

世界顶级赛事丛书

<<世界顶级赛事丛书>>编写组 编

挑战极限

巅峰之战 谁与争锋 挑战极限

中国海南出版社

世界顶级赛事丛书

挑战极限

《世界顶级赛事丛书》编写组

中国海洋出版社

图书在版编目(CIP)数据

挑战极限/《世界顶级赛事丛书》编写组. --北京:中国海关出版社,
2005. 1

(世界顶级赛事丛书)

ISBN 7—80165—254—1

I. 挑... II. 世... III. 运动竞赛—简介—世界
IV. G811.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 133465 号

(版权所有 翻印必究)

选题策划:高 烽 刘 博

责任编辑:高 烽 单 颖

助理责编:冯雪松

责任校对:单 颖 雪 松 江 鲁

世界顶级赛事丛书

挑战极限

《世界顶级赛事丛书》编写组

中国海关出版社 出版发行

(北京市朝阳区东土城路甲 14 号 100013)

新华书店经销 北京市白帆印务有限公司印刷

2005 年 2 月第 1 版 2005 年 2 月第 1 次印刷

开本:787mm × 1092mm 1/16 开 印张:19.75

字数:345 千字 印数:01—5000

ISBN 7—80165—254—1 定价:28.00 元

海关版图书,印装有错误可随时退换

图编室电话:(010)85271833-653

发行部电话:(010)85271610

《世界顶级赛事丛书》编写组

杨 柳	刘 博	孙 慧	刘长明	郭 燕	王 刚
吴 凡	李 胜	张 娜	梁顺利	李 岩	赵建光
徐贵鹏	任 颖	蒙海滨	周学锋	尚 成	张学会
陈旭勇	杨绍华	穆学军	陈志杰	于明琪	郑志远
武小青	赵新龙	王 迪	周国宝	殷 刚	余启敏
李 勇	丁文兴	吴元东	刘 丹	尹 吾	张立群
庄 晖	杨润平	任志杰	沈彦国	宋红美	张晓锋
李友芹	闫 武	何 健	丘 先	崔建华	赵新刚
吴燕霞	谢景然	刘 勃			

目录

CONTENTS

第一章 挑战速度的极限——赛车 /1

- 一、极速之王,谁与争锋——一级方程式世界锦标赛 /3
- 二、黄沙古道 挑战极限——达喀尔汽车拉力赛 /18

第二章 两只轮子的奔跑——自行车 /27

- 一、慢速世界中的急速表演——奥运会自行车赛 /29
- 二、最艰苦的旅程——自行车环法大赛 /40

第三章 马达轰鸣,摩托天下——摩托车 /51

- 一、坚韧卓绝——摩托车耐力赛(WEC) /53
- 二、誉满车坛——世界超级摩托车锦标赛(SBK) /63

第四章 人与风的较量——径赛 /73

- 一、百年奥运,百年径赛——奥运会之径赛 /75
- 二、跑道上的烽火——世界田径锦标赛之径赛 /84
- 三、没有结束的战争——世界室内田径锦标赛 /94
- 四、人数最少的世界大战——世界杯田径赛 /102
- 五、青春在这里飞扬——世界大学生运动会田径赛 /108
- 六、重赏之下有勇夫——国际田径大奖赛 /115
- 七、云起亚细亚——亚洲田径锦标赛 /123

目录

CONTENTS

第五章 精彩因水而生——水上运动 /131

- 一、波中飞翔的梦想——奥运会游泳比赛 /133
- 二、浪总在潮起时——世界游泳锦标赛 /141
- 三、速度和技术的较量——世界杯短池赛及短池游泳世锦赛 /148
- 四、水中飞鱼秀——亚运会游泳比赛 /155
- 五、中流击水，浪遏飞舟——奥运会船艇运动赛 /163
- 六、美丽在惊险中“坠落”——世界杯跳水赛 /170

