2023年10月11日 星期三
首席编辑 郑 毅
上海 Oriental Sports Daily 东方体育日报

高温熔炉 F1“极限挑战” 末位起步 周冠宇逆袭抢分

F1卡塔尔站正赛，由提前赢得总冠军的红牛车手维斯塔潘继续夺冠，拿下了他本赛季第14个分站冠军。

但本站的焦点却是炎热的天气让车手苦不堪言，有人在头盔里面呕吐，有人严重脱水导致退赛，有人表示接近晕倒，有人完赛后踉踉跄跄走向救护车……多位车手表示，在这样的天气中比赛到达甚至超出极限，希望赛会正视。

本版撰稿 特约记者 杰斯

体感40℃，周冠宇：真的累坏了！

北京时间10月9日，2023赛季F1卡塔尔站结束正赛的争夺，冠军再次落入维斯塔潘囊中，而末位发车的中国车手周冠宇乱中取胜跻身前十并获得相应的车手积分，总算告别了他持续多站的车手积分荒。

“硬胎的速度很快，最后一节的节奏也非常好，这让我们能够紧跟对手。比赛后段，大家都不清楚自己的位置，因为可能存在判罚，最后能取得第九名的成绩非常好。这不是一场轻松的比赛，我们要努力超车，还得奋力防守，并且保持在赛道限制内，我们做得很好。”卡塔尔站的排位赛，周冠宇表现不佳落到倒数第一的境地，因此正赛只能排在末位起步。不过一场发车阶段的事故彻底改变了本场比赛的格局，上一站已经爆发过“内讧”的两位梅奔车手，本站“内讧”进一步加剧，两辆梅奔赛车一启跑就发生碰撞，双双滑出赛道，结果是汉密尔顿退赛，拉塞尔继续比赛。这次事故导致实体安全车出动，领跑至第五圈才恢复正常比赛，混乱的局面中周冠宇迅速将自己的位置提升至前十。

此后的比赛，车手名次变化不大，周冠宇的赛车是第10辆冲过终点的赛车，但由于排在他前面的佩雷兹遭遇罚时，周冠宇的排名升至本站第九，斩获2个车手积分。经历这样一场比赛之后，周冠宇也对自己的表现感到满意。“这是一场令人惊叹的比赛，我从后排发车冲到了前十名。比赛策略很好，轮胎的控制也很不错，没有犯任何错误，所有这些都是今晚取得成绩的关键。”周冠宇表示，“我真的累坏了，我从来没有在这样的条件下如此推向极限，但在经历了艰难的时期后，这对我们所有人来说都是一个了不起的嘉奖。在困难面前我们从未放弃，在关键时刻我们齐心协力。”

比赛次日，休息一晚之后，周冠宇在社交平台上再次回顾了这场煎熬的比赛。“上周日的卡塔尔大奖赛完美诠释了坚持不懈的体育精神，同时也在挑战我们每一位车手的身体极限。大家可以想象一下在33摄氏度气温，75%湿度，座舱高达40摄氏度的情况下比赛两小时是种什么体验。比赛过程虽然艰辛但很开心能一直拼到最后并重返积分区！两周后见。”

比赛完结，每位车手彷彿历劫余生，浑身湿透离开驾驶舱，步履蹒跚地赶去空调房，甚至是医疗中心。从赛车上的摄像机见到，阿斯顿马丁车手斯托尔落车后第一件事，是走往救护车求助。

“感觉驾驶舱里有80℃”

威廉姆斯车手萨金特比赛期间通过无线电告诉车队感到不适，中途退赛。威廉姆斯其后宣布，上周初有感冒病征的萨金特，因为严重脱水而退赛，他接受现场医疗团队的治理，没有大碍，获准离开。

车手奥康表示，比赛进行到第15圈时，他不得不戴着头盔呕吐。“我在驾驶舱里面直接吐了……即使在新加坡站，我都能够如常参加两项不同距离的比赛。在体能上，无论是肌力还是心肺，我都没有问题。”奥康说，“但我没有想过比赛（卡塔尔站）会是那么艰辛！”

一直以来，新加坡站的街道赛被视为最辛苦的一站，一来赛道长，二来比赛地点接近赤道又湿又热，但卡塔尔站比新加坡站更艰巨。当地日间最热的时候气温高达40摄氏度，比赛在晚上8时展开，但气温亦在32摄氏度以上，湿度约70%。

奥康说：”我从来未遇过这种情况。我一直训练，都为了能够驾驶这辆车在两种距离比赛。今天的天气实在太热，还有从引擎喷出来的热气。”在窄小的驾驶舱中，后面是引擎，热气不断喷出来，车手在车上很难散热。我不认为驾驶舱与引擎之间密封得好，感觉在车里有80摄氏度，庆幸明年12月才要来这里比赛。”赛后，奥康分享他躺在湿毛巾上散热的照片，并留言这是他生涯最艰辛的一次比赛。

“跑了12圈后就想下车了”

