

נהיגת מרוץ, אירובטיקה, הגדר מכשירים ודאייה – על השווה והשווה

הקדמה: חזרתי לפני כשבוע מקורס נהגי מרוץ שקיבלתי כמתנת יומהולדת מרעייתי. הקורס

שהתקיים בעיירה לוחק שבחבל בריטני בצרפת, מתואר בפרוט בנספח לרשימה זו.

מאז שובי נשאלתי שתי שאלות (אחרי "איך היה האוכל ואיך היה היין??"), "האם אתה חושב שהקורס שיפר את יכולותיך כנהג רגיל?" (בהנחה שבגילי הקשיש לא אתחיל בקריירה של נהג מרוץ), ו"למה נהיגת מרוץ על מסלול והחוויה של הקורס דומה?".

צרפתי את הנספח שיהיה ברור על מה אני מדבר.

נהיגת מרוץ וטיסה איראובטית: בשלב הראשון של הלימוד שניהם מאוד לא אינטואיטיביים ושונים ממה שלמדנו וממה שהתרגלנו. בטיסה אני מנסה להיות הכי עדין בעולם. שלא ירגישו שאני פונה, מטפס ונוחת, כמובן. בנהיגה, כנ"ל. והנה, במקום בלימה ע"י הורדת הילוך, יש לחיצה חזקה ופרוגרסיבית על הברקס כשאתה תומך עצמך באמצעות הרגל במשענת שליד הקלאץ' ואוחז בהגה בחוזקה שלא תעוף קדימה. בסיבוב, בנזין אדיר רק אחרי הציאה מהפנייה, ואז האצה בכל הכוח. כמו הגלגולים השונים באירובטיקה, כמו המשיכה ללופ, או לברל רול, וכמו היציאה מסחרור. כולם הפוך או מאוד שונה ממה שאני טס עם נוסעים או אפילו לבד. ואם ניסיתי להגדיר למה הקורס הכי דומה, אז אולי לטיסה אירובטית, בהבדל אחד בולט, פה אתה כל הזמן בתחרות. שנייה אתה חולם, נח, "מגהץ" ואתה נעקף ע"י מישהו יותר אמביציוזי ממך. עניתי על השאלה השנייה.

תרומת הקורס לנהיגה היומיומית (האם אני נהג יותר טוב, יותר בטוח, יותר מהיר...): כאן ההשוואה ללימוד ארובטיקה, ללימוד מכשירים וללימוד דאייה, לטיסים שאינם מתכוונים להיות טייסי פעילים ארובטיים, טייסי איירליינס או טייסים מקצוענים שטסים בשדות זרים ובתנאי מזג אוויר קשים או דואים מדופלמים אלא עושים את הלימודים האלו להעשרה, הרבה יותר דומה.

מאז שלקחתי מספר שיעורי ארובטיקה לא הטסתי מטוס הפוך, לא הרמתי אף מעל 62 מעלות מעל האופק (אני פשוט לא זוכר מה כתוב בחוק שמותר...) ולא גלגלתי יותר מ-60 מעלות, אבל אני מרגיש שהארובטיקה תרמה לי כטייס. לא יודע להצביע בדיוק למה. בלימוד המכשירים העסק יותר מסובך. רוב הלומדים מגיעים ללימודי המכשירים כשבאמתחתם כ-250-300 שעות, אני הגעתי עם מספר שעות הגדול פי שלושה ולכן התרומה (השולית אבל מהותית) של עוד 40 שעות עם מדריך הייתה פחות משמעותית. גם ההכרות עם עבודת הפקידות של נחיתה בשרל-דה גול לא תרמה מי יודע מה לכישוריי, אבל הבדיקה של המכשירים, חלוקת הקשב וההתמצאות המרחבית, חוסר הפחד שלי מאיבוד קשר עין עם הקרקע או עם האופק והיכולת לצאת מוורטיגו עושים אותי כבוגר הגדר מכשירים, ללא ספק, טייס יותר בטוח (אפילו בטיסות באז"מים אני מרגיש את זה...).

מאז שלקחתי קורס דאיייה (וזה היה באמת מזמן...) לא נחתי בלי מנוע, ולא גלשתי לטווח (בלי עין הרע, טפו, טפו טפו...), אבל זה יושב בתודעה. בפעם היחידה שהשתרר לי שקט במטוס לא נבהלתי, עברתי למוד טיסה בדאון והנעתי מנוע. זה כנראה הרבה בזכות הדאיייה, ויעזור לי המלאך הטוב שלי שלא אזדקק לידע הזה.

