה שאני אחד מאותם תינוקות שמרגש צורך בלתי נשלט להיות בעלי של חיפושית: מכוניות אספנות יש הרבה, אבל חיפושית יש רק אחת. בעצם, חיפושים יש הרבה – אפילו המן. במפגש "אווֹי עגוי" של מועדון החיפושים הישראלי, שהתקיים בנתניה ביום שישי ה-17.12.2004, ספרתי ברגע מס' 113 מכוניות קירור אוויר מתוצרת פולקסווגן – רובן ככלן חיפושים. המספר האמיתי שהגיע גדול אף יותר, כי לאורך כל המפגש מכוניות חדשות הגיעו ואחרות נסעו.

## האיש בעל 29 החיפושים

באתי למפגש על מנת לראות חיפושים, ובუיקר כדי לפגוש את האנשים שמקדישים זמן רב וממון לא מבוטל על מכוניות האספןות הכי פחות נדירה בעולם. קשה Katz להבין את זה. מה יש באוטו זהה שככל כך מושך? למה לא להשיקו במשהו "חווי או חזק או נוח Horva יותר? מתברר של שאלת הزادת אין תשובה אחת. רציתי מאד ללוות סטריאווטיפ לבאים של חיפושית, אבל לא מצאתי צזה. חיפושית ב-1,500 ש"ח יכולה לשמש כל התמחבות הבסיסי של סטודנט תפוז, או להיות עצצוע המحمد המונגוע של איש הייטק ב-100 אלף ש"ח. לסיר זה יש הרבה מקרים.





למעלה מימין וב鹹ון השעון: דודו (בנה) ליבוניץ', הרוח החיה של המפגש; בני געם, י"ר מועדון הchiposiyot הירושלמי; טל שר שלום, עם הchiposiyot hei ישנה בארץ; ציון קלף, האיש בעל 29 הchiposiyot

חלקי החילוף לחיפושית רחב ביותר. אין כל בעיה להזמין את כל החלקים הדורושים לבניה שלchiposiyot מאפס ועד לבוגר האחרון. החלפים יכולים להיות גרמניים מקוריים (ויקרים להחריד) או מדרום-אמריקה שם יוצרהchiposiyot באופן סדרתי עד לאחרונה. כדי לסביר את האוזן אצ'ין כי עבר ציפוי מחדש בnickel של פגושים לחיפושית דורשים בעלי המלאכה מחיר של 400-300 ש"ח. לעומת זאת, עצל לינקר ברוחב שונצינו פגוש חדש מתוצרת רוזיל עלוה 250 ש"ח. יש בחו"ל ספקים ובטים של חליפים לחיפושית, כאשר הידעומים הם Wolfsburg West ואטור CIP1. ספקים אלו לא מtabססים כמו בועל על השוק הישראלי למחייתם.

chiposiyot היא רכב אונטני במרקמות רבים בעולם. chiposiyot מהדגמים עם הפנים השוכבים (עד שנת 1967) במצב מעולה, שווה בarraה"ב כ-20,000 דולר. chiposiyot מדגם מאוחר יותר משוחזרת היטב במצבה המקורי תהיה שווה כמחצית המחיר. על קונגנרטיביל יש להוסיף חמישים אחוזים.

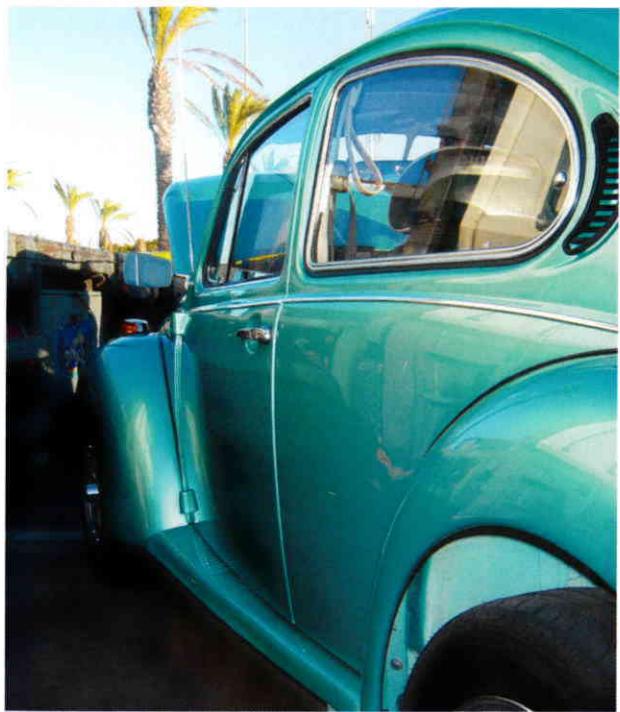
כאשר גמורים את גבולות השיפוץ והשיזור, מתחילה עולם השיפור. אני לא חשב שקיים רכב בו נעשה כל כך הרבה "עיצובים אישיים" ע"י הבעלים כמו בחיפושית. זה יכול להתחילה בסתם זוג גבות לפנים בעשרה دولار, ולהגיע עד שיפור קוסמטי ומכאנטי טוטאלים בעשרות אלפי שקלים. רוב בעלי chiposiyot לא יגעו להשקעה כזו, אבל חיים "chiposiyot" מתניתה השקיע לדבורי למטה מ-60 אלף ש"ח באוטו

chiposiyot, בטבע וגם על הכביש, לא אהובות להסתובב לבד. לבני נums, מייסד מועדון הchiposiyot הירושלמי, יש חמץ. בחיה היום יומם הוא נהג אמבולנס, אבל chiposiyot זו האהבה הגדולה. בכלל הוא מטפל בעצמו, אף הסב אחת מוחן לצורת Baja וחדגים מקצת מביצועיה בכיסאה דרומית למתחרים המפגש. את המועדון ייסד בשביל הכך, בהתחלה ניסו להתרגם כעומתה ואך לגבות דמי חבר, אבל כל ההתעסוקות בנירית וכיסאים הייתה מכובידה מדי לאישיותם השלולה של אנשי chiposiyot. לדבריו המועדון פועל מופת ללא רישום חברים, ללא כספים ולא כל מנהלה. הכל בכיף ובסבבה. נגשים כל שבוע ליד אצטדיון ומציגן, מטיילים וועורדים אחד לשני.

יש במועדון כ-150 חברים פעילים, אבל מי ספה: שיאן המועדון הוא ציון קליף שיש לו 29 chiposiyot. זו לא טעות:Dpos: עשרים ותשע chiposiyot! הישנה ביותר קבריאולט משנת 1957, אבל הוא רוצה אחת לפחות מכל תציגם. הוא מעביר טסט ונוסע בשתיים שלוש chiposiyot בכל פעם, וכל חצי שנה, בגמר תוקף הטסט, מחליף למשזה אחר מהאוסף. התביבשתי לספר לו שלוי יש רק chiposiyot אחת. זה כמו להיות הילד היחיד במקלחת בבריכה שעוד לא הגיע לבגרות.

### שלושת השינויים: שיפוץ, שחזור ושיפור

יש אחים שעובדים פחות על כמות יותר על איקות. יש איקות. ראייתי במפגש כמה chiposiyot מה-ה-מ-מו-ה! כדי לדעת שוק



המודבקות כאן בארץ. בלטו בהודרום בעלי ה الكرמן גיהה. הם ייסדו מועדון נפרד ומקיים מפגשים עצמאים. לאנשי החיפושים זה כМОNONן לא מפריע לשלווה הכללית, אבל חשוב להם להציג "שקרמן" זה בדיק חיפושים ושלא ינסו לספר לך אהרת".

לדרור (בנה) ליבובי יש ארבע חיפושים. עם שתים הגיעו למפגש – "פנחס" ו"סיגלית". דורור הוא הרוח החיה של המועדון: יום ומרגן ובוקר חבר של כלם. בזמן הקצר שעמדתי וידברתי אליו, הספיק להתבהק ולהתנשק עם ארבע בחורות שונות. בכלל, זו תופעה יהודית למועדון החיפושים: בנות. למפגשי המכניות האחרים, באים כמעט תמיד רק בנים. אם יש שם נשים אז מדובר או בחברה טריה שעוד צרכיה לבסס את הקשר או באחת מיחידות הסגולה שבאמת אוהבת מכוניות. במפגש החיפושים לעומת זאת, היו המון בנות. המון, זו עובדה וכל שנודר הוא לברר למה בנות נמשכות לבחורים צעירים עם מכוניות גראמנית קצרה ולא לגברים בשלים עם מכונית אמריקאית אדומה?

