



从F1看台小车迷到F1发车格赛车手

落泪 周冠宇圆梦 二十年之约

在连续缺席赛历四年后，F1中国大奖赛终于在昨天下午迎来了再一次的正赛出发。经过56圈的角逐，从杆位起步的维斯塔潘无悬念夺冠，诺里斯和佩雷兹分别获得第二名和第三名。从第16位发车的周冠宇，他以第14名的成绩完赛。

根据官方数据，在F1中国站的三天时间里，去到上海国际赛车场的观众人数（包括观赛和参加嘉年华）逾20万。

本版撰稿 本报记者 章丽倩

中国周：感动落泪 车迷：现场陪哭

上一届F1中国站举办于2019年，当时维斯塔潘尚未称王，如今重返故地，这位26岁的车手已拥有近乎绝对的优势。在上周六结束的排位赛上，他为红牛车队拿下了建队历史上的第100个杆位。而在正赛这天，维斯塔潘则是再次证明了自己就是现阶段最“铁”的冠军。同时，这也是他首度在上海夺冠。

比起维斯塔潘，周冠宇才是上周最大的主角。既忧其前途，又怕逼太紧，F1中国站的主场宠儿周冠宇，令许多国内车迷都生出了患得患失的情绪。尽管受现实条件所限，周冠宇的正赛少了些亮点可书，但至少在家门口的这站大奖赛上，他并未空手而返。昨天，他在完赛后又狠狠感受了一把“被人宠”的滋味：获得特别许可，在回场圈时将赛车停在了主看台前的大直道上，待遇与前三名看齐。

“这10年我总共哭过两次，第一次是经纪人给我打电话，告诉我已签约成为F1车手。那是2021年。第二次就是在这里。这会是一个终生难忘的时刻。”赛后，周冠宇被感动哭了。

在这个比赛周里，他其实已交出了一份可以过关的成绩单：托福于上周五的降雨，他第一次在冲刺赛中从前十位置发车（从第十位发车），第一次在冲刺赛中以前十名（第九名）完赛；虽未走出赛季零积分的困境，但能在正赛中超车，能在主场安全完赛，也是一种圆满。

“是起点，但不是终点，超越极限，这就是F1的魅力所在。”“现场每个人都有自己的主队，但每当周冠宇的车经过看台，大家都爆发出最热烈的掌声和欢呼声，最后在停车格大家一起喊他的名字，真是太感动了！”“现场陪哭，停都停不下来……”“F1第一位中国车手的赛车梦，这是一个开始！”

对下赛季前途尚未明朗的周冠宇来说，F1中国大奖赛是他今年最重要的一个分站。让世界看到中国市场对他的重视，在主场氛围中搏一个过关的表现，积极回馈商业合作伙伴，与国内车迷形成良性互动……这些都是周冠宇的比赛周要务。哪怕最后在正赛

中少有施展空间，也照旧打响了“周冠宇主场效应”。这跟他能出现在中国站官方海报的中心位是一个道理。

在红牛“火星车”的实力压制下，维斯塔潘在赛季前四站中已豪取三个冠军。想要让领奖台恢复悬念，就得靠变数来发挥作用。正赛进行到第四圈时，维斯塔潘跟车队反映说自己感觉到了小雨滴。这就是本场比赛最被车手和车迷们牵挂的一大变数了——是否下雨，是否雨战？

在上周六参加活动时，汉密尔顿明确表示期待正赛下雨。而有“雨神”之称的萧敬腾，他也在上海的F1相关活动中当了嘉宾。然而，被大家念叨的雨战最终没有上演。

正赛第21圈，博塔斯赛车的动力单元发生故障，停在了赛道边上。这个意外先是激发了虚拟安全车，后由于将博塔斯的赛车带离比赛区域需要用到吊车，所以实体安全车也驶上了赛道，车手间的时间差被大幅缩小。第27圈，马格努森和角田裕毅发生碰撞，两辆赛车双双爆胎，刚刚离场的安全车又火速上班。

然而，哪怕是在安全车的连番影响下，维斯塔潘的领跑位置依旧坚如磐石。在揽入本赛季第四个分站冠军后，他的积分已升至110分，断层领跑的势头愈加明显。围绕年度车手总冠军的话题，现在剩下的悬念似乎就是——维斯塔潘今年将在哪个分站提前实现世界冠军四连冠？

赛车发展还需“人从众”

马青骅：把路走得更宽一些

在中国赛车运动对F1的漫长“追求”中，周冠宇是迄今最完整的答案，却并非唯一曾深度参与其中的人。从具有开道意义的程丛夫，到就差临门一脚的马青骅，以及名字出现概率相对少一些的方骏宇、江腾一等，他们都曾身负众望，努力求索。在周冠宇成为F1正式车手的第三年，肯定会有人想问“以后呢”。在F1中国站开幕前，记者特意找到马青骅，与他坐下来聊了聊。

