

# הכביש המהיר בעולם

פעמיים בשנה נסגר קטע כביש באורך 145 ק"מ ליד לאס וגאס כדי לארח את מירוץ הכבישים המהיר בעולם – וגם אתם יכולים להשתתף בו

ניצן ר, נבאדה  
תצלומים: מיכל ליפשיץ/ניצן ר



המחזה שנגלה לעיני סוריאליסטי להפליא: באמצע מדבר לוהט וצחיח, לצד כביש שומם מכל עבר, עומדת לה מכונית נאסקאר כשרה למהדרין ולא־קשורה לחלוטין. שברולט אימפאלה מספר 5, צבעונית ובוהקת, עטורת מדבקות ספונסרים להתפקע ועונדת צמיגי סליקס למודי קרב. כוונתי את חוגות המצלמה כמו שתומר לימד אותי, כרעתי ברך כדי להתקרב לגובה הצילום הטבעי שלו ובדיוק בשנייה שמצאתי את הפריים שרציתי – נכנסה לתמונה אישה כבת שישים, עם מכנסיים קצרים וכפכפים, והרסה את התמונה. ניגשתי אליה בנימוס, מתאפק לא לצעוק "תסתלקי לכל הרוחות", אבל היא הקדימה אותי. "היה לנו מירוץ טוב השנה, הלא כן?".

היה לי־נו מירוץ טוב? לנו? מה לזקנה הזו ולמירוצים בכלל? חשבתי לעצמי. ואז זה הכה בי – אולי היא אחת הצופות מהעיירה הסמוכה או אפילו אמא של אחד הנהגים, ומרגישה חלק מהמירוץ עצמו. אבל שצף המשפטים התמוה שיצא לה מהפה הבהיר שלא יכולתי להיות רחוק יותר מהאמת – "אחרי שהתרכסנו בשנה שעברה ב־250 קמ"ש, פירקנו את המכונית לגורמים והשתלנו את המנוע ושאר המכלולים במכונית הזו, שרכשנו רק לפני שלושה חודשים. עבדנו עליה מאז במשך שעות בכל יום, אבל עדיין לא הגענו לכיול האידאלי למרוץ הזה. בקטעים הישרים המתלים עבדו יפה, וברור שאפשר לנסוע איתה 320 קמ"ש כל היום, אבל ברגע שהגענו לקטע המפותל, הזנב כל הזמן ניסה להשיג אותנו...". לפתע, התמונה הסוריאליסטית שתכננתי בראשי הפכה חדה עוד יותר – לא רק שיש כאן מכונית מירוץ מאחת הסדרות היוקרתיות בעולם, שעכשיו ננהגת על כביש ציבורי כאילו זה מקומה הטבעי, אלא שהנווטת שלה היא לא אחרת מהסבתא המושלמת. ואם רק הייתי נזכר להרים את הלסת שלי מהאספלט ולהקליק על המצלמה, יכול להיות שגם הייתם מקבלים את ההמחשה היוזאלית האידאלית של המירוץ המופלא הזה.

## מדינת הכסף

מדינת נבאדה בארה"ב זכתה לשמה השני כ"מדינת הכסף" לא בגלל כמות המזומנים שזורמת בבתי הקזינו של לאס וגאס בכל יום, אלא דווקא בגלל מרבץ הכסף הגדול ביותר שהתגלה אי פעם. אבל כל מי שחצה את נבאדה בנהיגה ידע לספר לכם שמחוץ לגבולות העיר הגדולה, מה שרואים מהחלון אינו נוצץ, אלא בעיקר מאובק – קילומטרים על גבי קילומטרים של מדבריות נטושים ויעירות רפאים שפעם (לפני המשבר הכלכלי) עוד התפרנסו בדוחק ממכוונת ההימורים. אבל גם בתקופות פיננסיות טובות יותר, לעיירות כמו "אילי" (Ely) – שמאכלסת כ־4500 תושבים וממוקמת כ־400 ק"מ צפונית לעיר החטאים – היה קשה למשוך תיירים. כמה זמים מקומיים המודעים לבעיה הזו החליטו בשנת 1988 לנצל את הכבישים השוממים והמשעממים ולהחיות מסורת מוטורית ארוכת שנים שגוועה – מירוצים בכבישים ציבוריים פתוחים. די במהרה הם מצאו מסלול מתאים (כביש 318 שמוביל מ"לאנד" ל"הייק", שתי עיירות כה קטנות ועניות עד כי הן גורמות לירוחם להיראות כמו ניוירוק) וסגרו 145 ק"מ תחרותיים עבור "האתגר הקלאסי של מדינת הכסף", או בשפתם Silver state classic challenge.

