

第一章

概述和 F1 经验

大奖赛经验

自 2005 年首次出版《极限挑战》以来，本书的作者们就一直享受着参加一些大奖赛的特权。

有幸参与在墨尔本、上海、摩纳哥、伊莫拉、斯帕 - 弗朗哥、巴塞罗那和银石等世界上最优秀的赛道上举办的大奖赛的经历，给我们留下了许多至今难以磨灭的印象，并使我们有幸采访到许多 F1 车队的领队、车手、赞助商、制造商和 F1 这项运动的主要推动者与变革者。

在《极限挑战（第 3 版）》一书的编写过程中，我们再次高兴地被 F1 运动的设计师和领导者伯尼·埃克尔斯通先生，授予完全自由出入围场区的权利，使我们能够与 F1——世界上最伟大的体育竞技场和商业之一的一系列核心人物密切合作，让我们能够目睹自 2008 年到访巴塞罗那赛道以来，F1 这项运动所经历的许多变化，用新的信息再次记录下在一个竞争激烈的商业世界中，F1 不断提供的有关创新、团队合作、领导力，以及惊人的学习和进步速度的案例。

2 极限挑战

能够进入 F1 的内部隐秘之地可不是任何人都能办到的，正如我们在此前版本中所说的那样，实际上 F1 大奖赛的世界分为两部分：外部公共区域和内部团队区域。

赛道的外部世界由公共看台、售货和促销区、节目销售商、营地、大型停车场以及每周末的三天比赛中成千上万蜂拥而至的狂热赛车爱好者组成。

赛道的内部世界则由中心围场区组成，出入严格受通行证限制，通行证是一张信用卡大小的卡片，用绳子挂在脖子上。上面印有持证人的姓名以及照片 ID。持证人需要通过围场区出入口处的电子通行证扫描器扫描证件内部的微芯片，获得进入某一区域的权限。

一旦刷卡进入之后，持有 FOM（F1 管理有限公司）发行的通行证的人便进入 F1 汽车运动的内部世界。这是车手、管理人员、车队成员、赞助商、媒体和贵宾的专属世界。每年多达 21 次的世界领先企业董事会会议在这里举办。这里既是一个决定交易输赢的地方，也是一个玩弄政治和政策权术，供全球体育经纪人、投资银行家和风险投资公司会面与做生意的地方。这个曾经被迈凯伦首席执行官罗恩·丹尼斯称为“食人鱼俱乐部”的地方，并不适合胆小的人，因为有时它几乎就像角斗场一样残酷。

对作者来说，比利时标志性的斯帕 - 弗朗哥赛道自然是许多采访的首选，比赛是在 2015 年 8 月 21 日至 23 日的周末三天举行的。

这是 F1 大奖赛强制性夏季休息期后举办的首场比赛。在这段休息期，各大 F1 车队都会放假，以便让工作人员在重新开始踏上斯帕赛道征途之前，有一段短暂的假期和休息时间。在 F1 赛程中，斯帕赛道无疑最具挑战性、最受欢迎，也是各 F1 车队非常喜欢光顾的赛道之一。

始建于 1921 年的斯帕赛道于 1924 年第一次举办赛车比赛，自 1925 年开始举行比利时 F1 大奖赛。

在一家“生产”阿尔法汽车的工厂工作的安东尼奥·阿斯卡里赢得了斯帕赛道首场大奖赛的冠军，但不幸的是，同年晚些时候，阿斯卡里便在法国大奖赛中去世。当时，车手在比赛中死亡的事件经常发生。

在其漫长而著名的发展历史中，斯帕赛道经历了许多变化，一直以其不可预测的天气而著称。过去有段时间里，斯帕赛道一连 20 场比赛都是在雨天环境下进行的。其位于阿登尼斯地区的地理位置意味着，有可能一段赛道路面是干燥的，而另一段赛道在周边数百万棵树的影响下不仅潮湿，而且伴有雾和雷雨。因此，对于车手、机械师和整个团队来说，举办斯帕大奖赛的那个周末承载许多压力，他们必须想出最好的工程解决方案，不断改变赛车的配置，通过修改大量复杂可变的参数，最大限度地让赛车在赛道上发挥出应有的表现。

对于车队的机械师团队来说，如果想要在斯帕赛道每天有限的时间窗口期内高效地完成工作，就必须不断改进，迅

4 极限挑战

速作出决定。与令人向往的摩纳哥和新加坡大奖赛不同，在斯帕，参与大奖赛的车手、车队、客人和后勤人员住的不是宽敞的高层公寓和豪华的五星级酒店，而是规模较小的家庭旅馆和私人公寓，所有这些都为这条与众不同的赛道增添了几分独特的气息。

斯帕赛道本身拥有一些全世界最具挑战性和速度最快的弯角，时时刻刻都在挑战车手的能力极限。著名的艾奥-格罗弯和超快的进出站速度总能让人感到兴奋，车迷们为了观赛，常常会在斯帕这个标志性的赛车场地周围的森林里露营4天。森林里就像在举办一场伴有篝火、啤酒和友好竞争的嘉年华。

