



הוא מכיר היטב את וולבו אחרי הרבה שעות FH, ומזה כשנה הוא רכוב על דאף XF, שהיא חלק מצי האיסקס-אפים של הרצל מיכאל.

65 טון יוצאים לדרך

אני מצטרף אל יאיר ביום אביבי נעים, כמעט קריר, השובר רצף של ימי שרב ואובך. האוויר נקי ועננים מעט-

חומרים חלקיקיים המשמשים למילוי ויצירת נפח באתרי בנייה ואתרי פיתוח תשתית. החברה מחזיקה בצי כלי רכב כבדים וציווד מכני הנדסי מרשים ולקחה חלק בלא מעט פרויקטים ממלכתיים של תשתיות, כדוגמת קו הרכבת מודי-עין ירושלים וכביש 431. יאיר סידו, 48, גר במעלה אדומים, נשוי + 3. משנת '80 הוא על רכב כבד.

יאיר סידו מייצג דור הולך ונכחד של נהגי משאיות מעוררי כבוד, הן בהתנה-לות שלהם על הכביש, הן במקצוענות שהם מפגינים והן במורשת הקרב והר-זומה העשיר שהם מביאים איתם. יאיר הוא מותיקי נהגיה של חברת הרצל מיכאל, אם לא הוותיק שבהם. עשרים שנה הוא מועסק בחברה שעיקר פעילותה הוא הובלת אגרגטים, שהם

סוס עבודה

כתב וצילם
גלעד ארצי

סיור מחצבות על גבי XF בצבע לבן-מחצבה עם יאיר שמכיר לי עולם מונחים חדש, כמו "שומשום" שמעולם לא טעמתם ו"מצעים" שלעולם לא תישנו עליהם



הגדול נשפכות אל כל רכינה מאחורינו וזהו, אנחנו עמוסים. 41.200 טון לשתי הרכינות. 65.200 טון הוא משקלנו הכר-לל. יאיר מסיט את כיסוי הברזנט הגדול ואנחנו מתנהלים החוצה.

לדאף 2009 XF של יאיר מנוע 460 כ"ס וגיר ידני בן שמונה הילוכים עם high ו-low לכל הילוך. ריטרדר בעל 3 דרגות מופקד כאן על ריסון הכלי הכבד

נושאי רכינות, שנראים פתאום גמדיים משהו לצד מפלצות המחצבה.

מסביב ערימות חומר בדרגות ניפוי שונות, בגווי אפור ולבן. אנחנו כאן כדי לקחת "מצעים", שם כולל לחומ-רים המשמשים למילוי משטחים כרובד טרום-אספלט או כמילוי לגובה. מקורם של החומרים בסלע גרוס מהמחצבות. שתי כפות גדושות משופל הוולבו

רים את השמיים. אנחנו נכנסים למחצבת "המהפך הר-טוב" הסמוכה לבית שמש. אחרי שהעיניים מתרגלות לבוהק הלבן המסנוור וסופות האבק הלבן המקומיות, אפשר לחזות בחגיגה של ציוד מכני הנדסי כבד לחובבי הז'אנר. משאיות מחצבה גדולות, מעמיסים אופניים אימתניים מבית וולבו וקטר-פילר וביניהם מתרוצצים פול טריילרים



יאיר סידו שייך לדור הולך ונכחד של נהגי משאיות מקצוענים

יאיר מספק טיפ מקצועי: "אני מכוון אל הגלגלים וזה בול". רשמתי.

"שומשום" ו"חול מודרג"

מחצבת אבן וסיד מודיעים - היא היעד הבא. המחצבה הנה בבעלות "אבן וסיד" של רדימיקס והיא אחת הגדולות במזרח התיכון. אחרי שנכנסים בשערי המפעל מתגלה מראה מרשים, למרות שקצת צובט: פצע בהיר ענק, עמוק בלב גבעות הטרשים המשקיפות על שוהם ממזרח.

אנחנו צופים במכתש עצום, שקירותיו החצובים מדורגים, נקטעים בשביל עק־לתוני, ועליו נעות באיטיות רכינות ענק צהבהבות של קטרפילר. רכינות הענק עולות מקרקעית המכתש כשהן עמוסות במטען חלקי סלעים בן עשרות רבות של טונות והוא מובל אל מפעל הגריסה שבחלקה העליון של המחצבה.