נהיגת המרוץ שונה מהותית מהנהיגה על הכביש אבל גם כאן אין לי ספקות שאני היום נהג אחר (בכוונה לא ציינתי יותר טוב כי זה דורש הגדרה...). עשיתי "צלחות" (החלקות שמשנות את כיוון הנסיעה ב-180 מעלות לפחות בשבירר שנייה) גם לפני הקורס, אבל היום אני פחות מבוהל ויודע יותר טוב איך לא להיכנס אליהם. התחלתי לחשוב על דברים ביציבות כלי הרכב שלא חשבתי עליהם מעולם. נקודתית, כמו באירובטיקה, כמו במכשירים, אני לא יודע לשים את האצבע, אבל זו תחושת.

בשביל מה זה טוב? על זה כבר עניתי במספר מאמרים ולפחות בשתי הרצאות באגודת התעופה. כל העשרת ידע וכל פתיחת אופק סביב התחביב המאוד מקצועי שלך (טיסה ונהיגה) שדורש מקצוענות לא כתחביב אלא כדרך לשרוד, תורמת. גם אם לא אזדקק לכלום ממה שלמדתי הרי עצם העובדה שזה יושב לי באיזה מקום ברקע המוח ובמרכז האינסטינקטים תורמת, וכנראה שגם מגבירה את הנאתי. **נכון, זה אישי מאוד**, פגשתי טייסים שנהנים מטיסה ומדריכים שנהנים מהדרכה בלי שהם יודעים כלום על תכונות הטיסה של המטוס ולא עשו אווירובטיקה מימיהם. למען האמת הם גם לא רוצים לדעת או לחוות פן אחר של הטיסה, ולכן כל מה שצינתי הוא לגביי. אם יש אנשים שחשים כמוני, מה טוב. כבודם של האחרים, גם הוא במקומו מונח. וכמובן, ואולי מעל הכול הנהיגה התחרותית היא כייפית כמו שארובטיקה כייפית, כמו שדאיייה מהנה ונעימה, כמו שטיסת מכשירים מוצלחת יכולה להיות. **כיף זה מרכיב לא פחות חשוב.**

נקודת על ההדרכה בקורס נהיגת המרוץ: נכון שנהיגת המרוץ היא הרבה יותר "ביזנס" מלימודי הטייס בהרצליה, {ממוסחרת} אבל התחרות בשני המקרים מועטה. בתום ארבעת ימי הקורס מילאנו טופס משוב מפורט ויומיים אחרי שובנו ארצה צלצל אלי מארגן הקורס מהארץ (זה שלא היה איתנו בגן העדן) ושאל לפידבק בע"פ. לא זוכר מקצוענות מסוג זה בכל לימודי הטיס שלי בכל הרמות (לרבות מסחרי, מכשירים, הסבות למטוסים שונים, דאיייה אז"ם וכו'). אולי כי בניגוד לנהיגת מרוץ אנחנו הטייסים יודעים כבר הכול ולא צריכים להשתפר, אבל זה כבר נושא לרשימה אחרת...

טוסו בבטחה ובכיף.

merci beaucoup and aurevoir

י' צו וו

יִזְהָר נוֹי

לוט: נספח – קורס נהגי מרוץ בלוהק בצרפת - מינכהוזנוי מתחרה בשומאכר והסנה

אינו אוכל

מינכהוזנו¹ מתחרה בשומאכר² והסנה³ אינו אוכל

הקדמה והתנצלות: תכננתי לשתף את ידידיי חובבי התעופה במחשבות שצצו לי במהלך 4 ימים בהם השתתפתי בקורס נהגי מרוץ בלוהק בצרפת. כל כוונתי הייתה לערוך השוואה בין טיסה אירובטית, הגדר מכשירים ודאייה לנהיגת מרוץ במסלול, ולשתפם במחשבות על הדמיון שבין נהיגה ספורטיבית במסלול לקבלת החלטות ואופן ההתנהלות בחיים, אבל ללא תאור חווית הקורס, אין המסמך יכול להיות שלם. בהזדמנות זו החלטתי לפרט את תאור קורס נהגי המרוץ גם למען ידידיי שאינם אוויראים אך מוצאים עניין בספורט מוטרי.