第六章 冰雪魂——冰上运动 /179

- 一、冰雪中的五环旗——冬季奥运会 /181
- 二、王者之争——世界杯速度滑冰赛 /189
- 三、圆冰上飞翔之梦——短道速滑世界锦标赛 /196
- 四、冰上舞动的激情——世界花样滑冰锦标赛 /203
- 五、冰上飞舞的旋律——世界花样滑冰大奖赛 /211
- 六、冰雪中弹奏的旋律——亚洲冬季运动会 /218

第七章 力量的飞翔——投掷运动 /225

- 一、投掷运动的顶级表演——奥运会铁饼、标枪、链球、铅球比赛 /227
- 二、投掷运动的举世焦点——世界田径锦标赛之投掷项目 /237

目录

CONTENTS

第八章 显示力量的壮举——举重 /249

- 一、一流大力士的表演——奥运会举重比赛 /251
- 二、奥运军团的练兵场——世界举重锦标赛 /264

第九章 飞跃与舞蹈——体操运动 /277

- 一、美在全世界——奥运体操 /279
- 二、体操里的巅峰决战——世界体操锦标赛 /282

第十章 看君马去疾如鸟——马术比赛 /289

- 一、奥运马术比赛 /291
- 二、精彩纷呈——其他重大马术赛事 /304



Tiaozhan Jixian



第一章

挑战速度的极限

— 赛 车

一、极速之王，谁与争锋——一级方程式世界锦标赛

现代文明的新体育绅士

在体育传媒日益发达的今天，“F1”这个名词，越来越多地出现在我们的体育报道之中。但什么是 F1，却并不是每个人都可以解答清楚的。这个由一个英文字母与一个数字代替汉语的体育项目对我们来说，既熟悉又陌生。要真正了解 F1，必须从很多最基本的知识开始。

许多人都知道 F1，提起 F1，就想到跑道上的尘埃滚滚，车轮飞转，但为什么这项顶级赛车运动被称为 F1？F1 是 Formula 1 的简写，是 Formula 1 Grand Prix 的缩写，译成中文就是“一级方程式大奖赛”。其实这项比赛的全称应该是“一级方程式赛车世界锦标赛”，英文写出来是“FIA Formula 1 World Championship”。但是，通常一说 F1，大家就能明白，这是在讨论陆地上开得最快的机器了，是一项与挑战速度极限有关的运动。

一级方程式世界锦标赛是方程式汽车赛中最高级别的比赛。世界上首次举行赛车场上的赛车要追溯到 1900 年，在法国的默伦，赛车比赛开始了它的新旅程。经过长达几十年的发展，现代世界一级方程式锦标赛于 1950 年在英国银石赛车场开始，现在每年举行 16 场比赛，采用巡回的年度比赛方式，由国际汽车联合会安排比赛。现有的 19 支参赛车队均为“一级方程式车队协会”的成员。车手必须持有由国际汽车联合会签发的“超级驾驶执照”。每年全世界持有这种执照的车手不超过 100 人。

按照规程，比赛设车手奖和车队奖。每场比赛的全程距离一般为 305 公里，所用时间不超过 2 小时。每场比赛取前六名，车手获得的分数依次为 10，6，4，3，2，1。在每一赛季结束后，将车手在全年 16 场比赛中 13 场最好的比赛成绩相加得出总积分，得分最高者为当年世界冠军。车队世界冠军的计分方法与车手相同。

一级方程式比赛使用四轮外露的单座位纯跑道用方程式赛车，由底

盘、发动机、变速系统、轮胎和空气动力装置等构成，最低重量为 505 公斤。底盘是以航天飞机的构造科学为基本理论依据，用碳纤维制造的。发动机依不同时期的比赛规则而变化，自 1995 年开始，规定使用汽缸容积为 3.0 公升的自然吸气式汽油发动机，汽缸数目最多 12 个，输出马力为 650 匹。变速器设有六至七个挡位，并采用半自动变速系统。使用的轮胎采用特殊合成橡胶制造，分干地用与湿地用轮胎两种，以便于在不同天气条件下使用。赛车的车身多呈流线型，在前、后部设有扰流装置和翼子板，在运动中利用空气动力学的原理产生下压力，增加轮胎的附着力，使赛车紧贴地面运动。