המירוץ הראשון היה נטול חוקים כמעט לחלוטין: כמה עשרות מכוניות ספורטיביות במפרט סטנדרטי וללא כל ציוד בטיחות ייעודי, אשר מתחרות ביניהן על הזמן המהיר ביותר מנקודה לנקודה (המנצח, אגב, בפרארי טסטרוסה, רשם כבר אז כ־265 קמ"ש ממוצעים). אולם עם השנים ה"סילבר סטייט קלאסיק" הלך והתגבש לכדי "מירוץ דיוק", כזה בו אתה בוחר את המהירות הממוצעת שלך ומחויב להגיע בחלון זמן מדויק לקו הסיום (כלומר, אם חברת במהירות ממוצעת של 290 קמ"ש, אתה צריך לעבור את 145 הק"מ בתוך 30 דקות בדיוק). מעבר לאתגר הנהיגה והניווט, נכנס למשוואה אפוא גם אלמנט אסטרטגיית הזמן, וכדי שהמתחרים לא ינצלו לרעה את החוקים (למשל, יגיעו מהר מדי לקילומטרים האחרונים ואז יחלו עד לקו הסיום) הוגבלו מהירויות מינימום ומקסימום אליהן מותר להגיע בהתאם לקטגוריה (כ־30 קמ"ש מעל/מתחת למהירות היעד שלך). ההצלחה של המודל הזה הייתה כה גדולה עד כי בטקסס ונברסקה החליטו לאמץ את הרעיון ולערוך מירוצים דומים משלהם.

כמובן שעדיין יש קטגוריה פתוחה, בה אתה אמור להשיג את המהירות הממוצעת הגבוהה ביותר האפשרית. מחזיקי השיא הנוכחי, צ'אק שייפר וגארי בוכמן, קבעו בשנת 2000 מהירות של כ־334 קמ"ש בממוצע (עם מכונית נאסקאר של קרייזלר) – והם מוכרים ב"ספר השיאים של גינס" כמחזיקי המהירות הממוצעת הגבוהה ביותר שנמדדה על כביש ציבורי. בקטגוריה הפתוחה הדרישות הבטיחותיות גבוהות מאוד – כלוב בטיחות מלא, מיכל דלק מיועד למירוצים, מערכת כיבוי אש ועוד – אך ככל שיורדים בקטגוריות המהירות, הדרישות הולכות ופוחות. יש ארבע קבוצות מהירות שונות שבכל אחת מספר "מהירויות יעד": הקטגוריה הבסיסית היא "טורינג", אליה משויכות כל המכוניות שמתעדות להשיג

מהירות ממוצעת של 153 עד 177 קמ"ש (המהירות נמדדת במיילים לשעה, מן הסתם, ולכן הערכים בקמ"ש אינם עגולים) ומעליה ניצבות בסדר עולה קטגוריית "גרנד טורינג" (185 – 201 קמ"ש), "גרנד ספורט" (209 – 245 קמ"ש) ו"סופר ספורט" (249 – 290 קמ"ש). כבר בקטגוריה הבסיסית תזדקקו למטף כיבוי-אש, כפפות וקסדה, אבל המכוניות יכולה להיות סטנדרטית לחלוטין והנהג לא זקוק לרישיון מירוצים. מה שאומר שאפילו אנחנו, בתור ישראלים שחוני מוטוריקה, יכולים להשכיר מכונית בשדה התעופה של לאס וגאס – ולהגיע ולהתחרות (הביטוח של חברות ההשכרה לא יכסה אתכם, אבל זה כבר סיפור אחר...).

