

F1前掌门人伯尼——

不做无用挣扎 本赛季该取消

F1前掌门人伯尼说,如果他仍是F1决策者的话,会直接将2020赛季取消,而不是去进行一些无用的挣扎。但是,对国际汽联、对F1、对参赛的10支车队来说,显然,现在还远远没到宣布放弃赛季的时刻。将每个比赛周末缩减为两天,接受跨年办赛的可能性,同时又要考虑到各承办国家的政策和疫情后的办赛意愿……F1各方的视频会议可有太多需要沟通的内容了。

本版撰稿 本报记者 章丽倩



伯尼认为2020赛季已报废

如果能完成15-18站 我会非常非常惊讶

89岁的伯尼·埃克斯顿,这位F1前掌门人目前正在自己位于巴西的一片私人农场里“闭关”。在这位赛车界的老牌人物看来,目前F1的噩梦不仅是赛季能否在6月重启,而是——整个2020赛季都几乎报废了。伯尼说,如果他仍是F1决策者的话,会直接将赛季取消,而不是去进行一些无用的挣扎。

“我想我得说,关于今年办赛可能性的讨论可以结束了。”伯尼在接受路透社采访时说,“为了每个人的健康着想,这(取消赛季)是唯一可做的事。那样也就不需要去做一些没有可能实现的愚蠢安排了。”2020年的赛程上原本排了22个分站,达到历史新高,但如今,赛季前八站都受新冠肺炎疫情影响或被推迟或被取消了。6月14日的加拿大蒙特利尔大奖赛,现在它成了本赛季理论上的第一站,虽然,各方都不看好这种可能性。

2016年9月,美国自由媒体集团以约44亿美元的代价,从私人股本公司CVC手中买下了F1。此后,一朝天子一朝臣,曾“统治”F1长达40年之久的伯尼于2017年1月卸任总裁一职,他的

继任者是切斯·凯里。面对疫情打击,切斯·凯里一直在努力挽救赛季,并认为仍存在完成15到18站比赛的可能性。

伯尼对这番乐观的预判可不认同。“如果他们真能做到,那我会非常、非常、非常惊讶。”在奥运会和欧洲杯都把比赛时间延期到明年后,他不认为F1还有什么可“倔强”的理由。

“这很不幸,但事实就是这样。”尤其,在各分站的承办方都不愿意冒险的情况下,重启比赛就显得更加困难了。“他们可以在明年年初办三四站比赛,然后(把获胜者)仍旧算作是2020年的总冠军。”伯尼说,“你可以一边等待一边重新制定赛程,这很容易操作。但最大的问题是,你得让承办方们愿意举办比赛。”

与全球市场上的一部又一部决定延期上映的电影一样,F1的各个分站中,也是谁都不乐意冒着风险、顶着损失去为他人暖场。理论上,6月14日的加拿大蒙特利尔大奖赛已成为本赛季的第一站,但在这两周时间里,该分站承办方将再度评估以确定是否需要延期或取消。

呼吁保护小车队 预算帽可能再次降额度

威廉姆斯和赛点,这两支总部设在英国的车队也参与了“维修站计划”。不过,若是得不到及时有效的帮助,待F1赛事真正重启时,车迷们还能否见到它们就不好说了。英国赛车协会主席大卫·理查兹呼吁,为避免出现车队折损的情况,F1的拥有方美国自由媒体集团应该对小车队给予更多帮助。

“很大程度上,这取决于F1的态度。F1无法承受失去两支车队的代价,对他们来说这会是一场灾难。以前遇到困难时期,伯尼(F1前总裁)会确保让小车队得到照顾,我希望自由媒体集团也能同样明白这一点。”大卫·理查兹呼吁道。

作为英国赛车协会的主席,同时又曾是贝纳通和英美两支车队的负责人,大卫·理查兹对F1资金链上的那些事自然熟谙。所以他很清楚,大车队可以克服的困难,对小车队来说就可能是足以逼其退出的天堑。威廉姆斯和赛点就是被他直接点名的两支英系车队。“像梅赛德斯和雷诺这样的制造商是可以安全度过的,但举个例子,如果你看看威廉姆斯和赛点,就会知道它们很艰难。它们可能无法坚持运营,这是一个显而易见的危机。”

疫情不仅搅黄了上半年的赛事安排,同时也带来了另一些相应的改变。本赛季曾被认为是“最昂贵的赛季”,由于从2021年开始各车队就将被套上1.75亿美元的“预算帽”,所以今年“双重研发”的力度将更大:一边对今年款的赛车进行合乎规则的改进,另一边着手明年新赛车的研发。但现在,受疫情影响,F1已经决定暂停新赛车的研发,各车队将在2021年使用其2020年的底盘,并且在2021年2月之前各车队不可进行风洞测试。“最昂贵的赛季”的说法已不存在。

“这是非常重要的一点,可以节省很多资金。这意味着不再需要在高成本水平上去进行二次开发。”阿尔法·陶利车队领队弗朗茨·托斯特说道。另外,在国际汽联、F1和所有车队达成一致意见后,原定将从2021赛季开始实施的技术新规也确定将推迟到2022年。

