



אישור משרד התחבורה. כתוצאה מכך התהפכה המכונית בעלת עוצמת המנוע המוגברת כבר בסיבוב השני. המירוץ הופסק וקהל הצופים, שנהג עד אז התאפקות פחות או יותר, מיהר לרוץ אל מקום התקלה כדי להיות עד ראיה לאסון. באם התרחש מרגע זה היה ברור שהמירוץ לא ירוץ. העשרות הבודדות של השוטרים והסדרנים לא הצליחו להשתלט על צופים שנדחפו אל גדרות, חפרו מנהרות מתחתן בחולות, לעגו לשוטרים, חצו את מסלול המירוץ תוך כדי התחרות וניצבו על שפת המסלול ממש שעה שהמכוניות דהרו עליו.

אות הזינוק למכוניות המרוץ מדגם פורמולה וי, האיטיות יותר, ניתן. ריח אסון קרוב ריחף באוויר ושילהב את יצרי הצופים, שהמושגים היחידים שהיו להם על מקרים מסוג זה באו להם מסרטי המירוץ, שם מתהפכות מכוניות כמעט בכל מירוץ, מתעופפות באוויר, עולות באש ונהגיהן מתרסקים.

מיד בסיבוב הראשון נדמה היה שאסון מתחולל. מכונית מירוץ נהגה בידי העיתונאי מנפרד ינסקה (37) סתה מהמסלול, התעופפה קצת באוויר, וצנחה על גלגליה בשטח החולי שליד המסלול. מאחר שהתאונה לא הפריעה למהלך המירוץ, הוא נמשך עד תומו. אבל הקהל ששמע על תאונה שאירעה בסיבוב נהר לשם בהמוניו. אפילו השוטרים והסדרנים, שהיו צריכים לחסום בעד הקהל, מיהרו לרוץ בעקבותיו כדי לחזות במתרחש. מירוץ המכוניות הפך לקארנבל שעירווייתו, כשהקהל ממלא בחורה את המסלול, נהנה מהעובדה כי הצליח במה שלא הצליחו הדתיים — למנוע את קיום המירוץ אפילו ביום חול.

מסלול רץ, כביחות גרוועה

בכיתה מקוימת לא היו מארגני המירוץ נקיים מאשמה באשר לכשלונם. מלבד

התהומה הגדולה

שוטרים מנסים להדוף את הקהל שהתפרץ אל מסלול המירוץ באשקלון. חלק ניכר מהקהל הגיע למקום ללא כרטיסים, רצה לצפות מקרוב במכוניות ולא ממרחק ביטחון של 25 מטר. השוטרים לא הצליחו להשתלט על הקהל שהתפרע ומנע את המשך המירוץ.

המסלול והגידור תמורת 100 אלף ל"ג עוד לפני תחילת המירוץ טען כוכב המירוץ הבריטי, דארק בל, בפני כתב העולם הזה: "המסלול באשקלון מסוכן מכל הבחינות. המסלול הוא צר מאוד ואמצעי הבטיחות הם חלשים ביותר."

כאשר התבקש אינגו טרפל להגיב על האשמותיו של בל, אמר: "המסלול אינו רע כלל ואמצעי הבטיחות טובים". ואילו מנהל המירוץ, גרט קרבר, אמר: "המסלול אינו רע כלל. יש הרבה מסלולים שהם גרועים בהרבה מהמסלול באשקלון. דארק בל משקר. הוא דומה לשחקנית המתלוננת לפני ההופעה כי הבמה אינה טובה, כדי להכין לעצמה תירוצים במיקרה של כשלון".

