



الملحق الرياضي برعاية

stc

أخبار الخليج

بياستري الأسرع في التجارب الحرة



○ بياستري (رويترز)

البطاريات، مقابل عدد قليل نسبياً من المنعطفات المتعرجة التي تتيح الكبح وإعادة شحنها. كما شهدت السيارات تعديلات في الأيروديناميكيات، إذ أصبحت أخف وزناً وأصغر حجماً. وكان لوكليز الأسرع في الحصة الأولى من التجارب الحرة متقدماً على هاميلتون بفارق يقارب نصف ثانية، وجاء كل من فيرستابن وحجار في المركزين الثالث والرابع على التوالي.

المئة من محرك الاحتراق التقليدي و50 في المئة من الطاقة الكهربائية. ومع توفر كمية محدودة من الطاقة، كان على السائقين إدارة بطارياتهم بعناية في كل لفة، وتحديد اللحظة المناسبة لاستخدامها، مع إعادة شحنها تدريجياً عبر الكبح. ويمكن التحدي في حلبة ألبرت بارك في طرقاتها المستقيمة الطويلة والسريعة التي تستنزف طاقة

ملبورن - (أ ف ب): انتزع الأسترالي أوسكار بياستري سائق ماكلارين المركز الأول في الجولة الثانية من التجارب الحرة أمس الجمعة لجائزة أستراليا الكبرى، المرحلة الافتتاحية من بطولة العالم للفورمولا واحد، متقدماً على الإيطالي كيمي أنتونيلي (مرسيدس)، في وقت يسعى فيه السائقون للتأقلم مع التغييرات الواسعة في أنظمة المحركات. ونجح الأسترالي على أرضه وبين جمهوره في تحقيق الزمن الأسرع بدقة و19.729 ثانية على إطارات ناعمة، متفوقاً بـ0.214 ث على أنتونيلي. وحل زميل أنتونيلي، البريطاني جورج راسل، في المركز الثالث بفارق بسيط عن مواطنه لويس هاميلتون بطل العالم سبع مرات وسائق فيراري. وحل سائق فيراري الآخر شارل لوكلير من موناكو في المركز الخامس، والهولندي ماس فيرستابن (ريد بول) بطل العالم أربع مرات سادساً بعد أن أمضى الأخير نصف الحصة في مركز الصيانة بسبب عطل طرأ على سيارته.

واكتفى البريطاني لاندو نوريس سائق ماكلارين وحامل اللقب بالمركز السابع، بفارق حوالي ثانية عن المركز الأول بعدما خاض سبع لفات فقط في الحصة بسبب مشكلة في علبة التروس. وحقق السائق البريطاني المبتدئ أرفيد ليندبلاد سائق رابيسينغ بولز المركز الثامن بنتيجة لافتة، متقدماً على الفرنسي إسحاق حجار الذي حل مكانه بعد أن أصبح الأخير زميلاً لفيرستابن. شكّلت الحصة الاختبار الحقيقي الأول للقواعد الجديدة الشاملة بالمحركات والهيك، إذ أصبحت وحدات الطاقة الهجينة تتكون الآن بنسبة 50 في

ديميتروف يثأر من أتمان



○ ديميتروف (أ ف ب)

التي نقلها الموقع الإلكتروني الرسمي للرابطة «كان من الممكن أن تسير المباراة في أي اتجاه، لكنني تمكنت من الحفاظ على قوتي في اللحظات الحاسمة».

وعندما سئل ديميتروف عن مواجهته مع ألكراس، قال: «في هذه المرحلة من مسيرتي، أركز دائماً على أدائي وما أريد تحقيقه. إن فزت، فهذا رائع. وإن خسرت، فهذا رائع أيضاً. هذه هي العقلية التي أريد في تبنيها أكثر».

هي المواجهة الأخيرة بينهما في سجل لقاءاتهما ببطولات رابطة محترفي التنس. وقال ديميتروف، الذي بلغ قبل نهائي بطولة إنديان ويلز عام 2021: «أعتقد أنني بدأت المباراة بشكل جيد للغاية، لكن كان من الصعب الحفاظ على مستوى ثابت. كنت أعلم أنني سأحصل على بعض الفرص في مرحلة ما، لذا كنت أتمسك بتلك اللحظات».

أضاف اللاعب البلغاري في تصريحاته،

واشنطن - (د ب أ): انتزع النجم البلغاري جريجور ديميتروف بطاقة التأهل لللدور الثاني في منافسات فردي الرجال ببطولة إنديان ويلز للتنس، ليضرب موعداً نارياً مع الإسباني كارلوس ألكراس.

وحقق ديميتروف فوزاً نارياً على الفرنسي تيرينس أتمان بنتيجة 6 / 4 و 7 / 5 و 6 / 4 بالدور الأول في بطولة الأسماء لفئة الـ1000 نقطة، المقامة حالياً في الولايات المتحدة.