还有就是关于“预算帽”的讨论,目前看来,每支车队1.75亿美元的额定上限也可能有所变动。德国媒体透露称,F1总裁切斯·凯里正在与国际汽联主席让·托德研究降低“预算帽”的可能性。原国际汽联主席马科斯·莫斯利在因私生活丑闻而被赶下台前,就曾提出过4000万欧元的“预算帽”方案。

为保赛季旧例皆可打破 跨年赛季进入讨论范畴

为了尽可能保住赛季,所有习以为常的旧例都可以被适当打破。此前,F1已将夏休期提前到3月和4月,以便在下半年留出更多可供利用的时间段,如今的新消息,对跨年赛季的讨论也已被提上日程。

通常来说,现在的F1赛季总是始于每年3月,止于每年11月,但考虑到疫情对2020赛季的沉重打击,各车队已基本认可了将本赛季最后一站放到明年1月落幕的这种构想。这个消息的透露者是法拉利车队领队马蒂亚·比

诺托。“我们在进行讨论。我和其他车队的负责人都觉得,在这样关键性的时刻,我们已经给了凯里(F1总裁切斯·凯里)和国际汽联重新编排赛程的自由度。”

国际汽联、F1和10支参赛车队,目前他们所忙碌的就是要为疫情缓解后赛季的重启做好充足备案。“我们可以把每个比赛周末缩成两天,将自由练习放到周六上午,这样如果碰到‘背靠背’办赛的情况,后勤配套也来得及跟上。”马蒂亚·比诺托说,“下一

个赛季(2021赛季)要到(2021年)3月才开始,如果这么做(让本赛季在2021年年初落幕)就能确保2020赛季的完整性的话,那它的可能性还是很大的。”

F1的历史上,确实存在过一些在非正规时段办赛的先例。1965年和1968年的南非大奖赛,正赛日都是元旦那天。1957年、1974年、1975年、1977年和1980年,这五年的阿根廷大奖赛也都是在1月办赛。

与重新编排赛程同样难度的,是

如何凑齐10支车队让它们重新都回到赛季中来。由于各国疫情局势不同,各国政府所采用的抗疫政策也不同,这就很容易造成部分车队已就位,另一些车队却还受疫情所困的情况。

阿尔法·陶利车队领队弗朗茨·托斯特表示,疫情属于不可抗力的情况,所以必须重视公平原则。“必须要有公平的安排,以便保证所有车队的停工都是一致的,要确保没有不平衡的情况。”

车队组团助英国 工厂转攻呼吸机

在赛事停摆的情况下,七支总部位于英国的F1车队联手起来,启动了“维修站计划”(Project Pitlane)。他们此举旨在响应英国政府号召,为抗疫第一线生产最紧缺的呼吸机及其他相关医疗设备。

英国是赛车运动历史最悠久和发展最成熟的国家,即便在全球战略如此大张旗鼓的时代,10支F1车队中7支的车队总部都还没在英国。它们分别是梅赛德斯、红牛、迈凯轮、雷诺、赛点、哈斯和威廉姆斯。今次,正是这七支车队和它们各自的技术部门及工厂联合起来,加入到了为英国加紧赶制

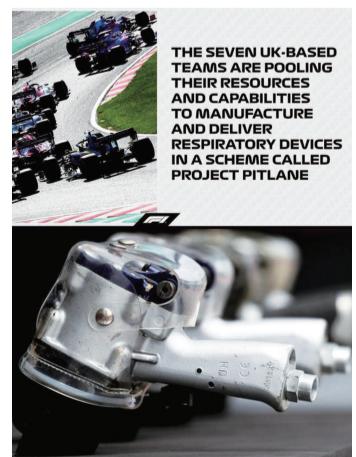
呼吸机的队伍中来。

一直以来,医用呼吸机都属于高端医疗领域,核心技术被掌握在几大集团手中,德国、美国和澳大利亚是三大主要的呼吸机出口国。正由于英国在这方面并不具备多少生产力,且货源紧张进口困难,所以英国政府才紧急呼吁有能力的非医疗行业的制造方加入进来,为英国的国家医疗服务体系(NHS)提供支援。

不仅F1车队调转枪头,来转攻呼吸机了,英国电器公司戴森也从英国政府那里收到了一份1万台呼吸机的订单。戴森公司虽然并没有医学专家,

但据英国媒体报道,生产吸尘器的经历会使其“拥有一些相关的经验”。

说回到七支F1车队联手启动的“维修站计划”,他们将最大限度地集中其成员、其团队的资源和能力,并专注于F1行业的核心技能,将快速设计、原型制造、测试和熟练组装的能力嫁接到呼吸机的制造生产中。“所有的团队都拥有专家级的设计、技术和生产能力,并专门从事快速成型和高价值制造,希望能够将这些应用到政府所提出的紧急需求上。”声明中如此写道。



七支基地在英国的F1车队开始协助生产呼吸机