לוגיסטיקה:

האתר: הקורס מתנהל בעיירה **לוהק** הסמוכה (כ-30 ק"מ) לעיר רנס בחבל בריטני שבצרפת. עיירה ציורית ופיפייה שבה 3 מסלולי מרוץ (2 אספלט ואחד כורכר למרוצי ראלי – קרוס).



רחוב המלונות בעיירה

מסלול הראלי שגובל במסלול בו נהגנו

¹ **הברון קרל פרידריך הירונימוס פון מינכהאוזן** (בגרמנית: Hieronymus von Karl Friedrich Münchhausen) (11 במאי 1720 – 22 בפברואר 1797) היה **אציל גרמני** שהיה ידוע כ**גוזמאי**. מינכהאוזן נולד בעיר **בדנורדר** (Bodenwerder) שם גם סיים את חייו. בנעוריו נשלח לשמש כ**משרתו** של הדוכס מבראונשווייג-לינבורג (Braunschweig-Lüneburg). מאוחר יותר הצטרף לצבא **הרוסי**, שירת בו עד 1750 והשתתף בשתי מערכות כנגד **הטורקים**. כשחזר לביתו, סיפר שורה של סיפורים מדהימים ויוצאים מגדר הרגיל אודות הרפתקאותיו, כביכול. הוא ידוע כ**גוזמאי והבדאי הגדול בכל הזמנים**. על שמו קרויה **תסמונת מינכהאוזן**.

² **מיכאל שומאכר** (בגרמנית: Schumacher Michael; נולד ב-3 בינואר 1969) הוא נהג **פורמולה 1 גרמני** שהתחרה בין השנים 1991 - 2006. שומאכר נחשב על ידי רבים לאחד מגדולי נהגי הפורמולה 1 בכל הזמנים. שומאכר זכה שבע פעמים בתואר אלוף העולם, ושבר כמעט כל שיא אפשרי בפורמולה 1 כשהעיקרי מביניהם הוא מספר הניצחונות בקריירה.

³ **אֵיירטון סֵנָה דֶה סִילֵבָה** (פורטוגזית: Ayrton Senna da Silva; 21 במרץ 1960, סאו פאולו - 1 במאי 1994, סן מרינו) היה נהג מירוצים **ברזילאי**, שלוש פעמים אלוף העולם של סבב **הפורמולה 1**, אשר נהרג בתאונה על המסלול **בסן מרינו** ב-1994. סנה נחשב לאחד מהנהגים הטובים ביותר אי פעם בפורמולה 1.

המגורים: העיירה משופעת בבתי מלון אינטימיים שבהן דירות וחדרים מרווחים וגדולים (שירותים לפחות כמו במלון של אהוד ברק בלה-בורג'ה...). המלון בו התאכסנו משתרע על רחוב ציורי עם כניסות לדירות ואנחנו התפרשנו לאורך הרחוב.

האוכל: המקום מלא מסעדות בכל הרמות (יש לזכור שאצל הצרפתים גם מסעדה שאינה מוגדרת כמסעדת גורמה היא משהו משהו...). מעבר לארוחות הבוקר העשירות והטעימות זכינו במהלך שהותנו שם (4 ימים) לאכול ב-5 מסעדות שונות ולרוקן מספר לא מבוטל של בקבוקי יין מעולים (לדעת המומחים שבחבורה).

המוזיאון: בעיירה מוזיאון גדול ומרשים לרכב ולרכב תחרותי. המוזיאון נמצא על שפת אגם יפיפיה ושווה ביקור ממושך. את אחרי הצהריים הפנוי שלנו הקדשנו למוזיאון ומיד אחריו התחרו כל אנשי הקורס בתוספת שני המדריכים בתחרות קרטינג שנראתה במקרה הטוב כמו מרוץ לחיים ולמוות....(מאז גיל 17 כשהקרטינג הראשון הגיע לארץ ומוקם בגני-התערוכה ברמת-אביב לא נהגתי בקרטינג, שכחתי כבר כמה שזה יכול להיות מהנה. אסור לשכוח שכמה מגדולי נהגי המרוץ החלו דרכם בקרטינג, בעיקר כשהם היו בגיל 3-4 שנים...).