המפגש הגדול של החיפושים מתקיים פעמי שנתי. לכל מי שנענדր השנה, אני מליץ בחום להגיע בשנה הבאה. גם אם חיפושית לא עשויה לך דבר, הריכוז העצום של מכוניות מאותו הסוג הוא דבר מרשים ביותר. תוסף לזה את האווירה הידידותית והקלילה ותקבל אירוע מיטורי יהודי ומהנה.

שלו ועוד היד והארון נטוים. אחרי שפתחתי את הדלת והתבסמתי מריח העור החדש והסתנורתי מהኒקים הבודקים בתא המנוע, אני בchalutz מאמין לו. חיפושית מדיהינה נוטפת שריאיתי היא קבריולט מקוריית, מחודשת ומשופרת עד לדמות מכסי הונטליים. הבעלים הנוכחים שחפץ להשאר בעילום שם, סיפר שמלאכת השיפוץ נמשכה כשנתים והיתה מעבר לכוחותיו של הבעלים הקודמים. והוא קנה אותה לאחר צבע והביא את החלקים אחד אחד מחוץ. את הגאנטים הביא בתיק יד במטוס מגרמניה.

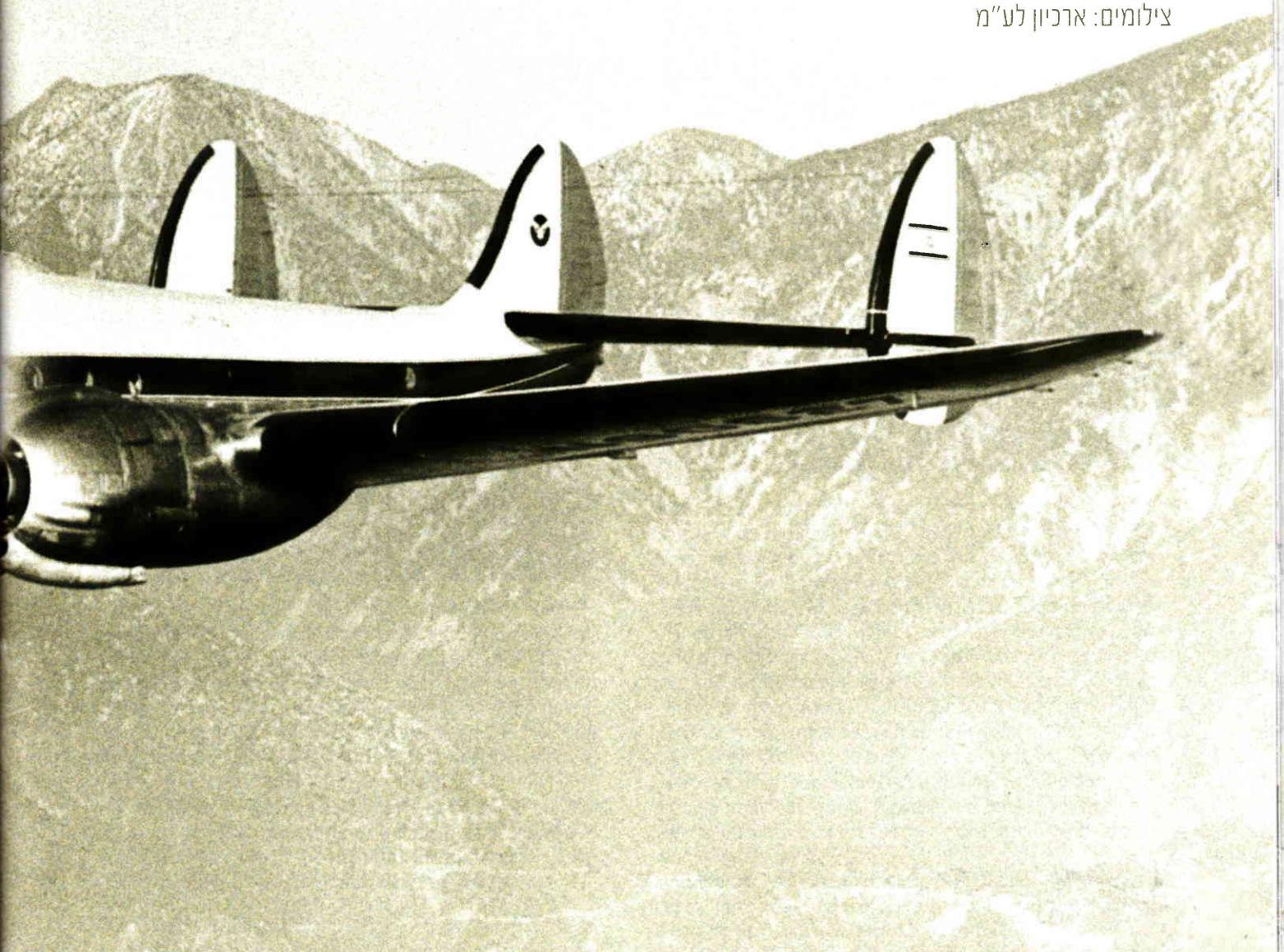
טל שרד שלום יש את החיפושים הישנה ביותר בארץ, והיחידה במפגש עם חלון אחורי מפוצל. האוטו שלו משנת 1952 בנפח 1,100 סמ"ק (32 כ"ב) הגיע לארץ בשנת 1971. טל הוא יד שנייה ומכרי בחחלתיות שגム האחורה. את האוטו שיפק לפני תשע שנים.

### בננה אחת וכמה בנות

חו"ץ מחיפושים, היו עוד כמה רכבי פולקסווגן מקוררי אויר מטופחים ומצויצחים, כמו הוריאנט של דוני ברונר ששופצה לרמת

בשנות השלישיים במאה שבעה עברה תעופת הנוסעים  
קפיצה קדימה כאשר המטוסים נעשו כל מתקנים ויכלו  
לשאת עשרה נוסעים בנוחות ובבטיחות. בני הספָּל  
מספר על לידתו, יルドתו וברותו של מטוס הקונסטליישן  
שירות צבא ארצות הברית, בחברות התעופה  
המובילות בעולם וטס גם תחת דגל כחול לבן