F1 每站的赛程安排大致如下：比赛赛程分为三天，其中包含了星期五上午 11:00—12:00 及下午 1:00—2:00 的自由练习（不计成绩）；星期六上午 9:00—9:45 及 10:15—11:00 的自由练习（不计成绩）；星期六下午 1:00—2:00 的测时排位赛；星期日上午 9:30—10:00 的暖身赛；星期日下午 2:00 的决赛。

想要在决赛当天的起跑线上占有一席之地，必须经过测时排位赛的考验，在为时一小时的测时赛内，每位车手最多可跑 12 圈，并且最多只能用 7 套轮胎，以其中最快的一圈成绩来比较，作为决定决赛的出发排位顺序。单圈成绩最快的车手可排头位，称为 P. P.，又称为“竿位”。在一些路面较狭窄、超车困难的跑道，排位顺序对于比赛的结果将有直接的影响。如果有车手在测时赛的单圈最快成绩，比起同场最快车手所跑出单圈成绩的 107% 还慢，将无法参加决赛，以免速度过慢影响其他车手比赛的安全。

决赛前有一圈的暖胎，然后在起跑前有 30 秒的倒数，由 5 个一组的灯号所控制，5 个红灯同时熄灭时比赛就开始。赛程以 300 公里（蒙特卡罗为特例）或 2 小时为限。最长与最短的赛程分别为日本站的 310.352 公里与摩纳哥站的 262.6 公里。

不平凡的 F1 之路

F1 的产生并非一帆风顺，而是经历了一个漫长的过程。F1 追求速度的本质，决定了它注定会从赛车运动中脱颖而出。几乎是随着汽车被

发明制造出来，用汽车进行比赛的狂热也随之出现了。从第一辆汽车被生产出来到第一次汽车比赛的举行只有不到 10 年的时间。1894 年，世界上第一次汽车比赛在法国举行，线路由巴黎到里昂，中间还停车吃了一顿午饭，赛程共 80 英里。当然，那次比赛远不及今天各种比赛扣人心弦。一直到 19 世纪末，那种开慢车、开安全车的理念才开始转向了一种“快速制胜理念”，也就是大家现在熟悉的你争我夺的比赛。

早期的赛事采取城镇到城镇的比赛形式，和现在的拉力赛一样，赛车依次等时间距发车，根据总用时排出成绩，分出胜负。1896 年，法国汽车俱乐部组织了一次从巴黎到马赛再返回的比赛。在这次比赛上，赛车的一些区别于普通家用汽车的特征开始出现了。赛车去掉了不必要的挡泥板，车座不再采用舒适的软结构，制造商也开始发展大马力的引擎。

随着这些改装，车的性能有了大幅度提高，安全成了新的问题。当时的比赛，赛道两旁有很多围观的人，而那时候不是每个人都清楚这些铁家伙能干什么。这种担心在 1898 年变成了现实，赛车史上第一次出现了死亡。1898 年举行的从巴黎到尼斯的公路赛上，发车不久，站在路边的一个车手向正在驾驶赛车的朋友挥手致意，而他的朋友竟然也松开方向控制杆向他招手。结果汽车跑偏，撞飞了别人的赛车，造成一人死亡的严重事故。

事后，巴黎警长曾试图阻止当年在巴黎—阿姆斯特丹的比赛，但他没有成功，车手们采取了对策，用火车把赛车运到比赛地点，超出了他的管辖范围。而他本人后来也觉得有些欠考虑，因为与庆祝冠军胜利的人山人海的车迷相比，他确实有些势单力孤。

在赛车运动的第一个年代里，摇篮中的赛车运动还有过两次危机。一次是 1901 年的巴黎—柏林公路赛，一名男孩跨入赛道去看一辆开过去的车，被后来的一辆车撞倒，导致死亡。法国政府随后禁止了比赛，但最终在汽车业的强大压力下，恢复了比赛。