קצת גאווה ישראלית במוזיאון



ובחוץ (מבט מחלון המוזיאון)

בפנים

הנהיגה

צוות ההדרכה וצוות המשתתפים: כל הנושא מאורגן ומטופל ע"י חברת "מסלולים". הקבוצה מנתה 10 משתתפים עם שני מדריכים (כולם ישראלים). המדריכים עם הישגים מוכרים, למרות גילו הצעיר של אחד המדריכים, גידי קרונין⁴, הוא בעל רקורד תחרותי מכובד ומוביל את הצוות ראם סמואל⁵. גיל המשתתפים נע בין 25 ל-67, בחלוקה של 3 סביב ה-30, 3 בסביבות ה-60+, ו-4 בסביבות ה-40. כולם תאבי נהיגה, שוחרי אכילה ושתייה ואנשים שמבינים מה חשוב בחיים.

⁴ כתבה של הערוץ הראשון עם קטעים נבחרים ממירוץ TSC 2007 שנערך בתורכיה. במירוץ ניצח גידי קרונין הישראלי, ממסלולים.

לאחר מספר מרוצי 4 פעימות בקארטינג החל גידי, באדיבות אחיו ג'רמי, להתחרות בג'מקאנות שונות שאורגנו במקומות שונים בארץ ומשם לליגה המסודרת של "מסלולים", ה" MDC-המפורסמת. לאחר מספר השגים יפים ב" MDC-הכיוון היה ברור, נהיגת מרוצים, ובחסות "מסלולים" שם החל גידי לעבוד כמדריך נהיגה מתקדמת הוא יצא לקורס נהיגת מרוצים בטורקיה כשהמטרה היא אחת - באם זמן ההקפה שלו יהיה תחרותי מספיק הוא ממשיך הלאה לכיוון הגשמת החלום. הזמן היה תחרותי ביותר וגידי סימן עוד V בדרך. עכשיו הוא כבר נרשם לעונת 2007 באליפות טורקיה **בפורמולה פיאט-סיינה**, עונה שכוללת 7 מרוצים על שלושה מסלולי מרוצים בטורקיה, ביניהם גם מסלול הפורמולה-1 באיסטנבול.

⁵ **ראם סמואל** – הישראלי הראשון שהגשים חלום של רבים אחרים, להיות אלוף בינלאומי במרוצי מכוניות. בגיל 12 חלה ראם בסוכרת נעורים ומאז ניבאו לו הרופאים והסובבים אותו חיים רגועים תחת פיקוח. את חלומו מאז ילדותו, להיות טייס קרב, גדעו כבר בביקורו הראשון בלשכת גיוס ו'העניקו לו' פרופיל צבאי '21'. בגיל 26 בחר ראם לא להיכנע לחיים 'ממוצעים ומשעממים' אלא לחתור לחיים אתגריים ומספקים והחליט להגשים חלום ישן ולהתחרות במרוצי מכוניות, תחום שלא היה מוכר כלל בישראל. בניגוד להערכות ודעות רופאים ואנשי מקצוע עבר ראם לאירופה ושם הגשים את חלומו והפך לאלוף המרוצים הישראלי הראשון וכן לחולה הסוכרת הראשון בעולם שהצליח במרוצי מכוניות.

ראם על פני השנים:

- 1990 חולה הסוכרת הראשון בעולם שמתחרה במרוצי מכוניות
- 1994 זכייה ראשונה באליפות צרפת
- 1995 מקום רביעי במרוץ מונטה קרלו במסגרת אליפות העולם
- 1996 הקמת מסלולים – נהיגה מצילת חיים, ומסלולים RACING & SPORT –
- 1997 זכייה שנייה באליפות צרפת
- 2008 פיתוח שיטת הנורה האדומה החוסכת מעל ל 50% במעורבות בתאונות.

לתמונה כללית של יעדי ומטרות הקורס והשיטה בגדול העתקתי את הקטע מהאתר של

"מסלולים" המארגנת:

אימוני הנהיגה כוללים:

- אלמנטים בנהיגה במכוניות המרוץ המיוחדות ונהיגת מסלול מקצועית.
- קווים לנהיגת מרוצים בסיבובים.
- שמירת איזון המכונית בעקומות.
- בלימת מטרה נכונה ברכב מרוץ.
- בסיום קורס הנהיגה תשתתפו במרוץ הקורס כולל:
- הדרכות נהיגה תיאורטיות ותרגולים מעשיים.
- אימוני נהיגה וליווי אישי של מאמני המרוצים של מסלולים.
- ביקור בהיכל המכוניות בלוהאק - מוזיאון מכוניות מהגדולים בעולם.