以第四名完赛的拉塞尔说：“这是一场非常严峻的比赛，是我经历过最体力化的一次。我感觉自己接近晕倒！”他形容热得就像在火炉里面，“有时候，我会刻意在桑拿房训练，但跑了12个圈后，我已经想下车了。当时温度至少有50摄氏度甚至更高，我们穿着防火的比赛衣。”

法拉利的勒克莱尔说：“这是最艰辛的一次比赛，对所有F1车手生涯也是，对每个人也是。我不相信有人觉得不辛苦。”勒克莱尔分析称，三个因素导致了这场比赛过于“痛苦”。“首先是这里的气温太疯狂了；其次，我们要面对很多高速弯；第三，我认为这是很新的，三次进维修站。”赛会规定每套胎只能最多用18个圈，在57圈比赛中，车手至少要入维修站三次。“与体能上的准备无关，只是脱水。到了一个程度，你的视力开始变差，你的心率会爆升，很难控制这一切。真的非常困难！”

迈凯伦的皮亚斯特里说：“极热！就算是比赛开始前，我没戴头盔，已经流汗。当我开始驾驶，情况肯定不会有好转，非常热。”

“这是一件非常危险的事”

有车手认为这种高温下比赛有危险，应该检讨。另一位迈凯伦车手诺里斯表示卡塔尔站到达F1的极限。“很遗憾我们不得不以这种方式找到极限。如果有人最终被送入医疗中心或者晕倒，绝对不是理想的情况。这是一件非常危险的事。”得到季军的诺里斯说，“我们在车内非常热，比赛对体能需求极高，看电视的可能感受不到，觉得看起来不需要太消耗体力。不过，当有人要退赛，身体状况很差时，那就代表太过分了。尤其考虑到我们的速度，这会是太危险。”

博塔斯说：“驾驶仓的温度一开始都已经太高了！感觉就在车里受折磨一样，再高温的话就不安全。”

42岁的阿隆索说：“我透过无线电问车队，可不可以在维修站向我泼水，但这是不被允许的。我的座位很热，感觉右侧臀部都被烧焦了。”

FIA表态：避免类似事故再发生

●萨金特严重脱水，身体扛不住导致退赛；

●奥康在头盔里吐了两次，赛后躺地上直言这是人生最难的一场比赛；

●阿尔本赛后差点下不了车，整个下车过程接近2分钟。赛后被送往医疗中心接受急性热暴露治疗；

●斯托尔比赛的时候在车里晕了，赛后走向救护车；

●维斯塔潘、皮亚斯里赛后在休息室躺倒在地上；

●马格努森下车后趴在前轮上休息；

●勒克莱尔表示，“这是我们所有人职业生涯最艰难的一站，赛后看彼此的眼睛，你可以感受到有些车手是真的难受。”

●阿隆索表示，“第15圈左右感觉座椅右边就像起火一样，因为车里太热了。”他在进站时要求泼水。

卡塔尔站出现这么“惨烈”的比赛之后，FIA（国际汽联）承诺会采取行动，确保车手在卡塔尔大奖赛冒生命危险比赛的情况不会重演。

在罗赛尔赛道比赛的高温和严峻程度是车手职业生涯最大的挑战之一，他们称之为地狱和折磨。其中萨金特因中暑脱水而退赛，奥康在头盔中呕吐，斯托尔也表示他几次失去意识，另有四位车手也在冲线后需要前往医疗中心，所幸没有酿成事故。

FIA已经就此事作出响应，并承诺对卡塔尔大奖赛的情况展开全面调查，也明确表示车手不应在这种情况下比赛。“FIA已经注意到在卡塔尔大奖赛期间的极端温度和湿度对车手的健康产生负面影响。虽然F1车手是精英运动员，但也不应期望他们在可能危及健康或安全的条件下参赛。”

“在任何时候，确保赛车安全行驶是参赛者的责任，但是针对其他与安全相关的事项（如赛道基础设施和赛车安全规格），FIA将采取一切合理措施来建立和传递可接受的比赛信息。”

虽然明年的卡塔尔比赛将于11月下旬进行，届时的天气较为清凉，但FIA表示需要采取进一步行动来应对未来的情况。

“FIA已开始分析卡塔尔的情况，为未来出现极端天气提供建议。有一点必须强调，虽然明年的卡塔尔大奖赛更迟举行，预计气温会较低，但FIA宁愿现在就采取实际行动，以避免重演这种情况。 “

“FIA即将在巴黎举行的医疗委员会会议上讨论一系列措施，包括为参赛者提供指导、研究改善驾驶舱的通风，以及修改赛程表对应各种天气条件等。”FIA也会研究从沙漠拉力赛所得的经验和教训，应对高温是沙漠拉力赛如达喀尔汽车拉力赛的重点，这些经验和教训也可以应用于F1和其他赛车赛事上。“我们会研究其他类型的赛事，例如极端天气下举行的越野赛事，会进行深入研究并探讨应用在其他巡回赛事的可行性。”

“FIA承诺会在FIA主席的领导下加强技术、安全和医疗部门之间的合作，我们将大力推动这一进程。”