大奖赛围场区聚集着大量技术、服务等高端人才，用来将赛车和设备运往欧洲各大赛场的运输车随处可见，同样令人印象深刻的，还有各个车队的住宿和餐饮设施。此外，赛车运动管理机构——国际汽联，也帮助在F1赛事中投入了大量人力和技术资源的F1独家轮胎供应商——倍耐力在展区周边搭建了相关的设施。

车队的赛车运输车都是专门设计和制造的，不仅可以用来运输赛车及其零部件，而且也可以作为移动车间、数据管理中心和一系列会议室与行政套房使用。

整齐停放在围场区的赛车运输车都是经过精心清洗的，以确保围场区给人一种绝对专业的印象。

F1车队一般都会为通信和遥测设备架设很高的天线，很难相信所有这些设备都是在每一个欧洲大奖赛开始前的几天

内架设起来的。在像澳大利亚墨尔本大奖赛之类的洲际比赛中，虽然不见卡车的身影，但车队所需的设备水平却丝毫不会打折扣。

现场车队，发动机制造商，坐在战略指挥墙台架显示器前排的高级人员；英国、美国和欧洲赛车制造厂的员工，以及英国（梅赛德斯）、英国/日本（本田）、法国（雷诺）和意大利（法拉利）的发动机制造商，都可以实时看到赛车监控器产生的数据。此外，通信和遥测数据也会在全球范围内有效地与各组织及合作伙伴的所有有关部门共享，以提供最快的解决方案，提高车队的现场表现。

F1 这场“秀”的规模简直令人震惊。在欧洲，各个车队主要是在全球领先的货运组织的支持下，通过专门设计的专用车辆和运输车来处理赛车与设备的运输事宜。目前，DHL 是 FOM 的官方物流公司，通过空运和海运集装箱将数以百吨的货物运往洲际比赛场地。如今，随着全球运输成本的不断增加，为了控制成本，各车队开始自己将重复使用率较高的成套设备运往需要长途跋涉的海外比赛场地。例如，在 2015 年全新的墨西哥大奖赛举办前，某车队通过海运方式运输了 14 个、每个重量达 40 吨的集装箱。

然而，还是有大量的货物仍然需要通过空运方式运往海外比赛场地，一些顶级车队甚至会将重达 38 吨的设备空运至需要长途跋涉的比赛场地。如果再将 FOM 提供的移动电视演播室考虑在内，需要多达 7 个重型运输机才能将这些物资

6 极限挑战

运往目的地。

你在电视前观看洲际比赛时，想想维修站、车库和围场中的一切都必须在很紧张的时间内做到打包、起运和到达时通关，然后送达赛场，拆封、安装好，在比赛结束后再拆卸开，运回车队基地或另一比赛场地，就会明白 F1 世界的物流业务是多么复杂。同样，FOM 向全球电视网络传输 F1 练习赛、排位赛和正赛录像所需的整个电视制作工作室和设备也是如此，都需要在每一场比赛开始前架设好，结束后再拆除。

近几年，F1 赛车运动和商业活动的增加，日益要求车队车库和现场联合总部与接待区域多功能化。F1 车队所面临的工程挑战难度，客户对于贵宾接待会议和娱乐设施的要求标准也在不断提高，因此，车队的区域和设备也在不断更新，以满足这些要求。

红牛能源中心和迈凯伦、梅赛德斯接待中心，便是车队无所不包的周末卓越体验中心能有多先进的最好例子。

从曾经的商用旅宿车，到后来的车队周末总部，都是 F1 围场内建造的极其奢华的特制设施，都仔细控制着人员的出入。这些设施内部提供的豪华定制服务，以及高质量的餐饮服务，甚至会让许多专业的国际餐饮场所汗颜。简单地说，这些设施再次反映出 F1 所有者和运营团队的专业水平。这些设施集会议室、餐饮设施、私人办公室和放松区域于一身，简直就是为繁忙的 F1 周末比赛日提供的舒适避风港。

停满卡车和旅宿车的围场区的实际布局受到 F1 规则的严格监管，其中车库的布置显示的是一支车队的资历。同样，在 FOM 代表的监督下，整个围场区的布置要精确到毫米，甚至在颇具挑战的斯帕赛道围场也是如此。由于车库所处的地理位置，斯帕赛道的围场由两层区域组成，围场区实际上“被困”在赛道的内部发夹区域内。虽然空间十分狭窄，但 FOM 还是再一次做到了让每平方米空间的使用效果达到最佳。

“F1 围场俱乐部”再一次反映了这项运动的水准之高。该俱乐部是贵宾专属接待区，具体位置因赛道而异。车队、赞助商和其他与 F1 有关的商业团体邀请自己的客人到最佳位置观赏 F1 比赛，享受俱乐部提供的最高质量的餐饮服务。

最后是车队的车库工作区域。还是那句话，车库工作区的布局、设计反映的是一支车队及其赞助商与投资者的身份和个性。走进 F1 车库就像进入了另一个世界。整个灯光、布局和整洁程度让人只有亲眼见到才会相信，处处体现着车队所在国工厂的特点。