משאיות העפר העצומות הללו נראות כצעצועים כשמביטים מטה אל תחתית המכרה אך כשהמפלצות הללו, על צמי־גי הענק שלהן, חולפות בסמוך לנו על הציר המאובק, הפול טריילר של יאיר נראה פתאום שברירי. כמעט פרייבט, ↻

ומספר שהתרוצץ כאן לא מעט עם משאיתנו בשלב הכנת התשתית של הכ־ביש ופרק טונות רבות של חומרי מצע. נס ציונה קרובה מתמיד, בזכות 431. בסיבוב היציאה מהדרך המהירה ה־XF, על זוג רכינותיה העמוסות, פונה ללא דרמות, בביטחון מלא. יאיר מציין שלהעמסה נכונה יש חשיבות קריטית ביציבות הרכב הארוך ולכן הוא, יאיר, שומר על ערנות בשלב ההעמסה במח־צבה ומוודא שהחומר מتركז על ציר מרכז הרכינה ולא על אחת מדופנותיה, שאם כן, הסיכון להתהפכות בפניות גדל.

בנס ציונה עובדים במלוא המרץ על בניית תשתית לנתיב נוסף בשדרות עמק השושנים. יאיר מתמך במיומנות את הכלי הארוך בנסיעה לאחור אל תוך שטח מתוחם בו ייסלל כביש ופורק רכינה אחר רכינה. רכינה אחורית נפ־רקת ראשונה ומותרת. הזמן שלוקח ליאיר לפרוק, להתיר, לפרוק שוב ולה־תחבר מחדש הוא דקות ספורות. שנים של ניסיון עושות את שלהן. ההתחברות לאחור, אל יצול הרכינה הנגררת הוא "במכה ראשונה".

והארוך, בתצורת 8X4. לעגלה הנגררת יש 12 גלגלים, שלושה סרנים ו־30 טון קיבולת. הקבינה מרווחת, מרובעת, פונק־ציונאלית. משדרת ענייניות בנוסח "אני כאן כדי לעבוד". מתחת למיטה מקרר נשלף וידית ההילוכים שנשכבת לאחור כדי לאפשר מעבר חופשי ממושב הנהג למיטה או למושב הנוסע.

על הזיעה של יאיר

על כביש 1, עם הפנים מערבה. יאיר מצביע על הטרסה הבנויה הבהירה על גדותיו הצפוניים של הכביש, שמהווה תשתית לנתיב הרכבת המיועד. הוא הוביל לכאן מצעים כחלק מעבודה כ־ללת שביצע על תשתית קו הרכבת מתל אביב למודיעין וממודיעין לירושלים. באותה נשימה הוא מציין גם את חניון דן בחולון.

רצים על כביש 431. התשתית החד־שה כאן תורמת להתנהלות הנינוחה של הפול טריילר אם כי אפשר לחוש היטב גם ממושב הנוסע את המשקל שמאחור. כשאני משבח את הכביש מודיע לי יאיר בחיך ש"אנחנו נוסעים על הזיעה שלי!"





קבינה מרווחת, משרתת "אני כאן כדי לעבוד"

”
 שנים של
 ניסיון עושות
 את שלהן.
 ההתחברות
 לאחור, אל יצול
 הרכינה הנגררת
 הוא "במכה
 ראשונה"
 ”



מחצבת מודיעים. מראה מרשים למרות שקצת צובט

של בתו הגדולה של יאיר. במקרה שלה זאת אהבה לכדורגל. יאיר מספר לי בגאווה שהחבר של בתו הגדולה הוא אבי ריקן, שחקן בית"ר ירושלים. אני מתנצל על בערותי בתחום.

כשאני שואל על סיכונים בעבודה יאיר מספר על נסיעה אחת שהוסיפה לראשו כמה שערות לבנות. "נסעתי על פול-טריילר, 80 קמ"ש על הכביש הפתוח. פתאום נשבר היצול". בקול חבטה עזה נצמדה הרכינה הנגררת אל הרכינה הקדמית והיצול חדר אל מתחת לשאסי של המשאית ונתפס שם. "נהייתי סמי-טריילר! " צוחק יאיר. למרבה המזל, האירוע הסתיים בשלום.

