

动的启蒙。”2004年中国F1元年，13岁的蒋晓航在赛场第一次看到了启蒙中那个映像的真实投射，引擎的咆哮、风驰电掣的速度、紧张激烈的竞争一下子吸引住他。

对蒋晓航来说，只是看比赛、聊比赛远远不是他想做的全部，很快，他就用自己的方式参与到了赛车运动中。2006年，蒋晓航跟朋友们投入于搭建车迷社区F1-Zone，并且随着关注度的不断提高很快就做到了全国第一、第二大的影响力，后续也受到久事集团的支持，成为了中国大奖赛官方车迷会。从翻译国外新闻，研究F1最新气动、结构设计和工艺中，蒋晓航的英语水平和专业理解得到了很大提升，为他之后进入航空航天专业奠定了基础。

由于传奇赛车设计大师艾德里安·纽维（Adrian Newey）也是来自于航空专业背景，也正是在2009赛季受到RB5赛车精巧设计的震撼，高考的时候，蒋晓航在家人的支持下选择报考北京航空航天大学的航空科学与工程学院，并成功进入梦校。

本硕博期间，蒋晓航完成了飞行器设计、流体力学、固体力学的学习，并很早就参与开发空气动力学套件和碳纤维工艺设计和制造，并参与由中国汽车工程学会主办的大学生方程式汽车大赛（FSC）。他还曾参研多项国家级、省部级重大专项并承担主要前沿研究工作，在国际国内高水平期刊发表论文5篇，部分研究成果被Harvard/NASA合作的数据库引用。在这一点上蒋晓航并不觉得是自己的成绩，他所在的北航航空宇航科学技术专业（Aerospace Engineering）在ARWU专业排行榜上自2018年起就排名全球第一，他觉得学校浓厚的航空航天专业氛围和这个专业具备真正顶尖的导师团队才是真正配得上全球

如今，蒋晓航的团队也志在将航空航天的前沿成果转化进赛车、高铁以及更多民用领域。图片由受访者提供



第一的称号。他谦虚地讲：“是这样的氛围带动了我，在单独研究领域比我更有成就的青年学者还多得多。”

“这些年我一边读博士，一边也做了一点微小的成绩，目前部分科研成果已经转化应用。后续我还要接着去继续博士后，志在把我们的航空宇航的前沿技术推广至赛车以及更广阔的领域。”

去年，蒋晓航在天马赛车场以圈速榜第4的成绩取得中国汽车摩托车运动联合会颁布的国家级赛车执照。他也计划自今年起以一个更加正式的身份投入到赛车运动中，一方面通过比赛实现自己对赛车的热爱，另一方面，通过自己的特长为赛车运动做一份不一样的贡献，将自己的科研成果产业化，通过创立的产业化平台赋能赛车运动，持续扎根中国的智造高地，着眼全球，发展中国高端汽车事业。

蒋晓航在大学里私下跟朋友们开玩笑时曾说，“周冠宇在2004年上海站看到了F1的驾驶魅力，于是决心去做一个赛车手。而我在上海站元年感受到了F1的尖端核心技术，就决心要去做这个领域的科研和技术创新，成为像艾德里安·纽维一样的传奇设计师。”

从少年车迷到航空航天博士，F1赛事改变了他的人生轨迹，蒋晓航也正在朝着他的梦想靠拢。当记者询问他，F1赛事对他来说意味着什么时，蒋晓航非常直觉地给出了一个答案——“领路人”，引领着他从一个车迷，到参与F1在中国推广的一分子，到决心投身于航空宇航这个专业，乃至开展这份事业，去追寻更广袤的天地。

不断壮大的中国车迷群体

“车迷群体在快速地变化。”20年，足够一个牙牙学语的婴儿长成心智成熟的大人，也足够让一个风华正茂的青壮年两鬓染上霜白。F1中国大奖赛从2004年发展至今，中国车迷也在不断地更新换代。

蒋晓航站在一个资历深厚的车迷的角度，将中国F1车迷群体划分为了三种。

第一种是从上海站元年甚至更早就开始看F1赛事的“元年车迷”，他们是F1发展变迁的见证者，见证了F1在中国从无到有，也目睹了赛场上许多人从默默无闻到声名鹊起、从万众瞩目到落寞离场。随着昔日喜欢的车手大多退役和个人对赛