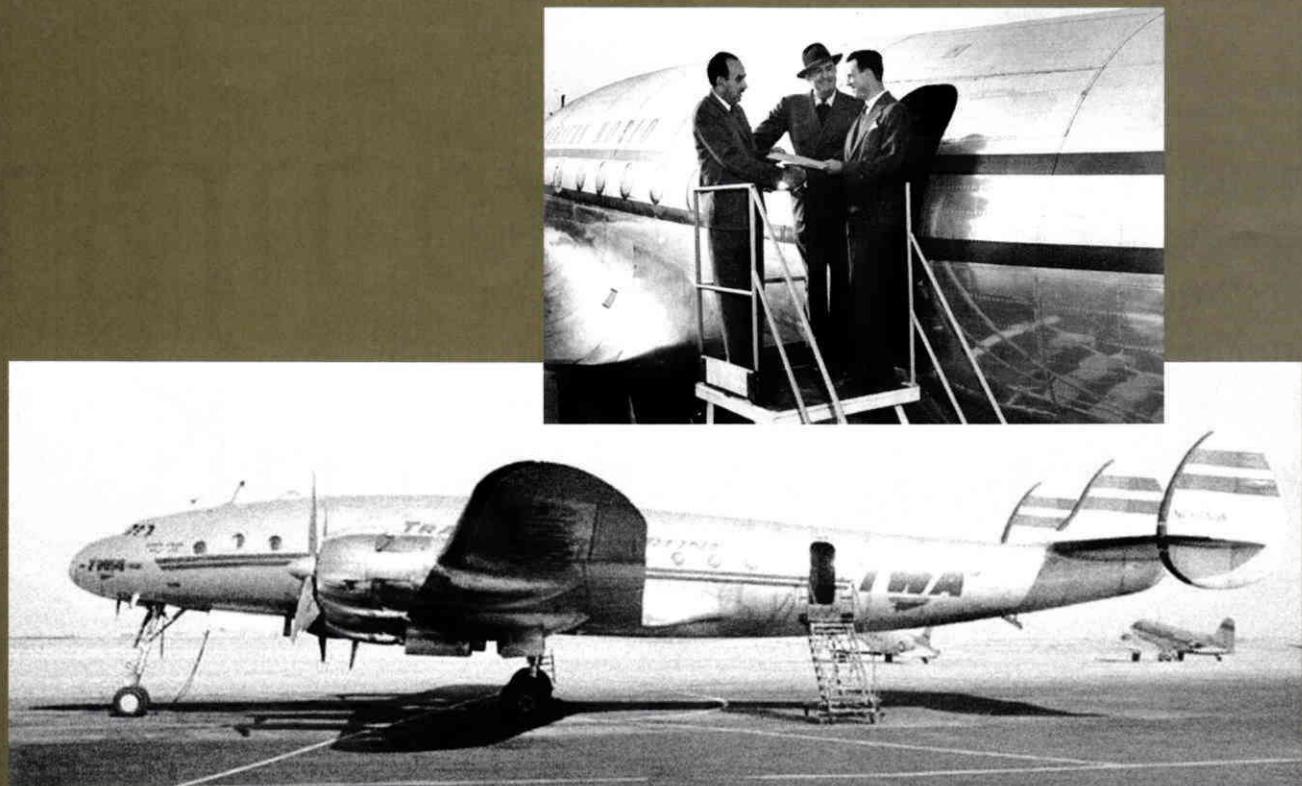
כתב: בני הספָּל  
צילומים: ארכון לע"מ



קונסטליישן של אל על, אפריל 1951.  
צילום: דוד אלדן

# הקוונטליישן - אגדה אוורית





למעלה: מסירות הקונסטליישן האזרחי הראשון לחברת פאן-אמ, פברואר 1946. צילום: ארכיון פאן-אמ  
למטה: קונסטליישן בצבאי TWA, החבירה בעלת צי הקונסטליישן הגדול ביותר. צילום: RM Petersen

לאחר שלושה שבועות בלבד, הוצגו לפני יוז השרטוטים הראשונים של המטוס החדש, שכונה דגם 049, והוא התלהב והזמין 20 יחידות. "קוני" יצא לדרך. כמו כל דבר הקשור להווארד יוז, הכל היה חייב להיות סודי ביוטר. בראש צוות התכנון עמדו שני מהנדסים, היברד ואפלמר, ואחת ההחלומות הקרייטיות ביותר שעמלו לפתחה הייתה בחירת המנוע. אף שיוו רצה את המנוע הרדייאלי המוכח והאמין במותצרת חברת פראט אנד וויטני, עמדו המהנדסים על דעתם שיש לבחור בציילון – מנוע חדש שפותחה חברת רייט. כפי שיתברר במרוצת השנים הבחירה בציילון הוכיחה את עצמה כנכונה והמנוע היה מספק חזק על מנת לשאת גם את הדגמים המתקדמים יותר של הקוני. החלטת צבא ארצות הברית לבחור בציילון של חברת רייט מנעה לפיצ'ע העתידי שלו, מטוס ה-B29, היווה יתרון נוסף של המנוע החדש.

### המטוס בעל הדגן המשולש

הكونסטליישן הביא עמו שורה ארוכה של פיתוחים חדשים ששולבו בו, וביעיר בתוכמי לחץ האויר, מבנה הגוף ומבנה המכניות. "קוני" היה פורץ דרך בטיסת בגובה רב ובמהירותות שלא נודעו קודם לכן בתעופה האזרחית והמסחרית. גם יפה וגם אופה...

סימן ההיכר הויזואלי, הבולט ביותר לעין, של המטוס החדש היה הזנב המשולש. שתי הסיבות לכך היו פרוזואיות למדי: הראונה – להגברת את יציבות המטוס במקורה של חס וחלילה "אוובדן" של אחד המנוועים; והשנייה – להנמיך את גובה הזנב, זנב יחיד היה צריך להיות גבוה הרבה יותר, אך שוגבהו הכולל של המטוס יתאים להאנגרים של אז. משקל המטוס היה כ-35 טון. פנים המטוס תוכנו על ידי המהנדס התעשייתי הנודע ריימונד לאווי (Loewy), שיעיצב כל רכב יבשתיים רבים וגם את הפנים של מטוס הדקוטה, והוא שקבע שב"קוני" יהיו 44 מקומות ישיבה או 20 מיטות מרוחקות.

**שנה**  
השלושים של המאה שעברה היו נקודת מפנה בתולדות התעופה האזרחית ותעופה הנוסעים בעולם. החלוץ המהפקה היה מטוס הי-DC3, המוכר לכל בשם דקוטה, שקבע ביוםים הראשונים סטנדרטים חדשים בתחום. שונות השלושים הביאו עם שורה ארוכה של חידושים, הממצאות ותגליות וביניהם, אם למנות רק את העיקריים שבהם: הפרספקט (1930), הנילון, מאיצ' החלקיים והמיקורוסקופ האלקטרוני (1931), שידורי רדיו ב-FM (1933), מנורת הפלורוסנט והמכ"ם (1935) ותהליכי צילום המסמכים (1938).

### פרישה ללילה עם הווארד יוז

גם עולם התעופה האזרחית לא קפא על שמריו. בשנת 1930 שף אחד מטייסי חברת התעופה האמריקאית יוניטיד איירליינס קפה על אחד הנוסעים ו"הפיל את האסימון" אצל הנהלה כדיilit האוויר הריאונה בעולם. למרות המימי המהפקה זאת בנושא כה אדם, השקיעו מנהלי חברות התעופה את מירב זמנם והווים בנושאים טכנולוגיים. החברות בואנגן ודאלס האמריקאות ופוקה-ויל' הגרמניות החלו בתכנון מטוסים חדשים בעלי ארבעה מנועים שיוכלו לחצות את האוקיינוסים ובכך לשחרר את התעופה מספינות הטיס (ומספינות השיט...). שנזקקו לנמל ימי שהגביל את פעולתן.

גם חברת לווקהיד האמריקאית השתתפה במירוץ ולא פגירה אחריה מתחזרותה. בפגישה שקיימו מנהלי לווקהיד עם הווארד יוז, מבעלי חברת התעופה TWA, או אחת משותי חברות הנוסעים הגדולות בארצות הברית, הוחלט לתכנן מטוס חדש לגומי שיוכל לשאת 40 נוסעים בבטיחות, בנוחות וב"אלגנטיות". הפגישה הזאת, שהתקיימה בינוי 1939 היא נקודת ההתחלה, או הכניסה להרים, של מטוס הקונסטליישן.



הגעת הקונסטליישן הראשון של אל על ללווד, דצמבר 1950. צילום: טדי בראונר

המתחרה הגדולה של חברת TWA. עם זאת, TWA הייתה החברה התעופה האזרחית העיקרית שהפעילה את ה-"קוני" והוא הכى מזוהה עם המטוס. במהלך השנים כלל צי מטוסיה של החברה לא פחות ממאתיים מטוסי קונסטליישן וסופר-קונסטליישן. לא מעטים מהם גם נחתו בשדה התעופה לוד (לימים נtab"ג). בשנת 1946 בוצע השיפור הראשון בקוני והדגמים החדשים נקרוו

### קונסטליישן במספרים

יצור הקונסטליישן נמשך לפחות מעתם שנה ובמהלכו התנגלגלו מפסי הייצור של חברת לוקהיד לא פחות מ-856 מטוסי קונסטליישן למיניהם: 221 קוניים קצריים ו-635 קוניים ארוכים, כולל סטארליינר ומטוסים צבאיים. חמישה מטוסי קונסטליישן היו בירושם ישראלי. הקונסטליישן הראשון של אל על הגיע לנמל התעופה בלוד ב-20 בדצמבר 1950. אחד מטוסי הקונסטליישן 049 של אל על הגיע מעל שמי בולגריה ביולי 1955 ובשות 1962 סיים צי הקונסטליישן את שירותו לחברת התעופה הלאומית.

טיסת הנוסעים המסחרית الأخيرة בארצות הברית התקימה בשנת 1967. מטוסי הקונסטליישן המשיכו לטוס ולהוביל עלייר מטענים גם בשנות השבעים והשמונים. הקוניים האחרונים עדין טסו בשנות התשעים ואלט אז שימשו בעיקרות סמי"ס ושאר "ירוקות" בדרום אמריקה ומרכה.

