

# 拯救周冠宇的不只是一道“光环”

周冠宇



周冠宇的赛车冲出赛道

中国车手周冠宇在最近的F1大奖赛英国站比赛中死里逃生,惊心动魄的事故瞬间画面被无数次地重放——在起步阶段的多车相撞事故中,他的赛车被侧后方车手的赛车顶翻,倒扣在地面上高速滑行,最终翻过围栏,卡在了围栏和看台之间,赛车大面积损坏,这是一起非常严重的事故。幸而在被救出之后,经过紧急医疗评估,周冠宇无碍。

## 特殊的“救命恩人”

7月4日,周冠宇在社交媒体上报平安时,提到了一位特殊的“救命恩人”：“很幸运还可以站在这里,今天Halo救了我。”

“光环”(Halo)是一套安装在方程式赛车驾驶舱前上方的安全系统,虽然重量只有7公斤左右,但钛金属构造的它可以承受高达12吨的冲击力——相当于一辆双层巴士,它的主要功能是为车手提供头部保护,既减少比赛中各种飞行杂物的伤害,也避免发生车祸时车手的头部受重创。自2018年推出以来,它已经经过了多次迭代升级。

这次英国站,“光环”迎来了它的高光时刻:在一天之内,救下两名车手。7月3日周冠宇的车辆遭遇事故前几个小时,在F2英国站上,另一位车手尼萨尼也遭遇了严重事故,当时他的赛车和对手的赛车擦碰导致后者的车轮爆胎,爆胎之后的车辆撞到路肩后直接“骑”上了正在过弯的尼萨尼的赛车,然而两人最终却毫发未伤。如果没有“光环”的保护,后果不堪设想。

## “光环”完成了一场不折不扣的“逆袭”

它在问世之初完全不受世人待见,观众觉得它“丑”,外形酷似人字拖;车手们觉得它遮挡上方视线;当时的梅赛德斯车队总监曾说:“如果给我一把电锯,我会把它锯掉!”

尽管反对声音众多,但F1官方却仍然坚持推行“光环”。因为“光环”的出现,是F1为了解决观赏性和安全性的平衡做出的重要举措。

开放式座舱被认为是F1运动的灵魂之一,它既让比赛更真切刺激、也让车手更沉浸,观众也可以从特写镜头中获得更多乐趣,同时这一设计也被认为更便于车手在发生车祸时快速逃生。但开放式座舱也令车手在发生撞击时面临更致命的威胁。自1994年塞纳和拉岑伯格在赛道上离世之后,座舱安全改造就在不断的推进,而相比起“小修小补”的加高车手头部两边区域的高度,怀抱式的“光环”则往前迈进了一大步。

根据国际汽联的模拟测试,“光环”令车手在重大事故中的

生还率提高了17%。最近两年,“光环”已经多次在赛场上展现了自身强大的保护力。其中最著名的两次分别是2020年F1巴林站,格罗斯让的赛车失控撞上围栏,赛车断裂并燃烧,格罗斯让仅受轻伤,格罗斯让说自己原本是“光环”的反对者,但现在知道“光环是最伟大的发明”;以及2018年F1比利时站,勒克莱尔的赛车顶部被对手的赛车前轮从空中擦过,如果没有“光环”阻挡,整辆车的重量都将落到勒克莱尔的头。

## 不断升级的安全理念

方程式赛车也许是技术介入程度最深、变迁最久的职业化运动。高科技一直在这项运动中“左右互搏”,一边是不断地促进速度的提升,让比赛越来越风驰电掣;另一边则是不断地促进保护措施和装备的进步,最大限度地保障车手的安全。自F1赛事正式问世70多年来,迄今已推出了近20个大项数百个小项的安全改进,范围从头盔、赛车服的质地、单体壳、事故数据记录器的使用,到推行观众区护栏和危险

弯道的改造,以及维修区限速、安全车和超级驾照规则的修订,涵盖了方方面面。

在所有的安全提升中,“光环”也许是效果最立竿见影的一个,但其他的设备也在默默地为车手保驾护航,通过实战不断完善。例如2015年,小塞恩斯的赛车以200公里的时速撞上防撞墙,虽然他当时没有受伤,但由于赛车卡在了防撞墙的下面,导致救援人员无法及时评估他的状况,以作出最有效率的救援。在那时,F1就开始研发将传感器缝合到车手的手套中,可以随时获知车手的脉搏、血氧量等更关键信息。

尽管日益繁琐的规则和频繁的技术改造让负面的声音始终不绝于耳,但F1守住了安全第一、生命至上的底线,并愿意为此付出收视率下降、车队积极性不足的代价。毕竟,危险越大,责任越大,没有哪项运动像方程式赛车那样,每一场比赛的每一个瞬间,都可以在电光火石之间决定选手的生死。

拯救周冠宇的不只是一道“光环”,也是方程式赛车背后的一整套不断升级的安全理念。

(据《羊城晚报》)