באירוע אחר ספג יאיר פציעת ראש אחרי שברזנט הכיסוי הגדול התרומם ברוח וממש העיף את יאיר, שנחבט

ביצירת בטון איכותי. יאיר מסביר לי שלטרקטור שמעמיס אותנו יש יכולת שקילה בכף והנהג יודע בדיוק כמה משקל הוא מרים. פעולת ההעמסה הופכת, לכן, זריזה ומדויקת יותר. ביציאה מהמחצבה, על משטח השקילה, שלט אלקטרוני מודיע לנו שמשקלנו הכולל עומד על 64.640 טון.

לשמור על המומנטום

יאיר חי ונושם כדורגל. את הקבינה מקשטים דגלים של ריאל מדריד. הוא מספר בהתרגשות רבה על חוויית הנסיעה למדריד, לפני שבועיים, בה לקח את הבן הקטן (14) לבירת ספרד כדי לצפות בקבוצה האהודה משחקת נגד ספורטינג ג'ורדן ומנצחת 3-1. האהבה לכדורגל היא גם מנת חלקה

רחמנא לצלן...

אבק לבנבן נישא באוויר עם כל משב רוח קלה. הירידה מהקבינה אסורה על פי חוקי המקום ואפשר בהחלט לה-בין זאת. זה לא מקום ידידותי במיוחד להולכי רגל עם ערימות ענק טובעניות של חומר חולי, מצוקים ותהומות מעשה ידי אדם ומכונה, וגם תנועה הומה של כלים כבדים עם ראות מוגבלת ומשקל לא סלחני בעליל. אני נאלץ להתרשם מן המראות דרך תא הנהג של ה-XF.

מעמיס אופני גדול מגיע, נוגס בערי-מה של חומר עדין בצבע בז' ושופך את תכולת הכף הגדולה אל תוך הרכינות שמאחורינו. החומר מורכב מ"שומשום" ו"חול מודרג" - חומרים שמקורם בסלע גרוס, טחון עד דק, והם בעלי גרגר עדין מאוד. החומר הזה מהווה מרכיב קריטי

”
 חייבים לשמור
 על המומנטום.
 הכביש הופך
 תלול יותר.
 העלייה ארוכה.
 מנוע ה-XF לא
 מקבל הנחות
 ”



נס ציונה, רכינה אחורית נפרקת ראשונה



חומר מצע המשמש כרוכד טרום-אספלט ומילוי לגובה



שתי כפות גדושות אל כל רכינה

השמש נעלמת

במחצבת רדימיקס קסטל בסמוך לאזור התעשייה של מבשרת ציון מנ" שבת רוח צוננת ועננות נמוכה חולפת, מסתירה שמש הנוטה מערבה. יאיר פורק כאן את מטענו, לצד משאיות נר-ספות של הרצל מיכאל, כולן עדכניות, מרשימות וכולן מבית היוצר ההולנדי, דאף. השמש נעלמת מעבר לגבעה ואני נפרד מיאיר וה-XF, מלווה במבטי את הפול-טריילר המתרחק ברעם. ●

מאלצת את יאיר לשבור בחדות חזרה לכביש. חייבים לשמור על המומנטום. הכביש הופך תלול יותר. העלייה ארוכה. מנוע ה-XF לא מקבל הנחות. "סעי! יש לך כוח!" מדרבן יאיר את הדאף. "יום קריר היום!". ה-XF מתנשפת. יאיר שומר את יד ימין על מוט ההילוכים, עין תורנית על מד הסל"ד. טיימינג כאן הוא שם המשחק. עוד חצי הילוך יורד. ה-XF מתאוששת, אוספת כוח ועומדת במשימה. יאיר טופח על ההגה ומרוצה. יודע צדיק נפש בהמתו.

בראשו בדלת המתכת הכבדה של הרכינה. אנחנו על כביש 1. יותר מ-64 טונות של משקל כולל הם אתגר לכל מנוע 460 כ"ס בעליות הארוכות משער הגיא בואכה הקסטל. "נוסעת! מה קרה לך..." נעלב יאיר בשביל ה-XF שלו כשהמהירות הולכת וצונחת. יאיר נצמד לשול הימני של הכביש, מאפשר לתנועה הצפופה גם כן, לעקוף. 30 קמ"ש, 28 קמ"ש. הילוך חמישי high. 1500 סל"ד. מעבר לסיבוב, משאית חונה על שול,