כיום ידוע על 47 מטוסי קונסטליישן שרדו: חמישה מהם במצב טיסה (וهم משתתפים בתערוכות ובמצגות אוריינות ברוחבי העולם), שלושה ארבעה מטוסים נמצאים בשלבי שיפוץ ושיקום שונים ושלושה אחרים משמשים ככברים ומוסדות.

### קוני מתגjis לצבאי

התכנון שהחל בשלהי שנת 1939 נמשך כשנתיים, כולל בניית דגם בקנה מידה מלא של 1:1. בימיים פרוץ מלחמת העולם השנייה ולמרות מעטה הסודיות היה ברור, עד לפני התקפה הפינית על פרל הרבור, שהמטוס יוצג לפני אנשי הצבא. כל התכניות היפות של TWA השתבשו כאשר כל הייצור הלך לטובת חיל האוויר האמריקאי. טיסת הבכורה של הקונסטליישן דגם 049 התקיימה בדצמבר 1943. הcano קיבל את השם הצבאי C69 והצבא זכה למיטוס שהוא מתקדם יותר ומהיר יותר מהמפציצים של אז. אבל מטוס ה-DC4, פיתוח ארבעה מנועי של הדקוטה, מתחזרת חברת דאלס (המוכר גם בשם הצבאי C54) היה אמין יותר והביא רשל מאות יחידות כללה לעומת רק עשרים ומאה מטוסי קונסטליישן. עם תום המלחמה והחזרו הקוניים לחברה לוקהיד שהשבסה אותם למוטס נסיעים ומכורה אותם לחברות תעופה אזרחיות ברוחבי העולם. שלושה מהם שרתו בראשית שנות ה-50 בידי חברת אל על.

### קוני יוצא לאזרחות"

הcano של לוקהיד יצא לשוק האזרחי כמטוס המתקדם של התקופה. שני מתחריו היו דגמי ה-DC של דאלס שהיו פשוטים ואמינים יותר אבל היו קטנים יותר (44 נוסעים לעומת 81 נוסעים שננהנו גם מתא נוסעים אוויר ב"קוני") ובועל טוח טישה קצר יותר ודגם הסטרטואטוקרוזר של בואינג, שפותח מהמפצץ הענק B29 וסביר מביעות אמינות רבות. כדי שרת ה"סטרטואו" בחיל האוויר שלנו וכונה "המטוס הבלתי מנועי הגדול בעולם" בגל שתמיד אחד מנעוויה היה מקולקל....

טיסת המסחרית הראשונה של הcano התקיימה בפברואר 1946 ולמרות כל מאציו של הווארד יו להקנות את טיסת הבכורה לחברת שבבעלותו, המטוס היה דוקא של חברת PAN-AM.



749 ו-649. הממדים היו זהים לאלה של הדגם הבסיסי אולם המנועים היו חזקים יותר, שקטים יותר ואפשרו מהירות טיסה רבה יותר. הקוני טס מעל האוקיינוסים במהירות, בנוחות ובוואפות תפעול קטנות יותר.

#### מקוני לסופר קוני

בסוף שנות הארבעים חלה התפתחות גדולה בתעופה הנוסעים. חברות התעופה דרשו מטוסים גדולים יותר וחזקים יותר ויצרניות המטוסים נענו לאתגר והחלו לשפר את הדגמים שלהם. חברת דאגלס הציגה את מטוס ה-DC6B וחברה לו קodeי הציגה בשנת 1951 את דגם 1049 – מטוס ה"סופר קונסטולישן".

קשהlemnota את כל השיפורים ששולבו בסופר קוני שבישרו למשהו על מטוס חדש לגמורי. הבולט ביותר היה אורכו המטוס שהחל עכשווי 99 מושבים. שיפורו של מנוע הציקלון החזיר לكونי את כתר המהירות ותת הדגם המהיר ביותר של הסופר קוני היה מצויד במנועים בני 3,250 כ"ס. הסופר קוני טס מהר יותר מה-DC6B ונשא על סיפונו מספר רב יותר של נוסעים. התחרות "למי יש יותר גודל" בין החברות לوكהיד ודאגלס נמשכה. דאגלס הציגה את מטוס ה-DC7C, האחרון בסדרה עם מנוע בוכנה ופראפלוריים, ולוקהיד פיתחה בשנת 1955 את הסופר G עם מכל דלק בקצות הכנפיים, מנועים בני 3,400 כ"ס וטוויה טישה של 8,400 ק"מ.

#### דגם העל - הסטארליינר

ה"סטארליינר", ללא כל ספק, הוא דגם העל בסדרת קוני אבל הוא לא הביא הצלחה כלכלית לחברת לוקהיד בתחרות מול



למעלה: הטענת כבורתה הנוסעים לבטן הקונטולישן, אפריל 1951.  
למטה: מידולן הקונטולישן, אפריל 1951.  
צילום: טדי בראוּן



נוסעים עולים לקונסטליישן בדרכם לארצות הברית, מאי 1951. צילום: דוד אלון



בדיקות מוגענים של הקונסטליישן, אפריל 1951. צילום: טדי בראונר

דוד בן גוריון סוקה מסדר כבוד בלוד למוגעות קונסטליישן של אל על, יוני 1951. צילום: דוד אלון

### קונסטליישן G-AHEN – סיפורו של מטוס

מטוס קונסטליישן C69 בעל המספר הסידורי 0801 שיוצר במהלך מלחמת העולם השנייה והיה העשירי בסדרת הייצור שלו היה סיפור חיים מפואר שלא קל היה לעקוב אחריו.

אחרי שירות בחיל האוויר האמריקאי נמכר המטוס על ידי חברת לוקהיד לחברת התעופה BOAC וקיבל את מספר הרשמי האנגלי G-AHEN.

בשנת 1951 נזקק המטוס באורوباקשה בתאונות נזיפה ונבנה מחדש חלקים שהגינו ממטוס קונסטליישן אחר ואז נמכר לחברת התעופה California Hawaiian Airlines ושרת בקוו מהויא קליפורניה תחת מספר רשמי אמריקאי N74192.

חברת אל על רכשה את המטוס בשנת 1953 והוא קיבל את השם הישראלי AKD-4X. בשנת 1962, עם סיום תפקידו של צי הקונסטליישן בחברת אל על הוא נמכר לחברת בריטית וקיבל חורה את השם G-AHEN. המטוס שירת בנאמנות מספר חברות אנגליות עד שבשנות השבעים פרוק בלוטון, אנגליה.

מטוסי ה-DC-7, הטורבופרופ (כמו ה"בריטניה") ומטוסי הסילון. הסטארליינר טס לראשונה רק בשנות ה-50, שנתיים אחרי טיסת הבכורה של מטוס הסילון בויאינג 707. משקלו של המטוס היה כשבועים טון (מוכן להמראה), כולל מטען המטען הראשון. סטארליינר עשה את הדרך מניו יורק לפריז בשלוש שעות מחר יותר מה-DC-7, אבל גם נתנו זה לא עוז לחברת לוקהיד שהצליחה למכור רק 44 מטוסים מה��ג' המתקדם ביותר של סדרת קונסטליישן.

הלקחות העיקריים של הסטארליינר היו חברות התעופה TWA, לפטהאנזה ואייר פרנס. הסטארליינר קונסטליישן האחרון ירד מפס הייצור ב-12 בפברואר 1958 ונמסר לחברת לפטהאנזה. מטוסי הבוננה הנפלאים של לוקהיד ודאלאס החלו לפנות מקום למטוסי הסילון והם נדחקו לאט לאט אחורה לחברות משנהיות ולחברות מטען. טיסת הנוסעים המשמעותית האחרונה במטוסים במבנה ארבעה מנשיי באור"ב הייתה – ככל מה שידוע – של מטוס קונסטליישן 749 של חברת TWA ב-11 במאי 1967, 28 שנים אחרי הפעם הלילית היא של מנהלי לוקהיד עם הווארד יוז.