因为要参加TCR世界巡回赛（国际汽联旗下房车赛事），在F1中国大奖赛的这个比赛周里，马青骅并没能留在家乡上海。“肯定会关注F1，但因为我还是车手身份，在全世界继续参赛，所以这次就没机会去现场看比赛了。”虽未能在F1完全圆梦，但马青骅对赛车运动的追求和思考却从未停步。在过去这些年里，国际汽联旗下的汽车赛事，除了WEC（世界耐力锦标赛）和WRC（世界拉力锦标赛）外，他都已参加过参赛经验。

看着一批批怀揣车手梦的年轻人，马青骅能给出的建议其实很简单，就是“先弄明白自己想成为怎样的车手”。“对将成为职业车手作为理想的年轻人来说，进入F1可以是他们努力的方向，但最好不要限定为唯一的目标。因为即便在如今的F1车手中，仅靠驾驶赛车、拿年薪就能养活自己的也是少数。要成为像维斯塔潘、阿隆索、汉密尔顿这样能在F1里长期发展的车手，真实概率其实很低。所以，如果想成为职业车手，不妨把路走得更宽一些。”

2012年，马青骅不仅成为了第一位拥有F1超级驾照和第一位在F1大奖赛周末中亮相（2012年意大利站练习赛）的中国车手，还被当时的HRT车队官宣为该队2013赛季的正式车手。然而，陷入财务危机的HRT车队甚至没能撑到2013年，就从F1车坛消失了，马青骅得到的承诺也落了空。

“短暂地失落过一段时间后，我的赛车梦想继续上路。”36岁的马青骅，如今在老本行赛车手的身份之外，他还多元化地开拓着事业版图。组建车队参加赛事，组织赛车模拟器培训并举办全国性赛事，经营卡丁车场……这些都是马青骅的“支线”。“不过还是当赛车手的占比最重，毕竟，驾驶舱是我梦想启航的地方。”

褪去年少意气后，马青骅感慨，如今的青少年一代已拥有更丰富的赛车入门通道。“为什么有相当一部分中国车手都是从上海走向国际的？这并不是偶然。在很长一段时间里，卡丁车都被视作‘车手的摇篮’。当年的曲阳卡丁车场就相当于全国青少年赛车启蒙的一个基地，大家会从五湖四海赶过来训练、参赛。而现在，通过赛车模拟器的便利优势，启蒙的那道门槛其实是更低了。”

中国赛车运动的发展，不仅需要位于金字塔尖的那一小部分人，也需要爱好者的基数来作为起高楼的地基。“所以从一定角度来说，在车手的身份之外，现在我也是国内赛车行业中的一位‘基建人’。看清方向，大家齐力共进，国内赛车运动的发展就能更上一个台阶。”马青骅分享道。

中国站20周年 他们相携与共

看着五盏红灯熄灭，看着正赛起跑，当这久违的感觉终于回归现实时，一些陪伴着F1中国大奖赛相携与共的人，他们的心里感慨系之。

F1中国站20年，每一届办赛时范一斌都身处现场，除了2004年是服务外场，其余时候他的岗位皆为裁判。回望与赛事相伴走过的这20年，浮现于他脑海中的关键词是“润物细无声”。“我们的赛车裁判队伍，越来越兵强马壮了，我们的执裁工作，越来越水到渠成了。”

在近几年F1中国站上，范一斌都司职赛道裁判，是赛道上20多位裁判长中的一员。“这20年里，我执裁过的各类比赛有几百场。在一次次现场执裁中，我感受到了中国赛车运动整体向上的好势头。”在经历了每一个每天都清晨四五点起床，日均服务时间超过13个小时的比赛周末后，尽管身体

有些疲惫，但范一斌对来年的F1中国站已提前升起了期待。

拥有航空航天专业背景的蒋晓航，他则是将爱好发展为事业的车迷代表。“我是因为喜欢赛车设计大师组维，继而对空气动力学等领域有了兴趣，所以在高考时才填报了航空航天专业，并且一路读到了博士。”从2004年至今，蒋晓航是F1中国站的全勤观众。今年赛事开票后，他也是早早抢购了周冠宇看台的门票，为的就是继续赴现场参与和见证。

在F1中国站官方摄影师陈迪的照片库里，也饱含着对赛事的回忆。“在我体育摄影的历年存档中，与赛车相关的照片有230万张，其中最重要的一部分，就是F1中国站的历年图片。”

陈迪说，世界上最著名的相机厂商，它们发布新旗舰款的时机会紧扣

最著名的体育赛事，不是在奥运会前，就是在足球世界杯前。“越是动态的体育摄影，对相机性能就有着越严苛的要求，而拍摄F1又是这条赛道上的极致挑战。F1是我体育摄影生涯的起点，也是助我洗尽铅华的第一‘良师’。”

车迷陈靖的人生轨迹也是因F1中国站而改写。出于对F1的热爱，他在中国站举办的第二年（2005年）举家从山西迁至上海。除了近水楼台地购票当观众外，陈靖还一直在努力地寻求“贴身”机会。后来，在经过各项安全培训后，他终于参与到了F1中国站的赛道保障服务中。“当你为了梦想去努力，你的梦想会给你一个好的结果。就像F1比赛里千分之一秒决定胜负一样，你要去认真对待属于你的千分之一秒，才可以让自己的人生不负热爱，不负梦想。”