לוגיקת ההדרכה: הקורס מורכב משלושה שלבים עיקריים. שלב ההכנה על מכוניות הדרכה

ייעודיות שהם שני מושבים ולפעמים אחד המדריכים מצטרף אל החניך לסבוב או לשניים (יחסית מעט אבל מאוד אפקטיבי). על המסלול מפוזרים אנשי מקצוע צרפתיים שמעבירים הערותיהם למדריך הראשי שמעיר לך איך עליך לשפר את נהיגתך בסוף כל מקצה (כ-10 סיבובים). בין לבין יש סיבובים על המסלול ברכב מסחרי רגיל להדגשת נקודות הכשל). בשלב זה כל אחד נוהג מקצה ונח שני מקצים, כשלושה מרוצים בכל סשן (בין לבין ובתחילה מפוזרים הסברים תיאורטיים לכולם. מה שאתה נוהג יותר ומחליק, מסתחרר או סתם דורס קונוסים ההסברים יותר אפקטיביים.

המכוניות:

לשלב הראשון היו 4 המכוניות הבאות: Porsche 911, Berlinette, (ועוד פורשה כסופה לגיבוי) ו-HOMMEL.



המכוניות לשלב הראשון: הומל, ברלינט, פורשה.

לשלב השני והשלישי עמדו לרשותנו 4 מכוניות חד מושביות Funyo (Singel Seater) - שלדת צינורות, מנוע 185 כ"ס, 5 הילוכים, 520 ק"ג, 0-100 בפחות מ-4 שניות).



המכוניות לתחרות: פוניו בהחלפה מגלגלי החלקה לגלגלי גשם
חדוות הנהיגה: (צלחות, ספינים, וארנבת).
 המסלול עצמו מרתק ומאז תום הקורס אני מצייר אותו לעצמי מתוך שנה.



עד כאן הכנתי את הרקע להבנת הקטע החוויתי הבא.

הנהיגה על המסלול שונה מהותית מהנהיגה לה התרגלתי. תמיד בלמתי בעדינות שהנוסעים לא ירגישו, האצתי בעדינות (עם קצת יותר טורים בשביל לא להאיץ לאט מדי...), ובלמתי ע"י הורדת הילוכים. ועכשיו, בלימה ברגע האחרון, חזק אבל פרוגרסיבי שלא תנעל חלילה את הגלגלים (ואז תעשה ספין-צלחת). בלימה תמיד בהגה ישר, ובאמצע הסיבוב מסוכן להאיץ כי עם הכוח שיש למנוע הרי שלחיצה חזקה מידי תזרוק את עכוזך. אין בלימה באמצעות הורדת הילוך כי אז שוב תסתחרר (מנוע חזק, מהירות גבוהה ועצירה ע"י המנוע אינה מבוקרת). בקיצור עולם חדש. כיף לראות איך אתה משתפר מהקפה להקפה, וברגע שנדמה לך שתפשת את הטריק מתיישב כבוד המדריך לידך ואתה מבין שאולי השתפרת, אבל עדיין אתה לא יודע כלום. המון החלטות מהירות, לקיחת סיכונים פה ושם כי אחרת לא תשתפר, וכיף אדיר.

יש שליטפו את הקונוסים (בסיבובים או בסלאלום שהיו על המסלול), יש שעשו צלחות (בעיקר עם הפוניו אחרי הטפטוף הקל בבוקר, לפני החלפת הצמיגים), יצאנו מהקורס שונים ממה שהגענו ועדיין, וזה חשוב לזכור, **אנחנו לא יודעים כלום וטעמנו איזו טיפה מים של מקצוענות אדירה**. בפורשה מסתחררים יותר מאשר בהמל ובברלינט, האם בגלל שהיא יותר כבדה, מרכז כובד אחורי או אולי בגלל שמגיעים איתה למהירויות יותר גבוהות. הרקע שלי מניסויי טיסה כבר דמיון איך אני ממכשר אותה לסדרת ניסויים...