# كونסטליישן 4X-AKC סיפורו של מטוס



שמה במנהלה התעופה האזרחית בארץ והוקצה לו את הקרייה האווירי 4X-AKC. המטוס שימש את אל על בקיים הטורנס-אטלנטיים ובקו ליוונסבורג. ב-26 ביולי 1955 בערב המוריה טיסת אל על מס' 426 משדה התעופה היז'רו בלונדון בדרך לתל אביב עם חניות בניינים בפריס ובודינה כשל סיפונו של המטוס 51 נוסעים ושבעה אנשי צוות. לאחרת בוקר, זמן קצר אחרי שהמטוס משדה התעופה של וינה, כשחזה המטוס את הגבול שבין יווגוסלביה ובולגריה יורט על ידי מטוסים מיג 15 של הצבא הבולגרי שהווו לשנות את מסלולו ומואחר יותר, סמוך לגבול בולגריה ויון, שידר אותן מצוקה ואז נתקע עמו הקשר. הסיבה הרשמית שנטו שלוטנות בולגריה לירוט המטוס הייתה הטענה שהמטוס נכנס למרחב האוורי הבולגרי ללא תיאום ודיווח.



לוחית הזיהוי ממנהו המטוס

המערכת מודה מאוד לעמוס דור שהתרומות המתפרסמות בעמוד זה הן מאוסף הפרטיה. לקריאה משלימה ומפורטת על אודוט סיפורו של מטוס קונסטליישן 4X-AKC מומלץ לגלוש באתר [www.iafe.net/ma/c-69.htm](http://www.iafe.net/ma/c-69.htm)

למעלה: המטוס ביום שירותו בצה"ל  
למטה: המטוס בצבעי אל על

המטוס יוצר כמטוס השמיini בסדרת הייצור של דגם C69 (מספר יצור 1968) על ידי חברת לוקהיד ונמסר לצבאות אמריקני ב-11 במאי 1945. כמעט שנתיים מאוחר יותר, בפברואר 1947 הוכרז המטוס כ"עודפים" של הצבא. חברת "ЛОКАХИ" רכשה אותו מהצבא ומכרה אותו (יחד עם עוד שני מטוסים), בדצמבר של אותה השנה לאלו שויימר במחירות של 15,000 דולר. אל שויימר פעל באותה העת כשליח RCS מטעם ארגון "ההגנה" והמטוסים, שקיבלו שם צופן "קדיילק", נרשמו על שם חברת "שירותי אירופוי אינק" והוסבו לדגמים אזרחיים.

בינויו 1948 נקבע המטוס בצבעי חברת התעופה "לאפסא" וקיבל אות קראיה אוזורי של פנמה (RX-121). ביוני 1948 יצא המטוס בדרך ארכאה מפנמה דרך גיאנה החולנדית, סנגל, מרוקו וצייליה וכוספו של דבר נחת בשדה התעופה בבסיס חיל האוויר של צ'וסלובקיה באוטץ. שם המרייא שבע פעמים לארץ במסגרת מבצע "בלק" ובכל אחת מהטיסות הוביל מטען רב של נשק ותחמושת. בדרך חזרה מהטיסה השביעית, ב-14 ביולי 1948, נתגלתה תקלת בכני הנחיתה והטייסים נחתו על כן נחיתה אחד בלבד. מטוס נCRM נזק כבד והוא נשר בשדה הצבאי באוטץ עד אפריל 1949. אז תוקן המטוס, והועבר לאמסטרדם להמשך התיקון ומשם הוחזר לאל שויימר בארצות הברית לשיפוצים מקיפים.

אל על, חברת התעופה הלאומית של ישראל, רכשה את המטוס באפריל 1951, הסבה אותו למטוס נוסעים בעל 63 מקומות ישיבה ושלושה חדרים מאוחר יותר הוא נשם על



# רוצה להיות כאן?



רק 9.90 ש"ח בחודש ויש לך מנוי למשך  
עולם, הירחון שלוקח אותך לכל מקום בארץ  
ובעולם. זה הזמן לצלצל 03-5774432

פעם בחודש ניקח אותך למקום  
לשם וכל מקום בארץ ובעולם

**הסע עולם**  
הירחון שМОבילים ישראליים בארץ ובעולם



# מנהאים בודדים עד קואופרטיב "הקשר"



תעודת חבר ב"הקשר"

דני גולדשטיין מספר על תולדות  
התאחדות המנועית בדורם עמק  
זבולון, לרגלי המורדות המזרחיים  
של הכרמל – על הנגאים  
הראשונים, על הסכם בוררות  
שער הרוב הראשי של חיפה ועל  
הקמת קואופרטיב "הקשר"

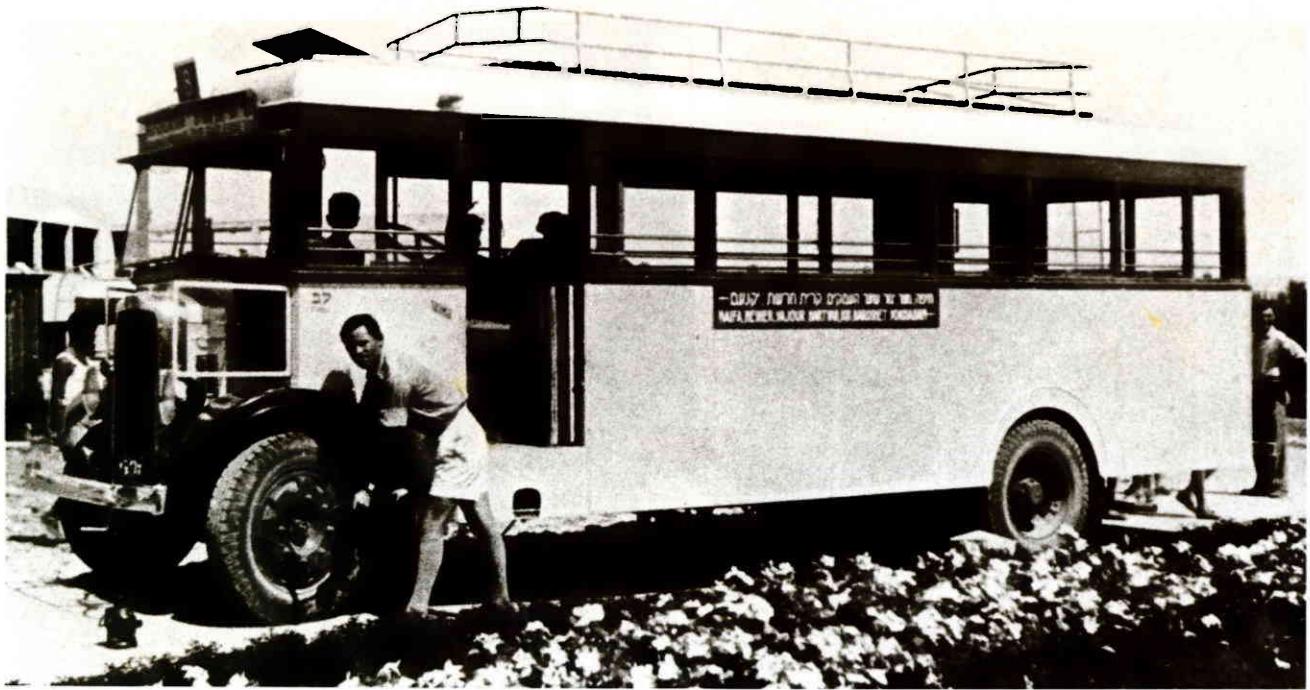
מאת: דני גולדשטיין  
צילום: ארכנין אגד

## משכונות – לשונות פות

חולץ התאחדות במוקומם היה דוד הנדל. אביו, יחזקאל, רכש בשנת 1925 את האוטובוס הראשון שהיה מוחולח חציו לנוסעים וחציו למשא. מדיה יום ביוםו, הסיע דוד לחיפה נסעים, חלב ותווצרת חקלאית. בשנת 1926 רכשה משפחת הנדל אוטובוס נוסף וברוך (אחיו של דוד) הסיע בו את פועליו בית החירותו "נשר" לעובודה ובוחרה. בשנת 1929 נהרג דוד הנדל בתאונת דרכים ליד בית החירותו "נשר". את הויינון להפעלת קו חיפה – יאג'יר קיבלו בשותפות צבי ריך ושותפו יחזקאל אנטמן, בשנת 1929. יחד הם רכשו ב-55 לא"י את ה"פורד" של דוד הנדל זל", מס' 49AH, ואת הראשון להפעלת השירות. צבי שעבד כנהג משנת 1925 בקו נווה שאנן–חיפה, אצל משפחת קלינגר ופרייד, שימש נג האוטובוס. שני השותפים לא ררו נחת מה"פורד" המישן וכעוברו חודשיים מכרו אותו. ברשותו של יחזקאל אנטמן היה אוטובוס נוסף, מודגם "גראם" מס' A818HC וצבי המשיך לעבוד בקו כנהג האוטובוס הזה. כעבור שנה רכש צבי את האוטובוס בסכום של 160 לא"י ובשנת 1930 חכר מגרש בשכונת נשר, ליד בית החירותת למלאט, מערבי תושב בלאד'-א-שייח'. על המגרש הקים לעצמו צריף למגורים. נג ונסף אשר השתקע בשור היה אברם איזמאילוב, שהגיע משכונת בת גלים. אברם רכש בשנת 1925 מודפַי הצבע הבריטי מכונית מסוג "פורד מודל ט'", הרכיב עלייה מרכב של אמבולנס וקבע בו ספסלים לשבעה נוסעים בשני צדדי. הוא החל להטיס נסעים