1903 年发生了更为严重的一次事故。法国汽车俱乐部举办的巴黎—波尔多—马德里的比赛中，有近 300 万观众在赛道两旁观看比赛。结果赛车在丛林行进中，扬起的尘土阻挡了车手的视线，赛车撞向观众，很多人被撞。比赛随后被法国、西班牙政府终止。

后来，法国政府再一次向压力妥协，恢复了比赛。但也为赛车运动设立了一些规矩：以后赛道两旁围上了护栏，而且比赛要选人口稀少的地方举行。这件事标志着封闭赛道的开始。具有讽刺意味的是，法国汽车俱乐部举办的第一次大奖赛，正标志了法国车坛统治地位的结束。此时赛车已经步入职业化的轨道，德国、意大利、英国、美国都有了自己的赛车参赛，一代新的伟大的车手也出现了。

在欧洲，德国、英国、意大利各国也开始自己举办比赛。1907年，第一条专为比赛修建的赛道在英国萨里的布鲁克林建成。但由于经济萧条和关于比赛规则及场地的利益冲突，法国于1909年退出了赛车运动的先列。

在美国，赛车却是越来越热。20世纪前10年，美国人受尽了欧洲人拿走车队冠军、车手冠军的羞辱。自1909年的印第安纳波利斯竞速比赛开始，情况有了转机。赛车运动开始向西部扩军。越来越多的赛道在西部修建完成，最出名的是1英里或2英里的椭圆形赛道。这种赛道建造较快，采用较经济的木材作为原料。经营商很喜欢这种赛道，因为这里观众座位得到规范，便于收费。观众也喜欢，他们可以看到整个赛道。从1917年起，美国汽联组织的全国冠军联赛全部采用椭圆形赛道。其中很多就是这种木制赛道，它也被人们戏称为“马达轰鸣的木板”。

当然必须指出的是，谁都喜欢的这种赛道是有致命危险性的。然而比赛的这种挑战危险与比赛过程中的变幻莫测，更加突显了车手的智慧与勇气。

回到欧洲，在这段时间，赛车设计经历了一场革命。赛道的修建，开始重视转弯和曲折的设计。赛车的设计也有所改变，过去一味追求大马力的赛车已不再适应时代要求。赛车设计更加关注赛车的可操控性和机动性，刹车得到改进，引擎则要求在各种速度时都有上佳表现。1914年时的赛车基本构造，在以后的40年中都没有大的改变。

各种赛道建成之后，安全问题成为赛车运动最重要的桎梏。加上经济危机对赛车运动的冲击，国际体育组织给赛车的排量加了1.5升的限制。这里的限制，包括其他的一些关于排量、车重等的规定，实际是逐渐给赛车定了一个方程式。关于方程式，第一个被清楚地制订的“方程式”是国际汽联在1904年所做的，是限定赛车的最低重量。

1950年，国际汽联第一次举办了世界锦标赛，包括6站欧洲大奖赛。从此一级方程式开始大踏步前进了。

在几十年的发展中F1出现了很多伟大的车手，像50年代的方吉奥，80年代的普罗斯特，90年代的塞纳，舒马赫等等。

几十年中，赛道、赛车都不断更新。其中70年代的一系列车手死亡的事故，使赛道的安全受到更高重视，赛道做了很大改造。而1994年塞纳的死，第二次使安全问题受到异常重视。

在几十年中，赛车运动的核心——车手的勇气和智慧却是不变的，这也是当今各种赛车运动的最大魅力所在。而F1之所以被誉为当今世界三大体育赛事之一。除了其罕有的资金投入和技术革命，恐怕人类挑战自我，挑战极限的精神才是F1的灵魂所在。

新时代，新发展，F1的新革命

1946年国际赛车总会在巴黎成立，经过了三年的讨论，对“方程式”赛车的车长、车宽、车重、发动机的功率、排量以及轮胎的尺寸等技术参数都作了严格的规定。一个全新的国际锦标赛就这样诞生了。而第一场比赛，则选在英国的银石赛道举行，时间是1950年5月13日。