בלי הארנבת התיאור לא יהיה מושלם. סוף היום, קרני השמש האחרונות מלטפות את המסלול ואני בסשן השני שלי באגדת ה-"פוניו". התיישרתי ימינה בפניה הכי ימנית במסלול (ראה תמונה לעיל), והאצתי. אני מת על הקטע הזה כי שם המשקיפים מסתכלים עליך ושם אני נותן ברקס בכל הכוח, מקסימום, אם לא מצליח לי, אני ממשיך לדשא. ואז, מימין לשמאל, במסלול התנגשות קלסי (זווית ראייה קבועה למתנגש) מופיעה הארנבת. "או היא או אני", אמרתי, ונתתי גז. בוואו נוראי, הארנבת התעופפה מעליי ואני האטתי לבקרת נזקים. למי שאמון על סיפורי התעופותיים הרי שהבומבה הייתה יותר חזקה מזו שהייתה כשנכנסתי עם "ברק" (F-16) בציפור במהירות של כ-450 קשר (800 קמ"ש).

לפני סכום, מספר מילים על המוסיקה של הפורשה: האוזן שלי בעלת רגישות למנועים. למרות שבתותחנים שיבשו לי קצת את השמיעה עדיין אני יודע להבדיל ולזהות מטוסים ואופנועים לפי הרעש ומנועים בוכים עושים לי עד היום צמרמורת (כל החברים שאני לא מוכן לנסוע איתם כשהם נוהגים, מכירים תכונה זו...). רעש המנוע של הפורשה הוא מימד אחר ברעשי המנועים, שילוב בין המגניפיקאט של באך לסימפוניה מס' 40 של מוצרט (זו שמלווה את הסרט "אלווירה מאדיגאן"). בטורים הגבוהים היא מזכירה יצירות של צ'ייקובסקי ורחמיניוב. צלילים מעולם אחר.

סכום מס' 1:

בגוף המסמך אני משווה בין נהיגת מרוץ במסלול לטיסה אווירובטי, שזה הדבר הכי קרוב לחוויה. זה לא לטוס במטוס אווירובטי עם איזה אייס, זה אתה שמטיס לבד. חלק מהזמן נזכרתי בטיסה הראשונה שלי (מטעמי צניעות לא אפרט מתוך כמה...) ב"בז" (F-15), אבל ההבדל הוא שפה אני לבד, ושם הייתי בידיו של טייס, אייס בן אייס.

ההדרכה הזכירה לי קצת את קורס הדאייה המזורז שעשיתי במגידו (סטרט ומיד אתה מחכה ששלושת הבאים יגמרו את שלהם, וכשריר ניגר על פניך ומלחך את זקנך אתה מגיע לנגלה הבאה). על השווה והשונה מהקורס להגדר מכשירים אני מפרט בגוף המאמר, אבל אם לא הזכרתי הרי שבכל המכונות אין מד מהירות וברובן גם אין מד סלדי"ם (את מי זה מעניין) וגם כאשר יש, אני לי זוכר שהבטתי בו אפילו לא לשבריר שנייה.

סכום פסבדו-פילוסופי: קיבלתי את הקורס מתנה מרעייתי, ופתאום, במהלך הטיסה לארץ חשבתי שבעצם יש אנשים שכל החיים הם על מסלול מרוץ וככה גם לכדתי את רעייתי. אם אתה לא לוקח סיכונים אתה מתקדם לאחור. סיכונים זה לעשות צלחות או לקחת קונוסים במרוץ ולהסתכן בדחייה, בסירוב, באי הצלחה בפעם הראשונה כשאתה עושה משהו. אנשים שלא מעניין אותם להשתפר ולהיות יותר טובים בכל מה שהם עושים, שלא יתחרו וישבו בבית. אנשים שלא חשוב להם לנצח (אני מסתפק במקום השני...) ואין להם את התאוה הזו, שיהיו נהגי מונית. היכולת לשלוט בכלי היא איזו תשוקה והנאה שאינה ניתנת להסבר, בדיוק כמו בטיסה בשלב הראשון של הטיסות וכמו בטיסות אירובטיות לכל אורך הדרך. גם היכולת לייטר מחטים בטיסות מכשירים ולעשות את זה מדויק ובמינימום זמן ותפירות, דומה במקצת.

החיוך על פני כל אחד מהחברים בקבוצה במהלך המרוץ הסופי של השעה וחצי הוא אחד הדברים הנהדרים שיש לנו. אני מכיר חיוכים כאלו אחרי טיסות היכרות עם נוער (וגם על כך כבר כתבתי בטיסות הכיף שעשיתי במסגרת ההתנדבות בטיסת 10..). השירים כואבים, הלסת דואבת (עד לקורס לא ידעתי שהלסת משתתפת בנהיגה...), הגב רטוב, הראש חבול מההאצות החזקות, והאושר והסיפוק וההנאה זורמים. למה אף פעם לא סיפרו לי שצריך לנהוג עם פמפרס??!!