המנועית בדורם עמק זבולון, לרגלי המורדות המזרחיים של הכרמל, החלה למעשה עם ראשיתה של ההתיישבות היהודית. עד אז התנהל ענף התובליה על גבי בהמות, עגלות וברכבות העמק המפורסת. הכפרים הערביים שכנו באיזור הם חואסה (היום שכונת בן דור), בלאדר-א-שייח' (היום תל חנן), שניהם בתחום של העיר נשר, והכפר יאג'יר ממזרח לבית החירותת למלאט "נשר", לרגלי ההר (היום וווטו) בדרום רק' צמח' צבר). קיבוץ יגור, שנוסף בשנת 1922 בידי קבוצה מאנשי "גדוד העבודה", עללה על הקרקע סמוך לכפר הערבי יאג'יר. כל תושביהם של שבעת הכפרים הערביים ברחו בתקופת מלחמת הקוממיות. עם עלייתם ארצה של חסידי יבלונה וקוינץ מפולין, בשנת 1924, הם שוכנו להתיישבות מטעם ארגון "הפועל המזרחי" באזורי חorthyה ושיח' אבריק. לאחר מכן עלו להתיישב במקום שיועד להם בתל חרבאג', סמוך לאזורי הביצות, וקראו לכפרים נחלת יעקב. רוב תושבי הכפר חלו בקדחת ואושפזו בבית חולים. הנוטרים היו עסוקים בצד היישובים שבמקומות ובעבודות חקלאיות. מצבם הכלכלי של התושבים היה קשה. רבים מהם התייאשו ועזבו את המקום, חלקים אף ירדו מארץ וחזרו לפולין. משלחת רפואית שהוזעה לכפר קבעה שיש להעתיקו מזרחה, ורחוק מאייזור הביצות. הדבר בוצע, הקדחת הודברה והכפר החל להתפתח. במרוצת הזמן שונה שם המקומם לכפר חסידיים.

## התאחדות



יעקב פולק מחליף גלגל ל'ילימן בולדוג' ביגור

בשנת 1932 רכש אלכסנדר גליקסון, תושב נסף מכפר חסידים, מכונית מסוג "גרהם" בעלת מס' דרישוי AH 559AH עד קילומטר 16.5 בכביש חיפה – נצרת. ועד הסעה בקו מס' 3 עד אלכסנדר יכנס עם מכוניתו לכפר בטמונה שאין יהודים מוסתרת ואינו שומר שבת. שנתיים לפני כן נפצע אלכסנדר קשה על ידי בדוי שירה בו ארבעה כדורי רובה. בתויוכם של דוד הכהן, מועצת פועליה חיפה והсосנות היהודית הושג הסכם לקבלו להתחדשות בתפקיד מברך תנוצה.

### יגור נכנס לתמונה

מתחרה נסף שיצץ בשטחה היה קו מס' 1, שירות שהופעל על ידי ערבים במסלול חיפה לאיד-א-שייח' – יאג'ור. תעריף הנסיעה של הקו הערבי היה מוזל, גירוש אחד מהיפה לנשר, ועל כן אחדים מתושבי נשר העדיפו לנסוע בקו זה. סיפר הגימלאי אריה (לייב) שוחט: "בשנת 1929 עליתי ארצה מروسיה הישר לקיבוץ יגור. הקיבוץ ממנו כ-60 איש

**חלץ התחרורה במקום היה דוד הנדל. אביו, יחזקאל, רכש בשנת 1925 את האוטובוס הראשון שהה מחולק חציו לנוסעים וחציו למשא. מדי ים ביומו, הסיע דוד לחיפה נסעים, חלב ותוצרת חקלאית**

והתגוררנו בשבועה צרייפים. היו שבעמוקם לא הייתה תעסוקה לכלום התארגנו ויצרנו פלגות עבודה. עבדתי בייבוש ביצות באיזור כפר אטא וקריות חיים. הבדיקות התבכוו מטעם הקרן הקימית לישראל. לאחר ייבוש הביצות נתענו עצי אקליפטוס ברוחבי עמק זבולון. כן עבדנו בשדות הפלחה בידים. בשנת 1933 הוחלט לקיבוץ לרכוש מכונית להובלת התוצרת החקלאית. נשלחו ללימוד נהגות ועם קבלת הרישיון התחלתי לעבוד על האוטובוס הראשון של יגור. האוטובוס חולק בחציו לנוסעים מחברי המשק וחציו להעברת תוצרת חקלאית



בקו בתיגלים – חיפה למורות שעדיין לא היה בידיו רשיון נהיגה. לאחר שעבר מבחן נהיגה קיבל מהשלטונות זיכיון להסיע נוסעים עד נשר. אברהם חכר מגרש בנשר, בשכנות צבאי, ובנה עליו צrif' למוגורי. בין שני צrif'י המגורים הקימו השכנים בשותפות מוסך והניהם לאוטובוליים שלהם.

### הה לחלב זהה לנוסעים

לאחר שנהרג דוד הנדל בתאונת הדרכים, עלה אחיו עקיבא ארצה מפולין. המשפחה רכשה עבורו אוטובוס נוסף, כדי שייהיה לו מקור פרנסה. במרוצת הזמן התפתחה האיזור לאחר שעולים רבים, אשוו הגיעו לאוזן ישראל בגליל התחתון והשתקעו בעמק זבולון. עם העולים הגיעו הנגים חדשים שהחלו להתחרות ביניהם והדבר גרם למאבק קשה ולהטיפת נוסעים. כל נהג עבד על החשבונו הוא. הנסעים נכנסו מאחור למכונית, שגגה היה מכוסה ברזנט. בתחנה כלשהי בדרך, או רק בגמר הנסיעה, ירד הנהג מטאו וגבה את דמי הנסיעה. בשנת 1929 רכש יוסף מלינק מכפר חסידים מכונית מדגם "רייאר" מס' AH 7767 והסביר אותה להסתעת נוסעים. תחילת שכר לו נהג, שמננו למד את תורה הנהיגה, ולאחר כך נהג את המכונית בעצמו. יוסף הוביל במכוניתו לתונבה בחיפה את כדי החלב של המשקים מכפר חסידים ומונאלל, בדרך אסף גם נוסעים. כך החלו הסכסוכים בין לבין משפחת הנדל. בברורות שתתקיימה אצל הרבה הרבה הדרשי של חיפה הרוב קנייל קבוע הרוב, כי יש לחלק את מכסות העבודה כך: יוסף מלינק יוביל את החלב וברוך הנדל – את הנוסעים. כן חייב את יוסף לשלם לבסוף פיצוי בסך 20 לירות.

הסכם החלוקה לא החזיק זמן רב והסכסוכים נמשכו. ביום 19.9.1932 נחתם בתמיינן ובעקבות דרישין של ההסתדרות ומוסצת פועלי חיפה, חוות שותפות בין הנהנים אברהם איזמאילוב, ברוך ועקבא הנדל, יוסף מלינק, וצבי רייך, לתקופה של שלוש שנים. הגוף שהוקם במשותף נקרא "התאחדות נהגי נשר כפר חסידים" והוא קיבלו את ישיותם קו מס' 3 מתחנת חמרה לכפר חסידים וקו מס' 8 מהנתנה חמרה ונשר לקיבוץ יגור. בכך נפתח הסכסוך בין הנהנים. כמו כן הנהוגה מכירת כרטיסי נסיעה לנוסעים. מחיר הנסיעה מהיפה לשור נקבע לגורש וחציו. המכוניות יצאו מוחתנה לפי התו.



