

سيارة فريق "كيسل" الفيراري تحافظ أخيراً على لقبها في سباق "الخليج 12 ساعة".

خرجت السيارة "رقم 11" من نوع فيراري "488 جي تي 3" تابعة لفريق "كيسل رايسينغ" بلباس الفائز، وذلك بعد التفوق في مُنافسة ثلاثية جمعتها مع مُنافستَيها من أودي وماكلارين، حيث اقتنصت السيارة "رقم 11" صدارة السباق في الساعتين الأخيرتين منه، مُحترضةً بلقبها في سباق "الخليج 12 ساعة"، مُحترزةً رقمًا قياسيًّا بالفوز بهذا السباق، الذي يُقام على حلبة مرسى ياس في العاصمة الإماراتية أبو ظبي للمرة الرابعة على التوالي.

وبدا السباق حُلماً جميلاً بالنسبة لسيارة ماكلارين "720 أس" من فئة "جي تي 3" في ظهورها العالمي الأول، حيث تصدرت السباق مُنذ اللفة الثانية للنصف الأخير للسباق، عندما تمكن السائق شاين فان غريسبرغن من تجاوز كريستوفر هاس في السيارة "رقم 88" من نوع أودي "آر 8 - آل أم أس - جي تي 3" تابعة لفريق "كار كولكشن"، التي أنهت الساعات الستة الأولى للسباق أولاً.

بعدها تصدرت سيارة الماكلارين السباق، ومن دون مشاكل، إلى أن عاد فان غريسبيرغن إلى خلف المقود مع تبقي أقل من ساعتين للسباق. وتعرض السائق النيوزيلندي لأضرار في نظام التعليق في الإطار الأمامي الأيمن، مما أجبره على إدخال السيارة لمنصة الصيانة من أجل إصلاحها.

وبعدها بـ 45 دقيقة، عانى هاس بعد إعادة انطلاق السباق، وتراجع للمركز الثالث وخسر ثواني ثمينة، وذلك جرّاء حادثٍ جمعه مع السيارة "رقم 4" تابعة لفريق "غراف رايسينغ" من نوع "نورما أ 30" بقيادة جايك بارسونز، مما أجبره على التخلّي عن الصدارة للسيارة "رقم 11" لفريق "كيسل للسباقات" التي يقودها في تلك المرحلة أليساندرو بيار غويدي.

لكن، لم تُوفر المشاكل السيارة "رقم 11"، حيث عانت بدورها من انتقاب الإطار الخلفي الأيسر مُنتصف السباق الأخير، وذلك بعد أن احتكت السيارة، بقيادة دافيدي ريغون، مع السيارة "رقم 80" من نوع لامبورغيني "سوبر تروفيو إيفو" تابعة لفريق "جي دي آل رايسينغ" بقيادة جيم ميخائيليان، وبذلك تخلت سيارة الفيراري عن الصدارة.

وضمن المراكز الخمسة الأولى، استمر التنافس ما بين سيارات الأودي لفريقي "أتمبتو رايسينغ" و "كار كولكشن"، حتى انتصفت المرحلة الأخيرة للسباق، وذلك عندما عانت السيارة "رقم 99" لفريق "أتمبتو

للسباقات" من نوع أودي "آر 8 – أل أم أس – جي تي 3" من ثقب كبير في الإطارات جرّاء عملية كبح طويلة، وعاد السائق كلوس باختر بالسيارة إلى منصات الصيانة، ولكن مع انغلاق كامل لمكابح العجلة الأمامية اليسرى، ولم يتمكن الفريق من إزالة العجلة، ما أجبرهم على إعلان انسحاب السيارة.

ومع بدء انخفاض عدد السيارات في المقدمة، أصبح الباب مفتوحًا أمام سيارة فريق "كيسل للسباقات" الفيراري "رقم 11"، وذلك عندما أبطأت سيارة الـ ماكلارين من سرعتها، وتمكن بيار غويدي من تجاوز سيارة فريق "أتمبتو رايسينغ" الأودي "رقم 44" بقيادة جيورجيو رودا في ذات اللفة.