תוספת לנספח: תאור חי של הקפת מסלול.

קראתי שוב ושוב את הרשימה, וגם שמעתי את התוכנית ברדיו בה שוחחתי אודות הקורס, ואפילו לא פרומיל מהתחושות הצליח לעבור, אז החלטתי לנסות ב"שידור חי" לתאר תחושות ומחשבות במהלך הקפה אחת.

הדגל המשובץ שחור לבן מתנפף. "צא!!!". הילוך ראשון, שני, שלישי, רביעי, והופ הפנייה הראשונה ימינה. לגעת בברקס או רק להוריד את הרגל מהגז, והישורת לפני. חמישי ופול גז. שם את האף על הקונוס של הסאללום. ברקס בכל הכוח, ושחרור קטן שלא ינעלו הברקסים. שחרור רגל מהברקס והאצה קטנטנה והטיה של ההגה, חולף בין הקונוסים. קונוס אחד כמעט משפשף את גלגל ימין והקונוס השני כמעט מלטף את גלגל שמאל, הילוך רביעי וגז אגרסיבי, שלוש שניות ושוב ברקס חזק. הגעתי לפנייה המעוברת. זו הפניה שראם הדגים שלאט היא לוקחת פחות זמן בגלל העיבור

באמצע. בראבו, לא החלקתי ולא הגעתי לקונס הרחוק. יציאה, בלימה והאצה לישורת השנייה. שם את הקונס הבא בצד ימין על האף ומאיץ בכל הכוח. הראש נתקע קלות במסעד הכסא. רק שלא תקפוץ לי עוד פעם ארנבת. בצד ימין רואה בקצה הראיה הפריפריאלית את המשקיף הצרפתי. בלימה ענקית, מגיע לקונס ורק כשאני ממש לידו, מחדד בכל הכוח. הידיים כמעט בהצלבה. שומר על טורים נמוכים כשהפנייה הופכת צד, משמאל לימין. מאיץ לשבריר שנייה, ברקסון קטן וגז. עכשיו בא הסלולר הקטן ואחריו הפניה המתמשכת שדורשת בעיקר כוחות פיזיים. שומר על צד ימין במסלול למרות שזו פנייה שמאלה, החרץ על המסלול משמאלי, מחפש את הקונס בשמאל למען חיתוך הציר, נכנס לפניה וכשאני מיושר לקונס הבא מאיץ חזק ומיד בולם באלכסון למסלול (אבל בקו ישר). חולף את הסלולר ונכנס לפניה ימינה. היה נדמה לי שראיתי אורות של מכונית מאחוריי. חזק על הגז, הבניין של מבנה ההדרכה על האף. עוד סלולר אחד וסיימתי את ההקפה, בודק את ה"דגלן בפניה", רק שלא ינפנף בכחול (סימן שמישהו רוצה, צריך, לעקוף אותי), או חלילה בדגל השחור ("רד לפיט!"), לנדיפה על משהו לא חוקי שעשית, כמו להפיל קונס). תם סיבוב, ושוב האצה לרביעי. עכשיו אנסה יותר חזק...

יזר

יזר נוי



קישור להאזנה:

<http://www.icast.co.il/default.aspx?p=Podcast&id=352213>

שידור הקורס מתחיל ב- 17:50

תוכנית 15 - 3.11.2009 UZEB – וחברים – חלק ב'

חלק ב' של סדרת תוכניות על להקת הג'אז רוק. UZEB בתוכנית הושמעו קטעים מתוך שני האלבומים Between The Lines ו-Absolutely Live. פינת התעופה "קל מהאוויר": הפינה אירחה את יזהר נוי וחרגה ממנהגה – במקום להציג נושא תעופתי סיפר יזהר על קורס נהגי מירוצן שעבר בשבוע האחרון בצרפת. פינת "ג'אז בעיירה": המלצה של יאיר שפיגל על הופעות של עומר קליין ושל ארז בר-נוי.

קישור לאתר מסלולים – תאור מרוץ במסלול:

<http://www.maslulim.co.il/%D7%A8%D7%99%D7%99%D7%94%D7%9E%D7%A8%D7%95%D7%A6%D7%99%D7%9D%D7%91%D7%97%D7%95%D7%9C>