אוטובוס של קיבוץ יגור בקע לשער ולחיפה

הציג חבר המשק ש. קנטור, שזכה בשנת נסיעה חופשית בקע 8 המניה בקואופרטיב הייתה שייכת לקיבוץ ואנו נשלהנו לשמש נהגים מטעם המשק".

### מאבק נגד השירות היהודי

עם השנים התקבלו לקואופרטיב חברים נוספים. על כך סיפר הגימלאי עקיבא הנדל: "עלית ארצה בשנת 1930 מפולין, לאחר שהacji דוד נהרג בתאונת למדטי את תורת ההניגה והמשפחה בעברוי אוטובוס בן 15 מקומות ישיבה. היה הנאג החמיší באיזור. בנוסף לתפקידו כנהג שימשתי בתפקיד מרכז (יו"ר) התאחדות וקואופרטיב "הקשר". חבלי האיחוד היו קשים וממושכים. בנוסף על מרכיבות בין נהגים וקובוצות תחבורה, שהתקבטו בחטיפות נוסעים, היו לנו סכסוכים ממושכים עם ועד שכנות נשר, שטענו כי תעריפי הנסיעה שלנו גבויים. שלא מעוניינו לבקשות להוריד את התעריפים - מסר הוועד את הנסיבות שלו לנאג קו מס' 1 העربים. נאלצתי לפנות למוציאר המפלגה בתל אביב חיים שור ולחתלון ביפוי שכונת פועלים מעדיפה שירות הסעה ערב. מיד התקבלה הוראה להפסיק את החסעות על ידי העربים.

סכסוכים רבים וממושכים היו גם עם קיבוץ יגור, החל משיתופו בהתאחדות ואחר כך עקב דרישתו להכנסיס החברים נוספים. עם הקמתה קואופרטיב "הקשר", בשנת 1934, התקבלו בחברים בהתאחדות וצורפנו למרכו הקואופרטיבי, אך הסכsson עם קיבוץ יגור נמשך ואף החירף. הפעם הייתה המחלוקת על גובה המניה. הערכנו את רוכש האוטובוס, התנגש בו אחד מנהגי ההתאחדות ונמחצתי. הנהג הפוגע ברה. בלילה התארגנה קבוצת חברים מיגור שהתקבונה להוכיח את נהגי קו 8 וללמודם לך. כשנודע להם הדבר מיהרו להגיע איתנו להסכמה ונагי יגור צורפו להתאחדות, שנקרה מעתה התאחדות נהגי נשר, יגור וכפר חסדים. מרכו הקואופרטיבי לחץ עליינו להתאחד כקואופרטיב ובחודש يول' 1934 הקנו יחד הדינום ולבסוף הוחלט באסיפה הכללית שהתקיימה בתאריך



יוסף מלינק וה"ריאו" שהוטב לאוטובוס  
למטה: נרטיסיה בקע כפר חסדים - חיפה

לאיזור חיפה. המכונית הקטנה לא ענתה על צרכי חברי פלוגת העבודה, השירותים הקיימים של קו מס' 8 היה משובש, תעריפי הנסיעה גבוהים והמכוניות הפתוחות היו נתונות לפגעי מזג האוויר. במשק הוחלט אייפוא לרכוש אוטובוס משש, מדגם 'ריאו', שהכיל 12 מקומות ישיבה. מנדר קנטורוביץ, שהיה בקיא במכוונות, ה策ר נסעה וכן גם פרץ ליכטנשטיין. לאחר תקופה וcessנו אוטובוס נוסף מוגש זייט' עם 25 מקומות ישיבה".

**בברחות שהתקיימה אצל הרבה  
הראשי של חיפה הרב קניאל  
קבע הרב, כי יש לחלק את  
מכסות העבודה כה: יוסף מלינק  
יובל את החלב ובורק הנדל -  
את הנסעים. כן חייב את יוסף  
לשולם לבורך פיצוי בסך 20 לא"י**

ממשיק שוחט ומספר: "הפרמייט' להפעלת קו מס' 8 היה של 'התאחדות נהגי נשר כפר חסדים' ועל פי פסיקת ההסתדרות ומרכו הקואופרטיבי השתלבנו איתם בהסעת הנסעים. נכנסנו לפি התוור לתחנה בנשר וחזרה מתחנת חמרה בחיפה, אך נהגי ההתאחדות התנגדו ויחסמו בפנינו את התהנחות. התקרויות ביןינו לבנים התגברו עד כדי גרים נזקים למכוניות שלנו, החל בפנצ'רים' באנגלים וכללה בשבירת דדייטורים. באחד הימים, בעמידה ליד האוטובוס, התנגש בו אחד מנהגי ההתאחדות ונמחצתי. הנהג הפוגע ברה. בלילה התארגנה קבוצת חברים מיגור שהתקבונה להוכיח את נהגי קו 8 וללמודם לך. כשנודע להם הדבר מיהרו להגיע איתנו להסכמה ונагי יגור צורפו להתאחדות, שנקרה מעתה התאחדות נהגי נשר, יגור וכפר חסדים. מרכו הקואופרטיבי לחץ עליינו להתאחד כקואופרטיב ובחודש يول' 1934 הקנו יחד הדינום ולבסוף הוחלט באסיפה הכללית שהתקיימה בתאריך





הג' ושלושה נוסעים בחזית "ויט" של "הקשר"  
מימין: האוטובוס של הנדל, נשר 1930

"בתקופת המאורעות פעלנו בתנאים קשים. מהחרים הגיעו אנשי הכנסיות והמטירו עליינו יריות. התקפות על התחבורות נעשו משוכנות חילsea, ביצהה מחיפה, מן המחצבה בקילומטר 4 וחצי, מבלאד-א-שייח' וכן בעיליה מעשור העמקים ובדרכ השוממת ליקענע. נוטרים נלו אلينו בנסיבות ולנהגים ניתנו כל' נשק. שריינו את דפנות האוטובוס בלוחות פלה ווישתנו את התלונות. כחות הנוסעים פחתה וגם החכנות".

בספר "השכונה בצל אדובות העשן", זכרונות על שכונת נשר מאת אהרון קמינקר, יש פרק המוקדש לתפקידו בתקופת המאורעות בשם "מול שכנים מתנקדים". וכך כותב קמינקר: "במאורעות 1929 אספסוף ערבי החל להתקיף את הדר הכרמל. המתקפים שלחבו את העربים בכל הארץ. האויריה הייתה רוויה מותחים. התחבורות שותקהו לחלווי. פועלי בית החירות נשר נאלצו להישאר במפעל ליליתليل מהחתה הסכונה שארבה להם בדרך הביתה. הקשר היחיד עם נשר שפועל כתיקנו היה הקשר הטלפוני. דרכו היוו מתקבלים את ההוראות הבטוחניות מאי מפקדת ההגנה בחיפה. בוקר אחד

