

فريق «بورشه أل أم بي» يودع «بطولة العالم للتحمل»

أحرز مركزين على منصة التتويج في جولة موسم 2017 الختامية في البحرين



بريطانيا) يضيف «استمعت بالسيباق، خضنا صراعا رائعا وكنا جميعنا ندفع سيارتنا حتى حدودها القصوى. كنا طموحين وحاولنا إجراء ثلاث مراحل قيادة على مجموعة واحدة من الإطارات. بدت الأمور تسير على ما يرام، لكن لسوء الحظ اصطدمت بسيارة أخرى في منتصف السباق عقب سوء تفاهم جلي بيني وبين سائق السيارة الأخرى، ما أدى إلى ثقب في إطاري سيارتنا وتأخرنا. أضف إلى تلك الحادثة الجزء الذي تعرضنا إليه، وتضح صعوبة المهمة الملقاة على عاتقنا. لكننا بذلنا ما بوسعنا في السباق، خصوصا أننا كنا نذكر أن علينا القيام بكل شيء ممكن لمنافسة تويوتا اليوم. استمعت بقيادة السيارة مع نيل وياني طوال الموسم، وسرت بكوني جزءا من الفريق.»



عبدالرحمن خالد-البحرين

ودع فريق بورشه أل أم بي «بطولة العالم للتحمل» التابعة للاتحاد الدولي لرياضة السيارات «FIA WEC» بإحرازه مركزين على منصة التتويج في جولة موسم 2017 الختامية التي أقيمت في البحرين. وقد حل السائقون نيمو بيرنهارد (ألمانيا) وبريندون هارتلي (نيوزيلندا) وإيرل بامبر (نيوزيلندا)، الذين توجوا الأول على شبكة الانطلاق، لكنها انتهت في سباق مليء بالأحداث اتسم بطابعه الوجداني.

وعلى الرغم من تراجع ترتيب الفائزين بسباق «لومان» هذا العام إثر ارتطامهم بقائمة مسار في بداية السباق، لكنهم بدلوا جهدا استثنائيا لتحسين مركزهم.

أما بالنسبة إلى سيارة سباق «919 هابريد» الأخرى، بقيادة نيل ياني (سويسرا) وأندريه لوتيرير (ألمانيا) ونيك تاندي (بريطانيا)، فانطلقت من المركز الأول على شبكة الانطلاق، لكنها تعرضت إلى حادث في الأخرى ومن ثم إلى جزء.

وقد أنهى لوتيرير السباق الليلي في المركز الثالث بعد ست ساعات من التسابق، سجل في خلالها أسرع لفة. بنهاية المطاف، كان الفوز من نصيب فريق تويوتا.

يمثل هذا السباق، الذي لوح بعلمه الأخضر ماتياس مولر، رئيس مجلس الإدارة التنفيذي لشركة فولكسفاغن الألمانية لصناعة السيارات، نهاية إحدى أنجح حجيات بورشه في رياضة السيارات.

فمنذ العام 2015، حقق «فريق بورشه أل أم بي» ثلاثة انتصارات إجمالية في سباق «لومان» وفاز ببطولة العالم للصانين ثلاث مرات متعاقبة. كما حصد سائقو بورشه «919 هابريد» بطولة العالم للسائقين ثلاث مرات، بإجمال، شاركت «919 هابريد» في 34 سباقا منذ تقديمها لأول عام 2014، وانطلقت في خلالها من المركز الأول على شبكة الانطلاق 20 مرة وحقت 17 انتصارا - حلت في المركزين الأول والثاني 7 مرات - وسجلت أسرع لفة في السباق 13 مرة.

وقال أوليفر بلومه، رئيس مجلس الإدارة التنفيذي لدى شركة بورشه الألمانية لصناعة السيارات، «لم يسبق لأي فريق بورشه آخر أن سجل ثلاثة انتصارات إجمالية متتالية في سباق لومان مثلما فعل فريقنا. أنا فخور جدا بكل فرد في الفريق وأشكرهم جزيا على جهودهم. لقد برعوا في مهمة صعبة للغاية بفضل جهودهم الدؤوب واستمراريتهم ومقاربتهم الصحيحة. بالنسبة لي، تمثل تلك العناصر روح بورشه التي تجسدها علامتنا التجارية منذ حوالي 70 عاما. الآن، يواجه فريق فريتز إنزينغر وأندرياس زايسل تحديه الجديد، المتمثل بدخول سباق بطولة Formula E موسمها السادس بنهاية العام 2019.»

