

# Гимнастика и мотокрос извеждат Лъоб и Сорго до WRC

**П**илотите на заводския отбор на Citroën във WRC Себастиен Лъоб и Дани Сорго са съотборници вече пета година. Представянето им в рали България 2010 като част от най-силния в момента тим логично бе следено под лупа. В крайна сметка двамата приключиха състезанието на първа и втора позиция. За да осветлим този неоспорим факт в още по-голяма дълбочина, подбрахме няколко въпроса, на които двамата отговориха специално за Club S1.

## Себастиен Лъоб

След смазващата победа в рали България 2010 стана още по-ясно, че Лъоб трудно ще бъде спряан да спечели седма световна титла във WRC – нов прецедент в историята на спорта. Сядаме за нашия разговор обаче с въпроса коя от вече притежаваните е най-ценната за него?

- Може би титлата от 2009 г. – отговори почти без да се замисля той. – Тогава борбата бе изключително интензивна. Същевременно тази, която винаги ще помня с най-вълнуващо чувство, е първата. Нормално е – това е най-скъпият ми спомен.

Още по-любопитен факт от биографията на Себ е, че преди да се обвърже с ралитата, е състезател по спортна гимнастика. Инте-



ресно как от гимнастик се превърна в рали легенда?

- Ако трябва да бъда честен, няма конкретна причина, поради която избрах спортната гимнастика. Беше естествено. Баща ми бе треньор и аз отидох при него в залата. За кратко наблюдавах, после започнах да тренирам под негово ръководство. Постоянно подобрявах постиженията си и в крайна сметка станах шампион.

Прехвърлянето в рали спорта става около 5 години, след като Лъоб е прекратил кариерата си на състезател по спортна гимнастика.

- Спрях със спортната гимнастика, когато бях на 15 години. Започнах с ралитата на 22. Имаше пауза между двете, т.е. не съм решил просто да се пре-

хвърля от едното на другото, всичко стана постепенно. През това време се опитвах да карам коли, в началото само за забавление и с приятели, после стана сериозно.

Свободното си време Лъоб логично предпочита да прекарва с двете дами в живота си – съпругата Северин и гъщеричката Валентин. И докато Валентин е още много малка, Северин на няколко пъти вече бе навигатор на Себ.

- Тя е много добра – не крие гордостта си Лъоб. – Миналата година например карахме в последното рали от френския шампионат. Спечелихме го и тя действително се справи чудесно. Естествено, признавам, че когато тя е мой навигатор, не поемам същите рискове, както обикновено във WRC с копилота си Даниел Елена. С нея обаче не съм имал никакви проблеми. Що се отнася до това кой ѝ е обяснил – тя си знаеше, а и не е толкова сложно, тъй като чете записките, които аз съм ѝ продукувал. Схемата е следната – пилотът диктува записките на навигатора, той записва и после ги повтаря. Трикът е всичко да се събщицава в точното време и с нужната интонация.



## Дани Сорго

Испанецът така и не спечели първата си победа във WRC на Боровец, но се чувства истински късметлия по отношение на кариерата си. Най-вече заради почти мигновения шанс, дошъл от топотбор като Ситроен. Далеч не при всички пилоти се получава толкова лесно и Дани прекрасно разбира това:

- Ситроен ми предложи да карам за тях по времето, когато се състезавах в J-WRC – разказа за ClubS1 испанецът. – Наложи се да чакам много малко за подобен изключителен шанс в сравнение с други пилоти. Моят първи контракт бе 3-годишен, а някои чакат сезон след сезон без резултат. Това само по себе си бе шансът, за който се борех.

Но сега наистина се говори предимно за първата победа на младия пилот. Шефът на Ситроен Оливие Кенел разкри, че тя трябва да дойде скоро, защото имат намерение веднага щом Люб си гарантира титлата за 2010 г., да дадат шанс на всичките си пилоти да се съревновават помежду си. Това кристално ясно показва, че досега не е било така.

Преди това обаче е любопитно как от кросовите мотори Сорго е стигнал до топ-тима в ралитата.

- Като цяло обожавам почти всички моторспорт дисциплини, но в най-голяма степен винаги съм предпочитал ралитата. Основната причина да се занимавам с мотокрос бе да тренирам. Трябваше да чакам, докато бе възможно

да карам автомобил. Мотокрос можеш да практикуваш, когато си още много малък, аз бях около 10-годишен. Беше моето хоби, докато станах на 18, когато в Испания можеш да вземеш книжка.

Следва пробивът в автомобилизма.

- Започнах като всеки друг с подкрепата на семейството, с колата на баща ми. Бях бърз в доста от рали надпреварите. Връзката ми с големия спорт бе Ситроен Испания. След като спечелих испанския рали шампионат за младежи, имах шанса да се състезавам в P-WRC. На следващата 2005 г. преминах в J-WRC и спечелих титлата в категорията, както и в испанския рали шампионат. През 2006 г. карах за Кронос Тотал Ситроен WRT, който частично бе подгържан от Ситроен Рейсинг. Така Ситроен Тотал WRT ме забелязаха. Сега, като се замисля, всичко е комбинация от късмет и собствени възможности.