从1950年至今的50多年间经过了数次的改变，让F1成为一年16站、206国现场直播、一年超过570亿人次观赏的比赛。在1950—1995年间，F1大赛共进行了580场，其中大多位于欧洲，在五大洲举办的次数分别为：欧洲407次（占70%）；美洲125次（占22%）；非洲24次（占4%）；亚洲13次（占2%）；大洋洲11次（占2%）。

如今，F1大奖赛成了目前世界上速度最快、费用最昂贵、技术最高的比赛，它是赛车运动中等级最高的一种。

F1赛车要求采用排量为3L、12缸以下、不加增压器的自然吸气式发动机。F1赛车的底盘采用碳纤维制造，重量很轻，很坚固。赛车的底盘很低，最小离地间隙仅有50—70毫米。与普通的汽车相比，F1赛车有许多独特的地方，它的车身细而长，车身高度很低，宽大的车轮极为显眼，而且是完全暴露的，即所谓“开放式车轮”。

每辆F1赛车都是世界著名汽车厂家的精心杰作。一辆这种赛车的

挑战极限

价值超过 700 万美元，甚至不亚于一架小型飞机的价值。F1 汽车大赛，不仅是赛车手勇气、驾驶技术和智慧的竞争，在其背后还进行着各大汽车公司之间科学技术的竞争。福特汽车公司就形象地把汽车大赛比作“高科技奥运会”。在汽车大赛中推出的新型赛车，从设计到制造都凝聚着众多研制者的心血，并代表着一家公司乃至一个国家的科技水平。汽车大赛还是各国科技人才素质的较量。据悉，德国约有 2000 多名专业人才直接从事赛车的设计、制造和研究工作、美国约有 1 万人；而日本则最多，估计近 2 万人左右。

所有参加 F1 大赛的车手，都是经过千挑万选的世界车坛的精英。每一位车手在跻身 F1 大赛前，都必须经过多个级次的选拔，例如小型车赛、三级方程式（F3）车赛等，堪称过五关、斩六将，而要成为世界冠军，更非易事。他必须身经百战，集赛车技术、天赋及斗志于一身。

根据有关规定，每年，全世界能有资格驾驶 F1 赛车的车手不超过 100 名。所有驾驶 F1 赛车的选手，都必须持有“超级驾驶执照”；每年只有少数的优秀车手有资格参加决赛。

F1 大赛每年都要选择地理条件迥然不同的 16 个赛场。他们有的在高原上，那里空气稀薄，用以考验车手的身体素质；有的则是街道串成的赛道，那里路面相对狭窄曲折，车手弄不好就会撞车；有的赛车场就显得路面宽阔，但也有上下坡考验车手的技术；还有的赛车场建在树木葱郁的森林中，那里跑道起伏大，车手很难控制赛车。由于赛车经常出现意外，所有主办国的赛车场必须有足够的草地缓冲区。各赛场的救护人员也必须分布在全场的每一个角落，争取在出事的一刹那，跑进现场，进行抢救。

每一赛车都需在车赛前三天进行试车，然后根据试车圈速排列起跑位次。通常在试车的时候，共有 28—30 辆赛车参加计时，但最终只取前 26 辆赛车参加比赛。正式比赛开始，各车手按排位从相继不远的起跑位置出发。进入前 6 名可得分。第一名是 10 分，第二名是 6 分，第三到第六名分别是 4 到 1 分。

雄霸车坛的车手

在 F1 的历史上，车手的传奇是不能不抒写的一笔，可以说是 F1 的英雄们造就了 F1 的历史。

1. 艺术大师方吉奥

“方吉奥”是 F1 最经常被提及的名字，他创造的纪录是无数后辈冲击的目标。2003 年，34 岁的舒马赫超越了方吉奥，成为第一个 6 夺年度车手总冠军的人，写下新的神话。

在 F1 赛车界，方吉奥是有名的“艺术大师”。这位腼腆的阿根廷人的驾车技术达到了出神入化的地步，而且他对于赛车的了解恐怕超过了世界上的任何 F1 车手。正是依靠超人的技术和预判能力，方吉奥逃过了赛车场上的许多陷阱。

