

F1 新赛季即将在巴林揭幕

周冠宇：新目标瞄准分站前六

3月3日-3月5日，F1新赛季即将在巴林揭幕。在经历了规则大升级的2022赛季后，2023版的F1是会趋于平静还是依旧暗潮涌动呢？不妨先来看看，较之去年，新赛季又有了哪些新变化。

本版撰稿 本报记者 章丽倩

防滚架升级

周冠宇式翻车事故再现的概率将降低

如果运气不够好，发生于去年F1英国站上的那场翻车事故，完全有可能对周冠宇造成更严重的影响。在经由专业调查和开会讨论后，与赛车防滚架设计相关的F1细则在2023赛季迎来更新，以求增加竞赛过程中的安全性。

与旧款相比，新版防滚架的顶部被要求设计成圆形，如此一来，当再有类似事故发生时，防滚架插入地面无法如常发挥作用的概率能下降。同时，新规对防滚架进行认证测试的应用点的最小高度也做了规定。为确保测试的可靠性，F1还增加了一项对防滚架物理认证的测试，大致就是模拟周冠宇事故发生时的情况。

据了解，在今年这一版的改进后，F1赛车的防滚架设计还会在明年迎来更重量级的升级，目标就是要创造更安全可靠的竞赛条件。

>>>>相关回顾

在2022年F1英国大奖赛的起步阶段，多辆赛车发生碰撞，周冠宇的赛车更是被直接顶翻，以底朝天的惨烈姿态急速滑向缓冲区，并在一次整车弹跳后，以侧面落地的状态卡进了轮胎墙和护栏当中的狭小空间。所幸，周冠宇在被急救车送往赛道医疗中心接受身体检查和观察后并无大恙。

在完成为期三日的季前测试后，汉密尔顿表示，曾让他多有困扰的“海豚跳”问题没有出现在梅奔车队的新款赛车上。“已经没什么弹跳问题了，这对我们来说是一个巨大的进步。”实际上，在对底盘和扩散器进行调整的新规出台后，按照预期，所有车队都可基本告别“海豚跳”。

2022年下半年，针对当时各车队都在反映的“海豚跳”问题，F1已经有所行动，如今，这个补丁则是打得更足了。新补丁主要体现在四个方面：与上赛季相比，今年赛车的底板边缘提高了15毫米；扩散器的喉部高度有所

车手领罚单的原因常五花八门，但倘若有多名车手在同一时段内领了罚单，进而让比赛变得有些混乱，这就不是F1官方乐意见到的场面了。

为了不重蹈去年意大利大奖赛的覆辙（因在正赛前更换部件而遭到罚退处理的车手多达九人），2023赛季的新规对正赛起步前的各种发车位罚退做了更细节的规定。

按照新规，累计被罚退超过15个位置的车手，以及被罚退从队尾起步的车手，他们正赛时都得排在其他车手



三站变六站 冲刺赛数量翻倍

F1致力于打造兴奋点，而推出冲刺赛板块和增加冲刺赛的数量，就是他们在努力推动的一件事。与上赛季相比，2023赛季的冲刺赛数量实现翻倍，由三站增加到了六站。

本赛季设立冲刺赛的六站大奖赛分别是阿塞拜疆（巴库赛道）、奥地利（红牛环赛道）、比利时（斯帕赛道）、卡塔尔（卢赛尔赛道）、美国（奥斯汀赛

道）和圣保罗（英特拉格斯赛道）。

其中，圣保罗大奖赛是从冲刺赛被引入F1之初的2021赛季（起先叫“排位冲刺赛”，在2022赛季升级更名为“冲刺赛”），便接触了这一新元素，已是这条跑道上的“三年级生”。在上赛季便设立冲刺赛的奥地利大奖赛是“二年级生”，其他四个分站则都是第一次嵌入冲刺赛板块。

调整底盘和扩散器

告别“海豚跳”见成效

增加；扩散器边缘材料的刚度得到增强；并且在经过授权后，赛车被安装上了专门的传感器，以便更有效地对“海豚跳”进行监测。

“海豚跳”之所以会成为2022赛季的F1吐槽热词，主要是由于在一整套新规实施后，明显影响到了赛车在空气动力学性能上的表现。随着一些

空气动力学配件的受限，“地面效应”这个词在相隔40年后重新出现在了F1的词典中。如今，F1对底盘和扩散器做出调整，可说是对症下药。

当然，关于“海豚跳”是否已彻底退场，仅仅三天的季前测试可能还是短了些，更多的验证还有待新赛季的开幕。

罚单多易混乱

修改规则重新梳理

的身后发车。当这部分受罚车手的数量大于一人时，他们内部的前后发车位置又将由排位赛成绩决定。

打个比方，A车手被罚退17个位置，B车手被罚退从队尾起步，C车手和D车手分别被罚退三个位置和五个

位置。

新规之下，A车手和B车手将从队尾最后出发，谁前谁后取决于排位赛成绩，C车手和D车手的起步位置则依照罚单执行即可。

尽管2023赛季遗憾地未设中国站，但作为F1领域内醒目的中国元素，周冠宇仍将承载众望，以“二年级生”的身份在赛道上继续拼搏。

上赛季，周冠宇的表现完全当得起一句“不负众望”。他在2022赛季揭幕战巴林大奖赛即获积分，通过与车队的全力配合，整个赛季共拿下6个积分，当选《Autosport》年度最佳新秀奖，向全球车迷展现出了自己的实力。如今，在新赛季即将启幕之际，周冠宇透露说他2023年的目标是——努力冲入分站前六名。