整个车库区域的内部设计在注重效率和使用性的同时，也为全球各大 F1 合作企业提供了在车库墙上用无缝印刷面板展示 logo 的机会，向全世界展示它们的品牌、产品和服务，因此，世界一流的质量是必需的。

此外，车库内部还配有显示各项信息、计时、公司 logo 和其他周末比赛日必要信息的大型平板显示器。车手有自己专属的区域，用以放置头盔、手套和座椅。另外，赞助商也有自己

8 极限挑战

特定的区域，用来观看车队成员的工作情况，或者在比赛期间，在安全的位置上近距离观看赛车进站。所有这一切都是在全球媒体和电视机前的观众的时刻注视下进行的。

在所有这些专业的成像、运输，高效的车库区设计以及VIP和媒体工作之外，才是真正的赛车周末以及各类时间紧迫的会议和活动。在所有的交易达成，以及贵宾和赞助商参观车库，媒体工作开展过程中，车手、工程师、发动机制造商、机械和技术专家需要将精力集中在练习赛、排位赛和周日的正赛中。对于F1车队来说，同时兼顾所有这些相互关联的任务又从另一个角度反映了F1这项运动简直就是一门艺术。

车队的媒体人员、赞助商、招待人员，现场赛车团队和位于后方赛车工厂的工程师与专家都需要一个详细而具体的工作时间表。下面的斯帕周末时间表便是一个例子。所有的一切都是在为车手和车队的总目标服务。

随着大奖赛周末的临近，每位车队成员的压力也在增加。大多数车队都会选择在周四到达比赛现场。（在摩纳哥大奖赛，各个车队会到得更早，因为这是唯一在周四、周六和周日使用赛道的比赛场地，周五则用来举办其他比赛。）如果是一场需要长途跋涉的比赛，车队则会因为需要克服时差以及旅途劳顿等问题而到得更早。因此，各个车队会利用周四下午的时间来检查围场的布局，与其他早到的车队见面、打招呼，提前让自己进入周末比赛日的竞争节奏。

周五是围场区宣传时间，是寻找特定人物和记者的时候，

也是在街上了解最新消息的时候。

到了周六，就可以看到机械师、轮胎装配工、工程师和车手在车队的移动总部与车库之间来回走动，如参加媒体吹风会，回到总部吃午饭，举行私人会议，或者如果需要，还可以咨询车队的医疗专家或进行放松按摩。驾驶 F1 赛车是一个非常消耗体力的运动，其对于精神和身体健康层面的要求都很高。因此,为了让车手处于最佳状态,车队会配备营养师、按摩师，在某些情况下甚至会配有专门的教练，以让自己的主要车手在整个周末处于最佳状态。

整个周六都是赛道练习赛以及前三节至关重要的排位赛。对于周日的正赛而言，好的杆位对于获得一个有竞争性的发车位置是至关重要的。斯帕大奖赛的周六排位赛结束后，梅赛德斯 F1 车队取得了排位赛前两名，刘易斯·汉密尔顿（Lewis Hamilton）以 1:47.197 的成绩获得首位，他的队友尼科·罗斯伯格（Nico Rosberg）则以 1:47.655 的成绩位列次席，梅赛德斯 F1 车队车手似乎又一次掌控了比赛（表 1-1）。

表 1-1 2015 壳牌比利时 F1 大奖赛发车排位

	车 手	车 队	成 绩
1	汉密尔顿	梅赛德斯 AMG	01:47.197
2	罗斯伯格	梅赛德斯 AMG	01:47.655
3	博塔斯	威廉姆斯	01:48.537
4	佩雷兹	印度力量	01:48.599
5	里卡多	红牛车队	01:48.639
6	马萨	威廉姆斯	01:48.685

续表

	车 手	车 队	成 绩
7	马尔多纳多	莲花 F1 车队	01:48.754
8	维特尔	法拉利	01:48.825
9	格罗斯让 ★	莲花 F1 车队	01:48.561
10	桑兹	红牛二队	01:49.771
11	霍肯伯格	印度力量	01:49.121
12	科维亚特	红牛车队	01:49.228
13	埃里克森	索伯 F1 车队	01:49.586
14	纳斯尔	索伯 F1 车队	01:49.592
15	斯蒂文斯	马诺 F1 车队	01:52.948
16	莱科宁 ★	法拉利	
17	迈赫里	马诺 F1 车队	01:53.099
18	维斯塔彭	红牛二队	
19	巴顿 ★	迈凯伦	01:50.978
20	阿隆索	迈凯伦	01:51.420

注：★ 排位处罚

排位赛结束后似乎进入一个“控制媒体狂热”的时期。在围场媒体区，在随队记者的陪同下，车手周围围满了手拿录音设备的记者，记者问着“为什么一个车队如此成功或不那么成功”之类的问题，以赶在国内和国际报道最后期限前提交新闻文稿。

在接连不断的相机快门声以及拥挤的人群中，媒体协调员缓慢但坚定地把车手护送回工程师那里，听取他们汇报赛车的性能，以及在正赛当天的赛道上哪些地方还可能改进。

此外，周六晚上也可能是赞助商在车队高级代表和主要成员的陪同下，接受媒体采访的时间。所有这一切以及赛道