חשוב לציין כי בהתחשב במהירויות הגבוהות, בכבישים נטולי המעקות ובאלפי הנהגים שלקחו חלק במירוץ ב-21 השנים האחרונות, רקורד הבטיחות בהחלט מרשים. אומנם כמעט בכל שנה נרשמות תאונות והתהפכויות – אבל עד היום נהרגו רק שני משתתפים...

## טיול גיבוש

סטיב וולדמן, יהודי חביב כבן 70 שמתחרה כאן בקביעות, היה אחד הראשונים שסייעו לקיום המירוץ. ב-1988 הוא תפקד כמנהל המכירות של המלון שלקח תחת חסותו לארח את המתחרים, וב-1994 הפך לנשיא החברה המארגנת של הסילבר סטייט קלאסיק צ'אלנג' (להלן: SSCC). מטבע הדברים, לסטיב יש פינה חמה בלב לישראל, וכשהוא שמע שעיתונאים מארץ הקודש מגיעים לסקר את המירוץ הוא דאג שנחווה "מבפנים" את האירוע, שהתגלה כמפגש חברתי מרתק לא-פחות מאשר תחרות ספורט מוטורי.

מכיוון שאחת המטרות העיקריות של ה-SSCC היא פיתוח תיירות והכנסת מזומנים למחוזות הנידחים הללו, האירוע הפך לפסטיבל של מספר ימים שמבטיח הכנסה נאה למלונות ולבתי העסק בסביבה. זה מתחיל כשלושה ימים לפני המירוץ עצמו, עם מסיבת עיתונאים וביקורת טכנית בלאס וגאס, שלאחריהן יוצאים ה"טירונים" להדרכת נהיגה ספורטיבית וטסט במסלול מירוצים.

לאחר הדרכת הנהיגה יוצאת כל חבורת הנהגים והמכוניות – כ-150 במספר – בשיירה ארוכה ומרהיבה לאילי, ובערב נפגשים שוב לארוחה משותפת. זה גם השלב שבו מבחינים בקבוצות המגובשות – "מועדון הקורבט של לאס וגאס", ה"מוסטנג מאפיה" ועוד מספר חבורות של בעלי מכוניות שרירים אמריקאיות שמנצלים את האירוע להשמיע סיפורים וביחות פרטיות. ניתן לא-פעם גם לראות מספר בני משפחה שמתחרים יחדיו (או אחד נגד השני), אך מפתיע קצת לגלות שרוב המתחרים בני 50 ומעלה. ייתכן שהדבר נובע מהממון הנדרש כדי לרכוש ותחזק מכוניות כאלה באופן פרטי, אך אין ספק שלא היה מוזק ל-SSCC להצעיר קצת את השורות מאחר ומדובר באירוע עממי וזול יחסית (בין 1000 ל-1500 דולר, כולל הכל מלבד הרכב).

את שני הימים הקודמים למירוץ מנצלים למספר אירועים נוספים – מצעד מכוניות ססגוני ברחובות העיירה, ארוחת בוקר משותפת ותצוגה של המכוניות במגרש הבייסבול העירוני. בין לבין נערכים "קרבות בצהריי היום" שכוללים מיאוצי דראג ותחרויות תאוצה-בלימה באחד הכבישים הסמוכים. הזוכה הגדולה הייתה וייפר אימננית שהושתלו בה שני מגדשי הטורבו המפלצתיים ביותר שראיתי ומסוגלת להפיק כ-2000 כ"ס ביום טוב. צוות המכונאים סיפר שהפעם המנוע כוון להספק נמוך יותר, אבל לא נראה שזה הפריע <<



לה בדרך להחלקות כוח פרועות בקו ישר או ל-315 קמ"ש (!) בקו המייל.