ورد ديميتروف اعتباره من هزيمته أمام أتمان قبل ثمانية أيام فقط في بطولة أكابولكو بالمكسيك، ليواجه ألكراس، الذي يمتلك لقبين ببطولة إنديان ويلز. وكان ألكراس تغلب على ديميتروف في الدور الرابع بنسخة المسابقة الأخيرة، العام الماضي، حيث كانت هذه

فينوس: لدي شعور بالحماس



○ فينوس. (أ ف ب)

في أوستن. لقد لعبت آخر مباراتين في أجواء صعبة للغاية». وتشارك وليامز في البطولة ببطاقة دعوة، وما تزال في منافسات الزوجي. وكانت وليامز، المولودة في جنوب كاليفورنيا، قد ظهرت للمرة الأولى في إنديان ويلز عام 1996.

التي خاضتها هذا العام دون أي انتصار. وقالت فينوس «اليوم ليس الوقت المناسب لتقييم الأمور. الظروف كانت مستحيلة» في إشارة إلى الرياح القوية التي ضربت الملعب. وأضافت «الظروف كانت صعبة أيضاً في مباراتي

إنديان ويلز - (رويترز): قالت فينوس وليامز إنها لا تزال تشعر بالحماس عند اللعب أمام عشاق التنس في بلادها، وذلك بعد خسارتها في الدور الأول بثلاث مجموعات في بطولة إنديان ويلز، التي شاركت فيها للمرة الأولى قبل 30 عاماً.

واستمتعت وليامز، البالغة من العمر 45 عاماً، بتشجيع الجماهير في يوم شمس وعاصف بصحراء كاليفورنيا، لكن اللاعبة المتوجة بسبعة ألقاب في البطولات الأربع الكبرى خسرت في النهاية 3-6 و 7-6 أمام الفرنسية ديان باري (22 عاماً)، الصاعدة من التصفيات. وخسرت فينوس جميع المباريات الخمس

نيوي محبط من مشكلات الارتجاجات

عطل آخر سيعني استبعاد إحدى السيارتين من سباق ميلبورن. وبصفته أحد أعظم المصممين في تاريخ هذه الرياضة، أقر نيوي أنه يشعر بـ«العجز» بينما تحاول شركة هوندا اليابانية جاهدة إيجاد حل.

وتؤثر هذه المشكلات على السائقين، حيث يواجه المخضرم أونسو، البالغ 44 عاماً، موسماً آخر من دون سيارة قادرة على المنافسة. واستطرد قائلا «فرناندو، في رأيي، أحد أعظم السائقين على الإطلاق. قدراته، وموهبته، وإمكاناته الشاملة، كان ينبغي أن يفوز. في الحقيقة، بأكثر بكثير من بطولتين للعالم».

وختتم قائلاً «لا يزال يتمتع بسرعة فائقة، وموهبة فذة، وذكاء حاد... لذا، يمر فرناندو بفترة صعبة نفسياً في الوقت الراهن».

بعد تجارب كارثية في برشلونة ثم البحرين، يُعاني أوستون مارتن الذي يتخذ من سيلفرستون مقراً له وكان من المتوقع أن يكون مفاجأة الموسم الحالي بفضل انضمام نيوي، الذي أسهم بشكل ملحوظ في فوز ريد بول بست بطولات عالمية للصانعين، من سلسلة من التكتلات ويبدو أنه وصل إلى طريق مسدود.



○ نيوي. (رويترز)

يكون هذا هو الدافع الرئيسي». وأردف «بمجرد تجاوزهم لهذه المشكلة، سيتمكنون من التركيز بشكل كامل على الأداء. لكن في الوقت الحالي، تستنزف مشكلات الارتجاجات هذه كل الجهود في جميع الجوانب». وكشف نيوي أن الفريق يعاني أيضاً من مشكلات في البطاريات، حيث تعمل اثنتان فقط من أصل أربع. وأي

ملبورن - (أ ف ب): عبّر المهندس البريطاني أديان نيوي مدير أوستون مارتن، أمس الجمعة، عن إحباطه من عدم وجود حل سريع لمشكلات الارتجاجات في السيارة التي يعاني منها وأنها «تستنزف طاقة الفريق بالكامل»، ما يضع السائق المخضرم الإسباني فرناندو أونسو في «حالة نفسية صعبة».

وعانت السيارة التي صممها نيوي من مشكلات لا حصر لها خلال تجارب ما قبل الموسم بسبب وحدة الطاقة غير الموثوقة من هوندا، واستمرت هذه المشكلة في ميلبورن قبل انطلاق جائزة أستراليا الكبرى الافتتاحية للموسم. وتسببت الارتجاجات في هيكل السيارة في سقوط المرابا والمصابيح الخلفية، وهناك مخاوف من تعرض أونسو وزميله الكندي لانس سترول لتلف في أعصاب أيديهما.

وأعرب نيوي (67 عاماً) عن إحباطه قائلاً إنه لا يوجد حل سريع بعدما أكملت السيارتان ثلاث لفات فقط بينهما في الفترة الأولى للتجارب الحرة في ميلبورن.