وعلق عضو مجلس الإدارة المسؤول عن الأبحاث والتطوير لدى شركة بورشه الألمانية

الفائزون بسباق «لومان» ثلاث مرات يودعون «بطولة العالم للتحمل» بوجدانية

بدوره، قال إيرل بامبر (27 عاما - نيوزيلندا) «أصبحت مهمتنا صعبة بعد اضطراب تيمو إجراء توقف باكر. لكننا لم نستسلم، وتابعنا سيرتنا من دون أخطاء، ولم أواجه أي مشاكل في مرحلتي قيادتي. اجتزت مسار الحلبة لفة تلو لفة واستمعت بوقتي في تلك السباقات الجارية للمرة الأخيرة. سباق اليوم كان ممتعا للغاية، تماما مثلما كان الأمر طوال البرنامج 919. لا شك في أن بورشه اتخذت قرارا جريئا بإتاحة الفرصة أمام شباب يافع من كاريرا كإلهام لقيادة 919 هابريد في لومان. لذلك، توجه بالشكر إلى كل من أمن النظام الهرمي في بورشه، الذي أتاح لي هذه الفرصة. لقد عمل جميع أفراد الفريق في فائساح بجهد كبير طوال البرنامج، إنه مدعاة شرف لي أن أقود لحساب بورشه ضمن أعلى فئة في رياضة السيارات. كما أتوجه بالتهنئة إلى فريق تويوتا على فوزه الرابع اليوم. لقد حسنا أداءهم بشكل ملحوظ في السباقين الماضيين.»

ويشير تيمو بيرنهارد (36 عاما - ألمانيا) بقوله «انطلقت بشكل جيد وتجاوزت سيارة تويوتا واحدة واستمعت للحاق بنيل، لكن لسوء الحظ ارتطمت سيارتي بقائمة مسار، ما اضطرني إلى إجراء توقف إضافي

أخرنا كثيرا. لكن نتيجة السباق ثانوية اليوم. فتك نهاية حقبة عظيمة. يشرفني أن أكون جزءا من هذا البرنامج من بدايته الأولى وحتى آخر لفة. هذا البرنامج، الذي ينجح حياتي المهنية، يضم فريقا رائعا وأشخاصا وزملاء رائعين. سأقدمهم بالتأكيد.. أما بريندون هارتلي (28 عاما - نيوزيلندا) فيعلق قائلا «خرجنا من الصراع على الفوز باكرا اليوم إثر حظ عاثر تجلي باصطدام سيارة تيمو بقائمة مسار موجودة في وسط الحلبة، علما أنه لا يتحمل مسؤولية ما حدث بتاتا. ذلك الاصطدام أخرنا، لكننا فاجنا بقوة حتى النهاية وخضنا مراحل قيادة يسلاسة. من الرائع وجود كلنا السيارتين على منصة التتويج، علما بأن مشاعري متباينة. أنا فخور بكوني جزءا من هذا البرنامج وسأقتده.»

في فعاليات مميزة للغاية سيتم الإعلان عنها في وقت لاحق.»

سائقو سيارة بورشه 919 هابريد رقم 1

بدوره، قال نيل ياني (33 عاما - سويسرا) «انطلاقتي كانت جيدة واستطعنا في البداية مجاراة سرعة سيارات التويوتا تقريبا. لكن ما إن واجهنا زحمة، حتى أبدأ أداء أفضل بقليل ولم نستطع اللحاق بهم في السباق. اليوم أيضا الوقت الملائم لإبداء تقديري لمدير الفريق أندرياس زايسل طوال العامين الأخيرين، برع أندرياس وتفوق بأداء دور ثنائي كمدير للفريق ومدير تقني، إذ فازت أول 919 يتم تطويرها تحت إشرافه ببطولة العالم، وأخيرا، من الرائع وجود شركة مثل بورشه. إذا أردت تلخيص فترة الستة أعوام التي أمضيها مع بورشه بجملة واحدة، أقول أتيت لي الفرصة لأعيش حلمي. شكرا للبرنامج وشكرا لحرية التعبير.»