方吉奥（1911—1995）是 1951 年、1954—1957 年 5 届 F1 年度总冠军，世界赛车史上的一代元勋与神话。出生在阿根廷一个工场主家庭的方吉奥 1934 年进入赛车界就表现出非凡的能力，1940 年夺得安第斯远距离耐力赛冠军。

方吉奥开始参加赛车比赛后，就先在阿根廷的赛车历史上，写下了浓墨重彩的一笔。他多次获得阿根廷汽车大赛冠军。第二次世界大战之前，阿根廷的赛车跑道犹如死亡通道。为了让观众看着刺激，车手们在质量不高的跑道上开车狂奔，十分危险，经常出现车毁人亡的悲剧。1940 年、1941 年，方吉奥连续两年获得全国比赛的冠军。此时，方吉奥迫切希望到赛车运动更为发达的欧洲开拓自己的事业。然而，第二次世界大战爆发了，他的美梦一时间难以实现。

1950 年，方吉奥来到欧洲赛车场时，已经 38 岁了。在之后的 7 年时间里。方吉奥获得了 5 个世界冠军，在 51 站比赛中 24 站获胜。作为精明的 F1 大赛战略家，方吉奥不仅在比赛中展现了擅长控制比赛的能力，而且在个人职业生涯的规划上，他也表现出超强的控制能力。刚来欧洲时，方吉奥只能与名气不大的车队合作，精明的他只签订了为期一年的合同，因为他知道凭着出类拔萃的表现，很快会有大牌车队上门找

他。果然不出所料，第二年方吉奥就进入了优秀车队。

1954年，方吉奥加盟首次参加F1大赛的奔驰公司，并驾驶着奔驰W196赛车接连夺得1954和1955年的F1年度总冠军，从此，W196成为这位传奇车手最心爱的战车。1956年奔驰公司退出F1，方吉奥加入法拉利车队，在驾驶法拉利赛车第四次夺得F1总冠军后，次年离开法拉利，从此以个人身份驾驶玛沙蒂赛车参赛。这年的8月4日，46岁的方吉奥在德国纽柏林这个全世界难度最大、最危险的赛道上9次打破世界赛车单圈速度纪录，并夺得冠军，写下了他赛车生涯最辉煌的一笔。但在这次比赛中，方吉奥的膝盖因赛车座椅架折断受伤，翌年他退出赛车运动。

1957年德国霍根海姆赛道。赛场上，方吉奥的赛车的轮胎出现了毛病，不得不在修理站呆了很长时间，比其他车手竟然落后了1分钟。但是最终方吉奥以3秒的优势夺取了冠军。同时，方吉奥在这次比赛中，连续7次创造了单圈速度最快的纪录。

方吉奥在F1历史上的影响是无人可及的，他的画像不仅印在麦克拉伦——奔驰车队车库的墙壁上，更是世界冠军舒马赫最崇拜的偶像。

2. 悲剧英雄塞纳

他是一级方程式以及整个赛车界甚至全世界都要记住的人，在其职业生涯中参加了161场大奖赛、41次冠军、65次排头位、三次一级方程式大奖赛年度总冠军。不幸的是，1994年5月1日在圣马力诺的伊莫拉赛道上撞车身亡，年仅34岁。

他就是塞纳。一级方程式车手塞纳以其勇敢、智慧，奔驰在赛场上10年，创造出了不平凡的成绩，成为当代世界最优秀的赛车手，被誉为“赛车王子”。

1960年3月21日，塞纳出生于巴西的圣保罗市。其父亲是一位拥有百万资产的企业家，经营一个汽车零配件厂。塞纳4岁时，他父亲便专门为他定做了一辆一马力的轻便小赛车。小塞纳似乎天生就对汽车有一种偏爱，7岁那年，他便敢独自把父亲的轿车开到街上。塞纳10岁时，父亲送给他一辆真正的小型赛车，从此，他就对赛车着了迷。他在作文中写道：“将来我一定要成为一名一级方程式赛车手。”1973年，