حاولت سيارات الأودي الرد، مع تجاوز السيارة "رقم 44" للسيارة "رقم 88" التابعة لفريق "كار كولكشن" بقيادة السائق هاس إلى المركز الثاني، وذلك قبل توجهه لمنصات الصيانة لتسليم السيارة لزميله ماركوس وينكلهوك، بقصد تقليص الفارق أمام السيارة الفيراري "رقم 11" التي كان يقودها ريغون في المرحلة الأخيرة من السباق. ولكن خبرة ريغون الناجحة كانت كبيرة ببساطة، وترك لسيارات شرف التنافس على باقي مراكز منصات التتويج، وذلك في الظهور التنافسي العالمي الأول لطراز "آر 8 – أل أم أس – جي تي 3".

عادت سيارة الـ ماكلارين إلى الحلبة بين يدي بارنيكوت، ولكنها تراجعت للمركز العاشر في الترتيب العام، كما كانت متأخرة بفارق خمس لفات عن سيارة الفيراري "رقم 11"، وخارج نطاق المنافسة على الفوز.

أما في فئة "جي تي 3 برو – أم" الخاصة بالهواة – المحترفين، فقد تصدرت، وبتميّز، السيارة "رقم 27" التابعة لفريق "دايكو لازاروس" من نوع لامبورغيني "أوراكان جي تي 3" سيارات هذه الفئة، منهيّة السباق في المركز الخامس في الترتيب العام، تلاها السيارة "رقم 83" لفريق "كيسل رايسينغ" والتي قادها فريق نسويّ بالكامل، من نوع فيراري "488 – جي تي 3"، تلاها في المركز الثالث في هذه الفئة السيارة "رقم 98" لفريق "بيشدين" من نوع أستون مارتن فانجاج "جي تي 3".

أما في فئة السيارات النموذجية "بروتوتايب"، استمرت السيارة "رقم 4" لفريق "غراف رايسينغ" بتصدر ترتيب الفئة، ومنهيّة السباق في المركز العاشر في الترتيب العام، متقدمة على السيارة "رقم 7" لفريق "سكيوديريا فيتوريا كورسي" في المركز الـ 12 في الترتيب العام، التي تقدمت بمركز واحد على السيارة "رقم 70" لفريق "غراف رايسينغ" من نوع "ليجيبه جاي أس بيه 3".

هيمنت سيارات فريق "جي دي آل للسباقات" على فئة "كأس جي تي"، وكما في النصف الأول من السباق، استمرت المنافسة قائمةً بين السيارتين "رقم 87" و "رقم 89"، حيث كانت الأفضلية للسيارة الأولى مع تبادلها للمراكز في المراحل الأولى للسباق، ولكن تفوقت السيارة "رقم 87" فيما بعد. واحتلت السيارة "رقم 80" لفريق "جي دي آل للسباقات" من نوع لامبورغيني "سوبر تروفيو إيفو" المركز الثالث في الفئة، رغم تعرضها لحادثة احتكاك في المراحل الأولى للسباق، ودخولها لمنصات الصيانة لإجراء بعض الإصلاحات عليها.

وفي فئة "جي تي 4"، كان قصب السبق للسيارة "رقم 3" من نوع مرسيدس "أيه أم جي" لفريق "بوليت للسباقات"، ومن بين سائقيها البريطاني أولي كالدويل، ابن الـ 16 ربيعاً، حيث كان السائق الأصغر في السباق، علماً بأنه سباقه الأول في فئة "جي تي". وبقيت السيارة متقدمةً على السيارتين "رقم 50" و "رقم 90" التابعتين لفريق "سكيوديريا فيلوربا كورسي" طوال النصف الأخير من السباق.

كانت نهاية السباق مثاليةً للسائق دافيدي ريغون، ليستمر سجله المثير كأجح سائق في تاريخ سباق "الخليج 12 ساعة"، مع إحرازه فوزه الخامس على التوالي، والسابع لسيارات فيراري، كما إنه الفوز الرابع على التوالي للسائق مايكل برونشفسكي.