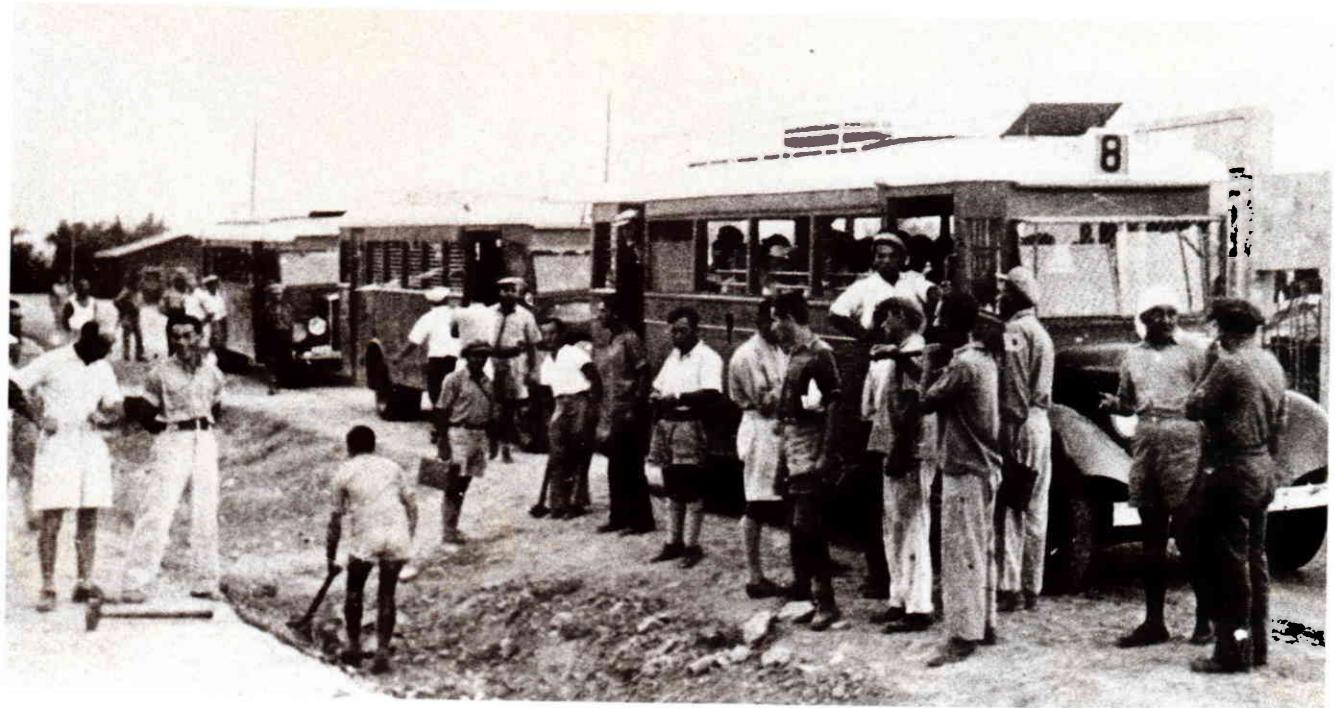


25.12.1937 במרכו הקואופרציה קיבל שני חברים מיגור ב-150 לא"י למניה ולהעמיד את מחיר המניה לכניסת חבר חדש על 370 לא"י.

#### התרחבות - ומארעות

משיך עקיבא הנדל ומספר: "בשנת 1936 הארכנו את מסלול נסיעתנו עד שער העמקים ומשמר העמק. חברות התחבורה הערבויות של לג'ון ושכם, שנסעו במסלול זהה, התלוננו עליינו במשטרת, כי רשיון הקו שלנו היה עד יקנעם בלבד. בשנת 1937 החלו לבנות את קריית עמל על גבעת חרתה. התקשרנו עם המהנדס דב פטישי, בונה הקרה, והפעלנו שירות הסעות לפועל הבניין. בשנת 1938 הארכנו את הקו עד קיבוץ אלונים.





שירות אוטובוסים מתאגרת ליציאה לחיפה ביום המאורע  
למטה: נהגי נסח צבי רין (מימין) ונורק הנדל

באבניהם. פתחתי בירוי מקדחי באוויר, ההמון נסוג במנוסה, פרצנו את המחסום והיגענו בשלום לנשוו. יש לציין, כי אחרי חילוץ הבחרונות משק הפועלות נהרס על ידי העربים עד היסוד."

### בן גוריון נסע באוטובוס

בפרק אחר, הנקרא "בן גוריון וחוזונו" מתאר קמינקר: "ביקורו של דוד בן גוריון בשכונתו, הותיר בינו רושם בל ימחה. היה זה בשנות השלושים, באחת השבתות, בן גוריון התאסfn בצריפו של פנחס רוניצ'נקו (ארז) ואנו, פעילי מפלגת פועלי לטרן ישראל, באנו לקבל את פניו של האורה החשוב ולשמוע מפיו על הבעיות המדיניות והביטחוניות של היישוב. בתום השיחה יצאנו לוותנו לאוטובוס מס' 8 הנושא לחיפה. היה זה אופייני לתקופה שמנהיג היישוב נסע באוטובוס ולא ברכבת פרטיה".

### האחד עם "חבר"

על החוליה הבאה בשרשרת האיחוד עם "חבר" סיפר עקיבא הנדל: "בתוקופת המאורעות ועד פרוץ מלחמת העולם השנייה מצבנו הורע וראינו צורך חוני להתמזג עם שירות גדול אחר. ניהלו משא ומתן עם קוואופרטיב "משמר המפרץ", אך הוא נכשל. עם קוואופרטיבן "חבר" מצאנו גישה כנה והוגנת ובתאריך 12 בינואר 1941 התמזגו בקוואופרטיב "חבר" 15 נהגים ו-11 אוטובוסים".  
באותו תקופה נוהגים שהצטרכו ל"חבר": אברהם איזמאילוב, ברוך שמוטה, עקיבא הנדל, פנחס גדרון, אלכסנדר גליקסון, יוסף מלינק, הדול, מאיר סילאש, צבי קפלן, אלכסי רושילוב, צבי רין וחברי יגור: צאב בורוביק, יעקב פולק, מנדל קנטטורובי, אריה (לייב) שוחט ובן ציון שמי.

המערכת מודה לחברת "אגד" ולדוד פאינס, עורך ביטאון משפחתי אגד, בעבור הבאת הכתבה והציורים לדפוס על דפי גילון זה.

התקבלת הودעה טלפונית שאסרו על פעולות לצאת בוקר לעובדה משק הפועלות הנמצא בקילומטר ארבעה וחצי. התרבר, כי הפעולות כבר יצאו עם שחור לעבודתן. נחרדנו לנורן והחלנו לחזור מיד הביתה.



רכב היחיד שהיה מצוי בשכונה היה האוטובוס בקו מס' 8 שלא יצא באותו בוקר לחיפה מלחמת הסכנה. מיד פניתנו לנורן ונורק הנדל וביקשתי את עזרתו כדי להציג את הפעולות. יצאנו בנסיעה מנשאenschaftי טען. התלווה לנסיעת מודכי פוקש, המשגר. בהגיענו למכוונות באדי-א-שייח' נתקלנו במחסום שהוצב לרוחב הכביש, שמסביבו התגודדו המוני ערבים ורגמו אותנו באבניהם. ברוך הגביר את מהירותו נסיעתו ופרץ את המחסום. בהגיענו לשוק הפעולות מצאנו את הבחרונות בריאות ושלםות. העילנו אותו על האוטובוס וייצאנו חזרה הביתה. ליד באדי-א-שייח' מצאנו שהמחסום הוקם מחדש ושורף והוא חיכו לנו שוב המוני ערבים שרגמו אותנו

שחרר את היגואר שבר



**יגואר TYPE-X, החל 180,196 ש"ח\*** היתריה בסך 500,000 ש"ח ב-24 תשלומים ללא ריבית ולא הצמדה.

Trade-In  
לכל סוג רכב  
בשפט אחירות מלאה

  
**JAGUAR**  
Born to perform

\*יגואר חורה לפיקניות ושאות ביעמ' ח' המספר 52 תל אביב טל 03-5689988 טל 03-5689988 סניף יונה דר' יג' 137 א' טל. 04-8514110 סניף ירושלים ח' פיר קינג 38 א/or 09-09-09 תעשייה תלפיות טל 02-6799977 סניף נצורת גוניילו כבש עטולה נצורת טל 04-6556966 סניף כפר סבא שופ-שות סוכנות השון התעשייה טל 09-7666606 אחור תעשייה טל 08-6276382 טל 08-6276382 התמונה להמחשה בלבד הוכרה פול הדרכם והperfume שנמצא באולמות המכוורת ייחוח סתייחס לדגם TYPE 2.5 Classic 1/2005 מחיר 180 ש"ח, לפי מוחון החברה מס' 1/2005 מtarיך 11.6.04 והוא כולל מע"מ וביטוחים וכן כולל אגרת רישיון





## First Classic

סאאב 9-2000 - הסאאב הראשונה של המאה ה-20

לרכב, לטיול, לחיים.



## First Class

סאאב 9-3 ספורט סדאן - הסאאב הראשונה של המאה ה-21



תתחיל לתורגם



יוניברוסט מוטורס ישראל בע"מ - יכואנית בלועדית של ג'נרל מוטורס: שברולט, ביואיק, קדילאק, אופל, איסוזו וסאאב.IL



"השער הוא הנבירה הפסוב ביותר ביותר של העתיד"  
ג'ון סרמן



סיטרואן DS, 1955-1975, הרכב שתוכרו כ-"פוצר פאה" ותח兜ות העיצוב העולמית.  
השאיר מתחורי פזרים בינלאומיים מוכרים בגון מחשב המקינטוש של "אפל".  
סמסונג גלקסי S7, רבב הנחיתה החלני וושם רביים אחרים.

אלה גולד



CITROËN

שנה שפער שאן בעמום אונד