Доста е трудно обаче да отговориш на очакванията към теб в „големия спорт“. Вероятно затова, без да се колебае, като най-трудния сезон до момента испанецът определя:

- Сезон 2006, защото не знаеш какво да очакваш. Точно бях приключил с J-WRC. Чаках заедно с моите спонсори и тогава дойде предложението от Ситроен. Вероятно това е един от най-трудните моменти в кариерата ми – първо да се доказваш, да бъдеш бърз, да се разбираш с отбора. Настоящият сезон също не е

от най-лесните, защото в няколко от ралитата няхах никакъв късмет. Въпреки това през цялото време за мен е удоволствие.

За толкова време в Ситроен Дани е преминал през какво ли не. Несъмнено годините са поставили отпечатък върху него и стила му на каране.

- Естествено, по-различен е, отколкото в началото – коментира испанецът. – Имам повече опит с колата, със самите надпревари, с естеството на световния шампионат. Мисля, че сега правя нещата по-различно. Просто пораствам, променил съм в известна степен начина си на мислене, виждам нещата по-различно отпреди заради натрупания опит. Все пак относително типа настилка Дани остава пристрастен към асфалта.

- Поначало и трите типа настилка ми допадат – започна той. – Когато караш на сняг, усещането е прекрасно. На макадам също стават прекрасни ралита. Но за мен асфалтът е на първо място, може да се каже, че това е моята специалност.

По отношение на почивката Сорго най-добре релаксира с водни спортове – испанец, може би затова живее в близост до морето.

- Обожавам всичко, свързано с професионалните моторни спортове. С удоволствие гледам MotoGP, а наред с това и тенис. Не харесвам особено зимните спортове. Когато съм с приятелите си, практикувам джет ски.





# Как Edox мери времето във WRC

От Румен Папазов

Снимки: Красимир Ръджов



**З**а разлика от F1, в ралитата няма директен сблъсък между автомобилите и пилотите. Победата се определя само от времето за преминаване в отсечките и затова прецизността му отчитане е от огромно значение. Поради тази причина дейността е поверена на топпроизводителя на часовници Edox, които пък ни предоставиха възможността да разгледаме отблизо как се обработва цялата информация, идваща от етапите, както и да се запознаем с хората, отговарящи за това.

Първото нещо, което ни обясниха, е, че просто няма място за грешки.

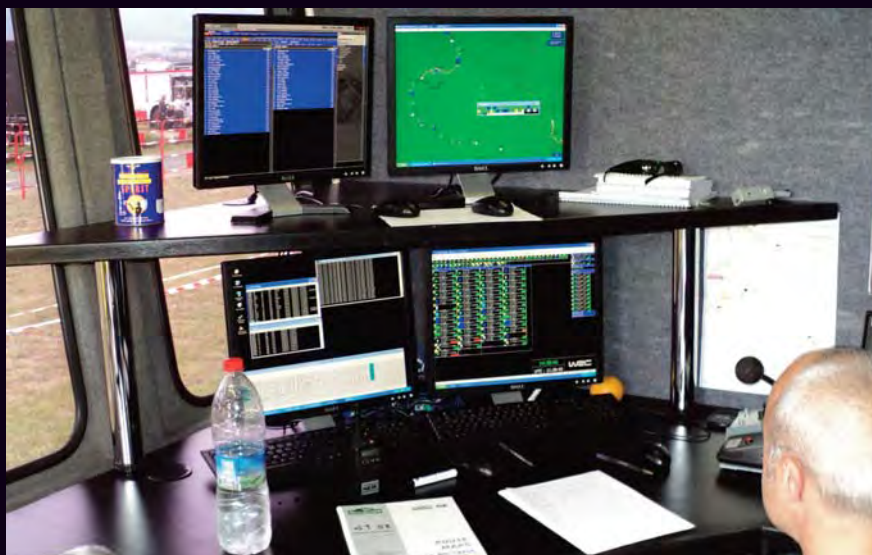
- Няма как да накараме Себастиен Льоб да мине втори път по отсечката, ако нещо не е наред, въпреки че точно той едва ли ще откаже – усмихват се от Edox и ни канят да поседнем.