دافيدي ريغون (السيارة "رقم 11" تابعة لفريق "كيسل رايسينغ" من نوع فيراري "488 جي تي 3")
"اعتقدنا عند الساعة الأخير فقط بأنه يمكننا الفوز بالسباق، لقد كنا محظوظين للغاية بأن سيارة ماكلارين عانت من مشاكل، وبخلاف ذلك، لقد كانوا أسرع منا. ولكن تهانينا إلى كل من أليساندرو ومايكل اللذين قدما عملاً رائعاً اليوم، لم أصدق بأننا سنفوز حتى آخر عشر دقائق من السباق".

وأضاف: "عندما صدمتني سيارة اللامبورغيني، كان علي أن أتأكد من أنني سأعود لمنصات الصيانة ببطء، لأن خبرتي علمتني بأن ذلك قد يؤدي السيارة".

وختم بالقول: "أحب هذه الحلبة، كان لدي زملاء رائعون طوال السنوات الثلاثة الماضية مع سيارة تنافسية".

أليساندرو بيار غويدي (السيارة "رقم 11" تابعة لفريق "كيسل رايسينغ" من نوع فيراري "488 جي تي 3")
"

"الم نكن الأسرع اليوم، ولكن تأكدنا بأننا كنا مستقرين من ناحية الأداء، واجهتنا بعض المشاكل، ولكن تعرض

الجميع لذلك. كان من المُستحيل علينا التصديق بأننا سنفوز بالسباق حتى ساعتين من نهاية السباق، لقد قدم دافيدي عملاً رائعاً في المرحلة الأخيرة للسباق، ولم يرتكب الفريق أية أخطاء".

مايكل برونيشفسكي (السيارة "رقم 11" تابعة لفريق "كيسل رايسينغ" من نوع فيراري "488 جي تي 3"):

"كانت لدينا خطة جيدة جداً، قُدت لمزيدٍ من اللفات في المراحل الأولى من السباق، وقدمت لأليساندرو ودافيدي فرصة القيادة لمزيدٍ من اللفات في المراحل الأخيرة. ما زلنا محظوظين بتباطؤ سيارات أودي وماكلارين. ولم نواجه أية مشاكل خطيرة، وهذا ما ساعدنا حقاً في الفوز بالسباق".

ديميتري بارهوفر (السيارة "رقم 88" تابعة لفريق "كار كولكشن" من نوع أودي "آر 8 – آل أم أس - جي تي 3"):

"كان ذلك بالفعل سباق 12 ساعة للتحمل، نوعية السباق عالية فعلاً، ومُستوى السائقين المشاركين لعب دوراً في فئة المُحترفين (برو)، أمل أن أرى المزيد من السائقين في فئة الهواة – المُحترفين (برو – أم) هنا مُستقبلاً، ولست سعيداً على المُستوى الشخصي، إذ لم تيسر الأمور كما تمنينا، واجهت بعض المشاكل مع الإطارات، ولكن تمكنا في نهاية المطاف من تعويض ذلك كفريق. يلعب الحظ دوراً كبيراً في سباق كهذا، وأيضاً التوازن الجيد للأداء".

وتابع: "بالنسبة لي لقد مُناسباً للغاية، كانت المُنافسة قوية والتنافس مع سيارات ماكلارين وفيراري عظيم، مع ذلك، كانت سيارات ماكلارين سريعةً للغاية، ومن السيئ أنها لم تتمكن من إنهاء السباق. من الرائع أن أرى ماركوس وينكلهوك وكريستوفر هاس يُشاركان معي خلال هذا السباق، المُلاحظات التي قدمها لي كانت قيّمةً للغاية، ولذلك يُمكنني تطوير مسيرتي التنافسية وتحقيق هدفي الشخصي. لدينا سباق آخر مُقبل في غضون أربعة أسابيع، وأنا أتطلع قُدماً بالفعل لخوضه، وبالتأكيد خوض النسخة المُقبلة من سباق الخليج 12 ساعة".