“很期待新赛季，目标是进入（分站）前六名，更多次进入第三节排位赛，驾驶技术再上一个台阶……对我来说，首先还是要更加稳定，要尽可能降低犯错率，进一步提升表现，为车队取得尽可能多的积分。相比上赛季，我希望今年自己的积分能翻倍，甚至更多。”周冠宇展望道。

在为期三天的季前测试中，阿尔法·罗密欧车队的周冠宇和博塔斯完成了401圈，共计2170.212公里。在第二个测试日中，周冠宇还使用C5轮胎做出了1分31秒610的当天最快圈速。在收集到重要数据的同时，他也感受到了赛车的升级。比如，上赛季曾困扰阿尔法·罗密欧车队的赛车尾部稳定性问题就得到了明显改善。

“我们曾试图在去年下半赛季去解决这个问题，结果失去了一些赛车的性能。今年，我们想努力把状态恢

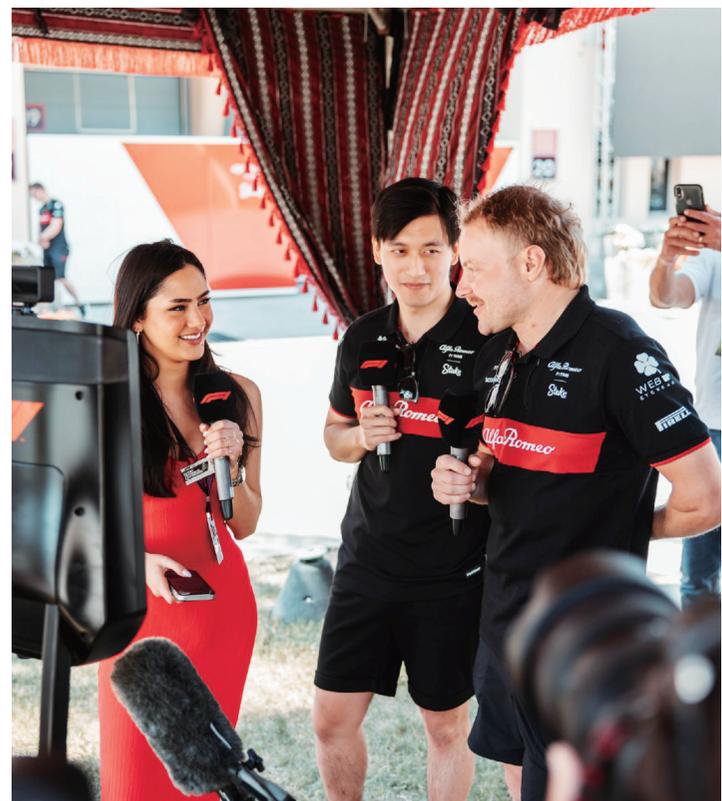
复到上赛季之初（可以与中游前几名的车队去竞争）。赛车在高速状态下的表现是我们上赛季的弱点，所以我们在改进它，效果看起来还不错。现在，我们做出的改进似乎很明显。”周冠宇介绍道。

从稳定性来看，阿尔法·罗密欧车队的新款赛车似乎也不错。在季前测试中仅出现了少量故障。对周冠宇来说，这也是一则利好消息。“把遗憾转化为动力，在新赛季里希望更上一层楼，对此我有信心。”

虽说F1中国大奖赛在几经努力后，还是与2023赛季擦肩而过，但作为中国第一位F1正式车手，周冠宇还是会努力地在国际舞台上讲好本国故事。

近日，他在社交平台展示了新赛季的头盔。这款新头盔仍旧以紫色为主色调，设计元素中包含了中国国旗、汉字“冠宇”、上海城市天际线、数字“24”（周冠宇的车号）和一只代表了兔年的可爱的小兔。“在头盔的外观和内衬上，也会随着赛季的深入，适当添加一些红色元素，希望能让自己在新赛季交上好运气。”

同时，周冠宇也从亲身经历讲到了国内车迷对他的支持，并希望自己能对发展中的中国赛车运动和赛车文化起到积极作用。“无论去到哪里，总有中国车迷在背后支持，这让我感到了一股能量。希望做一位真实的中国车手，希望能为赛车文化在国内的推广出一份力。”



周冠宇（中）已抵达巴林