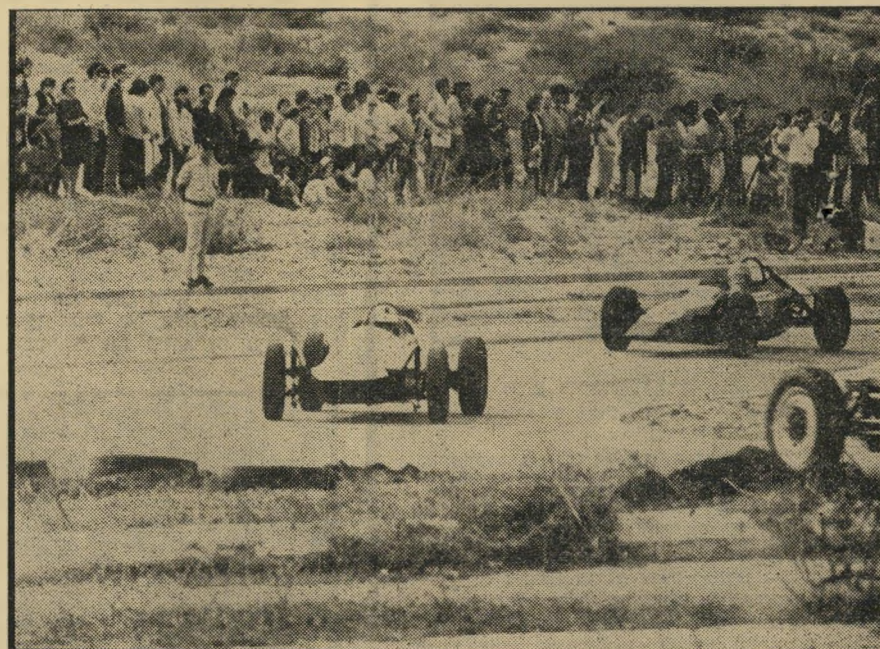
המציאות הוכיחה כי דארק בל צדק. גילתה נלי טרפל, אשתו הישראלית מזה 13 שנה של אינגו טרפל, שהוא בעל מיפעל למכוניות היוראוליות: "בעלי היה מאוד מאוכזב. הסוף כאב לו גורא. הוא סיפר זאת רק לי. אני הכותל המערבי שלו. אם הייתי במקומם של 150 הנהגים והטכנאים הזרים שבאו להשתתף במירוץ הייתי שונאת את כל מה שראו כאן בארץ מולדתי."

חוסר הערכה נכונה של תגובת הקהל הישראלי, היה להם לרועץ חוסר נסיונם באירגון אירועים מסוג זה.