من الناحية الشخصية، لم أقتنع بهذا سوى عندما أحرزنا فوزنا الأول في ساو باولو في البرازيل عام 2014. كما أتوجه بالشكر من جميع السائقين الذين لم يفوتوا فرصة لتقديم أفضل أداء في النهاية، حققنا 17 فوزا من أصل 34 سباقا. أشكر كل أفراد الفريق على عملهم الدؤوب وحماهم الكبير للبرنامج. لا شيء يضاهي رؤية غريزة الفوز في أعينهم أيام السباق. اليوم هو أيضا الوقت الملائم لإبداء تقديري لمدير الفريق أندرياس زايسل طوال العامين الأخيرين، برع أندرياس وتفوق بأداء دور ثنائي كمدير للفريق ومدير تقني، إذ فازت أول 919 يتم تطويرها تحت إشرافه ببطولة العالم، وأخيرا، من الرائع وجود شركة مثل بورشه. إذا أردت تلخيص فترة الستة أعوام التي أمضيها مع بورشه بجملة واحدة، أقول أتيت لي الفرصة لأعيش حلمي. شكرا للبرنامج وشكرا لحرية التعبير.»

ويوضح أندرياس زايسل، مدير الفريق «طوال الأربعة مواسم المسابقة كان فريق تويوتا منافسا شرسا، وأود تهنئتهم على فوزهم اليوم. شكرا للفريق برتمه الموجود معنا هنا وفي فائساح، وشكرا إلى سائقينا وشركائنا على تلك السنوات الأربع الشقية. ذلك كان حتما السباق الأخير لسيارة 919 هابريد. نحن فخرون جدا بالإنجاز الذي حققناه مع تلك السيارة الرائدة تقنيا. في العام التالي، سنحتفل بتلك الابتكارات



التي اختتمته سيارة تويوتا في المركز الأول بعد مرور 199 لفة.

مجريات السباق للسيارة رقم 2

تقدم تيمو بيرنهارد من المركز الثالث إلى الثاني عند انطلاق السباق، لكن ما لبث أن ارتطم بقائمة مسار موجودة على الحلبة. وقد علقت تلك القائمة تحت سيارته، لكنها لم تكن ظاهرة أثناء فترة وجود سيارة السلامة على الحلبة. بنهاية اللفة السابعة، توقف بيرنهارد أمام حظيرة فريكة لإزالة القائمة وتغيير مقدمة سيارته والتزود بالوقود أيضا، ما خسره حوالي لفة واحدة تقريبا. بعد مرور 37 لفة، سلم مهمة القيادة إلى بريندون هارتلي وهو في المركز الرابع، ليعود هارتلي ويتزود بالوقود في اللفة 68 من دون أن يطرأ تغيير على مركزه.

وأثناء إشهار الأعلام الصفراء على طول المسار في نهاية اللفة 96، سلم السيارة إلى إيرل بامبر الذي حصل على إطارات جديدة،

في المركز الثاني بعد قرار تويوتا تغيير سائق سيارتها رقم 7 وإطاراتها. لكن ما لبثت سيارة التويوتا هذه أن تجاوزته في اللفة 48 بسبب إطاراتها الأفضل. سلم ياني السيارة إلى نيك تاندي في اللفة 61 وهي في المركز الثالث. وعندما توجه السائق البريطاني إلى حظيرة الفريق للترزود بالوقود في اللفة 92، استطاع تجاوز سيارة تويوتا رقم 7 التي توقفت بدورها أمام حظيرة فريقها لإجراء صيانة شاملة.

بعدها كان في المركز الثاني، قرر تاندي التزود بالوقود مجددا في اللفة 124 من دون استبدال الإطارات، وانضم إلى السباق في المركز الأول. وما هي سوى ست لفات حتى اصطدم بسيارة أيضا أثناء تجاوزها، ما ثقب اطاره الأمامي على جهة اليسار.

عاد تاندي إلى حظيرة الفريق ببطء، حيث تم تغيير مقدمة سيارته وتسلم أندريه لوتيرير مهمة القيادة بعد دخول سيارة السلامة في نهاية اللفة الخامسة. وفي اللفة 19، لم يعد باستطاعته كبح جماح سيارة تويوتا رقم 8 القابعة وراءه، فتجاوزته، ليعود وينكر المشهد ذاته مع سيارة تويوتا رقم 7 في اللفة 20.

وبعد 30 لفة، توجه ياني إلى حظيرة الفريق للترزود بالوقود بعدما كان في المركز الثالث، ثم انضم إلى المتسابقين