## חוויה ממקור ראשון

יום המירוץ הגיע ועל כביש 318 ניצבת לה שיירה הזויה המתכוננת לזינוק: אודי R8 חדשה לצד שברולט קאמארו '69, אסטון מרטין וואנטג' צמודה לפלימות' קודה, למבורגיני, פרארי ופורשה – אבל בעיקר המון המון קורבטים מכל הסוגים, הצבעים והשנתונים. פה ושם מציצים גם כלים מיוחדים ונדירים באמת: פורד GT40 משנות השישים, דה-טומאסו פנתרה יפהפייה וטנדר פורד '37 (!) מהגיהנום, עם מנוע של מכונית פורמולה ישנה (הזוכה בקטגוריית ה-290 קמ"ש, אנב). כצופה, העסק קצת בעייתי. מטעמי בטיחות אין יציעים או עמדות צפייה לאורך הכביש, והאופציה הטובה ביותר לראות את המירוץ היא להירשם כסייר בטיחות ולהתמקם באחת מנקודות התצפית לפני שהכביש נסגר לתנועה. מטעמי צילום בחרנו באופציה השנייה, שהיא להתייצב בסמוך לקו הזינוק וללכת משם ברגל לאחת הגבעות הסמוכות. זה אומנם לא אפשר לחזות במכוניות חולפות על פנינו במהירות המרבית – אבל כך, כשנפתח הכביש לתנועה אפשר היה לצאת ולחזות את המסלול השומם בעצמנו...

תחשבו על הדרך ממצפה רמון לאילת דרך שיזפון ותקבלו את התמונה – מדבריות אינסופיים, כביש דרנתיבי סלול היטב, קצת שקעים וגלים באספלט פה ושם, וכמה עליות "עיוורות" שדורשות הרבה אומץ כשצולחים אותן ב-300 קמ"ש פלוס. מה שכן, בניגוד לכביש 40 שלנו, כאן כמעט ואין פניות, ואת רוב הסוויפרים הארוכים-מאוד אפשר לעבור עם הגז ברצפה גם בבוגאטי ויירון. רק לקראת הסוף יש קטע שדורש האטה משמעותית ומתפתל בתוך קניון שנקרא "Narrows" – אבל גם אותו ניתן לצלוח עם מכונית טובה וקצת זיעה קרה ביותר מ-200 קמ"ש. לא שעשינו את זה, כמוכן (ורק כי הפורד פיוז'ן השכורה שלנו – כמו מונדיאו, רק פחות טוב – הייתה מוגבלת אלקטרונית ל-180 קמ"ש...)

## במרחק נגיעה

את טקס הסיום והענקת הגביעים עורכים בערב בלאס וגאס, ועד אז האווירה מתוחה להחריד כי אף אחד לא יודע מי ניצח. הנהגים מזנקים בפערים של דקה אחד מהשני ולא יכולים לעקוב אחרי שאר המכוניות – ואל תחשבו לרגע שאפשר לנחש, כי הפערים צמודים באופן בלתי הגיוני כמעט: בקטגוריה הפופולרית ביותר, 110 מייל/שעה (כ-177 קמ"ש) ההבדל בין מקום ראשון למקום שמיני היה פחות משנייה אחת (!). זה אומר שבעוד שהזוכה קבע ממוצע של 109.9993 מייל/שעה, המדורג שמיני קבע 109.963 מייל"ש בלבד – וביניהם ניצבו עוד שישה נהגים (!). לשמחת כולם, המירוץ של 2009 הסתיים בלי תאונות ואירועים חריגים – אבל גם בלי שיאים חדשים. המתחרה היחיד בקטגוריה הפתוחה (עם קאמארו '71 שמפיקה 815 כ"ס) אומנם רשם מהירות ממוצעת של קרוב ל-350 קמ"ש, אבל 10 קילומטרים מקו הסיום המנוע שלו נכנע ללחץ והחל להעלות עשן. מי יודע, אולי בשנה הבאה יגיע נהג ישראלי ראשון ויתחרה מולו על הבכורה – הרי אחרי הכל, גם אם מחר ירימו את כפת הנומקס ויקיימו בארץ מירוצים אמיתיים, הסילבר סטייט קלאסיק יישאר המפלט הממסטי-יחיד של נהגים לא-מקצועיים לספורט מוטורי עולמי. ●

nitzan@auto.co.il