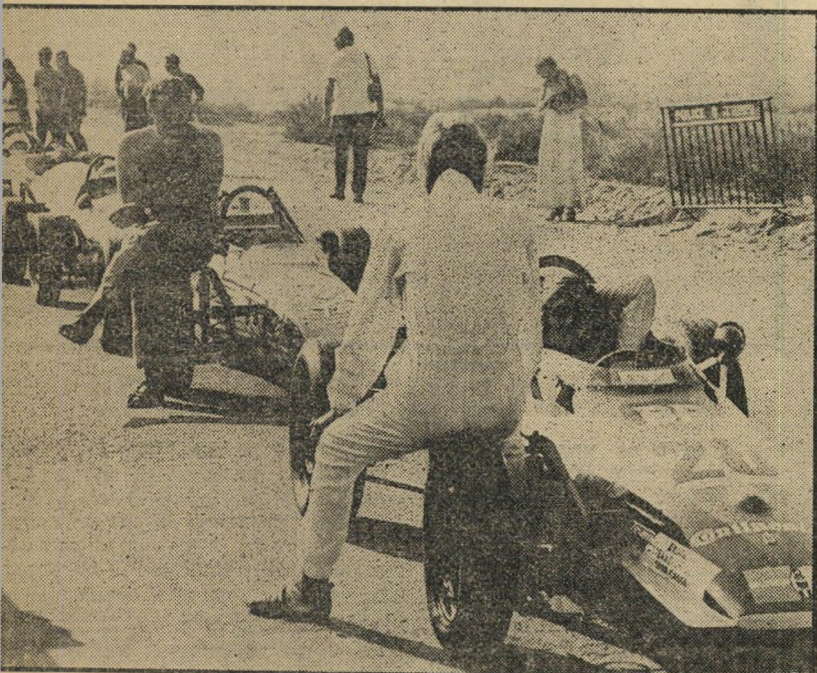
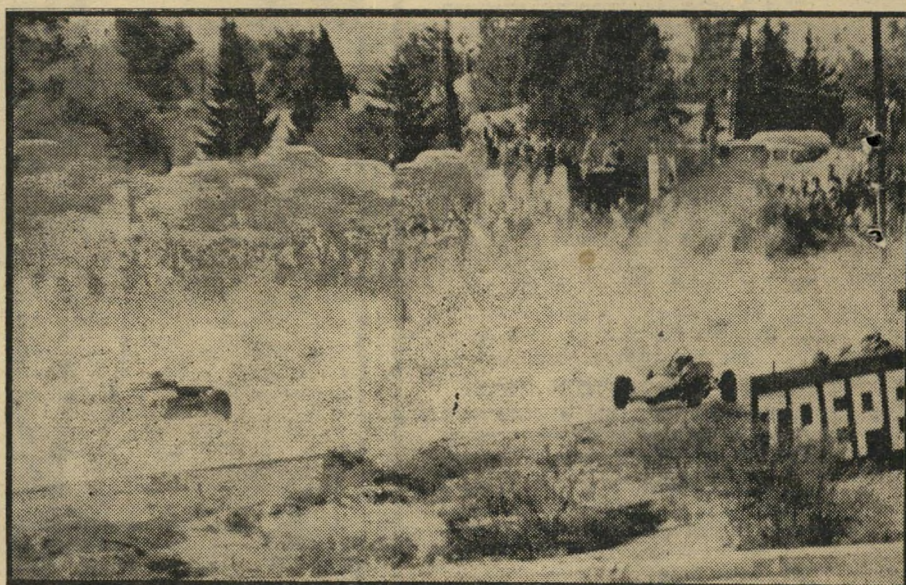
במשך שבעה חודשים הכינו אינגו טרפל ושותפו וולפגאנג דימר את המירוץ באשקלון. אך עבודתם היתה עבודה של חובבים. שני הגרמנים, שהשקיעו את כסם פם במירוץ סמכו על המוניטין של גרמני שלישי, גרט קרבר, מנהל מירוצים מוסמך, סברו כי נסיונו יעמוד לו גם בישראל.

אחרי שאיתרו את השטח המתאים למסלול המירוץ ביקשו מקבלן ישראלי לבצע עבודות גידור במקום, כדי למנוע את התפרצות הקהל למסלולים. לקבלן הוצע סכום של 100 אלף ל"ג תמורת שיפור המסלול באספלט וגידור. אולם הקבלן טען כי לא ניתן לבצע עבודה רצינית בסכום זה. כדי למנוע את התפרצות הקהל למסלולים, אמר הקבלן, יש לבנות גדר בסון גבוהה שימחירה יהיה 380 אלף ל"ג. הקבלן סרב להקים גדר סימלית, והזהיר את המארגנים מראש שהקהל יחסל גדר זו.

מארגני המירוץ פנו לקבלן אחר, שבלי נקיפות מצפון הסכים לבצע את עבודות



מתחרות בסיבוב חד במסלול המירוץ



המתחרים שלא החזרו

נהגי המכוניות מצפים לשוא שהמשיך רה תצליח לפנות את מסלול המירוצים מהקהל שהתפרץ אליו. על המכוניות יושבים הטכנאים, שבאו אף הם מחו"ל טיפלו במכוניות והכינו אותם לקראת המירוץ. כולם נראו מאוכזבים מכשלון מירוץ המכוניות בישראל.

התקלה שאירעה במירוץ מכוניות הפורמולה וי כשאחת ממכוניות המירוץ סתה מהמסלול, התעופפה באוויר (בתוך האבק) וצנחה לתוך מיטת החול שליד המסלול. בתמונה ניתן להבחין כיצד קירבת הצופים למסלול סיכנה את ביטחונם ואת ביטחון הנהגים של יכלו לפתח מהירות מירבית ולהפגין את יכולתם.