وأضاف «أعتقد حالياً أن هناك خطة عمل واضحة لمحاولة تقليل الارتجاجات الصادرة من وحدة الطاقة». وتابع «إنهم يعملون على ذلك، ولن يكون الحل سريعاً... لا أستطيع تحديد مدى سرعة إنجازهم لذلك، لكن يجب أن

مايلاندر من بائع إلى سائق سيارة الأمان

طبية، حيث خضعت لعمليات جراحية».

مازلت لاثقاً ومتحمساً

وفي وقت كان يتوقع أن يشغل هذا المنصب فترة وجيزة، لم يتخيل أبداً أنه سيظل خلف مقود سيارة الأمان بعد ربع قرن. وأردف «كنت أعلم أنني قد أبقى لفترة طويلة، لكنني لم أتخيل أبداً أنني سأبقى بعد 26 عاماً... الوصول إلى 500 جائزة كبرى هو مصدر فخر كبير لي».

عملياً، يتولى مايلاندر قيادة سيارة الأمان في كل جائزة كبرى، مستعداً للانطلاق على الحلبة عند أدنى حادث. يتابع السباق مباشرة عبر عدة شاشات، لكن غرفة التحكم بالجائزة الكبرى هي الجهة الوحيدة المخولة باتخاذ قرار إدخال سيارة الأمان وإصدار الأمر له عبر اللاسلكي بالانطلاق إلى الحلبة.

يقول «أحب مساعدة السائقين والاتحاد الدولي للسيارات. هذه الوظيفة تتيح لي مواصلة قيادة سيارات فائقة السرعة، والبقاء على الحلبة. وحتى لو كانت التدخلات متشابهة، فهي دائماً فريدة من نوعها لأن الحلبة والظروف المحيطة بها تختلف دائماً». يبدو أن السائق الألماني غير مستعد للاعتزال، الأمر الذي أسعد الاتحاد الدولي للسيارات «فيا»، الذي نظم حفل شواء تكريماً له في أستراليا وقد له عبر خونة خاصة احتفالاً بسباقه الرقم 500 هذا الأسبوع.

الصدفة

في عام 1999، حصل مايلاندر على مقعد سيارة الأمان في سباقات فورمولا 3000 (فورمولا 2 حالياً) بمحض الصدفة، وهو ما دفعه سريعاً إلى حلبات الفورمولا واحد. يتذكر قائلاً: «خلال أحد سباقات كأس سوبر بورشه في جائزة سان مارينو الكبرى عام 1999 في إيمولا، تلقيت اتصالاً من تشارلي وايتينغ (مدير السباق) ومدرب سائق الاتحاد الدولي للسيارات «فيا» حينها الذي استدعاني إلى مكتبه».

وأضاف «فوجئت كثيراً، وعندما قابلته، عرض عليّ مقعد سيارة الأمان في فورمولا 3000، وأخبرني أنه قد يكون من الممكن الحصول على هذا المنصب في بطولة العالم للفورمولا واحد أيضاً في عام 2000».

إلى جانب مهمته الجديدة في الفئة الأولى وحتى عام 2004، ظل الألماني سائقاً محترفاً، فسر اسمه في عالم السرعة بفوزه بسباق 24 ساعة في نوربورغرينغ عام 2000، وذلك بعد عام من احتلاله للمركز التاسع عشر في مشاركته الوحيدة في سباق 24 ساعة في لومان. منذ ظهوره الأول عام 2000، أصبح مايلاندر، صاحب الشخصية الدودة وصاحب الابتسامة الدائمة، ركيزة أساسية على حلبات السرعة وجلس خلف مقود العديد من سيارات الأمان. وأوضح لوكالة فرانس برس «شاركت في جميع السباقات تقريباً منذ عام 2000، لم أبل إلا عن أربع جوائز كبرى لأسباب

ملبورن - (أ ف ب): سيخوض الألماني بارند مايلاندر، سائق سيارة الأمان في بطولة العالم للفورمولا واحد منذ عام 2000، سباقه الرقم 500 في الجوائز الكبرى هذا الأسبوع على حلبة ألبرت بارك في ميلبورن، وهو ما يعتبره «مصدر فخر كبير» لهذا البائع السابق. ولد مايلاندر قبل 54 عاماً في فايلينغن، بالقرب من شتوتغارت، وبدأ شغفه بريادة السيارات في فترة مراهقته قبل أن يصبح سائقاً هاوياً في أوائل التسعينيات.

قال مايلاندر لوكالة فرانس برس أمس الجمعة في «بادوك» جائزة أستراليا الكبرى «بعد إتمام دراستي، عملت مدة ثلاث سنوات في شركة تابعة لمجموعة كوكا-كولا». ثم في عام 1993 كرس نفسه بالكامل للقيادة من خلال احترافها. وسرعان ما حقق نتائج جيدة، فتتوج مسيرته الفتيّة بفوزه بكأس ألمانيا لسباقات بورشه كاريرا عام 1994. ثم بسباق 4 ساعات في زيلتويغ النمساوي عام 1997.

قبل ذلك، دافع عن ألوان فريق مرسيدس بنز في بطولة ألمانيا للسيارات السوبر سياحية مدة أربع سنوات، ولاحقاً في بطولة سباقات سيارات جي تي.

○ بارند مايلاندر

(أ ف ب)