При тях в контролната зала хората се броят на пръстите на едната ръка, но всеки прекрасно знае какво прави. Това е логично и съвсем не ни изненадва, но е важно, че са усмихнати и вършат всичко с удоволствие. В същото време отговорността им се оказва още по-голяма, защото те отговарят в не малка степен и за сигурността на състезанията. От тях комисарите получават информация, ако някой от пилотите спре на трасето. Във всяка от колите има GPS система, чиято информация се събира от хората на Edox. В ръцете ни е самият блок. Той е с големината на половин кутия за обувки. На практика представлява малък компютър и има повече от функции от това да показва къде се намира колата. Докато разглеждаме всичко, автомобилите се движиха и можехме да видим как точно се вижда това на екра-

ните. Всеки е обозначен на картата на етапа със зелена точка. Тя може да стане жълта или червена, в зависимост от случващото се с колата. Жълтата точка се появява в случай, че навигаторът натисне специален бутон, с който сигнализира, че екипажът има технически проблем и не върви със състезателно темпо. Червената пък се появява, ако колата спре някъде по отсечката. И този сигнал може да се задейства от копилота, но в случай, че екипажът е в безсъзнание при евентуална тежка катастрофа, системата има и автоматична аларма и сигнализира за проблем 40 секунди след спирането на колата. В момента се разработва система за автоматичен жълт флаг – във всеки автомобил ще бъде инсталирана жълта лампа, която ще се активира при този и други извънредни случаи. Така се елиминира проблемът от разположението на маршалите през няколко километра и невъзможността им понякога да информират екипажите навреме за определени ситуации по трасето.

GPS-ът събира и цялата телеметрична информация – кога и доколко се натискат газта или спирачката, на коя предавка е колата или на какви обороти е двигателят. Това естествено се използва основно от екипите, но също така има своето приложение и в телевизионните предавания, за телеметрията, която ни се показва на екрана, когато наблюдаваме онборд кадри. Всичко идва точно от кутите, разположени в "багажника" на всеки състезателен автомобил.

Продължаваме обаче с тънкостите във времеизмерването и след като ни разказват, че чрез GPS-а данните са абсолютно прецизни, вежливите швейцарци споделят, че ако по някаква причина сателитната връзка, през която минават данните, пропадне, системата се "прехвърля" на честотите на телевизионния екип (!), снимащ WRC по трасето. Ако обаче денят е петък, 13-ти, или просто по някаква причина на хората от WRC не им е ден и тази връзка също пропадне, маршалите, които седят на старта и на финала, за всеки случай измерват времената и по старомодния начин – с хронометри, пак на Edox, от най-точните. Така реално каквото и да се случи, пилотите могат да бъдат спокойни, че времената им ще бъдат записани коректно, просто защото хората си знаят работата и затова са толкова усмихнати.



# Телевизията и WRC

Малко хора вероятно си дават сметка колко много неща трябва да се случат, за да може да се направи всяка от наглед кратките половинчасови предавания, гледани от зрителите след края на всяко рали от WRC, или дори няколкото кадъра по новините. Оказва се, че за 26 минути чисто ефирно време са нужни поне 2000 часа (!) кадри, от които да започне да се избира кое да се включи и кое не. Цифрата е фрапираща, като се получава, когато към кадрите от самите TV екипи по трасето се добавят и всички от камерите, намиращи се на всеки един автомобил. Телевизионните екипи, оторизирани от WRC да снимат по етапите, са на компанията North One. Те са общо 3 (всеки се състои от 3-ма души плюс един оператор в хеликоптера, летящ над трасето). Това са и първите хора, появяващи се по отсечките рано сутрин. Те обхождат отсечките за деня и избират най-подходящите и атрактивни места за снимане. Хората, занимаващи се с телевизионните предавания, реално работят много повече дори от членовете на екипите. Отделно се правят и компютърните анимации, показващи ни движението на няколко автомобиля по трасето "един върху друг". Чрез тях най-точно може да се добие представа за разликата в представянето на двама или повече пилоти по една и съща отсечка, като за това се ползват телеметричните данни на колегите от Edox. Шефката на телевизионния екип бе любезна да разкрие още подробности пред нашето списание.

- Екипът ни наброява 60 души, повечето от които стават много рано сутринта (често в 4 часа), за да се насочат към отсечките – разказва дамата. – Останалата част от групата трябва да е на работа в 8, за да може да започне обработката на наличните материали. Имаме 26-минутна програма с обзор на деня, а след края на ралито (в неделя) правим едновременно предаване и заради него екипът ни трябва да работи до много късно след полунощ в събота, за да може да подготви всички необходими кадри и материали.

Говорейки за развитието в отразяването на WRC, дамата е категорична, че:

- Планираме да включваме повече кадри, снимани от хеликоптер, тъй като те наистина предоставят на зрителя чудесна гледна точка, а на тях може да се види движението на даден екипаж за доста по-дълго, отколкото на камерите, позиционирани на даден завой. Онборд кадрите от автомобила са страхотни, но от въздушните кадри се вижда и каква точно е позицията на колата на трасето във всеки един момент, което е много интересно, особено при макадамовите ралита. Друга новост е оборудването на всеки WRC автомобил с 3 камери – едната се намира между пилота и навигатора, едната сега при предното стъкло и снима екипажа в лице, а третата е извън кабината и нейната позиция може да се променя. Точно нея обаче губим най-често, тъй като знаем, че катастрофите в ралитата не са рядкост, така че като цяло губим доста камери, но това е част от риска да отразяваш този спорт.

